

## ARTÍCULOS

---

### **MASAS FORESTALES PARA LAS ARMADAS: LAS ÁREAS JURISDICCIONALES DE MONTES Y PLANTÍOS (SIGLOS XVI-XVIII).**

Alfredo José Martínez González  
*Universidad de Sevilla*  
[amartinez12@us.es](mailto:amartinez12@us.es)

**Resumen:** A causa de las necesidades por fomentar el mayor número de unidades navales mediante las que preservar la integridad de los territorios de la Monarquía hispánica y su conexión con Ultramar, se desarrolló en la Edad Moderna todo un sistema jurídico-institucional que comenzó con los Austrias, se desarrolló con los Borbones y afectó a enormes extensiones de terrenos cuyos árboles, útiles para los astilleros, quedaron vinculados al Real Servicio y de los que se vieron privados las poblaciones circundantes.

**Palabras clave:** Montes, plantíos, Marina, jurisdicción, Austrias, Borbones.

**Title:** FORESTS FOR THE NAVIES: THE JURISDICTIONAL AREAS OF MOUNTAINS AND PLANTATIONS (16<sup>TH</sup> – 18<sup>TH</sup> CENTURIES).

**Abstract:** Due to the need to encourage the many naval units with which the integrity of the Spanish monarchy's territories were preserved as well as it's connections overseas, they evolved in the modern age an institutional system that began with the Habsburgs. It was further developed with the Bourbons and affected vast areas of land whose trees, helpful for shipyards, were linked to the royal service and of those who the surrounding populations were deprived.

**Keywords:** Forests, plantations, Navy, jurisdiction, Habsburgs, Bourbons.

---

Recibido: 12-11-2014  
Aceptado: 19-10-2014

**Cómo citar este artículo:** MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José. Masas forestales para las Armadas: las áreas jurisdiccionales de montes y plantíos (siglos XVI-XVIII). *Naveg@merica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2015, n. 14. Disponible en: <<http://revistas.um.es/navegamerica>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN 1989-211X.

*“V.M. debe mandar que se cumpla y ejecute con mucho cuidado lo que V.M. tiene proveído y mandado acerca del plantar y conservar los montes en las dichas costas, porque están ya muy gastados de madera y tablazón, y si en esto no hay remedio, será de gran inconveniente”<sup>1</sup>.*

## 1. Introducción y conceptos preliminares

Estas palabras de un veterano militar dirigidas a Felipe II son toda una declaración de intenciones que compendia la auténtica problemática que se vivió en el entorno rural debido a la expansión oceánica de una Monarquía que por la extensión de sus dominios terminó conociéndose como *Universal*. Es ésta una Historia interior, pero con una neta proyección al exterior, la del encuentro entre dos mundos que terminaron jurídica e institucionalmente yuxtaponiéndose: por un lado, las necesidades políticas de la Corona, protagonizadas a través de la Marina como brazo ejecutor que se extendía a uno y otro lado del Atlántico, recorría las costas americanas y navegaba por el Pacífico; por otro, la población rural, ya fuese a nivel particular o canalizada a través de diversas instituciones, principalmente municipales y regionales.

Dentro de aquel ámbito rural y desde tiempos muy remotos, el sistema tradicional de montes se basó consuetudinariamente en vínculos existentes entre los moradores y núcleos de población situados en dichas masas forestales y su entorno, el monte propiamente dicho<sup>2</sup>. Ello era debido a que la mitad del territorio que no era objeto de cultivo se aprovechaba, en formas diversas, de acuerdo con la naturaleza; y tanto el bosque como los matorrales no eran una excepción: permitían una utilización periódica de sus recursos, cuando se talaba la madera, y otra permanente que en algunos casos se realizaba directamente por el ser humano al aprovechar las ramas para hacer carbón o, en el caso de estar secas, en forma de leña que todo vecino podía cortar para sus necesidades. En el caso específico de los montes no todos eran iguales y, por tanto, su relación con los pobladores tampoco, pero a pesar de ello y en líneas generales existía una fuerte relación de intereses entre la población montañesa y los lugares en los que vivía.

Tal importancia tenía la madera que los vecinos marcaban señales en sus árboles y las leñas muertas que acopiaban e, incluso, hasta las leñas arrastradas por los ríos eran apresuradamente alcanzadas por los vecinos que, con una muesca, se hacían con cuantas hallaran. Todo lo que provenía del monte resultaba esencial para unas economías campesinas que solían actuar comunalmente<sup>3</sup>. Cualquier uso comunitario era una manifestación de mutualismo, aunque su disfrute también podía generar enfrentamientos en los vecindarios ya que realmente se trataba de un

---

<sup>1</sup> *Discurso del capitán Sancho de Achiniega, de lo que S.M. debe mandar en la costa de Vizcaya para que haya número de naos y avíos en aquellas costas. Año 1578.* FERNÁNDEZ DURO, Cesareo. *Armada Española. Desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón* (vol. II, edición facsímil). Madrid: Museo Naval, 1972, p. 439. Cita Biblioteca Nacional de París.- Ms. Copia. Esp, 421, núm. 54. fol. 243.

<sup>2</sup> CRUZ AGUILAR, Emilio de la. *La Destrucción de los Montes (Claves histórico-jurídicas)*. Madrid: Servicio de Publicaciones de la Facultad de Derecho; Universidad Complutense, 1994, pp. 24-30.

<sup>3</sup> CASADO SOTO, José Luis. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval; Editorial San Martín, 1988, p. 299.

equilibrio precario. Precisamente la costumbre, para evitar males mayores, tenía un peso específico en la vida comunitaria y la organización del espacio y de las actividades económicas<sup>4</sup>.

Así pues, el monte en la Edad Moderna, era un espacio común gestionado por la aldea y uno de los lugares sociales de encuentro, aunque en ocasiones también de desencuentro, junto a las faenas agrícolas emprendidas por las comunidades rústicas. Por lo general, los concejos organizaban podas en los bosques y, a principios de la época invernal, el vecindario acudía con carros a acumular maderas para hacer frente a las inclemencias que se avecinaban<sup>5</sup>. Dentro de aquellas actividades propias de población montañesa en general había que añadir la actividad ganadera, que perseguía la pérdida de árboles provocando incendios destinados a que creciese la hierba del modo más abundante, lo que en ocasiones planteaba problemas de deforestación en algunas comarcas<sup>6</sup>:



**Figura 1:** Esquilmo forestal ganadero en Selores (Cantabria), tomada en el entorno del río Saja, uno de los cauces empleados durante la Edad Moderna para el transporte de maderas para los navíos que proyectaba la Monarquía. Como la imagen demuestra, este tipo de prácticas aún se mantiene. **Fuente:** Fotografía del autor.

---

<sup>4</sup> MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. *Conflictividad y disciplinamiento social en la Cantabria del Antiguo Régimen*. Santander: Universidad de Cantabria-Fundación Marcelino Botín, 1997, pp. 123-124.

<sup>5</sup> CASADO SOTO, José Luis. *Los barcos españoles del siglo XVI...* p. 328.

<sup>6</sup> DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *El Antiguo Régimen*. Madrid: Alianza, 1973, p. 161.

No obstante, esta situación de equilibrio comunal -que podríamos calificar de *ancestral*- se vio especialmente alterada en el siglo XVI, desde el momento mismo en el que comenzaron a requerirse maderas en grandes cantidades para abastecimiento de unidades navales que, a su vez, sostenían la integridad de los territorios vinculados a la Monarquía Hispánica y facilitaban su expansión. La causa de tal transformación es clara, las necesidades marítimas no surgieron aisladamente sino que se vieron obligadas a interactuar en un ámbito en el que, como acabamos de exponer, los vecinos de las diferentes zonas también empleaban la madera para sus actividades más cotidianas, practicando una agricultura de subsistencia en condiciones misérrimas. Por este motivo, ha de puntualizarse que una cosa es el vocablo “Montes” en general, pero otra muy concreta y por tanto distinta es el término “Monte desde el punto de vista de las necesidades navales”. Remitiéndonos a un diccionario decimonónico, especializado en cuestiones propias de la Armada y escrito cuando aún el asunto de las masas arbóreas empleadas por la Marina todavía no se había extinguido por completo, se recogía la palabra “Monte” en los siguientes términos: *En su acepción común tiene esta voz aplicación a los llamados montes de marina, sobre los cuales tiene jurisdicción la Real Armada hasta cierta distancia de las costas para el cuidado y conservación de las maderas de construcción y arboladura*<sup>7</sup>. La definición era lógica puesto que el componente fundamental para la construcción naval de los buques del Antiguo Régimen era la madera, preferiblemente de roble, en el caso de los navíos españoles que se producía en el Cantábrico. La trabazón de gran parte de las piezas empleadas para la elaboración de un casco sólido, capaz de poder afrontar exitosamente las fuertes palancas generadas por el virulento oleaje del océano Atlántico era todo un arte que requería de fuertes maderas obtenidas de árboles crecidos en óptimas condiciones y éstas eran más factibles de ser encontradas en los montes cantábricos.<sup>8</sup> Este factor tuvo su correlato legislativo cuando en 1551 se dispuso mediante Real Orden que los barcos destinados a la Carrera de Indias no pudiesen ser construidos con maderas del sur peninsular, lo que afectó a la Maestranza de Sevilla, que hasta entonces había dispuesto de una excelente mano de obra muy cualificada<sup>9</sup>. También existieron otras zonas septentrionales vinculadas a la Corona cuyas maderas también podían ser óptimas para la industria naval –como era el caso de las del

---

<sup>7</sup> O'SCANLAN, Timoteo. *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. 372.

<sup>8</sup> CASADO SOTO, José Luis. Entre el Mediterráneo y el Atlántico: los barcos de los Austrias. En: GARCÍA HERNÁN, Enrique. *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica; Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*. Vol. I. Madrid: Ediciones del Laberinto; Fundación Mapfre; CSIC, 2006, p. 881.

<sup>9</sup> CERVERA PERY, José. *Casa de Contratación y el Consejo de Indias (las razones de un superministerio)*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1997, p. 166. Concretamente, especifica que la prohibición se refería a las áreas de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, Puerto de Santa María, Condado de Niebla, Marquesado de Gibraleón y Ayamonte.

Esta prohibición legal tal vez se debiera a que las maderas del sur peninsular tenían una mayor amplitud en sus anillos anuales y presentaban una considerable nudosidad que las hacían menos aptas para los navíos de las rutas atlánticas. FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco. Astilleros y construcción naval anterior a la Ilustración. En: *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración, I Jornadas de Historia Marítima, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. N. 1. Madrid: Insituto de Historia y Cultura Naval, 1989, p. 43.

Pirineo Central- pero en el siglo XVI resultaban prácticamente inutilizables por falta de vías de comunicación hasta los astilleros<sup>10</sup>. A su vez, dentro de las latitudes cantábricas proveedoras de maderas, debemos diferenciar diversas regiones:<sup>11</sup>

1ª) La gallega, en la que además de las prácticas de pesca y marisqueo de bajura se empleaba la navegación de altura y en donde las diferencias entre un campesinado miserable y una limitada capa superior, urbana y monástica, eran abismales. Sufría esta región una superpoblación “crónica” aquejada de un funesto reparto de la propiedad de la tierra, que pertenecía casi en su totalidad a nobleza y clero<sup>12</sup>.

2ª) La asturiana, con una con una dura orografía plagada de complicados puertos, sus rasgos económicos eran aún más primitivos debido al aislamiento al que su propia orografía sometía a la región. Puede afirmarse que Asturias era *una Galicia más rural*, con menos contactos con otras regiones y que, a diferencia de la zona gallega, no había grandes casas nobiliarias ni ricos monasterios, sino una ingente masa de hidalgos rurales y otra numerosa muchedumbre formada por pecheros, de los que no se tienen muchos datos. En este caso, las ciudades eran pocas y la población permanecía distribuida en minúsculos núcleos<sup>13</sup>.

3ª) La más oriental, que resultó, con diferencia, la más productiva en la fabricación naval y que a su vez era conformada por ámbitos litorales de jurisdicción diversa:

3.1ª) La Cantabria, bajo la denominación de las “Cuatro Villas de la Costa de la Mar” o también, leguas hacia el interior, conocida como la “Montaña de Castilla”: presentaba semejantes características, pero era más accesible desde Castilla, y sus puertos (especialmente Santander y Laredo) tenían alguna actividad comercial. Resultó clave en la génesis de los Montes destinados a las necesidades navales. Mantecón Movellán ha estudiado profundamente la gestión forestal, que proporcionaba sustento “para el hauono de sus heredades”, afirmando que las leñas del bosque eran un materia prima fundamental para la vida cotidiana del hogar, también para la elaboración de aperos de labranza, que se vendían en los mercados locales y otros puntos más diseminados del *pays*; e igualmente para la producción del carbón que se empleaba en una de las actividades más típicas de la zona en la época, las herrerías, también compartidas con los territorios vascos<sup>14</sup>.

3.2ª) Áreas vascas: en el caso del Señorío de Vizcaya y la Provincia de Guipúzcoa, sí había un mejor aprovisionamiento de su población debido a su línea de costas y su situación entre el resto de España y Francia. Tenemos constancia, en

---

<sup>10</sup> DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *El Antiguo Régimen...* p. 161.

<sup>11</sup> CASADO SOTO, José Luis. Entre el Mediterráneo y el Atlántico: los barcos de los Austrias. En: GARCÍA HERNÁN, Enrique. *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica; Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*. Vol. I... p. 867.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 867.

<sup>13</sup> DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *El Antiguo Régimen...* pp. 168-169 y 171.

<sup>14</sup> Sobre este asunto resulta muy interesante la obra de Díez de Salazar Fernández, Luis Miguel. *Ferrerías de Guipúzcoa (siglos XIV-XVI)*. Vols. I y II. San Sebastián: Aramburu, 1983.

1547, de lo que posteriormente terminará siendo habitual en aquellos territorios: la relación entre la industria naval y el comienzo de la escasez de algunas masas boscosas. En aquel año la Monarquía promulgó en Valladolid una disposición en la que se declaraba que tanto en la Provincia de Guipúzcoa como en el Señorío de Vizcaya habían existido cortas abusivas destinadas al suministro de tablones y maderamen para construcción naval advirtiendo los efectos negativos que éstas habían tenido en la región. Como medida para salvaguardar las masas forestales de estas áreas vascas se concedió un importante papel a las instituciones locales obligando a remitir relaciones de lo efectuado en materia forestal al Consejo de Guerra, órgano de la administración central de la *Monarquía Universal*. Además, para fomentar los arbolados, se declaraba un régimen de compensación por cada corta mediante un sistema de plantíos y establecía una obligación de *restitutio in integrum* de la masa arbórea en las zonas taladas por parte de aquellos cortadores que hubiesen llevado a cabo talas en un plazo de los diez últimos años a contar desde su promulgación<sup>15</sup>. Al siguiente año, en 1548, las Juntas Generales de Guipúzcoa abordaron también el grave problema de la deforestación estableciendo una Ordenanza sobre plantíos que ordenaba a perpetuidad y anualmente a 500 pies de robles y castaños anuales<sup>16</sup>. Aquella disposición obtuvo confirmación real el 6 de junio de 1548 en Valladolid.

Sin embargo, a pesar de la importancia y complejidad del asunto, consideramos que los montes, con características propias que les hacían diferenciarse del resto de las propiedades rústicas, poseyeron una especificidad que no ha sido siempre bien comprendida y estudiada en la historia rural española. En este sentido, son pocos y exiguos los estudios que sobre esta materia se han encontrado para poder desarrollar esta investigación a nivel histórico y además han sido generalmente realizados por personas ajenas al mundo del histórico-jurídico, muchos de ellos afamados técnicos forestales, por lo que en la actualidad existe un considerable vacío investigador en esta materia, lo que aún más se agrava si es en relación con los aspectos navales que unían los territorios hispánicos.

## 2. Adscripción de áreas forestales cantábricas la jurisdicción naval

Son éstos los antecedentes inmediatos a todo el entramado jurídico, institucional, forestal y marítimo que se desarrolló para incrementar los navíos que debían sostener la expansión territorial hispánica y poder hacer frente a las amenazas de otras potencias extranjeras en la segunda mitad del siglo XVI. Dada la importancia de obtener y fomentar la madera fue emprendida toda una serie de medidas. Dichas iniciativas se plasmaron en un conjunto de políticas y actuaciones concatenadas y coordinadas que abarcaron decisiones de gestión, técnicas, estructurales, económicas y legislativas que, iniciadas en torno a 1562, tuvieron como único objetivo dotar a la Monarquía de unas Armadas capaces y que

---

<sup>15</sup> Libro VII, título XXIV, ley VIII. *Novísima Recopilación*.

<sup>16</sup> Ordenanza sobre plantíos (1548); Juntas Generales de Zumaya, celebradas entre el 14 y el 24 de abril de 1548, 7ª junta (A.G.G.-G.A.O., R 2). En: ARAGÓN RUANO, Álvaro. *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*. San Sebastián: Sociedad de Ciencias Aranzadi, 2001, p. 188.

garantizasen muy especialmente las conexiones con América, además de las costas mediterráneas y los enlaces con el Mar del Norte.

Una pieza clave en este extenso programa de construcción, armamentos y actividad astillera fue la intensificación de plantaciones de árboles y esta tarea resultó encomendada principalmente a un personaje, del que aún poco se conoce, pero que resultó crucial para la puesta en marcha de aquellas medidas: Cristóbal de Barros y Peralta. Este oficial fue llamado por Felipe II para encargarse de los asuntos navales “desde primero de hebrero del año pasado de 1562<sup>17</sup> y solucionar una preocupante falta de barcos. Como primera medida impulsó el establecimiento de plantíos que generasen nuevas maderas, que éstas fuesen para consumo interno y por tanto no se vendiesen a países extranjeros, y la petición al rey para que ordenara a las instituciones locales que le ayudasen a levantar la industria de construcción de naves implicándose en diversos aspectos, entre los que se encontraba la materia forestal<sup>18</sup>. Las labores que debía desempeñar eran consideradas por la Monarquía tan cruciales para todo lo relacionado con la fábrica de navíos que Barros contó durante más de tres décadas con la confianza y el favor real, erigiéndose como uno de los instrumentos primordiales en la gestión permanente destinada a los asuntos navales en la zona que entonces se consideraba como el “astillero nacional”, el Cantábrico<sup>19</sup>.

Para abordar esta situación se le confirió una enorme área de actuación, la correspondiente al comienzo de este estudio, y que comprendía “la costa de la provincia de Guipúzcoa, señorío de Vizcaya, Quatro Villas de la Costa de la Mar, principado de Asturias y reino de Galicia”<sup>20</sup>. A lo largo de todos estos lugares debió

---

<sup>17</sup> Archivo General de Simancas (AGS); Guerra Antigua (GA); Leg. 347-15. *Ynstruizion que se dio a Xpobal de Barros sobre lo de los navios*; Madrid, 6 de mayo de 1563.

<sup>18</sup> Sobre la existencia de este documento, no hemos hallado su original pero sí ha sido encontrada una “*Relación de sacada del Memorial que Xptoual de Uarros dio cerca de lo que conuenia prouerse sobre la fabrica y conserucion de las naos y de los que a si mismo se dieron por parte delos dueños dellas y personas interesadas en el*”. AGS; G.A.; Leg. 347-17. Por otra parte, el propio Barros redactó años más tarde lo que él mismo denominó como una “sustança” del memorial que, aunque reconocía no ser literalmente el texto primigenio, sí era “cassi deste thenor”. Éste último texto ha sido publicado por ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier y SESMERO CUTANDA, Enriqueta. *Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569)*. *Itsas memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. 2000, n. 3, p. 685. En él se recoge la transcripción del documento que se conserva en AHN, Cámara de Castilla, Serie Patronato Real, reg. 15651, leg. 1. Ninguno de los dos documentos aportan la fecha exacta de la composición, si bien ésta debió tener lugar entre el nombramiento de Barros, a comienzos de 1562, y con anterioridad al mes de mayo del siguiente año, como reconoce el propio comisionado en el último de los textos, p. 692.

Tal era la carencia de barcos, que en el área cantábrica la Monarquía extenderá su veto no sólo a la exportación de maderas, sino también a la de navíos ya construidos tanto por la Corona como por particulares. AGS; G.A.; Leg. 72-297 bis; Real Cédula. Escorial, 27 de agosto de 1568. También en AGS; G.A.; Leg. 72-300; Real Provisión del año 1568.

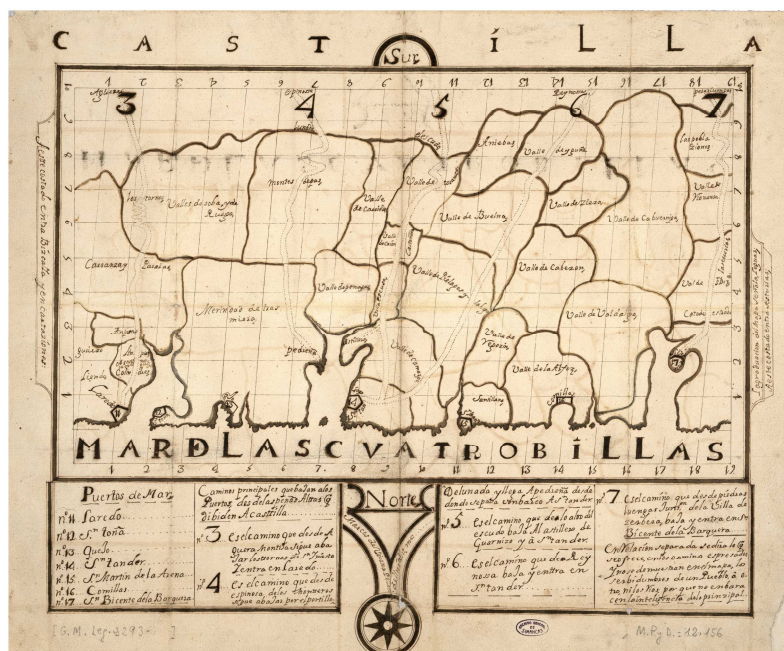
<sup>19</sup> CASADO SOTO, José Luis. Los barcos de la expansión oceánica española. En: *XVIII Semana de Estudios del Mar*. Pontevedra: Fundación ASES MAR de Estudios del Mar, 2000. Disponible en <<http://www.asesmar.org/conferencias/semana18/semana18.htm>>.

<sup>20</sup> AGS; G.A., Leg. 347, n<sup>os</sup>. 15 y 16. *Instrucción a Cristóbal de Barros sobre lo que ha de hacer en la Provincia de Guipúzcoa, Señorío de Vizcaya, etc. sobre la fabricación de naves, adobo, etc., etc.* Transcripción del documento en CASADO SOTO, José Luis. *Los barcos españoles del siglo XVI...* p. 278.

emprender una serie de actividades destinadas a la inspección y valoración de la situación en la que se encontraban los efectivos navales, así como de las posibilidades que ofrecían diversas zonas para construir nuevos buques. Con este fin el monarca le encomendó expresamente, mediante *Ynstrucciones* promulgadas en Madrid, el 6 de mayo de 1563, el plantío de nuevos árboles que pudiesen servir a la Marina, actuando siempre mediante la acción conjunta con los representantes locales de Guipúzcoa, Vizcaya y las Cuatro Villas<sup>21</sup>:

“Hablares de nuestra parte a los corregidores de las dichas partes encargandoles lo que toca a las plantas de los montes, y en las juntas que para esto se hicieren os hallareis presente, donde les significareis lo que deseamos que esto aya efecto, por lo mucho que importa”<sup>22</sup>.

El término, antes ya citado, de las *Cuatro Villas de la costa del mar de Castilla* se refería al corregimiento que englobaba los municipios de Castro Urdiales, Santander, Laredo y San Vicente de la Barquera. Junto a estos lugares englobaba a otros que se extendían hasta la Merindad de Campoo, conformando una extensa área que se refleja en esta ilustración:



**Figura 2:** Mapa de la jurisdicción de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. **Fuente:** España, Ministerio de Cultura, Archivo General de Simancas MPD 12,156.

<sup>21</sup> RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín. *Alcaldes y regidores. Administración territorial y gobierno municipal en Cantabria durante la Edad Moderna*. Santander: Institución Cultural de Cantabria; Ediciones Librería Estudio, 1986, p. 17.

BARÓ PAZOS, Juan. *Las Instituciones administrativas del territorio en la Edad Moderna. Cantabria. Historia e Instituciones*. Santander: Universidad de Cantabria, Parlamento de Cantabria, 2002, p. 185. CRUZ AGUILAR refiere que, anteriormente, su régimen de montes había comenzado a regirse desde la concesión de sus fueros: Castro Urdiales y Laredo habían recibido su fuero de Logroño, en 1163 y 1120, Santander el de Sahagún, en su versión de 1152, y San Vicente de la Barquera (1210). Vid. CRUZ AGUILAR, Emilio de la. *La Destrucción de los Montes (Claves histórico-jurídicas)*..., p. 77.

<sup>22</sup> CASADO SOTO, José Luis. *Los barcos españoles del siglo XVI*..., p. 279.



Una vez finalizados estos trabajos en la zona del cantábrico oriental, se le ordenó en el mismo documento que visitara los montes asturianos y gallegos. Para este cometido:

“Entendereis los navíos que hay y el porte dellos, y quienes son los dueños, y donde están al presente, y el aparejo que hay de montes para fabricar, y si son concejiles, particulares, o realengos, y de que manera se les podría permitir el cortar dellos a los que quisieren fabricar...”<sup>23</sup>.

Los dirigentes locales quedaron obligados a colaborar con el *ministro* regio y así se lo transmitió la Monarquía, mandando que en todas las jurisdicciones pertenecientes a las poblaciones situadas a una distancia menor a dos leguas de la costa o de ríos navegables se plantasen árboles, siendo supervisada personalmente esta actividad por los corregidores o jueces de residencia<sup>24</sup>, acompañados de las justicias ordinarias de cada lugar. El criterio de extender la explotación forestal a zonas fluviales se debía a la posibilidad de transportar los troncos hasta la costa valiéndose de la flotación a través de sus cauces<sup>25</sup>.

Merece la pena detenerse en este documento, debido a que refleja la necesidad de emplear esas corrientes de agua para nutrir de materias primas la construcción naval. Asunto éste que con posterioridad tendrá una importante trascendencia al vincular los terrenos ribereños del cantábrico a la jurisdicción de las futuras superintendencias. Según se lee textualmente, no podrían fabricarse:

“...tantas armadas de mar que se hazen en diversas partes, si no fuese por la madera que de los montes nos viene, por via de las almadias que nos trae las maderas por los rios abajo, Las quales almadias se hazen grandes o pequeñas, asi las acomodan en algunas partes para sacar estas maderas despues q’ las tienen cortadas y escuadrejadas vanlas arrastrando hasta ponerlas dentro de los barrancos donde el agua los saca, adonde se puedan hazer las almadias, porque de otro modo no se podrian sacar por causa de tantos malos pasos que apenas los ombres puedan entrar quando mas animales ni carros, para aver de sacar essas maderas ponenlas de tal modo dentro de los barrancos que quando llueve aquellos barrancos vienen con mucha agua entonces la saca en lugar comodo para poder hazer las almadias y a veces estan las maderas dos otros años cortadas que no se pueden sacar por causa que no llueve. De tal modo que pueda tener tanta fuerça el agua que las pueda llevar afuera. Ansi que los que cortan ordinariamente maderas en los montes procuran siempre de cortar las maderas en parte que el agua las pueda llevar afuera de aquellos barrancos ansi sueltos y si acaso los cortan en parte donde no ay agua procuran que sea el sacarlos con muy poco trabajo. Ay en algunas partes que los llevan los maderos sueltos hasta

---

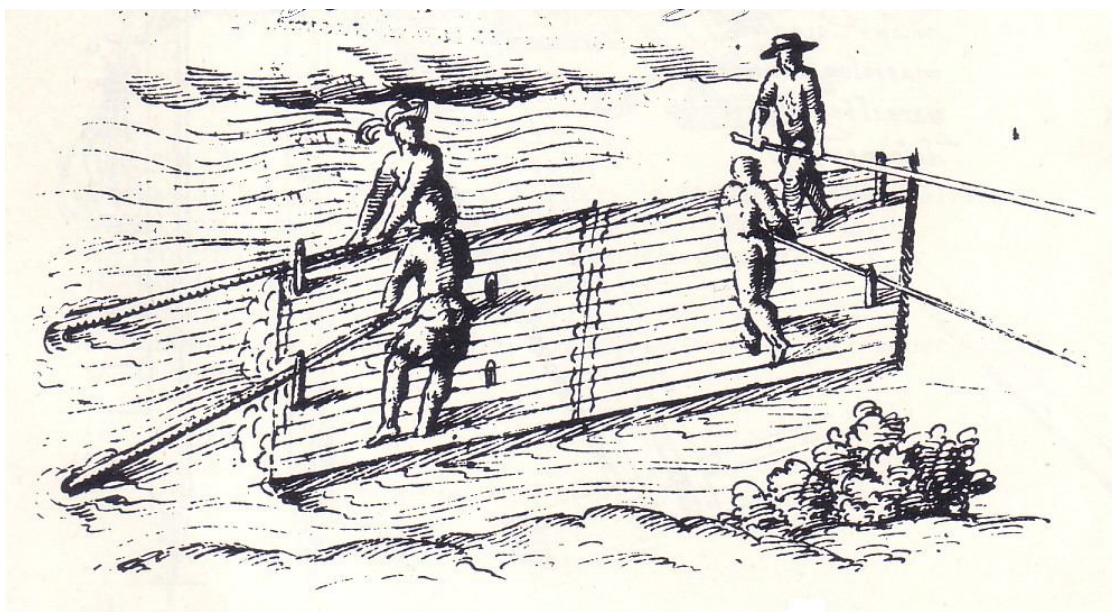
<sup>23</sup> Ibídem, p. 280.

<sup>24</sup> GONZÁLEZ ALONSO, Benjamín. *El Corregidor castellano (1348-1808)*. Madrid: Instituto de Estudios Administrativos, 1970, p. 182. Afirma que “El juicio de residencia era una figura jurídica con vida propia aplicada a numerosos oficiales públicos” que servía para fiscalizar su gestión.

<sup>25</sup> Dicha práctica está acreditada en la península ibérica desde época romana: en el río Betis se reunían almadias, conformadas por un conjunto maderos unidos con otros, que eran conducidos fácilmente a flote desde el nacimiento del caudal hasta Hispalis. ALMENDRAL LUCAS, José M<sup>a</sup>. Caminos antiguos entre Cástulo y Córdoba. *Revista de Obras Públicas*, Mayo 2002, n. 3.421, p. 53.

allegar adonde ay cantidad de agua y entonçes las hazen almadias y donde no ay rios no puede sacarse maderas muy largas por causa del trabajo que ay en irlas arrastrando hasta llevarlas en lugares comodos para cargarla en carros<sup>26</sup>.

Es decir, los troncos que servirían para la construcción de navíos debían transportarse por flotación, según las indicaciones normativas, de acuerdo con esta ilustración coetánea:



**Figura 3:** Almadiá maderera de troncos cortados a través de cauce fluvial, según ilustración de la época. **Fuente:** Pseudo-Juanelo Turriano. *Los veintiún libros de los ingenios y de las máquinas*. Vol. II. Madrid: reedición a cargo del Colegio de Ingenieros de caminos, canales y Puertos, 1982.

Por otro lado, Felipe II encargó recabar noticias exhaustivas sobre los recursos navales con los que podría organizar sus escuadras ofensivas. Además prohibió la exportación de maderas a otros reinos ajenos a la Monarquía Católica. Con este fin volvió a ordenar a Cristóbal de Barros, mediante Real Cédula de 27 de agosto de 1568, que regresase a la costa cantábrica, donde no había permanecido “de ordinario” desde principios de noviembre de 1564<sup>27</sup>. Tras las inspecciones sobre el terreno, el oficial emitió un informe en 1569 mediante el que reafirmaba su opinión anterior, declarando expresamente:

“Que mandase su magestad que en la Probinzia de Guipuzcoa, Señorío de Vizcaya, Quatro Villas de la Costa de la Mar se planten montes desta manera: que todos los lugares que tubieren terminos a dos leguas de la mar y rios nabegables, e mas si la tierra fuere llana, sean obligados a plantar en cada un año señalada cantidad de robles por repartimiento quel corregidor haga en cada conçejo, considerada la cantidad y calidad de su termino, y que estos sean del tamaño y se planten en los tiempos que comvenga, y que los alcaldes y regidores de los lugares hagan otro repartimiento mas en particular al comun del conçejo e a cada

---

<sup>26</sup> PSEUDO-JUANELO TURRIANO. *Los veintiún libros de los ingenios y de las máquinas*. Vol II. Madrid: reedición a cargo del Colegio de Ingenieros de caminos, canales y Puertos, 1982, p. 458.

<sup>27</sup> AGS; G.A., Leg. 72-297 bis. Real Cédula; Escorial, 27 de agosto de 1568.

vezino considerando la tierra y termino que poseen; y que del un repartimiento y del otro el corregidor tenga un libro en que esten asentados los robles que en cada un año se an de plantar en cada conçejo y que personas, y questos mesmos alcaldes tomen cuenta en cada un año a los vezinos de lo que an plantado para que hellos mesmos la den al corregidor, el qual execute las penas en los que no ubieren plantado”<sup>28</sup>.

La premura por impulsar la construcción de barcos de guerra tuvo serias consecuencias en los montes peninsulares y a los pocos años la Monarquía dio un paso más nombrando, el 7 de diciembre de 1574, a Cristóbal de Barros como “*Super Yntendente*” de Montes y Plantíos para toda la cornisa cantábrica<sup>29</sup>. El cargo le compelió a fomentar y conservar los bosques bajo su jurisdicción, así como encargarse de todos los asuntos atinentes a la construcción naval el acopio de unas maderas<sup>30</sup> que, como al comienzo expusimos, deberían ser norteñas, puesto que los

---

<sup>28</sup> ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier y SESMERO CUTANDA, Enriqueta. Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569)..., p. 691.

El sistema de registro de plantíos mediante libros no sólo tuvo vigencia en el plano forestal, sino que éste se incardinó dentro de una compleja burocracia tendente a controlar los movimientos y enajenaciones de navíos. En 1568 Felipe II obligó a todas las justicias y autoridades que tuviesen un libro en el que los escribanos reseñasen las naos y navíos amarrados en los puertos de sus respectivas jurisdicciones, debiendo enviar a Barros una relación de todos los barcos disponibles en un plazo de treinta días desde la elaboración de cada registro. En ellos debía quedar reflejado tanto el navío, como el dueño y su vecindad. De este modo la Corona pretendía mantener bajo su control todo el sistema naval, desde el nacimiento de la materia prima para la construcción de navíos, hasta la vida útil de cada barco. AGS; G.A.; Leg. 72-297 bis; Real Cédula. Escorial, 27 de agosto de 1568. También en AGS; G.A.; Leg. 72-300.

<sup>29</sup> ASG, Leg. GA 347/57. Real Cédula de Felipe II (*Tanto del titulo de xptobal de Varros. Para los Plantíos de rrobles su besita y de montes y dehesas*). Madrid, 7 de septiembre de 1574.

GOODMAN, David. *El Poderío naval español. Historia de la Armada del siglo XVII*. Barcelona: Ediciones Península, 2001, pp. 109 y 111.

GÓMEZ RIVERO, Ricardo. Aproximación a la Superintendencia en Guipúzcoa (s. XVIII). *Centralismo y Autonomismo en los siglos XVI-XVII*. Barcelona: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Barcelona, 1989, p. 161 (pie de pág. 2). Afirma sobre la institución de la Superintendencia: “Qué duda cabe que el vocablo superintendente surge en Francia. El primer superintendente que aparece en la administración central francesa es el de finanzas. Desde el siglo XIV, en Francia, las finanzas reales estaban divididas en ordinarias y extraordinarias que se administraban por los tesoreros y los generales”.

ORDUÑA REBOLLO, Enrique. *Intendentes e Intendencias*. Madrid: Tres Américas, 1997, pp. 39-40 y 42. Fija el origen de los intendentes franceses en el siglo XVI, cuyo objetivo fundamental era colmar las pretensiones de los reyes por controlar todos los ámbitos de las administraciones. De entre ellos y a efectos de esta investigación, cita la aparición de unos “Comisarios de Ejército”, encargados de la intendencia y administración militares, a quienes se les confería unos poderes muy amplios, sin determinaciones legales concisas, ostentando un poder discrecional cuyo límite formal sólo lo constituía la confianza del monarca. Al ser designados por éste y erigirse como “*Le Roi présent dans la province*”, sólo eran responsables ante el rey.

HAROUÉL, Jean-Louis [et al.]. *Histoire des institutions de l'époque France à la Révolution*. Paris: Presses Universitaires de France, 1987, p. 323.

TIMBAL Pierre-Clément y CASTALDO André. *Histoire des institutions et des faits sociaux*. Paris: Dalloz, 1979, pp. 378-379.

<sup>30</sup> GÓMEZ RIVERO, Ricardo. La Superintendencia de construcción naval y fomento forestal en Guipúzcoa (1598-1611). *A.H.D.E.*, 1986, n. 56, pp. 594-595.

ARAGÓN RUANO, Álvaro. *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad...*, p. 47.

tratados navales de la época reflejaban que de “Vizcaya” salían completos “galeones y galeazas, patajes, zabras para Armada hechizos fuertes como pertenecen para ofender y defender donde hay bastante madera”<sup>31</sup>. El preámbulo del nombramiento de Barros reflejaba que la demanda de árboles en la zona cantábrica había originado un fuerte incremento de los precios de la madera, lo que había provocado un declive en la industria naval. Para llevar a cabo sus cometidos gozaría de plena capacidad ejecutiva y se le ordenaba que hiciera cumplir rigurosamente las instrucciones y ordenanzas que se adjuntaban a su nombramiento<sup>32</sup>. Este asunto llegó a tener una enorme relevancia, pues las medidas con las que el superintendente quiso remediar la carencia de árboles útiles fueron tan importantes que a lo largo del siguiente siglo continuaron siendo básicamente las mismas<sup>33</sup>, regulándose la fiscalización de las cuentas municipales, la imposición de impuestos a los vecinos para sufragar plantaciones y la aportación de testimonios por cada uno de los municipios que reflejasen la plantación efectiva de ejemplares. También podía castigar “según y de la misma manera que lo pueden hazer los justicias” y se le confirió la autoridad necesaria para supervisar a los corregidores, informando al rey ante cualquier negligencia. El superintendente sólo respondía ante al monarca o los órganos centrales de la Monarquía y tanto a los corregidores como a las justicias se les dio orden de no interferir en su labor. Él mismo se ocupó de hacer los repartimientos en toda la cornisa cantábrica, desde la frontera del Bidasoa hasta la del Miño, exceptuándose los asignados a Vizcaya y Guipúzcoa, donde en la práctica los llevaron a cabo sus respectivos corregidores, quienes representando al rey formaban parte de sus Juntas, con el beneplácito posterior del propio Barros. Además, le fue conferida la facultad de efectuar todo lo que considerase necesario y, en virtud de esta competencia, Barros elaboró una *Instrucción* en 1575 que sin duda alguna sentó las bases de toda la organización forestal posterior<sup>34</sup>. En ella se estableció el modo de plantar anualmente tanto desde el punto de vista técnico como sus consecuencias legales en caso de incumplimiento.

Ahora bien, su plena aplicación distó mucho de lograrse al competir con las necesidades básicas de los lugareños y la necesaria asistencia de las instituciones locales, no llegó a producirse como sería deseable para Barros, llegando a solicitar al rey que se siguiesen dando “provisiones muy bastantes” para adquirir toda la madera que precisaba y mediante las que se obligase a las justicias a respetar puntualmente las decisiones del monarca<sup>35</sup>. Un reflejo de esta desobediencia se plasmó décadas más tarde. En 1594, se promulgaron unas nuevas *Ordenanzas para el Principado de Asturias* hechas por Duarte de Acuña, soslayando la existencia de la Superintendencia forestal. En su artículo 12 trataban la destrucción sufrida por los

---

<sup>31</sup> MENA GARCÍA, Carmen. Nuevos datos sobre bastimentos y envases en Armadas y flotas de la Carrera. *Revista de Indias*. 2004, vol. LXIV, n. 231. Cita Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 269, R.17, 1.

<sup>32</sup> AGS, GA, Leg. 78-108 y 377. Madrid, 7 de diciembre de 1574.

Citado también por CASADO SOTO, José Luis; *Los barcos españoles del siglo XVI...*, p. 113.

<sup>33</sup> GOODMAN, David. *El Poderío naval español...*, p. 109.

<sup>34</sup> ASG, G.A.; Leg. 347/57, cédula de Felipe II, 7 de septiembre de 1574, Madrid. Se le otorgó el permiso de que “en lo que os Paresçiere combenir podays bos azer y ordenar todo”.

<sup>35</sup> CASADO SOTO, José Luis. *Los barcos españoles del siglo XVI...*, p. 328. Cita a Archivo del Museo Naval (AMN) Col. Navarrete, t. 22, Fols. 302-313. Santander, 13 de junio de 1581.

montes “concejiles y comunes en los lugares y feligresias”, así como el perjuicio que sufrían “muchas personas, que no tienen culpa son vexados y molestados por ello y se les causan costas y gastos”. Como medida para evitar los desmanes disponía que en todos los lugares y feligresía a cuatro leguas del litoral (dos más que las establecidas por las instrucciones de Barros) las corporaciones locales nombrasen anualmente a dos personas que supervisasen las necesidades madereras de los vecinos. En caso de que alguno de ellos precisara disponer de árboles situados en sus términos para edificar sus casas o alguna necesidad urgente, los dos designados debían comunicar esta necesidad al concejo, correspondiéndole a éste el señalamiento de los árboles que el vecino podría cortar. En caso de discrepancia podría apelarse al corregidor, quien decidiría en posterior instancia sobre los árboles que se autorizarían para talar. De este permiso nacería la obligación de restituir los árboles cortados por otros nuevos, cuyo crecimiento debería ser atendido por el vecino respectivo para, en caso de no prender, poner otro hasta que efectivamente arraigase. Si alguien se excediese en la tala podría ser denunciado por las dos personas escogidas ante la justicia ordinaria del concejo para que castigase el exceso<sup>36</sup>.

En lo que respecta a la titularidad de Superintendencia forestal, Goodman afirma que Cristóbal de Barros permaneció oficialmente en el cargo de superintendente de Montes y Plantíos hasta el año de 1596<sup>37</sup>. Entre esta fecha y 1598 la zona de actuación de esta institución se fue fragmentando paulatinamente en cuatro circunscripciones territoriales homónimas más pequeñas que abarcaban, la provincia de Guipúzcoa, el Señorío de Vizcaya y Asturias-Cuatro Villas, todas manteniendo sus jurisdicciones sobre los terrenos ubicados a dos millas de la costa y ríos navegables. Ahora bien, los problemas con las necesidades vecinales no amainaron. Tenemos constancia de que la dicotomía entre la necesidad de impulsar la potencia naval y el abastecimiento de las poblaciones no cesó ni siquiera durante los años de la *Pax Hispanica*. Sabemos que 1607 en las Cuatro Villas se firmaron al menos tres contratos para suministro de maderas de 18.500 codos de tabla<sup>38</sup>. También para el litoral asturiano, a pesar de que en este último lugar la Corona reconocía que gran parte de sus moradores se encontraban en la pobreza<sup>39</sup>, por lo que no estaban en

---

<sup>36</sup> TUERO BERTRAND, Francisco. *Ordenanzas Generales del Principado de Asturias*. Oviedo: Bibliófilos Asturianos, 1973, pp. 7-8.

<sup>37</sup> GOODMAN, David. *El Poderío naval español...*, p. 369.

<sup>38</sup> PORRAS ARBOLEDAS, Pedro Andrés. La práctica mercantil marítima en el Cantábrico Oriental (siglos XV-XIX). Primera parte. *Cuadernos de Historia del Derecho*. 2000, n. 7, p. 39 (pie de pág. 82). El autor recoge tres contrataciones de suministros en 1607:

- Castro Urdiales, 8 de marzo. Antonio de Tallado, vecino del Valle de Otañes, por el que se obliga a suministrar 4.000 codos de tabla.

- Castro Urdiales, 12 de marzo. Pedro de Rado, vecino del Valle de Sámano, se obliga a suministrar 1.500 codos de tabla.

- Castro Urdiales, 28 de marzo. El veedor Diego de Noja Castillo contrata con Ochoa Ortiz de Mioño, vecino de Castro, en nombre de las casas de don Bergen y Solórzano, como principal, y San Juan de Carasa, como fiador, suministro de maderas por un total de 13.000 codos de tabla provenientes de árboles talados en la zona.

<sup>39</sup> La pobreza era signo característico del ámbito rural y sobre éste recaía la toda estructura social y económica de la época. Lo expresó coetáneamente el jurista Martín González de Cellorigo al hablar de los campesinos, “porque después de haber pagado el diezmo debido a Dios pagan otro muy

las condiciones más óptimas para hacer frente a las preceptivas labores de plantíos que eran ordenadas desde la época de Cristóbal de Barros. Por otro lado, se requería preservar la masa arbórea existente en favor de ulteriores construcciones navales y, como resultado, el 6 de mayo de 1607 Felipe III otorgó una Cédula de exención de Plantíos para los lugares de la costa del Principado si éstos a cambio sólo talaban, trasplantaban o descortezaban -actividades que no habían dejado de ser propias del *modus vivendi* rural- únicamente aquellos árboles ubicados fuera de las cinco leguas más próximas a la costa. Así se incrementaba en tres leguas el área de montes sometidos a las necesidades navales, pero a cambio el rey ordenaba proveer los despachos necesarios para que a los vecinos de los municipios no les obligasen ni apremiasen, “ni les hagan molestias ni vejaciones ni les lleuen condenaciones algunas” fuera de aquel perímetro establecido<sup>40</sup>. Como contrapartida, al entonces superintendente, Fernando de la Riva<sup>41</sup>, se le ordenó en la misma fecha que por cada árbol descortezado dentro de las cinco leguas sancionase al delincuente con cuatro reales de pena si hubiese infringido por primera vez. En caso de reincidencia la cantidad debía ser doblada, mandándole además que “procedays contra sus personas con el rigor que pide la calidad del caso”. El dinero de los castigos sería contabilizado por “el mi Veedor del distrito” debiéndosele entregar todas las cantidades, sin poder disponer de ellas ni el superintendente ni el propio proveedor<sup>42</sup>. Como posible explicación a la exención concedida para no tener que efectuar plantíos y que dejaba mucha más libertad a los lugareños asturianos que a otros del arco cantábrico, se encontraba la poca importancia que tenía el Principado como región productora de barcos, por la escasez de puertos aptos en su litoral para cargar troncos y tablazón; menos aún que Galicia<sup>43</sup>, donde aunque en algunos

---

mayor a los dueños de la heredad, tras lo cual se les siguen innumerables obligaciones, imposiciones, censos y tributos, demás de los pechos, cargas reales y personales a que los más dellos son obligados, Y cuando acierta a faltar el fruto o a faltar los ganados con que le beneficia es cierto el desamparo de todo y seguro el mendigar por ser imposible, aunque la tierra les dé a ciento por uno, según el peso de tanta carga el poder arribar; de cuyo daño se derivan todos los demás que en toda España vemos”. GONZÁLEZ DE CELLORIGO, Martín. *Memorial de la política necesaria y útil de la República de España (1600)*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1992, p. 77.

LYNCH, John. *Los Austrias*. Barcelona, Crítica, 2000, p. 415.

<sup>40</sup> AGS; G.A., Leg. 795. “Cédula de exención de plantíos a los lugares de la costa del Principado de Asturias con q el descortezo sea fu<sup>a</sup>. de las cinco leguas”. Aranjuez, 6 de mayo de 1607.

AMN, Colecc. Vargas Ponce, Ms. 51 / 70, fol. 168.

<sup>41</sup> Según Goodman dos años antes, éste había sucedido otro Fernando de la Riva, su padre, quien a su vez había relevado a Cristóbal de Barros. GOODMAN, David. *El Poderío naval español...*, p. 369.

La superintendencia de este Fernando de la Riva será accidentada por razones de salud que le impedirán permanecer en zonas boscosas del cantábrico. Felipe III reconocerá que “se me ha hecho relacion q se halla con falta de salud y alg<sup>s</sup>. achaques y enfermedades q de ordinario le acuden y que particularm<sup>te</sup>. es tocado de dolor de higado y padece della. Para remedio de lo q<sup>e</sup>. tiene necess<sup>d</sup>. de asistir fuera de la montaña por ser tierra humeda y contraria a esta enfermedad”. Ello hará que en ocasiones sea su hermano Francisco de la Riva quien se ocupe de sus labores. AMN, Colecc. Guillén Ms. 1294 (6 r.-6 v.): Cédula Real concediendo a Francisco de la Riva Herrera la representación de su hermano durante sus ausencias de la Montaña por falta de salud. 13 de diciembre de 1611.

<sup>42</sup> AGS; G.A., Leg. 795. “Orden q ha de tener el Superintendente en los plantios de Asturias”. Aranjuez, 6 de mayo de 1607.

<sup>43</sup> GOODMAN, David. *El Poderío naval español...*, p. 128.

Los montes gallegos quedaron durante un tiempo en segundo plano. En este reino, la continuidad en la pugna con Inglaterra le había otorgado cierto protagonismo en la tarea de aportar maderamen a comienzos de la década de 1590; pero el impulso que pretendió darse desde la Monarquía para

territorios no se habían plantado árboles y además se habían sufrido talas de cierta entidad, en el área cercana a Ribadeo había madera suficiente para construir seis galeones de gran tonelaje<sup>44</sup>. Lo cierto es que el mayor peso tanto constructivo como forestal recayó en la mitad oriental donde sí existieron presiones para preservar y fomentar maderas a favor de la Armada, por ejemplo el caso de los territorios vascos, que llegó a sustentar frecuentes disensiones<sup>45</sup>.

Con la ruptura de la *Tregua de los Doce Años*<sup>46</sup>, coincidiendo con el inicio de las hostilidades, fue impulsada una política más decidida - Thompson la califica de más “*imperial*” -, proponiendo nuevas escuadras con la que fortalecer las flotas, lo que terminó convirtiéndose en una de las prioridades de Felipe IV<sup>47</sup>. En 1621 se decidió construir un total de treinta *navíos* y seis *pataches* para el siguiente año. Doce de los primeros y la mitad de los segundos serían construidos directamente por la Corona, mientras que el resto deberían proporcionarlos, mediante contrato previo, la provincia de Guipúzcoa, Vizcaya y Cuatro Villas<sup>48</sup>. Desde Galicia, el marqués de Cerralbo también propuso al rey la construcción y el mantenimiento de cuatro a seis navíos que custodiasen las costas del Reino contra la acción de los piratas<sup>49</sup>. Ahora bien, la disgregación de escuadras iba en contra del proyecto del conde-duque de Olivares conocido como “Unión de Armas”. Mediante éste el valido pretendió unificar la Monarquía en el plano militar, además de crear nuevas Juntas que se abrogaron competencias entre las que también se encontraban las navales-forestales y que hasta entonces habían pertenecido a diversos Consejos como el de Guerra, Hacienda o Indias<sup>50</sup>. A pesar de estas nuevas medidas, durante el reinado de Felipe IV las áreas jurisdiccionales de montes vinculados a la actividad naval continuaron. Así lo demuestra, por ejemplo la documentación analizada para la provincia de Guipúzcoa. En 1645 accedió a su Superintendencia Miguel de Necolalde, quien abandonó el cargo a los dos años, lo que hizo que se nombrase a su primogénito, Luis de Necolalde. Se le ordenó residir en la provincia, debiendo visitar sus bosques

---

convertir El Ferrol en una gran base naval, rodeada de grandes masas boscosas, se había visto prematuramente frenado tras la muerte de Felipe II. Vid. Saavedra Vázquez, María del Carmen; “La formación de Armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia...”; p. 60.

<sup>44</sup> AGS; G.A., Leg. 727; “Relación de Maderas que hay en Ribadeo”. La Coruña, 9 de enero de 1609.

<sup>45</sup> ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. La construcción naval en Guipúzcoa. Siglos XVI-XVIII. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. 1998, n. 2, p. 93. Afirma que en todos los puertos de aquella provincia, excepto Guetaria, habían instalados astilleros de diferentes tamaños, durante los siglos XVI y XVII.

<sup>46</sup> CONDEMINAS MASCARÓ, Francisco. *La Marina militar española*. Málaga: Aljaima, 2000, p. 169.

<sup>47</sup> THOMPSON, I.A.A. Aspectos de la organización naval y militar durante el Ministerio de Olivares. *La España del Conde Duque de Olivares*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1990, p. 253.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Política y Hacienda de Felipe IV*. Madrid: Ediciones Pegaso, 1983, pp. 12 y 14.

<sup>48</sup> THOMPSON, I.A.A. Aspectos de la organización naval y militar durante el Ministerio de Olivares... pp. 251, 253 y 263. En este sentido, el autor opina que, a pesar de los esfuerzos unificadores de Olivares, su política terminó potenciando algo que a fines del reinado anterior ya había sucedido, el *provincialismo*. A través de este tipo de impulsos navales circunscritos a áreas determinadas se creaban “nuevos canales” para la expresión del sentir de las provincias.

<sup>49</sup> ARTAZA MORENO, Manuel M<sup>a</sup>. Representación política y guerra naval en Galicia. *A.H.D.E.* 1996, n. LXVI, pp. 450-451.

<sup>50</sup> BALTAR RODRÍGUEZ, Juan Francisco. *Las Juntas de Gobierno en la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XVII)*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 1998, pp. 77-78 y 360.

dos veces al año en los períodos que estimase convenientes y, al igual que sus antecesores, su jurisdicción abarcaba todos aquellos montes comprendidos a dos leguas de la costa de la mar o ríos navegables. Nuevamente, en su título de nombramiento, la Corona requería el auxilio de las instituciones locales y encargaba al superintendente que se hiciese cargo del reparto de plantíos entre los vecinos. Éste debería tener una cuota de ejemplares a determinar en función de la cantidad y calidad de las tierras que, como venía siendo usual, debían preservarse de la acción de los ganados. Se le obligó a elaborar una relación anual sobre los repartos y testimonios de cada lugar, que serían entregados “al mi veedor y contador que es o fuere de la jente de guerra que me sirue en las Villas de Fuenterrauia y san seuastian para que tengan Raçon dello en sus libros”. Igualmente, el monarca le otorgó la ya asentada facultad para sancionar y “ejecutar las penas declaradas en los que fueren remisos y descuidados en el plantío de los arboles que les rrepartieredes y para repartirlas por terçias partes”<sup>51</sup>. Ahora bien, que las áreas forestales continuasen vinculadas a las superintendencias y que éstas dispusiesen de instrucciones precisas para actuar no significa que los bosques fuesen gestionados con la intensidad que se vivió en el reinado de Felipe II. A partir de los años de la década de 1640 la actividad naval decayó, lo que irremisiblemente debió arrastrar en su declive a los asuntos forestales sujetos al Real Servicio. Las causas de esta crisis fueron diversas y de distinta naturaleza. El fracaso de la política exterior del Conde-Duque de Olivares, los desastres de las contiendas en los que estaba inmersa la Monarquía - entre ellas las sublevaciones portuguesa y catalana - las pérdidas importantes del control comercial con las Indias y las continuadas dificultades económicas de la Real Hacienda fueron factores que incidieron negativamente en todas las actividades relacionadas con construcción de barcos<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> AMN, Vargas Ponce, Ms. 52 / 77 (fols. 124-127). Cédula de Retiro al veedor general Miguel de Necolalde, superintendente de fábricas y plantíos de montes de Guipúzcoa, y nombramiento para el mismo cargo a favor de su hijo Luis de Necolalde. Madrid, 14 de septiembre de 1647.

<sup>52</sup> ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. San Sebastián: Diputación Foral de Guipúzcoa, 2004, p. 160.

ELLIOT, John Helliot. *España y su mundo (1500-1700)*. Madrid: Alianza, 1990, p. 47. Apuntaba que “la solución aportada en la década de 1620 por el conde-duque de Olivares y que consistía en el ambicioso proyecto de una Unión de Armas (...) produjo una violencia tan intensa sobre la frágil estructura constitucional de la monarquía, que a punto estuvo de llevarla al colapso total en la década de 1640”.

LYNCH, John. *Los Austrias...*, p. 597. Afirma que los progresos conseguidos en 1640 eran muy escasos: “Por una parte, carecía de los necesarios suministros navales y de otras materias primas, que sólo se podían conseguir a unos precios muy por encima del nivel normal. Por otra parte, el nivel técnico era muy bajo y la industria no se adaptaba a los cambios, pues seguía construyendo galeones grandes y pesados, auténticos castillos flotantes que eran muy inferiores a los barcos de Europa en cuanto a maniobrabilidad y adaptabilidad”.

FERNÁNDEZ DURO, resumía la situación naval en los siguientes términos:

“La continuidad de la guerra general, cegando poco á poco las fuentes productivas al paso que consumía las fuerzas y los recursos de la nación, había puesto á la Hacienda en estado afflictivo por demás. La miseria mostraba su triste faz á los servidores del palacio de Madrid privados de estipendio; qué mucho que anduviera en familiaridad con marineros y soldados. Por doquiera se escuchaban lamentos de los que no cobraban, como de los estrechados á pagar, siendo angustiosos los que los mareantes arruinados, armadores ó asentistas de navíos, hacían llegar a la corte en reclamación del cumplimiento de sus obligaciones sagradas”. Vid. FERNÁNDEZ DURO, Cesareo. *Armada Española. Desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón* (vol. IV, edición facsímil). Madrid: Museo Naval, 1972-1973, p. 259.



Esta insuficiencia naval, consecuencia de haber disminuido con anterioridad los efectivos de la escuadra de galeras y la Armada del Océano, centralizando la mayoría de los esfuerzos en los barcos de la Carrera de Indias, supuso que en 1642 no pudiera desalojarse del Mediterráneo a la escuadra francesa<sup>53</sup>.

Más tarde, durante el reinado de Carlos II el estado de la silvicultura que debía abastecer a los astilleros terminó siendo más caótico aún, a pesar de que la Monarquía seguía siendo consciente del papel crucial que debía continuar desempeñando la Marina. Del reinado del último Austria las noticias sobre el asunto son muy fragmentarias, pero sí sabemos, gracias a Fernández Duro, de la existencia de una de las primeras providencias de la regencia de Mariana de Austria, una recomendación dirigida a la Junta de Armadas para aumentarla “con el mayor número de bajeles que fuese posible, por lo que importaba que fueran muy poderosas para seguridad y conservación de la Monarquía”<sup>54</sup>. Aún así había dejado de mantenerse una posición preponderancia en la esfera internacional que repercutió en el plano naval y que no permitía obedecer no sólo los preceptos forestales sino todos los concernientes a la industria astillera. De hecho, la gestión de la Monarquía en las últimas décadas del siglo ha sido calificada de *lamentable*<sup>55</sup>. La decadencia española venía arrastrada por todas las depresiones económicas que habían tenido lugar desde el último tercio del siglo XVI y a ello había que sumársele una prolongada crisis demográfica y de producción en la Península, así como el enorme coste que suponía mantener cierta posición en Europa y la defensa de territorios ultramarinos contra sus rivales<sup>56</sup>. Pero si perder la hegemonía de los mares era problemático, más aún resultaba el no esforzarse para continuar manteniendo la competencia a que la desafiaban sus rivales<sup>57</sup>. Todo lo concerniente a la industria naval en astilleros decreció y hubo pocos encargos constructivos, que reflejaron más políticas de parcheo en función de las circunstancias que una planificación meditada. Sí nos consta que, el 14 de enero de 1667, se concretó un Real asiento con Juan Francisco Roco de Castilla destinado a la construcción de cinco navíos y un patache, además de para arbolar y aparejar otros dos barcos fabricados en Asturias y encomendados a servir en la escuadra “Santísima Trinidad”, perteneciente a la Armada del Mar Océano<sup>58</sup>. También sabemos que, pocos días después, se produjo el nombramiento de un nuevo proveedor de Armadas, Miguel Gómez del Rivero<sup>59</sup>, y la regente, considerando que los bosques se estaban perdiendo, le obligó en verano de aquel año, mediante Real Cédula de 5 de julio, que visitase los montes y plantíos en el Principado de Asturias y merindad de

---

<sup>53</sup> DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *La España del Conde Duque de Olivares...*, p. 36.

<sup>54</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesareo. *Armada Española. Desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón* (vol. V)... p. 89. Cita Colección Sanz de Barutell, art. 3º, núm. 1.154, año 1666.

<sup>55</sup> GARZÓN PAREJA, Manuel. *La Hacienda de Carlos II*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1980, p. 16.

<sup>56</sup> RAHN PHILLIPS, Carla. *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*. Madrid: Alianza Editorial, 1991, p. 25.

<sup>57</sup> *Ibidem*, p. 218.

<sup>58</sup> PORRAS ARBOLEDAS, Pedro Andrés. *La práctica mercantil marítima en el Cantábrico Oriental (siglos XV-XIX)...*, p. 30 (pie de página 44).

<sup>59</sup> AMN, Guillén, Ms. 1294 (fol. 147) Real Cédula a Miguel Gómez del Rivero para servir el oficio de proveedor general de Armadas de las Cuatro Villas. 29 de enero de 1667.

Trasmiera<sup>60</sup>. Mediante esta disposición se le mandó lo que ya venía siendo tradicional desde el siglo anterior: que visitase todas las “Poblaciones Lugares y Jurisdicciones” cercanas al litoral o cauces fluviales navegables y, además de establecer plantaciones, la posibilidad de apercibir o establecer penas, de un real por cada ejemplar que no se hubiese plantado, que deberían abonar los infractores de su propio pecunio y no de los propios de cada pueblo. También se recogía en la Cédula el mandato usual a las autoridades locales de colaboración con el comisionado.

A estas órdenes se le añadió otra Real Cédula, de 29 de noviembre de 1667, con más obligaciones legales para Gómez del Rivero, destinadas a restablecer la foresta de la zona. En este caso la nueva disposición se centraba en los “montes R<sup>les</sup>. Comunes y Conzejiles”, también ubicados a dos leguas de la costa o de ríos navegables<sup>61</sup>. Además, la presión demográfica ascendente de fines del siglo XVII implicaba la existencia de prácticas agrícolas que ensanchaban aún más los campos en detrimento de las masas forestales, además de aumentar el consumo de leñas domésticas y de maderas destinadas a la construcción. A ello se unía la postura de “algunos particulares poderosos” que cercaban y se apropiaban de tierras, y de otros lugareños que, dado el endémico déficit cerealístico del norte peninsular, ampliaban la superficie de cultivo roturando y colonizando espacios comunales<sup>62</sup>.

Ciertamente, tanto los esquilmos como las medidas adoptadas seguían siendo básicamente los mismos que en la segunda mitad del siglo anterior y tampoco la situación de los montes había variado ostensiblemente. Pero algo sí había cambiado: a pesar de las disposiciones forestales de las Superintendencias, en las últimas décadas del siglo XVI ya había muy poca actividad naval, consecuencia de la grave crisis vivida durante el reinado de Carlos II<sup>63</sup>.

### 3. Las áreas forestales para la Marina del siglo XVIII

A comienzos del Setecientos coyuntura requería unas fuerzas navales cada vez más potentes, resultando incuestionable que quien dominara los mares ostentaría en el plano internacional su hegemonía<sup>64</sup>, lo que implicó que las grandes potencias con

---

<sup>60</sup> AMN, Colecc. Guillén Ms. 1294 (fols. 148 r. 149 v.) Real Cédula a Miguel Gómez del Rivero para la visita de montes y plantíos en el Principado de Asturias y merindad de Trasmiera. 5 de julio de 1667. Aunque sí hemos encontrado el nombramiento de Gómez del Rivero como proveedor de Armadas, no hemos hallado su designación expresa como Superintendente, que sí aparece en este documento con dicho cargo.

A finales de año la reina regente volverá a insistir sobre el valor del fomento forestal en aquella jurisdicción. Vid. *Ibidem*; (fols. 150 r.– 153 v.) Real Cédula a Miguel Gómez del Rivero sobre lo que se ha de ejecutar en los plantíos de las Cuatro Villas, Asturias y merindad de Trasmiera. 9 de noviembre de 1667.

<sup>61</sup> AGS, G.A.; Libro de registro 310; p.70 recto.

<sup>62</sup> *Ibidem*.

<sup>63</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesareo. *Armada Española. Desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón* (vol. V)..., p. 88.

<sup>64</sup> DIEGO GARCÍA, Emilio de. Estructuras y Organización Naval: Departamentos y Arsenales Peninsulares. En: *XXVI Jornadas de Historia Marítima Arsenales y Construcción naval en el siglo de la Ilustración. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. 2002, n. 41, p. 17.

pretensiones marítimas incrementarían la producción de navíos de línea<sup>65</sup>. Pero en España la construcción naval y su consiguiente explotación forestal se habían reducido al mínimo<sup>66</sup>. Cuando Felipe V accedió al trono de España, tropezó con una Marina de Guerra hundida en una innegable decadencia, que ni había sido capaz de variar la curva descendente del número de navíos, ni había afrontado la innovación tipológica de los bastimentos<sup>67</sup>. Los trabajos para modificar la planta administrativa-forestal-naval se centraron al principio en el plano teórico. La explotación de los bosques se había convertido en una cuestión prioritaria para las medidas reformistas borbónicas y este asunto fue planteado por el pensamiento mercantilista hispánico de las primeras décadas del siglo<sup>68</sup>. Así, en 1724, se publicó “el escrito de carácter económico de mayor relieve que vio la luz en España en el siglo XVIII”<sup>69</sup>. Nos referimos a la *Theorica, y Practica de Comercio y Marina* de Jerónimo de Uztáriz, en una clara respuesta al escenario internacional<sup>70</sup>. Ya en 1717 éste había expresado sus ideas favorables para adaptar el mercantilismo de Colbert a la situación española<sup>71</sup>. Conocedor de los asuntos bélicos por su condición de ingeniero militar en las campañas de finales del XVII y la Guerra de Sucesión<sup>72</sup>, ocupó en Madrid importantes cargos burocráticos en las Secretarías de Guerra y Marina, Consejo de Indias, Junta de Comercio y Secretaría de Hacienda<sup>73</sup>. Precisamente por ello, veía “con gran complacencia mia, muy extendida, y sentada la importante maxima de que el rey esté muy armado por mar”<sup>74</sup>.

<sup>65</sup> 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, 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*. 1998, n. 2, p. 239.

<sup>66</sup> PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio. La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718). *Revista General de Marina*. Ago. 1980, p. 138.

QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid: Ministerio de Defensa; Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004, p. 26.

DIEGO GARCÍA, Emilio de. Estructuras y Organización Naval... p. 18.

<sup>67</sup> QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*..., pp. 25 y 26.

<sup>68</sup> *Ibíd.*, pp. 182-183.

<sup>69</sup> RUIZ TORRES, Pedro. *Reformismo e Ilustración- Historia de España*. Vol 5. Barcelona: Crítica; Marcial Pons, 2008, p. 179.

<sup>70</sup> FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes. *Gerónimo de Uztáriz (1670-1732). Una política económica para Felipe V*. Madrid: Minerva Ediciones, 1999, pp. 283 y 287.

<sup>71</sup> RUIZ TORRES, Pedro; *Reformismo e Ilustración...*, p. 179. Afirma que este tratadista, procedente de una familia burguesa de origen navarro, ya había expresado su inclinación por el colbertismo en el prólogo a la traducción hecha por el hijo de un amigo suyo, Juan de Goyeneche, de la obra *Mémoires sur le commerce des Hollandois*.

Sobre la aplicación del modelo mercantilista a la realidad española, vid. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos; C.S.I.C.; Diputación Provincial de Cádiz, 1976, pp. 67-86.

<sup>72</sup> FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes. *Gerónimo de Uztáriz (1670-1732)*..., p. 268.

<sup>73</sup> RUIZ TORRES, Pedro. *Reformismo e Ilustración...*, p. 179.

<sup>74</sup> UZTÁRIZ, Gerónimo de. *Theorica, y Practica de Comercio y Marina, en diferentes discursos, y calificados explemplares que, con especificas providencias, se procuran adaptar a la Monarquía Española, para su prompta restauración, beneficio universal, y mayor fortaleza contra los émulos de la Real Corona* (Capítulo LXV). Madrid: Imprenta de Antonio Sanz, 1742, p. 169. Aunque esta obra de Uztáriz salió a la luz en 1724, hemos empleado la edición de 1742, mucho más cuidada que la primigenia. Respecto a las diversas ediciones de la obra, vid. FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes.

Siguiendo los postulados colbertianos, Uztáriz prestó en su *Teórica* gran importancia, concretamente trece capítulos, a los modos de financiar y organizar la defensa de los intereses hispánicos, entendiendo que la prosperidad comercial iba relacionada con una fuerte Marina de Guerra<sup>75</sup>:

“...que se proponga la fabrica, y existencia de muchos, y buenos Baxeles de Guerra, y de trafico, por principal, y primer fundamento para un Comercio util, y grande; siendo cierto, que nunca se podrá conseguir este, sin el apoyo de un considerable Armamento marítimo; ni es dable conservar mucho tiempo una Armada grande, como la que pide y necessita la constitucion de esta Monarchia, sin los continuos auxilios de un Comercio muy extendido, y aventajado; de modo, que siendo inseparable estas dos importancias en sus progresos, no puede existir la una sin la otra”<sup>76</sup>.

Correlativamente consideró la importancia de las masas forestales para la consecución de su doble objetivo de competir con las fuerzas navales europeas, salvaguardando el comercio de Indias, dedicando dos capítulos de su obra a la preservación de los montes y su fomento<sup>77</sup>. Gracias a ellos, podemos conocer más profundamente la situación forestal de la península a comienzos del XVIII, de la que realizó una interesante descripción, que sucintamente exponemos a continuación:

En el primero de ellos (LXIII) expuso como, habiendo solventado la orografía de diferentes terrenos, se estaban cortando grandes cantidades de maderas de diversas especies en los Pirineos, llevándolos hasta el Ebro y desde allí se conducían al mar. Identificaba “tres fabricas en lo mas aspero, y elevado de aquellos Montes”, de los que se extraían los troncos que eran llevados por carreteras abiertas expresamente para esta tarea hasta la corriente fluvial<sup>78</sup>:

---

Gerónimo de Uztáriz (1670-1732)..., pp. 290-296.

Disponble en

[http://books.google.es/books?id=wcnyvX02p4C&printsec=frontcover&source=gbs\\_v2\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q=&f=false](http://books.google.es/books?id=wcnyvX02p4C&printsec=frontcover&source=gbs_v2_summary_r&cad=0#v=onepage&q=&f=false).

<sup>75</sup> FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes. *Gerónimo de Uztáriz (1670-1732)*..., p. 268.

<sup>76</sup> UZTÁRIZ, Gerónimo de. *Theorica, y Practica de Comercio y Marina*..., Capítulo LXV, p. 169.

<sup>77</sup> Nos referimos a:

*Capítulo LXIII. Se expresan las grandes utilidades, que à los Armamentos marítimos, y Navios de Comercio se siguen de haverse establecido dentro de España, assi el corte, y conduccion de Arboles, Tablazon, y otras maderas para los Mástiles, y demas obras de ellos, como la fabrica de Brea, Alquitrà, y Xarcia.*

*Capítulo LXXII. Se demuestra la abundancia, y buena calidad de todo genero de materiales, Artilleria, Armas, y demas pertrechos en España, para armamentos de Mar, y Tierra; parages donde se hallan; forma de adelantar la fabrica de xarcia, y lona; la importancia de aumentar, y fortificar los Astilleros, de conservar los Bosques, hacer mas navegable el Ebro; mejorar el Puerto de los Alfaques de Tortosa, y construir algunas Naves en Indias.*

<sup>78</sup> UZTÁRIZ, Gerónimo de. *Theorica, y Practica de Comercio y Marina*..., Capítulo p. LXIII, p. 162.

- Montes de La Espuña (Aragón)<sup>79</sup>.
- Valle de Hecho y Montes de Oza (Aragón).
- Valle del Roncal, “Monte de Maze, Zurizabeiti, Yzaizpera” (Navarra)<sup>80</sup>.

Uztáriz narra cómo los troncos se bajaban mediante almadías que llegaban hasta el puerto tortosino de Alfaques. Consideraba que todas estas operaciones de transporte, a pesar de ser arduas, terminaban mereciendo la pena pues, no había que desembolsar grandes cantidades de dinero para adquirirlos e el Báltico y desde allí se distribuían a los diferentes astilleros de la Monarquía, redundando todo ello en beneficio público:

“...los referidos Arboles, y demas maderas en el caudaloso Ebro, se conducen por èl, siempre atados, hasta los Alfaques de Tortosa, de donde se transportan, y distribuyen en diversos Puertos del Mediterraneo, y del Oceano, para el servicio de los Baxeles de Guerra, y Galeras de su Magestad, ni los Navios del Comercio pendientes, de si estos generos vienen, ò dexan de venir de las Provincias del Norte, ya por la oposición de los temporales, yà, como queda dicho, por la de las guerras, ò intereses encontrados de las Potencias, como sucedia muchas veces por lo passado; escusandose tambien por este motivo, la perdida de la gran cantidad de dinero, que nos sacaban por el valor, y trafico, assi de los Mástiles, y Tablazón...”<sup>81</sup>.



**Figuras 4, 5 y 6:** reproducciones de aquellas almadías en La Espuña, Pirineo aragonés.

**Fuente:** Fotografías del autor.

<sup>79</sup> No debe confundirse este topónimo con la Sierra de la Espuña, propia de la región de Murcia, sino con la actual población de Laspuña (comarca de Sobrarbe), desde la que los operarios de la Corona extraían los troncos haciéndolos flotar sobre el río Cinca hasta el Ebro. Vid. PALLARUELO, Severino. *Navateros*. Zaragoza: Prames, 2008, pp. 60-61.

<sup>80</sup> El Monte de Maze actualmente también se conoce como collado de Maz, cerca de la frontera con Aragón. Sin embargo, no hemos logrado identificar a qué parajes corresponden los topónimos de Zurizabeiti e Yzaizpera.

<sup>81</sup> UZTÁRIZ, Gerónimo de. *Theorica, y Practica de Comercio y Marina...*, Capítulo p. LXIII, p. 163.

En el segundo capítulo (LXXII), aunque no hablaba de mucha abundancia de robles en el cantábrico, sí afirmaba que aún los había en “suficiente cantidad en los Montes de Navarra, y en los de las Costas desde Guipuzcoa, hasta Galicia inclusives”<sup>82</sup>. Sin embargo apuntaba que los astilleros cantábricos estaban prácticamente paralizados<sup>83</sup>, por lo que se decantaba en desarrollar Arsenal en la Habana ya que “en las Islas, y Tierra Firme de la America tiene Su Magestad de muchas y exquisitas maderas”<sup>84</sup>. En todo caso, consideraba que, de impulsarse un nuevo arsenal en la península, éste debería estar ubicado en Tortosa, pues se encontraría bien abastecida de maderas, brea, cáñamo y jarcia, además de otros Robles catalanes y aragoneses que “estàn asta dos y tres leguas distantes de las orillas del Ebro”, para los que bastaría con trazar una nueva carretera<sup>85</sup>.

### 3.1. Los montes cantábricos

Con el cambio de nueva dinastía nada cambió en lo que a la falta de colaboración se refiere. Muchos lugares de Cantabria continuaron pretendiendo quedar exentos de la jurisdicción de la Superintendencia de Montes y Plantíos. Destacamos de todos ellos los Concejos o Valles de Trasmiera, Toranzo y Carriedo, que, en 1719, se quejaron a la Corona, argumentando que sus términos se hallaban más lejanos de la ya tradicional distancia de las dos leguas que se había venido exigiendo. Además, alegaron algo que desde el siglo XVI se había argumentado generalizadamente, que para las visitas del superintendente podían ser suficientes los jueces ordinarios.

Sin embargo, a pesar de la confluencia con los ministros de cada provincia marítima y de las peticiones de aquellos lugares, la Corona decidió continuar ocasionalmente con las actividades de la antigua institución y, con fecha 14 de diciembre de 1719<sup>86</sup>, se sirvió dictar una norma, tanto para las Cuatro Villas como para el Principado de Asturias, en virtud de la cual ordenaba que “se executen las visitas arregladas á las instrucciones en todos aquellos montes que tuvieren aguas vertientes al mar, y disposicion de conducirse las maderas á los astilleros; y que el

---

<sup>82</sup> Ibídem, Capítulo p. LXXII, p. 215.

<sup>83</sup> Ibídem, p. 218.

<sup>84</sup> Ibídem, p. 216.

<sup>85</sup> Ibídem, p. 219.

De este modo se estimularía la industria naval mediterránea, que en el año de publicación de la *Theorica* sólo contaba con seis galeras, naves ya obsoletas, que se refugiaban en el puerto de Cartagena. Vid. FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes. *Gerónimo de Uztáriz (1670-1732)*..., p. 269.

<sup>86</sup> OYA Y OZORES, Francisco de. *Promptuario del Consejo de Guerra y Jurisdicción Militar en que se refieren el instituto, gobierno, y facultades de este Supremo Tribunal, y los casos en que compete, ó se limita el fuero militar... / ordenado por Don Francisco de Oya y Ozores del Consejo de Su Magestad*; la datación de esta obra no resulta clara. Como referencia temporal podemos afirmar que en ella se recogen textos fechados hasta 1734. Ha sido empleado en esta investigación el ejemplar guardado en el AGS; Biblioteca 4800; pp. 75-76.

Libro VII, título XXIV, Ley XIII. *Novísima Recopilación*.

CRUZ AGUILAR, Emilio de la. *La Destrucción de los Montes (Claves histórico-jurídicas)*..., pp. 79 y 82.

Citado, sin entrar en profundidad, por VALDÉS, Carlos Manuel. Características y transformaciones de la gestión forestal en España (siglos XVI-XIX). *Los Montes y su Historia. Una perspectiva política, económica y social*. Huelva: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, 1999, p. 45.

Superintendente de Montes haga cortar todos los árboles castaños plantados en los sitios asignados para la cria de robles, y que se consideraren convenientes para ella”.

Las protestas en *la Mar de Castilla* y Asturias no cesaron y continuaron las apelaciones por parte de diversos valles y otros concejos sobre las actuaciones efectuadas por ciertos superintendentes<sup>87</sup>, acerca de la cobranza de multas por falta de plantíos o daños a los árboles útiles para las Armadas cuyos procesos aún no eran firmes, así como sobre viveros, corta de castaños y otros asuntos. Ello supuso “nuevos embarazos” al entonces superintendente de las Cuatro Villas, Vicente Velasco<sup>88</sup>. Éste optó por dirigirse al monarca planteando la situación y, con ánimo de evitar excesos, el fiscal del Consejo de Guerra, Nicolás Manrique de Lara, abordó la cuestión superintendencial expidiendo, una “Carta-orden”, de 2 de octubre de 1723, en la que llegaba a varias conclusiones que estimaba debían seguirse acerca de los procedimientos sancionadores en relación con los lugareños<sup>89</sup>:

- Los salarios de las visitas se nutrían de la cobranza de multas, si bien éstas sólo podían ser cobradas cuando la resolución del caso fuese firme y por tanto se considerase que el asunto correspondiente ya deviniera como “cosa juzgada”, y para ello deberían ser previamente aprobadas las condenaciones por el Consejo de Guerra.
- En el aspecto probatorio se pedía al superintendente-visitador que no le concediese excesivo protagonismo a los testigos que declaraban en los pleitos, sino que la “justificación sea por otros medios”, entre los que recomendaba la propia inspección in situ de los terrenos, “vista de ojos”, en detrimento de las *probanzas* que de otro tipo de juicios<sup>90</sup>.
- Como ya había sucedido en otras ocasiones, el límite de las dos leguas, para sujetar los montes a la construcción naval, debía ahora interpretarse de manera flexible, de tal modo que si las maderas de otras zonas boscosas más alejadas también se entendían útiles para el Real Servicio podrían ser utilizadas<sup>91</sup>.

Por otro lado en el Este del arco cantábrico, las autoridades provinciales guipuzcoanas decidieron redactar unas nuevas disposiciones: el *Reglamento de Plantaciones de 26 de septiembre de 1738*<sup>92</sup>. La disposición era reflejo de la

---

<sup>87</sup> La documentación analizada nos dice que éstos también eran conocidos como “visitadores” de montes.

<sup>88</sup> AGS, Secretaría de Marina; Leg. 552.

<sup>89</sup> OYA Y OZORES, Francisco de. *Promptuario del Consejo de Guerra...*, p. 76-82.

<sup>90</sup> Sobre las *probanzas* y su relación con las “vistas de ojos”, en ROLDÁN VERDEJO, Roberto. *Los jueces de la monarquía absoluta*. La Laguna: Universidad de la Laguna, 1989, p. 278.

<sup>91</sup> OYA Y OZORES, Francisco de. *Promptuario del Consejo de Guerra...*, p. 76-82. Para ello se argumenta con una notificación anterior cuyo contenido exacto nos es desconocido: “Sobre la distancia de las dos leguas no tiene V.m. que poner reparo; porque como tengan las demás circunstancias del Despacho de 2. de Marzo, y de la orden del Rey, no es caso estèn, ò no, dentro de las dichas dos leguas”.

<sup>92</sup> Hemos empleado el ejemplar de AGS. Secr. Marina, Leg. 577.

También transcrito por ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII...*, pp. 439-445. Toma como ejemplar el conservado en A.M.R. Libros de acuerdos municipales,

percepción patrimonial que había venido desarrollándose sobre los bienes de aquella comunidad provincial, entre los que se encontraban sus montes, y que exigía a su órgano de gobierno una correcta administración de los mismos<sup>93</sup>. Odriozola, por su parte, considera esta norma como “pionera en el mil setecientos”. Elaborada por las instituciones provinciales, fue aprobada en la Junta General, de 6 de mayo de 1738, en Deva. La propia disposición exponía como durante los años previos de 1718, 1727, 1733 y 1736 en diversas Juntas se había puesto de manifiesto la preocupación por el estado en el que se hallaban sus bosques en perjuicio del “bien público”. Fueron comisionadas diversas personalidades para informar sobre la situación que “tenían los Montes de varias Republicas de V.S.”, entre las que también presentó una comunicación el superintendente de Montes y Plantíos, Martín de Olozaga y Espilla, por lo que hemos de concluir que esta institución continuaba teniendo cierta implantación en la Provincia, al contrario que en otras áreas como la gallega, aunque desconocemos su grado de influencia en la redacción del reglamento. En los informes se expusieron disposiciones anteriores e “hiziendonos cargo de estos Papeles de las repetidas órdenes de el Rey (...) teniendo presente quanto importan al servicio de Su magestad, y a la utilidad de V.S. [marqués de la Ensenada] y de sus Pueblos el que los Montes de su jurisdicción estén bien plantados”<sup>94</sup>. A ello hubo que añadirse la compleja aplicación de la ordenanza foral, que en su capítulo 38, título 38 establecía que cada pueblo destinase la décima parte de sus rentas a plantar árboles, y este mandato no era fácil por cuanto existían dificultades para determinar cuál era la décima parte de las rentas.

Mediante el *Reglamento* se pretendió unificar la aplicación con que se empleaban sus naturales en la preservación de los montes, abarcando territorialmente todos los robles que estuviesen a una legua de la mar, obligando a preservarse especialmente para que éstos no se pudiesen “reducir a trasmochos”, sino que se “dexen para Arboles bravos por la mayor falta que ay de estos para fábricas de Navíos” y otros usos (art. 8)<sup>95</sup>.

### 3.2. La extensión jurisdiccional a otras zonas

En este contexto, con independencia de las jurisdicciones competentes, posiblemente en pleno siglo XVIII habían desaparecido grandes masas forestales cantábricas cercanas al litoral, 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 a las ya tradicionales dos leguas de la mar “para que pudiese cortar en los montes mas remotos de la costa todos los Arboles nezarios que havian de serbir para construir los toneles y Piperia de los tres Navios de S.M. que se fabricaban en el Puerto de Santoña”<sup>96</sup>. En

---

libro nº 61, fols. 319-322. Analizado en pp. 243-247.

<sup>93</sup> PORTILLO VALDÉS, José María. *Monarquía y Gobierno Provincial. Poder y Constitución en las provincias vascas (1760-1808)*. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1991, pp. 412-413.

<sup>94</sup> AGS. Secr. Marina, Leg. 577, fol. 48.

<sup>95</sup> Seguimos básicamente la clasificación de ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII...*, pp. 243-247.

<sup>96</sup> PALACIO RAMOS, Rafael. Relaciones entre la villa de Santoña y la Armada en los siglos XVII, XVIII y XIX. *Monte Buciero*. 1998, n. 2, p. 190.



consecuencia, hubo que poner las miras a otras latitudes que anteriormente no se habían explotado, el Sur peninsular, y para fomentar el incremento de unidades navales y las relaciones oceánicas con la América hispana, por Real Orden, de 28 de enero de 1717, quedó designado José Patiño y Rosales como Intendente General de Marina<sup>97</sup>. Éste se erigió como el *impulsor* en la organización de la nueva Marina de guerra<sup>98</sup>, con enormes consecuencias a nivel silvícola.

Patiño se trasladó a la sede de la Intendencia de Marina, ubicada en Cádiz, estableciéndose el 11 de febrero de 1717<sup>99</sup> y sondeó 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 siendo completado por un carenero en Puente Suazo, junto a la Isla de León<sup>100</sup>. Esta decisión hizo que se generalizase la explotación forestal en unas latitudes muy alejadas de los tradicionales ámbitos territoriales de las anteriores Superintendencias. A pesar de ello, los problemas con los que se tuvieron que enfrentar los nuevos cargos de la Marina borbónica adscritos al arsenal gaditano fueron muy similares a los que se venían repitiendo en el cantábrico desde el reinado de Felipe II.

Los primeros datos que disponemos del XVIII corresponden a talas llevadas a cabo en el área onubense de Cartaya, el 18 de diciembre de 1716, habiéndose cortado 200 pinos y encinas, así como una cantidad no concretada de tablazón<sup>101</sup>. Sabemos que tras aquella operación se continuó obteniendo madera de la zona, al menos hasta el siguiente mes de mayo<sup>102</sup>. La elección de este paraje se debió a diversos factores, entre ellos las maderas de Gibraltor, con formas para determinadas piezas navales, creadas por la acción del viento, y el cauce del río Piedras para el transporte por flotación, factor siempre perseguido por la Marina<sup>103</sup>.

---

<sup>97</sup> Sobre la actividad de Patiño, nuestro estudio, en MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José. Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736). *Revista Hispanoamericana* [en línea]. 2013, n. 3, p. 26. 26. Disponible en <[http://revista.raha.es/ingles/13\\_art2.html](http://revista.raha.es/ingles/13_art2.html)>.

<sup>98</sup> CERVERA PERY, José. *La Marina de la Ilustración: resurgimiento y crisis del poder naval*. Madrid: San Martín, 1986. 302 p.

<sup>99</sup> 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. 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. 175.

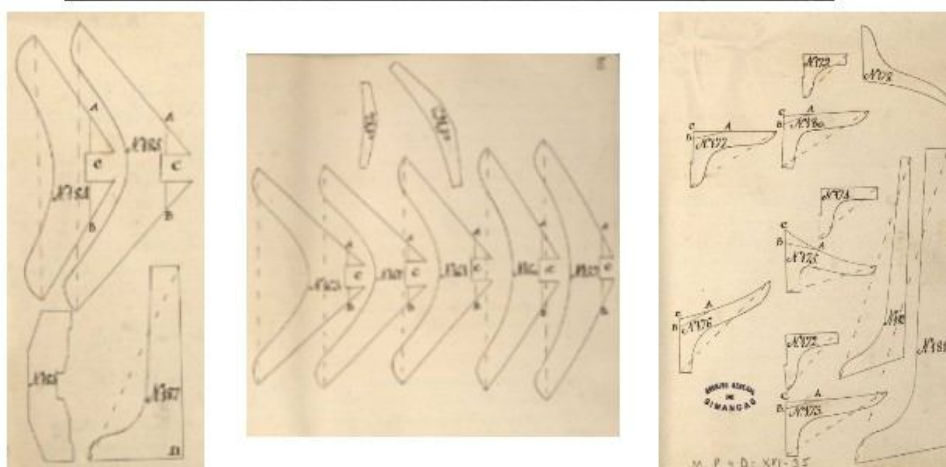
PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos. *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*. Madrid: Ministerio de Defensa; Instituto de Historia y Cultura Naval, 2006, p. 91.

<sup>100</sup> Sobre estos antecedentes vid. QUINTERO GONZÁLEZ, José. *El arsenal de la Carraca (1717-1736)*..., pp. 25-48, 59-60.

<sup>101</sup> AGI, Contratación, Leg. 4720. Cuentas del Intendente de Marina dn. Joseph Patiño como encargado en Cadiz p<sup>a</sup> entender en varias Comisiones del Real Servicio.

<sup>102</sup> *Ibidem*.

<sup>103</sup> ALFONSO MOLA, Marina. La construcción naval andaluza en la flota gaditana del libre comercio. En: *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba, 1995. p. 247.



**Figuras 7, 8 y 9:** Comparativa entre pinares de la costa onubense en el entorno del Río Piedras y piezas para la construcción de un navío de línea. **Fuentes:** Fotografía del autor y *Dibujos de las maderas de roble necesarias para fabricar un Navío de 62 cañones* (Eduardo Bryant), en España, Ministerio de Cultura, Archivo General de Simancas MPD 16-35.

El 21 de mayo de 1726, Patiño fue designado para la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina e Indias<sup>104</sup>. Esta designación tuvo una importante consecuencia desde el punto de vista de las áreas jurisdiccionales que iban a quedar vinculadas a la Marina, puesto que por Real Orden, de 5 de julio de 1726, se crearon tres Departamentos marítimos, de inspiración francesa<sup>105</sup>, con un intendente de Marina a la cabeza y sus núcleos en Cádiz, Cartagena y Ferrol, en donde se construyeron paulatinamente arsenales para la construcción y reparación de navíos que recibirían las remesas de troncos y tablazón y a los que quedaron sujetas enormes extensiones de montes y plantíos. Cada nuevo Departamento estaba subdividido, a su vez en diversas provincias marítimas bajo el mando de un comandante: cuatro en Cádiz, ocho en Ferrol y diez en Cartagena<sup>106</sup>.

---

<sup>104</sup> PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos. *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V...*, p. 113.

<sup>105</sup> 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. 186.

<sup>106</sup> PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos. *Patiño y las reformas de la Administración en el*

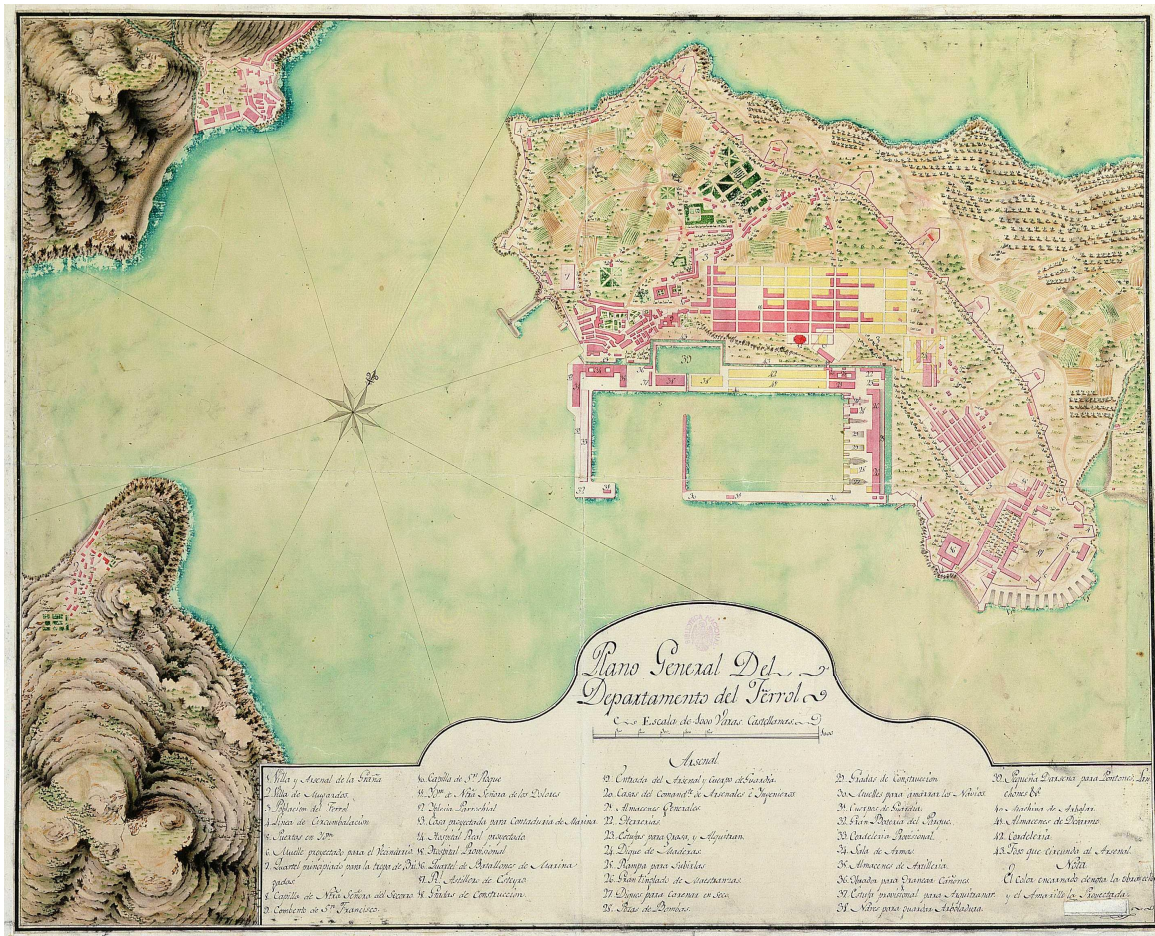


Figura 10: Plano del arsenal de El Ferrol, s. XVIII. Fuente: BNM Mr/43/037.

Tras el deceso de Patiño las necesidades madereras lejos de decaer aumentaron, pero los defectos a la hora de proveerse continuaron y no fue infrecuente que las deudas contraídas con los propietarios de los terrenos en donde se talaba no se saldasen<sup>107</sup>. Esta inexistencia de liquidez por parte de la Marina llegó en ocasiones a ser acuciante y no sólo se ceñía a las deudas contraídas por cortes de maderas sino también frente a sus propios operarios no encontrándose en ocasiones modo alguno de solventar los requerimientos. Tal fue el caso, por ejemplo, de Marcos Ruiz de Aguilar, guarda celador de los Montes de la costa de la provincia marítima de Málaga desde el año 1742, quien en 1745 pidió angustiosamente que se le abonasen 2.099 reales de vellón que le adeudaba el Real Servicio y que él mismo había adelantado de su pecunio para el desempeño de su cargo, argumentando que debido a la falta de pago se encontraba en la indigencia. Por esa razón suplicaba “algún estipendio con que pueda subsistir”. Sin embargo, su expediente concluye con una anotación que reflejaba la posición económica de la Armada: “Se encontró sin resolución”<sup>108</sup>.

reinado de Felipe V..., p. 116.

<sup>107</sup> Ejemplos de estas deudas en nuestro estudio MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José. Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736)...., pp. 23-24.

<sup>108</sup> *Ibidem*.

La falta de previsión también se notó en el conocido como Soto de Roma, paraje ubicado en el Reino de Granada<sup>109</sup>. El 29 de septiembre de 1738, el alcalde ordinario del lugar se vio forzado a escribir a la Intendencia del Departamento de Cádiz exponiendo que, ante los requerimientos de Marina para que auxiliase en la corta de álamos negros para cuñas de navíos, esta especie resultaba casi agotada porque había sido reclamada con anterioridad por el ejército de artillería. Sin embargo y a pesar de los avisos del representante local, pocos meses más tarde, entre el 18 de noviembre y el 1 de diciembre del mismo año, tuvo lugar una profusa correspondencia entre Zenón Somodevilla y Francisco de Varas, Intendente del Departamento gaditano, en la que no se tuvo en cuenta la exposición del alcalde, sino que sólo se contemplaba la necesidad de que la Marina emplease árboles cortados por la *Artillería de Tierra* en aquellos parajes, sin llegar a plantearse otras opciones más factibles y que no hubieran tenido por qué haber competido con otras ramas del ejército<sup>110</sup>.



**Figura n 11:** Plano del Soto de Roma, que incluía sus diferentes parajes, así como los servicios de guardas de montes, plantíos, especies arbóreas, ríos, caminos, etc. **Fuente:** España, Ministerio de Cultura, Archivo General de Simancas, MPD 08/190.

<sup>109</sup> Este lugar ya aparece como un real sitio propicio para extraer madera destinada a diversos tipos de usos desde el siglo XVI. Vid. AGS, CCA, Div, 44, doc.44; Memorial que se envió desde Segovia para que lo viesen los señores del Consejo sobre las tierras baldías del Reino de Granada y Soto de Roma, etc.; Segovia, septiembre de 1566.

Posteriormente, también tenemos constancia de sacas de árboles para actividades bélicas. Vid. AGI, Indiferente, 441, L.27, F.283V-284. Carta de D. Francisco Fernández de Madrigal a D. Gonzalo Fernández de Córdoba para que haga se ponga a su disposición todo la madera que se ha labrado en el Soto de Roma, para reemplazar la que se entregó para el montaje de la artillería de los 6 navíos de Mesina; 21 de mayo de 1675.

<sup>110</sup> AGS, Secretaría de Marina, Leg. 553.

En la siguiente década comenzaron a presentarse visos de un intento por regular estas situaciones suscitadas en las cortas de árboles para la fábrica de bajeles. Así pues, el 17 de julio de 1742 fue expedida en Madrid una Real Orden para la provincia marítima del reino de Sevilla, provincia ésta que a pesar de encontrarse en el interior se consideró a partir de aquel momento muy activa para la Armada debido al paso del río Guadalquivir por su territorio, lo que la había convertido en un lugar apetecible para el abastecimiento maderero. A pesar de su corta extensión, resultó ser un hito importante en la regulación de los Montes sujetos de Marina en el Sur peninsular<sup>111</sup>:

“Hallandose enterado el Rey delas talas, y quemas, que se hacen enlos Montes de ese Reyno, por los vezinos delos Pueblos inmediatos aellos, de los Arboles utiles para Construccion, y Carena delos vaxeles de su Real Armada, con consentimiento delas Justicias, sin que para contener este desorden ayan dado estas, el âuxilio que repetidamente seles ha pedido, y pide por los Ministros de Marina. Ha resuelto S.M. con consideración algraue perjuicio, que resulta â su servicio, y âlmaior quecada dia sehirà experimentando sinose remedian estos excessos, que âbsolutamente no se permita desde luego, que â distancia de Catorce leguas dela Mar, Persona âlguna pueda cortar Arboles en Montes propios, ni realengos, sinque preceda reconocimiento del Maestro delineador, puesto por S.M. que dirige las Cortas, incluyendose enesta prohibición el Asentista dela Polvora del Reyno de Granada, yôtros que tengan semejantes comisiones del Servicio, yâfin deque porlos Ministros de Marina pueda celarse este punto desu privativo cargo, y dela mayor importancia, y embarazándose estas Cortas, y quemas, les preste V.E. todo el âuxilio, que le pidieren, sin restriccion, lo que prevengo â V.E. de ôrden de S.M. para que en inteligencia de esta resolucion, cuide en la parte que le toque, de su maseexacto cumplimiento”.

Esta escueta pero innovadora Real Orden de 17 de julio de 1742 se empleó efectivamente para la provincia marítima del reino de Sevilla, pero aplicación no estuvo exenta de oposiciones y contratiempos por parte de instituciones y particulares que intentaron oponerse a una nueva extensión de la jurisdicción de la Armada hacia el sur peninsular que afectaba a unas prácticas y modos de vida que, en el valle del Guadalquivir, hasta entonces no habían dependido excesivamente de los requerimientos navales, sino que se habían venido basando en sus necesidades locales y cotidianas<sup>112</sup>. Reacciones, por otra parte, similares a las producidas dos siglos antes por la implantación en el arco cantábrico de unas Superintendencias forestales que aún subsistían, mal que bien, en el litoral septentrional.

Finalmente, la extensión y completa delimitación de las áreas madereras que quedaron bajo la jurisdicción de la Marina fue fijada por la *Ordenanza que su Magestad, (Dios le guarde) manda observar para la Cria, Conservacion, Plantios y Corta de los Montes, con especialidad los que estàn inmediatos â la Mar, y Rios Navegables. Metodo, y Reglas que en esta materia deben seguir los Intendentes de Marina, establecidos en los tres Departamentos de Cadiz, Ferrol y Cartagena*<sup>113</sup>, de

---

<sup>111</sup> Se ha empleado una copia manuscrita de la norma. AGS, Secretaría de Marina, Leg. 554.

<sup>112</sup> AGS, Secretaria de Marina; Leg. 554. En él se recogen múltiples expedientes de oposición a la norma.

<sup>113</sup> Título del ejemplar empleado bajo la signatura AMN F006-41.

31 de enero de 1748. Esta norma se justificaba a sí misma aludiendo al decadente estado de los bosques, especialmente los cercanos a la costa “á causa de las cortas que indebidamente se han hecho con mucha frecuencia, talas y quemas” y del incumplimiento de las anteriores disposiciones sobre plantíos y visitas. La disposición, que perseguía un abastecimiento sistemático y continuado de maderas para construir navíos con los que conectar todos los territorios de la Monarquía, así como defenderlos de los ataques de la piratería y otras potencias, se extendía a las masas forestales ubicadas a dentro de las veinticinco leguas próximas a la costa o ríos navegables y hacía mención expresa a distritos y provincias concretos, sin siquiera contemplar la colaboración de las antiguas Superintendencias de Montes y Plantíos, que quedaron tácitamente suprimidas<sup>114</sup>.

En cuanto a las áreas jurisdiccionales, éstas quedaron vinculadas a cada uno de los tres Departamentos creados en 1726, especificándolas detalladamente:

- Departamento de El Ferrol (artículos 52 a 66):

En el reino de Galicia fueron adscritos los montes y bosques de la costa “desde la raya del Miño hasta la raya de Asturias”, reunidos en las provincias de Tuy, Santiago, Coruña, Betanzos y Mondoñedo. En ellos se contaban setecientas veintinueve dehesas y cotos Reales, además de montes comunes de pueblos y feligresías pertenecientes a las jurisdicciones de villas, lugares y “Cabezas de Partido”.

Dentro de aquel Departamento, la norma consideraba territorialmente el Principado de Asturias, declarando “que por el confin de Galicia empieza por el Concejo de Castropol” y, en cuanto a los terrenos objeto del Real Servicio, sus pindales reales, que eran sitios de difícil paso, equivalían a las dehesas y cotos reales gallegos. Se hacía especial referencia a los concejos de Cándamo, Illas, Llanera, Corbera y Castrillón al entender la ordenanza que la experiencia dictaba cómo sus robles eran de superior calidad y crecían con más rapidez que en otras parajes, por lo que debía intensificarse su repoblación (art. 62).

En el caso del área cántabra, llamada “La Montaña”, la Ordenanza recogía una enumeración de poblaciones propias de la zona concluyendo que su jurisdicción también abarcaría a “las demas en cuyos montes se hubieran cortado maderas para mis astilleros” (art. 64).

Respecto a los territorios vascos del Señorío de Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa, las poblaciones que debían quedar sujetas a la jurisdicción de la Ordenanza eran citadas expresamente, haciendo una diferenciación entre los dos territorios vascongados (art. 65).

---

<sup>114</sup> GIBERT Y SÁNCHEZ DE LA VEGA, Rafael. Ordenanzas Reales de Montes en Castilla (1496-1803). En: *Actas del II Symposium de Historia de la Administración*. Madrid: Instituto de Estudios Administrativos, 1971, p. 323.

En cuanto al “Reyno de Navarra”, quedaban sujetas al Real Servicio de Marina cincuenta y tres jurisdicciones que eran citadas correlativamente, eludiéndose los territorios más meridionales (art. 66).

– Departamento de Cádiz (artículos 67 a 73):

Su jurisdicción abarcaba “los montes de Andalucía”, fomentándose y explotando especies diferentes en función de las diversas zonas que abarcaba el Departamento (...).

Por un lado, las abietáceas y salíceas en las planicies de la provincia marítima de Sevilla, debiendo coadyuvar en su desarrollo tanto los particulares como las instituciones locales (art. 67):

“... respecto de que en la tierra llana del reyno de Sevilla no hay otros árboles útiles al servicio de la Marina que pinos y álamos, cuya cría, conservación y aumento debe cuidarse y promoverse en las riberas del rio Guadalquivir; mando, que las justicias ordinarias de los términos del curso de este rio, desde Villanueva de Ubeda hasta San Lucar de Barrameda, y los dueños de las haciendas cuyas márgenes baña por ambas bandas, las plante de pinos y álamos en toda la abundancia que permitan sus terrenos”.

Las mismas especies en zonas de terrenos elevados anexos al Guadalquivir o cercanos a la costa, instándose a los vecinos y justicias a que repoblaran los terrenos talados y operasen del mismo modo que se acaba de precisar, bajo la vigilancia del intendente del Departamento, subyaciendo en este mandato el objetivo de obtener la mayor cantidad de madera posible para la arquitectura naval (art. 68):

“Lo mismo deberá executarse en las jurisdicciones y montes inmediatos al mismo rio de las ciudades de Andujar, Córdoba, Sevilla y SanLucar; y por su cercanía á la mar en las jurisdicciones de Xerez de la Frontera, Condado de Niebla, Marquesado de Ayamonte, Coto de Oñana, Chiclana y Puerto Real; ocupando con plantíos de álamos toda la tierra baldía que pueda producir estos árboles, y sembrando de piñones todos los claros que en los pinares hayan dexado las talas y cortas anteriores; y el Intendente de Marina de Cádiz celará por medio de las visitas el cumplimiento de esta disposicion, para que mediante ella en lo venidero pueda haber en los arsenales toda la madera que de estas especies se gasta en ellos”.

Por otro lado, además de pinos y álamos el titular del Departamento debía fomentar la promoción de otras especies también útiles para el Real Servicio en otras zonas de su jurisdicción propicias para su cría (art. 69):

“El mismo Intendente cuidará de los plantíos de robles, alcornoques, encinas y carrascas en las jurisdicciones de Medinasidonia, Puerto Real, Alcalá de los Ganzules, Ximena, Gibraltar, Tarifa, Ronda, Marvella, Mijas, Alfarnate, Velez-Málaga, Alhama, y Puerto de Competa; observando las reglas para los plantíos, cría y aumento de estos árboles, por la proximidad con que sus maderas pueden conducirse á los puertos de sus jurisdicciones”.

Dentro de este Departamento, la Ordenanza se refería expresamente a los Montes de Segura (arts. 70 a 73), en su vertiente occidental que daba al río Guadalimar y Guadalquivir, apuntando un dato ya analizado: que desde 1733 se había mandado restablecer la conducción de maderas de pino aprovechando los cursos fluviales y que para promover su repoblación se encargaron visitas y cuidados para aquellos parajes, impidiendo los incendios y la corta a manos de particulares. Siendo la norma consciente que la capacidad punitiva de la misma se reducía en aquellos territorios debido a la escasa población que en ellos moraba, lo que hacía dificultosa la persecución de los delincuentes, instaba al intendente a promover los medios necesarios para atajar este problema, así como dictar las providencias que estimase adecuadas. Además de estas disposiciones, se le ordenaba poner en ejecución la técnica de las “sierras de agua”, ubicadas en los cursos de los ríos y que podían facilitar la creación *in situ* de tablazones de pino, lo que simplificaría ventajosamente el tratamiento de la madera antes incluso de llegar al arsenal. Finalmente y con el objeto de fomentar la cría de pinos, el intendente debería no sólo promover la repoblación sino cuidar que los ganados pudieran interferir negativamente en ésta, impidiendo la entrada de animales en los sitios destinados a la cría de nuevos ejemplares.

La Ordenanza también adscribió las maderas de la Sierra de Segura, transportables por el cauce del Guadalquivir hasta el arsenal gaditano, si bien él área se dividió en dos: quedaron sujetos al Intendente de Cádiz todos los árboles situados en la vertiente orientada al Guadalimar y Guadalquivir, y al servicio del de Cartagena las que lo hicieran al río Segura.<sup>115</sup>

– Departamento de Cartagena (artículos 74 a 79):

En efecto, al intendente de este sector le correspondía el cuidado de los montes de Segura cuya cuenca estuviera orientada al río del mismo nombre que desembocaba en el Mediterráneo, por lo que las maderas llegaban a las costas anejas al arsenal cartagenero (art. 74). En esta zona debería efectuar tres cometidos:

1º) La conducción de las maderas por los cauces fluviales.

2º) El empleo de las sierras de agua “que hay en el parage llamado Fuente del

---

<sup>115</sup> Lib. VII, Tít. XXIV, Ley XXII, *Novísima Recopilación*.

Los pueblos asignados a cada Departamento fueron los siguientes:

- Cádiz (art. 73): Orcera (arrabal de Segura), Puerta, villa de Hornos, Bujaraiza, Siles, Villarodrigo, Genave, Torres, Benatae, Beas, Villamanrique, Puebla del Príncipe, Ferrinches, Albadalejo, Cazorra, Iruela, Quesada, Albanchez, Pozo-Alcón, Hinojares, Villanueva del Arzobispo, Villacarrillo, Iznatorafe, Sorihuela, Chiclana, Santisteban del Puerto, Castellar, Nabas, Villaverde, Cotillas, Bienservida, Villapalacios, Villanueva de la Fuente, Bonillo y Munera.

- Cartagena (art. 74): Santiago, Nerpio, Socobos, Ferez, Letur, Yeste, Lezuza, Barrax, Balazote, Peñas de San Pedro, Aina, Riopar, Bogarra y Elche de Aina.

Seguimos la clasificación que consta en ANM 1/31472. 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 D. Miguel de Burgos, 1825.



Rey” para fabricar tablazonos de los troncos que se hubiesen extraído.

3º) Prohibir el uso de estas sierras a los lugareños, pues “destruyen aquellos pinares los vecinos de Segura”, permitiéndoles como única excepción su empleo para sus necesidades domésticas (“fábrica y reparación de sus casas”), previo permiso.

Respecto a los terrenos pertenecientes a Granada y Murcia que en aquellos momentos estuviesen sin arboleda debían ser repoblados de pinos, álamos blancos y negros, carrascas, chopos y almeceas. Para este fin se deberían dictar las providencias necesarias, así como evitar las cortas de ejemplares (art. 75).

Sobre el reino de Valencia, la norma enumeraba una serie de jurisdicciones en las que criar “robles, alcornoques, encinas, nogales, alisos, fresnos, álamos, y otros árboles de útil aplicación a la construcción de los baxeles y uso de artillería” (art. 76)

Por último, también quedaban vinculados los montes del Principado de Cataluña ubicados a veinticinco leguas de la costa y ríos navegables. Expresamente la ciudad de Tortosa fue objeto de disposiciones específicas: para promover la conservación y aumento de sus pinos, útiles en arboladura y elaboración de betunes, se obligaba al intendente a llenar los huecos dejados por anteriores talas y que hiciese sangrar los palos que se precisasen para la construcción de navíos, encomendando este trabajo a personas prácticas en la labor (art. 77). Además, tradicionalmente los habitantes tortosinos habían fabricado betunes de “pez y alquitrán”. Dicha práctica había generado años antes frecuentes fricciones entre la población y las instituciones de la Corona encargadas de la construcción naval<sup>116</sup>. El problema pretendía solventarlo la ordenanza accediendo a continuar con esta actividad, pero bajo la condición de evitar el tronchar o desmochar los pinos y acogiéndose a un régimen de licencias (art. 79).

---

<sup>116</sup> Sobre este asunto existen varios expedientes insertos en AGS, Secretaría de Marina; Leg. 552.



**Figura 12:** Plano topografico y con la Explicación de todos los lugares de Cataluña, Aragon, Navarra y Castilla donde se cultivan y recoge Cañamo y la cantidad anual que hazen, los Hornos de Alquitrán, Brea y Betun. La descripción de los Rios Ebro, Zinca, Segre, Aragon, Gállico, Esca con todos los montes y bosques inmediatos à estos Rios propios para la construcción de los Navios. Año 1740. **Fuente:** AMN, Álbum del Marqués de la Victoria, MV-022(1).

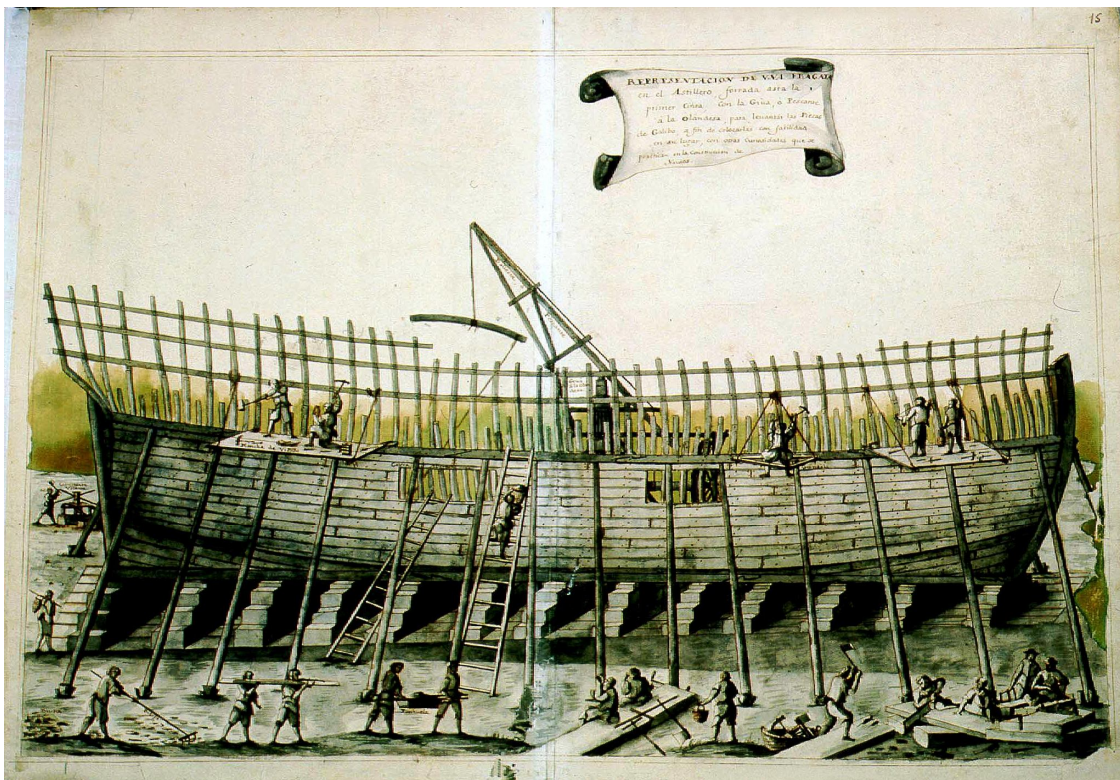
#### 4. Conclusiones

En definitiva, la historia de la gestión forestal para la construcción de barcos es el tracto de una serie de encuentros y sobre todo desencuentros de dos mundos, el naval y el rural, que tuvieron lugar en un espacio físico concreto, el Monte, más o menos cercano a la costa o ríos que permitiesen la navegación de sus troncos, que terminó involuntariamente convirtiéndose en el sujeto pasivo que sufrió en las reacciones, inquietudes, requerimientos, anhelos y necesidades de quienes pretendieron explotarlo.

Bajo la gestión forestal protagonizada por los agentes de la Corona y su correspondiente normativa descansó una parte sustancial de todo el entramado naval de una Monarquía que, por *Universal*, se veía obligada no sólo a salvaguardar las costas peninsulares sino también a preparar y mantener la defensa de unos espacios que se encontraban en Europa, África, América y el Pacífico<sup>117</sup>. Como se ha puesto de manifiesto, el asunto, con un claro trasfondo político que pretendía preservar la economía e integridad territorial de los enclaves hispánicos mediante la fortaleza marítima, giraba constantemente alrededor de aspectos jurídicos e institucionales. Las primeras normas sobre Montes destinados a navíos, diseñadas por Felipe II, abarcaban una jurisdicción de dos leguas cercanas a la mar o a ríos navegables, que se fue incrementando a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII hasta las veinticinco leguas, pretendiendo romper con una arraigada tradición de colectivismo silvícola allí en donde se implantaban. En este mundo rural, hasta

<sup>117</sup> MIRA CABALLOS, Esteban. Las Armadas imperiales. *La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2005, p. 173.

entonces, la costumbre había jugado, y siguió contraponiéndose ante los requerimientos de la Corona, un importante papel como fuente jurídica, además de las normas locales. Sin embargo, a *sensu contrario* Monarquía pretendió que los tratamientos consuetudinarios por los que tradicionalmente se habían venido gestionando los bosques quedasen supeditados a disposiciones de origen regio, ya fuesen directamente provenientes del monarca o de sus órganos de gobierno o, mediante mecanismos de jurisdicción delegada, por los propios superintendentes de cuño austracista, o los posteriores ministros de Marina borbónicos, para, gracias a los árboles, obtener lo que para ella se debía considerar como el *bien común* del reino, “de la qual se sigue tanta utilidad à mi servicio, y à mis vasallos”<sup>118</sup>.



**Figura 13:** Fabricación final de un navío del siglo XVIII tras culminar el proceso forestal. **Fuente:** AMN, Álbum del Marqués de la Victoria, MV-015.

Es decir, el Monte, como fuente de recursos empleada por los vecinos vio su precario equilibrio alterado por la aparición de nuevas instituciones y normas emanadas de la propia Monarquía, cuyas pretensiones eran ajenas a la vida rural y que se proyectaban a una política exterior que se escapaba de las necesidades cotidianas de los lugareños. Por este motivo, a pesar de que las disposiciones surgidas por la acción de la Corona contemplaban la obligación vecinal de plantar nuevos ejemplares con los que regenerar la foresta, lo cierto es que la situación llegó a ser con frecuencia insostenible, pues no sólo se talaba más de lo que se volvía a plantar sino que la falta de fondos mediante los que compensar a los vecinos y propietarios, así como pagar a los operarios resultó un mal endémico. En otras

<sup>118</sup> Preámbulo de la *Ordenanza de Montes de Marina*, de 31 de enero de 1748.

palabras, las necesidades de las comunidades locales, estrechamente vinculadas a una economía de subsistencia, chocaban con otro tipo de economía, la de la Corona, siempre en permanente recesión o crisis. Lo cierto es que las normas promulgadas por la Monarquía, desde un punto de vista técnico-silvícola estaban bien diseñadas para fomentar el crecimiento de nuevos ejemplares, pero la aplicación del derecho no sólo depende de la técnica jurídica sino también de otros muchos factores sociales, económicos, culturales, políticos, etc. que por lo general se escaparon de la órbita competencial y material de los comisionados de la Corona.

En definitiva, las fuentes consultadas ponen de manifiesto que en la Edad Moderna, desde la segunda mitad del siglo XVI y muy especialmente en el siglo XVIII con la extensión de la jurisdicción de Marina a extensas áreas del Sur y Este peninsulares, la explotación de los bosques en favor de las necesidades navales supuso una competencia directa por el aprovechamiento de los recursos forestales, proliferando los conflictos con las poblaciones locales, así como provocando un retroceso de la superficie arbolada<sup>119</sup>. Y todo ello en detrimento del bosque, el bien jurídico que todos afirmaban que pretendían proteger.

---

<sup>119</sup> LIAÑO DIEGO, C; GARCÍA CORDÓN J.C. La Corona y los pueblos en la explotación de los montes de Cantabria: la deforestación y gestión del bosque en la segunda mitad del siglo XVIII. En: *Actas de la I Reunión sobre Historia Forestal, Cuadernos de la Sociedad Española de Ciencias Forestales*. Valladolid, Sociedad Española de Ciencias Forestales, 2003, p. 215.