



UNIVERSIDAD DE MURCIA

ESCUELA INTERNACIONAL DE DOCTORADO

La Provincia Marítima de Segura
(1733-1836)

Poder Naval, Explotación Forestal y Resistencia Popular
en la España del Antiguo Régimen

D. Vicente Ruiz García
2018

**LA PROVINCIA MARÍTIMA DE SEGURA (1733-1836):
poder naval, explotación forestal y resistencia
popular en la España del Antiguo Régimen**

Vicente Ruiz García

Tesis Doctoral

PROGRAMA DE DOCTORADO EN HISTORIA,
GEOGRAFÍA E HISTORIA DEL ARTE:
SOCIEDAD, TERRITORIO Y PATRIMONIO
UNIVERSIDAD DE MURCIA

Directores:

Dra. D^a Celia Chaín Navarro

Dr. D. Juan José Sánchez Baena

Tutora

Dra. D^a Celia Chaín Navarro

RESUMEN

Entre 1733 y 1836 los Montes de Segura mantuvieron un régimen jurídico especial a raíz, primero, del establecimiento del Negociado de Maderas dependiente del Ministerio de Hacienda y, después, a partir de 1748, con la explotación y administración por parte de la Marina de un espacio cuya superficie arbolada se extendía en el siglo XVIII desde los límites nororientales del antiguo reino de Jaén hasta el noreste del reino de Murcia. Durante este periodo los montes de Segura surtieron de madera a obras de carácter civil y naval. Con maderas de Segura se edificaron o se repararon conventos, iglesias y catedrales como las de Córdoba y Jaén. También se emplearon para la construcción de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y para el abastecimiento de los arsenales de La Carraca, de Cartagena y puntualmente de Ferrol. Pero ¿Fue importante, decisiva o anecdótica la contribución de los montes de Segura a la construcción naval de la Armada Española de la Ilustración?

Hasta la fecha las investigaciones en torno a la Provincia Marítima de Segura no dejan clara la relevancia que tuvieron sus maderas en la construcción naval. Por esta razón, esta tesis pretende analizar la relación de las maderas de Segura y la Marina de la Ilustración para descubrir el verdadero impacto que ejercieron sus pinos salgareños en la construcción naval del siglo XVIII primeras décadas del XIX. Además este estudio persigue esclarecer la huella y el alcance de los efectos que ocasionó la jurisdicción de Marina en los montes de Segura para descubrir definitivamente su grado de responsabilidad en una presunta devastación forestal. Definitivamente esta obra pretende incorporar, tal y como merece, la historia de la Provincia Marítima de Segura a los debates de la historiografía naval del mundo hispánico.

ABSTRACT

Between 1733 and 1836, the mountains of Segura maintained a special legal regime firstly, as a result of the establishment of the Wood Bureau under the Ministry of Finance and then, from 1748 onwards, as a result of the Navy exploitation and administration of a space whose wooded surface stretched from the north-eastern limits of the ancient kingdom of Jaen to the northeast of the kingdom of Murcia (in the eighteenth century). During this period the mountains of Segura provided the civil and naval works with wood. Convents, churches and cathedrals like those of Cordoba and Jaen were built by using wood from Segura. It was also used for the construction of the New Populations of Sierra Morena and for the supply of the arsenals of La Carraca, Cartagena and Ferrol.

But the question is: was the contribution of the Segura mountains important, decisive or anecdotal to the naval construction of the Spanish Navy of the Enlightenment ?

To date, the investigations on the Maritime Province of Segura do not make the relevance of its wood in shipbuilding clear. For this reason, this thesis aims to analyze the relationship of the woods of Segura and the Navy of the Enlightenment in order to discover the true impact exerted by the pines salgareños in the shipbuilding of the eighteenth century and the first decades of the nineteenth. Also, this study seeks to clarify the footprint and scope of the effects caused by the jurisdiction of Marina in the mountains of Segura in order to discover the definite degree of responsibility in an alleged forest devastation. Ultimately, this work aims to incorporate, as it deserves, the history of the Maritime Province of Segura to the debates of the naval historiography of the Hispanic world.

PALABRAS CLAVE: Armada Española, madera, pinos, Provincia Marítima, Segura, siglo XVIII, arsenal.

WORDS: Spanish Navy, wood, pines, Maritime Province, Segura, eighteenth century, arsenal.

SUMARIO

RESUMEN.....	2
ÍNDICE DE CUADROS Y TABLAS.....	7
ÍNDICE DE IMÁGENES.....	10
ABREVIATURAS DE ARCHIVOS CONSULTADOS.....	12
1.- INTRODUCCIÓN.....	13
2.- PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN, OBJETIVOS E HIPÓTESIS.....	23
3.- ESTADO DE LA CUESTIÓN.....	26
4.- METODOLOGÍA Y FUENTES.....	46
5.- LA RECONSTRUCCIÓN DEL PODER NAVAL EN EL SIGLO XVIII. LAS PRIMERAS REFORMAS.....	55
5.1.- Un Imperio sin barcos: la Armada Española a comienzos del siglo XVIII.....	55
5.2.- Primeras reformas y primeros fracasos: la política naval de Patiño.....	62
5.3.- Maderas para la guerra de Italia. La escasez de materias primas y la búsqueda de soluciones.....	68
6.- EL REAL NEGOCIADO DE MADERAS DE SEGURA Y LA PRIMERA FASE DE EXPLOTACIÓN FORESTAL (1733-1748).....	73
6.1.- La Real Fábrica de Tabacos de Sevilla y el descubrimiento de los montes de Segura. El memorial de Juan de Pineda y el enfrentamiento con los madereros de Úbeda.....	73
6.2.- Antecedentes. La explotación forestal de los montes de Segura hasta 1733. Desmintiendo mitos populares.....	88
6.3.- El Real Negociado de Sevilla y la llegada de las primeras maderas de Segura al arsenal de La Carraca. El inicio del enfrentamiento institucional.....	93
6.4.- Maderas de Segura para la Guerra de la Oreja de Jenkins.....	101
7- LA ORDENANZA DE MONTES DE MARINA DE 1748 Y LA CREACIÓN DE LA PROVINCIA MARÍTIMA DE SEGURA.....	117
7.1.- El proyecto de Ensenada.....	117
7.2.- La Ordenanza de 1748 y la Provincia Marítima de Segura.....	121

8.- LA SEGUNDA FASE DE EXPLOTACIÓN FORESTAL (1748-1762). LAS MADERAS DE SEGURA EN EL SISTEMA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL “A LA INGLESA”	130
8.1.- Intendentes, ministros y visitas. El aprovechamiento del monte por parte de la Marina.....	130
8.2.- El ministerio de José Gutiérrez de Rubalcaba.....	136
8.3.- Señalamiento, corta y conducción hasta los aguaderos. El transporte por carretería.....	149
8.4.- El transporte fluvial hasta 1764. Las pinadas por los ríos Guadalimar y Guadalquivir.....	158
8.5.- La llegada al astillero. Las maderas de Segura y la construcción naval en el arsenal de La Carraca. El método inglés (1748-1762).....	179
9.- LA TERCERA ETAPA DE EXPLOTACIÓN FORESTAL.(1763-1788) LAS MADERAS DE SEGURA EN LA POLÍTICA NAVAL DE CARLOS III.....	206
9.1.- El ministerio de Alonso Venero (1762-1771).....	206
9.2.- La visita de Francisco de Bruna.....	209
9.3.- La pinada de 1764 y la alternancia en las cortas y conducciones.....	214
9.4.- Las maderas de Segura y las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena.....	219
9.5.- Villas rebeldes: la resistencia municipal y popular a la jurisdicción de Marina durante la década de los setenta.....	222
9.6.- Maderas de Segura en el arsenal de La Carraca. (1762-1777). Carenas y recorridas en tiempos de paz.....	229
9.7.- Maderas de Segura durante la coyuntura bélica de la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos (1778-1783).....	251
10.- MADERAS DE SEGURA EN EL ARSENAL DE CARTAGENA (1738-1794).....	275
10.1.- El transporte de maderas hasta el arsenal de Cartagena. Las pinadas por el río Segura.....	275
10.2.- La actividad en el arsenal de Cartagena y las maderas de Segura.....	306
11.- LA PROVINCIA MARÍTIMA DE SEGURA DURANTE EL ÚLTIMO CUARTO DEL SIGLO XVIII. LAS MADERAS DE SEGURA Y LA ETAPA FINAL DE LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN.....	332

11.1.- Las maderas de Segura y La Carraca. Los diques de carena y la actividad del arsenal. (1783-1796).....	332
11.2.- De la visita a los montes del ministro de Segura Juan Pichardo durante 1789-1790 a los incendios de fin de siglo.....	358
11.3.- La importancia de las maderas de Segura en la guerra contra Inglaterra (1797-1808).....	363
12.- EL EPÍLOGO DE LA PROVINCIA MARÍTIMA DE SEGURA Y SU PARALELISMO CON EL FINAL DE LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN.....	386
13.- CONSLUSIONES (I): LA RESPONSABILIDAD ECOLÓGICA. EL IMPACTO DE LA MARINA EN LOS MONTES DE SEGURA	400
13.1.- La razón de Estado y el fracaso de la política forestal.....	400
13.2.- La responsabilidad del Negociado de Maderas de Segura.....	404
13.3.- Incendios y talas incontroladas. La actitud de vecinos, ayuntamientos y la responsabilidad de agricultores y ganaderos.....	408
13.4. El caso de otras provincias marítimas y su paralelismo con la de Segura.....	417
13.5. La política de liberalización de los montes y sus terribles consecuencias.....	420
13.6. La explotación forestal en Segura después de la Provincia Marítima. Un impacto infinitamente superior.....	426
14.- CONCLUSIONES (II): ¿FUE IMPORTANTE, DECISIVA O ANECDÓTICA LA CONTRIBUCIÓN DE LOS MONTES DE SEGURA A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL DE MARINA ESPAÑOLA DE LA ILUSTRACIÓN?.....	435
15.- GLOSARIO.....	445
16.- RELACIÓN DE FUENTES ORIGINALES DE ARCHIVO CONSULTADAS.....	452
17.- BIBLIOGRAFÍA.....	454

ÍNDICE DE CUADROS Y TABLAS

CUADRO N° 1.- Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas con las maderas de Segura, entre otras, durante el periodo 1736-1740 en el arsenal de La Carraca.....	108
CUADRO N° 2. Regiones de origen y provisión de maderas en el Arsenal de La Carraca durante el periodo 1736-1740.....	110
CUADRO N° 3. Relación de la cantidad de madera de Segura vendida por el Real Negociado de Maderas de Segura, destinos de su empleo y valor económico de su venta en reales de vellón entre 1736 y 1744.....	113
CUADRO N° 4 Relación de embarcaciones construidas por Mateo Mullan mediante el método “inglés” con presencia de maderas de Segura en el arsenal de La Carraca o para las que se pidieron maderas de Segura.....	202
CUADRO N° 5.- Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas con las maderas de Segura, entre otras, durante el periodo 1753 -1762.....	203
CUADRO N° 6. Regiones de origen y provisión de maderas en el Arsenal de La Carraca durante el periodo 1750-1762.....	205
Cuadro N° 7. Reconocimiento de las tartanas que pueden llevar maderas de Segura desde Sevilla al arsenal de La Carraca en noviembre de 1776.....	243
CUADRO N° 8. Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas con las maderas de Segura, entre otras, durante el periodo 1763-1777.....	248
CUADRO N° 9. Regiones de origen y provisión de maderas en el Arsenal de La Carraca durante el periodo 1762-1777.....	250
CUADRO N° 10. Inventario de maderas de la pinada de 1779.....	253
CUADRO N° 11. Navíos habilitados en el arsenal de La Carraca en 1779 para la campaña contra Inglaterra.....	259
CUADRO N° 12. <i>Relación que comprende la madera para construcción y otros destinos recibida, consumida y existente en los reales arsenales de este departamento desde primero de diciembre hasta fin de él. (año 1779).....</i>	267

CUADRO N° 13. Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas en el Departamento de Cádiz con las maderas de Segura, entre otras, durante el periodo 1780-1783.....	271
CUADRO N° 14. Regiones de origen y provisión de maderas en el Departamento de Cádiz durante el periodo 1780-1783.....	274
Cuadro N° 15. Pinadas conducidas por el río Segura durante el siglo XVIII al Arsenal de Cartagena.....	305
CUADRO N° 16. <i>Relación de los árboles que para construcción y carenas de navíos y fragatas de la armada de a 68 y 26 cañones, quedan marcados y elegidos en los pueblos que se expresan con distinción de espesor de maderas, piezas que podrán producir parajes donde se hallan distancia de Cartagena.....</i>	310
Cuadro N° 17. Estado de las obras ejecutadas en el arsenal de Cartagena en agosto de 1783.....	319
CUADRO N° 18. Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas, habilitadas o construidas con las maderas de Segura, entre otras, o en presencia de ellas en el Arsenal de Cartagena.....	327
CUADRO N° 19. Regiones de origen y provisión de maderas en el Arsenal de Cartagena durante el periodo 1749-1791.....	330
CUADRO N° 20. <i>Estado que manifiesta las varas castellanas que contiene el curso de los Rios Guadalimar y Guadalquivir desde el sitio de las Juntas del Río Trujala, jurisdicción de la Villa de Segura de la Sierra, donde se botan al Guadalimar las Maderas que de estos montes se dirigen al Real Arsenal de la Carraca hasta la ciudad de Sevilla sitio de los Remedios por debajo del Puente de Triana, donde se sacan las maderas para su embío en embarcaciones; subdividida su tirantez en las distancias que hai de unos a otros parajes.....</i>	344
CUADRO N° 21. Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas con las maderas de Segura, entre otras, o en presencia de ellas durante el periodo 1784-1791 en el Departamento de Cádiz.....	352
CUADRO N° 22. Regiones de origen y provisión de maderas en el Departamento de Cádiz durante el periodo 1784-1791.....	356
CUADRO N° 23: Informe del ingeniero Honorato Bouyon del estado de las embarcaciones del Departamento de Cádiz en otoño de 1806.....	379

CUADRO N° 24.- Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas con maderas de Segura, entre otras, durante el periodo 1798-1806.....	382
CUADRO N° 25. Regiones de origen y provisión de maderas en el Departamento de Cádiz durante el periodo 1797-1807.....	385
CUADRO N° 26.- Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas en el arsenal de La Carraca durante el periodo 1809-1818, habilitadas con las maderas de Segura, entre otras.....	399
CUADRO N° 27. <i>Providencias que combienen en los montes de la extención de este Departamento para repoblarlos de Árboles, y conserbar en lo posible los existentes.....</i>	414
CUADRO N° 28. Pinadas de la Provincia Marítima de Segura de la Sierra durante el siglo XVIII y primeras décadas del XIX.....	429
CUADRO N° 29. Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas con las maderas de Segura, entre otras, o con su presencia durante los años señalados en el arsenal de Ferrol.....	433
CUADRO N° 30. Regiones de origen y provisión de maderas en el Arsenal de Ferrol durante el periodo 1759-1761.....	434

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1: Real Fábrica de Tabacos de Sevilla.....	87
Imagen 2: Mapa o carta corográfica que comprende todas las provincias marítimas dependientes del departamento de Cádiz realizado por Espelius en 1765. Biblioteca Nacional de Madrid.....	129
Imagen 3: Mapa de los municipios que integraron la Provincia Marítima de Segura, según la Ordenanza de Montes de 1748 y las reales órdenes que le siguieron, sobre un mapa con las actuales provincias.....	129
Imagen 4: Valle del Guadalentín, Sierra de Segura.....	139
Imagen 5 y 6: Pinares de <i>pinus nigra</i> en Río Madera, Sierra de Segura.....	140
Imagen 7: Confluencia de los ríos Trujala y Guadalimar.....	161
Imagen 8: Plano de los ríos Guadalimar y Guadalquivir en su cabecera. Detalle del plano de Antonio Félix Román, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1787 (Archivo General de Marina).....	164
Imagen 9: Plano de los ríos Guadalimar y Guadalquivir en su confluencia. Detalle del plano de Antonio Félix Román, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1787 (Archivo General de Marina).....	168
Imagen 10: Plano del río Guadalquivir en su curso intermedio entre Andújar y El Carpio. Detalle del plano de Antonio Félix Román, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1787 (Archivo General de Marina).....	170
Imagen 11: Plano del río Guadalquivir en su curso intermedio a su paso por Córdoba. Detalle del plano de Antonio Félix Román, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1787 (Archivo General de Marina).....	173
Imagen 12: Plano del río Guadalquivir a su paso por el reino de Sevilla. Detalle del plano de Antonio Félix Román, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1787 (Archivo General de Marina).....	175
Imagen 13: Reales Almacenes del Negociado de Maderas de Segura en Sevilla.....	177
Imagen 14: Carenas y recorridas. Álbum del Marqués de la Victoria. Museo Naval de Madrid.....	183
Imagen 15: Canal para enriar maderas. Arsenal de la Carraca.....	190

Imagen 16: Navío África visto desde proa. Álbum del Marqués de la Victoria. Museo Naval de Madrid.....	194
Imagen 17: Arroyo de la Fuenfría en la Sierra de Segura.....	283
Imagen 18: Curso del río Segura en el siglo XVIII.....	305
Imagen 19: Plano de la construcción del jabeque "Liebre" en el arsenal de Cartagena. Archivo General de Simancas.....	307
Imagen 20: modelo de arsenal del navío Velasco, original de 1764. Museo Naval de Madrid.....	316
Imagen 21: modelo de arsenal del navío San Ildefonso. Museo Naval de Madrid.....	326
Imagen 22: Dique seco nº 3, llamado "San Antonio" construido por el ingeniero Tomás Muñoz en el siglo XVIII para la carena de navíos y embarcaciones de la Real Armada. Arsenal de La Carraca (San Fernando).....	347
Imagen 23: Modelo de arsenal de navío de 112 cañones construido en La Carraca y que hoy se conserva en el Museo Naval de Madrid.....	367
Imagen 24: detalle de los postigos originales de madera de Segura del Antiguo Cuartel de Presidarios del arsenal de Cartagena, actual sede de la Universidad Politécnica.....	437
Imagen 25 y 26: Castillo de Ros de Olano en Balsicas (Murcia). Detalle de las vigas de madera de Segura de la Sierra procedentes de uno de los diques secos del arsenal de Cartagena.....	439

ARCHIVOS CONSULTADOS Y SUS ABREVIATURAS

Archivo General de Marina “Álvaro de Bazán” (AGMAB)

Archivo General de Simancas (AGS)

Archivo Naval del Arsenal de Cartagena (ANCT)

Archivo General de Indias (AGI)

Archivo Naval de Madrid (ANM)

Archivo Histórico Nacional (AHN)

Biblioteca de la Real Academia de la Historia (BRAH)

Archivo Histórico Provincial de Jaén (AHPJ)

1.- INTRODUCCIÓN

En el otoño de 1785 comenzaron a llegar a Sevilla las primeras carretas de documentos con destino al Archivo General de Indias. En total fueron veinticuatro, vigiladas celosamente por los soldados del rey, conducidas por mulos, cargadas con 257 cajones con un peso de 1909 arrobas que llegaron el 14 de octubre de 1785 cuando el reloj de la catedral de Sevilla anunciaba las cinco menos cuarto de la tarde. Voluminosos carros llenos de historia que habían cruzaron media España desde Simancas, atravesando los polvorientos caminos de Castilla y Andalucía, descendiendo lentamente por las llanuras de la Mancha, atravesando Despeñaperros, La Carolina, Córdoba, Écija y Carmona hasta llegar al soberbio edificio de la Antigua Lonja de Mercaderes. Aquella primera remesa de viejos papeles formaba parte del proyecto que bajo los auspicios del rey Carlos III había emprendido el ministro José de Gálvez para la realización de un compendio documental que sirviese de base para la redacción de una nueva Historia de la América Española. El encargo fue encomendado al cosmógrafo mayor de la Casa de Contratación, Juan Bautista Muñoz que, además de reunir toda la documentación dispersa entre Simancas, Madrid y Cádiz y buscar un edificio idóneo para su custodia, había transcrito una cantidad enorme de documentos de diversas bibliotecas y archivos de España y Portugal, dando forma a la colección que hoy lleva su nombre y que actualmente se conserva en la Real Academia de la Historia.

A partir de esta experiencia la Secretaría de Marina, bajo el ministerio de Antonio Valdés, impulsó con el mismo espíritu la compilación de documentos con el objetivo de realizar una historia general de la Armada Española. Esta misión correspondió al capitán de Fragata José de Mendoza y Ríos quien, en 1789 reunió bajo su dirección a los oficiales José de Vargas Ponce, Martín Fernández de Navarrete y Juan Sanz de Barutell que darían su nombre a las más extraordinarias colecciones documentales que hoy día se conservan en el Archivo del Museo Naval de Madrid. Así, con el esfuerzo compilador de estos tres oficiales de la Armada nació la historiografía naval en España.

La colección Fernández de Navarrete se compone de 32 volúmenes de documentos

procedentes del Archivo General de Simancas, del Archivo de la Corona de Aragón, de la Biblioteca del Escorial y de varios archivos regionales y nobiliarios. La colección Sanz de Barutell contiene 54 volúmenes de transcripciones procedentes del Archivo General de Simancas y del de la Corona de Aragón relativas a las operaciones del Mediterráneo, la fabricación y administración de galeras y la construcción naval atlántica. Por último la colección Vargas Ponce comprende 64 volúmenes de transcripciones documentales relacionadas con la actividad naval en Guipuzcoa y Vizcaya, con las operaciones de galeras en el Mediterráneo y, en una escala menor, con diversos asuntos relacionados con el Atlántico español.

Junto a este esfuerzo compilador José Vargas Ponce, que ascendió al cargo de Director de la Real Academia de la Historia, formuló un discurso que puede considerarse la primera articulación narrativa de la historia naval española presentada como un proyecto de investigación académica de muy vastas proporciones.¹ El texto fue presentado al entonces Primer Ministro Manuel Godoy bajo el título *Importancia de la Marina Española: precisión de que se confíe a un marino, y plan y miras con que de orden superior la emprende el Capitán de fragata Don Josef de Vargas Ponce*, y fue impreso en 1807². Con esta obra Vargas Ponce creaba los cimientos de la historiografía naval española del siglo XIX. Sin embargo habría que esperar hasta 1819 para volver a ver impreso un nuevo trabajo sobre nuestra historia naval. Se trata de *Exposición histórica de las causas que más han influido en la decadencia de la marina española e indicación de algunos medios para restaurarla*, de Zeferino Ferret³ a la que le seguiría *Juicio crítico de la marina militar de España dispuesto en cartas de un amigo a otro* de Luis María de Salazar, publicado de manera anónima en 40 epístolas separadas, escritas entre 1814 y principios de 1817 que, no obstante, no verían la luz de manera completa hasta 1888⁴.

Como podemos observar la historiografía naval española desapareció casi por completo en la segunda década del siglo XIX debido, entre otros factores, a la Guerra

1 VALDEZ-BUBNOV, I. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México: Iberoamericana Vervuert, 2011, pp. 22

2 VARGAS PONCE, J. *Importancia de la historia de la Marina española: precisión de que se confíe a un marino; y plan y miras con que de orden superior la emprende el Capitán de Fragata don Josef de Vargas y Ponce, Director de la Real Academia de la Historia*. Madrid: Imprenta Real, 1807

3 FERRET, Z. *Exposición histórica de las causas que más han influido en la decadencia de la marina española: e indicación de algunos medios para restaurarla*. Barcelona: Roca y Gaspar, 1819

4 SALAZAR, L. *Juicio crítico sobre la Marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*. 2 vols. Ferrol: Est. Tip. De Ricardo Pita, 1888

de la Independencia y sus efectos, motivando así la ausencia casi total de estudios navales. Curiosamente, en este espacio de tiempo y en medio de la coyuntura bélica, dos de los tres oficiales que habían iniciado con sus colecciones la historia naval de España, Juan Sans de Barutell y Martín Fernández de Navarrete, fueron autores de una breve pero interesante obra colectiva que sería publicada en su primera edición en 1811. Se trata de *Expediente sobre el Régimen y Administración de los Montes de Segura de la Sierra y su Provincia*⁵ que, con un marcado carácter descriptivo pero con el mismo espíritu crítico de las obras navales de sus contemporáneos Ferret y Salazar, a los que estaba precediendo, estudiaba y reflexionaba sobre la administración, explotación y presencia de la marina en los bosques de Segura de la Sierra y Alcaraz durante el siglo XVIII y primeros años del XIX.

Cuatro décadas más tarde, entre 1847 y 1851 fueron publicados los dos tomos de la Biblioteca Marítima Española del propio Martín Fernández de Navarrete⁶ marcando así el inicio de una producción historiográfica académica y erudita, cuya estela fue seguida por las obras de Cesáreo Fernández Duro,⁷ definiendo el periodo clásico de la historiografía naval española hasta 1903 caracterizada por el predominio de obras narrativas generales dedicadas a temas administrativos y sobre todo a operaciones navales⁸. Una temática que continuará en una segunda fase de producción historiográfica iniciada en el primer tercio del siglo XX y que se prolongará hasta 1975⁹.

5 ANM: mn. 1203, F. 193/38: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Expediente sobre el Régimen y Administración de los Montes de Segura de la Sierra y su Provincia*. Madrid: Imprenta Ibarra, 1811

6 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M: *Biblioteca marítima española: obra póstuma*.. Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1851.

7 FERNÁNDEZ DURO, C. *Disquisiciones náuticas*. Madrid, Aribau y Ca. (sucesores de Rivadeneyra, 1881); y *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de León*. Madrid: Est. tipográfico" Sucesores de Rivadeneyra," 1903, entre otras.

8 De esta etapa y ciñéndonos a los que abordan la historia naval de los siglos XVIII-XIX podemos destacar MARCH, Y. LABORES, J. FERRER DE COUTO, J. *Historia de la marina real española. desde el descubrimiento de las Américas hasta el combate de Trafalgar*. Madrid:[sn] Imp. José María Ducazcal, 1854, 2 vols; LASSO DE LA VEGA, J. *La Marina Real de España: a fines del S. XVIII y principios del XIX*. II vol. Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1863; ORELLANA, E. J. *Historia de la marina de guerra española desde sus orígenes hasta nuestros días: escrita para propagarla entre el pueblo, recordándole los grandes hechos de sus héroes y para difundir entre todas de clases el amor al país y la memoria de sus glorias*. III vols. Barcelona: Salvador Manero Bayarri, 1886; SARALEGUI Y MEDINA, L. *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*. Madrid: Ricardo Pita, 1867; DE SALAS, J. *Historia de la Matricula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Madrid: Imp. de T. Fortanet, 1870; PAVÍA, F. de P. *Galería biográfica de los generales de marina... desde 1700 a 1868*. IV vols., Madrid: Imprenta F. García y D. Caravera, 1873; BAHAMONDE ORTEGA, M. *La Administración de la Marina militar*. Ferrol: Imprenta del Correo Gallego, 1899.

9 Con los mismos criterios anteriores destacamos las obras de NAVARRETE Y ALCÁZAR, A. *Historia marítima militar de España: armada española y marinadas que le antecedieron en la Península Ibérica*. [Texto impreso]. Madrid: Imprenta Alemana, 1907; MOYA, F. J., REY JOLY, C. *El Ejército y la Marina en las Cortes de Cádiz*. 1913; DE LA GUARDIA, R. *Datos para un Cronicón de la Marina Militar de España*. Ferrol: El

Desde entonces la historiografía naval española ha experimentado un notable progreso¹⁰ sobre todo en las cuatro últimas décadas donde, a pesar de seguir predominando las narrativas operacionales han aparecido sustanciosos estudios que incluyen de manera directa o indirecta temas como la construcción naval en el siglo XVIII¹¹ y en particular la actividad de los astilleros y arsenales españoles especialmente Guarnizo¹², Ferrol¹³, La Habana¹⁴, Cartagena¹⁵ y La Carraca¹⁶. Sin embargo en todo este periodo y desde el Expediente de 1811, los estudiosos de nuestra Marina, salvo

Correo Gallego, 1914; MASCARÓ, F. *La marina militar española (compendio-histórico)*. Tipografía La Académica de Herederos de Serra y Russell, 1930; ARTIÑANO Y GALDÁCANO, G. *La Arquitectura Naval Española (en madera); bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*. Madrid: 1920; DE IBERO, C.I. *Historia de la marina de guerra española: desde el siglo XIII hasta nuestros días*. Madrid: Espasa-Calpe, 1943; GUILLÉN TATO, J. *Historia Marítima Española para uso de los Caballeros Guardias Marinas*. 2 vols. Madrid: Instituto Histórico de la Marina Española, 1961; MARTÍNEZ DE CAMPOS, Y., SERRANO, C. *España bélica. El siglo XVIII. Claroscuros de la disgregación*. Madrid, Aguilar, 1965; MARTÍNEZ, R.C. *España y el poder marítimo*. Editora Nacional, 1975; MARTÍNEZ VALVERDE, C. *La Marina en la guerra de la Independencia*. Madrid: Editora Nacional, 1974. GELLA ITURRIAGA, J. *La Real Armada de 1808*. Madrid: Real Academia de la Historia, 1974.

- 10 Merece destacarse MÜHLMANN, R. *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*. Koln-Wien: Böhlau, 1975 y sobre todo la obra de MERINO NAVARRO, J.P. *La Armada Española en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981, obra y autor sobre los que volveremos a hacer referencia.
- 11 ALCALÁ ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J. *Altos Hornos y Poder Naval en la España de la Edad Moderna*. Madrid: Real Academia de la Historia, 1999; ARANDA Y ANTÓN, G. *Los bosques flotantes; historia de un roble del siglo XVIII*. Madrid, ICONA 1990; CASADO RUBANAL, D. *La Marina Ilustrada. Sueño y ambición de la España del siglo XVIII*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2009; CERVERA PERY, J. *La Marina de la Ilustración*. Madrid, Editorial San Martín, 1986; CASTILLO MANRUBIA, P. *La Marina de guerra española en el primer tercio del siglo XIX*. Madrid: Editorial Naval, 1992; GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, E. *Las fragatas de vela de la armada española 1600-1850. (Su evolución técnica)*. Recurso Digital; GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I., APESTEGUI, C., PLA, J. y ZAMARRÓN, C. *Modelos de Arsenal del Museo Naval. Evolución de la construcción naval española, siglos XVII-XVIII*. Barcelona: Lunwer Editores. 2004; GONZÁLEZ ALLER-HIERRO, J.I. *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2004; JUAN-GARCÍA AGUADO, J.M. *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina en el siglo XVIII*. Universidad de A Coruña, 1998; MEJÍAS TAVERO, J.C. *Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar. Del Astillero al Mar*. Madrid: Editorial Cultural, 2004; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R. *Trafalgar y el conflicto naval Anglo-Español del siglo XVIII*. Madrid: Actas, 2005; SILVA SUÁREZ, M. (ed): *Técnica e Ingeniería en España III. El siglo de las Luces. De la Industria al ámbito agroforestal*. Zaragoza: Real Academia de Ingeniería. Institución “Fernando el Católico” Prensas Universitarias de Zaragoza, 2005; VALDEZ-BUBNOV, I. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (ss. XVI-XVIII)*. México: Iberoamericana, 2001; VVAA. *El Buque en la Armada Española*. Madrid, Sílex, 1981; VVAA: *Ingenieros y Constructores Navales Españoles*. Madrid: Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, 2007; RUIZ GARCÍA, V. *Los arsenales del rey.(1750-1820). La revolución industrial que pudo haber sido*. Valladolid: Glyphos Publicaciones, 2017
- 12 Sobre el astillero de Guarnizo ver entre otros ASÚA CAMPOS, M.. *El Real Astillero de Guarnizo. Apuntes para su historia y la de los pueblos de Guarnizo y Astillero*, Madrid: 1930; CASADO SOTO, J.L.: *Barcos y Astilleros. La construcción Naval en Cantabria*. Santander: 1993; CASTANERO GALÁN, J.M.: *Guarnizo, un astillero de la Corona*. Madrid: Editorial Naval, 1993; MERCAPIDE COMPAINS, N. *Crónica de Guarnizo y su Real Astillero (desde los orígenes hasta el año 1800)*. Santander: 1974 y *Guarnizo y su Real Astillero*. Santander: 1980; VVAA: *El Astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*. Astillero: Catálogo Pabellón de Cantabria Expo'92, 1992
- 13 Para mayor información sobre el arsenal de Ferrol remitimos a las obras de MEJIDE PARDO: *Contribución a la historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII*. En: *Actas Congreso Internacional de Historia dos descubrimientos*, Lisboa, 1969, T. II., pp. 1-40 ; SANTALLA LÓPEZ, M. *La*

aquellos que lo han hecho de manera tangencial, tal y como veremos, no han vuelto a interesarse de forma directa y exclusiva en torno a la denominada Provincia Marítima de Segura tal y como lo hicieron Sanz de Barutell y Fernández de Navarrete, dos de los padres de la historiografía naval española. Sí lo han hecho otros autores sobre los que en adelante rendiremos cuentas pero con un enfoque lejano al de la historiografía marítima que, a nuestro juicio, debería haber prestado mayor interés a ésta y otras

-
- familia obrera, Ferrol 1750-1936* (tesis doctoral), Universidad de Santiago de Compostela, 1995; *A Maestranza do Real Arsenal de Ferrol no seculo XVIII*, Ferrol: 1996; El que materialmente trabaja, debe comer materialmente. Apuntes sobre la maestranza del arsenal de Ferrol en el siglo XVIII, En: *El trabajo a través de la historia*, Madrid: 1996, pp. 223-225; *Las Reales Fábricas de Ferrol. Gremios y barcos en el siglo XVIII*, Ferrol: Edicións Embora, 2003; TAXONERA, L. *El arsenal de Ferrol. Apuntes históricos y descriptivos*. Ferrol: Tip. Taxonera, 1888; GRANADOS LOUREDA, J.A. El arsenal y astillero de Ferrol en el siglo XVIII: de A Graña a Trafalgar. En: *Actas del International Congress: Technology of the ships of Trafalgar, an homage to their designers and constructors*. Madrid-Cádiz: ETSIN, 2005; y Un arsenal para el rey: Ferrol en el Antiguo Régimen (ss.XVI-XVIII). En: *Revista Nalgures*, Tomo VII, Año 2011; RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.A. *La obsesión por el orden académico. El Arsenal de Ferrol*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2011; Ferrol. En: *La actividad naval militar. Influencia en su entorno*. Bazán, 1991, pp. 103-216. ANCA ALAMILLO, A.: *Machinas, Cabrias y Grúas del Arsenal de Ferrol (1738-1917) (Con especial referencia a otros que tuvo la Armada en Cartagena y La Habana)*. Pontevedra: Damaré Ediciones, 2010; VIGO TRASANCOS, A y MERA ÁLVAREZ, I. Ferrol y las defensas del puerto de guerra del rey. En: *La Edad Moderna*, 2008.
- 14 Sobre el arsenal de La Habana ver SERRANO ÁLVAREZ, J.M. *El Astillero de La Habana y la construcción naval (1700-1750)*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2008; ORTEGA PEREYRA, O. *El Real Arsenal de La Habana*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1998; PADILLA GONZÁLEZ, F. El Real Arsenal de la Habana. Arbolando un sueño. En: *Opus Habana*; AGUIRRE, Y: Arquitectura colonial cubana en los siglos XVI y XVII. En: *Revolución, letras, arte*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1980; EGURÉN, G.: *La fidelísima Habana*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1986; PÉREZ DE LA RIVA, F.: La Construcción de buques en el arsenal de La Habana. En: *Revista Cubana*. La Habana (XXXI-2), abril-junio de 1957, p. 91-101; y La construcción naval en Cuba. En: *Revista Mar y Pesca*, nº 103, abril 1974; MARTÍNEZ RUIZ, E.: La Habana y sus astillero. En: *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. Madrid: Catálogo de la Exposición Museo Naval-Museo Arqueológico Nacional. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2014. pp. 107-121; ALFONSO MOLA, M. y MARTÍNEZ SAW, C. El arsenal de La Habana en el siglo XVIII. En: *La economía marítima en España y las Indias: 16 estudios / por QUINTERO GONZÁLEZ, J. ALFONSO MOLA, MARTÍNEZ SHAW, C.* 2015, pp. 143-162
- 15 Para Cartagena, contamos con los estudios de PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M.T. *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editorial Naval, 1992; MERINO NAVARRO, J.P. Cartagena: el arsenal ilustrado del Mediterráneo español. En: *Áreas*, 1, 1981. pp. 39-52; ANCA ALAMILLO, A. *El Arsenal de Cartagena en el siglo XIX*. Gijón: Fundación Alvar González, 2007; PIÑEIRA Y RIVAS, Á.: Los diques de carenar del Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII. En: *Ciencia, Técnica y Estado en la España Ilustrada*. Madrid, 1990, pp. 517-546; BARRIO GONZALO, M. La mano de obra esclava en el arsenal de Cartagena a mediados del setecientos. En: *Investigación Histórica*, 17, 1997, pp. 79-99. VALVERDE ÁLVAREZ, I. Cartagena. En: *La actividad naval militar. Influencia en su entorno*. Bazán, 1991, pp. 219-346
- 16 Para profundizar en el estudio del arsenal de La Carraca, es necesario acercarse a la obra de QUINTERO GONZÁLEZ, J. de la que podemos destacar: *El Arsenal de La Carraca, 1717-1736*. Madrid, 2000; *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz, 1717-1777*. Cádiz: 2003; *La Carraca, el primer arsenal ilustrado español, 1717-1776*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2005; Data de tierra para el renacimiento de la armada. En: *Economía Marítima. Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando, 1998, pp. 103-110; La fundación del arsenal de La Carraca (1717-1736). En: *Actas del XII Congreso internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos*. Oporto: 1999. vol. v, pp. 229-239; La Carraca: un arsenal para la Política Naval de Felipe V. En PEREIRA IGLESIAS, J.L (coord.): *Actas del congreso Nacional sobre Felipe V de Borbón, 1701-1746*. Córdoba: 2002, pp. 687-707; La administración y

zonas de abastecimiento maderero.¹⁷

Pero ¿porqué la Provincia Marítima de Segura debe ocupar un lugar en la historia naval de España?

Entre 1733 y 1836 los Montes de Segura mantuvieron un régimen jurídico especial a raíz, primero, del establecimiento del Negociado de Maderas dependiente del Ministerio de Hacienda y después, a partir de 1748, con la explotación y administración por parte de la Marina de un espacio cuya superficie boscosa se extendía en el siglo XVIII desde la mitad este del antiguo reino de Jaén hasta el reino de Murcia. El objetivo de esta administración y control por parte del Estado Absolutista de los primeros borbones fue la adquisición de la madera, especialmente de pino salgareño (*Pinus*

los técnicos de alta cualificación en La carraca (1717-1776). En: *Revista de Historia Naval*, nº 82. Madrid: 2003, pp. 51-63; La artillería naval. apuntes sobre el suministro al arsenal de La carraca. En: CANTERA MONTENEGRO, E. (dir): *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie IV, Historia Moderna, t. 16. Madrid: UNED, 2003, pp. 341-357; Las gentes de maestranza y los reclusos del arsenal de La carraca en el siglo XVIII. En: *Revista de Historia Naval* nº. 84. Madrid, 2004, pp. 27-40; Jorge Juan y los arsenales: La Carraca, Ferrol y Cartagena”. En ALBEROLA ROMÁ, A., MAS GALVÁN, C. Y DIE MACULET, R. (Eds.): *Actas del Congreso Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*. Alicante: Casa de Velázquez, Publicacions de la Universidad d'Alacant, 2015. pp.227-250. Además, contamos también con las obras de PONCE CORDONES, F. La construcción naval en el Arsenal de La Carraca. En: *Ciclo sobre la Marina en San Fernando. En conmemoración del día de las Fuerzas Armadas*, Cádiz: 1987, pp. 80-125; TORREJÓN CHAVES, JUAN: Astilleros, arsenales y buques del rey: la industria naval de la Ilustración en Andalucía e Hispanoamérica. En: *Andalucía y América, América en Andalucía*, Cádiz: 1993, pp. 55-80.

- 17 Sobre Cataluña ver, entre otros MALUQUER DE MOTES, J. L'explotació del bosq i el transport de la fusta (els raiers). En: *L'Avenc*, 34, 36-43; GIMÉNEZ RODRÍGUEZ, E. L'Explotació forestal al Pallars durant el segle XVIII: els raiers. En: *Drassana: revista del Museu Marítim*, 1995, no 4, p. 16-21; GRAU, JOSEP M. T. y PUIG I TÀRRECH, R.: *L'Aprofitament del bosc a l'època moderna: la Conca de Barberà, s. XVIII*. Barcelona: Rafael Dalmau, 1990; CASALS COSTA, V., PARDO NAVARRO, F., XALABARDER AULET, M., POSTIGO MIJARRA, J.M. *La transformació històrica del paisaje forestal en Cataluña*. Ministerio de Medio Ambiente; Sobre los montes de Cantabria ver LIAÑO, C.D., GARCÍA CORDÓN, J. La corona y los pueblos en la explotación de los montes de Cantabria: deforestación y gestión del bosque en la segunda mitad del siglo XVIII. En: *Cuadernos de la Sociedad Española de Ciencias Forestales*, 2003, no 16, p. 215-220; OYARBIDE ODRIAZOLA, M.L. El bosque de Irati y el transporte de las maderas hasta los Reales Arsenales de Marina (Segunda mitad del Siglo XVIII). En: *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 2008, vol. 64, nº 2, p. 845-863; ITURRATE, J. Elaboración de remos de mar y extracción de madera para navíos reales en los montes de Gorbea (Alava), País Vasco. Documentos varios.(ss. XVII-XVIII). En: *Manufacturing of oar blades for the sea, with wood collected. kobie. Antropología cultural*, 2001, nº10, pp. 117-128; BERRIOCHOA AZCÁRATE, P. El bosque de Gipuzkoa entre los siglos XVIII y XX: deforestación y cambio de especies. En: *Estudios Rurales*, 2016, vol. 6, no 11; en torno a la zona valenciana ver FERRER PÉREZ, V. Els boscos valencians i la construcció naval en la segona meitat del segle XVIII. En: *Cuadernos de geografía*, 2001, Número 69-70: 23-52. Del mismo autor ver *Los montes valencianos al final del Antiguo Régimen: política forestal y aprovechamientos de la cubierta vegetal*. Tesis Doctoral. Universidad de Valencia. Sobre el mismo tema centrado en Valencia DE LA CROIX, J. *Memoria premiada que contiene la indicación de los montes del Reyno de Valencia: clase, utilidad, uso y abundancia o escasez de sus maderas: ríos y carreteras que facilitan su extracción: causas de la decadencia de los bosques de este Reyno, medios de evitarla y de asegurar su permanencia*, Junta Pública de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia celebrada el día 9 de diciembre de 1800. Benio Monfort, Valencia, p. 163-267; y en cuanto a América ver Entre otros FLORES CLAIR, E. Un mar de intereses, la producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII. En: *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, 2009, nº 31; FUNES MONZOTE, R. Conocimiento y explotación de los bosques cubanos por la Marina real española en el último tercio del siglo XVIII. En: *Expediciones, exploraciones y viajeros en el Caribe*, 2003.

nigra Arnold, subsp. *Salzmannii*) abundante en estos bosques y considerada materia prima ideal para la edificación de obras de carácter civil así como para la construcción naval en los arsenales de La Carraca en Cádiz y Cartagena en el Reino de Murcia.

El inicio de esta explotación se remonta a 1734 cuando llegó a Sevilla la primera conducción fluvial con destino a la Real Fábrica de Tabacos que por entonces se construía en la ciudad. Aquella pinada fue el origen del Real Negociado de Maderas de Segura que comenzó a explotar dichos montes con fines económicos. La Marina advirtió entonces que aquellas maderas podrían ser útiles para la fabricación y carena de navíos y embarcaciones de la Armada por lo que las autoridades del Arsenal de La Carraca enviaron a sus propios observadores que dieron fe de las posibilidades de aquellos árboles, más aun cuando los bosques cercanos a la bahía gaditana, presentaban síntomas de agotamiento. Durante la década de los treinta y los cuarenta del setecientos, el arsenal de La Carraca se convirtió entonces en el principal cliente del Negociado de Maderas de Sevilla hasta que la Ordenanza de Montes de 1748 otorgó la explotación de los montes de Segura a la Marina, creándose a partir de esa fecha la popularmente llamada Provincia Marítima de Segura que abarcó entonces un amplio espacio que incluía parte de las actuales provincias de Albacete, Ciudad Real, Murcia, Granada y Jaén. Desde entonces la Real Armada y el Negociado de Maderas, ambas instituciones dependientes del Estado, administraron y explotaron los recursos madereros de la región originando con ello serios problemas de competencias que obligaron a establecer una alternancia de dos años para la corta y traslado por los ríos, para cada institución, lo cual no acabó con las disputas que se prolongaron a lo largo del siglo. Los conflictos no cesaron ahí pues los naturales del país, especialmente los pastores, agricultores y sobre todo las autoridades municipales, mantuvieron una eterna rebeldía contra los organismos del Estado a los que consideraron usurpadores de sus privilegios seculares, por lo que durante años los motines y revueltas fueron frecuentes teniendo como víctima al monte y a las espesas masas forestales que fueron pasto de las llamas en numerosas ocasiones. El resultado parece ser que fue la destrucción de una buena parte de la masa forestal de la que se haría eco el referido *Expediente sobre el Régimen y Administración de los Montes de Segura de la Sierra y su Provincia* de 1811 realizado durante la ocupación francesa y dirigido al rey José Bonaparte.

Durante más de medio siglo el arsenal de La Carraca se abasteció de madera de pino salgareño conducido por aguerridos pineros que trasladaron pesados troncos navegando por los ríos andaluces hasta Sevilla, para allí embarcar las piezas a bordo de tartanas que descendían por el Guadalquivir hasta desembocar en el océano y dirigirse, en estas embarcaciones de cabotaje, al fondo de la bahía de Cádiz donde se hallaba el complejo fabril carraqueño. Un hecho que se repitió de manera parecida en el arsenal de Cartagena donde, además de la propia edificación de los arsenales, la madera de Segura fue empleada en la construcción naval de la que ya hay referencias en la primera mitad de siglo, pocos años después del inicio de las obras del complejo fabril cartagenero.

Este es el relato más o menos conocido sobre la Provincia Marítima de Segura. Un relato que, no obstante, aun no ha resuelto una incógnita: ¿qué barcos fueron fabricados con las maderas de Segura durante aquel periodo?

Es difícil cuantificar y saber con exactitud que embarcaciones fueron construidas o reparadas con la madera de los bosques de Segura de la Sierra y Alcaraz debido, en primer lugar, a que los buques no se fabricaban con una sola especie vegetal, siendo ésta además, originaria de distintos espacios naturales, tanto nacionales como foráneos. Además hay que tener en cuenta que, aproximadamente el 60 por ciento de los elementos de un navío de línea, se construía por lo general con madera de roble que se destinaba a las cuadernas y a las piezas de gran envergadura de su estructura interna así como en la obra viva, es decir, aquella que está en contacto directo con el agua del mar.

Un diez por ciento de la madera consumida en la construcción de un navío estaba compuesto por madera de nogal, álamo y cedro, entre otras especies. El resto, poco más del 30 por ciento, era de pino, especialmente de blanco, laricio o también llamado salgareño, utilizado habitualmente para las cubiertas, forros y baos. Estas últimas piezas eran las vigas transversales que sujetaban los costados del buque por lo que era necesaria madera consistente y árboles de una envergadura considerable. Las fuentes citan en numerosas ocasiones la madera de los montes de Segura *para baos y otras piezas*. Los mástiles también se hacían de pino, pero este procedía del Báltico o de Tortosa, muy utilizados en nuestra Armada aunque nunca se descartaron los de Segura cuando no había existencias de los anteriores. Igualmente se empleó el pino

salgareño de los montes de Segura para reponer numerosas piezas deterioradas que se sustitúan por otras nuevas en las obras de carena o en grandes reformas estructurales donde se realizaban embonos, aumentando el grosor de los costados de los cascos aplicando tablas de madera, ampliando así las dimensiones del buque para otorgarle mayor estabilidad.

Otra de las dificultades para encontrar datos concretos sobre la procedencia de las maderas en los buques de La Carraca la encontramos en la ausencia de documentación relativa al respecto ya que el antiguo Archivo General del Departamento Marítimo de Cádiz, ubicado en San Fernando, sufrió un incendio el 2 de agosto de 1976, destruyendo prácticamente toda la documentación que se custodiaba excepto algunos expedientes personales de tropa de Infantería de Marina. Al margen de este desgraciado accidente, ya en tiempos de la Provincia Marítima de Segura no se supo con total certeza las cantidades ni los destinos de las maderas, debido al caos administrativo generado y a una mala gestión que en su día fue denunciada por los ingenieros de Marina de La Carraca Tomás Muñoz y Honorato Bouyon, asegurando que jamás se llegó a saber en el departamento, las maderas que se cortaron en los montes de Segura, ni los costos de su corta y conducción¹⁸. Sin embargo, a pesar de todos estos obstáculos podemos encontrar documentos que certifican la presencia de madera de Segura en algunos navíos de renombre como el *África*, botado en La Carraca en 1752, que prestaría un dilatado servicio a la Armada española hasta que fue desguazado en 1809. En una carta fechada el 20 de julio de 1751, Francisco de Varas informa al Marqués de la Ensenada de que *la madera necesaria para el navío África, para los cuatro previstos de inmediato y para las carenas debe extraerse ahora de los montes de Segura, no tanto por el precio sino porque los numerosos derribos practicados hasta la fecha en el resto de los montes del departamento, los han dejado exhaustos*.¹⁹ Otro documento clarificador es el *Estado por lo que toca al Ramo de Ingenieros de los doce navíos mandados armar en el Arsenal de La Carraca*, firmado por Honorato Bouyon el 15 de febrero de 1805 donde se refiere al mítico *Santísima Trinidad*, el navío más grande de su tiempo, construido en La Habana en 1769. Unos meses antes de sucumbir en Trafalgar, Bouyon escribió un amplio informe del que extraemos el siguiente detalle: *“Santísima Trinidad(...)calafateó de firme de quilla a*

18 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 102

19 AGS, Marina, leg. 319: Varas y Valdés a Ensenada, Cádiz, 20 de julio de 1751

*borda, y forró sobre tabla de (...) pulgada de pino de pino de Segura con zulaque en el intermedio(...)*²⁰. Algo parecido encontramos con otro navío participante en la batalla de Trafalgar, el *Santa Ana* que después de sobrevivir al combate fue reparado en el arsenal de La Carraca siendo el último que salió de sus diques. Las autoridades del arsenal creyeron entonces necesario dejar sus obras para el final pues les parecía “... *conveniente que para no ocupar un dique tanto tiempo y un número de maestranza tan grande (...), lo que atrasarían seguramente la habilitación de los otros buques que no han recibido tanto daño, se dejen para luego que estén concluidos aquéllos, con lo que se conseguiría tal vez tener antes el surtido de las maderas de Segura tan indispensables para estas obras,(...)*”²¹ Unas maderas que llegaron al arsenal en marzo de 1806 a tiempo para reparar el navío.

20 AGMAB, Expediciones a Europa, leg. 211, Isla de León, 19 de febrero de 1805. Oficio de Juan Joaquín Moreno, comandante general interino del Departamento, a Federico Gravina: Estado en que se halla el armamento de los doce navíos de la escuadra. Citado por GONZÁLEZ-ALLER, J.I.: *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2004. p. 413.

21 ANM, mns.1399, fol. 201-204, Oficio de Juan Ruiz de Apodaca a Juan Joaquín Moreno, La Carraca 5 de diciembre de 1805. Citado por GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I. *ob. cit.* p. 1238-1239

2. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN, OBJETIVOS E HIPÓTESIS.

Desde el siglo XIX a nuestros días han venido publicándose una serie de trabajos donde la mayoría de ellos tenían por objetivo narrar la historia de la Provincia Marítima de Segura describiendo el origen, desarrollo y final de este episodio histórico. Con mayor o menor fortuna todos se han acercado a esta entidad administrativa subrayando la singularidad de unos bosques alejados del mar, curiosamente dependientes de la Marina. Esta tradición historiográfica, a veces lastrada de inexactitudes y contradicciones, ha corrido paralela al mito de la expoliación, de la usurpación de privilegios locales o de los variopintos destinos de las maderas de Segura que la transmisión oral, incompleta e imprecisa, ha trasladado de manera errónea hasta hoy. No obstante, todo ello no ha impedido que se hayan producido rigurosos artículos que, con notable acierto, han analizado la explotación forestal y el régimen administrativo de los Montes de Segura y su Provincia Marítima durante el siglo XVIII y parte del XIX. Sin embargo muchos de estos artículos, pese a ser interesantes trabajos de síntesis, están lejos de ser considerados monografías globales y no dejan de ser estudios parciales de carácter local y regional que a veces han olvidado fuentes con las que, tal vez, se podía haber construido un estudio capaz de integrarse como un capítulo de interés dentro de nuestra Historia Naval en el contexto de la España del Antiguo Régimen. Ante la falta de un trabajo de tales características nuestra investigación pretende cubrir ese vacío historiográfico añadiendo un nuevo estudio que complete y, en su caso, contraste y debata los argumentos de la historiografía clásica que con mayor o menor profundidad ha abordado este tema.

¿Fueron empleadas las maderas de Segura en la construcción naval antes del siglo XVIII? Antes de este siglo ¿fueron los vecinos de Segura los únicos que explotaron los recursos forestales de sus bosques? ¿Hasta qué punto fue importante y decisiva la contribución de los montes de Segura y su Provincia Marítima en la construcción naval de la Armada de la Ilustración? ¿La Marina fue causante de la devastación de sus montes o tal vez fue el primer responsable de su conservación? ¿Existió verdaderamente tal devastación? ¿Fue la única institución interesada en la explotación

forestal de los montes de Segura? ¿Qué papel ejercieron y que responsabilidad tuvieron las justicias locales y los vecinos de los montes de Segura en la presunta esquilmación de sus bosques?

Partiendo de la hipótesis de que existió explotación forestal antes del siglo XVIII pero que ésta no tuvo como destino la construcción de barcos; de la importancia, al menos cualitativa, de las maderas de Segura en la construcción naval en los arsenales de la Marina Española de la Ilustración; y de que esta institución no fue responsable, o al menos no exclusivamente, de la tan señalada destrucción de los montes de Segura, a lo largo de las siguientes páginas iremos respondiendo a estas preguntas iniciales de investigación.

Así pues con esta tesis pretendemos conocer el verdadero impacto que tuvieron las maderas de Segura en la construcción naval del setecientos con el fin de descubrir su proyección y su verdadera importancia en el contexto de la Marina Española de la Ilustración. Nuestro objetivo, pues, se ha centrado en ofrecer una propuesta rigurosa y científica para renovar, explicar, aclarar y explorar nuevas líneas de investigación para contribuir al mejor conocimiento de lo que fueron los Montes de Segura y su Provincia Marítima durante el siglo XVIII. De esta manera hemos querido recapitular y analizar de manera crítica lo ya escrito en cuanto al régimen administrativo, el proceso de la explotación forestal, el transporte de madera o las resistencias locales, revisando nuevas fuentes que nos han aportado más datos para aproximarnos a todos estos asuntos. Pero sobre todo, en contraste con otros historiadores, nuestra intención ha sido la de poner en relación estos hechos con el proceso de construcción naval, métodos, carenas, recorridas, etc. que se dieron en los arsenales de la Carraca, Cartagena e incluso Ferrol dentro del contexto de la España de la Ilustración, de la reconstrucción de su Armada y de la política de equilibrio internacional y defensa de los territorios de ultramar emprendida por los Borbones del siglo de las Luces. Todo ello sin olvidar las cuestiones relativas a las resistencias locales y a la responsabilidad que tuvo la Marina en la sobreexplotación que presuntamente ejerció durante el siglo XVIII así como sus consecuencias posteriores.

En resumen, este trabajo de investigación pretende analizar la historia de los bosques de la Provincia Marítima de Segura y su proyección marítima con el fin de descubrir el papel que ejercieron sus maderas en la construcción naval de los arsenales de Marina

durante el siglo XVIII y primeras décadas del XIX. Unas maderas que fueron arrancadas del corazón más salvaje de las sierras orientales entre Jaén, Albacete, Granada y Murcia por unos hombres intrépidos que las trasladaron a través de sus valles y ríos hasta el mar. Unas maderas con las que se repararon y construyeron las naves que defendieron a todo un Imperio y que fueron determinantes para el equilibrio internacional. Hermosos navíos y ligeras fragatas que formaron parte del sueño ilustrado de ingenieros, marinos y políticos que, no obstante, probablemente olvidaron expresamente a los habitantes del país con los que mantuvieron un eterno conflicto. Con un planteamiento interdisciplinar donde se conjuga historia y ecología, este estudio pretende rescatar a un siglo y a unos bosques alejados del mar que, además de componer el paisaje natural de una extensa zona de las provincias de Jaén, Albacete, Granada y Murcia también deben integrarse como parte del patrimonio y la cultura marítima, incluyéndose como un importante episodio de nuestra Historia Naval que, cargado de luces y sombras, bien merece una rigurosa investigación. Así, la presente obra puede ser comprendida como un intento de incorporar la historia de la Provincia Marítima de Segura a los debates contemporáneos sobre la Historia Naval, leyendo el espíritu de una época que empleó al mar y a las naves de madera que lo surcaron, para salvaguarda de la política imperial y de un proyecto de modernización del Estado.

3.- ESTADO DE LA CUESTIÓN

“Este Expediente fue impreso en 1811 por disposición del gobierno intruso; pero contiene noticias tan importantes sobre la situación y extensión de la provincia de Segura de la Sierra, así como en cuanto a la utilidad y aprovechamiento de sus maderas para la construcción naval, y acerca de su régimen gubernativo y económico, que se ha mandado reimprimir por órdenes superiores para circularlo a las autoridades que conviene tengan estos conocimientos para arreglo de su proceder en utilidad del servicio de Su Majestad.”

Con esta advertencia preliminar comienza el *Expediente sobre el Régimen y Administración de los Montes de Segura de la Sierra y su Provincia*, la referencia bibliográfica más antigua que tenemos sobre el tema de nuestro estudio a la que ya hemos aludido en la introducción de este trabajo.²² Se trata, pues, de la primera obra impresa que realiza una aproximación geográfica de la Sierra de Segura, donde describe el establecimiento del Negociado de Maderas dependiente del Ministerio de Hacienda y estudia la explotación y administración por parte de la Marina de un espacio arbolado que se extendía en el siglo XVIII desde el reino de Jaén hasta Murcia y desde La Mancha a los límites septentrionales del antiguo reino de Granada. Como sabemos, este libro fue impreso por primera vez en Madrid en 1811 en la Imprenta Ibarra. Esta edición consta de 61 folios²³; una segunda de 79 y la tercera, impresa en Madrid en 1825 por la Imprenta de Don Miguel de Burgos, que contiene 113 páginas.²⁴ El *Expediente* es una obra colectiva de incuestionable valor donde se recopilan distintos trabajos: contiene un informe del Ministro de Hacienda, don Francisco Angulo al rey José Bonaparte, fechado el 23 de enero de 1811 donde justifica la utilidad de los montes de la provincia de Segura, la importancia de su conservación y la necesidad

22 Existe una brevísima alusión al transporte de maderas de Segura anterior al Expediente de 1811. Se trata de la obra del ingeniero Joaquín de La Croix quien en Memoria premiada que contiene la indicación de los montes del Reyno de Valencia: clase, calidad uso, abundancia o escasez de sus maderas: ríos y carreteras que facilitan su extracción: causas de la decadencia de los bosques de este reino, medios de evitarla y procurar su permanencia” publicada en *Junta pública de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia celebrada el día 9 de diciembre de 1800*, Valencia: Imprenta de Benito Monfort, 1801, p. 203, donde señala que “la gran cantidad de maderas que baxan por el rio Segura, vienen de la Sierra del mismo nombre (...)”.

23 Ejemplar en el Archivo Naval de Madrid: ANM, mn. 1203, F. 193/38.

24 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Expediente sobre el Régimen y Administración de los Montes de Segura de la Sierra y su Provincia*. Madrid: Imprenta de Don Miguel de Burgos, 1825. Esta edición es la que hemos consultado para este trabajo.

urgente de contener su estado de decadencia y evitar su ruina. Dos días más tarde, el ministro de Marina Don José Mazarredo enviaba la respuesta que se incorporaba al *Expediente* junto a un oficio dirigido al ingeniero Tomás Muñoz quien respondió al ministro con otra exposición que también recoge el *Expediente* fechada el 3 de febrero de 1811 donde insiste en la importancia de la salvaguarda de estos montes para el abastecimiento de madera en los departamentos marítimos de Cádiz y Cartagena. Pero sin duda, aparte de estos informes, en el *Expediente* sobresale la excelente memoria de Juan Sans de Barutell, el archivero de la Secretaría de Marina, cuyo examen parte de los fondos hoy conservados en el Archivo General de Simancas. Esta memoria detalla la situación geográfica y la extensión de la Provincia Marítima de Segura, sus pueblos, ríos y el arbolado que comprende, su utilidad, la administración de sus montes así como la descripción de las cortas, conducciones y las características más relevantes del sistema de transporte entre las Sierras de Segura y Cazorra y los diferentes puntos de destino de las maderadas, tanto a los arsenales de Cádiz y Cartagena como de otros puntos intermedios. El *Expediente* no olvida los abusos ni problemas entre las instituciones del Estado y las justicias locales, argumento que dará pie a una extenso y polémico tratamiento historiográfico sobre las presuntas responsabilidades de la Marina y los negativos efectos que para el bosque y sus habitantes tuvo el establecimiento de su jurisdicción, convirtiéndose en el eje central de gran parte de las investigaciones y trabajos que se han venido realizando en torno a este episodio. Por último, el *Expediente* finaliza con un informe de Martín Fernández de Navarrete que a modo de reflexión y siguiendo las corrientes del liberalismo económico del momento, propone que los montes pasen a propiedad privada aunque con la posibilidad de crear parcelas y repartirlas a fin de formar una pequeña clase de propietarios con el propósito de mejorar las condiciones de vida de los habitantes de estas sierras, fomentando así la conservación de los bosques. El *Expediente* está elaborado en tiempos de la ocupación francesa, siendo rey José I, por lo que no fue determinante ni pudo ser aplicada ninguna de las medidas propuestas por la lógica de la coyuntura que atravesaba el país en plena Guerra de la Independencia. No obstante y tal y como reza la advertencia preliminar, por su interés se decidió reimprimir en 1825 debido a los relevantes datos que contiene. Desde el punto de vista historiográfico no solo se trata del primer documento impreso que hace

referencia a la denominada Provincia Marítima de Segura sino que estamos ante la fuente que más ha sido empleada por todos los historiadores que se han acercado a este tema, a veces sin referenciarla siquiera.

En 1832, cuando todavía no se había extinguido definitivamente el ministerio de Marina de Segura, Ortiz de Zúñiga y Herrera en el tomo IV de *Deberes y atribuciones de los corregidores, justicias y alcaldes de España*, publicado en Madrid en la Imprenta de Tomás Jordán, hacían una escueta referencia a las atribuciones del asistente de Sevilla, entre las que figuraba la intendencia de rentas de la provincia, el Real Negociado de Maderas de Segura y el resto de juzgados privativos.²⁵

Una década más tarde, en 1842 se publicaba *Memorias sobre el Partido Judicial de Segura de la Sierra* escritas por Juan de la Cruz Martínez, un joven abogado natural de Siles amante de su tierra que llegó a ser diputado a Cortes²⁶. En esta obra, convertida en un clásico para el conocimiento de la Historia de la Sierra de Segura, Martínez ofrece una primera valoración sobre la actuación de la Marina en estos montes haciendo un balance desastroso sobre su presencia junto a la del Real Negociado. Para ello toma como fuente principal el Expediente de 1811, al que acabamos de hacer referencia, del que, precisamente, introduce una cita al principio de la Memoria Cuarta, donde Martínez estudia la administración histórica de los montes y arbolados del partido de Segura en una primera época hasta 1748 y desde esta fecha hasta 1836. Con una prosa impregnada del romanticismo del momento, el autor, además de realizar una breve descripción de los antecedentes, el descubrimiento y la administración de los montes, critica con vehemencia la mala gestión y la corrupción tanto de la Marina como del Real Negociado de Maderas, a los que achaca la responsabilidad de la devastación de los bosques, justificando el odio de sus habitantes contra el Estado e incluso contra el propio arbolado.

En 1844 encontramos alguna mención a las maderas de Segura en los “Almacenes del Rey” en la *Noticia Artística de la Ciudad de Sevilla*, de González de León²⁷ y tras esta breve referencia aparecen nuevamente en el *Diccionario geográfico-estadístico-*

25 ORTIZ DE ZÚÑIGA, M. *Deberes y atribuciones de los corregidores, justicias y ayuntamientos de España*. Imprenta de Don Tomás Jordán, 1832

26 DE LA CRUZ MARTÍNEZ, J. *Memoria sobre el Partido Judicial de Segura de la Sierra*. Edición facsímil del año 1842. Presentada por Jesús Cano Cárdenas con notas de Emilio de la Cruz Aguilar, 1991

27 GONZÁLEZ DE LEÓN, F. *Noticia artística, histórica y curiosa de todos los edificios públicos, sagrados y profanos de esta Muy Noble, Muy Leal, Muy Heroica e Invicta Ciudad de Sevilla, y de muchas casas particulares...* Tomo II. 1844

histórico de España y sus posesiones de Ultramar, la magna obra publicada por Pascual Madoz entre 1846 y 1850 donde describe todas las poblaciones de España así como otros enclaves geográficos e históricos. En el capítulo IX, en la acepción “Guadalquivir” encontramos una síntesis de las maderadas desde 1734 hasta la alternativa de corta entre el Real Negociado y la Marina en 1764, unos datos que parecen sacados del Expediente de 1811. Igualmente en la pagina 500 del mismo volumen, al referirse al reino de Jaén, vuelve a hacerse eco de las maderas de Segura donde alaba su calidad y utilidad.²⁸

Pocos años después de publicada la obra de Pascual Madoz, Juan de la Cruz Martínez escribió *Estudios sobre el Ramo de Montes Arbolados de España*, publicado en Madrid en 1855 en la Imprenta de Don José Trujillo, donde el jurista y escritor segureño volvió a referirse al tema que nos ocupa, concretamente en el capítulo VI cuando trata las visitas generales de montes, deteniéndose en las practicadas durante 1751 por Gutiérrez de Rubalcaba y en 1789 y 1790 por Juan Pichardo, ofreciendo unas cifras millonarias en relación al número de árboles inventariados.²⁹ A este capítulo se añade, a modo de extenso anexo, la recopilación legislativa-forestal desde el Fuero Juzgo hasta el 31 de diciembre de 1854 que incluye una serie de ordenanzas que hacen referencia a la organización, dirección y gestión por parte de la Marina de los montes de Segura.

No hallaremos, hasta mediados del siglo XX, más estudios sobre la Provincia Marítima de Segura salvo una breve reseña al Expediente de 1811 en *el Diccionario de Bibliografía agronómica de toda clase de escritos relacionados con la agricultura, seguido de un índice de autores y traductores con algunos apuntes biográficos*, obra de Braulio Antón Ramírez, publicado en 1868.³⁰ También aparece una escueta alusión de Mañas Guspi, alumno de la Universidad de Valencia, que expuso un trabajo ante su profesor de Derecho Administrativo, Soler Pérez, titulado “Las cortas de pinos y las “conducciones” en la Cuenca del río Segura” que, finalmente, fue publicado en el *Boletín de la Sociedad Geográfica Española* en 1898.³¹ Habrá que esperar, pues,

28 MADOZ, P. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid: La Ilustración Est. Tipográfico, literario, universal, 1847, Tomo IX, pp. 23,500

29 DE LA CRUZ MARTÍNEZ, J.: *Estudios sobre el Ramo de Montes Arbolados de España*, Madrid: Imprenta de Don José Trujillo, 1855 p. 49

30 ANTÓN RAMÍREZ, B. *Diccionario de bibliografía agronómica de toda clase de escritos relacionados con la agricultura*. Valladolid: Editorial MAXTOR, 2015

31 MAÑAS GUSPI, J: Las cortas de pinos y las conducciones en la cuenca del río Segura. En: *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*. Tomo XL, 1898. Existen dos artículos anónimos a los que no hemos tenido acceso aún,

hasta la segunda mitad del siglo XX cuando se publique *Segura de la Sierra, notas histórico-descriptivas de esta villa y su comarca* de Genaro Navarro López, editado en Madrid en 1951 con una segunda edición patrocinada por el Ayuntamiento de Segura de la Sierra en 1965. En este libro, el autor, natural de La Puerta de Segura, no abandona el tono crítico de sus paisanos cuando se refiere a las “(...)despiadadas cortas de la Administración de Marina(...)”. Tras hacer una breve descripción de las visitas, de la variedad y utilidad de su arbolado, de la creación del Real Negociado y de la constitución de la jurisdicción de Marina en 1748, Navarro arremete nuevamente contra el Estado cuya actuación califica de funesta, arbitraria y despótica, especialmente la del Juzgado privativo de Marina al que acusa de atropellar legítimos derechos creando una conciencia colectiva de odio al árbol que, según sus palabras, aún perduraba en el momento en que escribió su libro.³²

La siguiente referencia bibliográfica sobre la presencia de la Marina y el Negociado en Segura la encontramos en 1960 en un artículo de la revista “*Paisaje,*” titulado “Jaén, provincia marítima” escrito por José de Guindos quien empleó como fuente a Juan de la Cruz Martínez recuperando de alguna manera la obra de este abogado. Años después, en 1977, otro abogado, Emilio de la Cruz Aguilar, defendió su tesis doctoral en la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid, bajo el título *El régimen jurídico de los Montes de Segura (siglos XIII-XIX)*. Una tesis que, reelaborada y ampliada, no publicó hasta 1994, bajo un título más atractivo y polémico: *La destrucción de los montes. Claves histórico-jurídicas*³³. En realidad, se trata de una Historia global del Derecho de Montes en España donde, por supuesto, el profesor De la Cruz no olvida los bosques de su tierra a los que se refiere como “un caso clínico.” A este libro hay que añadir “La Provincia Marítima de Segura de la Sierra” su discurso de ingreso como consejero electo en el Instituto de Estudios Giennenses, publicado en su Boletín en 1980;³⁴ y “El Negociado de maderas de Segura en Sevilla”, artículo que vio

que desconocemos si hacen alguna alusión a nuestro tema. Se trata de Los madereros. Organización y trabajos de los gancheros. En: *Revista de Montes y Plantíos*, nº 270, 1891, pp. 287; y El transporte fluvial de maderas. En: *Renovación forestal*, nº 9, 1927, pp. 26-27.

32 NAVARRO LÓPEZ, G. *Segura de la Sierra, notas histórico-descriptivas de esta villa y su comarca*, 2ª ed. Segura de la Sierra: Ayuntamiento de Segura de la Sierra, 1965. pp. 89-91. Existe otra tercera edición editada en Albacete en 1991.

33 CRUZ AGUILAR, E. *La destrucción de los montes (claves histórico-jurídicas)*. Madrid: Servicio de publicaciones de la Universidad de Alcalá, 1990.

34 CRUZ AGUILAR, E. La Provincia Marítima de Segura de la Sierra. En: *Separata publicada en el boletín nº 107 del IEGG*. Dip. Prov. De Jaén

la luz en la revista *Historia, Instituciones y Documentos* en 1987.³⁵ En estas obras, el autor, doctor en derecho, compara el ordenamiento jurídico consagrado en las Ordenanzas del Común de Segura con la Ordenanza de Montes de Marina de 1748. Según Cruz Aguilar las Ordenanzas del Común del Val de Segura, inspiradas en el Fuero de Cuenca, confirmadas por Felipe II en 1581 y que, precisamente, fueron descubiertas y editadas por el propio Cruz Aguilar en 1980, regulaban en sus 72 capítulos el tradicional régimen jurídico de sus montes, preservando para sus vecinos su riqueza forestal y ganadera, garantizando la propiedad concejil de los bosques y los derechos de aprovechamiento de la madera por los habitantes del lugar. Estas leyes estuvieron vigentes hasta 1748, cuando la Ordenanza de Montes de Marina, sin derogarlas formalmente, anuló su contenido esencial y vulneró sus consuetudinarios y consagrados derechos vecinales y comunales. Un hecho que Emilio de la Cruz Aguilar califica como una trágica ruptura que tendrá como consecuencia la imposición de un régimen represivo durante el siglo XVIII. Además de las tradicionales fuentes de investigación, el autor se nutre de interesante bibliografía y algunos documentos procedentes del Archivo General de Simancas —en especial del legajo 576 de la Secretaría de Marina—, del Museo Naval de Madrid y de archivos locales, empleando por fin fuentes primarias para la investigación del tema. A partir de su análisis explica el germen de la Provincia Marítima, los elementos históricos integrantes, su ordenamiento jurídico, administración y gobierno y, sobre todo, según su interpretación, los negativos efectos sociales, económicos y políticos de su establecimiento. Así, Cruz Aguilar emite un juicio muy crítico a la actuación de las autoridades de Marina y al Estado Absolutista que se enfrentaron en una enconada disputa con los habitantes del país a los que justifica una rebeldía que a veces describe con tintes casi épicos³⁶.

Siguiendo con los estudios histórico-jurídicos, el mismo año en que se publicaba la tesis doctoral de Emilio de la Cruz, Jesús Cobo de Guzmán hacía lo propio con *Estudio sobre las Ordenanzas de montes del año 1748 y del Expediente sobre el*

35 CRUZ AGUILAR, E. El Negociado de Maderas de Segura en Sevilla. En: *Historia, Instituciones, Documentos*, 14, 1987

36 Numerosas guías y publicaciones sobre la historia y la naturaleza de las Sierras de Segura y Cazorla se hacen eco, siguiendo a Emilio de la Cruz, del perjuicio que supuso la Provincia Marítima para los bosques y habitantes de la comarca. Valga como ejemplo ROJANO, G.L. *Historia ilustrada de la Sierra de Segura*. Orcera: 2002; BRONCANO, J., GÓMEZ, J. *La Sierra de Segura. El sur verde*. Úbeda: El Olivo, 2002, p. 114; o VVAA: *Guía completa del Parque Natural de Cazorla, Segura y las Villas*, Úbeda: El Olivo, 2006, p. 61, entre otras obras de carácter divulgativo.

Régimen y Administración de los Montes de Segura de la Sierra y de su Provincia Marítima, publicado por la Caja de Jaén.³⁷ Un libro donde, al contrario que todas las anteriores tesis, el autor propone demostrar que la conducta de la Marina fue ejemplar en las llamadas Provincias Marítimas. Así se desprende, al menos, en una nota inicial que Cobo de Guzmán introduce antes de adentrarse en el estudio comparado entre las Ordenanzas del Común de 1580 y las de Marina de 1748 para concluir con la transcripción y apenas un vago comentario del *Expediente sobre el Régimen y Administración de Segura y su Provincia Marítima, de 1811*³⁸.

Un año antes de leer su tesis, Emilio de la Cruz Aguilar había participado en el I Congreso de Historia de Andalucía celebrado en Córdoba en diciembre de 1976 con “Régimen de Montes en la Sierra de Segura” ofreciendo una aproximación al tema desde el punto de vista jurídico. Curiosamente en ese mismo congreso se había dado cita José Patricio Merino Navarro exponiendo “La Marina en los montes de Segura de la Sierra (1734-1820)”,³⁹ un breve artículo centrado en el abastecimiento de madera por parte de la Marina que sería ampliado en su libro *La Armada Española en el siglo XVIII*, tesis doctoral editada en Madrid por la Fundación Universitaria Española en 1981 que, quizás, sea uno de los mejores y más completos trabajos sobre la organización, administración y funcionamiento de la Armada durante el Siglo de las Luces, especialmente en lo concerniente a sus arsenales.⁴⁰ Es, precisamente, en el abastecimiento de materia prima para éstos complejos fabriles donde el autor se detiene en el estudio de los montes de Segura de la Sierra con un importante acopio de fuentes documentales procedentes del Archivo General de Simancas, del Archivo General de Marina “Álvaro de Bazán” del Viso del Marqués e incluso de otros archivos locales. Sin renunciar a los datos ofrecidos por el Expediente de 1811, con esta sólida base documental, Merino Navarro se acerca a la Provincia Marítima de Segura con un enfoque más global, no como sujeto sino como objeto dentro de las áreas de abastecimiento de pertrechos que la Armada empleó en el siglo XVIII, integrándola en

37 COBO DE GUZMÁN Y LECHUGA, J. *Estudio sobre las Ordenanzas de Montes de 1748*. Jaén: Ediciones Gavia, 1989

38 El autor volvió a estudiar brevemente el tema en Ordenanzas de Montes de 1748 y Expediente sobre la Provincia Marítima de Segura de la Sierra en Congreso *La Ilustración y Jaén*. Úbeda: Centro Asociado UNED, 1996, pp. 509-522.

39 MERINO NAVARRO, J.P. La Marina en los montes de Segura, 1734-1800. En: *I Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba: 1978

40 MERINO NAVARRO, J.P. *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981. Parte de este trabajo fue incluido en una obra de conjunto bajo el título *La Armada en el siglo XVIII en Las Fuerzas Armadas Españolas. Historia Institucional y Social*. Madrid: Alhambra. Tomo II, pp. 85-147

una división cronológica que establece entre 1750-1780 y 1780-1805 describiendo su situación, extensión y explotación sin olvidar los conflictos entre el Estado, vecinos y autoridades locales pero de una manera menos apasionada que los historiadores locales. Son interesantes los datos cuantitativos que ofrece sobre número de árboles y pinadas lo que nos lleva a la conclusión de que se trata, después del Expediente de 1811, del trabajo con mayor rigor de los vistos hasta ahora, a pesar de su brevedad.

Una década después, con este mismo enfoque pero de una manera más superficial Gaspar de Aranda y Antón volvió a referirse a los montes de Segura y Cazorla desde la óptica de la ciencia forestal y de la construcción naval en *Los bosques flotantes. Historia del un roble del siglo XVIII*, publicado por el ICONA en 1990, trabajo que está basado en su tesis doctoral leída y defendida en la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Montes de Madrid.⁴¹

Un año antes, el profesor Eduardo Araque publicaba su tesis doctoral *La Sierra de Segura: crisis y perspectivas de futuro de la montaña andaluza*, editado en Sevilla en 1989 por la Junta Rectora del Parque Natural de Cazorla, Segura y las Villas. En este trabajo se hallan algunas referencias a la Provincia Marítima, concretamente en el capítulo sexto dedicado a la propiedad y uso del monte. Con este estudio Araque iniciaba una prolija y meritoria serie trabajos de investigación que han contribuido al conocimiento de la riqueza forestal de las Sierras de Segura y Cazorla durante la Edad Contemporánea⁴². Si bien el profesor Araque se ha centrado más en los siglos XIX y XX, es notable su contribución al conocimiento de la Provincia Marítima de Segura durante el siglo XVIII a la que se acerca en breves pero sustanciosas síntesis introductorias⁴³ o bien en capítulos integrados en obras de carácter más general, donde no olvida fuentes como el Expediente de 1811 ni tampoco la obligada referencia

41 ARANDA Y ANTÓN, G. *Los bosques flotantes; historia de un roble del siglo XVIII*. Madrid: ICONA, 1990. De este autor también es preciso hacer referencia sobre Relaciones documentales de los bosques y montes marítimos peninsulares en los archivos históricos españoles durante el siglo XVIII y comienzo del XIX. En: *Revista Ecología*. n.º 17. 2003. pp. 359-379; y Los bosques y los montes españoles en los archivos históricos de la Marina Española. En *Revista de Historia Naval*. N.º21, pp. 13-48

42 En relación a nuestro tema podemos destacar Conducciones fluviales de madera desde las Sierras de Segura y Cazorla (1894-1949) En: *Cuadernos Geográficos*, n.º 40, pp. 81-105; El transporte fluvial de madera durante los siglos XVIII y XIX (en prensa) *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (ss. XIII-XX)*. Jaén: Universidad de Jaén, 2012, obra colectiva del que es coordinador junto a Egidio Moya García; y junto a Sánchez Martínez, J. D. Aprovechamientos y usos históricos de los pinares de Pinus nigra en las Sierras de Cazorla y Segura. En: GRANDE ORTIZ, M. A. y GARCÍA ABRIL, A. *Los pinares de Pinus nigra Arn.: Ecología, uso y gestión*. Madrid: Fundación Conde del Valle de Salazar, pp. 505-533.

43 ARAQUE JIMENEZ, E. *Los montes públicos en la Sierra de Segura. Siglos XIX y XX*. Granada: Publicaciones del Instituto de Desarrollo Regional. Universidad de Granada, 1990, p. 7

a la conflictividad social entre los habitantes del país y los ministerios de Hacienda y Marina⁴⁴.

Eduardo Araque y Emilio de la Cruz han prestado especial atención al capítulo del transporte fluvial procurando resaltar aquellas cuestiones relativas a la organización interna de las conducciones y de los pineros que las dirijan. También han profundizado en el peculiar régimen comercial al que dio origen este incesante tráfico maderero que no fue exclusivo de Segura, tal y como estudian Juan Piqueras Haba y Carme Sanchís Deusa en un primer artículo sobre el transporte fluvial de madera en España donde, lógicamente, se detiene en la región maderera de la Provincia de Segura explicando el transporte por el río Guadalimar y Guadalquivir. Un argumento que vuelven a desarrollar en un capítulo de su libro más reciente *La conducción fluvial de maderas en España* donde de forma sintética analizan el transporte de madera de Segura por ambos ríos durante los siglos XVIII al XX.⁴⁵ A este tema también le dedica sus trabajos Alejandro Faustino Idáñez de Aguilar en “El transporte fluvial de la madera en las Sierras de Segura: la conducción, organización, técnicas y léxico,” artículo que fue presentado al III Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española cuyas actas serían publicadas en 1996.⁴⁶ Un trabajo que se completa con “El transporte fluvial de la madera de los montes de Jaén”⁴⁷ donde el autor describe el peculiar modo de vida de los pineros o gancheros de cuyos métodos de trabajo, lugares de procedencia, dieta alimenticia e incluso su rico léxico ofrece todo lujo de detalles. Partiendo de un estudio del medio físico, Idáñez analiza el proceso de conducción fluvial desde un punto de vista histórico para terminar analizando los distintos empleos de la madera en estas sierras. A estos estudios se une “Contribución al conocimiento de Albacete como Provincia Marítima” *Al-Basit* 2001, donde analiza la incorporación de los pueblos albaceteños a la Provincia Marítima de Segura, detallando su organización y funcionamiento, subrayando el papel de la subdelegaciones de Alcaraz y Yeste, sin olvidar el eterno conflicto jurisdiccional entre

44 ARAQUE JIMÉNEZ, E.: Uso y gestión de los montes públicos. En: *Parques Naturales y Espacios Protegidos de Jaén*. Jaén: Diario Jaén, 1994, pp. 36-38

45 PIQUERAS HABA, J.; SANCHÍS DEUSA, M.C. El transporte fluvial de madera en España. En: *Geografía histórica*. 2001; *La conducción fluvial de maderas en España*. Godella (Valencia): Arcis Ediciones, pp. 89-98

46 IDAÑEZ DE AGUILAR, F. El transporte fluvial de la madera en las Sierras de Segura: la conducción, organización, técnicas y léxico. En: *Actas del III Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española*. Madrid: Editorial ArcoLibros, pp. 1343-1356

47 IDAÑEZ DE AGUILAR, F. El transporte fluvial de la madera de los montes de Jaén. En: *Revista El Toro de Caña*, nº 4, 1997, pp. 305-326

las autoridades de Hacienda, Marina y los concejos afectados. En éste, su autor arremete nuevamente contra la Marina acusándola de actuar en detrimento de la riqueza forestal, además de ocasionar perjuicios a la ganadería y a la agricultura, calificando su actuación de injerencias en los asuntos propios de la comunidad.⁴⁸

La zona albaceteña de los montes de Segura ya había sido estudiada en la tesis de Francisco García González que fue publicada en 1995 bajo el título de *Familia, propiedad y reproducción social en el Antiguo Régimen: la comarca de la Sierra de Alcaraz en el siglo XVIII*, editado por el Servicio de publicaciones de la Universidad de Castilla la Mancha, donde encontramos algunas referencias a la presencia de la jurisdicción de Marina en aquellas tierras y a los conflictos generados en Alcaraz por la aplicación de las ordenanzas de montes de 1748.⁴⁹

Al transporte por flotación estudiado por De la Cruz, Araque e Idañez se añaden otros artículos que hacen alusión al periodo inmediatamente anterior al de la creación de la Provincia Marítima de Segura. Es el caso de “La madera de Segura en el Arte” de Pedro Galera Andreu⁵⁰; “La encomienda de Segura de la Sierra en 1725” de Mercado Egea⁵¹. También “Úbeda, la madera de la sierra de Segura y los ríos Guadalquivir y Guadalimar⁵² de Ginés Torres Navarrete que, junto a una referencia en el libro *La Úbeda de Vandelvira*, de Arsenio Moreno Mendoza⁵³ aluden al desconocido monopolio de familias ubetenses en el tráfico de maderas de Segura durante las primeras décadas del siglo XVIII. Un tema al que se acerca Juan Gabriel Barranco Delgado en el inédito “Madereros de Úbeda, un oficio desconocido” y en “Noticias sobre linajes ubetenses relacionados con la industria maderera (siglos XVI-XVIII),”⁵⁴ trabajo para el que empleó documentación inédita propiedad de la familia Orozco, también de Úbeda.

Al transporte fluvial se une el de carretería que fue descrito por Modesto Vígueras González, ingeniero de caminos que en 2002 publicó *El transporte de madera por*

48 IDAÑEZ DE AGUILAR, F. Contribución al conocimiento de Albacete como Provincia Marítima. En: *Al-Basit* 2001, p. 27

49 GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco García. *Familia, propiedad y reproducción social en el Antiguo Régimen: la comarca de la Sierra de Alcaraz en el siglo XVIII*. Alcaraz: Univ de Castilla La Mancha, 1995

50 GALERA ADREU, P. La madera de Segura en el Arte. En: *revista Bujaraiza*, n.º 2

51 MERCADO EGEA. La encomienda de Segura de la Sierra en 1725. En: *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, N.º 146, pp. 65-81

52 TORRES NAVARRETE, G. Úbeda, la madera de la sierra de Segura y los ríos Guadalquivir y Guadalimar. En: *revista Ibiut*. N.º105, pp. 22-23

53 MORENO MENDOZA, A.: *La Úbeda de Vandelvira*. Sevilla, Fundación José Manuel Lara, 2005, p. 47

54 BARRANCO DELGADO, J.M. Noticias sobre linajes ubetenses relacionados con la industria maderera (siglos XVI-XVIII). En: *ELUCIDARIO. Seminario Bio-bibliográfico Manuel Caballero Venzalá* N.º 8 (Septiembre 2009). pp. 195- 215

flotación y carretería, desde los bosques de Sierra Segura hasta Sevilla y los arsenales de la Carraca (Cádiz) y Cartagena durante los siglos XVIII y XIX (1734-1833). Un libro editado por el Ente de Puertos del Estado, perteneciente al Ministerio de Fomento, que no aporta novedades sobre nuestro tema puesto que vuelve a emplear como fuente casi exclusiva al Expediente de 1811 y la obra de Emilio de la Cruz. El autor, además, induce al lector a algunos errores al afirmar que el transporte desde la capital hispalense se hacía habitualmente por carretera hasta el arsenal de La Carraca (...) *aunque alguna vez llegaron las flotaciones hasta Sanlúcar de Barrameda y desde allí en barcos se condujo al arsenal*.⁵⁵ De esta manera ignora que el traslado habitual se materializó mediante el empleo de tartanas que desde Sevilla navegaron por el Guadalquivir hasta llegar al mar y de ahí a La Carraca. No obstante cabe destacar en el libro de Vigueras, el análisis del medio físico, la descripción del proceso de conducción fluvial y terrestre, la explicación de los usos de la madera y la reproducción de interesantes láminas y mapas de la época.

Curiosamente Modesto Vigueras huye de la polémica clásica que la historiografía ha ofrecido sobre los abusos de la Marina y el enfrentamiento del Estado con los vecinos del entorno. También lo hace de otro debate que desde mediados de la década de los ochenta viene produciéndose, esta vez, en relación con la hipotética desaparición del bosque mediterráneo de encinas y quejigos en beneficio del pinar. Todo parte del análisis de la visitas de 1751 y 1790 que fueron registradas por el doctor Erich Bauer Manderscheid, en su clásico *Los Montes de España en la Historia*, publicado en 1980 por el Ministerio de Agricultura.⁵⁶ Una obra de altura aunque discutida pues está siendo objeto de revisión⁵⁷ pero que, no obstante, ha servido de fuente para que autores como Francisco Valle Tendero analizaran sus datos llegando a la conclusión de que la Marina fue la causante de la desaparición de los robledales y encinares y su sustitución por coníferas⁵⁸. Una afirmación que no convence a otros estudiosos como Rufino y José Miguel Nieto Ojeda quienes desconfían del método empleado para

55 VIGUERAS GONZÁLEZ, M. *El transporte de madera por flotación y carretería, desde los bosques de Sierra Segura hasta Sevilla y los arsenales de la Carraca (Cádiz) y Cartagena durante los siglos XVIII y XIX (1734-1833)*. Madrid: Ente de Puertos del Estado, 2002. p. 51.

56 BAUER, E. *Los Montes de España en la Historia*, Madrid: Ministerio de Agricultura, 1980, pp. 126-127

57 ARAQUE JIMÉNEZ, E. *Los montes públicos en la Sierra de Segura. Siglos XIX y XX*. Granada, Publicaciones del Instituto de Desarrollo Regional. Universidad de Granada, 1990, p. 7

58 VALLE TENDERO, F., GÓMEZ MERCADO, F., MOTA POVEDA, J.F. y DÍAZ DE LA GUARDIA, C. *Parque Natural de Cazorla, Segura y las Villas. Guía Botánico-Ecológica*. Paracuellos del Jarama: Ed. Rueda, 1989, pp. 18-19

contar los árboles durante aquellas visitas, un detalle que ya aparecía en el Expediente de 1811. Estos autores, además, incluyen a la cabaña ganadera como elemento perturbador de las comunidades vegetales,⁵⁹ insisten en la calidad del pino frente a la madera del roble andaluz y discuten el sacrificio de los encinares en beneficio del pinar, argumentos a los que también se suma Juan Carlos López Almansa en “Aprovechamientos forestales y evolución de la vegetación en el macizo del Segura”⁶⁰. Sin hacer referencia directa a la Provincia Marítima de Segura, debemos hacer una obligada alusión a la problemática de la conservación del bosque durante el siglo XVIII, un argumento y un periodo que forman parte de nuestra investigación. Para ello debemos acudir a la historiografía económica que suele mostrar su acuerdo en que a lo largo del setecientos se produjo un sensible deterioro de la riqueza forestal a causa del incremento de la superficie agrícola cultivada, la pervivencia de arcaicos sistemas de cultivo como la agricultura de rozas y el aumento de la demanda de madera para el consumo doméstico, para las ferrerías y por supuesto para la industria naval. En este sentido a nivel global destaca la monumental obra de Clarence J Glacken, *Traces on the Rhodian Shore*,⁶¹ donde el geógrafo norteamericano examina las diferentes concepciones en torno a la naturaleza hasta el siglo de las luces. Glacken destaca la importancia de los trabajos de naturalistas contemporáneos como Buffon,⁶² uno de los pioneros en el estudio y consideración de la acción del ser humano sobre el medio natural aunque no fue el único puesto que hubo otros estudios simultáneos en el tiempo y en el mismo sentido, como los del abate italiano Ferdinando Galiani en su libro *Della moneta*⁶³ o Thomas Malthus, mucho más conocido, quien en su obra *Essay on the Principle of Population* expresaba gran alarma ante el desequilibrio entre el crecimiento de la población humana y las disponibilidades de recursos naturales.⁶⁴ En

59 NIETO OJEDA, R y J.M. *La guía de flora y fauna del Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas*. Cazorla: Ed. R. Nieto, 2004, pp. 40-41; de NIETO OJEDA, R. ver también *El aprovechamiento maderero en las Sierras del Parque Natural de Cazorla, Segura y las Villas*. Cazorla: Departamento Territorial Alto Guadalquivir de la FSP-UGT, 1998

60 LÓPEZ ALMANSA, J.C. Aprovechamientos forestales y evolución de la vegetación en el macizo del Segura”. *Cuadernos de la S.E.C.F.*, N° 8, septiembre 1999

61 GLACKEN, C. J. *Traces on the Rhodian shore: Nature and culture in Western thought from ancient times to the end of the eighteenth century*. Berkeley and Los Angeles: Univ of California Press, 1967

62 DE BUFFON, G.L.L.C. *Historia natural: general y particular*. Madrid: Imprenta de D. Vicente Frossart y compañía, 1844

63 GALIANI, F. *Della moneta libri cinque. Edizione seconda*. Napoli: Nella Stamperia Simoniana, 1780

64 MALTHUS, Thomas Robert. *An essay on the principle of population, as it affects the future improvement of society*. Washintong City: Roger Chew Weightman, 1809

el caso español, durante el mismo periodo aparece la obra de Guillermo Bowles⁶⁵ que junto a la de Antonio Ponz⁶⁶ testimonian un claro interés por el estado ruinoso de los bosques españoles denotando una clara posición conservacionista. Un hecho que es estudiado por Luis Urteaga en su obra *La Tierra esquilmada*,⁶⁷ publicada en 1987, donde el autor se acerca a las doctrinas conservacionistas que surgieron en España durante la época de la Ilustración, analizando algunos aspectos del impacto ambiental del periodo como la deforestación o la preocupación que mostraron algunos ilustrados por el deterioro del medio natural y su creencia en la necesidad de una explotación equilibrada de los recursos naturales.

En 1991 la Fundación Fondo de Cultura Sevillana publicaba *La Real Fábrica de Tabacos. Arquitectura, territorio y ciudad en la Sevilla del siglo XVIII*, obra de José Morales Sánchez.⁶⁸ Este extenso estudio se une a los trabajos de Merino Navarro o Aranda y Antón que, no teniendo como objeto la Provincia Marítima de Segura, la incluyen dentro de un contexto global en el capítulo del aprovisionamiento de materias primas, en este caso para la construcción del colosal edificio sevillano. En su estudio, Morales aporta interesantes datos procedentes del Archivo General de Indias en torno al descubrimiento de los montes de Segura y el empleo de su madera para la edificación de la Real Fábrica. Con este mismo enfoque, en 1992, Editorial Naval publicaba *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, un interesante trabajo de María Teresa Pérez-Crespo Muñoz que estudia la construcción y el funcionamiento de las diferentes actividades del arsenal como la maestranza, los diques, muelles, gradas, fábricas, almacenes, etc. analizando muchos de los problemas que se sucedieron en torno a la edificación del complejo fabril así como de los relacionados con la construcción naval. En el capítulo dedicado a las maderas, Pérez-Crespo incluye a los Montes de Segura dentro de las regiones de aprovisionamiento de materia prima, explicando las dificultades en el traslado de las maderas al arsenal levantino, empleando como novedad documentos del Archivo Naval del Arsenal de Cartagena.⁶⁹

65 BOWLES, G. *Introducción a la historia natural y a la geografía física de España*. Madrid: Imprenta Ibarra, 2ª edición, 1782

66 PONZ, A. *Viage de España, en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignas de saberse, que hay en ella, Viuda de Ibarra, (1772-1794)*, Madrid: 18 tomos, Edicions facsimil, Ediciones Atlas, 1972

67 URTEAGA, L. *La Tierra Esquilmada. Las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII*. Madrid: Serbal/CSIC, 1987

68 MORALES SÁNCHEZ, J. *La Real Fábrica de Tabacos. Arquitectura, territorio y ciudad en la Sevilla del siglo XVIII*. Jerez: Fundación Fondo de Cultura Sevillana, 1991

69 PÉREZ CRESPO MUÑOZ, M.T. *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editorial Naval, 1992. pp. 117, 120-122, 124-127

Además de Cartagena, como venimos señalando, el otro destino al que se dirigieron las maderas de las Sierras de Segura fue el Arsenal de La Carraca al que José Quintero González le ha dedicado gran parte de su producción investigadora, tal y como ya hemos referenciado. De entre todas y para nuestro tema destaca *La Carraca, el primer arsenal ilustrado español, 1717-1776* publicado en Madrid por el Ministerio de Defensa en el año 2005.⁷⁰ Se trata de una adaptación de la tesis doctoral que el autor defendió en 2002 por la que, además, fue galardonado con el Premio “Virgen del Carmen” del mismo año. Constituye un estudio íntegro y voluminoso de la historia del arsenal de La Carraca desde su fundación hasta el año 1776, fecha que pone fin al trabajo y motivo por el que creemos que no se trata de una obra definitiva pues se echa en falta las últimas décadas del siglo XVIII y al menos las primeras del XIX donde la actividad del arsenal del sur fue intensa y a veces decisiva. En cuanto a nuestro tema, cabe destacar que Quintero sigue la línea de investigación de los historiadores que integran la Provincia Marítima de Segura dentro del capítulo de los pertrechos navales y las regiones de abastecimiento, empleando para su análisis y estudio las fuentes documentales procedentes del Archivo General de Simancas, que destacan entre el resto. El autor dedica un epígrafe completo a las maderas de Segura, a las dificultades de su abastecimiento y, como no, al conflicto de competencias entre los organismos estatales y las justicias locales. Como novedad Quintero también se acerca al método del carenado y al empleo de maderas de Segura en esta técnica de mantenimiento y reparación de naves, hecho que hasta el momento de la aparición de su obra, había pasado sistemáticamente inadvertido por la mayoría de historiadores. Igualmente recuerda que, al margen de la madera, hubo otros géneros como los betunes que también fueron extraídos de los montes de Segura como materia prima para la construcción naval.

En el año 2006 encontramos algunas referencias a nuestro tema en el artículo de Antonio Gil de Olzina “Importancia y desaparición de un uso tradicional del agua: la flotación de maderas.”⁷¹ Al año siguiente Sergio Rodríguez Tauste publicaba “La Provincia Marítima de Segura de la Sierra”⁷², y un interesante artículo titulado “La Visita

70 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *La Carraca, el primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid: Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004

71 GIL DE OLZINA, A. Importancia y desaparición de un uso tradicional del agua: la flotación de maderas. En: *Revista Eria*, N.º 69, pp. 57-74

72 RODRÍGUEZ TAUSTE, S. La Provincia Marítima de Segura de la Sierra. En: *Tierras de Jaén*, 2006, pp. 49-50

a la Provincia Marítima de Segura de Don Francisco de Bruna(1764)⁷³ donde transcribía y analizaba un documento procedente del Archivo General de Simancas que ofrece el interesante testimonio de la visita realizada por el superintendente del Real Negociado de Maderas de Segura en Sevilla, Don Francisco de Bruna, preocupado por los continuos incendios que habían asolado la Sierra de Segura durante 1763. Su objetivo era realizar un informe para el marqués de Esquilache a fin conocer la situación real de la Sierra de Segura y comprender los motivos que llevaron a la situación de crisis que culminó en los incendios del año inmediatamente anterior. En el artículo, Rodríguez Tauste ofrece una visión de conjunto sobre la Provincia Marítima de Segura de la Sierra durante la segunda mitad del siglo XVIII. A los datos geográficos se suma lo aportado por Francisco de Bruna en su contacto con las instituciones de las diferentes administraciones existentes en la Sierra en el año 1764, lo que hace aún más importante esta pieza.

Al año siguiente Rodríguez Tauste publicó “La Provincia Marítima de Segura de la Sierra durante el primer Tercio del siglo XIX” donde analizaba los continuos cambios que se produjeron en el ochocientos que afectaron a la Provincia Marítima de Segura de la Sierra que vio en pocos años cómo se suprimió y restableció la jurisdicción de la Marina sobre sus montes en varias ocasiones⁷⁴.

Desde una perspectiva totalmente distinta, en 2008 Eduardo Rodríguez Trobajo publicó un interesante artículo⁷⁵ donde realizó un recorrido a través del ciclo constructivo de las maderas de pino silvestre (*Pinus sylvestris* L.) y pino laricio (*Pinus nigra* Arn.) en el ámbito de la carpintería medieval de Castilla y Andalucía. Criterios para diferenciar especies, datación dendrocronológica u origen geográfico del material, son objeto de estudio de este autor que identifica las maderas de Segura como materia prima para la construcción de edificios medievales tales como la Alhambra de Granada o la Mezquita de Córdoba.

En el año 2009 se publicaba la primera edición de *De Segura a Trafalgar*, de Vicente

73 RODRÍGUEZ TAUSTE, S. La Visita a la Provincia Marítima de Segura de Don Francisco de Bruna(1764). En: *Alonso Cano. Revista Andaluza de Arte*. Nº 14/3º trimestre 4º año. 2007

74 RODRÍGUEZ TAUSTE, S. La Provincia Marítima de Segura de la Sierra durante el primer Tercio del siglo XIX. En: *Alonso Cano. Revista andaluza de Arte*, nº 15, tercer trimestre 2007. El autor ya se había acercado a este periodo en la Sierra de Segura en otro artículo anterior publicado en la misma revista bajo el título “La Sierra de Segura en el contexto de la Guerra de la Independencia” *Alonso Cano. Revista andaluza de Arte*, nº 11, tercer trimestre 2006

75 RODRÍGUEZ TROBAJO, E. Procedencia y uso de madera de pino silvestre y pino laricio en edificios históricos de Castilla y Andalucía. En: *Arqueología de la Arquitectura*, 5, Madrid-Vitoria: enero-diciembre 2008, pp.. 33-53

Ruiz García.⁷⁶ En este ensayo divulgativo, la Provincia Marítima de Segura aparece dentro del contexto de la España del Antiguo Régimen y del proyecto que fue la Marina de la Ilustración, de una política ambiciosa que dio resultados extraordinarios, que garantizó las comunicaciones con la América española, que mantuvo la posición militar hispana en el Atlántico, que facilitó un extraordinario desarrollo de la investigación científica en España y que fracasó estrepitosamente en Trafalgar, combate donde el autor demuestra que las maderas de Segura también estuvieron presentes. Ruiz García también estudia el medio físico y humano de los bosques de Segura y los resultados de la imposición de la jurisdicción de Marina, explicando la interrelación de conflictos entre el Negociado de Maderas, La Marina y los habitantes del país, repartiendo por primera vez entre estos tres actores las responsabilidades en torno a la tan discutida destrucción de los montes. Como todos los investigadores que se han acercado al tema, el autor ha tomado como referencia el Expediente de 1811 pero al igual que otros muchos historiadores también ha contado con una nutrida documentación procedente del Archivo General de Simancas, del Archivo de Indias de Sevilla y del Archivo Naval del Arsenal de Cartagena. Sobre el tema volvió a hacer referencia en *Los Arsenales del Rey* trabajo donde el autor pone como ejemplo a la Provincia Marítima de Segura como región abastecedora de madera comparándola y relacionándola con otros lugares suministradores de materia prima como Cuba.⁷⁷

En el año 2009 la Fundación Patrimonio Sierra de Segura editaba la *Guía del espacio temático Orcera, Provincia Marítima*, muy útil para comprender el centro de interpretación que sobre la Provincia Marítima se instaló en dependencias del ayuntamiento de este municipio segureño. La guía reproduce textos e imágenes que resumen la historia de la presencia de la Marina en estas tierras. Se trata de una síntesis acertada de lo visto por la mayoría de los investigadores que acerca al turista a este periodo histórico. No obstante el museo, que ha día de hoy se encuentra cerrado y con evidentes signos de deterioro, expone algunos objetos que llaman

76 RUIZ GARCÍA, V. *De Segura a Trafalgar*. Úbeda: El Olivo editorial, 2009. La segunda edición fue publicada en el año 2010 con prólogo de Jesús Maeso de la Torre. Sobre el tema Ruiz García ya había hecho referencias en dos obras divulgativas como son *El árbol de Segura, una aventura al pasado*, TVU, 2006, documental audiovisual del que es coautor y director; y *“El árbol que quiso ser trinquete. La historia de los árboles que sirvieron a la Real Armada en el siglo XVIII”* trabajo dirigido y elaborado en colaboración con sus alumnos del IES Francisco de los Cobos de Úbeda (Jaén) por el que recibió el Premio “Virgen del Carmen” en 2008 otorgado por la Armada Española en su modalidad “Juventud marinera.”

77 RUIZ GARCÍA, V. *Los Arsenales del Rey (1750-1820). La Revolución Industrial que pudo haber sido*. Valladolid: Glyphos Publicaciones, 2017

negativamente su atención, de entre los que destaca la sección de un buque, que se aleja bastante de la realidad de las embarcaciones del siglo XVIII, en donde supuestamente la madera de Segura debió estar presente.

También en 2009, la Doctora María Amparo López de Arandía publicaba el artículo “El Mar interior: la Provincia Marítima de Segura de la Sierra”⁷⁸ donde la autora analizaba lo que supuso la constitución del Real Negociado, el establecimiento de la Provincia Marítima, los efectos de la explotación de la madera, los intereses contrapuestos de los entes públicos responsables y los conflictos entre la Alta Administración y las sociedades locales. Para ello López de Arandía utilizó, además de la bibliografía clásica sobre el tema, el conocido legajo 576 de la Secretaría de Marina del Archivo General de Simancas que tanto empleó Emilio de la Cruz Aguilar.

Al año siguiente María Amparo López de Arandía participó en el Seminario “Gestión de los montes, explotación de los recursos madereros y desarrollo local en la provincia de Jaén” coordinado por los profesores Eduardo Araque Jiménez y Egidio Moya García que se celebró en la Universidad de Jaén en octubre de 2010 cuyas conclusiones serían publicadas en 2012 bajo el título *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (siglos XVIII-XX)* donde se inscribe el trabajo de López de Arandía “Maderas del rey. Aprovechamientos madereros en la Provincia Marítima de Segura de la Sierra” donde completa el trabajo anterior con más fuentes procedentes del Archivo General de Simancas, del Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán” del Viso del Marqués y con unos interesantes cuadros anexos sobre pinadas y distribución de arbolado, acompañados de la transcripción de algunas fuentes primarias. La autora, en este artículo, concluye comparando las cifras de explotación maderera por parte de la Secretaría de Marina con los datos de las conducciones, mucho más numerosas, acometidas entre los siglos XIX y XX llegando a la conclusión de que el volumen aprovechado por la primera institución fue notablemente menor aunque más selectivo.⁷⁹

En este mismo seminario y por lo tanto en la misma publicación, también aparece el artículo de Sergio Rodríguez Tauste “La Provincia Marítima de Segura. Siglos XVIII-

78 LÓPEZ DE ARANDÍA, M.A. El Mar interior: la Provincia Marítima de Segura de la Sierra. En: DUBERT, I. Y SOBRADO CORREA, H. (eds.): *El mar en los siglos modernos*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia. Vol. I, 2009, pp. 437-450.

79 LÓPEZ ARANDÍA, M.A. Maderas del rey. Aprovechamientos madereros en la Provincia Marítima de Segura de la Sierra. En: ARAQUE JIMÉNEZ, (coord.): *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (ss. XIII-XX)*, Jaén: Universidad de Jaén, 2012. pp. 13-78

XIX.” Un trabajo que comienza con un necesario pero, creemos que incompleto, recorrido historiográfico de nuestro tema que da paso a un acertado análisis cronológico de la Provincia Marítima de Segura a través de sus distintos ministerios. El autor incluye interesantes anexos y sobre todo novedosas fuentes documentales como las del Archivo Municipal de Orcera que completan la historia de la Provincia Marítima durante el siglo XIX, periodo más desconocido y menos estudiado. Rodríguez Tauste concluye el artículo dudando de la importancia que tuvo la madera de Segura en la construcción naval, no así en la construcción civil donde señala que hay numerosas muestras de su empleo a lo largo del valle del Guadalquivir.⁸⁰

Junto a ambos artículos, integran también esta publicación “Monte de Navahonda, Evolución de su ordenación y sus recursos madereros (1884-2010)”, de Valentín Badillo Valle, Antonio Tortosa Lagares, Raquel Sainz Luque y Eva María Sotomayor Palma,⁸¹ al que se suma “Aprovechamientos Forestales y Biodiversidad en las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas” de Rufino Nieto Ojeda.⁸² Aunque ninguno de los dos artículos trata directamente sobre la Provincia Marítima de Segura, ambos hacen alusión a ella.

En 2012 la Revista General de Marina publicó “La Provincia Marítima de Segura. Una dependencia de la Armada en el interior” del ingeniero agrónomo Juan Miguel Montijano Fuentes.⁸³ Un artículo que describe el origen, creación de la Provincia Marítima así como las operaciones de transporte de maderas. El artículo no aporta novedades al conocimiento de nuestro tema aunque explora la visión que sobre el particular ofrece la Marina, subrayando la contribución que ésta propició a la moderna silvicultura. Además el autor olvida los conflictos y los efectos sociales del establecimiento de la Provincia Marítima a pesar de contar con fuentes como “Visita a la Provincia Marítima de Segura de la Sierra de Don Francisco de Bruna (1764)” recopilado por Rodríguez Tauste donde, recordemos, se ofrece un clarificador ejemplo

80 RODRÍGUEZ TAUSTE, S. La Provincia Marítima de Segura de la Sierra. Siglos XVIII-XIX. En: ARAQUE JIMÉNEZ, (coord.): *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (ss. XIII-XX)*, Jaén: Universidad de Jaén, 2012. pp. 79-123

81 BADILLO VALLE, V., TORTOSA LAGARES, A., SAINZ LUQUE, R. y SOTOMAYOR, E.V. PALMA. Monte de Navahonda, Evolución de su ordenación y sus recursos madereros (1884-2010). En: *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (ss. XIII-XX)*, Jaén: Universidad de Jaén, 2012. pp

82 NIETO OJEDA, R. Aprovechamientos Forestales y Biodiversidad en las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas. En: ARAQUE JIMÉNEZ, (coord.): *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (ss. XIII-XX)*, Jaén: Universidad de Jaén, 2012. pp

83 MONTIJANO FUENTES, J.M. La Provincia Marítima de Segura. Una dependencia de la Armada en el interior. En *Revista General de Marina*, 2012, p. 833

de la conflictividad entre organismos estatales y municipales.

Por último, quisiéramos finalizar este recorrido historiográfico con la reciente referencia que hace Alfredo José Martínez López en “La elaboración de la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII” publicado en 2014 en el *Anuario de Estudios Americanos*.⁸⁴ Un estudio que queda mucho más desarrollado en *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748)*, tesis doctoral del mismo autor donde profundiza sobre el papel de las Superintendencias de Montes y Plantíos, instituciones creadas con el fin de regular la gestión y explotación de los bosques para el surtimiento de los astilleros y arsenales de Marina durante los siglos XVI, XVII y XVIII. En la obra describe las necesidades madereras de los astilleros y arsenales frente a las de las poblaciones locales lo que dio origen a conflictos jurisdiccionales sobre los recursos silvícolas. En esta monografía también hay sitio para los montes de Segura que se integran en el capítulo dedicado al reconocimiento y los sondeos que desde el sur peninsular se practicaron hacia el resto de la península, lo que da pie al profesor Martínez González para describir la entrada en escena de los montes de Segura como región abastecedora de madera para la Armada.⁸⁵

Y así, con éste y con todos los anteriores trabajos y autores citados rendimos cuentas sobre lo publicado hasta el día de hoy en torno a la Provincia Marítima de Segura. Con esta revisión bibliográfica podemos llegar a la conclusión de que, con mayor o menor rigor, todos los trabajos se han acercado al origen, establecimiento y administración por parte de los ministerios de Hacienda y Marina de los montes de Segura, si bien la mayoría de ellos lo han hecho desde una posición crítica acerca del papel ejercido por la Marina en estos bosques. También deducimos que la historiografía a prestado interés a determinados aspectos sociales, económicos y medioambientales pero casi siempre desde una óptica interna, poniendo el foco en el área de estudio sin llegar más allá del contexto histórico-político de la España del Antiguo Régimen. Creemos por tanto que es necesario profundizar y aclarar asuntos como el descubrimiento de los bosques de Segura y su vinculación inicial a los arsenales de Marina, las distintas

84 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. La elaboración de la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII. En: *Anuario de Estudios Americanos*, 71,2, julio-diciembre 2014

85 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748). Derecho y política forestal para las armadas en la Edad Moderna*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2015

polémicas suscitadas en torno a la presencia de la Armada en la región y sobre todo cubrir el vacío historiográfico en relación con el destino de las maderas de Segura y su empleo en la construcción naval con el fin de descubrir su proyección y su verdadera importancia en el contexto de la Marina Española del siglo XVIII y XIX. Por todo ello, una vez recogido el fruto de las investigaciones de otros historiadores, con la ayuda de nuevas fuentes documentales y con la revisión de las ya analizadas hasta ahora, estamos en condiciones de ofrecer una propuesta rigurosa y científica para renovar, explicar, aclarar discusiones, explorar nuevas líneas de investigación o, al menos, contribuir al mejor conocimiento de lo que fueron los Montes de Segura y su Provincia Marítima durante el siglo XVIII y las primeras décadas del siglo XIX.

4.- FUENTES Y METODOLOGÍA

Como ya hemos señalado Juan Sanz y Barutell, teniente de navío separado del servicio y archivero de la secretaría de Estado de Marina desde 1809, fue el encargado, a instancia del entonces Director General de la Armada Don José de Mazarrero, de elaborar y redactar, a partir de los expedientes que hallase, la *Memoria sobre la situación geográfica y extensión de la provincia de Segura de la Sierra, con los pueblos y ríos que comprende, y utilidad, gobierno y administración de sus montes*, que formaría parte del *Expediente sobre el régimen y administración de los montes de Segura* de 1811. Para ello Sanz y Barutell contaba con una dilatada experiencia como recopilador de documentos y con la extensa colección de fondos que componían la antigua Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina. Unos documentos que ingresaron en 1826 en el Archivo General de Simancas, un año más tarde de que se publicara la segunda edición del citado *Expediente* y cuatro después del fallecimiento del propio Sans de Barutell.

En la actualidad todos estos fondos custodiados en Simancas forman la Sección Secretaría de Marina con un total de 749 legajos y 75 libros lo que hace un conjunto de 824 unidades, numeradas correlativamente, clasificadas en 29 grupos o series que suelen comenzar en 1720 y terminar en 1783. Dentro de este fondo de Marina, —de legajos de un tamaño con frecuencia desmesurado pero bien ordenados e identificados con cartelas originales hechas con gran esmero—, son de obligada consulta para la investigación de nuestro tema, la sección de Montes y sus incidencias. En total 28 legajos que hacen referencia a nombramientos y comisiones de personal (celadores, visitadores, escribanos, delineantes) y sobre todo los legajos separados para los montes de Segura y Alcaraz (1770-1783). Este fondo ha sido el más utilizado por los investigadores que se han interesado por la Provincia Marítima de Segura. Mucho más empleado que la sección de Arsenales que a menudo a pasado inadvertida y que, sin embargo, ofrece una interesante información sobre el destino de las maderas de Segura. Nos interesan para esta sección las unidades comprendidas entre 1733 hasta 1783, alrededor de medio centenar de legajos que nos informan sobre construcción de buques, carenas y recorridas, edificación de arsenales, diques,

auxilios a embarcaciones, acopios, etc., donde a veces nos podemos encontrar gruesos expedientes bajo el título maderas de Segura de la Sierra o Maderas de Segura y Alcaraz.

Además de la documentación de la Secretaría de Marina, el Archivo General de Simancas cuenta con los fondos de la Secretaría de Hacienda donde podemos hallar entre sus más de seiscientos legajos, dos relacionados con el Negociado de Maderas de Segura, concretamente el 849 y el 850. En ellos, además de hallar datos sobre el empleo de las maderas de Segura en obras civiles, también encontramos información relacionada con la Marina, el principal cliente del Negociado hasta 1748. Además nos ofrece información sobre la, a menudo, difícil relación entre este organismo, dependiente del ministerio de Hacienda, y la Armada.

El Archivo General de Simancas es un archivo estatal y como tal aunque ofrece fácil accesibilidad para la consulta de sus fondos, impone unos condicionantes limitados a la hora de reproducir los documentos teniendo que solicitarlos y abonar los gastos de su reproducción. Unas condiciones que no impone el Archivo General de Marina, instalado en el Palacio de Don Álvaro de Bazán en el Viso del Marqués (Ciudad Real). Un centro de documentación que al igual que Simancas se encuentra en una pequeña población en mitad de La Mancha, hecho que ha sido criticado pues se le ha achacado su alejamiento y difícil comunicación con los habituales centros estratégicos. Unas críticas que no compartimos pues a nuestro juicio goza de una excelente ubicación muy cerca de la A4 y de las línea del AVE Córdoba-Madrid y además, a una hora de camino de nuestra residencia. No obstante su cierre durante un año a los investigadores nos ha causado algunos problemas que finalmente hemos podido superar.

El Archivo General de Marina, dependiente del Ministerio de Defensa, custodia los legajos llegados de la Secretaría de Marina desde 1784 siguiendo la ordenación vista en Simancas. Así podemos continuar nuestra labor de manera ordenada revisando la sección de Arsenales donde, entre sus 762 legajos, encontraremos información referente a la construcción y carena de los buques, diques y almacenes, así como a la habilitación de los mismos para expediciones diversas. Destacan por su interés los diez primeros legajos de la subsección de "Generalidad", dos legajos de "Registros de Todas las Zonas," que nos adelantan algunos datos a modo de resumen y, sobre todo

“Maderas” donde encontramos referencias a la Provincia Marítima de Segura entre sus 21 legajos correspondientes a los años comprendidos entre 1761 a 1805 donde las maderas de Segura suelen formar expedientes junto con las de Andalucía, compartiendo el espacio del legajo con las de Irati, Cataluña, Asturias, Burgos, Santander e incluso Marruecos.⁸⁶ A veces los títulos de expedientes pueden incitar a la confusión puesto que están encabezados con los términos “Maderas de Andalucía y Segura de la Sierra” descubriendo, una vez analizado su contenido, que no hay referencia alguna a los montes de la región de nuestro estudio, hallando solo información sobre maderas de Sevilla, Huelva y Cádiz.

Existe abundante documentación complementaria en el Archivo Naval de Madrid, ubicado en el Cuartel General de la Armada, también dependiente del Ministerio de Defensa, donde se custodia un amplio fondo documental compuesto por numerosos manuscritos de los siglos XVIII y XIX, fruto de las transcripciones ofrecidas por los oficiales de la Armada que fueron comisionados para la misión de edificar una historia naval de España. Entre esta documentación hay referencias tanto a la edificación de los arsenales como a la construcción naval propiamente dicha (Colección Sanz de Barutell, Colección Vargas Ponce, etc.) donde hallamos referencias a nuestro tema en algunos manuscritos de la secciones de Montes y Maderas, además de alguna documentación cartográfica de notable importancia. Al igual que el Archivo General de Marina, el Naval de Madrid ofrece fácil accesibilidad a sus fondos, tanto para su consulta como para su reproducción pues se pueden hacer fotografías a los documentos sin limitación de número y de manera gratuita.

Hubiera sido muy interesante para nuestro tema el haber contado con el fondo del Departamento Marítimo de Cádiz pero desgraciadamente, como hemos señalado, en 1976 un incendio asoló el Archivo de San Fernando donde se custodiaba dicha información. Afortunadamente no ocurre lo mismo con el Departamento de Cartagena. En su archivo, instalado en el interior del complejo naval, se conservan interesantes datos en torno a los montes de Segura y su relación con la Marina, tal y como se desprende de la información que contienen las secciones de Reales Órdenes y los Libros de Acuerdos de la Junta Económica. La primera sección abarca desde 1726 y contiene todas las disposiciones promulgadas como Departamento Marítimo. La segunda es la más interesante pues incluye una ingente cantidad de temas con una

86 AGMAB, Arsenales, leg. 3830

cronología que se inicia en 1772 y cuyo contenido es difícil de sintetizar aunque se encuentran numerosas referencias a las maderas de Segura. Junto a esta sección merecen interés algunos papeles sobre comisionados y comisiones para abastecimiento de maderas. Asimismo, también es importante investigar el tema en la serie denominada “Correspondencia con el exterior” en la que existe alguna documentación administrativa y de cuenta y razón entre la “Contaduría Principal del Departamento Marítimo de Cartagena” y el Ministro de Montes de Segura de la Sierra, desde 1769. La ingente cantidad de documentación que custodia este archivo así como su dispersión hacen difícil la investigación en aquel centro. Una dificultad que, no obstante, queda paliada por el brillante asesoramiento de su personal técnico.

Fuera de los archivos históricos de la Marina y volviendo a los de carácter estatal es necesario detenerse al concurrido Archivo General de Indias, concretamente a los fondos de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla donde podemos hallar interesante documentación en torno a los primeros años de edificación de la Real manufactura sevillana y su relación con el descubrimiento y bondad de los bosques de Segura y sus maderas que fueron empleadas en su construcción. También hallamos información en torno a las primeras “pinadas” y a la creación del Real Negociado de Maderas de Sevilla. Todo en un par de legajos de las 3124 cajas y 1487 libros que componen el conjunto de los fondos de esta sección que suponen una fuente de información única para el conocimiento de la historia del tabaco en nuestro país y, en especial, de su aspecto industrial. Un hecho que a priori no parece tener relación con nuestro tema pero que, no obstante, nos puede desvelar algunas incógnitas sobre el origen de la Provincia Marítima de Segura donde la historiografía clásica no ha llegado.

En la comarca de nuestro estudio, la falta de fondos documentales ha contribuido a ofrecer una imagen de la Provincia Marítima bastante limitada ya que no se han conservado para este periodo el archivo de Segura de la Sierra, salvo alguna documentación en su archivo parroquial. Nos consta que el Archivo de Villaverde del Guadalimar custodia un legajo con documentación del siglo XVIII donde aparece una copia de una instancia al rey para obtener permiso para roturar tierras, asunto prohibido por la ordenanza de montes que, además, descubrimos en otros documentos del Archivo General de Simancas. Sin embargo sí se conserva documentación en el Archivo Municipal de Orcera, el antiguo arrabal de Segura y sede

del juzgado de Marina, donde su documentación notarial y en concreto una docena de cajas, ocultan interesantes fuentes que nos puede servir para reconstruir sobre todo la parte correspondiente al siglo XIX, menos conocida y estudiada.

En el Archivo Histórico Provincial de Jaén se conserva un fondo de la Provincia Marítima de Segura. Una documentación que se trasladó a este archivo por vía de urgencia desde la Delegación Provincial de Agricultura donde se había hallado de manera casual debido a unas obras efectuadas en el Laboratorio de Sanidad Animal. Esta circunstancia y las prisas por evacuar la documentación, impidieron la realización de una transferencia regular, un hecho que, unido a la desorganización de los papeles, provocó que éstos llegaran en pésimas condiciones y sin ninguno de los controles necesarios. A pesar de todo, hoy se pueden consultar algunas noticias sobre el Negociado de Maderas y en general una interesante información sobre la Provincia Marítima de Segura, sobre todo expedientes de acusaciones a particulares en torno al incumplimiento de las ordenanzas así como alguna documentación referente a los últimos años de la Provincia Marítima ya en el siglo XIX.

Para concluir con esta relación o estado de las fuentes primarias sobre nuestro tema, señalaremos que existe alguna documentación sobre el mismo en otros centros como la Biblioteca Nacional de Madrid donde encontramos sobre todo algunos mapas y cartas cartográficas de interés como el de Espelius de 1765 donde se representan las provincias de Marina que componen el Departamento de Cádiz. También el Archivo Histórico Nacional donde hallamos algunos pleitos en las Secciones de Órdenes Militares y Consejos. Información parecida encontramos también en el Archivo de la Real Chancillería de Granada, en el Archivo Histórico Municipal de Úbeda y en el archivo particular de la familia Orozco residente en esta última localidad, aunque tan solo se trata de documentación aislada que no sigue ningún orden para su estudio pero que sin embargo completa la información de otras fuentes.

¿Fue importante, decisiva o anecdótica la contribución de los montes de Segura en la construcción naval de la Armada de la Ilustración? ¿fue la Marina causante de la devastación de los montes de Segura?

La respuesta a estas y otras preguntas nos ha servido para verificar y comprobar lo conocido en unos casos o para demostrar su falsabilidad en otros, huyendo en todo

caso de cualquier voluntarismo que se empeñe en demostrar a cualquier precio una teoría. No hemos querido silenciar documentos molestos pero sí solucionar mediante pruebas ciertos argumentos que ha planteado alguna historiografía. Por otro lado, además de contar los acontecimientos hemos querido interpretarlos y explicarlos después de haber puesto en práctica técnicas cualitativas de investigación que han contribuido en buscar, localizar y observar los documentos para descubrir las distintas etapas en la explotación forestal de los Montes de Segura, a valorar la trascendencia de sus maderas en la construcción naval, a identificar sus destinos, a enumerar y analizar los conflictos suscitados contra las autoridades de Marina y a aclarar la responsabilidad de esta institución en los efectos ecológicos durante y después de su gestión.

Junto al método cualitativo hemos empleado también técnicas cuantitativas para traducir los fenómenos en cifras con el fin de medir variables como el número de árboles seleccionados, la cantidad de piezas de cada pinada o las carenas y recorridas efectuadas en los arsenales durante cada etapa, para así dar respuesta a la localización del destino de las maderas valorando, de este modo, la importancia cuantitativa de los pinos de Segura en los navíos, fragatas y embarcaciones menores de la Armada Española del siglo XVIII y primeros años del XIX. Para ello hemos cruzado los datos que hemos ido obteniendo respecto a las solicitudes de madera efectuadas desde el arsenal, el número de piezas de las pinadas y a la cantidad de ellas almacenadas o depositadas en los caños de enriar, contrastando los resultados con la información obtenida sobre los trabajos de construcción, carenas y recorridas ejecutadas durante determinados periodos en los arsenales, teniendo en cuenta la presencia o ausencia de otras maderas, el empleo de las mismas en trabajos de edificación, el periodo de curación y la coyuntura bélica o pacífica del momento. Tras la comparación y el análisis de los datos hemos deducido el resultado, presentando una serie de cuadros donde se ofrece una relación de embarcaciones con las que se empleó, entre otras, la madera de Segura en su fábrica o en sus obras de mantenimiento. Esta metodología puede completarse con las aportación de otras ciencias auxiliares como la arqueología cuyo método nos ha sido de utilidad para el estudio de los restos de maderas que aun se conservan en algunos edificios que proceden de la explotación forestal de los bosques de Segura durante el siglo XVIII.

Pero antes de aplicar esta metodología hemos definido el periodo cronológico que debíamos estudiar que comprende los años 1733-1836, fechas del descubrimiento y extinción de la Provincia Marítima de Segura aunque nuestra investigación se centre sobre todo en el siglo XVIII y primeras décadas del XIX. Aun así nos extendemos algunos años más para explicar los antecedentes o la política naval del primer tercio del siglo XVIII llegando a alargarnos hasta el siglo XX para aproximarnos a la explotación forestal a partir de la segunda mitad del siglo XIX y hasta mediados de aquella centuria. Un hecho que nos ha servido como argumento comparativo para las conclusiones. Acotado el espacio temporal, en una primera fase, hemos empleado el método histórico delimitando el ámbito de la investigación, identificando las fuentes y formulando una serie de interrogantes. Una vez delimitados estos detalles hemos buscado la información a través de fuentes secundarias como monografías, artículos en revistas especializadas y los libros y trabajos de investigación que hemos comentado en el epígrafe anterior y de los que volveremos a dar cuenta resumidamente en la bibliografía.

En cuanto a la documentación primaria, como hemos visto, se encuentra dispersa debido a la existencia de distintos archivos inconexos entre sí y alejados geográficamente, con el inconveniente de que tan solo una mínima parte de los fondos se encuentran digitalizados por lo que hemos tenido que acudir a ellos en persona. Inicialmente contamos con algunos documentos digitalizados de la sección de Montes del Archivo General de Simancas que fueron reproducidos en su día por la extinta Fundación Patrimonio Sierra de Segura y que pudimos consultar insitu en su sede de Segura de la Sierra. Para el resto de la documentación ha habido que desplazarse personalmente lo cual ha supuesto un esfuerzo considerable.

Una vez en los archivos hemos seleccionado una serie de contenidos que aparecen clasificados, en el mejor de los casos, o simplemente referenciados con los epígrafes “montes y plantíos”, “maderas para la construcción naval” y “arsenales”, contenidos que se incluyen, según las fuentes documentales, en manuscritos y cartografía. A la hora de realizar esta selección nos hemos encontrado documentación muy variada que hacía referencia a montes, bosques, terrenos desarbolados y de matorral, visitas de montes, marcado de maderas, organización de la Administración forestal, superficies y vías de extracción de maderas y productos forestales, arrastre y

desembosque, formación de tinglados y secaderos, estados de existencias de maderas y masas forestales, descripciones botánicas, tarifas de maderas, piezas de maderas según las especies forestales, piezas de maderas para arquitectura naval, enfermedades de la madera, consumos de madera para la construcción naval, pinadas, diseños de construcción naval, asientos de maderas, asientos para la fabricación de buques, astilleros, carenas, recorridas, calafateado, reglamentos de recepción de maderas así como referencias de carácter histórico, cultural y social sobre la época a través de ordenanzas, instrucciones, resoluciones, comunicaciones, etc.

Una vez recogidos, valorados e interpretados los datos obtenidos en la investigación archivística, hemos encontrado argumentos para responder a las preguntas iniciales y ofrecer así las conclusiones aplicando el método científico, validando y comprobando las evidencias obtenidas.

Interrogados, evaluados, clasificados y analizados los documentos hemos ido edificando una historia total, verdadera cuestión de Estado para la monarquía borbónica del siglo XVIII que se aleja de la historia local y regional que hasta el momento ha planteado la historiografía pues, en primer lugar, además de aprovechar su información, hemos pretendido poner orden lo ya escrito en cuanto al régimen administrativo, el proceso de la explotación forestal, el transporte de madera o las resistencias locales, revisando nuevas fuentes que nos pudieran aclarar todos estos procesos. Pero nuestro empeño, como venimos subrayando, ha sido conectar todas estas cuestiones y ponerlas en relación con el proceso de construcción naval, métodos, carenas, recorridas, etc. que se dieron en los arsenales de Marina dentro del contexto de la España de la Ilustración.

La investigación archivística ha sido completada con la búsqueda de las huellas de la Provincia Marítima de Segura por lo que, además de a los archivos anteriormente citados, también nos hemos desplazado a distintos lugares que tienen relación con nuestro estudio, con el objeto de obtener imágenes que ilustren nuestro trabajo.

La narración de los acontecimientos y su análisis la hemos realizado de forma cronológica para, de esta manera comprender e interpretar mejor la sucesión de acontecimientos, salvo cuando hemos explicado los procesos de corta, arrastre y conducción de maderas así como cuando hemos desarrollado las conclusiones. Todos

los datos, explicaciones e interpretaciones están basados en fuentes originales, primarias o secundarias, que quedan referenciadas a pie de página siguiendo la norma ISO 690.

Así pues, nuestro trabajo arranca desde un punto de vista general para ir de lo global a lo particular, analizando en un primer capítulo el contexto histórico de la España de comienzos del siglo XVIII, momento en el que se inscriben las circunstancias que dan lugar a que la nueva dinastía de los Borbones ponga sus ojos en los montes de Segura, casi por casualidad, a raíz del ambicioso plan urdido por un grupo de eficaces ministros empeñados en crear una Armada capaz de defender a todo un imperio.

5.- LA RECONSTRUCCIÓN DEL PODER NAVAL EN EL SIGLO XVIII. LAS PRIMERAS REFORMAS

5.1.- Un Imperio sin barcos: la Armada Española a comienzos del siglo XVIII

Aquel día de finales de 1700 y después de la última misiva enviada por el Presidente del Consejo de Castilla, el caballero veinticuatro más antiguo, levantó el pendón en la Sala Capitular del Ayuntamiento de Jaén. Más tarde lo hizo en un tablado instalado al efecto en la plaza de Santa María ante un cuadro del nuevo monarca. Poco después el cabildo municipal se dirigió en procesión hacia la Catedral y allí se unió al Cabildo Eclesiástico Catedralicio colocando el pendón en el Altar Mayor, regresando después la comitiva al Ayuntamiento donde el caballero Cristóbal de Vilches dio los tres gritos rigor: “Castilla, Castilla, Castilla, por el rey Don Felipe V”⁸⁷

Poco tiempo después, el 18 de febrero de 1701 el joven Felipe de Anjou, con apenas 17 años de edad, entraba en Madrid bajo una espesa lluvia y ante las miradas de sus nuevos súbditos que habían superado sus reservas haciendo de la causa borbónica una causa española. La Corona de Castilla y su territorios se mostraron leales al primer Borbón, entre ellos el reino de Jaén que muy pronto tendría que soportar un importante esfuerzo contributivo para sostener los gastos de la guerra que se avecinaba, fruto de la muerte sin descendencia del último de los Habsburgo⁸⁸.

87 FERNÁNDEZ GARCÍA, J. *Jaén en el siglo XVIII*. Jaén: Universidad de Jaén, 2007, p. 21

88 Sobre el impacto de la Guerra de Sucesión en la provincia de Jaén ver TARIFA FERNÁNDEZ, A. y PAREJO DELGADO M^a. J. Incidencias socio-económicas de la Guerra de Sucesión en Úbeda. En: *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, nº 154, 1994, pp. 191-204; TARIFA FERNÁNDEZ, A. y CONDE, J.A. Luces y sombras de la Ilustración: Úbeda durante la primera mitad del siglo XVIII. En: *Construyendo historia: estudios en torno a Juan Luis Castellano*. Granada: Universidad de Granada, 2013, p. 775-784; TARIFA FERNÁNDEZ, A. Reformismo y Tradición en el Siglo de las Luces. Úbeda durante el reinado de Felipe V. En: *Discurso de ingreso en el Instituto de Estudios Giennenses*, Jaén: Diputación Provincial, 2007; BEL BRAVO, M. A. y CAÑADA HORNOS, M. J. Repercusiones sociales de la Guerra de Sucesión en Andalucía: el caso de Torredonjimeno. En: *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, Nº 162 (1996); pp. 1031-1072; MURCIANO CANO, M.T. La Guerra de Sucesión en las actas municipales de Alcalá la Real (Jaén). En: *La Guerra de Sucesión en España y América : actas X Jornadas Nacionales de Historia Militar*, Sevilla, 13-17 de noviembre de 2000, 2001, pp. 767-784; GALIANO PUY, R. Contribución de la villa de Cambil a la Guerra de Sucesión (1710-1714). En: *Sumuntán*, Nº 5 (1995); p. 231-236; GONZÁLEZ CANO, J. La Guerra de Sucesión: Su incidencia en el lugar de Carhelejo (1702-1712). En: *Sumuntán*, N.º 4, 1994; p. 189-212; LÓPEZ ARANDÍA, M.A. Repercusiones de la Guerra de Sucesión en Sierra Mágina (1708-1710) En: *Sumuntán*, Nº 15, 2001; pp. 153-174; RODRÍGUEZ DE GRACIA, H. El tránsito del siglo XVII al XVIII en Jaén (1680-1712). En: *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, Nº 162, 1996; pp. 985-1029; CORONAS VIDA, L. J. El Cabildo de la Catedral de Jaén y la Guerra de Sucesión. En: *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, Nº 125, 1986; pp. 9-24; CONTRERAS, J. Jaén ante la entronización de los borbones. En: *El cambio dinástico y sus repercusiones*

El primer día de noviembre de 1700 Carlos II, el último rey de la dinastía de los Austrias, había fallecido en el Escorial. El esperado desenlace y la consabida falta de descendencia provocaron entonces un importante problema político tanto interno como externo que daría lugar a un conflicto de enormes dimensiones. El testamento del último Habsburgo había nombrado como sucesor a Felipe de Anjou, de la dinastía de los Borbones, la misma que gobernaba en Francia, dejando sin opciones al otro candidato, el Archiduque Carlos de Austria. Los derechos que Felipe Anjou, nieto de Luis XIV de Francia, poseía sobre el trono de su poderoso abuelo, provocaron entonces una enorme preocupación entre las principales potencias europeas. El acceso de un Borbón al trono español significaba la formación de un bloque hispano-francés que afianzaba la hegemonía del Rey Sol en Europa, motivo por el que llegaría a formarse una gran alianza encabezada por Austria y a la que se unieron el Reino Unido, las Provincias Unidas, Prusia, Saboya y Portugal, desencadenando un conflicto de dimensiones planetarias.

Felipe V heredaba un estado complejo con una situación amenazante y sobre todo un conflicto, la Guerra de Sucesión, donde él era la principal causa. Si en España la guerra no se generalizó hasta 1704, en Europa los enfrentamientos armados habían comenzado a finales de 1701 desencadenando un enfrentamiento de carácter internacional a partir de 1702. Mientras tanto en España el problema sucesorio se convirtió en una guerra civil que enfrentó a grupos sociales y a territorios, sin que, en un principio, estuvieran muy claras las adscripciones. A esta difícil coyuntura, el nuevo rey tuvo que sumar el reducido tesoro que se había encontrado, la situación de unos reinos tan alejados unos de otros y un aparato administrativo tan complicado e ineficaz que era difícil pensar en una modernización de la monarquía a corto plazo. Además el nuevo rey había adquirido unos compromisos globales con sus aliados, difíciles de cumplir, teniendo en cuenta los escasos recursos navales que había heredado en un Estado donde, curiosamente, buena parte de sus posesiones se encontraban al otro lado del mar. Un imperio en cuyos reinos todavía seguía “sin ponerse el sol” que, no obstante, apenas estaba defendido por un puñado de barcos.

La corona dependía de los caudales que se enviaban a la metrópoli desde sus colonias en unas frágiles rutas de navegación que únicamente buques de guerra,

en la España del siglo XVIII. BEL BRAVO, A.; FERNÁNDEZ GARCÍA, J.; DELGADO BARRADO, J.M (coords.) 2001, pp. 253-276

podían proteger y éstos apenas existían. En palabras de Fernández Duro “consumidos los barcos y desmoralizados sus hombres, formarán el conjunto más lastimoso que haya tenido el nombre de Marina”⁸⁹. Otros como Hugo O’Donell afirman que no son tan insignificantes como la mala prensa del infortunado Carlos II nos quiere hacer ver.⁹⁰ Según Christopher Storrs aunque España ganó pocas victorias notables bajo el reinado de Carlos II, tampoco sufrió demasiadas derrotas pues se perdieron más buques a causa del mal tiempo que en las guerras contra Francia. Por consiguiente, las flotas españolas, aunque muy reducidas, habían seguido manteniendo las comunicaciones y el tráfico comercial con Asia y América⁹¹. En contra de los propagandistas borbónicos,⁹² la tradicional idea de la total desatención de los asuntos navales durante el reinado de Carlos II está siendo cuestionada invitando a reconsiderar la tesis del debilitamiento del poder estatal durante el reinado del último Habsburgo puesto que es, precisamente, en la construcción naval durante este periodo, cuando la corona irrumpe en los astilleros del Cantábrico interviniendo directamente en la conclusión de buques una vez celebrados numerosos contratos con empresarios privados. Por ejemplo los astilleros de Colindres estuvieron fabricando navíos para la Corona durante la última década del siglo XVII, entre ellos el *Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas*, el último de los grandes galeones españoles. No obstante, una proporción importante de las armadas peninsulares siguió proviniendo de compras en el extranjero, algo que no ocurrió en los territorios de ultramar pues las armadas americanas fueron provistas por los astilleros de La Habana, Cartagena de Indias y Guayaquil.⁹³ También se hicieron esfuerzos normativos e institucionales para intentar obtener maderas para la construcción naval en los años finales de la centuria lo que no se tradujo en el aumento de más unidades marítimas.⁹⁴ En cualquier caso, indistintamente de los factores que puedan achacarse o no a la política naval de Carlos II, la situación de la

89 FERNÁNDEZ DURO, C. *Disquisiciones náuticas*. Madrid: 1876, vol. V, pág. 233. Nosotros utilizamos la edición del Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996.

90 O’DONNELL, H. Desafío en el mar. La Real Armada española en el siglo XVIII. En: *Historia 16* n° 172. Madrid 1990, p. 37

91 CANALES, C y DEL REY, M. *Naves mancas. La Armada Española de Cabo Celidonia a Trafalgar*. Madrid: Edaf, 2011, p. 187

92 CHOCANO, G. Decadencia del poder naval e imperio marítimo español desde el siglo XVII. Política de protección y fomento de las industrias navales. En: ACOSTA RODRÍGUEZ, A. et al. (eds.) *La casa de contratación y la navegación entre España e Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2004, pp. 993-1031

93 VALDEZ-BUBNOV, I. *ob. cit.* pp. 90-95

94 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* pp. 123-124

Marina española al comenzar el siglo XVIII no era excesivamente alentadora y, en palabras de Pérez Mallaina, podría resumirse así: “*Existían muchas armadas, pero muy pocos barcos*”⁹⁵.

Para el Mediterráneo se contaba con las cuatro escuadras de galeras (España, Nápoles, Sicilia y Génova, esta última de alquiler), que en total no sumaban 25 embarcaciones, dispersadas entre las diferentes posesiones. No todas estaban perfectamente preparadas y desde luego no constituían una fuerza naval pues además tenían una eficacia muy limitada si la comparamos con los modernos navíos de línea de las armadas inglesa, francesa y holandesa que estaban dotados de una capacidad artillera terriblemente superior. Mayor poder marítimo se hallaba en el Atlántico con las armadas que operaban en el océano, responsables de la protección del tráfico de Indias y con base naval en Cádiz (la del Mar Océano y la de Avería) que, dedicadas por completo a la protección del comercio y las comunicaciones, agrupaban 16 buques de entre 90 y 30 cañones. Por último, las encargadas de la defensa de América (la del Mar del Sur y la de Barlovento) no sumaban más de cuatro barcos de guerra. En definitiva una Armada con muchas denominaciones pero que no llegaba ni a cincuenta embarcaciones para proteger a una potencia que seguía siendo universal, y en cuanto a efectivos de importancia, solo contaba en 1700, con 7 navíos y 14 fragatas listas para operar. A todo ello había que sumar la efectividad de los recursos humanos; unos mandos, muchos de ellos hereditarios y formados sin método que dirigían a las mal alimentadas chusmas más o menos forzadas que llevaban a cabo las faenas de a bordo incluidas las de combate, encomendando su suerte a la divina providencia o a la buena estrella del piloto, de formación normalmente autodidacta. Los arsenales, almacenes, las fábricas de lona y jarcia y los astilleros, cuando los había, carecían de materiales y esperaban tiempos mejores.

Pero lo peor de todo era la brecha que separaba a España de sus coetáneos que simultáneamente mostraban un frenético y entusiasmado poderío naval con el fin de dominar el mar pues el momento histórico exigía unas fuerzas operativas cada vez más potentes, capaces de enfrentar sus unidades en todos los mares y océanos del planeta. Por este motivo, Inglaterra, Francia y Holanda acometieron la fabricación de nuevos navíos de línea de mayor envergadura y cuya denominación provenía de la

95 PÉREZ MALLAINA BUENO, P.E. La marina de guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718). En: *Revista General de Marina*, Madrid, 1980, agosto, p.138

formación en fila para el combate naval. Inglaterra, por ejemplo, entre 1695 y 1698 construyó cuarenta y cuatro barcos de guerra; entre 1704 y 1709 los astilleros franceses de Brest, Rochefort y Toulón trabajaron a un ritmo frenético que Holanda no pudo seguir. Así mismo, toda esta efervescencia en la construcción naval tenía su correlato en la explotación forestal. El control holandés sobre las maderas del Báltico obligó a Inglaterra a extraerlas de Irlanda y tanto se taló en el siglo XVII que, en 1700, los bosques de aquella isla se habían agotado, llevando a buscar nuevas masas arbóreas en sus colonias americanas. Sin embargo, las talas al otro lado del Atlántico y su transporte encarecían de tal manera los costes que Gran Bretaña se vio forzada a arrebatarse el control comercial del Mar del Norte a los holandeses.⁹⁶

Mientras tanto en España la fabricación naval y su consiguiente explotación forestal se habían reducido al mínimo hasta el punto de que entre 1682 y 1685 se tuvieron que adquirir ocho bajeles, tres galeones y seis fragatas de Holanda. De este modo quedaba de manifiesto la decadencia de nuestra Marina y Felipe V lo comprobó personalmente nada más llegar al trono, cuando en 1701 tuvo que embarcarse en Barcelona rumbo a Nápoles para recoger a su esposa María Luisa Gabriela de Saboya, teniendo que emplear para ello medios de transporte prestados por su abuelo Luís XIV. Para más humillación la comitiva española se vio obligada a enarbolar el estandarte real en una nave extranjera, el navío *Foudroyan* de cien cañones, acompañado por una escuadra de siete unidades más, prestadas por el rey de Francia, que había querido dar así una buena imagen de su nieto en tierras italianas.⁹⁷ Para sus campañas en Italia, así como para la lucha contra el Archiduque Carlos en la fase española de la Guerra de Sucesión, Felipe V tuvo que utilizar de nuevo barcos franceses e incluso hombres cedidos por el Rey Sol. Por si fuera poco las unidades de las armadas de sus predecesores, los Austrias, desaparecieron casi por completo en los primeros años de la guerra a raíz del desastre de Vigo de 1702 que tuvo su origen cuando en agosto de ese año una flota anglo-holandesa de medio centenar de buques atacó Cádiz sin éxito. El fracaso de la operación derivó en el saqueo del Puerto de Santa María con tal brutalidad que los andaluces jamás volvieron a contemplar la posibilidad de abrazar la causa carolina. Entonces los aliados reembarcaron al mando del almirante Rooke que, en esta ocasión, se dirigió a Vigo con su flota con la intención

96 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* p. 176

97 CERVERA PERY, J. *La marina de la Ilustración*. Madrid: Ed. San Martín, 1986. pp. 44-45

de interceptar los buques de la Carrera de Indias que regresaban cargados de metales preciosos desde Veracruz. Allí, cerca de la ría de Vigo se entabló en ese momento una batalla naval que se saldó con la destrucción de la flota que a su regreso de América incluía 16 barcos españoles y 17 buques de guerra franceses. A pesar de la debacle, por suerte la mayor parte del oro y la plata llegaron a tiempo de ser desembarcados. En cualquier caso con esta acción Inglaterra y sus aliados habían herido considerablemente una de las arterias que daban vida al Imperio: la flota de Indias. El efecto moral del desastre de Vigo fue extraordinario en Europa pero lo peor fue el estado de indefensión en el que quedó el país, con el comercio americano dislocado durante algunos años y con las costas vulnerables desde el mar. La Guerra de Sucesión comenzó entonces a inclinarse del lado de los aliados cuya fuerza naval era tan contundente y determinante que la posibilidad de que el conflicto desmembrara a la monarquía ya no era una simple amenaza pues se había convertido en una dura realidad. Así pues, en 1703 la guerra en el Atlántico entraría en una nueva fase donde el mar y el poder naval de las armadas podían ser cruciales para el resultado final del conflicto. Ese año Portugal se incorporó a la coalición proaustriaca permitiendo al archiduque desembarcar junto a una flota aliada en Lisboa, con la intención de hostigar las costas españolas y alentar a la rebelión contra los borbones. En parte lo consiguieron puesto que conquistaron Gibraltar en agosto de 1704 y al año siguiente controlaron el Mediterráneo apoyando una rebelión en Valencia, territorio que no tardó en declararse a favor del archiduque, abriendo el camino para atacar Barcelona, uniendo así a Cataluña al bando austracista ante la incapacidad militar y marítima de Felipe V que contemplaba indolente y con asombro cómo sus enemigos se multiplicaban por tierra y mar. Al rey tan solo le quedaba el consuelo de que las colonias americanas habían quedado aisladas del conflicto por un océano que, no obstante, aparentaba ser cada vez más inmenso, sin barcos con que defender un imperio que parecía más lejos de una metrópoli resignada a su perdición.

El desastre de Vigo, el intento inglés sobre Cádiz, la batalla de Málaga, la ocupación de Gibraltar y Menorca o que durante la primera década del siglo solo partieron cinco flotas desde Veracruz a la Metrópoli, serían algunas de las diversas muestras del escaso poderío naval hispano durante la Guerra de Sucesión. España necesitaba buques de guerra para la protección de sus posesiones pero los problemas

económicos y el coste de la cooperación francesa hacían difícil cualquier resurgimiento naval. Pero no solo faltaban buques pues tampoco se contaba con bases navales e infraestructuras de garantía ni con la capacidad de abastecerse de materias primas para la construcción naval pues se dependía en exceso de maderas foráneas cuyo tráfico comercial solía estar monopolizado por el enemigo. Aun así, con buenas intenciones aunque de forma apresurada comenzaron a proponerse las primeras soluciones para salir de aquel trance. Sin embargo, ni el proyecto de Nicolás Mesnager, de construir 20 fragatas en 1706, ni la creación de la Junta de Reconstrucción de 1708 se hicieron realidad. No obstante, en 1711, el conde de Bergeyck propuso un plan para potenciar dos astilleros, uno en Vizcaya y el otro en Cádiz, con el consiguiente consumo de maderas, extendiéndose tanto en el norte como en el sur.⁹⁸

Poco después, tras el armisticio de 1712, fue cuando Bernardo Tinajero, secretario del Consejo de Indias, elevó un proyecto titulado *De lo que se ha de observar y regla, con que se ha de hacer la fábrica de diez bajeles y dos pataches que SM ha resuelto se construyan en el puerto de La Habana*.⁹⁹ Era el punto de partida para establecer un programa constructivo netamente hispánico y al margen de la tutela francesa. Este proyecto se tradujo en un memorial que insistía en la necesidad urgente que tenía la Monarquía Hispánica de dotarse de una Marina poderosa. Para empezar se habrían de construir diez navíos en Cuba donde se emplearían las maderas de los frondosos bosques circundantes. Por fin, las voces que reclamaban una necesaria reconstrucción naval parecían que iban a tener respuesta. Sin embargo el proyecto de Tinajero no sería llevado a la práctica ya que los buques que se habían previsto emplear para transportar materiales a La Habana se utilizaron para el bloqueo de Barcelona, por lo que primero había que acabar la guerra.¹⁰⁰ Hasta entonces había quedado manifiesta la superioridad de los aliados y especialmente la de los ingleses en el mar, al igual que la dependencia española del poder naval de Francia. En palabras del marqués de San Felipe “*el rey perdió más que todos, no solo en no quedarle navío para Indias y en lo que había de percibir de las aduanas, sino porque fue preciso despues valerse de navíos franceses para el comercio de América, que fue la ruina de sus intereses y los*

98 KAMEN, H. *La Guerra de Sucesión en España (1700-1715)*. Barcelona: Gignabo, 1974, p. 107

99 PÉREZ MALLAINA, P.E. *ob. cit.* pp.330-342

100 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* 196

de sus vasallos.¹⁰¹

5.2.- Primeras reformas y primeros fracasos: la política naval de Patiño

El poderío naval español fue reducido drásticamente durante la Guerra de Sucesión no siendo achacable este hecho, como ya hemos señalado, a la política de construcción naval de Carlos II sino a las fuerzas políticas que dieron forma al naciente estado borbónico, pues no solo la guerra y las operaciones navales ahogaron el limitado poder marítimo hispano. Durante buena parte del conflicto, los intereses no solo bélicos sino también mercantiles de Luis XIV, fueron determinantes para acabar también con el tráfico comercial transatlántico puesto que el acceso al trono español de un miembro de la casa de Borbón abría para Francia enormes posibilidades para la expansión de su comercio en América, tal y como quedó patente ante la apertura de los puertos españoles a buques franceses, al asiento de esclavos de la Compañía de Guinea, a la participación e injerencia de oficiales y marinos galos en nuestras armadas y a la llegada masiva de mercantes de aquella nación a los puertos americanos, saturando de este modo los mercados coloniales con sus productos.¹⁰²

En cualquier caso al término de la Guerra de Sucesión, España se encontró con un panorama cuanto menos preocupante. Los agobios por la necesidad de una armada digna aumentaron cuando quedaron firmados los Tratados de Utrecht-Rastatt que ponían fin a la guerra de Sucesión dejando en el trono español a Felipe V que había pagado para ello una factura muy elevada. La monarquía perdía Flandes, los territorios italianos, Menorca y Gibraltar. Eso sí, conservaba su imperio ultramarino aunque concedía a Inglaterra un navío de permiso para comerciar anualmente con las Indias y le otorgaba privilegios para el tráfico de esclavos. Rubricadas las paces había que pensar en poner en marcha de nuevo las flotas de Indias pero aun quedaba por acabar con las hostilidades en Barcelona y Mallorca donde la guerra se había prolongado y para ello se necesitaban buques de guerra y transportes. Por esta razón no hubo más remedio que improvisar una flota a base de compras al extranjero que se aprestó en Cádiz a las órdenes de Manuel López Pintado y Andrés del Pez, en la que

101 BACALLAR, V., SAN FELIPE, S. *Comentarios de la guerra de España e historia de su rey Phelipe V el Animoso: desde el principio de su reynado hasta la paz general del año de 1725, dividido en dos tomos..* En: Génova por Matheo Garvizza, 1725. Tomo I, p.98

102 VALDEZ-BUBNOV, I. *ob. cit.* pp.127-128

se incluían el navío *San Cayetano*, propiedad del capitán genovés Nicolás Campanella, la fragata *Sorpresa*, adquirida a un particular, el navío *Prembo*, propiedad de su capitán Lanfranc, y un buque comprado en Galicia de 500 toneladas y 40 cañones.¹⁰³

A pesar de lo injusto de sus cláusulas, la firma de la paz Utrecht supuso un alivio para la monarquía. Felipe de Anjou había conseguido ser rey de España aunque Inglaterra se había convertido en la dueña y señora del océano y en un peligroso enemigo, el más importante para los intereses hispánicos. Además cualquier conflagración con este país sería en el mar y probablemente en diversos escenarios puesto que Inglaterra ansiaba el potencial económico que tendría al adquirir las colonias españolas en América. Por esta razón había que insistir en mantener las comunicaciones con el Nuevo Mundo a toda costa tal y como lo entendía Bernardo Tinajero de la Escalera, el comerciante de la Carrera de Indias que había sido nombrado Secretario de Marina e Indias y que conocía de primera mano la importancia y la necesidad de abrir las rutas oceánicas. Con este fin Tinajero ordenó la construcción de una serie de navíos en La Habana y en la costa cántabra, sentando así las bases de un proceso innovador de reconstrucción que tenía como objetivo la reducción de la compra y alquiler de buques. Así pues, bajo la dirección de Tinajero de la Escalera, comenzaron las primeras reformas tendentes a transformar el sistema naval de los Habsburgo por lo que, en primer lugar, se aprobó la medida de abolir la multiplicidad de escuadras regionales y la introducción de un solo cuerpo naval bajo el nombre de Real Armada, término que reuniría desde entonces todas las denominaciones anteriores quedando bajo la dirección de Andrés del Pes, un veterano comandante de la Carrera de Indias. En segundo lugar y para cumplir con el proyecto de construcción de buques de guerra, se encomendó la tarea al más conocido proyectista naval de la época, Antonio de Gaztañeta e Iturrizalza.

Tres décadas atrás y como piloto mayor de la Armada del Océano, Antonio Gaztañeta había recibido el encargo de dirigirse a la ría de Santoña. Al fondo de ella, en el astillero de Colindres, comenzaba la construcción de la Almiranta Real mientras en el puerto de Santoña se concluían las obras de la Capitana Real. Gaztañeta llegó a Colindres con el afán de aprender un arte nuevo hasta entonces desconocido para él. Con el fin de adquirir ese conocimiento tomó un cuaderno y comenzó a anotar y a

103 AGS, Marina, 739: Expediente del 12 de noviembre al 8 de mayo de 1714

dibujar todo aquello que le llamaba la atención en cuanto a los detalles de trazado y construcción de ambas naves. Fruto de aquellas anotaciones escribió *Arte de fabricar Reales* fechado en 1688¹⁰⁴, el primero de sus tratados donde plasmó sus vastos conocimientos que les servirían para diseñar los planos de las primeras embarcaciones de la embrionaria Armada de la Ilustración con los que Bernardo Tinajero de la Escalera quería formar unas escuadras suficientes para la escolta de los convoyes indianos, capaces de asegurar una feliz travesía y evitar cualquier ataque de piratas y corsarios.

Tras diversos avatares, se construyeron seis navíos en Orio y Pasajes¹⁰⁵; buques fuertes y espaciosos, capaces de atravesar el Atlántico con plenas garantías y perfectamente capacitados para rechazar ataques de fragatas o corsarios enemigos por lo que se daba el primer paso para proteger el tráfico comercial. Sin embargo aquellos barcos no eran verdaderos buques de guerra y su capacidad combativa ante una escuadra enemiga era totalmente imprevisible. De cualquier modo el programa de reactivación naval se había iniciado y prosiguió con un plan de cortas de madera y con nuevos proyectos de construcción que debían ser desarrollados mediante una combinación de administración directa por parte de la corona con el tradicional sistema de asiento, es decir, mediante la construcción privada y por encargo, un método habitualmente empleado en el norte. Junto a este programa de construcción naval, paralelamente continuaron las compras de buques al extranjero, naves que integrarían el grueso de la Real Armada durante las primeras décadas del siglo XVIII.

El 14 de febrero de 1714 falleció la reina María Luisa Gabriela de Saboya. El rey viudo, gracias a las gestiones y consejos del obispo y cardenal de Málaga, el italiano Julio Alberoni, volvió a contraer nuevas nupcias con la princesa de Parma, Isabel de Farnesio. Al año siguiente Luís XIV de Francia moría de gangrena en su palacio de Versalles. Unas circunstancias familiares que iban a tener sus consecuencias en la política y en la Marina. Una vez desaparecida la tutela del todopoderoso abuelo y no siendo muy buenas las relaciones con el Duque de Orleans, regente de Francia, las

104 GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I., APESTEGUI, C., PLA, J. y ZAMARRÓN, C. *Modelos de Arsenal del Museo Naval. Evolución de la construcción naval española, siglos XVII-XVIII*. Barcelona: Lunwer Editores. 2004, p. 30

105 AGS, Marina, 739: Expedientes pertenecientes a la fábrica de 6 bajeles en Cantabria encargada a Don Antonio Gaztañeta. Del 17 de febrero al 15 de octubre de 1713

amistades con el país vecino se enfriaron momentáneamente. Simultáneamente la corte se llenó de italianos empezando por el propio Cardenal Alberoni, nombrado primer ministro, elevando a Italia al primer puesto de los objetivos de la monarquía, un hecho que provocaría que los intereses mediterráneos primaran frente a los oceánicos, error que la Marina pagaría bien caro.

Se ha achacado históricamente la política ofensiva de Felipe V en Italia a lo largo de su reinado, a las ambiciones de su esposa Isabel de Farnesio, reina pero también madre que deseaba a toda costa la entronización de sus hijos. Italia podía ser el destino que la “pamesana” quisiera para colocar a sus vástagos “segundones,” fruto del matrimonio con Felipe, como reyes o grandes duques. Los acuerdos de Utrecht, habían impedido que los territorios transalpinos revertieran a España pero no se había dicho nada de que borbones españoles no pudieran ser coronados en aquellas tierras. Bajo estos condicionantes se tenía la esperanza de poder volver a ejercer un cierto control español sobre la zona. No hay que olvidar, además, que Italia y especialmente el reino de Nápoles había estado vinculado a España desde los tiempos de la Corona de Aragón durante la Edad Media.

La paz firmada en la ciudad neerlandesa de Utrecht había sellado la transmisión de las posesiones italianas de la Corona española a Austria y Felipe V vio entonces la oportunidad de recuperar lo que creía suyo. A todo esto se unía, por un lado, el intento de recobrar los derechos al trono de Francia, arrebatándole la regencia al Duque de Orleans, y por otra parte apoyar la candidatura de los Estuardo en Inglaterra con la ilusión de que el nuevo monarca británico devolviese Gibraltar y Menorca. Estas reivindicaciones o revisiones del “dictado de Utrecht” iban a comprometer la entrada de la naciente Armada Española que en ese momento debía enfrentarse a dos prioridades estratégicas opuestas pues, además de proteger el sistema de flotas de Indias con su consiguiente flujo de metales preciosos, esenciales para la economía peninsular, también había que poner la mirada en Italia para recuperar aquellos territorios que se habían perdido tras la Guerra de Sucesión. Un hecho que condicionaba los planes de reconstrucción naval, sin duda, la prioridad más acuciante después de 1714 pues tras la paz se había convertido en una necesidad imperiosa para afrontar la aventura de reconquistar Italia.

Para cumplir el plan hacía falta, además de una Marina de guerra, un cerebro

organizador capaz de estimular y canalizar un proyecto tan ambicioso. Ese hombre se llamaba José Patiño, el primero de los grandes ministros reformistas del siglo XVIII español. Un eficiente burócrata que había alcanzado los niveles más elevados de la administración durante la Guerra de Sucesión. Por Real Orden de 28 de enero de 1717 fue nombrado Intendente General de Marina. Dicho nombramiento conllevaba también la Superintendencia del Reino de Sevilla y la presidencia de la Casa de Contratación. Teóricamente, el intendente general quedaba supeditado a la Secretaría de Estado y Despacho de Marina e Indias que había sido creada en 1714, aunque en la realidad gozaba de amplios poderes.¹⁰⁶ Este milanés estaba obsesionado con la idea de una flota fuerte y acaparó todas las competencias en lo referente a la construcción naval, acopio de víveres y pertrechos, matrícula de marinería y racionalización de la administración de la Armada. Considerado el fundador de la Armada española del siglo XVIII, Patiño, cimentó el diseño de los arsenales concibiéndolos como complejos navales integrales, dotándolos de astilleros permanentes y estructurándolos como centros de mantenimiento y reparación de embarcaciones. Además auspició fábricas de cordelería y tejidos, al mismo tiempo que fomentó el cultivo del cáñamo y realizó una de sus grandes obras, creando la Compañía de Caballeros Guardiamarinas en Cádiz, que fue la base del Cuerpo General de Oficiales de la Real Armada Española. Discípulo de Alberoni, Patiño ejecutó los programas de construcción naval llevados a cabo en Cataluña por iniciativa de Bernardo Tinajero que concluirían con la construcción de los navíos *San Felipe el Real*, *Catalán* y *Cambí* fabricados por asiento en los astilleros de Sant Feliu de Guixols entre 1717 y 1718. Así pues, tanto las compras de buques como los programas de construcción naval auspiciados por Patiño y realizados en Santander, Guipuzcoa y Cataluña bajo los diseños de Antonio Gaztañeta, marcaron la resurrección del poderío naval español permitiendo asegurar las comunicaciones transatlánticas.¹⁰⁷ También permitió intervenir a partir de 1717 con una discreta fuerza naval en Italia. Se trataba de la primera de las grandes operaciones militares para la cual se alistó una flota al mando del marqués de Mari, compuesta por nueve navíos, seis fragatas y algunos buques más, protegiendo a ochenta transportes que llevaban un ejército de ocho mil

106 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* p. 204

107 AGS, Marina, 739: *Llegada de la flota de indias Cádiz el 16 de agosto de 1718 desde Veracruz compuesta por 11 navíos, los dos de guerra propios de SM y el resto de particulares traen un millón y medio de pesos y cinco millones en oro para particulares, plata labrada y reales...* Sin firmar, San Lorenzo, 19 de agosto de 1718

hombres y seiscientos caballos. Su objetivo: la conquista de la isla de Cerdeña. La expedición fue todo un éxito constituyendo un auténtico paseo militar ante las aclamaciones de los naturales de la isla que no consideraban a los españoles como extranjeros sino como libertadores del yugo austríaco. Pero lejos de la euforia inicial, el hecho había provocado la irritación en las cortes europeas que se apresuraron a formar una alianza para disuadir al gobierno español de sus deseos de intervención en Italia, iniciando presiones diplomáticas en Madrid. A pesar de todo, el primer ministro español, Alberoni, siguió con sus objetivos iniciales y seguro de la victoria mandó otra expedición. Los jefes de la escuadra no eran otros que los protagonistas del renacimiento de la armada, José Patiño y Antonio Gaztañeta junto al marqués de Ledesma, con un objetivo claro: la invasión de Sicilia¹⁰⁸. El 30 de junio de 1718 la gran expedición estaba frente a Palermo y al día siguiente se produjo el desembarco que de nuevo fue todo un éxito. Pero por aquellas aguas acechaba una escuadra de veinte navíos ingleses al mando del almirante Byng que sin declaración de guerra y mientras en Madrid, el enviado británico Lord Stanhope seguía en conversaciones con el gobierno español, no dudó en atacar a la escuadra hispana apresando seis navíos y cinco fragatas. Tan solo pudieron huir del combate los navíos *San Fernando*, *San Juanico*, *Conde de Tolosa* y la fragata *Galera* llegando a Cádiz los *San Luis*, *San Fernando*, *San Juan*, *Castillo de San Felipe* y la fragata *Hermiona*.¹⁰⁹

El desastre del cabo Passaro¹¹⁰, como así fue conocido el episodio, supuso un revés para nuestra joven Armada. Los buques españoles, acostumbrados a la protección de convoyes, adolecían de capacidad ofensiva ante una escuadra enemiga, por lo que sucumbieron fácilmente ante la flota de Byng, mucho más poderosa y con mayor poder artillero. Para hacer más daño si cabe, un ejército francés invadió España por la frontera vasca tomando Pasajes y destrozando allí seis navíos en construcción. En

108 AGS, Marina, leg. 739: *Expediente sobre el apresto en Cádiz y Barcelona de buques de la Armada y de transporte para dirigirse a Sicilia a auxiliar las operaciones del ejército destinado a desalojar a los alemanes, al mando este del marqués de Ledesma y otra escuadra al mando de don Antonio de Gaztañeta*. Del 9 de mayo al 5 de octubre de 1718

109 AGS, Marina, leg. 739: Relación de los navíos que ha apresado la armada británica se han quemado porno rendirse, se han ido al fondo y se han huido. Apresados: San Felipe el real, Príncipe de Asturias, La Real, Santa Rosa, San Isidro, San Carlos, Santa Isabel, Sorpresa, Juno, la Volante, el Tigre, una bombardarda y un falucho. Quemados: la perla, una bombardarda, una saetía, una fragata. Huídos: San Luis, San Fernando, San Juan, La hermiona, La Galera, Castillo de San Felipe el chico, San Fernando, San Juanico, Conde de Tolosa.

110 AGS, Marina, 739: Noticias de la escuadra de España atacada el 11 de agosto de 1718 por otra inglesa en los mares de Sicilia. El contador mayor de la armada al cardenal Alberoni, Zaragoza de Sicilia, 22 de agosto de 1717

Santoña se destruyeron otros tres y las maderas y acopios para otros siete.¹¹¹

Lo que parecía un fracaso, sorprendentemente sirvió como lección para evitar una nueva improvisación y dejó claro que las prisas no eran buenas compañeras por lo que España necesitaba una potente fuerza naval, afirmándose en la decisión política de afrontar un proyecto sobre bases mucho más sólidas. Así fue como de nuevo Antonio Gaztañeta se puso manos a la obra para diseñar los buques de la Armada Real realizando planos detallados y aplicando las matemáticas y la geometría —disciplinas ignoradas por la tradición de los carpinteros de ribera españoles— basando el cálculo de la eslora en función de la potencia de fuego, creando buques seguros, de gran aguante y con mayor poderío artillero, afianzando así el modelo de navío de línea español vigente hasta 1748. El constructor vasco acertó al inaugurar el primer sistema racional y moderno de arquitectura naval española y, a pesar de sus limitaciones, los buques fueron admirados y a veces copiados como ocurrió en Holanda. Los barcos no salieron exactamente como fueron planeados pero demostraron ser de una fortaleza y aguante excepcionales, impresionando a sus propios enemigos, los ingleses, que pudieron comprobarlo en las sucesivas guerras que contra ellos se entablaron a lo largo del reinado del primer Borbón español.

5.3.- Maderas para la guerra de Italia. La escasez de materias primas y la búsqueda de soluciones

Tras el fracaso en la guerra de Italia, Alberoni fue depuesto del gobierno, lo que significó que José Patiño acaparara todo el poder y estuviera en condiciones de retomar el proyecto de reconstrucción naval que tuvo su reanudación con la ordenanza de sueldos (1720) y la de arsenales (1723), normativa que tendría como consecuencia el comienzo de las primeras visitas a los montes con el objeto de reconocer la riqueza forestal disponible para los planes de la Real Armada.¹¹² Junto a estas medidas institucionalizó los departamentos marítimos creando y consolidando los tres grandes arsenales peninsulares: Ferrol, comenzado en 1726; el gaditano de Puntales, que se trasladaría a la Carraca, con las obras iniciadas en 1717; y el de Cartagena, sentando

111 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R. *Trafalgar y el conflicto naval Anglo-Español del siglo XVIII*. Madrid: Actas, 2005. p. 74

112 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* p. 49.

así las bases de la organización naval del siglo XVIII.¹¹³

De los tres arsenales fue el de La Carraca el que que mayor impulso adquirió gracias al empeño normativo que imprimió el propio Patiño que llenó de actividad las instalaciones del Puente de Suazo, La Carraca y Puntales. Este último astillero fue el escenario de la botadura del navío *Hércules* en marzo de 1729 ante la presencia de la familia real. El *Hércules* había superado enormes dificultades durante su construcción, especialmente en lo relativo al abastecimiento de madera¹¹⁴. Un año antes de su botadura, el 25 de septiembre de 1728 Juan Belletrud, constructor del navío, comunicó haber recibido hasta 12 barcasas cargadas de madera de las riberas del río Palmones, denunciando su mala calidad y subrayando que las mejores piezas estaban aun en dichos parajes. Urgentemente envió una embarcación desde el arsenal de La Carraca para transportar a El Puntal maderas cortadas desde Málaga y Jimena. La barca realizó el viaje hasta la capital malagueña y regresó cargada de maderas con la mala fortuna de quedar varada a una legua de Cádiz, a causa de un temporal, perdiéndose gran cantidad de tablones. Belletrud reclamó con urgencia tablazón procedente de Tortosa destinado al segundo puente y al castillo del *Hércules* pero los caminos impracticables, la lentitud de los carreteros y el caos administrativo dificultaron la llegada a tiempo de las maderas.¹¹⁵ Aún así el barco se construyó y se botó, tal y como hemos señalado, y no fue desguazado hasta septiembre de 1746 por lo que, a pesar de sus numerosas reparaciones, al menos estuvo en servicio 17 años.

El *Hércules* fue el reflejo de buena parte de los problemas que afectaron a la construcción naval española a lo largo del siglo XVIII y puso de manifiesto que el proyecto de reconstrucción naval no iba a ser fácil

Improvisación, precariedad, provisionalidad, lentitud son algunos términos que se pueden utilizar para definir el proceso de provisión y acopio de maderas durante la década de los treinta del siglo XVIII, al menos en lo que se refiere al arsenal de la Carraca. Durante estos años se observa falta de criterio a la hora de proveer al arsenal gaditano de la materia prima ya que se aceptaban partidas desde los más

113 La creación de los departamentos marítimos de Ferrol, Cartagena y Cádiz tuvo su precedente en el proyecto de Juan Monseguir bajo el título *Memoria que parece que puede servir para formar una buena Armada en España* de 1713 donde proponía el establecimiento de un Ministerio Naval y la aparición de los Departamentos Navales gobernados por un cuerpo de intendentes, comisarios y tesoreros. Esta propuesta a su vez se basaba en *Ordonnance* francesa de 1689 (MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *op. cit.* p. 198)

114 AGS, Marina, 303: Construcción del navío *Hércules* en Puntales. Avisa del estado de las obras. Marqués de Mari a Patiño, Cádiz, 1 de noviembre de 1728

115 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *op. cit.* p. 395-396

variados y alejados rincones del planeta sin tener en cuenta costes ni distancias. Así encontramos maderas procedentes de Nueva Inglaterra, Mallorca, La Habana, Niebla, La Graña o San Sebastián además de las tradicionales de Jimena, en el Campo de Gibraltar, Málaga¹¹⁶, Tortosa¹¹⁷, Cartaya, Zafarralla, Ronda y Morella.¹¹⁸ De igual forma no existía homogeneidad en las especies, tamaños y calidades de las piezas pues se almacenaron arbolillos de pino, tablas de roble, nogales o fresnos sin tener claro su destino final. Tampoco se hallaban criterios económicos racionales a la hora de los gastos ya que en ocasiones se pagaban a crédito algunas partidas, esperando tener los fondos disponibles para cuando arribase la flota de Indias.

En este contexto el 7 de noviembre de 1733 quedaba rubricado en el Escorial el Primer Pacto de Familia entre los Borbones de ambos lados de los Pirineos. El objetivo de Luis XV era hacer un frente común contra Austria; el de Felipe V recuperar los territorios italianos perdidos en Utrecht. La guerra en Italia se preveía inminente por lo que Patiño se apresuró en los preparativos para una campaña en el Mediterráneo donde los barcos deberían jugar un papel trascendental. De este modo a principios de 1734 en Cádiz se recibió una misiva de Patiño ordenando la puesta en servicio de todos los navíos que se hallaran en La Carraca¹¹⁹. Las prisas de la corte colisionaron entonces con la realidad del arsenal gaditano que en aquel momento carecía de materias primas para reparar, habilitar y pertrechar las embarcaciones que se demandaban desde Madrid. Faltaban anclas y anclotes, jarcia, maderas y sobre todo dinero para financiar los gastos derivados de habilitar, pertrechar, armar y dotar a una decena de embarcaciones. Como ocurría en otras ocasiones, en tiempos de guerra los fondos destinados a las obras de construcción del propio arsenal se transfirieron para la habilitación de los buques, ralentizando así el ritmo de edificación de las instalaciones de la Carraca.

Con el fin de tener a tiempo las embarcaciones demandadas, desde la corte se insistió para que se agilizara la conducción hasta la bahía gaditana de las maderas de los montes de Málaga. Pero estas prisas se enfrentaron con la realidad ya que los troncos

116 AGS, Marina, 303: Maderas conducidas de Málaga para Cartagena. Alonso de Balbas, Cartagena, 30 de septiembre de 1730

117 AGS, Marina, 303: Que llegaron de Tortosa 3 tartanas con palos y una con jarcia y que todas habían pasado a descargar en la Carraca. Salvador de Olivares a Patiño, 17 de febrero de 1732

118 AGS, Marina, 303: Maderas de los montes de Zafarralla, Ronda y Morella, Felipe Ansa, Velez, 1 de septiembre de 1730

119 AGS, Marina, leg. 304: Luis Milhau a Olivares, La Carraca, 8 de enero de 1734

que estaban apilados en las playas o en los embarcaderos podían y debían trasladarse con rapidez pero no así los que se hallaban en los montes que tardarían mucho más debido a lo impracticable de los caminos.¹²⁰ Por si fuera poco, los carreteros no cobraban desde hacía meses y en consecuencia mostraron una gran indolencia ante el trabajo.¹²¹ En cualquier caso los diez barcos previstos debían quedar habilitados para la primavera con el fin de formar parte de una escuadra que controlara el Estrecho de Gibraltar cerrando el paso a cualquier flota británica que pudiera cortar las comunicaciones con Italia

En mayo de 1734 José Patiño solicitó un informe del estado de las maderas que había en La Carraca, El Puntal y el dique de Puerto Real, su utilidad, tamaño de las piezas y disponibilidad de las mismas. De alguna manera se intentaba tener una visión global del conjunto de maderas existentes en el arsenal del sur de España para iniciar así un proceso de búsqueda sistemática de la materia prima.¹²² Siguiendo las Ordenanzas de Patiño y viendo el costo y que la calidad de las maderas procedentes de lugares tan remotos como Nueva Inglaterra no era tan buena, el Secretario de Marina ordenó al capitán de maestranza Ciprian Austrán visitar los montes de Málaga y del Campo de Gibraltar, lógicamente, los más cercanos y los que tradicionalmente se habían empleado. Austrán reconoció los parajes de la Sierra de Ronda y los montes de Málaga así como su distancia a los embarcaderos más cercanos: Alazores y Venta Mellado, distantes 8 y 4 leguas respectivamente del embarcadero de la Torre de Vélez; los montes de Casares, separados 5 leguas, aproximadamente, del embarcadero del río Guadiaro; y el robledal y pinsapar de Ronda, separados entre 4 y 7 leguas cada uno del embarcadero de Guaysa. Así mismo, el visitador debía contabilizar los árboles que se podían cortar y elaborar un estado de los robles ya talados, especificando su utilidad, aplicación y número. Más de un mes permaneció Austrán recorriendo los montes, realizando un exhaustivo informe de las masas forestales de robles, encinas y pinsapos que poblaban aquellos parajes. Para este constructor la calidad del roble malagueño era muy superior al que venía de Nueva Inglaterra y en cuanto a los pinsapos, estos árboles eran mejores y más económicos que los pinos para

120 AGS, Marina, 304: Incluye relación de maderas de Málaga que hay en los embarcaderos y dice que se perderá mucha con el calor sino se quita de ellos. Felipe de Ansa a Patiño, Málaga 30 de agosto de 1734

121 AGS, Marina, leg. 305: Felipe de Ansa a José Patiño, Málaga, 26 de abril de 1734

122 AGS, Marina, leg. 304: Miguel Bonet, Ciprián Austrán, Sebastián Parceros y Andrés Jiménez de Cárrega, La Carraca, 30 de mayo de 1734

arboladuras enviados desde Tortosa. Así pues, además de contabilizar los árboles, Autrán observó las posibilidades del terreno para un posible cultivo de especies útiles para la Marina. Sin embargo tuvo que regresar precipitadamente a Cádiz a causa de un accidente sufrido en el monte.¹²³

A duras penas y a pesar de las escaseces, los barcos lograron habilitarse en el plazo previsto, logrando formar una escuadra que zarpó en agosto de aquel año para colaborar y acelerar el acceso al trono de las Dos Sicilias del infante Don Carlos, a costa del esfuerzo de un arsenal donde sus almacenes habían quedado exhaustos y cada vez más escasos de género, tal y como reflejaba el lacónico mensaje que el intendente Francisco de Varas envió a la corte a finales de año:

*“Muy señor mío: con las frecuentes carenas y recorridas de los bajeles de SM ha quedado el arsenal de La Carraca enteramente falto de materiales para la continuacion de ellas...”*¹²⁴

Esta situación de carestía de materias primas contrastaba enormemente con la abundancia que por entonces disfrutaba un lugar: la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, a donde habían llegado a mediados de aquel mismo año, nada menos que ocho mil piezas de pino salgareño procedentes de los montes de Segura de la Sierra. Unos pinos y unos montes que muy pronto entablarían una estrecha relación con el arsenal de La Carraca y con la Marina de la Ilustración.

123 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* pp. 398-404.

124 AGS, Marina, 304: Francisco de Varas a Patiño, Cádiz, 4 de diciembre de 1734

6.- EL REAL NEGOCIADO DE MADERAS DE SEGURA Y LA PRIMERA FASE DE EXPLOTACIÓN FORESTAL (1733-1748)

6.1.- La Real Fábrica de Tabacos de Sevilla y el descubrimiento de los montes de Segura. El memorial de Juan de Pineda y el enfrentamiento con los madereros de Úbeda.

Al comenzar la tercera década del siglo, Sevilla aún no se había repuesto de la terrible hambruna de 1709, de las sequías ni de las avenidas del río que frecuentemente sorprendían a su desdichado vecindario. Con menos de cien mil habitantes su recinto urbano había quedado desmedido para una población disminuida, quedando una quinta parte de las viviendas deshabitadas o en ruinas. Atrás quedaba la imagen de una población bulliciosa, llena de extranjeros, pícaros y aventureros en busca de las riquezas que ofrecía una urbe asomada al Nuevo Mundo que había inspirado la imaginación de pintores, escultores y poetas. La llama de su opulencia se había ido apagando progresivamente. El azote de la peste bubónica de 1649 y sobre todo la temible competencia comercial que la había enfrentado con Cádiz, habían motivado la decadencia de la ciudad y el adiós definitivo a siglo y medio de grandeza. Los caprichos del río Guadalquivir, que impedían mantener un cauce regular, modificando continuamente sus riberas y formando obstáculos en su lecho, tenían gran parte de culpa. Desde mediados del siglo XVII Cádiz se había erigido en el auténtico puerto de Indias desplazando a la capital hispalense y convirtiéndola en mero referente administrativo. A principios del siglo XVIII el monopolio comercial que Sevilla gozaba con América, apenas era un recuerdo cuando la Casa de Contratación se trasladó lejos del Guadalquivir certificando de este modo el final de su prosperidad.

El aumento del tonelaje de los buques había convertido a Sevilla en un puerto inútil para el comercio indiano, ya que impedía la subida por la peligrosa barra de Sanlúcar. En 1680 se decidió que los galeones partieran y llegaran a Cádiz, puerto que tenía mejores condiciones para la navegación. Los comerciantes sevillanos hicieron el último esfuerzo por controlar el monopolio haciendo que la Casa de Contratación siguiera en su ciudad, con lo cual las flotas se organizaron marítimamente en Cádiz y

burocráticamente en Sevilla. Aunque este sistema duró otros cuarenta años finalmente la Casa de Contratación fue trasladada definitivamente a Cádiz en 1717.

La Sevilla de 1732 era una ciudad encerrada en la estructura agraria de aquella Andalucía de los grandes señores entre las propiedades de las casas de Medinaceli, Medinasidonia o Arcos. Una urbe acariciada y a veces maltratada por el río Guadalquivir; encorsetada entre sus intactas y centenarias murallas almohades construidas con tapial interrumpido de argamasa: cal, arena y guijarros con cinco siglos de historia que segregaban numerosos arrabales extramuros mientras protegían un conjunto urbano de carácter medieval, enriquecido durante el renacimiento con hermosas edificaciones que atesoraban exquisitas colecciones de obras de arte. A pesar de conservar una aureola señorial, un cierto prestigio comercial, una importancia demográfica y un característico atractivo espiritual, Sevilla era la sombra de lo que había sido aunque sobrellevaba con dignidad su decadencia. Pero pese a todo Sevilla todavía continuaba siendo la ciudad más populosa de España después de Madrid a la que superaba en muchos aspectos. Precisamente en aquellos años la había sustituido como residencia de la monarquía cuando una larga estancia de Felipe V y su corte, el llamado *lustró real*, la habían elegido como centro de su larga estancia en Andalucía entre 1729 y 1733. Su declive económico, por otra parte, no había evitado que la ciudad siguiera creciendo como demostraba la actividad constructiva durante el primer tercio del XVIII con la proyección de ocho iglesias de nueva planta y otras obras como el palacio de los Bucarelli, el de la familia Pumarejo, el mercado de la calle Feria y el alfolí de la sal. Mientras, se emprendían los acondicionamientos urbanos dentro del casco, con la rehabilitación de la plaza de San Francisco en 1717 o la plaza de la Encarnación en 1720, alejando así la tendencia constructiva de la antigua urbe que rodeaban sus viejas murallas almohades.

De todas las empresas constructivas que por aquellos años se estaban emprendiendo, destacaba una que se había proyectado extramuros y que respondía a una aspiración de la arquitectura industrial. Se trataba del traslado de las antiguas fábricas de tabaco desde la plaza de San Pedro a un nuevo edificio que se iba a emplazar en el lugar llamado de las Calaveras, cerca del río Guadalquivir en un terreno comprendido entre la Huerta de la Alcoba (en el Alcázar), el palacio de San Telmo y del desaparecido

convento de San Diego. Desde 1684 la Real Hacienda controlaba la renta del tabaco por lo que a partir de ese momento la producción aumentó y por tal motivo fue necesaria una ampliación de las antiguas fábricas que habían quedado pequeñas en medio de un sucio y maloliente casco urbano donde la concentración fabril había agravado aun más los problemas de higiene.

Inmediata a la Puerta de Jerez el edificio, que hoy es sede de la universidad hispalense, inauguraba así una nueva área de expansión, cumpliendo el doble objetivo de ser un centro representativo del poder y de los intereses económicos de la nueva dinastía borbónica, a la vez que albergaba, dentro de sus muros, un ingente número de obreros, bestias de carga e innumerables ingenios de inventores y arbitristas al servicio de una producción que rentaba pingües beneficios a las arcas del Estado. *Palacio de la industria*, como denominara el profesor Antonio Bonet Correa; *Escorial tabaquero*, como le llamó el viajero inglés Richard Ford a mediados del siglo XIX, la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla sería el lugar de encuentro de ingenieros militares, maestros de obras, arquitectos locales y artesanos con talento.

Aunque la decisión de edificar las nuevas Fábricas de Tabaco se había tomado en 1725 no fue hasta 1728 cuando dieron comienzo las obras con la excavación del terreno para sus cimientos. Unas obras que tuvieron una primera fase hasta 1735 pero que acabarían definitivamente hasta la década de 1770. Ignacio Sala estuvo al frente de ellas hasta que fue sustituido a finales de 1731 por Diego Bordick, en parte debido a las críticas del marqués de Verbón y sobre todo a los reparos del superintendente Sebastián Caballero cuya actuación sería decisiva. Administrador general de la Renta del Tabaco, en 1732 Caballero reunía las competencias de asistente de la ciudad lo que le permitió operar con bastante independencia y autoridad. Con sus conocimientos sobre las necesidades a las que el edificio debía dar respuesta, Caballero realizó notables aportaciones a la estructuración del proyecto, llevando a cabo una importante labor organizativa y de gestión durante los primeros años. A él se le debe, entre otros, la elección del tipo de materiales con los que se debía construir el mayor centro manufacturero de tabaco del mundo.

Los trabajos de extracción de piedra se desarrollaron en Carmona, Alcalá de Guadaíra, Mairena y Morón que fueron los lugares elegidos para el aprovisionamiento de materiales de cantería. En cuanto a la madera, a principios de 1732 se creó una

comisión encabezada por Juan Vergel para inspeccionar los yacimientos de donde se debía obtener este recurso para los forjados del edificio. Hinojos, Villamanrique y Aznalcázar fueron algunos de los lugares inspeccionados para encontrar la materia prima que se emplearía en la construcción de martinetes y cerchas que debían unir los cimientos de pilares y muros¹²⁵. Sin embargo la necesidad de maderos de gran envergadura y de mayor calidad hicieron que los constructores se vieran obligados a recurrir al extranjero para comprar pino de Flandes. Así lo expresa una nota emitida por Diego Brodick sobre las maderas que se necesitaban para la construcción de un martinete insistiendo al final de la misma en que (...) *es la madera de pino de Flandes de la mejor calidad*.¹²⁶

Desde los siglos XV y XVI se venía desarrollando en Sevilla el comercio por vía marítima de maderas que procedían de Galicia o bien que eran traídas por buques ingleses, bretones y flamencos que fondeaban en los puertos de Moguer, Palos y Huelva. Este abastecimiento consistía principalmente en madera de *borne* o de roble importado de Europa o bien de pino de Flandes (silvestre) que fue empleado, entre otros destinos, en la carpintería y en los retablos de muchas iglesias en Andalucía.¹²⁷ Las maderas de Flandes eran de gran calidad, duras y resistentes pero muy caras, lo que, para la Fábrica de Tabacos, suponía un aumento considerable del gasto, encareciendo sustancialmente la obra. Además de los elevados gastos de la madera había que sumar los de su conducción, sobre los que había que adelantar 800 pesos a los comerciantes que ponían como condición tal suma de dinero para emprender el transporte desde tan lejanas tierras¹²⁸.

En medio de estos apuros llegó la noticia de que en tiempos pasados se habían traído a Sevilla maderas de los montes de Segura de la Sierra, que eran de mejor calidad que la de Flandes y que vivían todavía algunos hombres que recordaban aquel tráfico, cuyo exterminio atribuían unos a los excesivos derechos que le cargaron y otros a las dificultades de la conducción¹²⁹. Sebastián Caballero comunicó esta noticia al ingeniero de la obra, don Diego Bordick, y de común acuerdo se hizo un

125 MORALES SÁNCHEZ, J. *La Real Fábrica de Tabacos. Arquitectura, territorio y ciudad en la Sevilla del siglo XVIII*. Jerez: Fundación Fondo de Cultura Sevillana, 1991. pp. 162-247

126 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 114: *Nota de las maderas que se necesitan para la construcción de un martinete*. Diego Brodirck, Sevilla, 23 de abril de 1732

127 RODRÍGUEZ TROBAJO, E. *ob. cit.* p. 39

128 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco Rodríguez de las Cuentas, Sevilla, 19 de noviembre de 1738 y FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 27.

129 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 27

reconocimiento de las maderas de aquellos montes que existían en algunas iglesias y casas antiguas y el resultado fue conforme a sus deseos pues las hallaron muy superiores a las del extranjero.¹³⁰ Alentados ambos, y llenos de esperanzas, enviaron a los montes de Segura “*sujetos de su confianza en inteligencia para que examinasen aquellos montes con arreglo a la instrucción que les dieron (...)*”¹³¹.

Estos “*sujetos de confianza*”, a los que alude el Expediente de 1811, integraron una comisión para inspeccionar los montes de Segura encabezada por Vicente Acero y Arebo que en julio de 1732 había sido propuesto por el arquitecto Diego Bordick como maestro mayor de las nuevas fábricas, desempeñando una función de control de la obra. Poco antes de esta fecha, Acero había diseñado, entre otros edificios, la desaparecida Puerta del Mar de Cádiz y había sido el arquitecto director de las obras de la catedral que por aquel tiempo se estaba construyendo en aquella ciudad. En 1721 el cabildo catedralicio aceptó su proyecto para la catedral nueva en la que se mezclaba tradición y modernidad, adoptando soluciones técnicas atrevidas y concibiendo un gran templo barroco de acuerdo con la idea imperante de elegir “la catedral de las Américas,” de tales dimensiones que pudiese divisarse a lo lejos desde el océano.¹³² La disparidad de criterios con el cabildo le obligaron a abandonar la obra en 1729 trasladándose a Sevilla para trabajar en la construcción de la nueva Fábrica de Tabacos. Desde entonces Vicente Acero desempeñó una tarea menos creativa que la de Cádiz convirtiéndose en el responsable de elegir la calidad de la piedra y la madera que se habría de emplear en la obra.

Así pues, a finales de 1732, Vicente Acero encabezó una comisión para trasladarse a los montes de Segura y Alcaraz con el fin de inspeccionar la madera que necesitaba para la magna obra de la Real Fábrica de Tabacos¹³³ “*y les informasen de la calidad de sus maderas, de la utilidad de ellas para la obra de la fábrica, posibilidad de restablecer el antiguo tráfico en Sevilla, y proporción o dificultades de conducir las a esta capital*”¹³⁴

130 *Ibidem.* pp. 27-28. Entre otras sabemos que al menos el Convento de la Merced de Sevilla poseía maderas segureñas. En 1606 Francisco de Segura y Molina concertó con el general del convento de la Merced de Sevilla, para la entrega de cuarenta tirantas de madera (ALMAGRO GARCÍA, A. *Arte y Artistas en la sociedad ubetense del siglo XVII*. Úbeda: Asociación Alfredo Cazabán, 2007, p. 471.)

131 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 27

132 JIMÉNEZ MATA, J. *Vicente Acero y la Catedral Nueva de Cádiz*. Cádiz, Quorum Libros, 2012

133 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: Correspondencia Nuevas Fábricas. Carta de Don Martín de Orozco y Arellanos a Don José Patiño. Úbeda, 23 de julio de 1733

134 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 28

Este es, más o menos, el relato de los acontecimientos sobre el descubrimiento y utilidad de los montes de Segura que aparece en el Expediente de 1811. Un relato que resume el origen y la relación inicial entre las maderas de Segura con la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, que ha sido empleado por la mayoría de los historiadores y que, sin embargo, ignora algunos detalles en lo referente a la atribución de la primicia sobre la existencia de aquellos bosques, abundancia de madera y utilidad de las mismas para la construcción naval.

Según el Expediente de 1811 el intendente Sebastián Caballero lo fue antes de los montes de Segura¹³⁵ por lo que el conocimiento de los recursos forestales de estas sierras tal vez lo tendría de primera mano. Poco después, el texto aclara que “(...) *El primero que conoció la utilidad de aquellas maderas para los arsenales del Rey, y la facilidad de su conducción por el Guadalquivir, fue el maestro de obras Don Vicente de Acero, que con motivo de tener a su cargo la de la fábrica asistió a la primera corta que se hizo y a su regreso (que fue a fines de 1734) lo puso en noticia del intendente de marina de Cádiz Don Francisco de Varas y Valdés*”¹³⁶.

El Expediente no miente en cuanto la atribución de la noticia de la existencia de las maderas y su utilidad en los arsenales pero ignora un detalle de interés que creemos relevante y que nos puede aclarar el siguiente documento. Se trata de una carta enviada por Sebastián Caballero al marqués de Torrenueva explicando un año después, las circunstancias del descubrimiento de la calidad y abundancia de las maderas de los montes de Segura. En ella señala lo siguiente:

Muy Señor mío (...)

“(...) Aunque el maestro maior de la nueva fabrica don Vicente Acero fue el primero que me dio luz de los montes y bosques de Segura de su abundancia de pinos y de su buena calidad ynclinandome a que de ellos se podía proveer la obra de este tan preciso material ha larga distancia y el haber sabido que en lo antiguo estuvo corriente este comercio y de cincuenta años a esta parte se había perdido, me hizo dudar mucho y estimar que sería la causa el tener aquí la madera de Flandes más barata, pero a los ocho días desta noticia tuve la de un viejo a quien conocía de vista en la yglesia, que vino a proponerme como cosa nueva este negociado pero no para el rey

135 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 27

136 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 32

para quien traía un memorial pidiendo privilegio para usar el solamente de el y ofreciendo emplear su utlidad en establecer molinos de nueva ynvención para moler trigo y hornos en los contornos desta zitudad con el animo de quelas ventas que produjesen sirviesen de mantener una casa que también pensaba establecer de huérfanos y en ella telares de todas maniobras y ponía la condición de que el rey le había de tomar todos los años a los precios corrientes mil tablones para las carenas de los navíos que se hacen en La Carraca y otras que no hago memoria(...).¹³⁷

Según este documento, aunque Vicente Acero fue el primero que informó a Sebastián Caballero sobre la existencia, calidad y utilidad de las maderas de los montes de Segura y la posibilidad de emplearlas en las obras de la Fábrica de Tabacos, ocho días después de conocer la noticia, alguien a quien Caballero define como “*un viejo que conocía de vista de ir a la iglesia*”, se presentó en la Fábrica con una interesante y curiosa propuesta: la creación de un negociado para la venta de las maderas que se extrajeran en los montes de Segura con el que se podrían obtener grandes beneficios, entre otros, los provenientes de las ventas de tablones al arsenal de La Carraca para las carenas de navíos. Por otra carta sabemos que esta propuesta venía acompañada de un memorial en el que el misterioso personaje exponía detalladamente su proyecto que incluía un prolijo reconocimiento de aquel país, sus montes y ríos. Explicaba que se podrían conducir las maderas a través de sus arroyos y ríos hasta el Guadalquivir, señalando que podrían llegar con facilidad no solo hasta Córdoba sino proseguir como antiguo hasta Sevilla. Pero sobre todo aquel memorial insistía en que podría ser útil por los numerosos tablones que se consumían en las carenas de los navíos por lo que se podían instalar sierras de agua. Por último el citado memorial subrayaba la notable utilidad que tendrían aquellas maderas para los navíos del rey ya que con ellas se podrían facilitar “*muchas tablas y otras piezas para la marina y como yo vi últimamente en Cádiz los subidos precios a que tiene particularmente toda la madera curva (...)con el notable consumo que ha tenido en estos últimos años.*”¹³⁸

De esta manera, a finales de 1732, Sebastián Caballero además de concebir las maderas de Segura para las obras de la Fábrica de Tabacos, recibía como ofrecimiento la idea para la creación de lo que más tarde sería conocido como el Real

137AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: Correspondencia Nuevas Fábricas. Carta de Sebastián Caballero al marqués de Torrenueva. Sevilla, 18 de agosto de 1733

138 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: Correspondencia Nuevas Fábricas. Carta de Sebastián Caballero al marqués de Torrenueva. Sevilla, 18 de agosto de 1733

Negociado de Maderas de Segura que se crearía con el fin de gestionar y obtener beneficios por la venta a terceros de las maderas segureñas. Unas maderas que podrían venderse a la Marina para la carena de sus navíos en el arsenal de La Carraca. De esta manera aquel hombre y no Vicente Acero revelaba por primera vez la posibilidad de que aquella materia prima originaria de las Sierras de Segura pudiera emplearse para la construcción naval.

Pero ¿cuál era la identidad de aquel viejo que se había atrevido a proponer aquel negocio e insistía en las ventajas de las maderas de Segura para las obras de carena que se ejecutaban en La Carraca? La respuesta la obtenemos en otra carta que Sebastián Caballero envió al marqués de Torrenueva recordando tal proposición:

*“Muy señor mío: en respuesta de la de VS sobre el asunto de la madera de Segura dije a VS que sobre la idea de don Juan de Pineda no tengo más noticias que las que él daba en aquel memorial que enseñé a VS y se lo (de)volví a él (...)”*¹³⁹

Así pues, Juan de Pineda fue el primero que hizo alusión a las ventajas y calidad de los montes de Segura, planteando la posibilidad de hacer negocio con la venta de aquellas maderas y lo que es más importante, señalando la posibilidad de emplearlas en las faenas de los arsenales de Marina. Pineda era el viejo al que aludía Caballero en sus cartas y tal vez uno de los *hombres ancianos de Sevilla* a los que hacía referencia Juan de la Cruz Martínez en sus *Memorias*.¹⁴⁰

Desgraciadamente nada sabemos de la identidad de este personaje salvo su nombre. De sus conocimientos deducimos que además de conocer directa o indirectamente la Sierra de Segura tal vez debió ser alguien relacionado con los arsenales de Marina pues parece que conocía bien el oficio de construir barcos. Por otra parte, aquel memorial tan revelador del que tenemos noticia gracias a las cartas de Caballero, probablemente, no debe conservarse en ningún lugar pues fue devuelto a Pineda, tal y como señalan las fuentes, y nadie tuvo conocimiento ni acceso a él salvo Sebastián Caballero y el marqués de Torrenueva que lo examinaron minuciosamente tomando buena nota de sus propuestas pero, inexplicablemente, desligándose en lo relativo a la

139 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 114: Sebastián Caballero al marqués de Torrenueva, Sevilla, 1 de septiembre de 1733 (entre paréntesis es nuestro)

140 DE LA CRUZ MARTÍNEZ, J. *Memoria sobre el Partido Judicial de Segura de la Sierra*. Edición facsímil del año 1842. Presentada por Jesús Cano Cárdenas con notas de Emilio de la Cruz Aguilar, 1991. p. 83: (...)“*Poco faltó para que este incidente cortase en agraz el proyecto de la fábrica de tabacos, y sin duda así se hubiera realizado si hombres ancianos de Sevilla no hubieran recordado que hubo un tiempo en que por el Guadalquivir se bajaban maderas a Cádiz y otros pueblos de Andalucía. Depurose la noticia y hallada verdadera, no se pensó en las maderas del extranjero, y sí en cortar las necesarias en los bosques de Segura*”

Marina y al uso que podría darse a las maderas de Segura en la construcción naval. En este sentido Caballero aconsejó a Pineda que aquella propuesta la pusiera directamente en conocimiento de la Marina “(...)porque yo como expresé a VS, entonces cuando se lo leí en la Fábrica no asentí a que por mi mano se dirigiese esta pretensión por los motivos que VS sabe y no tocar a mi encargo, y se lo volví aconsejándole por la de Don Francisco, dirigiéndoselo otra mano respecto de tocar en algo a la marina, pero no le pude reducir a ello ni sacarlo de la tenacidad en que no siendo por mi mano no quería hacer tal proposición.¹⁴¹

Pero ¿porqué razón Juan de Pineda no quiso presentar su propuesta a las autoridades de Marina de igual manera que lo había hecho a Sebastián Caballero? ¿Tenía algo que temer? Tal vez más adelante podamos dar luz a este asunto pero de momento lo que podemos adelantar es que aquella propuesta no tuvo más recorrido y la posibilidad de que las maderas de Segura se emplearan en las obras de carena de los navíos del rey sería ignorada por la Marina pues Juan de Pineda por una razón que desconocemos, no quiso presentar aquel memorial a las autoridades de la Armada. De este modo las maderas de Segura no llegarían al arsenal de La Carraca hasta pasados algunos años después.

En cualquier caso el superintendente Caballero y el marqués de Torrenueva decidieron que Juan de Pineda, ante los conocimientos que había expuesto en su memorial, debía acompañar en la expedición a Vicente Acero llevando las medidas que había señalado Diego Bordick, por lo que ambos emprendieron viaje junto a otros técnicos de obras para el reconocimiento de los montes de Segura.

Poco después los comisionados llegaron a los montes Segura donde quedaron asombrados descubriendo las extensas masas forestales y la abundancia de pinos salgareños, así como la calidad de sus maderas. Sin embargo comprobaron con estupor el modo en que los madereros de la zona efectuaban la corta de los árboles teniendo, además, conocimiento de la falta de costumbre de los comerciantes de madera que tan solo llegaban a los pueblos del Reino de Jaén, Granada y la Mancha extendiendo su radio de acción como mucho hasta Córdoba, no haciéndolo más lejos desde hacía más de un siglo¹⁴².

141AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: Correspondencia Nuevas Fábricas. Carta de Sebastián Caballero al marqués de Torrenueva. Sevilla, 18 de agosto de 1733

142AGS Marina, leg. 576: Bruna a Esquilache, 26 de abril de 1764

Cuando Vicente Acero y su comisión acudieron a los Montes de Segura a finales de 1732, el monopolio del comercio de madera de Segura estaba en manos de madereros de Úbeda, ciudad que desde 1239 gozaba de importantes exenciones de portazgos y aduanas en toda Andalucía y Castilla, lo que les permitía disputar a los mercaderes de Sevilla el monopolio del comercio de la madera producida en la Sierra de Segura. Estos privilegios, al parecer, habían sido concedidos por la corona para compensar a la ciudad de su inferior posesión de tierras con respecto a la vecina localidad de Baeza¹⁴³.

Por esta razón Vicente Acero tuvo que desplazarse hasta Úbeda donde, con el fin de gestionar la corta y traslado de las maderas que necesitaba, debía entablar conversaciones con Doña Josefa Manuel, dama ubetense que gozaba de privilegios sobre pinadas desde 1710. Su yerno Diego Mexía era quien le lleva los negocios madereros por lo que Acero tuvo que discutir con él logrando, tras dilatadas negociaciones, un precio razonable por la corta de los pinos. Vicente Acero dio parte de aquellas gestiones pero además criticó el modo de explotación de maderas que ejercía la familia ubetense, dueña de aquel lucrativo monopolio, al sugerir *“el poco escrúpulo que tienen en las lunas que debiendo ser en las menguantes en todas cortan.”* En aquella misiva, además, Acero no exageró sobre los extensos bosques segureños añadiendo que *“(…) tengo vistas tantas estacas en solo una parte que sobran para obras de la Carraca aunque las necesiten de más de veinte varas y de la mejor corta de madera que tiene Europa.”*¹⁴⁴ Probablemente en aquella alusión a las obras de La Carraca tuvo algo que ver Juan de Pineda que, recordemos, formaba parte de la expedición que acompañó a Vicente Acero.

Tres días después de firmar aquella carta Alfonso del Río, administrador de la Renta del Tabaco de Jaén, después de ser informado sobre aquella comisión por Sebastián Caballero, previno a éste de la lejanía de los lugares en que se iba a efectuar la corta y de la opción de *“(…) echarla al agua teniendo gente prevenida que entienda de gobernar la pinada por el rio pues por el Guadalquivir puede llegar hasta la Torre del Oro de essa ciudad pues aviendola de llevar en carretas es una obra de romanos y que durara su transporte muchos años y asi para la fabrica fuesen menester dos mil*

143 MORENO MENDOZA, A. *ob. cit.* p. 41

144AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: Correspondencia Nuevas Fábricas. Carta de Vicente Acero a Sebastián Caballero, Úbeda, 2 de enero de 1733

*carros tiene gran cuenta echar porción mas asi por la que se malogra en el rio, y la que sobrase se beneficiaria en esos parages con grandes ventajas y lo mismo creo informará el dicho Don Vicente (...)*¹⁴⁵

Aprovechando estas circunstancias Sebastián Caballero dio parte a los Secretarios del despacho de Hacienda y Marina, marqués de Torrenueva y a Don José Patiño para que se efectuara una corta de árboles al efecto, basándose en el interés público de la obra. Expedidas las reales órdenes correspondientes, los emisarios de la Real Fábrica tenían así vía libre para la corta y traslado pasando por encima de los viejos derechos de los comerciantes de Úbeda.

Para comenzar con los trabajos se libraron caudales desde la Renta del Tabaco de Jaén.¹⁴⁶ También se dieron instrucciones a las autoridades municipales de Segura de la Sierra para que facilitaran todas las actuaciones. Unas instrucciones que, curiosamente, fueron acompañadas de dos *botecitos de tabaco* que fueron enviados como obsequio, detalle que fue agradecido por el regidor de Segura.¹⁴⁷ La primera corta se efectuó pronto, en la menguante de enero, asistiendo a la misma el propio Vicente Acero junto a sus colaboradores. Inmediatamente después Acero regresó a Sevilla dejando a Juan de Pineda en las sierras con orden de supervisar las operaciones de labra, arrastre y el carreteo de los árboles hasta que éstos llegaran a los aguaderos. Estaba previsto que las maderas debían ser conducidas por los ríos durante la primavera para continuar las cortas.

Una vez expuestas las ventajas y calidades de las maderas de Segura en Sevilla, Vicente Acero partió de nuevo con destino a los montes giennenses para supervisar las operaciones personalmente.¹⁴⁸ Mientras tanto en Segura de la Sierra Juan de Pineda dirigía los trabajos después de contratar los servicios de los hacheros del lugar gracias a los caudales suministrados por los administradores de las Rentas del Tabaco de Úbeda, Villanueva del Arzobispo y Jaén que financiaron las tareas.

En la primavera de 1733 los trabajos estaban prácticamente terminados. Así, el 4 de mayo fueron entregados 249 cargos de maderas de todos los calibres, labradas por

145 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: Correspondencia Nuevas Fábricas. Carta de Alfonso del Río a Sebastián Caballero, Jaén, 5 de enero de 1733

146 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: Correspondencia Nuevas Fábricas. Alfonso del Río al marqués de Torrenueva y a Don Jacobo de Flon y Zurbarán, Jaén, 21 de enero de 1733

147 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144. Correspondencia Nuevas Fábricas. Francisco José de Párraga a Sebastián Caballero, Segura de la Sierra, 22 de enero de 1733

148 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144. Correspondencia Nuevas Fábricas. Carta de Sebastián Caballero al marqués de Torrenueva. Sevilla, 18 de agosto de 1733

trece hacheros de la Puebla de Don Fadrique que cobraron diez reales por cargo, tal y como refleja una carta en la que se añadía “(...) y mañana día 8 paso a entregarme de otra partida de que el correo que viene daré noticia a VS y juzgo que por todo este mes saldremos de la labranza de madera.”¹⁴⁹

Mientras tanto los madereros de Úbeda continuaron con sus cortas, un hecho que chocó con los intereses de la comisión de la Fábrica de Tabaco. Pronto surgieron conflictos cuando los hombres de Vicente Acero intentaron impedir que echaran al agua los pinos que los ubetenses solían conducir por los ríos Guadalimar y Guadalquivir hasta Córdoba en razón del privilegio con que contaba Úbeda que había asegurado durante siglos a los vecinos de esta ciudad el monopolio de las cortas y conducciones. Finalmente y a pesar de los impedimentos, al menos una de las pinadas de los madereros ubetenses logró por fin echarse al agua pero en otra de ellas Vicente Acero señaló cien palos y en otra “*muchísimos más*” con la intención de que a su llegada a Córdoba las maderas se pusieran a su disposición. Finalmente Vicente Acero logró su propósito e impidió la corta que se había iniciado para la conducción del año siguiente lo que supuso a los madereros ubetenes enormes pérdidas pues no pudieron cumplir los compromisos que tenían firmados con diferentes comunidades, obras pías y particulares de los pueblos vecinos que a lo largo del Guadalquivir se extendían hasta Córdoba. Fue entonces cuando Martín de Orozco y Arellano, empresario maderero de la ciudad de Úbeda, denunció aquel episodio que consideraba un atropello a sus derechos. En su denuncia argumentó, además, que la madera que se había pedido para la fábrica del rey era blanca y lisa y la que los madereros de Úbeda acostumbraban a cortar era negra y nudosa. Este interesante detalle nos aclara que la explotación que durante décadas ejercieron los madereros de Úbeda la realizaron sobre pinos ronderos (*pinus pinaster*) por lo que el tráfico de los salgareños (*pinus nigra*) sería ejercido a partir de la intervención del Real Negociado en 1733 iniciando entonces las cortas de esta especie de conífera.¹⁵⁰ Hasta ese momento habían sido los particulares de la ciudad de Úbeda los que habían gestionado el negocio de la madera cortando pinos ronderos también llamados resineros. Así pues, teniendo en cuenta la predilección por especies diferentes, los madereros de Úbeda podían

149 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: José Maestre a Sebastián Caballero, Segura de la Sierra, 7 de mayo de 1733

150 AGS, Marina, leg. 331: Los regidores de la villa de Segura de la Sierra a Rubalcaba, Segura de la Sierra, 10 de octubre de 1757

compartir los intereses de la Real Fábrica, tal y como esgrimieron en una carta, beneficiándose de unos parajes donde “(...)es tanta la madera que hay en los montes que no se podrá apurar en muchos siglos.”¹⁵¹ La respuesta a las quejas y demandas de Martín de Orozco no tardaron en llegar. Al mes siguiente el ministro José Patiño le respondía de esta manera dando por zanjada la cuestión:

*“Enterado de la de Vm. de 23 de julio en que pretende se le desembarquen los palos que señaló el maestro mayor Don Vicente Acero para la construcción de la nueva Real Fábrica de Tabaco y que se le permita continuar la corta de madera en los montes de Segura y Alcaraz, en conformidad de privilegio que tiene esa ciudad, diré que como este no puede ser nunca practicado en perjuicio de la Real Hacienda, y esta necesita por ahora valerse, no solo de la madera que hasta ahora han cortado de la calidad que Vm. expresa, sino también de otras en este y los siguientes años, no puedo venir en conceder esta licencia, ni en que Vm. pretende para usar de los palos señalados hasta que mismo maestro, llegando a Córdoba vea si le son precisos (y según las prevenciones que tiene hechas el ingeniero a cuyo cargo corre la dirección de dicha obra), en cuyo caso siempre debe ser preferido a cualesquiera otras comunidades y particulares, pudiendo Vm. tomar otro medio para la conducción de las madres que tenía cortadas. (...)”*¹⁵²

A pesar de las sucesivas protestas de los madereros ubetenses, quedó claro que el interés de la Real Hacienda primaba por encima de los intereses particulares y aunque años después volverían a presentar nuevas quejas¹⁵³ los madereros de la ciudad de Úbeda perdieron para siempre el monopolio de los montes de Segura ya que se vieron sometidos por la Razón de Estado

El negocio estaba hecho y Sebastián Caballero lo sabía y no quería compartirlo con nadie insistiendo al Secretario de Hacienda, marqués de Torrenueva, que destinase los fondos necesarios para el reconocimiento de la región, sus montes y ríos. Aseguraba que haciendo algunas obras en determinados arroyos y ríos se podrían conducir por el Guadalquivir las maderas hasta Sevilla a precios más razonables que las de Flandes, pues los informes que le habían llegado desde Segura así lo confirmaban¹⁵⁴. Sin

151 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: Martín de Orozco y Arellano a Don José Patiño, Úbeda, 23 de julio de 1733

152 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: José Patiño a Martín de Orozco, San Ildefonso, agosto de 1733

153 TORRES NAVARRETE, G. *ob. cit.* p. 22

154 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: Carta de Sebastián Caballero al marqués de Torrenueva, Sevilla, 22 de septiembre de 1733

embargo aquella empresa no iba a ser nada fácil puesto que después de superar el obstáculo de los madereros de Úbeda sucedería la enconada resistencia de los vecinos de aquel país que muy pronto recelaron de las intenciones de aquella comisión. Así lo manifestaron en noviembre de 1734 cuando un incendio, al parecer provocado por los habitantes de la zona, destruyó las primeras tablas de pino destinadas a la construcción de la Real Fábrica de Tabacos. Un hecho del que se hizo eco el marqués de Torrenueva de este modo:

“Muy señor mío; habiendo participado don Vicente de Acero haberse pegado fuego a la Sierra del Agua y quemándose seiscientos tablones de dos pulgadas de grueso, sobre que queda haciendo las más vivas diligencias para averiguar si fue de malicia (como se presume por algunos indicios que hay) castigar a los culpados y repitiéndome con este motivo las continuas talas y quemas que practican en aquellos pinares por la corta utilidad de pastos y siembras...”¹⁵⁵

Con este hecho se iniciaba el primer acto de un enfrentamiento secular entre el Estado y los habitantes de los montes de Segura. Tales incendios, considerados una ofensa para las autoridades, no eran una novedad pues antes de que el Estado llegase para explotar aquellas sierras, sus habitantes venían efectuando fuegos al menos desde 1720.¹⁵⁶ La escasez de suelo obligaba a los habitantes a la drástica solución de la quema del arbolado para conseguir pastos para el ganado y tierras de labor como único medio de subsistencia, algo que se repitió con demasiada frecuencia a lo largo del siglo. En aquella ocasión y para evitar que se reprodujeran tales episodios, el marqués de Torrenueva instó para que se prohibieran las quemas de monte que indebidamente se habían practicado en aquel término *por la corta utilidad de siembras y pastos*¹⁵⁷.

A pesar de las dificultades a lo largo del año de 1734 llegó a la capital hispalense la primera maderada compuesta por más de 8000 piezas de pino de todas las medidas. Ante tal abundancia de maderas se pensó en la venta de las sobrantes con el fin de sufragar los gastos de la siguiente pinada sin necesidad de acudir a los caudales de las Rentas del Tabaco y de la Real Hacienda. Así, tal y como se había previsto, al año

155 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: Carta del Marqués de Torrenueva a Sebastián Caballero. Sevilla, 10 de noviembre de 1733.

156 AGS, Marina, leg. 558: Rubalcaba informa que en los montes de Alcaraz se vienen practicando incendios y talas desde 1720, Segura de la Sierra, 23 de julio de 1752

157 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: El marqués de Torrenueva (tachado) a los señores justicias y regimientos de la villa de Segura de la Sierra, Sevilla, 10 de noviembre de 1733

siguiente arribó la segunda pinada cuyos gastos fueron sufragados por las ventas de maderas en Andújar, Córdoba, Sevilla y otros pueblos, continuando anualmente los derribos a fin de que todos los inviernos se botase una pinada al agua¹⁵⁸. Fue tan considerable la cantidad de madera que llegó a Sevilla que Caballero vio provechoso para el Estado la venta en la capital a los pueblos del entorno, construyendo al efecto para su protección y conservación un almacén extramuros de la ciudad. De este modo había nacido el Real Negociado o Negociación de maderas de Sevilla,¹⁵⁹ —siguiendo la idea original de Juan de Pineda— que, dependiente del Ministerio de Hacienda, explotaría a partir de ese momento las maderas de las Sierras de Segura para proveer, no solo a la Fábrica de Tabacos, sino a todo tipo de obras públicas y privadas de los reinos de Jaén, Córdoba y Sevilla. Se trataba de una empresa pública cuya rentabilidad dependía de los bajos precios en relación con las maderas del extranjero, que sería dirigida desde ese momento por un superintendente subordinado a la Secretaría de Hacienda, que a su vez desempeñaría labores de juez, de acuerdo con una jurisdicción especial que Emilio de la Cruz de Aguilar calificó como “un tanto difusa.”¹⁶⁰



Imagen 1: Real Fábrica de Tabacos de Sevilla (Foto: Vicente Ruiz García). En 1733 se acometió la empresa de buscar maderas en los montes de Segura para su construcción. A partir de entonces quedó establecido el Real Negociado de Maderas que explotaría la materia prima de aquellas sierras en beneficio de la Real Hacienda.

158 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco Rodríguez de las Cuentas, Sevilla, 19 de noviembre de 1738

159 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p.31

160 CRUZ AGUILAR, E. *ob. cit.* p. 230

A partir de entonces, el Real Negociado de Sevilla, llamado a veces Negociación, de montes o maderas de Segura, quedó establecido en aquella ciudad con una Subdelegación en Segura de la Sierra, que residió habitualmente en el entonces arrabal de Orcera. La figura del Superintendente que a veces aparece con la denominación de Intendente, se denominaba también Juez del Real Negociado, un desempeño que no llegó a consolidarse plenamente a causa de la irrupción, como veremos, de la Marina en la administración de los montes de Segura. .

6.2.- Antecedentes. La explotación forestal de los montes de Segura hasta 1733. Desmintiendo mitos populares

El comercio de las maderas de Segura no “(...)se había perdido de cincuenta años a esta parte (...)” tal y como creía Sebastián Caballero y como quedó demostrado en el viaje que tuvo que realizar Vicente Acero a Úbeda donde pudo comprobar como los madereros de esta ciudad aún seguían controlando la explotación de los montes de Segura. Una actividad que prácticamente no se había interrumpido desde la Edad Media, periodo del que se conservan numerosas referencias. Siguiendo esta línea, por ejemplo, Eduardo Rodríguez Trobajo interpreta que las vigas y tablazón de la techumbre de la Mezquita Aljama de Córdoba, —iniciada por Abdrraman I en el 784 y sin remodelaciones en las cubiertas durante las sucesivas ampliaciones que experimentó—, procedían de las Sierras de Cazorla y Segura, habiendo sido transportada en maderadas por el Guadalquivir. Este río ya era navegable hasta Cástulo en el siglo I a.C., lo que favoreció la explotación minera y el transporte de productos agrícolas y forestales. En el siglo X, Ibn Hayyan relata en los Anales Palatinos de Al-Hakam, cómo se explotaba activamente la madera del Alto Guadalquivir y Al-Zuhri cuenta los problemas de su transporte que, como en el siglo XVIII, debía realizarse en su tramo inicial por el río Gudalimar¹⁶¹. Este mismo geógrafo hace referencia al transporte de madera en esta región por el Guadalimar y Guadalquivir hasta Córdoba a donde en tiempos de Abd al Rahman III llegaban los pinos de Cazorla, Segura y Alcaraz.¹⁶² En el siglo X el también geógrafo Al-Razi

161 RODRÍGUEZ TROBAJO, E. *ob. cit.* p. 41

162 CRUZ HERNÁNDEZ, M. *El Islam de Al-Andalus: historia y estructura de su realidad social*. Madrid:

pondera la abundancia de la madera en las sierras del Alto Guadalquivir así como su capacidad de abastecer a todo Al-Andalus.¹⁶³ En el siglo XII, el geógrafo granadino Ibn Gālib señala el topónimo Nantaska como un lugar que exportaba madera a todo Al-Andalus,¹⁶⁴ referencia que parece aludir a algún enclave en la Sierras de Segura y Cazorra, quizás Tíscar, cuyo nombre fácilmente podría derivar de este topónimo de Nantaska.¹⁶⁵

Ya en época cristiana Alfonso X recurrió a la madera del alto Guadalquivir para abastecer las atarazanas de Sevilla y es a partir del siglo XV cuando la denominación “pino de Segura” aparece con regularidad en crónicas y contratos de obras en toda Andalucía. Con la conquista de Granada el pino salgareño de Segura sería empleado en la Alhambra conducido en carretas para la restauración de las Casas Reales en 1497 y en las Armaduras del Partal.¹⁶⁶ Poco antes sabemos que al menos mil pinos de Segura fueron empleados en la construcción de los Reales Alcázares de Córdoba,¹⁶⁷ en un momento que las pinadas de Segura llegaban hasta Sevilla.¹⁶⁸

Ya en el siglo XVI las Relaciones Topográficas de Felipe II indicaban que la villa de Segura de la Sierra ingresaba cien mil maravedíes anuales por la explotación maderera, reflejando de esta manera la notable rentabilidad del negocio maderero, así como la abundancia de ésta, tal y como revelan las Ordenanzas del Común de la villa de Segura y su Tierra, promulgadas en 1580 y ratificadas por el propio Felipe II al año siguiente donde no pasa por alto la riqueza maderera de estas sierras señalando que (...) *hay tanta suma de pinos derribados y madera y leña, que nadie se aprovecha de*

Instituto de Cooperación con el mundo árabe, 1992, p. 253

163 LÉVI-PROVENÇAL, É. Description de l'Espagne d'Ahmad al-Razi: Essai de reconstitution de l'original arabe et traduction française. En: *Al-Andalus*, 18, 1953, pp.51-108. Cit. Por RODRÍGUEZ TROBAJO, E. *ob. cit.* p. 35

164 VALLVÉ BERMEJO. Una descripción de España de Ibn Gālib. En: *Anuario de Filología*, nº 1, 1975, p. 373

165 ROSADO LLAMAS, M.D. Cástulo en las fuentes geográficas árabes: evidencias de un santuario altomedieval en su territorio. En: *Arqueología y Territorio Medieval* 22, 2015. p.13

166 RODRÍGUEZ TROBAJO, E. *ob. cit.* p. 38

167 AGS, Cancillería, Registro del Sello de Corte, leg. 148606, doc. 115: Carta para que no se cobre derecho alguno de mil pinos que se han de traer desde la Sierra de Segura, para las obras de los alcázares de Córdoba. Córdoba, 30 de junio de 1484; y leg. 148407 doc. 28: Provisión para que, conforme a la ley de las Cortes de Toledo que habla de nuevos impuestos, portazgos, peajes, etc., no se demande a Juan de Frías, alcaide de los alcázares de Córdoba, derecho alguno por los pinos que para las obras de los dichos alcázares ha de transportar desde la Sierra de Segura. Córdoba, 3 de julio de 1484.

168 AGS, Cancillería, Registro del Sello de Corte, leg. 149212 doc. 132: Comisión al licenciado de Montiel, juez de términos, a petición de Alonso Martínez de Valdelomar, Luis Núñez, y Juan García, vecinos de Córdoba, sobre el pago de derechos de los pinos que pasaban por el Guadalquivir desde la sierra de Segura hasta las ciudades de Córdoba y Sevilla, e incidencias en este asunto. Barcelona, 18 de diciembre de 1492.

ello (...) ¹⁶⁹

Sin embargo, no estamos de acuerdo con esta afirmación puesto que durante este mismo periodo hay una larga lista de personas y familias ligadas a la ciudad de Úbeda que se dedicaron a la industria maderera, monopolizando el aprovechamiento forestal de los montes de Segura. Un hecho que se refleja en la costumbre de la Encomienda de Segura de vender maderas a ubetenses que ejercían de intermediarios comerciales. Así, a principios del siglo XVI contamos con nombres como Hernán Mexía y Salido, Miguel Serrano y Toledo, Andrés Serrano Toledo y Ortega, hijo del anterior, o Fernando de al Cerda, este de Baeza.

Pedro Fernández de Córdoba y Valenzuela fue otro de los empresarios de la madera natural de Úbeda. Tras su fallecimiento, en el inventario de sus bienes constan 1160 pinos que se encontraban en Villafranca, 512 pinos que había en Córdoba, 224 para Sevilla “*más los que se vendieron*” cuya cantidad se ignora. Todos ellos procedentes tan solo de la corta del año 1574. La extensa fortuna de este empresario ubetense que incluía los beneficios de la venta de maderas, provocó que a su muerte la herencia fuera motivo de un litigio que se prolongó durante décadas. Los denunciante llegaron a afirmar que desde 1574 hasta final de siglo los herederos llegaron a extraer más de 60.000 cargos de madera de pino.

Otros madereros de la ciudad de Úbeda fueron Lorenzo y Cristóbal de Soto, que ejerció su actividad en torno a 1578 y Gonzálo Molina y Valenzuela que lo hizo hasta su muerte en 1593.¹⁷⁰ En este año se extrajeron del término de Alcaraz 1264 cargos de madera. Al año siguiente se sacaron del mismo lugar 1444 cargos. Entre los años 1597 y 1599 se ofrecen datos que informan de cuando se “aguaron” cargas de pino procedentes de los términos de Villaverde del Guadalimar, Cotillas y Segura de la Sierra con destino a Córdoba. Así, en 1597 se echaron al agua en Cotillas 1388 rollizos y en 1598 se enriaron 2952 cargos de madera. Ese mismo año en la villa de Segura de la Sierra se extrajeron 800 cargos y 610 rollizos; en 1599 se hallaban en el aguadero de Villaverde 4142 cargos de pinos y cuarterones. Por último en el año 1600 se aguaron del término de Segura de la Sierra 1786 cargos de madera.

A principios del siglo XVII aparecen los madereros Francisco Segura y Molina, Rodrigo Manuel de Biedma y Porcel, Álvaro Méndez Coello y Francisco Godínez y Figueroa,

169 LÓPEZ ARANDÍA, M.A. *ob. cit.* p. 15

170 BARRANCO DELGADO, J.M. *ob. cit.* pp. 197-198

este último de Beas, el único maderero vecino de la comarca de Segura.¹⁷¹ Entre 1610 y 1611, otros madereros de Úbeda, Don Diego de Viedma y Porcel y Don Francisco Godínez de Figueroa formaron una sociedad para sacar madera de los montes de Alcaraz y llevarla por los ríos Guadalimar y Guadalquivir a Córdoba y Sevilla. Ya en el siglo XVIII, durante las primeras décadas, en la *Memoria que la Encomienda de Segura de la Sierra y sus pertenencias*, que mandó realizar en 1725 el Conde de Baños, sugiere el cobro regular de diezmo por la madera embarcada en el Guadalimar y Guadalquivir.¹⁷² Mientras tanto aun seguían ejerciendo el monopolio de la explotación, madereros de Úbeda como Francisco de Carvajal y Mexía que ejerció su actividad desde 1725 a 1733 y doña Josefa Manuel de Hoces León y Lando, esposa del anterior que, bajo la dirección de su yerno Don Diego Mexía administró la sociedad familiar que explotaba los montes de Segura hasta 1748¹⁷³. Con ellos, como vimos, el maestro de obras Vicente Acero, tuvo que discutir por primera vez el precio de la madera que iba a emplear para la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla.

Así pues, con todos estos datos, estamos en condiciones de afirmar que la explotación forestal de los montes de Segura fue prácticamente ininterrumpida desde la Alta Edad Media, generalizándose sobre todo a partir de finales del siglo XV, empleando las vías fluviales del Guadalimar y Guadalquivir llegando en la mayoría de los casos tan solo hasta Córdoba pero en alguna ocasión hasta Sevilla. Los datos del origen de los madereros muestran que el aprovechamiento forestal de los montes de Segura no fue exclusivo de los habitantes del país y las elevadas cifras de cortas que se ofrecen a lo largo del último tercio del siglo XVI no muestran tampoco una explotación tan racional y selectiva del bosque como prescribían las Ordenanzas del Común de 1580 estudiadas por Emilio de la Cruz y Aguilar. Además tampoco queda claro que antes del siglo XVIII los concejos se beneficiaran de la venta de madera tal y como aducía el superintendente don Francisco de Bruna en relación al concejo de Segura de la Sierra donde nunca pudieron justificar que los vecinos de Ubeda, cuando tuvieron facultad de cortar y conducir maderas por el río, pagasen nada.¹⁷⁴

En la misma línea aprovechamos este momento para desmentir el mito popular de que

171 BARRANCO DELGADO, J.M. *ob. cit.* p. 198

172 MERCADO EGEA, J.: La encomienda de Segura de la Sierra en 1725. En: *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* n.º 146, Jaén, 1992, p. 272

173 BARRANCO DELGADO, J.G.: *ob. cit.* p. 198

174 DE LA CRUZ AGUILAR, E. *ob. cit.* p. 244

los pinos de Segura fueron talados para construir la “Armada Invencible” que Felipe II envió contra Inglaterra. Una falacia sin fundamento alguno que inexplicablemente sigue haciéndose eco en libros divulgativos,¹⁷⁵ en artículos de prensa,¹⁷⁶ en las audioguías de atracciones turísticas, como las del barco-solar del pantano del Tranco de Beas en la Sierra de Segura, e incluso en algunas páginas web capaces de afirmar frases como “*Los bosques que abrigan estas montañas suministraron en su día la madera necesaria para construir las carabelas de Colón y la flota de la Armada Invencible*”.¹⁷⁷ No existe documento alguno que pruebe esta afirmación puesto que es imposible que la Gran Armada de Felipe II se construyera con maderas segureñas, en primer lugar porque *la Invencible*, no fue construida expresamente para la jornada de Inglaterra. Los barcos eran de muchas procedencias, métodos constructivos y diferentes astilleros, sobre todo del Cantábrico. Había galeones portugueses, naves del Mediterráneo, mercantes y urcas que fueron reclutadas por asiento. Unas naves que tampoco se pudieron fabricar en las atarazanas de Sevilla puesto que por aquel tiempo la construcción naval sevillana quedó reducida a la fabricación de buques pequeños como avisos y otras embarcaciones de pequeño porte, así como a la reparación y carena de las flotas, nada que ver con los buques de la Gran Armada. Antonio Domínguez Ortiz afirmó, refiriéndose a la Sevilla del quinientos que “*La construcción naval sevillana se surtía de los pinos de Segura y Cazorla, desde donde bajaban arrastrados por la corriente del río (...)*”¹⁷⁸ Sin embargo debemos precisar que se trataba de embarcaciones pequeñas puesto que la madera de Segura no pudo haber formado parte de los buques destinados a la Carrera de Indias pues una Real Orden de 1551 había dispuesto que estas naves no podían ser construidas con maderas del sur peninsular, lo que afectó a la Maestranza de Sevilla. La prohibición se refería a las áreas de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, Puerto de Santa María, Condado de Niebla, Marquesado de Gibrleón y Ayamonte. No obstante, esta Real Orden, que no incluye a los montes de Segura, no los omite por no incluirlos en la prohibición sino porque ni siquiera los contempla para la construcción naval puesto

175 VVAA. *Atlas Ilustrado de Montañas y Cordilleras de España*, Susaeta, p. 18

176 Diario El Mundo, 27-9-2009 y 5-11-2015; Diario El País, 15-9-2003 y 26-9-2005.

177 *Viajes al Pasado. La revista de viajes con historias* (consultado el 20 de febrero de 2018). Disponible en www.viajesalpasado.com

178 DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. *Orto y ocase de Sevilla*. Sevilla: Ed. Secretariado de publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2ª ed., 1974. p. 34

que eran inéditos para tal empleo. Por entonces las tablas y troncos procedentes del Cantábrico eran los preferidos tal y como demuestra un informe firmado en Sevilla en donde recalca que (...) *la madera de acá es corta, porque ya hay poca montaña, y la que mejor hay es nueva. Que a costa de trabajo más, se busque la más larga, y de montaña vieja y sanas.*¹⁷⁹ Aún así, el profesor Martínez González afirma que en 1537 se habían empleado maderas del valle del Guadalquivir, como demuestran los cortes de maderas para cureñas practicados en Utrera. También señala que la actividad para naves destinadas al Mediterráneo existía en otros bosques meridionales de la Península al igual que, con posterioridad a la prohibición de 1551 hubo algún intento de emplear ciertos montes realengos del valle del bajo Guadalquivir para esporádicos trabajos de carenas,¹⁸⁰ pero nada que ver con los montes de Segura ni con la gran Armada de Felipe II. Durante la segunda mitad del siglo XVII se autorizó la corta de maderas en áreas meridionales con el fin de preservar las forestas del norte muy afectadas por el hacha de las Armadas del rey por lo que entre 1654 y 1659 el Consejo de Guerra permitió expresamente la tala de montes en Gibraltar, Tarifa, Castellar, Jimena y Vejer de la Frontera cuyos árboles se destinarían para la reparación de galeras.¹⁸¹ Como podemos observar no se hizo referencia alguna a los montes de Segura. Así pues, ni los buques de la Carrera de Indias, ni las galeras del mediterráneo ni la Gran Armada de Felipe II contra Inglaterra pudieron fabricarse con las maderas de Segura que tuvieron que esperar a empresas más ambiciosas, al menos hasta finales de la tercera década del siglo XVIII para por fin servir en la reparación, carenado e incluso construcción de corbetas, fragatas y navíos de línea con el fin de conservar un imperio en el que, eso sí, como en los tiempos de Felipe II, todavía seguía sin ponerse el sol.

6.3.- El Real Negociado de Sevilla y la llegada de las primeras maderas de Segura al arsenal de La Carraca. El inicio del enfrentamiento institucional.

El 5 de agosto de 1734, el nuevo intendente de Marina del arsenal de La Carraca, Don Francisco de Varas y Valdés escribía una carta al ministro José Patiño:

179 CASADO SOTO, J.L. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid: Editorial San Martín, 1988. p. 229

180 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* p.45

181 *Ibidem.* p. 114

“Muy señor mío. Participo a VE como habiendo dedicado con especial cuidado a mantener muchos abusos y desperdicios que he comprendido ha habido en estos arsenales, he tenido por conveniente caminar contento sin darme por enterado de los hechos hasta tenerlos verificados, pues creo lograré conseguir algún ahorro de entidad al rey en un dispendio tan vasto, siendo mi principal fin buscar el remedio para lo presente y sucesivo sin detenerme en lo acaecido antecedentemente pues aunque el difunto Don Salvador Olivares con su buena y recta intención me consta quiso poner algunos buenos y útiles reparos, no llegó a la ejecución por contrarios informes y hallarse rodeado de los encargos y cuidados que VE son notorios. Tengo asegurados en Prisión a Juan de Pineda, capataz de una de las cuadrillas de calafates, y a su hijo, quienes han estado cometiendo repetidas maldades, no solo en la usurpación de jornales, sino también en extraer algunos géneros de aquellos arsenales y para clara justificación he dispuesto para uno de estos ministros de marina con el escribano de ella a la averiguación, imponiéndoles yo en todo lo que deberán ejecutar. La precisa asistencia a al entrega de la plata de la flota, alijo de la de los azogues y otros cuidados de igual atención no me permiten ser más laxo en el expresado asunto, del que iré dando cuenta a VE en las ocasiones que pueda, quedando con la satisfacción de que tendrá a bien SM el que practique en este importante asunto todo lo que tuviese por más conveniente de su Real Servicio. (...)”¹⁸²

Según esta carta, tras el fallecimiento del intendente Sebastián Olivares, su sucesor Francisco de Varas y Valdés tomó la decisión de encarcelar a un tal Juan de Pineda, capataz de una cuadrilla de calafates, junto a su hijo. La razón: usurpación de jornales y géneros de los almacenes del arsenal. Aunque el nombre coincide, es difícil saber si este sujeto, su hijo o alguien relacionado con ellos tuvo algo que ver con aquel viejo que se entrevistó con el superintendente de las Fábricas de Tabaco, Sebastián Caballero, al que le entregó un detallado memorial sobre las bondades de los montes de Segura y la posibilidad de emplear sus maderas en la carena de los navíos de La Carraca. Tal vez después de cometer los delitos de apropiación de jornales y materiales de almacén, había marchado del arsenal a Sevilla con la intención de no volver a La Carraca. Su rotunda negativa a no entablar relación con las autoridades del arsenal probablemente estaría relacionada con este hecho. En el verano de 1734, a su regreso de los montes de Segura tal vez podría haber sido

182 AGS, Marina, leg. 304: Francisco de Varas y Valdés a Patiño, Cádiz, 5 de agosto de 1734

prendido a instancia del nuevo intendente de Marina de Cádiz. Sin embargo todo son suposiciones por lo que insistimos, no tenemos pruebas que atestigüen que se trata de la misma persona por lo que con estas conjeturas estaríamos entrando en el capítulo de las hipótesis.

Simultáneamente y mientras las gruesas maderas de Segura de la primera pinada debían de navegar por el Guadalquivir rumbo a Sevilla, en agosto de 1734 se descubría la quilla del navío *Hércules* en el arsenal de La Carraca¹⁸³ después de que, durante el año se hubieran acometido las carenas de los navíos *San Luis*, *San Fernando*, *San Francisco de Asís*, *San Esteban*, las fragatas *Santa Isabel*, *Santa Teresa*, *Atocha*, *La Griega* y los paquebotes *Júpiter* y *Marte*¹⁸⁴. Estos trabajos habían provocado la anunciada falta de maderas. De momento y al menos en lo que respecta al pino se contaba con 60 árboles y más de 700 tablas procedentes de Tortosa que se hallaban en los diques de maderas.¹⁸⁵ Aun así la falta de materiales era evidente de tal manera que peligraba la continuación de las obras de carena de los buques que se hallaban en el arsenal.¹⁸⁶ Fue entonces cuando a finales de ese mismo año el maestro Vicente Acero comunicó al intendente de Marina de Cádiz, Don Francisco de Varas y Valdés, la noticia de la existencia de las maderas de los bosques de Segura y su utilidad para la Armada.¹⁸⁷ Deseoso Varas y Valdés de averiguar con toda certeza la verdad de este asunto, ordenó el reconocimiento de los montes a principios de diciembre de 1734 al carpintero de ribera Francisco Gener. A finales de enero de 1735 Gener ya había regresado por lo que pudo informar de las excelencias de Segura al constructor del arsenal de la Carraca, Ciprián Autrán quien propuso a Varas que se hiciese otro reconocimiento más exhaustivo para comprobar las afirmaciones de Francisco Gener puesto que de ser ciertas se habría hallado la solución al siempre difícil problema del abastecimiento maderero.

De momento el reconocimiento propuesto quedó paralizado y en La Carraca se echó mano de las maderas de Tortosa que se hallaban almacenadas, a la espera de una

183 AGS, Marina, leg. 304: Varas a Patiño, Cádiz, 22 de agosto de 1734

184 AGS, Marina, leg. 304: Luis Milhau, La Carraca, 1 de febrero de 1734

185 AGS, Marina, leg. 304: Miguel Bonet a Nicolás Pinzón, la Carraca, 26 de agosto de 1734

186 AGS, Marina, leg. 304: Francisco de Varas a Patiño, Cádiz, 4 de diciembre de 1734

187 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 32. El *Expediente* atribuye a Vicente Acero ser “...el primero que conoció la utilidad de aquellas maderas para los arsenales del rey, y la facilidad de su conducción por el Guadalquivir...”, olvidándose del papel que jugó Juan de Pineda

serie de piezas que se esperaban de los montes de Málaga y del condado de Niebla.¹⁸⁸ Las maderas de Tortosa fueron insuficientes por lo que los trabajos tuvieron que esperar hasta que los palos de Málaga y Niebla se hallasen en el arsenal, tal y como había ordenando el ministro José Patiño, que puso esa condición para iniciar la fabricación en el arsenal de dos fragatas, como había previsto, a principios de enero de 1735.¹⁸⁹

Pero no solo hacían falta maderas para la fábrica de fragatas y para las carenas y recorridas de las embarcaciones. Las obras del arsenal de la Carraca seguían realizándose de manera paralela a los trabajos de construcción y mantenimiento de buques. Por este motivo tan solo de las maderas de Tortosa se habían consumido desde abril *“13 madres y 90 vigas no solo para los bajeles del rey y lanchas de agua sino para las obras de tierra y las viviendas del propio arsenal.”*¹⁹⁰ Y fue precisamente para este destino cuando de nuevo entraron en escena las maderas de Segura. El 7 de agosto de 1736, el contador principal de Marina, Francisco Driget escribió una carta al ministro José Patiño donde le hacía saber que había tenido noticia de que una parte de la madera que había llegado de los montes de Segura a Sevilla no iba a emplearse en las obras de la Fábrica de Tabaco. Al parecer, aquellas maderas habían llegado a Cádiz con la intención de ser vendidas a terceros. Driget, que había tenido conocimiento de este hecho, solicitó que le dispensaran más maderas para la construcción de los edificios que se estaban levantando en La Carraca por lo que solicitó que Sebastián Caballero enviara una relación con las características de aquellas maderas que había desechado, que todavía quedaban en Sevilla y que, probablemente, podrían servir para las obras de edificación del arsenal.¹⁹¹ Mientras tanto, aquellas maderas que, al parecer estaban depositadas en los almacenes de Puntales, fueron descubiertas poco después por el teniente general Rodrigo Torres que quedó admirado ante las dimensiones y calidad de las mismas por lo que no dudó en solicitar también piezas para obras de embono de navíos y reparación de cubiertas de embarcaciones. Pidió además ocho o diez palos a parte, pues consideró que aquellas maderas podrían emplearse para arboladuras sabiendo que probablemente se conducirían con facilidad a través de los ríos hasta Sevilla tal y como le habían

188 AGS, Marina, leg. 305: Varas y Valdés a Patiño, Cádiz, 11 de enero de 1735

189 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* p. 234

190 AGS, Marina, leg. 305: La Carraca, 15 de marzo de 1735, Juan Driguet a Patiño

191 AGS, Marina, leg. 306: Don Francisco Driguet a Patiño, Cádiz, 7 de agosto de 1736

informado los técnicos que ya habían visitado los montes de Segura.¹⁹²

Mientras tanto, Sebastián Caballero, tal y como le habían pedido, ya había remitido un informe con el estado de las vigas y piezas de maderas de Segura de las que podía disponer el arsenal y que se encontraban almacenadas en Sevilla. Se trataba de 11.968 piezas a un coste de 334.032 reales de vellón. Además atendió los deseos de Francisco Driget y envió a Cádiz las maderas más urgentes que se habían pedido para el arsenal a través de varias embarcaciones que, en septiembre de 1735, navegaban por el Guadalquivir rumbo a La Carraca. En cuanto a los palos de arboladuras que Rodrigo Torres había solicitado, Caballero informó que ya se estaban carreteando desde la Sierra de Segura pues se habían tenido que cortar en los montes ya que no quedaban piezas de tales dimensiones en Sevilla por lo que llegarían de los montes a la capital hispalense en la siguiente pinada y de allí al arsenal. También aconsejó que para la próxima vez fueran los propios técnicos de La Carraca los que se desplazaran directamente a los montes de Segura para evitar equivocaciones y dirigir las operaciones de corta, tal y como había sugerido Driget quien había criticado que se talara de forma indiscriminada por lo que pedía seleccionar aquella madera necesaria según su destino¹⁹³.

Aquellas primeras maderas remitidas desde Sevilla llegaron al arsenal a finales del verano de 1736 siendo depositadas en el dique pequeño y, tal y como informó Driget, no solo serían empleadas para las obras del arsenal sino que probablemente lo harían para los trabajos de carenas.¹⁹⁴ Aquel año de 1736 fueron habilitados y reparados en La Carraca los navíos *San Felipe*, *Santa Isabel*, *Santa Ana*, *El Príncipe*, *la Princesa*, *La Reina*, *El Hércules*, *Real Familia*, las fragatas *la Victoria Galera*, *La Atocha*, las bombardas *el Esterope*, *Vulcano*, *Piramón*, el navío *La Guipuzcoa*, la bombardas *la Brontes*, la fragata *la Griega* y navío *Constante*¹⁹⁵ Embarcaciones que serían reparadas y habilitadas con maderas de roble y de pino procedente, de entre otros lugares, de los montes de Segura, con la intermediación del Real Negociado de maderas de Sevilla.

Sin embargo, esta institución, a pesar de formar parte de un organismo público como era la Secretaría de Hacienda, no lo iba a poner fácil para que la Marina se

192 AGS, Marina, leg. 306:Rodrigo Torres a Patiño, 18 de septiembre de 1736

193 AGS, Marina, leg. 306: Sebastián Caballero a Patiño, Sevilla, 18 de septiembre de 1736

194 AGS, Marina, leg. 306: Driguet a Patiño, Cádiz, 18 de Septiembre de 1736

195 AGS, Marina, leg. 306: 1736, Rodrigo Torres, 27 de noviembre de 1736

aprovisionara directamente de aquella materia prima. Para empezar no estaba dispuesta a seguir las directrices que querían imponer las autoridades y técnicos del arsenal de La Carraca tal y como podemos comprobar en el siguiente episodio. Fue a raíz de las críticas que Francisco Driget trasladó al ministro José Patiño sobre el modo inapropiado, según su opinión, de cortar las maderas por parte del Real Negociado. Desde la corte se atendieron las demandas de Driget, conminando mediante una resolución a que se pusiera de acuerdo con Sebastián Caballero sobre el modo que debían de hacer la provisión de maderas para los arsenales así como los palos para arboladuras. En cumplimiento de esta real resolución Driget escribió el 4 de noviembre de 1736 a Sebastián Caballero informando sobre dicha orden e invitándole a que juntos dictaminaran cual sería la mejor solución para buscar la manera más óptima de efectuar el suministro de madera, a lo que Caballero respondió dos días después, indicando que el mejor modo de resolver la cuestión sería haciéndolo personalmente, celebrando un encuentro en Cádiz para estudiar juntos todas las posibilidades. Desde ese día Driget estuvo esperando la visita del superintendente de las Reales Fábricas. Una espera que se alargó demasiado. Por fin, el día 20 de enero de 1737 Driget recibió una carta del superintendente de la Fábrica en la que le expresaba con cierto desprecio “*que ni en Cádiz ni en la Isla nos encontraremos (...)*”¹⁹⁶

A pesar de una primera intención, Caballero debió pensarlo mejor llegando a la conclusión de que no estaba dispuesto a seguir las directrices de las autoridades de Marina que tendrían que conformarse con los criterios establecidos por el Real Negociado de Maderas, única institución que tenía asumido en ese momento el monopolio de corta y venta de maderas de Segura. Desde 1734 el Real Negociado de maderas de Segura venía explotando en exclusiva la riqueza forestal de estas sierras y no iba a permitir a terceros participar en aquel suculento negocio, aunque se tratara de la mismísima Real Armada de Su Majestad. Si la Marina quería maderas tendría que pedírselas como cualquier otro cliente al Real Negociado que se las serviría al igual que a los particulares, pero en ningún caso la Marina pondría un pie en aquellos montes si no era con el consentimiento de la Real Hacienda, al menos durante una década.

Mientras tanto en la Carraca el abastecimiento de madera continuaba siendo un problema puesto que las partidas de troncos y tablas que se emplearon hasta finales

¹⁹⁶ AGS, Marina, leg. 307: Francisco Driget al Marqués de Torrenueva, Cádiz, 29 de enero de 1737

de los años cuarenta en el arsenal, eran tan diversas como heterogéneas en lo que a la procedencia y al tipo se refiere. A ello había que añadir la falta de un suministrador estable, lo que se tradujo en una alta provisionalidad y precariedad. Esto quedó reflejado en un informe, fechado en el arsenal de la Carraca el 4 de agosto de 1737, donde se calculaba detalladamente la cantidad de maderas necesarias para que las instalaciones estuviesen suficientemente abastecidas. Ese informe incluía más de 12.000 piezas de robles, pinos y otras especies procedentes de los montes de las cercanías de Málaga, de la costa de Cantabria, arboladuras de Flandes y de los Alfaques de Tortosa, álamo y pino de las sierras de las cercanías de Sevilla y condado de Niebla pero también tablas para forros de los montes de Segura. Este informe, además, precisaba que los pinos de Segura podían servir para la obra interior de los navíos y otras actividades complementarias de los arsenales. De esta manera las maderas segureñas comenzaron a ser muy atractivas al tener además en cuenta que, debido a sus cantidades, su coste era relativamente barato. La distancia que existía entre los montes de Segura y el litoral marítimo era enorme pero, como sabemos, su comunicación a través de los ríos Guadalimar y Guadalquivir facilitaba el transporte de sus pinos.¹⁹⁷

Por entonces la Carraca ya contaba con 15.290 piezas de madera de Segura de distintos largos y gruesos que habían sido entregadas entre 1736 y 1737.¹⁹⁸ De ellas se enviaron un total de 15.182 piezas con un valor de 1.091.219 reales de vellón que

197AGS, Marina, leg. 553: Nicolás Carlos Calderón, La Carraca, 4 de agosto de 1737: *Estado de las maderas que Don Antonio González y Marroquín, capitán de fragata interino de la maestranza considera ser menester para la provisión de nuestros arsenales para que no experimente falta en las carenas y armamento en los bajeles del rey y con distinción en el número de piezas, gruesos y largos que deciden tener se manifiesten en la forma siguiente:*

Piezas, Piezas de largo, Piezas de ancho, Codos cúbicos, precios que se contratan, importe en Reales de Vellón. Maderas de pino de la sierra

8000.....	a 20 rrvv.....	160.000 rrvv
2000 piezas de ligazón	a 6 rrvv.....	12.000 rrvv
700 curbatones chicos y grandes para.....	a 10 rrvv.....	7000 rrvv
1500 piezas de pino de la sierra, encina o roble.....	a 8 rrvv.....	12000 rrvv

De forma que la madera que tiene mencionada es la que parece necesitarse para cubrir a las carenas y armamentos de los navíos del rey cuyos precios son los que constando pueden tener de costo proveyéndose las de roble de los montes de las cercanías de Málaga y costa de Cantabria las de Puza y arbolada de Flandes o de los Alfaques de Tortosa, la de álamo y de pino de la sierra de las cercanías de Sevilla y condado de Niebla y las tablas para aforro serán más a propósito de los montes de Segura. Carraca a cuatro de agosto de 1737. Nicolás Carlos Colón

198 AGS, Hacienda, 849: Sevilla, 29 de diciembre de 1744

finalmente llegaron a principios de 1738 y que fueron remitidas desde Sevilla al arsenal de La Carraca, tal y como informó el sucesor de Caballero en la Superintendencia del Real Negociado de Maderas, Don Francisco Gómez de Barreda, que además añadió que la pinada del año 1738 había emprendido su camino.¹⁹⁹ Estas maderas, en buena medida, se emplearon en las obras de edificación del arsenal aunque en esta misma fecha el Intendente de Cádiz Francisco Barredo, comunicó a Ensenada que “*en estos arsenales existe crecidísima porción de maderas de las cortadas en los Montes de Segura para la fabrica de los Almacenes que en ellos se ejecutan, y que parte de ellas podra aplicarse para forrar los Vageles y sus carenas*”²⁰⁰

Así pues una buena parte de las maderas de Segura fue utilizada para los trabajos de rehabilitación y carena de las embarcaciones que fueron habilitadas durante los años 1736 y 1737. Durante este último ejercicio en la Carraca se sometieron a obras de carena y recorrida las naves que habían regresado de las exitosas campañas de Italia donde la Real Armada había contribuido a la entronización de Don Carlos como rey de Nápoles y Sicilia. Entre ellos los navíos *Lanfranco*, *Europa* y *León*; las fragatas *Fama*, *La Griega*, *Retiro*, *Princesa* y el barco *Santa Rita* que fueron carenados y reparados a lo largo de 1737 y 1738 con maderas, entre otras, de pino de las Sierras de Segura, convirtiendo así a la Marina en el mejor cliente del Real Negociado, asumiendo de esta manera las condiciones impuestas desde Sevilla. Cada vez que el arsenal de la Carraca necesitara de materia prima de Segura para sus obras y carenas tendría que solicitarla a los almacenes que el Real Negociado. Por entonces en el arsenal de La Carraca ya había sido botada la fragata *El Águila* mientras que la *Aurora* ya se encontraba construyéndose sobre los picaderos en la grada. Sobre esta fragata, el constructor Ciprián Aufrán aconsejó, con el fin de aligerar el peso y de evitar continuas reparaciones, emplear madera de cedro en la obra muerta, una medida que, como veremos, será determinante para el devenir de las maderas de Segura.

199 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco Gómez de Barreda al marqués de Torrenueva, Sevilla, 21 de enero de 1738

200 AGS, Marina, leg. 553: Francisco Barrero a Ensenada, 21 de enero de 1738. Cit. Por. MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* p. 318

6.4.- Maderas de Segura para la Guerra de la Oreja de Jenkins

El 21 de enero de 1738 Francisco Gómez de Barreda, sucesor de Sebastián Caballero en la superintendencia del Real Negociado de Maderas de Sevilla, escribía una carta al marqués de Torrenueva informando de la remisión al arsenal de La Carraca de una partida de madera de pino de los montes de Segura. En la misma señalaba que ya había partido la pinada de ese año por lo que exigía más de cuatrocientos mil reales para sufragar los gastos de la conducción de las 15.182 piezas de madera que ya habían sido entregadas en la Carraca.²⁰¹ Dos meses después, el 17 de marzo de 1738 la pinada de Segura debía navegar ya por el río Guadalquivir después de haber recorrido el curso del Guadalimar. Ese mismo día, en Londres, comparecía ante la Cámara de los Comunes Robert Jenkins, un capitán escocés dedicado al contrabando, cuyo barco, el *Rebeca*, había sido apresado en abril de 1731 por el guardacostas español *La Isabela* cerca de las costas de Florida. Según el testimonio de Jenkins, el capitán español Julio León Fandiño, al comprobar que el contenido de las bodegas era mayor que la relación existente en los libros de registro de mercancías, requisó la carga y le cortó una oreja como escarmiento al tiempo de le decía: “*ve y dile a tu rey que lo mismo le haré si a lo mismo se atreve.*”²⁰² En su comparecencia ante la cámara, Jenkins apoyó su testimonio mostrando un tarro de cristal con la oreja dentro, ante un nutrido grupo de furibundos parlamentarios que reclamaron enérgicamente la guerra contra España.

Este episodio podía resumir la respuesta española al desmesurado incremento del contrabando por parte de los mercantes ingleses en las colonias españolas de América en el momento en que Zenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada, tomaba las riendas de la política naval en España. El éxito de la expedición a Italia y la subida al trono de Don Carlos como rey de Nápoles y Sicilia, en parte, habían sido gracias a este funcionario riojano procedente del Cuerpo de Ministerio que había sido incorporado por Patiño a las tareas de la administración de Marina.

Patiño había fallecido en 1736 habiendo logrado que España figurase en el censo de

201 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco Gómez de Barreda al marqués de Torrenueva, Sevilla, 21 de enero de 1738

202 CANALES, C., DEL REY, M.. *ob. cit.* p. 223.

las potencias marítimas a pesar de que las exigencias de la política internacional ensombrecieran de alguna manera su labor en el renacimiento de la Armada. Desde 1726 hasta 1736 se habían fabricado un total de treinta y seis navíos estando activos un total de cincuenta y nueve navíos de diferentes clases y portes.²⁰³

Al año siguiente Zenón de Somodevilla fue designado Secretario del Almirantazgo, institución reinstaurada en España en la figura del Infante Don Felipe,²⁰⁴ desempeñando una extraordinaria actividad normativa y reglamentaria, en paralelo e independientemente al de la Secretaría de Marina. Unas medidas que tuvieron profundos efectos en el sistema naval español.

Casi al mismo tiempo que en Londres se iba produciendo una escalada de reproches ante el gobierno español que parecían conducir a un nuevo conflicto armado, el marqués de la Ensenada, desde la Secretaría del Almirantazgo, debió tener conocimiento de la existencia de los montes de Segura y de su riqueza maderera, probablemente gracias a la información remitida por el superintendente del Real Negociado Francisco Gómez de Barreda quien describió el descubrimiento de los montes de Segura para las obras de la Fábrica de Tabacos y sus ventajas económicas respecto a las maderas de Flandes. Ensenada también tuvo noticias de las maderas que hasta entonces habían ido a parar a La Carraca así como del negocio que desde Sevilla se estaba practicando con su venta a particulares.²⁰⁵ Sabedor de la calidad de sus pinos salgareños para la construcción naval, Somodevilla escribió al intendente de Marina del arsenal de Cartagena Alejo Gutiérrez de Rubalcaba informándole del tema. En sus cartas Ensenada le explicó que se podrían conducir en jangadas por el río Segura los árboles de pino que poblaban los montes de Segura de la Sierra y que éstos eran buenos para arboladuras de bajeles de todas las líneas. Ensenada informó a Rubalcaba que, para comprobar las bondades de los pinos y las posibilidades de su conducción se había mandado al capitán de Fragata Juan Valdés y al maestro carpintero Francisco Gener, que ya habían realizado una visita anterior, para que partieran de Cádiz en la primavera de ese año con el fin de reconocer las riberas del

203 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* p. 217

204 Tras la muerte de Patiño se restauró la institución del Almirantazgo que nació más para asegurar un puesto digno para la categoría del infante Don Felipe de Borbón que para servir de estímulo a la Marina. Cuando Don Felipe consolidó su posición en los ducados de Parma, Plasencia y Guastalla, su hermanastro Fernando VI suprimió el título de Almirante General de España, dando por finalizada la breve etapa del Almirantazgo borbónico.

205 AGS, Hacienda, leg. 849: una sin firmar y sin fechar; otra firmada por Francisco Gómez de Barreda, 9 de febrero de 1738

los ríos por donde podían ser conducidas las maderas. Para completar dicha expedición Ensenada ordenó al intendente de Cartagena que enviara desde aquel departamento a un maestro de arboladura y a un práctico para que juntos unos y otros exploraran el río Segura y sus márgenes hasta su desembocadura en el Mediterráneo además de estudiar si aquellos pinos podían emplearse como arboladuras.²⁰⁶

Alejo Gutiérrez de Rubalcaba cumplió la orden y envió desde Cartagena al práctico y al maestro de arboladura que había sugerido Ensenada para que se unieran a la expedición enviada desde Cádiz formada por Valdés y Gener. Juntos cumplirían la misión de elaborar un informe sobre la facilidad e inconvenientes de conducir por el río Segura las maderas de aquellas sierras y examinar la calidad de las mismas, su utilidad para arboladura de bajeles y si podrían conducirse o navegar el jangadas por el expresado río.²⁰⁷ Mientras tanto el intendente de Marina de Cádiz, Francisco de Varas y Valdés, hizo lo propio enviando al comisario de Marina Luis de Milhau asistido por un carpintero de ribera, con el fin de reconocer la calidad de las maderas que había en Sevilla para la Fábrica de Tabacos para así explorar las posibilidades de su utilidad para la carena de los bajeles y otros usos de Marina.²⁰⁸

En la visita a los montes de Segura el capitán Juan Valdés volvió a descubrir los esbeltos troncos de pino salgareño, rectos de color gris cenicienta que contrastaban con el verde intensamente oscuro de sus copas que dominaban el paisaje de amplias zonas de aquellos parajes. Su madera era relativamente fácil de trabajar pero además era dura y resistente a la putrefacción por lo que podía ser una alternativa al pino de Flandes e incluso al del Báltico para las arboladuras. La marina francesa lo empleaba en los astilleros de Tolón para masteleros y vergas, y Valdés era de la misma opinión que los franceses creyendo además que podían ser aptos para tablazón. En su informe añadió que *“podrían servir los más gruesos para palos de navíos grandes en el término de veinte años, pero para esto era indispensable obligar a las justicias a cortar ramas, sangrar árboles y hacer plantíos; y que tanto los blancos como los de color de coral eran de buena calidad, correosos y nada vidriosos”*²⁰⁹

La utilidad y las posibilidades que tenían aquellos bosques para la Marina se preveían

206 ANM, Colección Vargas Ponce, Tomo XXXIII, Ms. 64/169: Somodevilla a Alejo Rubalcaba, Buen Retiro, 25 de enero de 1738; y Somodevilla a Alejo Rubalcaba, Madrid, 15 de febrero de 1738

207 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p.33

208 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco de Varas y Valdés a Francisco Gómez de Barreda, Cádiz, 21 de mayo de 1738; otra de Gómez de Barreda a Ensenada, Sevilla, 21 de mayo de 1738

209 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 34

infinitas, eso sí, con un esmerado mantenimiento y cuidado de los ejemplares, un aspecto en el que tendrían que colaborar estrechamente las justicias locales de aquella región. Finalmente Juan Valdés y Castro, capitán de fragata y teniente de maestranza, en compañía del capataz de arboladura Juan Pinzón, remitió aquel informe que llegó a la Carraca el 6 de agosto de 1738 y que llevaba por título *Previsiones sobre la utilidad que podrá tener a la Real Hacienda, servirse de los Arboles, y demás maderas de Pino cortadas y que pueden Cortarse en los montes y Sierras de Segura, Y que teniendo presentes los parajes en que se hallan con menos dificultad, de sacarse dellos, y mas aptitud de Conducirse a estos Arsenales, de Carraca para emplear en las carenas de los Navíos que reparan en su Caño y se hacen por mi*. En dicho informe Valdés no sólo cifró las cantidades de maderas que serían adecuadas para el Real Servicio, sino también explicó las posibilidad de abrir caminos, haciendo especial hincapié en las rutas que pudiesen discurrir por lugares de realengo. En su visita, Valdés también comprobó con resignación la escasa colaboración de los habitantes del país puesto que, según su testimonio, “*no encontré en Segura quien quisiere entrar en el asunto de las maderas*”²¹⁰

A pesar del desinterés mostrado por los naturales del lugar, tras este informe, el Almirantazgo reclamó a Valdés y al gobernador y justicia mayor de Segura de la Sierra, Leandro Ventura de León, que se desplazaran a la Corte para ser informados de la nueva orden que a raíz del informe se había emitido para la conservación de los montes de Segura. En ella se incluían disposiciones para evitar las continuas talas y quemas de los vecinos de los pueblos de los montes de Segura y Alcaraz. Además en ella se imponía disposiciones para la conservación de los pinos de aquellas tierras por ser aptos para arboladuras y para otros usos en la construcción naval incluyendo, además, normas respecto al plantío y la conservación de los montes, según las directrices marcadas por el propio capitán Valdés. La norma disponía, además, que los naturales del país no se privaran del aprovechamiento de los árboles que no eran útiles para la Marina, para lo que el alcalde mayor, de acuerdo con el capitán de fragata Don Juan de Valdés y Castro, debía señalar los parajes en que los vecinos se pudiesen aprovechar de los montes, reservando los que se considerasen para uso exclusivo de la Marina. Conocida la orden, el alcalde aprovechó la oportunidad para intentar recuperar sus derechos jurisdiccionales que habían sido limitados por la

210 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J.: *ob. cit.* p. 319

Superintendencia del Tabaco de Sevilla.²¹¹ Sin embargo la orden del Almirante Infante General no dio oportunidad a ello a pesar de que Don Leandro Ventura de León esgrimió que, mediante el pretexto de las obras del edificio que se estaba construyendo en Sevilla, se habían cortado crecidas porciones de pinos y que aquellas cortas eran incompatibles con los intereses que la Marina había incluido en aquella orden²¹². Esta última apreciación del alcalde de Segura era toda una realidad que no hacía otra cosa más que presagiar el conflicto de intereses enfrentados que ya había comenzado entre la Marina y el Negociado. Un conflicto al que se unirían las justicias locales de las villas y pueblos de Segura que vieron reducidas sus competencias a tan solo la conservación de los montes y al cumplimiento de las disposiciones reales. Así pues, el Almirantazgo dio curso a la orden que fue comunicada el 13 de septiembre siguiente a las justicias del partido de Segura para que la aplicaran de manera inmediata.

El 14 de enero de 1739 se firmaba en Madrid el Convenio de El Pardo entre España e Inglaterra. Se trataba de la última oportunidad para evitar la guerra entre ambas naciones. Con este intento los dos Estados se comprometían a evitar la guerra y a pagar compensaciones mutuas, además de acordarse un nuevo tratado futuro que ayudase a resolver otras diferencias sobre límites territoriales y derechos comerciales en América. Sin embargo el convenio fue rechazado por el Parlamento inglés obligando al primer ministro británico Robert Walpole a comenzar los preparativos de la guerra. Fue entonces cuando España suprimió los derechos comerciales ingleses en las colonias y retuvo a todos los barcos británicos que se encontraban en puertos hispanos. La crispación británica, hábilmente manipulada por el Parlamento, se acentuó cuando llegaron noticias a Londres sobre el confinamiento de prisioneros ingleses en el arsenal de La Carraca. Ante tales hechos el gobierno británico retiró a su embajador en Madrid y declaró formalmente la guerra a España el 19 de octubre de 1739 después de que el tal Robert Jenkins mostrara su oreja cortada a los sorprendidos y enfurecidos diputados del parlamento de Londres.

La guerra de la Oreja de Jenkins, también llamada del Asiento, fue un conflicto muy popular entre los ingleses que vieron en él la ocasión perfecta para arrebatarse a los

211 AGS, Hacienda, leg. 849: A don Francisco Gómez de Barreda, Madrid, 29 de julio de 1738

212 AGS, Hacienda, leg. 849: A Sebastián de la Cuadra, Buen Retiro, 31 de julio de 1738

españoles las riquezas del Nuevo Mundo, teniendo la garantía de la superioridad absoluta de la Royal Navy frente a la naciente Real Armada. La guerra se desarrolló en aguas americanas, especialmente del Caribe donde los españoles serían capaces de rechazar los ataques británicos pues el Almirantazgo había sido previsor ya que el 22 de julio de 1739 se había ordenado al intendente de La Carraca, Francisco de Varas, habilitar y pertrechar todos los barcos disponibles, excepto los de flota, equipándose para seis meses de campaña. Se mandaba, asimismo, la provisión de maderas para carenar los buques en el arsenal con el fin de reponer las posibles pérdidas.

Así pues, en el arsenal del sur de España comenzaron los preparativos para la guerra armando y pertrechando las naves que serían enviadas a escenarios caribeños donde se materializó buena parte del conflicto anglo-español. En el arsenal gaditano de la Carraca, la puesta a punto de las embarcaciones proporcionó una intensa actividad que hizo olvidar el letargo laboral de tiempos de paz. A lo largo de 1740 quedaron aprontados casi todos los barcos requeridos por el Almirantazgo. Al mismo tiempo apareció una práctica aparentemente abandonada que volvió por estas fechas a tomar protagonismo: la habilitación de embarcaciones mercantes como barcos de guerra o como baterías flotantes. Consistía en obligar a los propietarios de buques de comercio a cederlos con fines militares a la Armada, un método que se había extendido ya en el siglo XVI cuando la corona, con motivo de las campañas navales, incautó las naves más grandes y mejor construidas estimulando de esta manera a los comerciantes de Indias a que construyeran barcos más ligeros y de peor calidad para así evitar los embargos.²¹³ Un método que los ingleses también habían practicado hasta comienzos del siglo XVII hasta que en la segunda mitad de aquella centuria fuera sustituido por el buque expresamente construido para actuar *at the order of the navy*.²¹⁴ En España este sistema volvió a aparecer en nuevas ocasiones hasta la de 1739, con motivo de la guerra contra Inglaterra. Esta vez los buques serían mejorados en fortificación, arboladura y se le abrirían portas para incorporar cañones. En compensación, los armadores quedarían con el beneficio de las modificaciones y mejoras recibidas o bien volverían a su estado original con los gastos sufragados por parte de la Real Armada. Igualmente, estas embarcaciones tendrían preferencia en la siguiente flota de Indias y

213 VALDEZ-BUBNOV, I. *ob. cit.* p. 59

214 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* p. 176

sus capitanes recibirían el grado de teniente de navío.²¹⁵

En noviembre de 1740 llegaron los navíos *El Carmen*, *El Poder* y *El Oriente*, los primeros mercantes en arribar a La Carraca. Días más tarde lo hicieron el *Santa Teresa* iniciándose poco después las obras de reestructuración de estos buques de comercio que debían convertirse en barcos de guerra. Para ello, entre otros trabajos y como hemos señalado, se les ejecutarían obras de fortificación, arboladura y se le abrirían portas para los cañones. Para estas faenas, en esta ocasión era necesario recibir maderas de los almacenes de Sevilla.²¹⁶ Unas maderas cuya procedencia no era otra que la Sierra de Segura. Sin embargo, la rapidez con la que se requerían las piezas de pino no se correspondió con la diligencia que se deseaba por parte del Negociado de Sevilla ya que en diciembre, Francisco de Varas exigió de manera urgente que le fueran enviadas 700 trazas o madres de pino de los montes de Segura para habilitar a dichos mercantes. Mientras tanto, protestó al sospechar que las maderas que tan urgentemente se demandaban estaban vendiéndose al común.²¹⁷ Varas estaba en lo cierto porque tenía noticias de que el Deán del Cabildo de la Catedral de Córdoba había solicitado una cantidad de madera de los montes de Segura para el arreglo del templo por un importe aproximado de 60.000 reales. Una petición en la que el religioso había tenido la precaución de señalar que no se le enviaran maderas que por sus características pudieran emplearse para la construcción de barcos.²¹⁸

Los envíos por fin llegaron a su destino pero entonces fue el Superintendente de la Fábrica de Tabacos de Sevilla quien exigió a la Marina el pago inmediato de las maderas de pino que se habían enviado en tres embarcaciones por el Guadalquivir. Cada pie cúbico de madera de Segura embarcada con destino al arsenal ascendía a tres reales de plata haciendo un total de 14.334 reales que debían ser pagados al instante por la Marina.²¹⁹ Una exigencia que, tan solo una semana después, el superintendente Gómez de Barreda exigía nuevamente al no ver quedado satisfecha la deuda.²²⁰ Como podemos observar, las relaciones entre el Real Negociado y la Real

215 AGS, Marina, leg. 310: A Don Francisco de Varas, San Lorenzo, 22 de noviembre de 1740

216 AGS Marina, leg. 310: Francisco Liaño al marqués de la Ensenada, Cádiz, 9 de diciembre de 1740

217 AGS, Marina, leg. 553: Varas y Valdés a Ensenada, Cádiz, 20 de diciembre de 1740

218 AGS, Marina, leg. 553: A Varas y Valdés, Buen Retiro, 3 de enero de 1741.

219 AGS, Marina, leg. 553: Francisco Gómez de Barreda a Varas y Valdés, Sevilla, 8 de enero de 1741

220 AGS, Marina, leg. 553: (Copia de la carta de Gómez de Barreda a Varas). Francisco de Varas a Ensenada, Cádiz, 17 de enero de 1741

Armada no eran todo lo cordiales y fluidas que se podría esperar entre dos instituciones públicas. En cualquier caso y a pesar de los roces, los envíos de maderas continuaron sirviéndose, al menos durante los años 1742 y 1744²²¹.

CUADRO N° 1.- Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas con las maderas de Segura, entre otras, durante el periodo 1736-1740 en el arsenal de La Carraca (Fuente: elaboración propia a partir de los datos cruzados de número de piezas, pinadas, número de piezas almacenadas y obras de carena, recorridas y otros trabajos de reparación o habilitación)

CLASE	NOMBRE	OBRAS	AÑO	FUENTE
Navío	Santa Isabel	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Navío	Santa Ana	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Navío	El Príncipe	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Navío	La Princesa	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Navío	La Reina	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Navío	Hércules	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Navío	Real Familia	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Fragata	Victoria Galera	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Fragata	Atocha	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Bombarda	Esterope	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Bombarda	Vulcano	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Bombarda	Piramón	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Bombarda	Brontes	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Navío	La Guipuzcoa	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Fragata	La Griega	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Navío	Constante	carena	1736	AGS, Marina, leg. 306
Fragata	Retiro	carena	1737	AGS, Marina, leg. 306
Fragata	Griega	carena	1737	AGS, Marina, leg. 306
Barco	Santa Rita	carena	1737	AGS, Marina, leg. 306
Navío	Lanfranco	carena	1737	AGS, Marina, leg. 306
Navío	Conquistador	carena	1737	AGS, Marina, leg. 306
Navío	España	carena	1737	AGS, Marina, leg. 306
Navío	León	carena	1737	AGS, Marina, leg. 306

221 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 36.

				CRUZ AGUILAR, E.: <i>ob. cit.</i> p. 250
Navío	Europa	carena	1737	AGS, Marina, leg. 306
Fragata	Fama	carena	1737	AGS, Marina, leg. 306
Navío	El Real	carena	1738	AGS, Marina, leg. 307
Navío	Santa Isabel	carena	1738	AGS, Marina, leg. 307
Navío	San Antonio	carena	1738	AGS, Marina, leg. 307
Navío	Andalucía	carena	1738	AGS, Marina, leg. 307
Navío	Real Fmilia	carena	1738	AGS, Marina, leg. 307
Fragata	Fama	carena	1738	AGS, Marina, leg. 307
Fragata	Volante	carena	1738	AGS, Marina, leg. 307
Navío	Fuerte	carena	1738	AGS, Marina, leg. 307
Navío	Santa Teresa	carena	1738	AGS, Marina, leg. 307
paquebote	Júpiter	carena	1738	AGS, Marina, leg. 307
paquebote	Márte	carena	1738	AGS, Marina, leg. 307
Navío	Andalucía	carena	1739	AGS, Marina, leg. 309
Fragata	Galga	carena	1739	AGS, Marina, leg. 309
Fragata	Paloma	carena	1739	AGS, Marina, leg. 309
Navío	Oriente	Transformación de mercante a buque de guerra	1740	AGS, Marina, leg. 310
Navío	Poder	Transformación de mercante a buque de guerra	1740	AGS, Marina, leg. 310
Navío	Carmen	Transformación de mercante a buque de guerra	1740	AGS, Marina, leg. 310
Navío	Santa Teresa	Transformación de mercante a buque de guerra	1740	AGS, Marina, leg. 310

CUADRO N° 2. Regiones de origen y provisión de maderas en el Arsenal de La Carraca durante el periodo 1736-1740. Fuente: elaboración propia a partir de AGS, Arsenales, leg. 306, 307, 308, 310, Merino Navarro y Quintero González.

Año/ Provincia Marítima	Navarra y Vizcaya (roble)	Castilla, Burgos y Santander (roble y pino)	Asturias y Galicia (roble)	Andalucía (pino, quejigo)	Segura de la Sierra (pino)	Cuenca, Murica y Valencia (pino)	Italia y Rumanía (roble y pino)	Cataluña y Aragón (roble y pino)	Del Norte (pino y arboladuras)	Indias (Cedro, caoba y guayacán)
1736				X	X			X		X
1737				X	X			X	X	X
1738				X	X			X		X
1739					X			X	X	X
1740				X	X					

Hay que tener en cuenta que durante estos años hubo muy poca actividad en La Carraca y menos aún en el resto de arsenales hispanos. A lo largo de este periodo tan solo se construyeron siete navíos y dos fragatas, la mayoría de ellas en La Habana, lo cual indica un índice de actividad bastante bajo que también afectaría a las carenas. Por esta razón el consumo de maderas fue relativamente escaso si lo comparamos con etapas posteriores lo que no impide que destaquemos el volumen relativo de maderas de Segura cuya presencia y empleo fue notable a lo largo del periodo señalado pues tan solo entre 1736 y 1737, llegaron más de 15.000 piezas de pino de Segura al arsenal de La Carraca.²²²

Mientras tanto, en la corte se recibía *Derrotero del río Segura hasta la desembocadura en el Mediterráneo, abundancia de agua que lleva, malos pasos, vueltas y revueltas que puedan impedir el de las maderas y árboles de pino, por si conviniese facilitarlos navegable*. Se trataba del plano del río Segura que se había encomendado por orden del marqués de la Ensenada, con la mediación del intendente de Cartagena Alejo Gutiérrez de Rubalcaba. El plano detallaba el curso del río desde su nacimiento hasta su desembocadura en el Mediterráneo. También incluía las maderas que se podrían sacar, su calidad, el estado de los montes y lo conveniente que sería su conservación. Insistía en que ordenando las oportunas providencias al alcalde mayor de Segura de la Sierra y a otras justicias locales, limpiando el río y habilitando algunos caminos, tal vez para ese mismo verano podrían conducirse alguna partida para tablazón al arsenal de

²²² AGS, Hacienda, 849: Sevilla, 29 de diciembre de 1744

Cartagena.²²³ Hacía tiempo que en aquel arsenal habían puesto la mirada en las maderas de Segura donde no había pasado inadvertida la relación entre el Negociado y La Carraca. Así, en diciembre de 1742 se tuvieron noticias de que en Sevilla había maderas que habían sido conducidas por el Guadalquivir desde los montes de Segura, que estaban sirviendo en el arsenal, por lo que se solicitó que se remitiera un estado de las mismas y de sus características. Desde Cartagena se sabía que esas maderas serían empleadas para la fabricación del navío que se había de construir en la Carraca ya que el constructor Ciprián Austrán había aconsejado que fuesen de pino, que además debían cortarse en la siguiente menguante de enero.²²⁴ Desde Cádiz estaban mostrando un enorme entusiasmo con la calidad de las maderas de Segura más aun cuando el pino se había convertido en la alternativa al roble en algunas partes de la obra exterior y sobre todo interior de los buques, debido al mal estado y a los episodios de pudrición de cascos que se venían sucediendo a lo largo de los últimos años. Esta solución vino a raíz del hundimiento de la fragata *El Águila*, un hecho que abrió el debate sobre la conveniencia de sustituir la tablazón de roble por pino para evitar así la entrada de agua en los navíos. De este modo se hizo en *El Real* cuyo éxito fue comprobado siete años después cuando el barco fue examinado en el arsenal de Cartagena y se observó el excelente estado de conservación en el que se hallaba.²²⁵ Durante la década de los cuarenta la madera de Segura, aunque en menor medida, también fue empleada en las obras de la Carraca, a pesar de la escasa actividad que tuvo el arsenal durante este periodo. Tan solo entre 1740 y 1745 fueron carenados once navíos.²²⁶ Aun así en 1741 se emplearon 100 piezas de madera de pino de Segura para la habilitación de los bajeles del rey y otras 150 piezas para la carena de *El León*²²⁷, un navío de 70 cañones que ya había sido carenado en La Carraca en 1737 que ahora volvía a estar necesitado de obras de gran carena aunque en esta ocasión no se hallaba en La Carraca sino en el arsenal de Ferrol, al menos desde octubre de 1739 cuando estalló la Guerra del Asiento. De esta manera y por primera vez las maderas de Segura se desplazaron desde Cádiz al gran arsenal gallego. Terminadas

223 ANM, Colección Vargas Ponce, Tomo XXXIII, Ms. 64/275: Zenón de Somodevilla a Alejo Rubalcaba, Aranjuez, 9 de Junio de 1741.

224 AGS, Marina, leg. 311: Alejo Gutiérrez de Rubalcaba a José del Campillo, Cádiz 4 de diciembre de 1742

225 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* p. 418

226 *Ibidem.* p. 379

227AGS, Hacienda, 849: Sevilla, 29 de diciembre de 1744

las obras, *El León* zarpó el 13 de marzo de 1741 con un convoy rumbo a la Habana.²²⁸ En 1742 se enviaron otros 20 cuarterones de maderas al intendente de Marina de La Carraca don Francisco de Varas y Valdés y un año después se hizo lo mismo con otros 109 palos de Segura que serían entregados a don Alejo Gutiérrez de Rubalcaba, nuevo intendente de Marina de La Carraca.²²⁹ Durante esta etapa la madera de Segura sería empleada para la construcción de las instalaciones del propio arsenal, concretamente para las naves donde se almacenaba y elaboraba la arboladura de los buques, así como para las cubiertas de un tinglado que se había quemado en 1743.²³⁰ Así, a principios del año 1744 se enviarán otras 1500 piezas de pino de Segura para las obras del arsenal de la Carraca. Mientras tanto, en los montes de Segura ya se estaba preparando una nueva pinada en la que se habían previsto conducir al aguadero otros mil quinientos cargos de madera que navegarían al año siguiente.²³¹ Las previsiones eran tan optimistas que en La Carraca se tomó la decisión de emplear las maderas de Segura en vez de las de los Alfaques de Tortosa para techar dos naves de arboladura, el tinglado del obrador y un almacén.²³²

Sin embargo y a pesar del optimismo existía un hecho que invitaba a ser prudente: el Real Negociado de Maderas y los condicionantes que esta institución exigía para la dispensa de las maderas al arsenal. Desde que iniciaran sus primeros contactos las relaciones entre ambos organismos no habían dejado de ser tensas en ningún momento y los reproches, sobre todo al Negociado, seguían siendo habituales, no solo desde la Marina sino incluso desde la propia Secretaría de Hacienda que en 1743 no había dudado en cuestionar a dicho organismo que estaba bajo su competencia comentando en una minuta que “(...) *está como en el aire, sin destino ni aplicación formal, y que de él no se tiene noticia en oficina ninguna de la Corte*”²³³ Sin embargo las cuentas del Real Negociado de Segura estaban claras y desde 1736 hasta 1744 los beneficios por las ventas de maderas habían ascendido a la cifra nada despreciable de 1.084.370 reales de vellón y 10 maravedíes.²³⁴

228 Historia Naval de España (consultado el 26 de febrero de 2018) ver en <http://blog.todoavante.es/?p=3509>

229 AGS, Hacienda, 849: Sevilla, 29 de diciembre de 1744

230 AGS, Marina, leg. 313: Alejo Gutiérrez de Rubalcaba a Ensenada, Cádiz, 18 de febrero de 1744

231 AGS, Marina, leg. 313: Gómez de Barreda a Ensenada, Sevilla, 3 de marzo de 1744

232 AGS, Marina, leg. 313: Alejo Gutiérrez de Rubalcaba a Ensenada, Cádiz, 13 de julio de 1745

233 AGS, Hacienda, leg. 849. Citado por MERINO NAVARRO, J.P. *ob. cit.* p. 202

234 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco Rodríguez de las Cuentas a Ensenada, Sevilla, 29 de septiembre de 1744

CUADRO N° 3. Relación de la cantidad de madera de Segura vendida por el Real Negociado de Maderas de Segura, destinos de su empleo y valor económico de su venta en reales de vellón entre 1736 y 1744. (Elaboración propia a partir de AGS, Hacienda, 849: Sevilla, 29 de diciembre de 1744)

Año	Cantidad de madera	Destino	Valor en reales de vellón
1736-1744	11.463 pies cúbicos, 10 pulgadas y 5 líneas	Construcción de las Nuevas Reales Fábricas de Tabaco situadas en la Puerta de Jerez	113.679,2
1736-1744	23.175 pies cúbicos, 9 pulgadas y 6 líneas.	Construcción del Real Almacén de Maderas de Segura	173.556,24
1736-1744	6383 pies cúbicos, 8 pulgadas y 4 líneas	Obras en la Fábrica del Tabaco del rollo	67.095, 18
Marzo de 1737	176 pies cúbicos, 2 pulgadas y 4 líneas	Obras en la Fábrica de Tabaco en polvo de San Pedro	6.436, 24
1740	138 piezas labradas, tablas y cuartones	Construcción de dos cuartos para oficinas en el Real Almacén	949,33
	5.173 piezas de madera de Segura	Obras de extensión de las Fábricas de Tabaco en polvo de San Pedro, caballerizas y graneros	66.794,8
1736-1737	15.290 piezas de madera de Segura de distintos largos y gruesos	Obras en el Arsenal de La Carraca	1.091.219
1740	28 palos enteros y 24 vigas	Real Maestranza de Artillería de Sevilla	5.381,21
1741	100 trozas o madres de pino de Segura	Habilitación de los bajeles de la Real Armada en La Carraca	26.981
1741	150 trozas o madres de pino de Segura	Carena del navío de guerra nombrado El León	55.882,20
1742	20 cuartones de madera de Segura	Al intendente de Marina don Francisco de Varas y Valdés (La Carraca)	71.309
Agosto de 1743	109 palos de Segura	Al intendente de Marina don Alejo Gutiérrez de Rubalcaba (La Carraca)	50.400
1744	1500 piezas de madera de Segura	Al intendente de Marina don Alejo Gutiérrez de Rubalcaba (La Carraca)	No consta el valor
		TOTAL	1.729.685,14

El negocio de las maderas de Segura era muy suculento para la Superintendencia de Sevilla, pero los días del monopolio pronto tocarían a su fin. El primer paso se dio en 1745 cuando el Real Negociado de Maderas de Segura quedó definitivamente separado del tabaco, un hecho que ya se había previsto al establecer el almacén independiente, cuya edificación se estaba concluyendo, para vender al público las maderas de la Sierra de Segura.²³⁵

Ese mismo año, una petición de maderas para la Carraca, con unas medidas superiores a las almacenadas en los Reales Almacenes de Sevilla, provocó que Francisco Gómez de Barreda, Superintendente del Real Negociado de Maderas de Segura, informara al Marqués de la Ensenada de la imposibilidad de suministrarlas directamente desde la capital hispalense. La única solución, por tanto, era enviar un correo urgente a Segura ordenando talar los árboles necesarios donde, además, se indicara expresamente las directrices a seguir, que en este caso consistía en que debían trasladarse enteros.²³⁶

Ese año, igualmente, las maderas de Segura que se habían solicitado, un total de 6000 piezas, no podrían estar hasta agosto o septiembre del año 1746 por culpa de las nieves del invierno. Por esta razón muchos troncos habían tenido que conducirse hasta las riberas del Guadalmena.²³⁷ Sin duda, con aquella experiencia se daba la ocasión idónea para que la Marina se hiciera cargo directamente de las cortas pues, como observamos, el Negociado se había visto incapaz de atender las necesidades de los arsenales. Sin embargo el Negociado no había dicho la última palabra y estaba claro que se resistiría a perder la exclusiva de aquel monopolio. Así lo podemos comprobar en septiembre de 1746 cuando las maderas para la Carraca llegaron a Sevilla y fueron reclamadas de inmediato desde el arsenal.²³⁸ Fue entonces cuando deliberadamente el Negociado retrasó su entrega, esgrimiendo como motivo el inventario que se estaba practicando en los almacenes de Sevilla, excusa a la se sumó la exigencia que se hizo desde Sevilla del pago con antelación que debía de efectuarse antes de que las maderas fueran servidas.²³⁹ Estos comportamientos provocaron entonces la irritación en el arsenal de La Carraca tal y como comprobamos

235 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco Rodríguez de las Cuentas a Ensenada, Sevilla, 15 de septiembre de 1744

236 AGS Marina, leg. 313: Barreda a Ensenada, Sevilla, 9 de febrero de 1745

237 AGS, Marina, leg. 313: Gómez de Barreda a Alejo Rubalcaba, Sevilla, 14 de febrero de 1745

238 AGS, Marina, leg. 314: Alejo Rubalcaba al Marqués de la Ensenada, Cádiz, 27 de septiembre de 1746

239 AGS Marina, leg. 314: Diego Pérez de Baños a Ensenada, Sevilla, 20 de septiembre de 1746 y otra de Diego Pérez de Baños, Madrid, 27 de septiembre de 1746.

en 1747 cuando Alejo Gutiérrez de Rubalcaba exigió que se despacharan de inmediato las maderas de Segura que había en Sevilla ya que urgía para las cubiertas de las naves de arboladura que se estaban construyendo en el arsenal de La Carraca, pidiendo además que se las enviaran a cuenta del rey sin obligar al pago adelantado pues de quedar al descubierto, las naves sufrirían un notable perjuicio y su reparo y conclusión sería aun más gravoso para la Real Hacienda.²⁴⁰

El asunto del suministro de maderas para los almacenes de arboladura no iba a quedar ahí. En octubre de 1747 desde Sevilla se volvió a insistir en que no se podían enviar las maderas de Segura para las naves de arboladura porque no existían de los calibres y largos que se pedían. Tampoco podían servirse las piezas que se habían solicitado para el próximo año, que ya se encontraban en el aguadero pero tampoco eran de tales calibres. Por esta razón se persistió para que se enviara la nota de los largos y los calibres con el fin de que se cortaran en la próxima ocasión con arreglo a sus tamaños. De este modo podrían llegar a tiempo en la pinada de 1749.²⁴¹ Sin embargo aquella respuesta no convenció para nada a las autoridades de La Carraca que se irritaron al conocer que las maderas destinadas a las cuatro naves de arboladura no podían entregarse por haberse consumido en las ventas diarias que se habían practicado en los almacenes de Sevilla desde el mes de febrero. Aun así se esperaba la pinada para el verano pero en esta ocasión, iban a ser muy pocas o ningunas las piezas que se podrían aplicar para aquellas obras. Tan solo quedaba el recurso para que se enviara razón de toda la madera que se necesitaba, insistiendo, eso sí, en que se practicasen las cortas en la menguante de enero de ese año inmediato para que, definitivamente, pudieran estar en el arsenal a lo largo de 1749.²⁴² Sin embargo, ante tantos inconvenientes se planteó la posibilidad de que se condujeran las maderas de Tortosa para las naves de arboladura, tal y como se había previsto en un primer momento, o en su defecto se diera aviso para que se efectuara la corta en la Sierra de Segura en la próxima menguante de enero.²⁴³

Por si fuera poco, a finales de ese año, el Negociado se negó a que desde el arsenal de Cartagena se le concediera permiso al asentista Pedro Asencio para cortar robles y

240 AGS, Marina, leg. 315: Alejo Gutiérrez de Rubalcaba a Ensenada, Cádiz 8 de agosto de 1747

241 AGS, Marina, leg. 315: Diego Pérez de Baños a Ensenada, Sevilla, 17 de octubre de 1747

242 AGS, Marina, leg. 315: Diego Pérez de Baños a Francisco de Varas y Valdés, Sevilla, 25 de octubre de 1747

243 AGS, Marina, leg. 315: Varas y Valdés a Ensenada, Cádiz, 19 de diciembre de 1747

encinas con destino a la base naval cartagenera.²⁴⁴ Este detalle pone de manifiesto que, no solo el pino salgareño fue la única especie originaria de los montes de Segura empleada por la Marina. Aunque la corta de pinos fue lo habitual hubo otros árboles como encinas, quejigos o los álamos negros que fueron solicitados por Francisco de Varas en 1740 para las cureñas de los navíos mercantes que se habían habilitando en La Carraca para la Guerra de la Oreja de Jenkins.²⁴⁵

Aquellos buques *marchantes* que se habían adecuando eran cargueros de la flota de Indias, muy resistentes para largas travesías pero armados con cañones de 18 libras en la batería principal y de 12 en la superior. Una vez realizadas las obras y transformados en buques de guerra formaron parte de la docena de navíos españoles que el 22 de febrero de 1744 se enfrentaron a una flota británica de 32 velas frente a las costas de Tolón, siendo atacados por una escuadra mucho más poderosa que, contra todo pronóstico, fue incapaz de doblegarlos. Las fuerzas hispanas en gran inferioridad numérica de buques y cañones supo resistir e incluso averiar los navíos ingleses más poderosos que ellos, logrando así la supervivencia de doce de nuestro barcos frente a una treintena de navíos ingleses que salieron huyendo mientras dieciséis franceses se habían alejado del escenario del combate prácticamente durante el tiempo que había durado éste. El resultado estratégico de aquella batalla permitió la apertura del Mediterráneo durante unos cruciales meses a los españoles. Aquel enfrentamiento, conocido como el combate del Cabo Sicié,²⁴⁶ puede considerarse como la primera gran victoria de la renacida Armada Española. Una victoria a la que habían contribuido los *Halcón, Brillante, Soberbio, Poder, Oriente* y *Neptuno*, navíos mercantes que fueron convertidos con maderas de Segura en buques de guerra.

244 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 36.

245 AGS, Marina, leg. 553: Don Francisco de Varas, Cádiz, 22 de noviembre de 1740

246 Sobre la batalla del Cabo Sicié ver FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada Española (desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón)*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1972 (reedición digital) Tomo VI, Cap. XVIII, pp. 297-314; MARTÍNEZ-VALVERDE, C: La campaña de don Juan José Navarro en el Mediterráneo y la batalla de Sicié (1742-1744). En: *Revista de Historia Naval*, nº 2 año 1983; VARGAS PONCE, J. *Vida de Don Juan José Navarro, Primer Marqués de la Victoria*. Madrid: Imprenta Real, 1808; SAN JUAN, V. *Tolón 1744. Batalla tras resurgir de las cenizas*. Pozuelo de Alarcón-Madrid: Navalmil Ediciones, 2014; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R. *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*. Madrid: Actas, 2005, pp. 103-120; CANALES, C Y DEL REY, M. *Naves Mancas. La Armada Española a vela de Cabo Celidonia a Trafalgar*. Madrid: Edaf, 2011, pp. 254-262

7.- LA ORDENANZA DE MONTES DE MARINA DE 1748 Y CREACIÓN DE LA PROVINCIA MARÍTIMA DE SEGURA.

7.1.- El proyecto de Ensenada

La Guerra no terminó hasta 1748. Durante todo este tiempo España tuvo que defenderse tanto de expediciones británicas de conquista como de operaciones de corso contra nuestros mercantes. El almirante Vernon capturó Portobello en 1739 pero no consiguió ocupar Cartagena de Indias en 1741, gracias a la heroica defensa ejercida por los españoles dirigidos por Don Blas de Lezo.

Para España era también una guerra europea. El conflicto anglo-español se mezcló en los años posteriores a 1740 con la guerra de Sucesión Austriaca, en la que Inglaterra apoyó a Austria y Francia hizo lo propio con Baviera, aunque Inglaterra y Francia no llegaron a una ruptura formal de sus relaciones hasta 1744. Pero en aquella guerra estaban en juego el equilibrio en Europa y el comercio con América. Inevitablemente, Isabel de Farnesio aprovechó la oportunidad para conseguir un territorio para su hijo Don Felipe. Dos expediciones españolas llegaron a Italia en 1741 y 1742 mientras simultáneamente ejércitos hispanos luchaban en Austria y al otro lado del mundo los españoles se batían contra los ingleses en Cartagena y Panamá.²⁴⁷ Un conflicto general con unos recursos muy limitados, tan solo aliviado por cierta solidaridad francesa a partir del Segundo Pacto de Familia firmado en 1743.

La entrada de Francia en la guerra en 1744 provocó que el escenario americano se fuera diluyendo para dar paso de nuevo a las operaciones en Europa. Por ejemplo, la que protagonizaron los navíos españoles que fueron capaces de rechazar a los ingleses cerca de Tolón, en el cabo Sicié, tal y como hemos señalado. A ello hay que añadir la fecunda actividad de los corsarios españoles que llegaron a apresar a más de 3000 buques ingleses frente a los poco más de 1000 presas que hicieron éstos últimos.

Pero España estaba agotada y necesitaba urgentemente la paz. El país había estado sometido a durísimas pruebas desde el inicio del siglo y había que continuar y profundizar con las reformas iniciadas. Por fortuna se iba a contar con un elenco de

²⁴⁷ LYNCH, J. *La España del siglo XVIII*. Barcelona: Crítica, 2010, p. 127

hombres preparados que ya habían emprendido la tarea.

Después de Patiño y coexistiendo con el Almirantazgo, la Secretaría de Marina fue ocupada por Matías Díaz de Labandero (1736-1739), José de Quintanilla (1739-1741) y José del Campillo y Cossío (1741-1743). Este último, a pesar de estar poco tiempo al frente de la Secretaría de Marina, plasmó en dos obras las necesidades que presentaba poder naval español. Con enormes influencias del colbertismo del momento, aspiraba a poder contar con el mayor número de navíos de línea para que “el príncipe tuviera bien amurallado su reino.” Junto a estos aspectos cuantitativos se preocupó por la preservación de los espacios forestales y por la necesidad de elaborar nuevos instrumentos normativos. Poco después fue Ensenada el que se erigió al frente de la Secretaría de Marina. Zenón de Somodevilla y Bengoechea, Marqués de la Ensenada, encarnaba el prototipo de gobernante ilustrado, eso sí, en su versión más conservadora. Amigo de los jesuitas, no pretendía cambios revolucionarios ni comulgaba con ideas ni con las corrientes culturales de más allá de los Pirineos. Pero sin duda tenía un sentido pragmático que le llevó al empeño de modernizar el Estado, eliminar las injusticias sociales más flagrantes y recuperar de alguna forma el retraso técnico y científico de un país secularmente atrasado. Para ello tuvo iniciativas adelantadas a su tiempo como el envío de becarios a centros de enseñanza extranjeros, la iniciación de una red de carreteras o el concordato de 1753 que afirmaba la posición del Estado frente a una Iglesia demasiado privilegiada y poderosa. Para no ser un revolucionario tuvo proyectos que sí lo fueron como el intento de imponer una única contribución que hiciera posible la igualdad fiscal sin distinción de estamentos sobre unas bases recaudatorias parecidas a las actuales. Pero los privilegiados, cuyos intereses perjudicaba, acabaron con la propuesta. De aquel intento quedó el Catastro, el mejor de los elaborados hasta el siglo XX.

Cuando Ensenada, después de la experiencia en el Almirantazgo, accedió al cargo de Secretario de Marina, a pesar de los esfuerzos de sus antecesores, en especial Patiño, la situación de la Armada era precaria, inmersa en plena Guerra de la Oreja de Jenkins, conflicto en que se llegarían a perder casi medio centenar de buques, reduciendo los efectivos a 18 navíos y 15 embarcaciones menores.²⁴⁸ Ensenada se

248 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* p. 328

apresuró entonces a reforzar las defensas y a aumentar la fabricación de barcos para evitar que el conflicto acabara con la obra emprendida por sus antecesores. Sin embargo, Ensenada, poco pudo hacer antes de la muerte de Felipe V e incluso hasta 1748, aunque su visión de Estado y de la realidad que rodeaba a la monarquía, le hicieron apresurarse a plantear sus proyectos al nuevo rey Fernando VI. La exposición al monarca se centraba en la idea que Somodevilla tenía sobre la política más conveniente a la nación, que no era otra que la de procurar una paz lo más duradera posible, pero una paz con decoro y no con descrédito ante las naciones enemigas, a ser posible una paz armada que permitiera a España recomponerse y no ser títere de Francia o Inglaterra. España debía desarrollar todas sus fuerzas y no permitir el sometimiento a ninguna de las dos potencias. En resumen, Ensenada pretendía una neutralidad armada y tuvo la suerte de tener enfrente a un rey pacífico y con la voluntad de escuchar los ruegos del marqués que le instaban a no asentir ante cualquier llamada de sus primos de Francia y a comprender que una posición equidistante de toda presión extranjera sería beneficiosa para el reino. Sin embargo, a pesar de su decisión de hacer resurgir la Marina, Ensenada no expuso al principio con claridad y precisión el conjunto de sus proyectos jurídicos y técnicos sobre un tema tan importante como era el abastecimiento de maderas. Por esta razón su política en esta materia se basó en una serie de improvisaciones que fueron dañinas para los montes, por ejemplo, en el asunto de las cortas pues si estaban mal ejecutadas no se podía volver a rectificar hasta décadas después y el abastecimiento de maderas sólo podía llevarse a efecto mediante la ampliación de las zonas de explotación forestal.²⁴⁹

La paz llegó y se firmó en la ciudad de Aquisgrán el 18 de octubre de 1748 poniendo fin a tres conflictos: la guerra de Sucesión de Austria, que había enfrentado a las principales potencias europeas; la guerra del Asiento entre España y Gran Bretaña, iniciada tras el suceso de la oreja de Jenkins en 1739; y la guerra del Segundo Pacto de Familia, comenzada en 1741, entre España, apoyada por Francia, y el Imperio Austríaco, por la posesión de los ducados italianos de Parma y Plasencia, y el Milanesado. El tratado no dejó en muy mal lugar los intereses españoles ya que los ducados italianos pasarían a soberanía del infante Don Felipe, hijo de la Farnesio y Felipe V, sellando de esta manera los objetivos de la política mediterránea de los

249 *Ibidem.* p. 329

borbones españoles. El tratado de Aquisgrán prolongaba, además, lo establecido en Utrecht en cuanto al comercio ultramarino, pero una revisión de los acuerdos en el Tratado de Indemnizaciones y Comercio de 1750 consiguió eliminar el privilegio británico de comerciar con esclavos en las colonias españolas, poniendo fin al navío inglés de permiso que mercadeaba en las Indias occidentales. Como compensación, España indemnizó a Gran Bretaña con cien mil libras esterlinas, una cantidad ínfima si la comparamos con las pérdidas que sufrieron los comerciantes británicos en aquel acuerdo.

Con la paz en el bolsillo las cosas empezaron a verse de otra manera y Ensenada encontró el momento de plantear al rey las necesidades y la viabilidad de un proyecto serio de reconstrucción naval. En una de sus memorias escribió:

“(...) no hay potencia en el mundo que necesite más de las fuerzas marítimas que la de España pues es península y tiene que guardar los vastísimos dominios de América que le pertenecen, y mientras que la España no tenga una marina competente no será considerada de Francia e Inglaterra, sus émulas más inmediatas. Consecuencia de estos es que Vuestra Majestad atienda con preferencia a todo, al aumento y mejor régimen de las Armadas, para las cuales cuantos materiales y pertrechos son menester hay en España. Yo no diré que pueda Vuestra Majestad tener en pocos años una marina que compita con la de Inglaterra, porque aunque hubiera caudales para hacerla no hay gente para tripularla. Pero sí que es fácil tener Vuestra Majestad el número de bajeles que basta para que unidos con los de Francia, (si no abandona, que no hará, su marina), se prive a los ingleses del dominio que han adquirido sobre el mar. “

En otro párrafo de la exposición concluía:

“(...) Proponer a Vuestra Majestad que tenga iguales fuerzas de tierra que la Francia y de mar que la Inglaterra, sería delirio, porque ni la población de España lo permite ni el erario puede sufrir tan formidables gastos, pero proponer que no se aumente el Ejército y no se haga una decente Marina sería querer que la España continuase subordinada a la Francia por tierra y a la Inglaterra por mar.²⁵⁰

250 OZANAM, D. Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751). En: *Cuadernos de*

El proyecto de Ensenada encontró receptividad en Fernando VI que aprobó la iniciativa del marqués de crear una gran armada. Para ello era necesario proseguir con el camino emprendido por Patiño y renovar la construcción naval española desde sus bases estratégicas hasta el diseño de los buques equipados con la última tecnología y con los adelantos técnicos de la época. En este sentido y con el fin de emprender un programa modernizador, lo primero que se hizo, aun sin concluir 1748, fue la supresión definitiva del cuerpo de galeras y la Armada de Barlovento, herencia de los Austrias, que se había eliminado sobre el papel pero no en la práctica, unificando así y para siempre todas las fuerzas navales en la Real Armada. Se suprimió el Almirantazgo que apenas había sobrepasado una década de vigencia, se creó el colegio de Cirugía como centro de investigación y enseñanza para los médicos de la Armada y se promulgaron ordenanzas de marina *para el gobierno militar, político y económico de su Armada real* y las *Ordenanzas de Montes* que en un plano industrial ponían a disposición de la Marina todos los recursos y materias primas necesarias para la construcción y el mantenimiento de las naves. Una legislación que aseguraba el suministro de maderas y otros pertrechos, y garantizaban la indemnización a los particulares regulando otros aprovechamientos vinculados a los recursos forestales de la Marina sin olvidar el mantenimiento y la reforestación de las masas forestales.

7.2. La Ordenanza de 1748 y la Provincia Marítima de Segura

Los poderes políticos de la España del siglo XVIII fueron conscientes de la importancia económica del bosque por lo que pronto mostraron interés en la extensión y fomento del arbolado mediante una serie de medidas políticas y legislativas encaminadas sobre

investigación histórica. Nº 4, 1980. p. 67-124. Antes del proyecto de Ensenada hubo un extenso memorial dirigido a Felipe V en 1725 que fue transcrito por Martín Fernández de Navarrete y que se conserva en el Museo Naval de Madrid bajo el título *Representación hecha a S. M. sobre el Estado del Comercio y Marina y forma fácil de su mayor y respectivo adelantamiento, en Madrid año de 1725*, donde señala, entre otros párrafos, lo siguiente: “El mayor punto del comercio de España depende de arreglar lo casi perdido con sus Indias, mientras el mal gobierno que ha habido por el pasado en el Comercio de Indias, ha sido causa del gran poder de la Inglaterra, Holanda, y Francia, y ha traído por consiguiente la flaqueza y decadencia de esta Monarquía”. “Tienen Señor tanta conexión entre sí la Navegación, y el Comercio que es imposible que la una esté floreciente en su Estado, no estándolo la otra, ni recíprocamente podrían subsistir. “Siempre Señor han temido las Potencias que esta Monarquía despierte de una vez, y ponga los medios fáciles que tiene de formar una Armada de Mar porque aun con la España y las Indias, teniendo V.M. Armada Naval se hará dueño de todo el tráfico y destruirá el poder de otras Potencias, y V.M. se hará el árbitro de la paz y de la Guerra” ANM, Colección Fernández de Navarrete, tomo IX, doc. 39. fol. 415r., 448v. y 450r. Cit. Por MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. La elaboración de la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII. En: *Anuario de Estudios Americanos*, 71,2, julio-diciembre 2014, p. 572

todo a satisfacer la creciente demanda maderera de la construcción naval. De este modo la administración borbónica inició una serie de medidas administrativas y legislativas tendentes al gobierno y conservación de los montes.²⁵¹

Con este espíritu, el marqués de la Ensenada quiso cumplir su ambicioso plan de fomento de la Marina emprendiendo, en primer lugar, un plan general de aprovechamiento forestal en el que las cortas de madera se multiplicaran por todo el país con el fin de acumular grandes cantidades de materia prima para los tres arsenales de la Península. Este era tan solo el preludeo del programa de construcción naval más importante que hasta entonces había concebido nuestro país: el proyecto de producir y botar por administración directa del Estado, nada menos que 44 navíos de línea. La nueva industria naval formaba parte de un proyecto general de fortalecimiento de las instituciones estatales y un plan de desarrollo concebido para incrementar la competitividad internacional de la economía española. Para ello Ensenada entendía que lo primero que había que hacer era regular una norma de carácter unitario que administrase todos los territorios susceptibles de proporcionar maderas útiles con el fin de abastecer a los arsenales de la Marina.

Mucho antes, el 5 de julio de 1726, una Real Orden había creado los tres Departamentos Marítimos, momento en el que quedaron vinculados a ellos enormes extensiones de montes y plantíos. Estas circunscripciones se definían como *“El distrito de la costa a que se extiende la jurisdicción o mando de cada capitán o comandante general e intendente de Marina establecidos en los tres puntos de Cádiz, Ferrol y Cartagena para los negocios del ramo”*. Dentro de cada Departamento cada intendente tenía las supremas competencias en Montes, de acuerdo con las Ordenanzas de 1725 que fueron ratificadas mediante otra nueva Ordenanza de 19 de julio de 1735. En cuanto a su ámbito territorial, cada Departamento tenía la capacidad de administrar enormes extensiones de masa forestal. El departamento de Ferrol, se extendía desde Portugal hasta la frontera con Francia; Cádiz, desde la portuguesa hasta Almería, además de Canarias; Cartagena, desde Murcia hasta el límite con Francia, más Baleares. Por su parte, cada Departamento, cuyo núcleo lo constituía su respectivo arsenal, se encontraba dividido en diversas provincias marítimas. Así las cosas, estas nuevas circunscripciones alcanzaron una enorme trascendencia en la gestión y explotación por parte de la Armada en los bosques de cada una de las

251 URTEAGA, L. *ob. cit.* p. 115

jurisdicciones a su cargo. Sin embargo aquella normativa no parecía ser suficiente por lo que había que dar un paso más.

Tras la visita realizada a los montes de Segura en 1738 y con el precedente de las practicadas por Ciprián Aufrán a los montes de Málaga en 1734, el capitán de fragata Juan Valdés y Castro recibió la orden de inspeccionar las masas forestales del noreste y de las regiones del interior peninsular. Al año siguiente escribió *Diario, especulación y conocimiento hecho por el Capitán de Fragata Don Juan de Valdés y Castro en el Principado de Cataluña, Reyno de Aragón, y de Navarra, de los Ríos, Riveras, Fabricas de Jarcia, Alquitranses, Betunes, Arboles, y cosechas de Cáñamos de cada Pueblo*. Se trata de un minucioso manuscrito de 34 páginas que, además de enumerar datos geográficos, técnicos, medidas, cifras y detalles, recoge una serie de comentarios relativos a aspectos jurídicos sobre la utilidad para la Marina de terrenos privados, vecinales o eclesiásticos.

Adjunto al Diario, Valdés emitió un informe en el que habló de la necesidad de compensar las cortas de árboles ubicados en terrenos particulares mediante el pago a sus propietarios con una cantidad que debería ser justa, aspecto que pareció preocuparle especialmente, ya que en sus escritos incidió mucho sobre el resarcimiento por los perjuicios que las talas que practicara la Marina podrían causar a los propietarios, un hecho que confirmó Antonio Gallego de Montemayor, quien había acompañado a Valdés en su viaje, que emitió otro informe complementario en el que manifestaba que había estado intentando inculcar a los naturales de cada región, sobre la necesidad de compatibilizar sus prácticas forestales consuetudinarias con las necesidades del real servicio naval, un hecho que provocaría graves enfrentamientos entre los intereses locales y los de la Armada tal y como comprobó personalmente en los montes de Cataluña.²⁵²

Con la experiencia de las visitas de Valdés y Gallego, el 14 de enero de 1740 quedó promulgada una Real Cédula que atribuía al Almirantazgo la vigilancia, conservación y aumento de los Montes y Plantíos, con el objetivo de ejercer un control más exhaustivo de los bosques maderables del reino, cuya materia prima podría emplearse en las construcciones y carenas de los arsenales. Dos años más tarde, Ensenada accedía a

252 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. La elaboración de la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII. En: *Anuario de Estudios Americanos*, 71,2, julio-diciembre 2014, p. 583

la dirección de la Secretaría de Marina. Con el empeño de hacer realidad un programa masivo de construcción naval, con la demanda de madera de nuestros astilleros y ante el decrepito estado de muchos de los montes peninsulares, a partir de 1745 dio orden para que se practicara una visita general a todos los bosques maderables por parte de funcionarios de la Armada para evaluar la situación de las masas boscosas cercanas a las costas que presentaran relativa facilidad para transportar la materia prima a los arsenales de los tres departamentos de Marina. Aquella visita general confirmó el preocupante estado de los bosques ibéricos, debido a los incendios y a las talas indiscriminadas. Un hecho que hacía necesaria la intervención estatal si se quería preservar una fuente indispensable para garantizar la supervivencia de la política naval emprendida por Patiño y sus sucesores. A este problema había que añadir los derivados de la diversidad de intereses que existían sobre los montes y sus árboles así como la inmensa variedad de formas de propiedad de los mismos que hacía aun más difícil su control; a los bosques, cotos y dehesas reales se unían los de propiedad particular donde la nobleza y la Iglesia asumían el control de la mayor superficie. También existían montes comunales, patrimonio de municipios y los aprovechados por el común, que eran vitales para la subsistencia de los vecinos. El Estado absolutista tenía que velar por sus intereses y consideraba primordial la conservación de los espacios forestales por lo que desde la llegada de la nueva dinastía, se habían dictado sucesivas cédulas (1708, 1716, 1717 y 1719) ordenando el cuidado de los montes y la ejecución de plantíos.²⁵³

Especial significación para el devenir de los montes de Segura tendría la Real Orden de 17 de julio de 1742 para la provincia marítima de Sevilla, territorio que a pesar de encontrarse en el interior se consideró a partir de aquel momento susceptible de producir madera para la Armada debido a que sus tierras eran cruzadas por un río navegable: el Guadalquivir. Pocos años después, Alejo Gutiérrez de Rubalcaba, Intendente del Departamento de Cádiz interpretó esta norma al reconocer la jurisdicción privativa de los ministros de Marina para la conservación y fomento de los Montes y Plantíos situados a catorce leguas de distancias de las costas y parajes

253 *Cuidado de los Corregidores y Justicias en la conservación y aumento de los montes y plantíos generales* (22 de enero de 1708) *Observancia de las leyes y autos acordados que tratan del plantío de montes* (3 de mayo de 1716); *Conservación de montes y plantíos para la fábrica de navíos dentro de los límites de su construcción* (8 de julio de 1717); *Visitas de montes que tengan aguas vertientes al mar, y disposición de conducirse las maderas a los astilleros* (14 de diciembre de 1719), en *Novísima recopilación de las leyes de España*, Madrid, 1805-1807, vol. III, p. 532-543. Citado por URTEAGA, L. *ob. cit.* p. 128, 201

navegables, introduciendo con este último término un matiz considerable que incluía los cauces fluviales por donde se podrían transportar la madera tal y como se hacía en otras zonas de España. La Real Orden de 17 de julio de 1742 se aplicó en la provincia marítima de Sevilla provocando las protestas de instituciones locales y particulares que intentaron oponerse a una nueva extensión de la jurisdicción de la Armada hacia el sur peninsular, afectando a los modos de vida de unas tierras por las que la Marina jamás se había interesado. Estas reacciones fueron similares a las que se habían producido dos siglos antes por la implantación en el arco cantábrico de las Superintendencias de Montes y Plantíos.²⁵⁴ De este modo, con esta norma y con su aplicación se creaba un importante precedente tanto para la elaboración de las futuras ordenanzas como en relación a los montes de Segura que al igual que los de Sevilla estaban alejados del mar pero contaban con ríos navegables por donde se podrían conducir las maderas. Otra de las influencias que recibirá la futura Ordenanza de Montes fueron los trabajos de Jerónimo Ustáriz quien dedicó dos capítulos de su obra *Theórica* a la preservación de los montes y su fomento. Entre otras cuestiones, Ustáriz consideraba que los navíos debían construirse y proveerse de maderas por cuenta de la Real Hacienda y no por cuenta de asentistas.²⁵⁵ Un método que veremos será aplicado en la Provincia Marítima de Segura a diferencia de otras regiones madereras.

Finalmente todas estas experiencias normativas culminaron en la promulgación de la *Ordenanza que su Majestad, (Dios le guarde) manda observar para la Cría, Conservación, Plantíos y Corta de los Montes, con especialidad los que están inmediatos a la Mar, y Ríos Navegables. Método, y Reglas que en esta materia deben seguir los Intendentes de Marina, establecidos en los tres Departamentos Ordenanza sobre el fomento y conservación de montes en las costas de la mar*, fechada en el Palacio del Buen Retiro a 31 de enero de 1748 por don Zenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada y refrendada por el rey don Fernando VI.²⁵⁶

La Ordenanza de Montes, como comúnmente se denomina, no es más que el resultado del programa de reformas que impulsó la centralización del país y que

254 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* p. 277-288

255 *Ibidem.* p. 303

256 *Ordenanza que su Majestad, (Dios le guarde) manda observar para la Cría, Conservación, Plantíos y Corta de los Montes, con especialidad los que están inmediatos a la Mar, y Ríos Navegables. Método, y Reglas que en esta materia deben seguir los Intendentes de Marina, establecidos en los tres Departamentos Ordenanza sobre el fomento y conservación de montes en las costas de la mar*, Impreso por Don Pedro Ximénez, Cartagena, 1788. Ejemplar conservado en el Archivo del Arsenal de Cartagena (ANCT)

intentó su modernización haciéndola más parecida al absolutismo de cuño francés. Esta ha sido la idea difundida por autores como Erich Bauer, Gaspar Aranda y Antón o Luis Urteaga que han encontrado el origen de las ordenanzas de 1748 en una serie de *Ordonnances* francesas basadas en la política de Jean Colbert.²⁵⁷ Es evidente que las Ordenanzas francesas de 1669 y 1689 regularon los bosques maderables del país vecino, especialmente los cercanos a las costas y ríos navegables, diseñando una compleja maquinaria burocrática y centralizadora para velar por el cumplimiento de la jurisdicción forestal de la Marina, estableciendo una férrea disciplina bajo duras penas y promoviendo una política activa de repoblación forestal. Factores que reproducen las ordenanzas españolas de 1748, especialmente la de 7 de diciembre. Sin embargo otros autores como Alfredo José Martínez González renuncian a esta interpretación pues consideran que existen antecedentes propiamente hispanos a esta regla que podrían remontarse a los trabajos de Cristóbal de Barros y Peralta quien remitió un memorial a Felipe II sobre las carencias del entramado naval español, incluyendo una serie de recomendaciones que tuvieron como consecuencia inmediata unas *Ynstrucciones* promulgadas en Madrid, el 6 de mayo de 1563, sobre el plantío de nuevos árboles que pudieran servir a la Marina. Posteriormente, durante el reinado de Felipe III se promulgaron tres ordenanzas en 1607, 1613 y 1618 que constituyeron un corpus de trascendental importancia en la política marítima que regulaban el requerimiento de grandes cantidades de maderas con diferentes formas acordes a la arquitectura naval. En 1637, el Conde Duque de Olivares hizo varias recomendaciones a Felipe IV sobre sobre la importancia que tenía la gestión de los montes ubicados en la costa del norte peninsular, en donde se ubicaban las Superintendencias de Montes. En estas normativas podemos descubrir también aspectos que aparecen después como la gestión de la administración, reserva de montes generadores de maderas para las necesidades navales, establecimiento de plantíos, aprovechamientos de zonas boscosas cercanas a costas y ríos o imposición de severas penas a los que incumplieran las normas. Así pues, aunque es evidente la influencia transpirenaica en la Ordenanza de Montes de 1748, la herencia silvícola creada durante la dinastía austriaca se terminó filtrando en las instrucciones de nuevo cuño, así como en la normativa forestal que se creó durante la primera mitad del siglo

257 BAUER, E. *ob. cit.* p. 175; ARANDA Y ANTÓN, G. *ob. cit.* p. 117; URTEAGA, L. *ob. cit.* p. 128-129

XVIII que sirvió de antecedente a las citadas Ordenanzas de 1748.²⁵⁸

Así pues, el resultado de todos estos trabajos previos dio lugar, en primera instancia, a la citada Ordenanza de 31 de enero de 1748, que contiene 79 artículos que instruyen meticulosamente sobre repoblación forestal, inspección y fiscalización de montes, regulación de multas y castigos, y control exhaustivo de los recursos madereros. Un conjunto de normas influidas notablemente por el pensamiento fisiocrático, inspiradas en la legislación forestal francesa y en la normativa española, al menos desde Cristóbal de Barros, de marcado carácter conservacionista que con el fin exclusivo de favorecer la construcción naval iba a competir seriamente con las necesidades de las poblaciones rurales.²⁵⁹ Esta Ordenanza, verdadera obra maestra del Despotismo Ilustrado, se justificaba a sí misma aludiendo al decadente estado de los bosques. La norma se dirigía a distritos y provincias concretas, en los que debía ser ejecutada, sin tener en cuenta la existencia de privilegios, derechos, y costumbres, abarcando múltiples aspectos con objeto de dejar tasado todo el organigrama, el procedimiento de plantaciones y cuidado de ejemplares, así como el fomento de árboles para mantener permanentemente abastecidos de madera a los arsenales de la corona.

La ordenanza, de clara vocación marinera, especificaba el ámbito de aplicación geográfico de su jurisdicción, administrando de forma soberana casi la mitad de los montes españoles situados cerca del mar y de los ríos navegables en una franja litoral de 2000 kilómetros de costa con una proyección hacia el interior de 25 leguas que suponían unos 138 kilómetros. Además se incluían los montes insulares y aquellos que situados en el interior, presentarían unas masas forestales de interés para la Armada.

En sus apartados 52 a 76 enumeraba todas las provincias, reinos, señoríos y territorios afectados, siendo adscritos a la Marina los montes y bosques de realengos y propios de los pueblos correspondientes a las provincias de Tuy, Santiago, Coruña y Betanzos en Galicia, los del Principado de Asturias, Cantabria, Señorío de Vizcaya, Guipuzcoa y Reino de Navarra en el norte, dependientes del Departamento de Marina de Ferrol. Los montes de Andalucía y los de Segura de la Sierra, tomados bajo la jurisdicción del Departamento de Cádiz y por último, el Departamento de Cartagena

258 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* pp. 49, 101, 110, 173, 336-354

259 También será criticada por Jovellanos, en nombre de sus principios liberales en el famoso informe de la Ley Agraria. (ARANDA Y ANTÓN, G. *ob. cit.* p. 39.)

que asumió el control de parte de los montes de Segura, los del Reino de Granada, Murcia, Almería, Valencia y los del Principado de Cataluña.

Por los artículos 73 y 74 de la Ordenanza de montes, quedaron sujetos a la jurisdicción del departamento de Cádiz todos los de la provincia de Segura que tenían sus vertientes a los ríos Guadalimar y Guadalquivir, y al de Cartagena los de la vertiente del río Segura. Tras la visita a la misma, se asignaron al departamento de Cádiz los pueblos de Orcera, arrabal de Segura, Puerta, Villa de Hornos, Bujaraiza, Siles, Villamanrique, Puebla del Príncipe, Terrinches, Albadalejo, Cazorla, Iruela, Quesada, Albanchez, Pozo Alcón, Hinojares, Villanueva del Arzobispo, Villacarrillo, Iznatorafe, Sorihuela, Chiclana, Santisteban del Puerto, Castellar, Navas, Villaverde, Cotillas, Bienservida, Villapalacios, Villanueva de la Fuente, Bonillo y Munera. A la jurisdicción de Cartagena se sujetaron Santiago, Nerpio, Socobos, Ferez, Letur, Yeste, Lezuza, Barrax, Balazote, Peñas de San Pedro, Ayna, Riopar, Bogarra y Elche de Ayna.²⁶⁰

De esta manera nacía la Provincia Marítima de Segura y desde entonces se empezaron a cumplir las reglas y preceptos relativos a trasplantes, plantíos, podas, licencias de cortas y todo lo relativo al buen gobierno y conservación de sus montes. De este modo la Secretaría de Marina acababa con el monopolio de extracción del Real Negociado de Segura dependiente de Hacienda con el que compartiría la explotación forestal a partir de entonces, y por otro la ordenanza imponía la jurisdicción de Marina sobre las existentes de órdenes militares, diócesis y justicias locales. La relación e intereses de ambas instituciones del Estado y la supresión de las jurisdicciones locales —*de facto* desde la implantación del Real Negociado—, provocarían un enconado conflicto que marcaría la historia de la Provincia Marítima de Segura hasta su desaparición.

260 FERNÁNDEZ DENAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 37-38



Imagen 2: Mapa o carta corográfica que comprende todas las provincias marítimas dependientes del departamento de Cádiz realizado por Espelius en 1765. Biblioteca Nacional de Madrid. Imagen 3: Abajo, mapa de los municipios que integraron la Provincia Marítima de Segura, según la Ordenanza de Montes de 1748 y las reales órdenes que le siguieron, sobre un mapa con las actuales provincias. (Elaboración propia de Vicente Ruiz García)



8.- LA SEGUNDA FASE DE EXPLOTACIÓN FORESTAL (1748-1762)

8.1.- Intendentes, ministros y visitas. El aprovechamiento del bosque por parte de la Marina

Según la Ordenanza de 1748 el cuidado de los montes próximos a la costa y a los cursos de los ríos navegables continuó a cargo de los intendentes de Marina establecidos en cada uno de los Departamentos, con jurisdicción ejercida por sí mismos o por subdelegados, debiendo inhibirse todas las demás autoridades y asumiendo por tanto la competencia correspondiente a los jueces de montes y provincias marítimas.²⁶¹ El intendente por tanto era la máxima autoridad encargada del gobierno y administración forestal en cada departamento mientras los ministros de Marina de cada provincia actuarían como delegados sometidos a su autoridad. Igualmente la ordenanza disponía que en cada provincia debía de ponerse en marcha un servicio regular de inspección de montes cuyo objetivo era reconocer periódicamente el estado de los cotos, dehesas reales, montes del común y de particulares que estuvieran bajo la jurisdicción de Marina. Fue a partir de 1748 cuando comenzaron a realizarse estas inspecciones sobre los montes elaborándose inventarios donde se especificaba su aprovechamiento, conservación, modelos de propiedad, ubicación geográfica, estado de los caminos, vías de comunicación y transporte. Son las llamadas “visitas” que incluían información del número de troncos útiles para la construcción de barcos, cureñas para los cañones y otros usos. Según la Ordenanza de Montes de 1748 los intendentes debían ordenar a los ministros de Marina, establecidos en los principales puertos, la tarea de llevar a cabo estas visitas de montes con el fin de redactar una relación o memoria sobre los bosques y su estado, diferenciando entre los realengos y los que pertenecían a particulares, y de los pueblos, comunes y propios. Sobre los ejemplares inspeccionados, se ordenaba que la relación fuese meticulosa, incidiendo en determinadas especies útiles para el real servicio expresando su localización, número, calidad y edad.²⁶² Los ministros en cada visita debían tener en cuenta, no sólo los montes ya existentes al servicio de la Marina,

261 *Ordenanzas...*art. 1

262 *Ibidem...*art. 2

sino también las posibilidades de extender su radio de acción a otras masas forestales en terrenos baldíos que pudieran repoblarse.²⁶³ Además, la Ordenanza también se ocupaba de los posibles conflictos de jurisdicción con los que se pudieran encontrar los visitadores durante sus inspecciones.²⁶⁴ En dichas visitas se obligaba a que el ministro de cada provincia llevase alguacil y escribano, debiendo anotar los autos y diligencias del visitador en un registro.²⁶⁵ Estos oficiales percibirían su salario de las multas impuestas a aquellas justicias locales y vecinos que fueran sancionados por haber incumplido los mandatos establecidos en la Ordenanza, por ejemplo por no haber hecho viveros, no plantar los ejemplares establecidos por esta norma, haber cortado árboles sin licencia o, en el caso de las autoridades locales, descuidarse a la hora de evitar los incendios forestales.²⁶⁶ Las visitas servían así mismo para que los delineadores al servicio de Marina marcasen los árboles que luego serían talados y trasladados a los arsenales. Si estos ejemplares pertenecían a particulares o eran de montes comunales la Armada pagaba un real de vellón por cada codo cúbico de madera cortada, duplicándose el precio cuando la madera fuera a emplearse en la construcción de buques mercantes. Simultáneamente se establecía que la jurisdicción de cada lugar se estableciese un vivero y que todos los vecinos plantasen al año un mínimo de tres árboles en los lugares habilitados al respecto. De esta obligación tan solo quedaban liberadas las viudas pobres que no tuviesen hijos mayores de dieciocho años. El coste de esas operaciones corría a cargo de los vecinos mientras las justicias de los pueblos se encargaban de organizar los trabajos. La importancia de los plantíos y del empeño de la política absolutista en su promoción queda de manifiesto en la ordenanza de montes desde el artículo 5 al 15. La repoblación forestal se veía tanto por los políticos como por los ilustrados como el único remedio para solventar el grave problema de la falta de madera contribuyendo además a la mejora del clima y a la protección del suelo contra la erosión. Por esta razón, la insistencia de los plantíos quedaba reflejada en la ordenanza, no solo en cuanto a las faenas de trasplante, podas, limpieza de montes sino que mostraba especial empeño en el cuidado de los árboles señalando expresamente la prohibición absoluta de efectuar cortas de ningún ejemplar sin el conocimiento y permiso de los funcionarios de Marina. Por esta razón

263 *Ibidem*...art. 3

264 *Ibidem*...art. 4

265 *Ibidem*...art. 40

266 *Ibidem*...art. 41

las cortas clandestinas fueron penadas con severas multas previendo el destierro a África para los casos más graves.²⁶⁷

En cuanto a las visitas, los primeros montes en ser reconocidos fueron los de Cataluña, Mallorca, Galicia y Asturias junto con los del reino de Valencia, Murcia y la parte de Granada. Por orden de Don Francisco Barredo, en virtud de la Real Orden de 31 de enero de 1748, se decretó por parte de la Secretaría de Marina otra visita a los montes de la jurisdicción de Cartagena a cargo de Juan Antonio Celdartún, oficial de la Contaduría General de Marina de este departamento que fue asistido por el escribano Fernando Jiménez de Pineda quienes elaboraron un exhaustivo informe sobre la riqueza forestal de todo el levante español, desde Valencia a Almería incluyendo parte de los montes de Segura.²⁶⁸

Los montes de Andalucía fueron visitados en 1750 por Luís de Milhou y Francisco de Varas de Valdés en el partido de Sevilla. También fueron inspeccionados los montes de Huelva, Jerez, Estepona, Marbella, y Málaga. Al año siguiente, el 30 de marzo de 1751, Don Francisco de la Torre elaboraba otro exhaustivo informe para el departamento de Marina de Cartagena en torno a la riqueza forestal de las actuales provincias de Alicante, Murcia, Granada y Almería, incluyendo también la Sierra de Segura entre Jaén, Granada y Albacete. Mediante este extraordinario estudio podemos conocer la vegetación que existía en todo el sureste español a mediados del siglo XVIII. Como primeras conclusiones podemos destacar la enorme variedad vegetal de estos territorios en los que abundaban encinas, álamos y fresnos. En la memoria quedó señalada la existencia de robles, subrayando que eran poco útiles para la Marina. En el informe se insistía en la grandeza y excelencias de los pinos salgareños de Segura de la Sierra, El Hornillo (Santiago de la Espada), Nerpio, Castril, Alcaraz o Siles. Además se informaba de los vecinos de cada municipio, los árboles plantados, los viveros y la distancia a los embarcaderos donde se debía depositar la madera para su conducción al astillero. El total de árboles ascendía a más de 600 millones en todo el territorio estudiado y la Sierra de Segura contaba con más de 434 millones de los que suponía útiles 380 millones.²⁶⁹ Mientras tanto, el 23 de octubre de 1751 desde la parte occidental de la Provincia Marítima de Segura de la Sierra, el auditor general del

267 URTEAGA, L. *ob. cit.* p. 129-130

268 AGS, Marina, leg. 748: *Año de 1749 sobre montes y plantíos del Departamento de Cartagena*

269 AGS, Marina, leg. 572: Cartagena, 30 de marzo de 1751; y FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p.

departamento de Marina de Cádiz, José Gutiérrez de Rubalcaba daba por concluida su visita general a los montes de Segura dando parte de haber reconocido 24.386.042 árboles considerando útiles 2.121. 140. Unas cifras muy distintas a las ofrecidas por Francisco de la Torre en la parte oriental de los montes de Segura, lo que nos invita, cuanto menos, a dudar de los métodos de contabilidad de los árboles.

“Es la provincia de Segura de la Sierra una de las más útiles que tiene el reino en la comprensión de sus departamentos de Marina, así por la abundancia de sus maderas, especialmente de pino blanco o salgareño, de calidad muy superior al de Flandes, como por la proporción que tiene para establecimientos de fábricas de betunes y siembras de cáñamos.” Esta cita del *Expediente* señala las excelencias de los pinos salgareños, sin duda la especie más apreciada por la Marina en aquellos bosques, pero además confirma el aprovisionamiento por parte de la Armada de otras materias primas como los cáñamos y betunes. Estos últimos servían, para proteger a los buques de la pudrición, impermeabilizándolos con este producto, eliminando la entrada de agua y prolongando la vida de los barcos. Para evitar el encarecimiento de estos géneros, la Armada se alejó pronto de intermediarios y asentistas, y comenzó a buscar terrenos donde instalar una fábrica de betunes para realizar la explotación directa. El departamento de Cádiz comenzó entonces a sondear su jurisdicción para tal empresa siendo su promotor el propio José Gutiérrez de Rubalcaba. Tras rechazar los montes de Córdoba y la costa de Granada, Rubalcaba dirigió sus miras a las sierras de Segura que tan bien conocía. La zona elegida sería Castril, en las estribaciones granadinas de los montes de Segura. La fábrica consistía en varias docenas de hornos instalados entre los árboles, en donde los pinos era quemados y se les extraía la grasa que posteriormente era filtrada.²⁷⁰ Unas fábricas que fueron dirigidas durante catorce años por el regidor de Segura Diego de los Ríos.²⁷¹ Así pues, el betún, la brea o alquitrán vegetal de los montes de Segura sería empleado para la importante faena de calafetear los barcos. Sería a partir del 1 de septiembre de 1759 cuando comenzó a producir la fábrica de betunes de Castril abasteciendo a partir de esta fecha al arsenal de la Carraca.²⁷²

270 MERINO NAVARRO, J.P. *op. cit.* p. 282-285

271 AGS, Marina, leg. 576: Diego de los Ríos, Segura de la Sierra 17 de febrero de 1772

272 AGS, Marina, leg. 331: Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 7 de abril de 1761

Otro de los pertrechos que sirvió la Provincia Marítima de Segura a la Real Armada fue el cobre. Este metal había demostrado ser mucho mejor protector de la parte sumergida del buque, sustituyendo el habitual doble forro de madera mediante planchas de cobre, evitando así la corrupción de las tablas del casco y su fácil proceso de pudrición. En España comenzó a utilizarse este procedimiento a partir de 1780 haciéndolo el Arsenal de Cartagena y abasteciéndose principalmente de una fábrica instalada en la villa de Alcaraz, en la zona albaceteña de los montes de Segura.²⁷³ Cábano para la confección de jarcias y velas, carbón para las fundiciones y hierro se convirtieron en otras materias primas que fueron extraídas de los montes segureños pero no de manera regular y solo en contadas ocasiones.²⁷⁴

La gran cantidad y diversidad de madera empleada para la construcción naval era clasificada y cuidadosamente seleccionada, cortada en determinada época del año y expuesta a largos procesos de curación, adecuándose cada parte del árbol a una pieza concreta a la que estaba destinada. La Ordenanza de Montes de 1748 indicaba que el roble era ideal para quilla, baos, sobrequillas, codaste, yugo y tablazón, pudiendo añadirse otros miembros principales como cuadernas y roda. En contadas ocasiones se hizo acopio por parte de la Marina, concretamente desde Cartagena, de robles de la Sierra de Segura que no eran otra cosa que quejigos, también conocido como roble andaluz (*querqus faginea*)

El pino, el alerce y el álamo negro se consideraban aptos para tablas, cintas de forros y para piezas de vuelta. Para arboladura se empleaban pinos del Báltico y abetos, muchas veces sustituidos por pinos silvestres y salgareños. A pesar de las normas de las ordenanzas se emplearon habitualmente maderas de pino para baos, tablazón y otros elementos, así como nogales y otros árboles para la fabricación de piezas pequeñas.

“Que se crían especies de pinos que son blancos o salgareños, (pinus nigra) rondenos, o negrales (pinus pinaster); carrascos (pinus halepensis) y donceles (pinus pinea): los primeros se crían en las cumbres son de la mejor calidad y solidez y sin industria dan piezas derechas y de vuelta como yugos, baos, cintas; los segundos se crían en los valles; son de buena calidad, flotantes y regularmente de menores

273 MERINO NAVARRO, J. P. *op. cit.* p. 292-298

274 En 1780, la Junta del Departamento de Cartagena acuerda que en lo que “*respecta a los herrajes, se compre de los que produce la mina de Serón, en los Montes de Segura;(...*” ANCT. MIA-L.1, citado por PÉREZ-CRESPO, M.T. *ob. cit.* p. 167.

*dimensiones que los primeros; los 3º son inútiles por pequeños y ramados desde el pie: y los 4º producen piñón y raro pueden servir para madera menos rolliza*²⁷⁵

Multitud de documentos de la época descubren que los pinos laricios o salgareños fueron con diferencia el elemento más demandado y codiciado por la Marina en la Provincia de Segura:

*“Entre todos son los salgareños los pinos de mejor calidad, y cuyas maderas se envían a los arsenales. Se crían en lo más áspero y tierras más inútiles, y aun en los riscos y sobre las piedras; se hacen muy altos, pues los hay que llegan a 40 varas, y su madera es dura, vertiderecha, de larga duración, de mucha correa o cimbro, y muy a propósito para tablonaje;(...)*²⁷⁶

Pino negral en Cuenca, pino nasaro en Huesca, pino pudio en Burgos, pinas en Barcelona, melis en Tarragona, Cascalbo en Ávila y salgareño en Segura y Cazorla, el *pinus nigra* fue la especie de conífera preferida por la Marina en los montes de Segura que cuidó hasta el extremo a estos ejemplares, fomentando su reproducción. La razón del interés de la Armada por esta especie estaba en su envergadura, una media de más de 30 metros, y su notable densidad que distingue al pino laricio o salgareño del resto de coníferas españolas pues su madera llega a ser hasta un 20 y 30 por ciento más resistente que la de otros pinos como el silvestre o el *pinaster*. Además destaca por su notable longevidad hasta el punto de que en la actualidad se pueden encontrar ejemplares en Puerto Llano en la Sierra de Cazorla, que superan los mil años de edad.²⁷⁷

Esta madera tiene la albura blanca y abundante, y el duramen o madera perfecta se presenta muy lignificado, de color rojo pardusco más o menos intenso según su calidad. Como materia prima de los arsenales de Marina, en el siglo XVIII los pinos salgareños de Segura fueron empleados en la construcción y carenas para fabricar o sustituir los baos que son las piezas sobre las cuales gravita todo el peso de los puentes y por tanto deben ser muy sólidas. La madera resinosa como la de pino salgareño fue preferida por su menor peso a la del roble para los puentes superiores, destinándose ésta para los baos de la parte baja y para los de la cubierta alta, que estaban muy expuestos los primeros a entrar en descomposición y los segundos a

275 AGS Marina, leg. 576: Marqués de Somerelos a Arriaga, Madrid, 21 de mayo de 1762. (entre paréntesis ese nuestro)

276 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 51

277 RODRÍGUEZ TROBAJO, E. *ob. cit.* p. 34

sufrir grandes presiones. También se empleó la madera de *pinus nigra* para tablas, cintas de forros y piezas de vuelta, que eran elementos destinados a cubrir las cuadernas para formar los forros del barco y para las que también se solían emplear maderas resinosas cuando correspondía a la obra muerta o parte no sumergida mientras las de roble se empleaba para la parte sumergida, también llamada obra viva. La madera de estas piezas debía ser sana y estar exenta de acebolladuras, fibras torcidas, grietas o heladuras y en general de todo defecto que permitiera el paso del agua o que al aserrarse pudiera dejar fibras muy cortadas en varios sentidos, perjudicando su dureza y resistencia.²⁷⁸ Por todas estas razones la Marina era muy exigente con los árboles que iba a emplear por lo que tenía muy en cuenta las características de la especie, la calidad de su madera, su estado, la ausencia de defectos, el momento de corta así como los métodos de curación. Una vez en el arsenal, la madera de pino salgareño solía estar aguada en caños de agua salada durante un año aproximado para acostumbrarse al líquido elemento donde iba a desarrollar su vida útil. Pero frecuentemente las necesidades y las urgencias en la habilitación y puesta a punto de los buques, sobre todo en tiempos de guerra y ante una campaña inminente, provocaba que la madera adelantara su proceso de curación bajo el agua, hasta el punto que, incluso, llegaba a emplearse nada más arribar al arsenal.

8.2.- El ministerio de José Gutiérrez de Rubalcaba

Publicada la Ordenanza de Montes, se encargó la visita a los de Segura, correspondientes a Cádiz, a Don José Gutiérrez de Rubalcaba, auditor general de Marina de aquel departamento y miembro de una familia de gran tradición y renombre en la Real Armada. Tras explorar los bosques de Doñana y después de una exhaustiva visita general a los de Segura, el primero de Septiembre de 1751 dio parte de quedar establecida en aquella provincia la Ordenanza de Montes de 1748. Al año siguiente Rubalcaba incorporó a la jurisdicción de Marina las villas de Santisteban, Cazorla, Villanueva del Arzobispo y todos los del partido de Alcaraz.²⁷⁹ A raíz de la visita efectuada por el intendente, Rubalcaba descubrió cómo, al menos desde 1720,

²⁷⁸ PLÁ y RAVE, E. *Construcción naval y madera*. Barcelona: Llagut, 2002, pp. 26, 55

²⁷⁹ FERNÁNDEZ DENAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 43.

se venían practicando en la región numerosas talas y quemas de arbolado con el fin de transformar el bosque en tierras de labor para cultivo de centeno, lo cual le llevó a sugerir el castigo a los autores de aquellos actos.²⁸⁰ Inspeccionados los montes, descubiertas las talas y quemas y una vez comprobada la riqueza y utilidad de sus maderas tanto para Cádiz como para Cartagena, no solo de los montes de Segura de la Sierra sino también los de las zonas próximas, Rubalcaba propuso entonces, la reserva del arbolado para el servicio de arsenales y, además, la ampliación de la jurisdicción de Marina por lo que una Real Orden de 10 de octubre de 1752 incorporó a partir de entonces y por el este, las demarcaciones de Alcaraz y sus aldeas; por el norte al Señorío del Conde de Paredes integrado por las villa de Bienservida, Villapalacios, Cotillas, Villaverde y Riópar, en la actual provincia de Albacete; en la parte occidental el Condado de Santisteban, con Santisteban, Castellar y Navas de San Juan, el Adelantamiento de Cazorla y Villanueva del Arzobispo. Poco después, la jurisdicción volvió a ensancharse con la anexión de los términos de Iznatoraf, Chiclana de Segura, Montizón en las Nuevas Poblaciones y Beas de Segura, en la actual provincia de Jaén, y en la de Ciudad Real, las villas de Puebla del Príncipe, Villamanrique, Albadalejo y Terrinches.²⁸¹

El control de la provincia fue ejercido desde entonces por un juez principal bajo la denominación de ministro de Marina de Segura, cargo asignado al propio José Gutiérrez de Rubalcaba, que desde Segura de la Sierra y con un tribunal ubicado en el arrabal de Orcera, administraría justicia a todo el territorio. Para una mejor administración se establecieron cuatro subdelegaciones subordinadas a Segura de la Sierra en las villas de Alcaraz, Cazorla, Villanueva del Arzobispo y Santisteban del Puerto.²⁸² Un auditor, un fiscal, un escribano, un alguacil portero y seis guardas celadores dedicados a vigilar los montes y a evitar talas e incendios. Con ellos se cerraba toda una estructura administrativa piramidal dirigida en última instancia por los intendentes de Marina de los departamentos de Cádiz y Cartagena, el Secretario de Marina desde la Corte y el rey. Todo un ejemplo de centralismo administrativo propio del absolutismo monárquico de los borbones del siglo XVIII.

Cuando José Gutiérrez de Rubalcaba incorporó definitivamente los montes de Segura

280 AGS, Marina, leg. 558: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 23 de junio de 1752

281 IDAÑEZ DE AGUILAR, A.F. *ob. cit.* p. 19

282 FERNÁNDEZ D NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 44.

a la jurisdicción de Marina en septiembre de 1751, su objetivo como ministro fue hacer cumplir la nueva normativa con lealtad siguiendo escrupulosamente el dictado de las ordenanzas. Se le había encomendado un objetivo que no era otro que el de señalar y proteger la materia prima indispensable para el ambicioso proyecto de reconstrucción naval promovido por el Marqués de la Ensenada. Para Rubalcaba, aquellos árboles eran la razón de ser de una misión que sin exagerar podemos calificar de Estado, por encima de intereses de pastores, agricultores y justicias locales. Por esta razón la etapa de Rubalcaba como ministro de Segura estuvo marcada por los continuos enfrentamientos con los regidores locales de los pueblos sometidos a las Ordenanzas de 1748, especialmente con los del partido de Alcaraz donde, muy pronto, concejos como el de Yeste se negaron a cumplir las ordenanzas en asuntos como la limpieza y repoblación de los montes.²⁸³

Nada más crearse la Provincia Marítima, José Gutiérrez de Rubalcaba estableció un férreo control sobre aquellos espacios en donde abundaba el pino salgareño. Así, en agosto de 1752, Rubalcaba escribió a las justicias locales para que los parajes de Arroyo Frío, Guadalentín, Valdeazores, Valdeazorillos y Pinar de Agustín quedaran reservados para servicio de los bajeles de la Real Armada, sin permitir que se cortaran sus árboles para otro uso que no fuera el de arsenales debido a su especial calidad. Con este fin ordenó guardar y acotar dichos parajes.²⁸⁴

283 AGS, Marina, leg. 555: cartas del concejo de Yeste de 27 de septiembre y 30 de octubre de 1749

284 AGS Marina, leg. 557: carta a la villa de Cazorla, 23 de agosto de 1751



Imagen 4: Valle del Guadalentín, Sierra de Segura (Foto de José Carlos del Moral) En 1752 el ministro de Segura José Gutiérrez de Rubalcaba reservó el paraje de Guadalentín para arsenales. En 1764 se cortaron casi 4000 pinos en el paraje de Guadalentín, un lugar donde nuevamente la Marina extraería maderas en años sucesivos.



Imagen 5 y 6: pinares de *pinus nigra* en Río Madera, uno de los parajes habituales de corta durante el siglo XVIII. (Fotos de Vicente Ruiz García y Juana Ruiz Ramírez)



Como consecuencia de su visita Rubalcaba amplió la jurisdicción de Marina a los montes de Alcaraz a los que consideró útiles para la construcción de bajeles y por su facilidad de comunicación y transporte. Sin embargo muy pronto aquella medida le granjeó la enemistad de sus autoridades locales. En primer lugar cuando insistió al marqués de la Ensenada para que se cumplieran escrupulosamente las ordenanzas en las villas de Bienservida²⁸⁵ y Alcaraz cuyos concejos, a pesar de la nueva normativa, continuaban dando licencia a los particulares para realizar cortas sabiendo que ya no tenían competencia para ello. Según Rubalcaba *estas sierras debían aprontar unas veinte y siete mil tablas ordinarias y cinco mil tablones que debían conducirse a los arsenales de la Carraca en conformidad de las ordenanzas (...) y añadía (...)la ciudad de Alcaraz no parece que quiera acabar de conocer que no tiene facultad para vender los pinos de su término sin que preceda licencia para su corta según la ordenanza.*²⁸⁶

La Ordenanza entendía que prohibir absolutamente la corta de árboles por parte de los particulares que vivían en las zonas de jurisdicción de la Marina podía ser contraproducente. Por este motivo se había habilitado a los subdelegados para permitir la corta de árboles necesarios mediante la presentación de una solicitud escrita por un particular o comunidad, declarando la porción de madera y su finalidad. La petición era enviada a la justicia local correspondiente, quien debía informar y ratificar si los datos de la pretensión eran correctos. Entre otros datos había que especificar la cantidad de madera que la obra que el particular necesitaba. Además, en la solicitud se debía detallar el paraje en donde se podía llevar a cabo la corta, exceptuando siempre aquellos lugares próximos a los embarcaderos, unos espacios que estaban reservados para la Marina.²⁸⁷ Una vez examinada la solicitud correspondía a los subdelegados otorgar las licencias oportunas para las cortas. En caso de que la licencia fuese efectivamente concedida debían ser conservadas por las justicias o los dueños de los montes, con objeto de poder justificar las cortas.²⁸⁸ Estos controles se completaban con una exhaustiva contabilidad plasmada en un libro

285 AGS, Marina, leg. 557: autos contra varios vecinos de Bienservida por la aprehensión de cargas de madera sin licencia. Rubalcaba a Francisco Xavier Bernal, Segura de la Sierra, 5 de septiembre de 1751

286 AGS, Marina, leg. 557: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 11 de septiembre de 1751

287 *Ordenanzas...*art. 31.

288 *Ibidem...*art. 34

abierto, llevado con las garantías propias de un registro, en el que era obligado reflejar los árboles presentes, plantados y cortados²⁸⁹

Muy cerca de Alcaraz se encuentra la villa de Bogarra, una población que había sido agregada a aquel ministerio por la Real Órden de 10 de octubre de 1752 con todo el partido de Alcaraz. La villa deseaba escindirse de la jurisdicción de Marina argumentando para ello la ausencia de arbolado útil para la construcción naval. Para comprobarlo Rubalcaba efectuó una visita en el año 1753 señalando tan solo tres encinas que consideró útiles para el servicio de los arsenales, impidiendo de esta curiosa manera cualquier escisión. En su informe el ministro añadió que entre su arbolado existía más de 8000 encinas jóvenes que podrían servir en el futuro si se les efectuaban los cuidados oportunos. En aquella visita también incluyó 3300 pinos salgareños, 2500 útiles y los restantes nuevos que, según su testimonio, con los mismos cuidados podrían emplearse en el futuro. Por último añadió que aunque *“estos montes disten 30 leguas de Cartagena tenían la apreciable calidad de verter sus aguas con suma inmediatez al río Mundo y el de Segura por los que podían llevarse sus maderas a el arsenal vencidos los tropiezos que puedan tener y que aun cuando esto no tuviese lugar era muy fácil transportarles con carreterías según se ha ejecutado con las de los montes de Ayna que están en igual distancia y proporción.”*²⁹⁰

Precisamente el municipio de Ayna sería una de las villas más rebeldes al cumplimiento de las ordenanzas, justificando su desobediencia por la misma razón que la anterior villa, al no poseer, según el testimonio de sus autoridades locales, árboles útiles para el servicio de arsenales.²⁹¹ La pugna entre los sucesivos ministros de Marina de Segura y los regidores de aquella villa se prolongarán durante las siguientes décadas llegando las quejas de este municipio, incluso, al Consejo de Castilla.

Antonio Vicente Abarca, procurador síndico general del partido de Alcaraz, encarnó las protestas en nombre del común de vecinos y ganaderos contra el rigor con el que procedía Rubalcaba, en cuanto a visitas, denuncias y multas en asuntos de montes, denunciando que el ministro actuaba con despotismo y sin piedad ante los ganaderos o particulares que efectuaban la más mínima corta.²⁹² Llegó a afirmar que no podían

289 *Íbidem*...arts. 35 y 36

290 AGS, Marina leg. 562: Marqués de Someruelos a Arriaga, Madrid, 21 de mayo de 1762

291 AGS, Hacienda, leg. 849: Copia de Alonso Venero de la carta escrita por el ministro de marina interino Manuel Ximénez Carmona, Orcera, 12 de diciembre de 1762

292 AGS, Marina leg. 559: Antonio Vicente Abarca, Lezuza, 19 de octubre de 1754

servir para arsenales las maderas de su término pues tan solo poblaban sus campos ejemplares de sabinas y carrascas. En realidad tanto las villas de Alcaraz y Bogarra, en aquel momento, no contaban con árboles de gran porte para el servicio de arsenales. No obstante, los nuevos ejemplares podían llegar a ser buenas piezas en un futuro no muy lejano. Para aclarar mejor este asunto debemos regresar a 1751 cuando Francisco de la Torre anotó lo siguiente sobre la villa de Bogarra:

“...riegan alguna parte de esta jurisdicción los ríos Madera y Mercal cuyo riego produce 500 arrobas de cáñamo anuales. No hay otras especies de árboles que robles, encinas y pinos para cuya conducción se necesita abrir carril que tendrá poco costo”.

En cuando a Alcaraz:

“Los montes y llanuras de este término abundan de robles, encinas y pinos, está la mayor parte dividida en dehesas, unas propias de la misma ciudad y otras de particulares por cuyo motivo están dichas especies de mejor calidad que en otras partes de su útil aumento”²⁹³.

No obstante, el informe de Juan Francisco de la Torre fue discutido por parte del subdelegado de Marina del partido de Alcaraz quien señaló que la calidad de los robles y encinas que había en aquellos montes contrastaba con lo señalado en el informe del visitador Don Juan Francisco de la Torre. Además señalaba que para su transporte había que salvar 40 leguas sin carriles para su conducción lo cual hacía casi imposible su transporte sin un excesivo gasto a la Real Hacienda. Sin embargo, tal vez deberíamos mantener reservas en cuanto a la objetividad de esta información puesto que la subdelegación de Alcaraz estaba en manos de las justicias locales, tal y como había dictado una real orden de 29 de mayo de 1751.²⁹⁴

En realidad ni las autoridades de Marina ni las justicias locales decían toda la verdad. Aquellos montes no tenían árboles susceptibles de ser señalados para la Real Armada, al menos de momento, pero tampoco eran tierras que no pudiesen darlos a medio o largo plazo. Sin embargo, detrás de aquellas protestas estaba una reivindicación más profunda que pretendía no perder las tierras comunales de los municipios que sin duda seguían siendo el sustento de muchas familias y una inyección económica para los pueblos en los tiempos del Antiguo Régimen.

293 AGS Marina, leg. 572: Cartagena, 30 de marzo de 1751

294 AGS, Marina, leg. 557: Francisco Barrero Peláez a Ensenada, Cartagena, 8 de septiembre de 1751

Poco antes, Rubalcaba había ejecutado las órdenes pertinentes para la repoblación de algunas zonas privando al ganado de su paso por ellas. Fue el caso de las poblaciones de Villanueva de los Infantes y Villamanrique donde no permitió que los animales pudieran pastar en las zonas repobladas instando, además, a que los pastores no prendieran hogueras en verano.²⁹⁵ La Ordenanza, además, recogía una serie de instrucciones técnicas sobre el nacimiento y cría de los árboles, incluyendo taxativamente la prohibición de la entrada del ganado u otro tipo de animales para evitar poner en peligro los ejemplares que se acababan de plantar.²⁹⁶ Ante estas prohibiciones los vecinos y ganaderos, sobre todo en el partido de Alcaraz, suplicaron que al menos se dejaran pastar los animales que no perjudicaban con su presencia, algo a lo que no accedió el ministro de Marina que por el contrario estuvo acotando zonas en todas las sierras por su especial interés para la Armada, tal y como expresaba el propio Rubalcaba.²⁹⁷

Para velar por el cumplimiento de las ordenanzas y la consecuente protección de los montes, Rubalcaba nombró seis guardas celadores para vigilar los montes y evitar fuegos, cobrando 800 reales cada uno. Este sueldo sería pagado por el llamado arbitrio de Guadarmena y Bañares, unos pastos que fueron arrebatados al ayuntamiento de Segura de la Sierra, con los cuales se garantizaba el pago de los guardas, y que a partir de 1764 sería administrado por el Real Negociado.²⁹⁸ Estos pastos debían de otorgar grandes beneficios puesto que a la subasta de los mismos acudían numerosos ganaderos²⁹⁹, no solo de la sierra, quienes exigían tener prioridad en el arriendo,³⁰⁰ sino, incluso, pastores transhumantes de Cuenca y Aragón.³⁰¹ De este modo el concejo segureño perdía una importante fuente de ingresos mientras tenía que soportar una terrible crisis económica, ahogado por las cargas tributarias hasta el punto de que llegó a solicitar que se le eximiera del pago del Servicio Ordinario y Extraordinario en atención de los árboles cortados en sus montes desde 1733. Una cifra que ascendía a 150.000 pinos de todas clases.³⁰² Con los beneficios del arbitrio

295 AGS, Marina 557: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 12 de agosto de 1751.

296 *Ordenanza...*art. 7

297 AGS, Marina 557: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 12 de agosto de 1751

298 AGS, Hacienda, leg. 850: Mateo de la Sierra a Francisco de Bruna, Madrid, 19 de diciembre de 1786

299 AGS, Hacienda, leg. 850: Juan Pichardo a Francisco de Bruna, Segura de la Sierra, 21 de abril de 1787

300 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Pedro Lerena, Sevilla, 28 de abril de 1787

301 AGS, Hacienda, leg. 850: Pedro de Lerena a Juan Mariño, El Pardo, 16 de febrero de 1787

302 AGS, Marina 558: El cabildo de Segura de la Sierra al marqués de la Ensenada, 17 de marzo de 1752

de Guadalmena y Bañares no solo se costeaba el sueldo de los guardas sino que también se sufragaba los gastos ocasionados por otras faenas de mantenimiento del bosque como eran las limpiezas en los arbolados, la extinción de incendios o las periódicas matanzas de lobos.³⁰³ Este último dato nos recuerda la presencia de esta especie hoy extinguida en los montes de Segura.³⁰⁴

La etapa de Rubalcaba como ministro de Marina de Segura estuvo marcada, no solo por los enfrentamientos con las justicias locales, sino también con el Real Negociado de Maderas de Segura. Nada más tomar posesión de su cargo, Rubalcaba dio quejas al marqués de la Ensenada sobre el gran número de pinos cortados para la Negociación de Sevilla, institución que no distinguía de sus calidades ni tamaños por lo que muchos ejemplares cortados por esta organismo podían ser ideales para la construcción naval.³⁰⁵ Para evitar esta situación, Rubalcaba llegó a proponer el señalamiento de los parajes donde el Real Negociado podía explotar el bosque sin peligro de cortar árboles útiles para los arsenales.³⁰⁶ Rubalcaba había comprobado en numerosas ocasiones como el Negociado actuaba sobre los ejemplares de pino que la Marina demandaba. Así lo puso en conocimiento del marqués de la Ensenada en una ocasión en que el Real Negociado había derribado árboles en un paraje donde “(...) *hay tres útiles para masteleros y uno para verga de velacho de navíos de 70 cañones. Que a su llegada a Sevilla se mantengan allí hasta que se disponga llevarlos a La Carraca.*”³⁰⁷

Celoso el ministro de aquellos árboles, al año siguiente envió una nueva misiva al Marqués de la Ensenada pidiéndole que cesaran las cortas del Real Negociado y se dejara solo a la Marina para evitar que en los montes de Segura ocurriera igual que en los de Tortosa donde al parecer habían comenzado a esquilmarse sus bosques. Rubalcaba advertía de la necesidad de los arsenales y del gasto que supondría para las maltrechas arcas del Estado el tener que adquirir maderas fuera del reino.³⁰⁸ No obstante y según dictamen muy posterior del Fiscal del Almirantazgo, Joaquín Lacroix,

303 AGS, Marina, leg. 849: Juan Pichardo, Orcera, 23 de agosto de 1770

304 El lobo ibérico desapareció de las Sierras de Segura y Cazorla en el primer cuarto del siglo XX. La competencia con el ganado doméstico motivó una persecución implacable contra este cánido que, como podemos comprobar por nuestras fuentes, no fue ajena en el tiempo de la Provincia Marítima

305 AGS, Marina, leg. 319: José Gutiérrez de Rubalcaba al marqués de la Ensenada, Segura de la Sierra, 6 de junio de 1751

306 *Ibidem.*

307 AGS, Marina, leg. 319: José Gutiérrez de Rubalcaba al marqués de la Ensenada, Segura de la Sierra, 19 de junio de 1751

308 AGS Marina, leg. 558: Rubalcaba al Marqués de la Ensenada. Segura de la Sierra, 6 de junio de 1752

entre 1751 y 1755 ambas instituciones funcionaron como una más aunque inclinados en favor de los intereses de la Marina. Una unión que tan solo duró cuatro años hasta que el Secretario de Marina, Julián de Arriaga devolvió la autonomía al Negociado.³⁰⁹ Probablemente esta unión de intereses durante aquellos años permitió a la Marina gozar del periodo en el que más se intensificó la presencia de las maderas de Segura en el arsenal de La Carraca, siendo uno de los factores que determinó su volumen y su importancia estratégica.

Durante la década 1750-1760 los bosques del departamento de Cádiz comenzaron a mostrar signos de escasez por lo que las miras iban a estar dirigidas a las maderas de la Provincia Marítima de Segura cuyas buenas propiedades, celebradas por el capitán de Maestranza del arsenal de la Carraca Ciprián Autrán, fueron decisivas para que los pinos segureños se convirtieran en los protagonistas del arsenal gaditano durante aquel decenio. Pero a pesar de todas estas excelencias la Marina tendría que compartir la madera con el Real Negociado de Segura que a lo largo de aquel siglo pugnó por los mejores ejemplares para la construcción de obras civiles. Los enfrentamientos entre Negociado y Marina fueron continuos a lo largo de toda la centuria y uno de los motivos fue la explotación de los pinos salgareños. Son innumerables los documentos donde la Marina se queja de la actitud del Real Negociado al segar ejemplares de todas las especies y tamaños sin necesidades específicas, incluidos los grandes salgareños que eran talados indiscriminadamente por esta institución, pese a ser únicos e irrepetibles para la construcción naval debido a su tamaño y propiedades. Un hecho que crispó con frecuencia a las autoridades de la Armada.

En 1761 José Gutiérrez de Rubalcaba cesó en el cargo y abandonó los montes de Segura para instalarse en Ayamonte dejando a los municipios y a sus vecinos disconformes con su gestión. No obstante había logrado que durante una década no se produjeran talas ni incendios incontrolados.³¹⁰ A lo largo de su etapa como ministro, Rubalcaba había aplicado una implacable disciplina contra cualquier

309 CRUZ AGUILAR, E. El Negociado de Maderas de Segura en Sevilla. En: *Historia, Instituciones, Documentos*, 14, 1987, p. 232

310 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 48

disidencia o desobediencia a las ordenanzas. Sin embargo, aquella gestión firme e inquebrantable se vio enturbiada por una serie de graves acusaciones de corrupción. El 9 de junio de 1761 una carta firmada por un tal Juan de Dios emitía graves acusaciones contra Rubalcaba, Juan Pichardo, el regidor de Segura don Diego de los Ríos y Francisco Román, escribano de Rubalcaba. Aquella carta hablaba de los beneficios que había obtenido el ministro y sus colaboradores con la venta fraudulenta a particulares de las maderas destinadas al arsenal de la Carraca. En relación a los beneficios de las presuntas corruptelas, el denunciante señalaba que *“bien puede Rubalcaba haberse puesto el hábito, y su hermano Don Alejo, y haber hecho casa de planta en Ayamonte, y haber comprado muchas haciendas y echar ganado, y páguelo el Rey y los pobres”*³¹¹ Seis días más tarde de aquella primera acusación otra carta, esta vez firmada bajo el seudónimo de Juan Tomás, acusaba a Rubalcaba de haber obtenido un beneficio de 300.000 reales por la venta ilegal de maderas en la pinada de 1760.³¹² Por último, el 1 de agosto de 1761, también desde Segura de la Sierra, un desconocido que se ocultaba bajo el nombre de Juan de Céspedes había enviado otra carta a la Secretaría de Hacienda destinada al todopoderoso ministro Gregorio de Leopoldo, marqués de Esquilache, acusando otra vez a José Gutiérrez de Rubalcaba, a Diego de los Ríos, a Juan Pichardo y a Francisco Román de venta ilegal de maderas, dando cifras de piezas y señalando con detalle los tipos de maderas vendidas. El desconocido demandante justificaba que todas estas irregularidades podían comprobarse tan solo preguntando a aquellos a los que se les ha vendido la madera.³¹³

Desconocemos la veracidad de tales acusaciones pero sabemos que no fueron las únicas. Ya en 1758 el intendente de Cádiz Juan Gerbaut manifestó una cierta inquietud mostrando sus dudas en torno a la integridad de Rubalcaba. En una carta a Arriaga, Gerbut avisaba de la ligereza de la Real Hacienda al desembolsar con anticipación muchos miles de pesos a cuenta de las operaciones de corta y traslado de las maderas, lo cual suponía un despilfarro, dando pie a permitir confusiones en las cuentas de Rubalcaba. Por esta razón, el intendente de Cádiz proponía que la explotación forestal se realizara por asiento contratando las labores a terceros tal y

311 AGS, Hacienda, leg. 849: Juan de Dios, Segura de la Sierra, 9 de junio de 1760

312 AGS, Hacienda, leg. 849: Juan Tomás, Segura de la Sierra, 15 de junio de 1760

313 AGS, Hacienda, leg. 849: Juan de Céspedes al marqués de Esquilache, Segura de la Sierra, 1 de agosto de 1760

como se realizaba en otras regiones, dejando al ministro de Marina de Segura tan solo para controlar al asentista y para evitar el abuso en las talas.³¹⁴

Un año antes, en julio de 1757 el superintendente del Negociado Francisco de Nuevas responsabilizó a Rubalcaba de haber tratado siempre al Real Negociado, a los vecinos y a los municipios de la comarca de manera despótica, denunciando igualmente la enorme corrupción de algunos funcionarios de Marina que mantenían frecuentemente duplicidades de cargos. Entre las ilegalidades encontramos el nombramiento por parte de Rubalcaba como comisarios para encargarse de las pinadas de 1759 y 1760 a Diego de los Ríos, regidor de Segura, y a Francisco Javier Román, escribano de dicha villa. Por aquella actividad cobraron la cantidad de 500 ducados para toda la navegación. Sin embargo estos individuos no participaron en las pinadas de aquellos años delegando en otros su tarea aunque sí llegaron a cobrar igualmente como si hubieran participado en ella. Por otra parte es cierto que gran cantidad de madera había sido vendida irregularmente por los pueblos ribereños del Guadalquivir hasta Lora del Río, incluso una partida mucho más lejos con destino a Villalba. Según informes confidenciales, sobre las maderas destinadas para la Marina en la última navegación, se habían vendido a particulares por parte del comisario Don Manuel Segura un total de 112 piezas que, desglosadas, habían sido entregadas en los siguientes lugares: 7 en el Puente del Obispo, 5 en Mengíbar, 2 en Andújar, 1 en Hornachuelos, 1 en Peñafior, 1 en Lora, 1 en Peña de la Sal, 1 en el Molino de Alcolea y 92 en Córdoba, más tres piezas entre El Carpio y Alcolea.³¹⁵ Unos árboles que tenían como destino convertirse en vigas de navíos pero que, sin embargo, fueron vendidas a influyentes compradores que a su vez llegaron a especular revendiendo las maderas a otros particulares. Aquellas graves acusaciones fueron investigadas de inmediato por la Marina³¹⁶ que llamó a capítulo al propio Rubalcaba quien, en una detallada respuesta, negó las acusaciones de manera rotunda aunque reconoció haber vendido maderas en algunas ocasiones con la excusa de utilizar solo las abandonadas en el monte o aquellas de características incompatibles para la construcción naval.³¹⁷ A estas acusaciones se unieron las del Real Negociado de Maderas que había denunciado a Rubalcaba por asumir competencias que no le correspondían pues eran

314 AGS, Marina, leg. 328: Juan Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 11 de octubre de 1758

315 AGS, Marina, leg. 331: Juan José del Hierro a Juan Canicia, Sevilla, 10 de junio de 1761

316 AGS, Marina, 331: Ramón de Larumbe al Marqués de Esquilache, Sevilla, 20 de junio de 1761

317 AGS, Marina, 331. José Gutiérrez de Rubalcaba a Juan Gerbaut, Ayamonte, 15 de junio de 1761

exclusivas de esta institución por lo que desde Sevilla insistieron en que la Marina debía limitarse a conducir tan solo las maderas con destino a los arsenales, sin vender a particulares. Una acusación que volvió a negar Rubalcaba insistiendo en que durante “(...) *los tránsitos hasta arsenales vende el Real Negociado de Maderas de Segura sin que pueda enajenar ninguna pieza de las que vienen destinadas a los arsenales a no ser que esté inutilizada.*”³¹⁸

Rubalcaba salió indemne del proceso al que tuvo que someterse. Sin embargo, las sospechas de corrupción de aquella etapa ensombrecieron no solo la labor del exministro sino también la de toda la institución a la que había representado.

8.3.- Señalamiento, corta y conducción hasta los aguaderos. El transporte por carretería

La Ordenanza de montes de 1748 señalaba que, con la intención de mostrar a los pueblos el interés del Real Servicio en la cría y el aumento de árboles, se mandaba a los intendentes de Marina abonarles un real de vellón por cada codo cúbico de madera que se extrajese limpiamente para la Armada, tanto a los particulares como a los municipios dueños de los árboles.³¹⁹ Para recibir el pago de los mismos los propietarios de los bosques tenían que cumplir un protocolo que, más o menos, explicó Don Álvaro Benito Bermúdez, ordenador de Marina y contador del departamento de Cádiz, cuando en 1758 señaló que, con el fin de liquidar las deudas contraídas con los dueños de los bosques, éstos debían certificar primero la propiedad del monte, el número y las dimensiones de los árboles cortados por la Marina. En esta ocasión puso un precio concreto para las villas de Cazorla y Segura donde se pagarían cuatro reales de vellón por árbol como ya se había hecho en 1757 cuando habían quedado satisfechos 1952 reales de vellón por valor de 488 pinos cortados en los montes de la villa de Segura durante 1756 y hasta el 26 de octubre del mismo año. A estos se sumaron otros 6616 reales de vellón correspondientes a 1654 árboles derribados en Cazorla durante aquel año y hasta el 11 de noviembre.³²⁰ Para certificar la propiedad de los montes, el concejo de Segura presentó entonces el fuero de Alfonso VIII

318 AGS, Marina, 331: Esquilache a Julián de Arriaga, Buen Retiro, 16 de julio de 1761

319 *Ordenanzas...* Art. 27

320 AGS, Hacienda, leg. 849: Álvaro Benito Bermúdez, Cádiz, 25 de septiembre de 1758

confirmado por Felipe III en el que se comprobaba la donación que este rey había otorgado a los pobladores de la villa de Segura de los montes de su término, aunque no de todos, puesto que algunos parajes estaban incluidos en censos que pertenecían al convento de predicadores de Úbeda, a la Sacra Capilla del Salvador de la misma ciudad y a las villas de Siles y de Santiago.³²¹ Sin embargo y a pesar de cumplir con todos los protocolos y superar las trabas burocráticas, normalmente el cobro de tales derechos se convirtió en otro problema añadido puesto que los pagos no siempre se hicieron con la rapidez esperada.

Desde 1749 hasta 1764 la Marina y el Negociado compartieron los montes de Segura y efectuaron sus cortas y conducciones anualmente siguiendo unas pautas semejantes. Por parte de la Marina el proceso se iniciaba desde los departamentos donde, después de realizar las previsiones de construcción, carenado y reparación de embarcaciones por parte de los ingenieros, se diseñaba un presupuesto y se realizaban las peticiones de madera al ministro de Marina de Segura, generalmente en otoño, menos en tiempos de guerra que podía efectuarse en cualquier fecha.

Una vez dirigida la petición se procedía al señalamiento de los árboles que eran reconocidos por el delineador destinado en la provincia. La elección de los ejemplares se realizaba de uno en uno buscando el árbol ideal que pudiera contener la figura de la pieza adecuada o ligazón. Este minucioso procedimiento se realizaba especialmente con los robles con los que se construían las piezas curvas de los buques y al no existir una tecnología capaz de elaborar dichos fragmentos se buscaba la forma del árbol que coincidiera con el elemento diseñado. En nuestro caso, los pinos también eran señalados conforme a la pieza requerida mediante un chasqueo o señal que determinaba que el árbol estaba destinado para la Real Armada. Una vez marcados se convocaba al número de hacheros del lugar necesarios para proceder a la corta y labra bajo la dirección del delineador. El momento elegido para la tala no era escogido al azar pues en buena medida, la calidad posterior de la madera dependía de la caprichosa elección del dramático trance del árbol.

En una primera etapa de actuación conjunta de Negociado y Marina, las operaciones de corta, descortezado y labra se ejecutaban desde el mes de marzo en adelante. Posteriormente las cortas se llevaron a cabo en las menguantes de enero “*porque está*

321 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco Javier Román, Segura de la Sierra, 17 de noviembre de 1758

*como parada o sin circulación la savia de los árboles.*³²² Según las ordenanzas de 1748 las cortas debían practicarse entre las menguantes de las lunas de noviembre a febrero, siguiendo la creencia extendida de evitar que el agua procedente de los efectos humidificadores del satélite, no dañasen a los árboles al entrar la humedad entre la corteza y el tronco, lo que se creía que era perjudicial para la salud de la madera.³²³ Esta cuestión tenía importantes repercusiones a efectos prácticos puesto que, al establecerse como criterio las fases lunares, si no se podaba o talaba de acuerdo con cada período, había que retrasar bastantes meses la provisión de materia prima para la fábrica de navíos puesto que había que esperar a la siguiente ocasión, normalmente en la menguante de noviembre, donde de nuevo era posible cercenar los árboles. Todas estas podas debían practicarse siguiendo criterios técnicos consistentes en dejar horca, guía y pendón o pica de las ramas más robustas, buscando las figuras más óptimas y proporcionadas para la arquitectura naval para lo cual los intendentes debían disponer de podadores expertos en la fábrica de bajeles pues eran ellos los responsables de indicar dónde debían efectuarse las talas de los ejemplares.³²⁴ Gracias a estos trabajos silvícolas se obtenían piezas aptas para la elaboración de elementos marineros tales como baos, quillas, sobrequillas, codastes, yugos o tablazón.³²⁵

Con estas directrices la brigada de hacheros dirigida por el delineador y a veces asesorada por un constructor naval acompañado de varios contramaestres de astillero, se disponían a ejecutar la corta del árbol elegido. Frecuentemente los pinos habían sido señalados hacía años y durante este tiempo se habían ido limpiando y saneando de ramas para así elevar su altura. Llegado el fatídico momento, el hacha cortaba de raíz aquellos gigantes de la naturaleza al golpe rítmico que le propiciaban los hacheros, a la vez que iban sembrando de astillas la sombra alargada de los salgareños. A veces, y dependiendo si se querían aprovechar las raíces, se cavaba un hoyo alrededor del árbol para arrancarlo de las entrañas de la tierra, aunque esta tarea era más común en los robles. Una vez que el árbol yacía en el suelo, los hacheros procedían a la operación del descortezo para evitar que la polilla y otros insectos perjudicaran la madera. Cortados, desramados, descortezados y a veces labrados, los

322 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 57.

323 *Ordenanzas...* art. 16

324 *Ibidem.* Art. 17

325 *Ibidem.* Art. 18

árboles quedaban descansando sobre dos palos llamados gobenes o polines para que el aire y el sol provocaran la salida de la resina, además de evitar el contacto con el suelo húmedo. Preparada y lista, la madera era “ajorrada” o transportada hasta los aguaderos, mediante yuntas de bueyes y carretas, a donde se botarían para su conducción fluvial. Este traslado se realizaba entre los meses de julio y octubre y el transporte se convertía en una odisea a causa de los escarpes del terreno. La dificultad del acceso de las carreterías obligaba en algunas ocasiones a hacer el traslado a sangre e incluso a hombro,³²⁶ o a despeñar los ejemplares hasta una zona de fácil acceso. Pero generalmente la apertura previa de carriles permitía a la carretería del rey acceder hasta los puntos más angostos de la sierra. Puestas las maderas en disposición para que pudieran cargarlas en sus carretas, emprendían la conducción a las márgenes del Guadalimar para aquellos troncos destinados al arsenal de La Carraca. Para esta faena se acopiaban las carretas de los pueblos más próximos empleándose de 750 a 800 pares de bueyes. Sobre esta actividad sabemos que en 1765 existían en la comarca unas 292 carretas³²⁷ que vivían del transporte de la maderas de Marina y del Real Negociado repartidas por todos los municipios de la Provincia Marítima de Segura donde llegaron a prosperar auténticos magnates del transporte de madera como Miguel Cabezuelo, de Pozo Alcón, poseedor de 25 carros; Francisco González Serrano y Antonio Zorrilla en Orcera, Juan Garrido Muñoz en Villaverde o Alfonso Garrido y Tomás Mejía en Siles; o los citados Francisco Javier Román y Diego de los Ríos con 13 y 10 carretas respectivamente en Segura de la Sierra. Así pues, la actividad de los carreteros se convirtió durante los años de la Provincia Marítima de Segura en un auténtico motor económico para la comarca que aportó grandes beneficios a sus propietarios aunque éstos, no obstante, estaban obligados a prestar servicio al rey siempre que las circunstancias lo exigieran. De este modo, nada más publicarse la Ordenanza de Montes, el 11 febrero de 1748 se dieron instrucciones para que quedaran embargadas todas las carretas del partido de Segura. En esta ocasión se dio un plazo de veinte días para que se presentaran ante el ministro de Marina todos los carreteros de la zona para cumplir con la obligación de conducir las maderas del rey desde los meses de mayo en adelante prohibiendo

326 ARANDA Y ANTÓN, G. *ob. cit.* p. 52

327 AGS, Marina, leg. 335: Juan Domingo Medina, Aranjuez, 18 de abril de 1765

expresamente que trasladasen otras maderas de su cuenta.³²⁸

El método del embargo de carretas provocó numerosos conflictos entre los carreteros del lugar como el sucedido en Alcaraz donde los dueños de yuntas de ganado vacuno rogaron que se les eximiera de tener que conducir maderas porque necesitaban su ganado para el cultivo de las tierras y el recogimiento de las mieses.³²⁹ Estos contratiempos también afectaron a instituciones como el Colegio de la Compañía de Jesús de Segura de la Sierra que, en respuesta a la orden del 11 de febrero de 1748, solicitó que se eximiera de esta obligación al mayoral que les prestaba servicio, esgrimiendo tal derecho a tenor de una bula eclesiástica.³³⁰

La obligatoriedad de prestar servicio al rey antes que a los particulares provocó numerosos enfrentamientos y quejas por parte del aguerrido gremio de carreteros tal y como denunció el ministro de Segura Juan Pichardo que llegó a comprobar como los dueños de las carretas no acataban sus instrucciones, motivados más por la prestación de servicios privados más rentables para ellos:

*“(...)pero no adaptándose mis providencias a los fines e intereses particulares de algunos carreteros de los acopiados embargados y empleados en la conducción de la madera que aun resta en el monte a que están destinadas sus carreterías por que no abrazan el servicio del rey con el amor debido; vociferan que han de hacer recursos a VE y al supremo consejo de guerra extrañando esto último por ser esta comisión gubernativa.(...)”*³³¹

Este problema también se extendió sobre el gremio de hacheros que de igual modo en alguna ocasión se negaron a prestar el servicio. Así ocurrió el 14 de agosto de 1751 cuando se comunicó a las justicias de Puebla de don Fadrique que acopiase a la gente para la corta y labra de madera y que compareciesen ante el ministro de Marina que les pagaría justamente. Sin embargo el 21 de agosto el concejo de la Puebla respondió señalando que los hacheros estaban trabajando en otros lugares y que no podían presentarse como se les había ordenado. Una excusa que, al parecer, no pudieron demostrar un grupo de hacheros, motivo por el que fueron castigados junto a las autoridades de Puebla y de Huéscar acusados de amparar tal conducta.³³²

328 AGS, Marina, leg. 554: A don Diego Pérez de Baños, Orcera, 17 de febrero de 1748

329AGS, Marina, leg. 334: Venero a Arriaga, Orcera, 7 de julio de 1764

330 AGS, Marina, leg. 554: Diego Pérez de Baños a Ensenada, Sevilla, 2 de abril de 1748

331AGS, Marina, leg. 576: Juan Pichardo al Marqués González de Castejón, Orcera, 9 de noviembre de 1776

332 AGS, Marina, leg. 319: sin firmar, 28 de septiembre de 1751

Al año siguiente las justicias de Huéscar volvieron a poner trabas al no enviar las carretas solicitadas para el transporte de madera aunque en esta ocasión esgrimieron como motivo el que las tenían reservadas para cuando las solicitasen desde el Departamento de Cartagena al cual pertenecía dicha villa.³³³

Así pues, a los problemas con las justicias locales y con el Real Negociado se unieron los conflictos con hacheros y sobre todo carreteros. Este gremio, tradicional en la comarca, logró, como hemos señalado, un franco desarrollo con las extracciones de la Armada pero tal y como comprobamos, sus continuas reivindicaciones ocasionaron multitud de enfrentamientos con la Real institución. Además de los problemas anteriores los carreteros estaban disconformes con los precios recibidos por el transporte ya que estimaban que cada cargo de madera debía de cobrarse como si fueran cinco, puesto que las piezas de pino salgareño eran considerablemente más largas que las transportadas a particulares e incluso que las del Real Negociado. Las piezas de Marina llegaban a alcanzar tamaños superiores a los 15 metros de largo con anchuras de medio metro lo que representaba un riesgo enorme que además exigía mayores gastos y esfuerzos en la conducción. A esto había que añadir las dificultades de los caminos agrestes y empinados que obligaban a duplicar los hombres empleados pues, mientras en el llano las cuadrillas estaban formadas por 25 pares de bueyes conducidos por cuatro arrieros, en las sierras de Segura y Cazorla había que emplear el doble de efectivos. A menudo en las grandes pendientes las carretas bajaban de una en una con bueyes tirando por detrás a modo de freno ayudados por los propios conductores que se valían de maromas para hacer fuerza. A todos estos inconvenientes había que añadir el esfuerzo para hallar lugares donde pastaran las bestias de carga, que no eran muy numerosos debido a los escarpes del terreno. En este sentido los carreteros protestaban frecuentemente porque las cortas cada vez se hacían a mayor distancia y los precios no eran proporcionales a este hecho:

“(...)A este fin se hacen las cortas desde Naval Caballo a Río Madera, las tres aguas y sus confiantes. Se estableció que se pagara por cargo de madera 10 reales de vellón por legua a causa de lo trabajoso de los caminos de la Sierra y los tamaños de los cargos, algo más de lo que se cobra en La Mancha y Andalucía.”

Ante todos estos condicionantes el Ayuntamiento de Segura de la Sierra propuso un reglamento para el carreteo de maderas que contemplaba los parajes, el calibre de las

333 AGS, Marina, leg. 320: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 22 de febrero de 1752

piezas, las dificultades de los caminos y por supuesto los precios de transporte donde volvía a insistir en el tamaño de las maderas para la real Armada pues “(...) *son piezas gruesas de más de 10 varas que ocupan 2, 3 y a veces más pares de bueyes.*”

En dicho reglamento proponía que “(...) *Toda la que se corte desde la cueva del Tamaral hasta la cumbre de Peñolite y corriendo toda la cumbre al sol saliente hasta lo último de Guadalquivir donde puede aguarse madera que es en la Fuente de las Raíces, si es de la de Arsenales a venticuatro reales de jorro y carreteo y de la del Negociado toda la menuda que no llegue del marco doble a veinte y seis reales y la doble quedando tabla y canto en los marcos antiguos a los mismos veinte y cuatro con la cualidad de que hasta Montillana ha de ser el aguadero en Guadalimar y de allí adelante en Guadalquivir(...) Si la corta fuese de cumbres allá en la jurisdicción de Beas en Dehesa Grande dos reales más en cargo. En los sitios desde la Haza de los Houyos, Gontar, Navalcaballo, Río Madera, las tres aguas y sus inmediaciones (...) que el cargo se rebaje en tabla y canto como va expresado y de no cuatro reales más en cargo*”.³³⁴

Al poco de establecerse en Segura la ordenanza de montes, el marqués de la Ensenada tuvo pronto conocimiento de todos los problemas que afectaban al transporte por carretería desde los montes a los aguaderos tal y como expresa la siguiente carta:

“(...) *Para seguir el negociado de las maderas de Segura se están labrando en aquellos montes dos mil cargos de la de pino salgareño de la que previene se sangrarse y se apartasen en la menguante de la luna de este año.*

Estas maderas es preciso bajarlas todas de la sierra a la orilla del río durante el verano (que es cuando se puede traficar con carretas aquel territorio) por que se quedan algunas en los astilleros en invierno, las muchas nieves y humedades de la sierra las pasan y perjudican notablemente su calidad sobre indisponerse para nadar bien por los ríos.

Para precaver de estos inconvenientes se ha usado el medio de hacer saber a los seglares dueños de carretas que desde junio estuviesen prontos con ellas para bajar al río las maderas de su majestad pagandoles justo precio su trabajo y para sujetarlos a que no se contrviasen se les prohíba el que durante el tiempo del carreteo pudiesen

334 AGS, Marina, leg. 331: Los regidores de la villa de Segura de la Sierra a Rubalcaba, Segura de la Sierra, 10 de octubre de 1757

cortar y labrar maderas permitiendosele solo a los que obligaban a trabajar en las de la Real Hacienda, que hiciesen por mayo un viaje por Andalucía con las maderas que de su cuenta cortaban para aviar y cargar sus carretas.

Por este arbitrio se conseguía el fin de que todos se obligasen y que muchos de los eclesiásticos que por trato y negociación tienen carretas, acudiesen a nombre de sus capataces a obligarse también por lograr la libertad (además del lucro del trabajo) de hacer el viaje a Andalucía con maderas de su cuenta y con la abundancia de carretas se lograba el intento a quitar con tiempo del peligro de la Sierra las maderas de Su Majestad. (...)³³⁵

A pesar de los numerosos arroyos que brotan de aquellas montañas y de la existencia de puntos de embarque, la navegación se hacía imposible debido a la magnitud de los ejemplares que había que transportar y al insuficiente caudal de ríos y arroyos. Un transporte que cada año se hacía más complicado aun, al ir despoblando las áreas forestales cercanas a los aguaderos y tener que acudir a lugares más lejanos y angostos para encontrar las piezas deseadas.³³⁶ Esto obligó a que los carreteros no tuvieran más remedio que transportar los troncos cruzando media sierra en un esfuerzo sobrehumano donde hombres y bestias realizaban una proeza en medio de cortados, escarpes y arroyos pintorescos. Así pues, no había más remedio que descender hacia el valle a través de los distintos caminos, huelgas y veredas que conducían al Guadalquivir. Sin embargo el curso alto del río *Grande* tampoco tenía suficiente agua y hasta el estrecho del Tranco, las dificultades prácticamente insalvables, desestimaban el transporte por flotación en este tramo, teniendo que conducir por carretería las maderas hasta los aguaderos del Guadalimar.³³⁷ Caminos y veredas cruzaban la sierra de un extremo a otro corriendo paralelos al Guadalquivir dejando a su paso cortijadas y aldeas como Bujaraiza, rodeada de robles y encinas, con apenas 30 o 40 vecinos. Ella y su término pertenecían a la santa Iglesia de Toledo, y era el único de todos los pueblos del partido de Segura que no estuvo

335 AGS, Marina, leg. 554: Ensenada a Pedro Salvador de Muro, Buen Retiro, 8 de abril de 1748

336 ANCT, IMVa, leg 1, carpeta 3: “(...) Como cada día se van alejando las cortas de maderas de los aguaderos del río Guadalquivir por lo mucho que se gastan los montes con las que se hacen para particulares y provisión de la Real Negociación de Sevilla, es preciso que se aumenten con la distancia los gastos de abrir y componer carriles y de la conducción de la madera del anual consumo de la Carraca.” José Gutiérrez de Rubalcaba a Juan Gerbaut, Segura de la Sierra 8 de junio de 1759

337 VIGUERAS GONZÁLEZ, M. *ob. cit.* p. 52

adscrito a la orden de Santiago.³³⁸ Al llegar al estrecho del Tranco las carreterías se alejaban del Guadalquivir donde el río hace un giro hacia el suroeste en dirección al océano. Después de varios meses de transporte por carretería, las maderas llegaban al Guadalimar, un río con mayor caudal en el que los troncos permanecían orillados hasta noviembre o diciembre cuando las lluvias aumentaban su aguas y permitían el comienzo de la navegación.

Topónimos como el *camino del aguadero* o *camino real* nos dan una idea de las sendas utilizadas por las carreterías del rey durante aquella etapa. Otros como Fuente del Astillero han quedado en la nomenclatura de estas serranías como recuerdo de la presencia de la Marina en las inmediaciones del río Borosa. Por el contrario, otros términos como Sierra del Agua se repiten con más frecuencia en la toponimia del lugar haciendo alusión a los artilugios que funcionaban por la fuerza de la energía hidráulica del caudal de los ríos para aserrar las maderas. Así, la madera se serraba mediante una hoja de movimiento alternativo y los troncos avanzaban hacia la sierra de forma automática por un curioso dispositivo de cadena y trinquete. Según Rufino Nieto en la Sierra de Segura existían varias sierras hidráulicas que debieron desaparecer con la extinción de la Provincia Marítima y de las que en la actualidad, la toponimia ha dejado constancia, al menos en dos lugares: una de ellas se encontraba en el término de Cazorla, concretamente en el Guadalentín, a medio kilómetro aguas abajo del llamado Vado de las Carretas. Un dato que queda confirmado por las fuentes documentales.³³⁹ La otra debió de hallarse en el río Segura cerca de la villa de Pontones.³⁴⁰ Estos artilugios fueron empleados muy pronto pues ya hay referencias sobre ellas en 1733³⁴¹ y en 1745, fecha en la que se hace alusión a la construcción de uno de estos artilugios mecánicos.³⁴²

338 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 20

339 AHPJ, Provincia Marítima de Segura, leg. 52.467, visitas 1788-1818: Autos sobre el incendio ocurrido el 2 de septiembre de 1805 en que se quemaron varias vigas de marina en los montes de Cazorla y sitios nombrados el Collado de la Zarza y en Carrilarga y diferentes pinos salgareños en sus inmediaciones que es la segunda quema ocurrida en aquellos montes en que resultan reos Juan Romero Mendoza e Isidro González de Nariño por indicios. Se trata de un incendio ocurrido en el Barranco del Guadalentín en que se hallaban las maderas cortadas y sin aferrar para su transporte. El 3 de septiembre nuevamente fueron incendiadas 14 vigas en la Umbría del Guadalentín, un hecho que al parecer fue perpetrado por dos carreteros en el lugar donde había una sierra del agua en el citado Barranco del Guadalentín.

340 NIETO OJEDA, R. Aprovechamientos forestales y biodiversidad en las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas En: ARAQUE JIMENEZ, E (coord.): *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (ss. XIII-XX)*, Jaén: Universidad de Jaén, 2012, pp. 237 y 260.

341 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144: Carta del Marqués de Torrenueva a Sebastián Caballero. Sevilla, 10 de noviembre de 1733.

342 AGS, Hacienda, leg. 849: Gómez de Barreda a Ensenada, Sevilla, 14 de septiembre de 1745

8.4.- El transporte fluvial hasta 1764. Las pinadas por los ríos Guadalimar y Guadalquivir

Las referencias sobre el tráfico fluvial por los ríos Guadalimar y Guadalquivir son tan antiguas como las cortas y el comercio de maderas de los montes de Segura. Iberos y romanos ya navegaban por estos ríos pues así lo indican los restos de un embarcadero cercano a Cástulo. Un hecho que fue confirmado por Estrabón quien en su obra *Geografía* hacía referencia al transporte y comercio de madera por la Turdetania. Existen datos de su realización en época del Califato Omeya desde Segura hasta Córdoba³⁴³ conservándose numerosas referencias a partir de la baja Edad Media³⁴⁴. Miguel Ángel Ladero Quesada subraya que en la Córdoba del siglo XV el “tráfico fluvial con Sevilla también pagaba almojarifazgo(...)Es importante señalar que se eximía de almojarifazgo hasta dos mil pinos anuales con destino a Sevilla, donde la carestía de las maderas era habitual.”³⁴⁵ Como ya hemos señalado durante el reinado de los Reyes Católicos discurrió una pinada con destino a Córdoba para la construcción de los Reales Alcázares.³⁴⁶ También, en las *Relaciones Topográficas de Felipe II*, la correspondiente a la Puerta de Segura señala que por el río Guadalimar se transportaba “muchas maderas para Sevilla y para otras partes desde las sierras de Alcaraz y Segura” y que los troncos o rollizos que bajaban por este río seguían luego desde Menjíbar por el río Guadalquivir.³⁴⁷ Alonso Morgado en su *Historia de Sevilla* publicada por primera vez en 1587, ya habla de “la mucha abundancia de los grandes Pinos labrados en las Sierras de Veas y de Segura que por el río abaxo los traen en

343 En el siglo X, el califa de Córdoba exonera a la Cora de Jaén de los materiales de construcción naval (madera, pez y alquitrán) que se transportaba a Sevilla y Algeciras, según los Anales Palatinos de Al-Hakam II (traducción de Emilio García Gómez), que dan cuenta que en abril del año 973, la Cora de Jaén pagaba un tributo a los arsenales y atarazanas reales. También el geógrafo árabe Al-Zuri hace referencia al transporte de madera en esta zona por el Guadalimar y Guadalquivir. (YDAÑEZ DE AGUILAR, A.F. El transporte fluvial de la madera por en las Sierras de Segura: la conducción, organización, técnicas y léxico. En: *Actas del III Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española* : Salamanca, 22-27 de noviembre de 1993 / coord. por Alegría Alonso González, Vol. 2, 1996, p. 313)

344 VIGUERAS GONZÁLEZ, M. *ob. cit.* p. 20

345 LADERO QUESADA, M.A.: *La Hacienda Real de Castilla en el siglo XV*. La Laguna : Ed. Universidad de La Laguna. 1973. p. 129. Citado por MERINO NAVARRO, J.P. *ob. cit.* p. 199,309.

346 Según consta en un documento fechado en Córdoba el 30 de junio de 1484 por los Reyes Católicos para que no se cobren derechos de paso a los mil pinos que habían de traerse a tal fin (YDAÑEZ DE AGUILAR, *ob.cit.* p. 313)

347 PIQUERAS, J., SANCHÍS, C. *ob. cit.* p. 89

Balsas hombres que vienen encima (...).³⁴⁸ Ya hemos avanzado también referencias sobre los madereros de Úbeda a finales del siglo XVI y más concretamente sabemos que entre los años 1597 y 1599 se “aguaron” cargas de pino procedentes de los términos de Villaverde del Guadalimar, Cotillas y Segura de la Sierra con destino a Córdoba.³⁴⁹ Entre 1610 y 1611, otros madereros de Úbeda, Don Diego de Viedma y Porcel y Don Francisco Godínez de Figueroa formaron una sociedad para sacar madera de los montes de Alcaraz y llevarla por los ríos Guadalimar y Guadalquivir a Córdoba y Sevilla. La expedición se detuvo en el término de la villa de Sabiote y “*no pudo caminar por falta de dineros*”. Galera Andreu cita el contrato entre la Catedral de Jaén y el Concejo de Segura para el envío de maderas comprometiéndose a “*embarcar y traer por el río (Guadalimar) hasta el puente de Mengibar*”(“...”)y desde allí seguir el transporte hasta Jaén por carretera.” Por último, Antonio Domínguez Ortiz señala, refiriéndose al esplendor de la capital hispalense en el quinientos, lo siguiente: “*La construcción naval sevillana se surtía de los pinos de Segura y Cazorla, desde donde bajaban arrastrados por la corriente del río, formando almadías (pinadas) de millares de troncos, gobernados por hábiles operarios, armados de largas pértigas, que hacían milagros de equilibrio en su arriesgado cometido*”.³⁵⁰ Pero sin duda los mejores detalles en torno a las conducciones fluviales de maderas anteriores al siglo XVIII lo encontramos en un documento notarial perteneciente al Archivo familiar de la Casa Orozco de Úbeda. Se trata de un pleito del año 1610 otorgado por doña Jerónima de Molina contra su hermano don Ruy Díaz de Molina que fue transcrito y publicado por Juan Gabriel Barranco Delgado y que sin duda se trata de la mejor muestra del modo en que se realizaban las pinadas por los ríos hasta Sevilla antes del siglo XVIII:

“(...)acudieron a las sierras de Segura y Villaverde y otras partes a la compra, e corta de la madera, e al traerla a los aguaderos, e la encaminar por los ríos, venderla e disponer della en las ciudades de Andujar, Córdoba e Sevilla e otras partes e lugares, (...)suelen ir en cada cabaña cien hombres, y ciento y veinte que ganan cada uno cinco, y seis y siete ducados cada mes, y el que menos a cuatro, y moços sirvientes

348 MORGADO, A.: *Historia de Sevilla*, Sevilla: Extramuros (Edición Facsímil), 2007, p. 57

349 *Memorial de la familia Fernández de Córdoba y Valenzuela*, citado por BARRANCO DELGADO, J. *Madereros en Úbeda, una industria desconocida*. (Sin Editar)

350 DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. *Orto y ocaso de Sevilla*. Sevilla: Ed. Secretariado de publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2ª ed., 1974. p. 34. Como ya hemos precisado anteriormente se trataba de la fabricación de pequeñas embarcaciones.

que ganan más de tres ducados, sin (contar) la comida que a todos se le da muy espléndidamente, para la cual se lleva de ordinario un ato de trescienta y cincuenta, o cuatrocientas cabras, y cuatro cabalgaduras mayores, y seis y ocho carretas para levar hato y bastimentos, y de ordinario dura el viage hasta Córdoba y Sevilla diez y once meses poco más o menos. Además de lo cual se van a fondo muchos pinos por pesados y teosos, que algunos se pierden, y otros se van sacando del agua, y dexando a las orillas de los ríos, y se venden a los lugares más cercanos, y muchas veces no dan por ellos la costa que tienen, y es fuerça recibirla por no los perder del todo: y en discurso del viage suelen hacer daño en los molinos, y açudas, y sus presas, que se tassan, y pagan, y para que passen por presas y canales, es fuerça que los molinos y azeñas (norias) dexen de moler en el entretanto, y se les paga a los dueños y sus arrendatarios el interesse de ello, que suele ser muy grande, y esto essentos las presas y molinos que hay desde el principio del aguadero hasta la dicha ciudad de Sevilla, y si los ríos crecen y cogen avenidas, echan fuera de las madres muchos pinos, que después es necesario bolverlos al agua a jorro (remolque), y otros corren con tanta furia que passan hasta la mar, donde se pierden y de los que se venden los más son a fiado, y muchas dietas se pierden: y en el entretanto que se gastan, se dexan en los campos junto a los lugares, donde faltan y se llevan algunos, y cuando ay mala venta se pudren otros, y de todos los que se venden se pagan alcabala y salarios a factores que en cada lugar ay para el dicho efecto, de suerte que queda muy poca ganancia.(...) ³⁵¹

Este relato del año 1610 incluye detalles sobre las pinadas que se iban a repetir en la centuria siguiente, cuando en 1733 la Secretaría de Hacienda iniciara la explotación de los montes de Segura y después, a partir de 1748 cuando la Marina se incorporara a este particular modo de transporte fluvial de madera.

La aventura comenzaba cuando se daban las primeras instrucciones de intendencia en torno al acopio de cereales para la manutención de los operarios de la pinada y de los animales que acompañaban a la expedición. Para ello se volvía a solicitar la colaboración de las villas de la comarca que, nuevamente, mostraban su resistencia a la hora de facilitar los cereales tal y como le sucedió a la Villa de Beas de Segura en el año 1750 cuando se le pidieron 150 fanegas de trigo para el abastecimiento de la

³⁵¹ BARRANCO DELGADO, J.G. *ob. cit.* pp. 206, 208

pinada de aquel año.³⁵² Finalmente en esta ocasión pasaron a ser 80 ya que el alcalde de la localidad esgrimió como impedimento la escasez de la última cosecha.³⁵³



Imagen 7: confluencia de los ríos Trujala y Guadalimar, el embarcadero más empleado de la Sierra de Segura para iniciar las pinadas. (Foto: Vicente Ruiz García)

El río “colorado”, como había sido denominado el Guadalimar por los árabes, discurría desde su cuna del cerro Almenara, en la Sierra de Alcaraz, hacia el suroeste para encontrar a la impaciente maderada apostada en los aguaderos. Una vez convocados todos los pineros, provistos de pertrechos y provisiones, la maderada solía dar comienzo en invierno en el aguadero situado en la confluencia de los ríos Trujala y Guadalimar, cerca del arrabal de Orcera, en una de las arterias que irrigaba el corazón de montes de Segura. Según Emilio de la Cruz Aguilar, este era el aguadero principal, al menos el que aparece con más frecuencia en los documentos. Los contratos de

352 AGS, Marina, leg. 318: Acopio de trigo de las villas de Siles y Beas para la manutención de los operarios que van a trasladar las dos próximas pinadas. Las justicias locales de Beas muestran su resistencia al no querer poner a disposición del Negociado el trigo que se solicita. Auto de Francisco Antonio de Nuevas. Sevilla, 22 de octubre de 1750

353 AGS, Marina, leg. 318: Francisco de Nuevas al Marqués de la Ensenada, Sevilla, 24 de noviembre de 1750

transporte solían señalar el lugar con el que (...) *está por debajo de la puente del molino de Benatae* (...), refiriéndose a la pontanilla que hay sobre el caz del molino de propios de este pueblo. Al parecer desde entonces, ha quedado el topónimo aguadero en otro lugar, aguas arriba del Trujala, debajo de la confluencia del mismo con el Río Hornos, que debió ser utilizado en tiempos de mayor caudal. No fueron éstos los únicos aguaderos puesto que a finales de siglo encontramos referencias a otro aguadero “*más moderno*” nombrado Arroyo del Zángano.³⁵⁴

Para emprender la travesía, el Guadalimar debía alcanzar el caudal máximo para soportar las enormes piezas de madera contribuyendo a tal empeño las lluvias, los arroyos y los afluentes Carrizal, Morles, Onsares y Trujala, encargados de proporcionar, entre espectaculares paisajes, el preciado líquido elemento.

En cuanto a primeras cifras, tras la implantación de la Ordenanza de 1748 contamos con los datos que nos ofrece la pinada de 1751, concretamente con la partida del Real Negociado que durante el invierno de aquel año debió conducir de 600 a 800 cargos de madera que en diciembre ya estaba en los aguaderos. Esta madera debía ir junta con las estacas que compondrían 3000 cargos de madera,³⁵⁵ probablemente de la Marina, ya que poco después Rubalcaba aseguraba que se hallaban preparados para su conducción 5000 cargos de madera con un valor de 100.000 pesos.³⁵⁶ En cuanto al término “cargos de madera” hace referencia a la cantidad de madera que podía cargar un carro.³⁵⁷

Hasta el momento de la navegación, los pinos habían permanecido apilados en “cambras” amontonados longitudinalmente paralelos al río, sostenidos por palos verticales que actuaban como tope. Cuando la estación del año lo aconsejaba los palos eran retirados provocando el derrumbe de toda la pila hasta las aguas del río donde eran botados comenzando una larga travesía que duraría varios meses y que lograría tener éxito gracias a la disciplina y el orden del puñado de curtidos y aguerridos pineros que formaban un auténtico ejército comandado por un comisario

354 AGS, Hacienda, leg. 850: El gremio de carreteros a don Francisco de Bruna, Orcera, 28 de marzo de 1795

355 AGS, Marina, leg. 319: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 17 y 27 de diciembre de 1751

356 AGS, Marina, leg. 320: Varas y Valdés a Ensenada, Cádiz, 11 de abril de 1752

357 ANCT, IMVa, Leg 1, carpeta 3: (...) *es preciso suponer que el cargo de madera según los marcos que se usa en estas sierras para su corta y conducción, consiste en uno o muchos palos que compongan diez varas de largo, veinte pulgadas de tabla y catorce de alto, que es lo mismo que algo más de siete codos cúbicos. Esta porción de madera que es la que puede regularmente llevar una carreta con un par de bueyes, de donde toma la denominación de cargo, que se pagan de costo a la Real hacienda puesta en los arsenales de Cartagena de diez y seis a veinte pesos, que se pagan por la conducción por tierra, corta y labra, arrastra, carriles e importe de los pinos.* José Gutiérrez de Rubalcaba a Juan Gerbaut, Segura de la Sierra 8 de junio de 1759

director, un interventor, un capellán y de 250 a 300 jornaleros que encaminaban las piezas por el río hasta que éste se unía con el Guadalquivir.³⁵⁸ Esta disciplinada organización contaba, como afirma Genaro Navarro, con una vanguardia o delantera, el centro y la zaguera o retaguardia. Los primeros eran los encargados de acondicionar el cauce mediante pilotes de madera, tablones y los mismos troncos de la maderada, canalizando los puntos por donde habrían de conducirse los maderos. El centro agrupaba a la mayor parte de los gancheros o pineros y, por último, los zagueros se encargaban de recoger el material, utilizado en la delantera así como aquellas maderas extraviadas en el camino.

El director de toda aquella estructura humana era el maestro de río, responsable último de la operación mientras que alma de aquella empresa la ponían los gancheros o pineros de la sierra, “*todos mozos, de muy gentiles personas, fuertes de brazos y ligeros de pies y piernas*” como los describiera Vicente Espinel en la *Vida del escudero Marcos de Obregón*.³⁵⁹ Agrupados en cuadrillas de 8 a 10 hombres cada una, los pineros estaban pertrechados de largas pértigas de avellano, donde se insertaban ganchos o “ganchas” con dos puntas de hierro, una curva, para atraer hacia sí los troncos y otra recta para empujarlos, con el fin de disciplinar los maderos a través de un río plagado de obstáculos. “*Eran los pastores de aquel rebaño de troncos*” que inmortalizó José Luís Sampedro en su novela *El río que nos lleva* y que años más tarde llevaría al celuloide Antonio del Real, director precisamente nacido en Cazorla, que narró en su película las peripecias de las últimas maderadas a través del río Tajo hasta Aranjuez, recordando que no solo fueron Guadalimar, Guadalquivir y Segura los únicos cursos de agua donde pudieron observarse durante siglos espectáculo como este, entre el hombre y la naturaleza; también fue común desde los Pirineos por el Irati, bajando los árboles por los afluentes del Ebro a Tortosa así como por otros lugares más meridionales tales como el río Turia en Valencia.³⁶⁰

358 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 60

359 ESPINEL, V. *Vida del escudero Marcos de Obregón*, Biblioteca Virtual Universal, 2003, p. 83

360 Sobre el transporte fluvial de maderas por otros ríos peninsulares ver PIQUERAS HABA, J.; SANCHIS DEUSA, M.C. El transporte fluvial de madera en España. En *Geografía histórica*, 2001; *La conducción fluvial de maderas en España*. Godella (Valencia): Arcis Ediciones, 2015; OYARBIDE ODRIAZOLA, M.L.: El bosque de Irati y el transporte de las maderas hasta los Reales arsenales de Marina (Segunda mitad del Siglo XVIII). En: *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 2008, vol. 64, no 2, p. 845-863; PORTET, À. Els raiers: el transport fluvial de la fusta del Pirineu a la Mediterrània. En: *Plecs d'història local*, 1996, n° 62, p. 968-971. MALUQUER DE MOTES, J. L'explotació del bosq i el transport de la fusta (els raiers). En: *L'Avenc*, 34, 36-43.

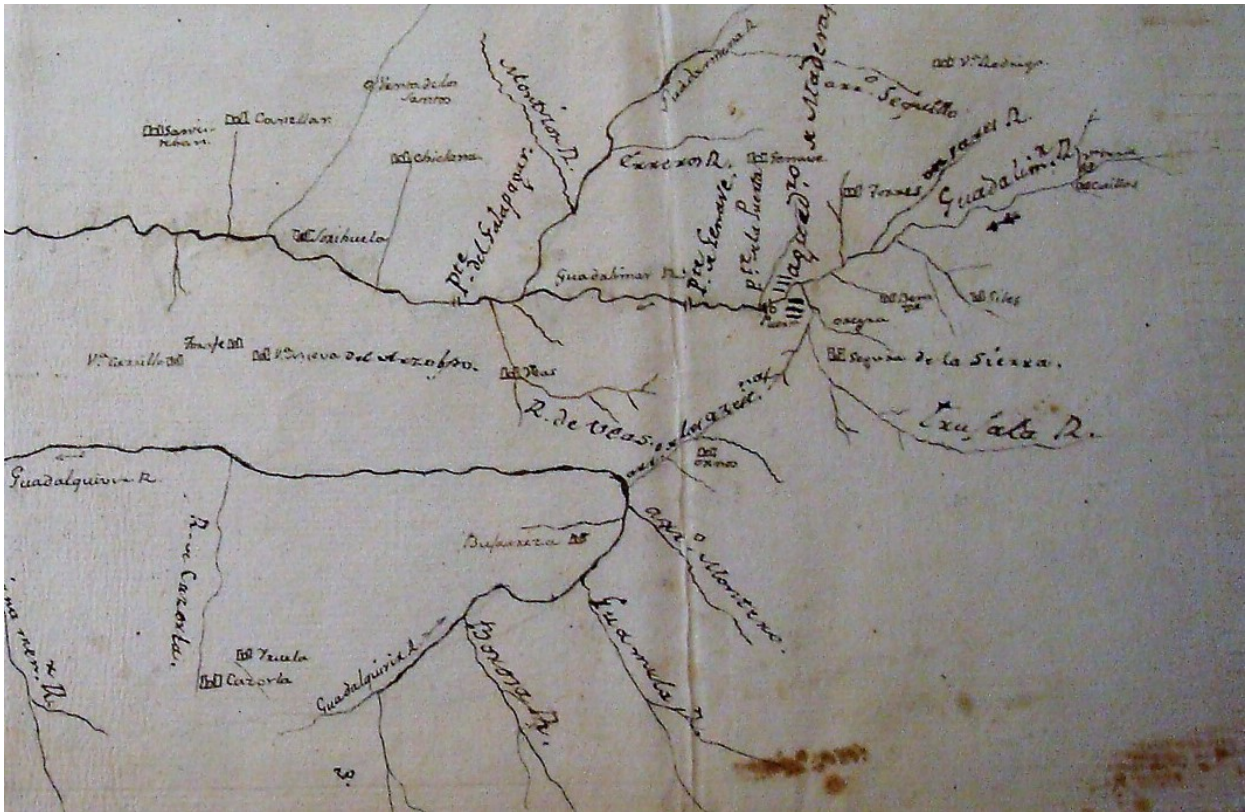


Imagen 8: Plano de los ríos Guadalimar y Guadalquivir en su cabecera. Detalle del plano de Antonio Félix Román, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1787 (Archivo General de Marina)

En el primer tramo del Guadalimar los maderos discurrían sueltos, casi de uno en uno, arrastrados por la corriente, siendo guiados por los ganchos de los pineros mediante la técnica del barranqueo, salvando las dificultades del terreno. En una conducción de miles de árboles, como eran las de la Marina, las maderas podían ocupar varios kilómetros en el curso alto del río hasta llegar a tramos de mayor anchura. Aquella enorme serpiente de troncos discurría entre un exuberante bosque de ribera que ofrecía los tonos amarillos y ocre propios de las estaciones frías. Superado el Arroyo de las Cañadas aparecía el primer obstáculo en el lugar llamado Puerta donde los pineros demostraban su pericia. El escollo era un viejo puente de un solo ojo y muy estrecho, que durante la Edad Media había servido como presa en caso de peligro, ya que se tapaba con un portón, las aguas remansaban y subían de nivel inundándolo todo y quedando el puente impracticable, cerrando el camino de entrada a la comarca e impidiendo cualquier incursión enemiga. El problema del puente estribaba cuando

en caso de que un tronco ejerciera de presa taponando el puente, la madera podía acumularse embotellando el paso del resto de palos, siendo entonces indispensable sacrificar el obstáculo cortando el leño a hachazos eliminando así el impedimento. La solución era verdaderamente peligrosa ya que el alud de maderos desencadenado al ceder el tronco picado, podía aplastar al mismo hachero que había realizado la operación.

Superados los primeros obstáculos fluviales, los maderos abandonaban la comarca de Segura cambiando la agreste orografía por las suaves lomas que buscaban la campiña del Guadalquivir, dejando a un lado las ruinas del castillo de Bujalamé sobre una meseta circular. Poco después aparecía en el camino el Puente de Génave. Los arroyos de Peñolite, del Ojanco y el río Guadalmena se cruzaban al paso de la expedición al igual que varios molinos como el harinero de la Vicaría. Aguas más abajo volvía a aparecer otra muestra de obra pública romana: el puente Mocho, testigo de asentamientos prehistóricos y testimonio de la importancia que dieron los romanos a estas sierras como encrucijada de caminos entre la Bética y el Levante peninsular. Los cuatro ojos del puente estaban preparados para permitir las avenidas del río pero no tanto para recibir las pinadas. Las dificultades aumentaban en este tramo en que el río había labrado un desfiladero rocoso, volviéndose bravo por unos instantes, obligando a los pineros a demostrar de nuevo su pericia, impidiendo que los maderos se golpeasen y se destrozaran contra las rocas o con los sillares de la vieja pasarela. El salto del Lobo y el de San Blas eran algunos obstáculos que los pineros debían salvar antes de llegar a la altura de Beas de Segura para, dejando atrás Puente Mocho, encontrarse aguas abajo con las rocas de Santa Marina, una nueva prueba de fuego en donde los pineros construían lo que llamaban “*tiros*” o “*tablas*”, a modo de empalizadas o rampas de madera, que se hacían sobre las rocas o sobre un salto de agua, para deslizar la madera por ella y salvar así el desnivel.

Superado el escollo, el río discurría cargado de troncos entre las comarcas de las Villas y el Condado donde no siempre el paso de la pinada fue apacible pues a veces la actitud de los pineros perturbaba la tranquilidad de los vecinos de aquella comarca. Así sucedió en marzo de 1751 cuando los pineros de la Real Negociación, con intención de abastecerse de leña, provocaron daños al cortar encinas en la villa de Chiclana de Segura. Un hecho que provocó las quejas de su alcalde que envió una

representación para que se reparara el daño.³⁶¹

Dentro de la misma comarca la expedición se encontraba con el puente Ariza, una impresionante obra de ingeniería del renacimiento, construido entre los años 1564 y 1581 como camino alternativo al de Despeñaperros, bajo diseño de Andrés Vandelvira y con la dirección de obras del cantero Antón Sánchez de Úbeda. La cimbra, es decir la estructura auxiliar que sirve para sostener el peso del arco en la fase de construcción, fue realizada también con maderas de Segura que, lógicamente fueron conducidas por las aguas del Guadalimar hasta dicho lugar.

Un poco más abajo, los pineros debían rebasar el estrecho de Escuderos, junto al molino del mismo nombre. Los más expertos que formaban la “lantera”, se encargaban de acondicionar el río con la misma madera de la conducción para salvar obstáculos como éste, mientras la zaga se encargaba de deshacer esas construcciones con la suficiente habilidad para que no se produjeran accidentes y la madera empleada se reincorporara a la expedición.

Las aguas del Guadalimar volvían entonces a aumentar gracias al aporte hídrico del Guadalén que aparecía por la margen izquierda contribuyendo a hacer más fácil la conducción. Era el momento de “*arrear madera*” cuando las cuadrillas de pineros se hallaban apostadas en lugares escogidos a lo largo del río, en los tramos en que el cauce era fácil y ancho, y el agua discurría con tranquilidad, evitando la detención de las piezas. A veces éstas quedaban dispersas a causa de las crecidas del río, perdidas y expuestas a que cualquiera las pudiera sustraer como sucedió en 1746 cuando el corregidor de la villa de Jabalquinto se apropió de nueve palos de la Real pinada que habían quedado varados en las islas del paraje de Sotogordo, en el término de dicha villa. Un hecho que fue denunciado por el Real Negociado y que ocasionó un largo pleito.³⁶²

En el curso bajo del Guadalimar, antes de desembocar en el Gudalaquivir, el río corría lentamente, por lo que en este espacio del trayecto, en algunos puntos podían emplearse las riberas para sacar a tierra los pinos. Era entonces cuando los recaderos de cada cuadrilla se desplazaban a los pueblos cercanos para aprovisionarse de trigo, vino, cebada y demás víveres que servirían de sustento a la comitiva, junto al rebaño

361 AGS, Marina, leg. 319: Francisco Nuevas al Marqués de la Ensenada, Sevilla, 16 de marzo de 1751

362 AGS, Hacienda, leg. 849: Alejo Rubalcaba a Ensenada, Cádiz, 3 de octubre de 1747; otras de Manuel Jacinto de Sevilla, Sevilla, 11 de diciembre de 1746; y otras de Diego Pérez de Baños a Ensenada, Sevilla, 13 y 27 de diciembre de 1746

de cabras que había ido conducido simultáneamente por la orilla del río para abastecer de leche y carne fresca a este auténtico poblado en marcha que incluía, además, una carretería de 25 a 30 pares de bueyes donde se transportaban las tiendas de campaña, útiles, parte de los víveres y demás, necesario al surtido de la expedición. Para alimentar a todos los animales de la comisión solían aprovecharse los pastos de las dehesas situadas junto al río que atravesaban en su camino³⁶³ lo cual motivó frecuentes altercados con los dueños de las mismas.³⁶⁴

Pocas leguas más abajo, las aguas bermejas del que llamaron los árabes "wad al-ihmar" perderían su nombre, dejando atrás vados, molinos y otros obstáculos que habían dificultado la conducción. La pericia de las cuadrillas delanteras, donde solían estar los pineros más expertos, habían ido preparando el cauce del río y construyendo las obras necesarias en las partes más problemáticas, acondicionando y adobando el lecho para que no hubiera enganches, haciendo represas para deslizar la madera por los vados más escasos de agua. Para ello contaban con la ayuda de gancheros noveles llamados "*broceros*", que suministraban ramas y broza a los primeros, para represar el río en partes estrechas y de poco calado.

Las "playas" de Mengíbar eran el punto y final del trayecto de las pinadas por el Guadalimar, un río que se había utilizado desde siglos para el transporte de maderas y que seguiría empleándose muchos años más cuando las maderadas se limitaran al trayecto entre las sierras de Segura y Cazorla y dicha localidad, eso sí con intereses muy distintos a la construcción naval.³⁶⁵

363 AGS, Hacienda, leg. 849: Juan Pichardo a Francisco de Bruna, Orcera, 7 de septiembre de 1765

364 Por ejemplo en 1765 Francisco de Bruna comunica que ha recibido quejas de algunos pueblos ribereños de los ríos Guadalimar y Guadalquivir que se han negado a que los bueyes y animales de la Real Pinada pasen por las dehesas de dichos pueblos para evitar que coman y les priven de sus pastos. AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Esquilache, Sevilla 25 de septiembre de 1765

365 La estratégica situación de Mengíbar donde confluían Guadalimar y Guadalquivir, pasando este último por las inmediaciones del casco urbano y con la ventaja de poseer dos líneas de ferrocarril, hicieron de esta localidad un cruce de caminos donde finalizaban las maderadas entre los años finales del siglo XIX y primeras décadas del XX, estableciéndose empresas como la serrería *La Bética* que recepcionaba, distribuía y fabricaba piezas de madera para consumos varios. En los años veinte del siglo pasado Mengíbar comenzó a ser desplazada por la Estación ferroviaria de Linares Baeza, a orillas del Guadalimar, y Jódar que acortaba el camino por el Guadalquivir. Por entonces el aprovechamiento forestal era ejercido por otros sectores como la minería y el ferrocarril

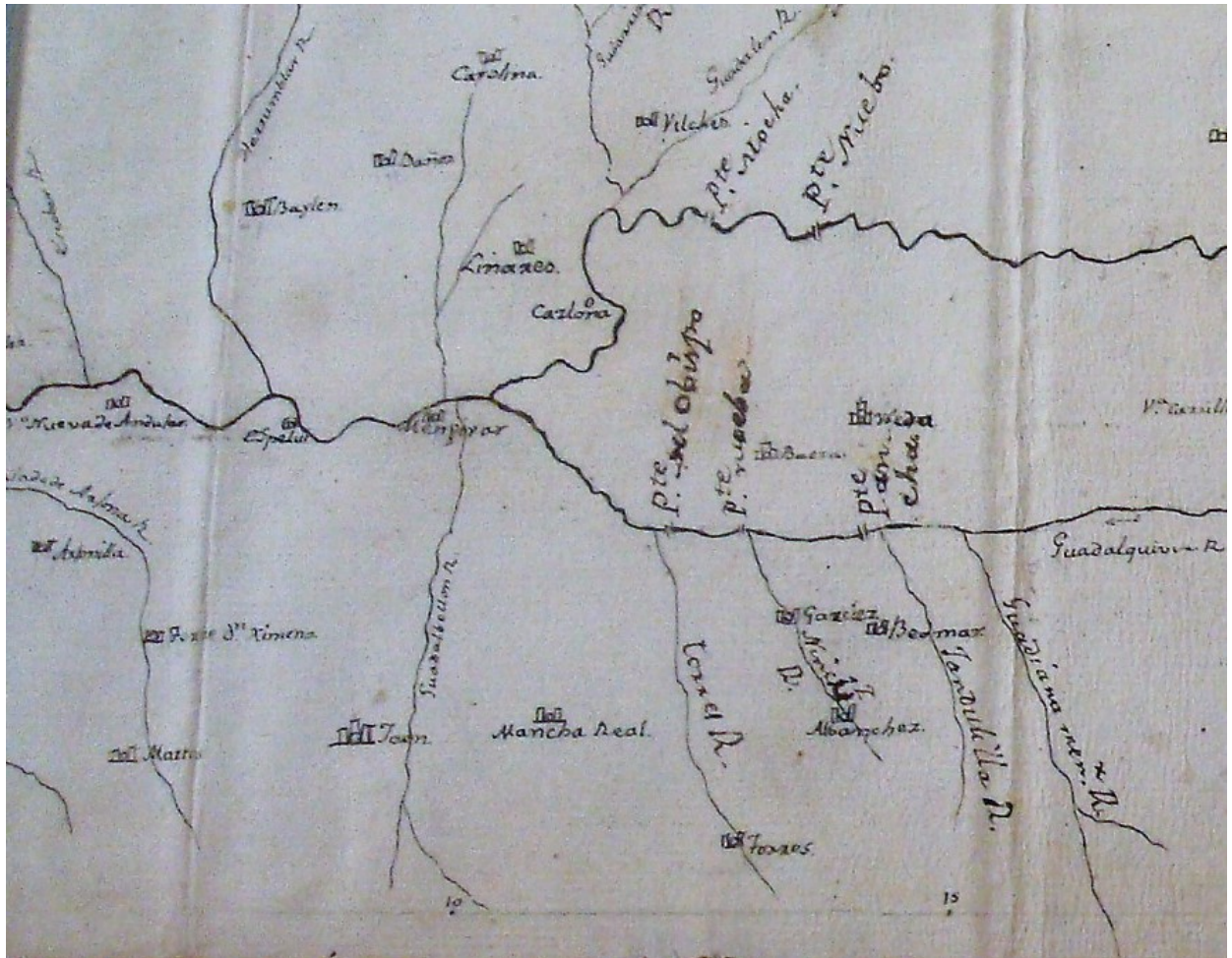


Imagen 9: Plano de los ríos Guadalimar y Guadalquivir en la zona de su confluencia. Detalle del plano firmado por Antonio Félix Román, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1787 (Archivo General de Marina)

A menos de una legua de Mengíbar, por la izquierda aparecía un pequeño río, no excesivamente caudaloso, que pocos podrían identificar con el Guadalquivir. La suma de las aguas del Guadalimar y de otros afluentes, lo irían convirtiendo progresivamente en el río Grande que llamaron los árabes. Antes de que el Rumblar se cruzara en su camino aparecía Espeluy, en el siglo XVIII apenas un puñado de casas que acogían a una decena de vecinos. Tras sortear varios meandros, Villanueva de Andújar que años después sería llamada de la Reina, así como la propia Andújar donde algunos maderos se apeaban en una de las factorías que tenía el Real Negociado. Poco después de atravesar el puente romano se interponían las aguas del Jándula, y era entonces cuando el río cobraba dimensiones hasta entonces desconocidas por lo que era un buen momento para construir con los troncos balsas o almadías que facilitarían

la conducción. Aguas abajo de Andújar, el río presentaba dificultades orográficas antes de entrar en el reino de Córdoba donde había que superar una serie de molinos que junto a las características del río obligaban a los pineros a manipular los troncos siguiendo la técnica del barranqueo haciendo imposible la utilización de almadías.

Cerca de la aldea de Marmolejo el río se despedía del reino de Jaén para introducirse en el de Córdoba donde era recibido por la población de Villa del Río que detentaba poco tiempo atrás el privilegio de cobrar portazgo a los pinos que venían de las Sierras de Segura. Para evitar estas molestias la Ordenanza de 1748 había previsto establecer la jurisdicción de Marina en las riberas del río, en una franja de 52 varas (algo más de 40 metros), eliminando cualquier privilegio de maderas que hubiese en tiempos pasados en cualquier población del trayecto.³⁶⁶

Un poco más adelante, abrazando un meandro del Guadalquivir, el blanco caserío de Montoro asistía al espectáculo de la maderada que cruzaba el puente de las “doncellas” para poco después toparse con la traba que suponían las grúas o presas de El Carpio, un ingenio hidráulico del siglo XVI que servía para elevar las aguas del río y regar las huertas cercanas. Esta presa, como otras muchas, constituía un problema añadido que había desatado innumerables conflictos entre madereros y dueños de tales instalaciones en manos de concejos o particulares, hasta que la Marina y el Negociado ejercieron su jurisdicción privativa dando órdenes para que todos los molinos tuviesen tragantes o canales para el paso de maderas, y si algún destrozo ocurría en las presas de estos artefactos, era responsabilidad de los dueños de estos establecimientos el repararlo.³⁶⁷ Por consiguiente, el paso de las conducciones formadas por pinos sueltos no creaba grandes dificultades técnicas ya que en un punto de la presa solía haber una abertura para permitir el paso del agua y en su caso el de los troncos. Así lo describió Vicente Espinel en *La vida del Escudero Marcos de Obregón* un siglo antes de que las maderadas de Marina pasaran por aquel obstáculo:

“Siendo Marqués del Carpio don Luís de Haro, caballero muy digno de este nombre y muy gallardo de persona y adornado de virtudes y partes muy dignas de estimar, vinieron allí madereros de la Sierra de Segura con algunos millares de vigas muy

366 Valga como ejemplo como el Expediente sobre exención de derechos de portazgo de Andújar a las pinadas de maderas que se conduzcan para el Real Servicio de Marina, fechado en 1794. (AGS, Hacienda, leg. 850)

367 AGMAB, Arsenales, leg. 3774: Pedro Lerena, El Pardo, 3 de febrero de 1786

gruesas y dando el marqués licencia y lugar para que las pasasen, alzaron la puente de la pesquera para que todo el agua se recogiese en un despeñadero o profundidad, por donde los maderos habían de pasar...³⁶⁸

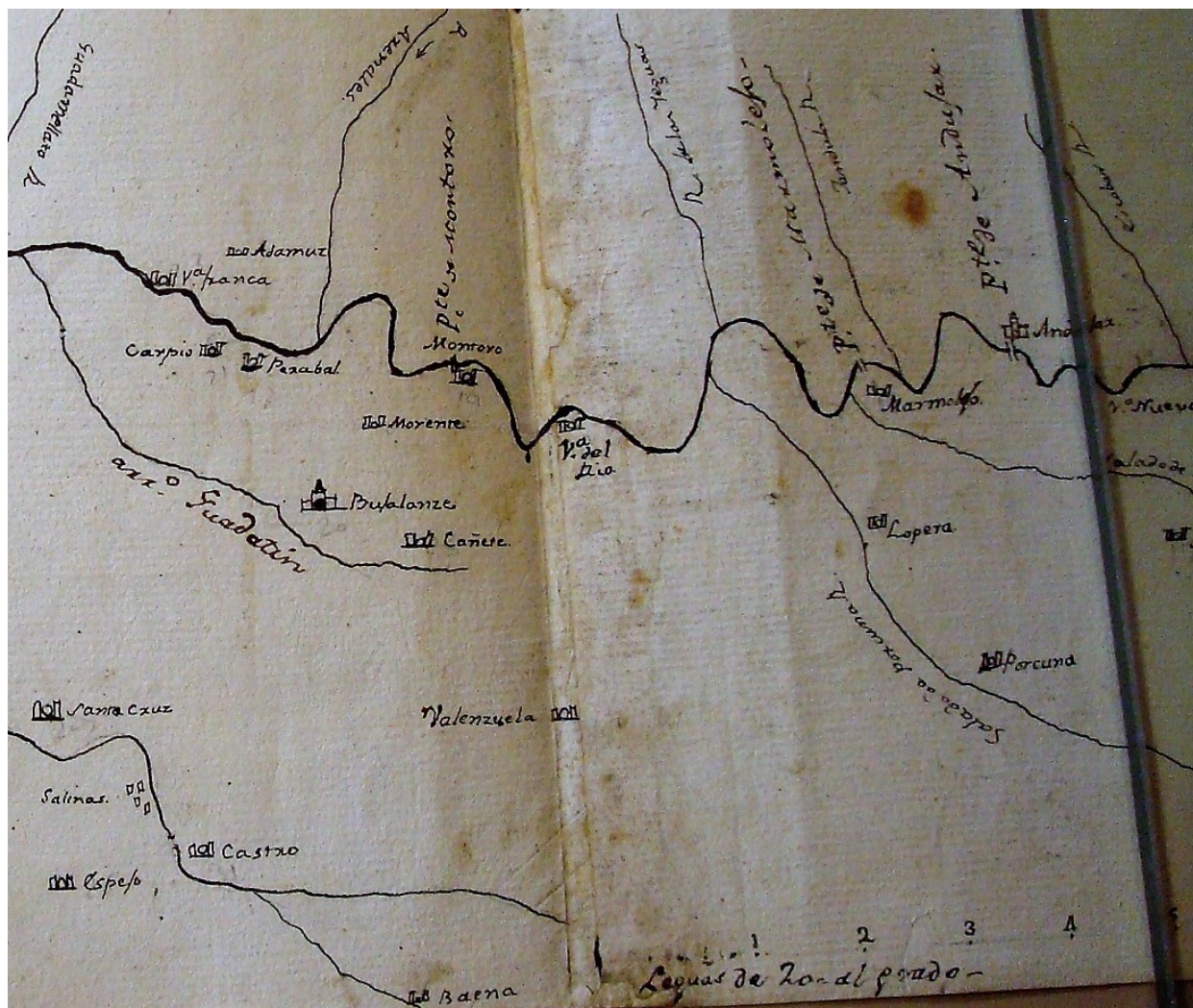


Imagen 10: Plano del río Guadalquivir en su curso intermedio entre Andújar y El Carpio. Detalle del plano de Antonio Félix Román, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1787 (Archivo General de Marina)

La maderada discurría entonces tranquila por los meandros que había antes de llegar a Córdoba donde los gancheros solo tenían que sortear varios islotes que se habían formado en el cauce del río. Pasado el meandro de San Fernando la antigua capital de los Omeyas sorprendía a la expedición para dar la bienvenida a la maderada que atravesaba el viejo puente romano y los Sotos de la *Albolafia*, junto a un molino árabe

368 ESPINEL, V. *ob. cit.* p. 83

del mismo nombre. Allí, al igual que en Andújar existía una factoría donde quedaban apeados algunos cargos de madera, siendo el Real Negociado la institución que desarrollaría estas acciones, beneficiándose por las ventas efectuadas³⁶⁹

En 1751, las intensas lluvias sufridas aumentaron el caudal del Guadalquivir a su paso por Córdoba provocando avenidas que tuvieron como consecuencia graves daños a una hacienda en la zona del Arenal en la que, al parecer, “(...)dos mil pinos arrancaron y quebraron muchos árboles a causa de la fuerza del agua”.³⁷⁰

Al año siguiente la climatología fue aun más destructiva provocando serios problemas en la conducción de maderas por los ríos Guadalimar y Guadalquivir: “(...) Desde el día 26 han sido muy recias las lluvias y los vientos tanto que los ríos se han salido de su cauce inundando las inmediaciones. Llenas están las fuentes y provehidas las sierras de nieves (...)” escribió Rubalcaba a Ensenada.³⁷¹ Al mes siguiente el ministro de Marina de Segura informaba al marques de la Ensenada que algo más de 10.800 estacas navegaban rumbo al arsenal de La Carraca: “(...) estacas de ocho hasta catorce varas de largo y de los correspondientes gruesos. La corta, labra y conducción de esta madera ha sido obra de poco más de cuatro meses contando lo riguroso de la presente estación que si no hubiera mediado se hubiese puesto en los aguaderos otras 8000 estacas de las mismas medidas que se quedan engobernadas en los montes para bajarlas oportunamente.”³⁷² Celoso el ministro y sabedor de que aquellas maderas iban destinadas a la construcción de un navío de línea, Rubalcaba había dado órdenes al corregidor de Córdoba para que aquellas preciadas piezas no se extraviaran por el camino.³⁷³ Tanto interés mostró para que la operación se cumpliera con éxito que emitió unas instrucciones que debía observar el Maestro delineador José Sánchez, el encargado de aquella pinada, que debía navegar hasta Sevilla por el río Guadalimar y Guadalquivir y después conducirse a La Carraca. Aquellas disposiciones incluía un decálogo que regulaban todos los aspectos que rodeaban a la navegación de la pinada. En ellas se indicaban detalles en relación a

369“ Se concedió al segundo (Negociado) el privilegio de vender exclusivamente sus maderas a los pueblos riberiegos, y a los distantes de las márgenes del río tres y cuatro leguas. Se crearon una factoría en Andújar y otra en Córdoba a la idea de beneficiar los palos apeados en las orillas de los ríos, y se ordenó que el particular que vendiese maderas a los pueblos de las tres y cuatro leguas como arriba dijimos, fuese encausado y vejado de mil modos.(...)” DE LA CRUZ MARTÍNEZ, J. *ob. cit.* p. 88-89

370 AGS, Marina, leg. 322: Ensenada a Francisco de Nuevas, Madrid, 16 de febrero de 1751 y una representación firmada, entre otros por Fabián Moreno y Domingo de Guzmán fechada en Córdoba, a 8 de marzo de 1751

371 AGS, Marina, leg. 320: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 30 de enero de 1752

372 AGS, Marina, leg. 320: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 12 de febrero de 1752

373 AGS, Marina, leg. 319: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 17 de diciembre de 1751

cómo proteger las maderas y evitar su extravío cubriéndolas con cieno y hierba; también obligaban a prestar obediencia al maestro de río Cristóbal López y no abandonar las pinadas bajo ningún pretexto; aconsejaban, por otro lado, a ir exclusivamente, en caso urgente y necesario, a las poblaciones del trayecto evitando así que los pineros pudieran divertirse en comercios prohibidos o pudieran provocar alborotos; Entre las normas las había que regulaban el descanso de los pineros o su asistencia a misa los domingos y días de precepto; También hacían hincapié en el control de los numerosos vecinos de los pueblos que se acercaban a contemplar el espectáculo de la navegación o a no permitir los juegos de naipes ni cualquier otro donde los pineros pudieran perder lo que ganaban que debía ir destinado para alivio de sus familias; La norma instruía sobre la asignación económica de dos o tres reales de vellón, de la remisión de esas cantidades a las familias y del gasto en tabaco y ropa limpia que tenían los pineros; ordenaba el reparto de los víveres y sobre su compra por el camino; daba instrucciones en relación a despedir la gente que no fuera necesaria a lo largo de la navegación; instruía sobre los despachos que debían emitir a las poblaciones previniéndolas del paso de la pinada; explicaba cómo la madera debía ser apilada en el Arenal de Sevilla hasta que se diera providencia de conducirla embarcada a los arsenales; regulaba respecto a que las estacas que se debían de conducir al mismo tiempo que la madera destinada para la Real Negociación de Sevilla; y por último daba órdenes para que en Sevilla se hiciera el pago de lo que alcanzaran los pineros y se apilara la madera con la conveniente separación de la destinada a la Carraca y a la Real Negociación.³⁷⁴ En definitiva se trataba de todo un compendio normativo que regulaba el tráfico fluvial de las maderas de Segura con el que podemos conocer algunos detalles del modo de vida de los pineros.

Sobre la pinada de aquel año de 1752 conocemos más detalles gracias a las observaciones realizadas por el superintendente Francisco de Nuevas en referencia a la pericia de los pineros al hacer alusión a los menos diestros en el manejo de las maderas, especialmente de los rollizos para construcción de bajeles en los Reales Arsenales, pues estos mozos faltos de experiencia, los conducían desde dentro del río padeciendo los rigores de las aguas fluviales durante el invierno. Por tal motivo Nuevas veía indispensable el proveer adecuadamente a las cuadrillas de buen alimento, leña para calentarse precisando llevar por tierra una piara de ganado cabrio

374 AGS, Marina, leg.320: Segura de la Sierra, 30 de enero de 1752, José Gutiérrez de Rubalcaba

junto con los carros que conducían trigo, cebada, ropa de los operarios y pertrechos de cocina. También había que cuidar que los bueyes de la carretería tuvieran parajes donde pastar a lo largo de la travesía y los pineros pudieran proveerse de leña para guisar, algo que no siempre era bien acogido por los vecinos de los pueblos y lugares que recorría la comisión, pues habían denunciado en numerosas ocasiones los atropellos cometidos por los individuos que componían las pinadas cuando hacían uso de árboles o troncos de particulares para uso de leña o bien cuando los ganados pastaban libremente por las dehesas privadas durante el recorrido, tal y como sucedió en aquella ocasión en la dehesa de Domingo de Guzmán, en el Arenal de Córdoba. En aquel paraje, además, las avenidas del río habían provocado el impacto de las maderas, tal y como ya había sucedido el año anterior.³⁷⁵

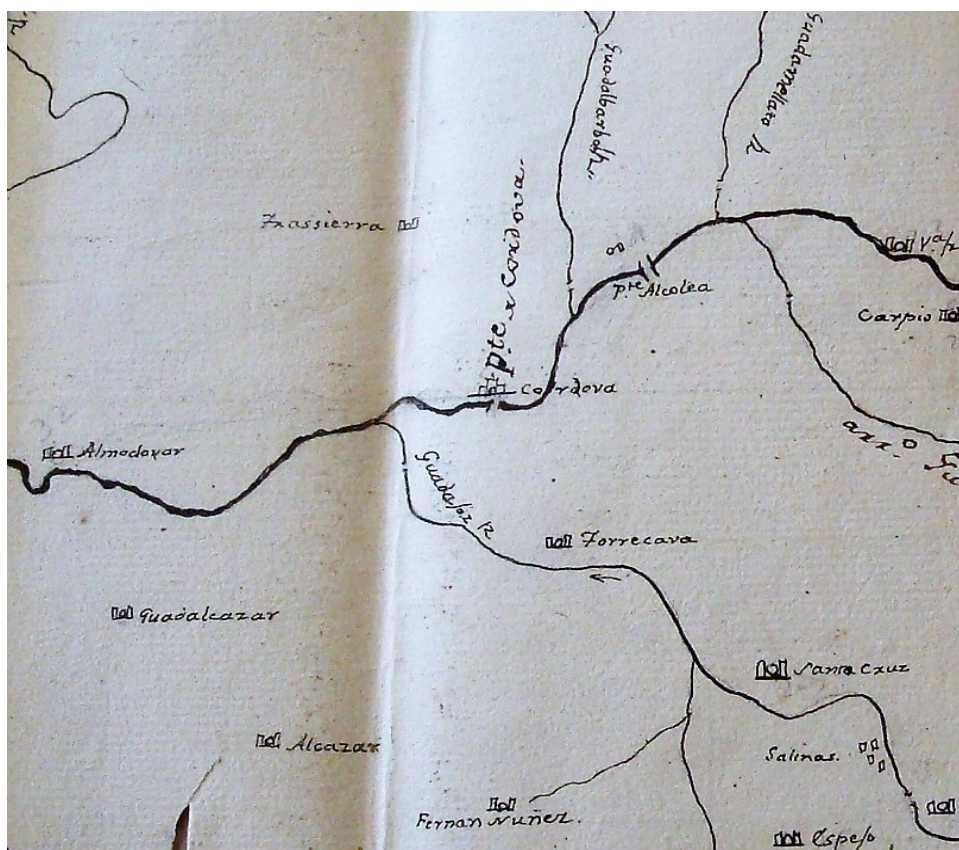


Imagen 11: Plano del río Guadalquivir en su curso intermedio a su paso por Córdoba. Detalle del plano de Antonio Félix Román, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1787 (Archivo General de Marina)

375AGS, Marina, leg. 322: Francisco de Nuevas, Sevilla, 11 de diciembre de 1753; otra de Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 7 de diciembre de 1753

En el siglo XVIII el tramo del Guadalquivir desde Córdoba a la capital hispalense comenzaba a tener un sentido más práctico centrando su condición de medio de transporte y comunicación. Los desplazamientos y los transportes habían adquirido un papel fundamental en el proyecto reformador de la dinastía borbónica donde las comunicaciones fluviales tendrían su lugar destacado como ejes de la modernización del país. En tiempos de los romanos el tramo entre *Corduba* e *Hispalis* ya había sido transitable, entre otras causas, por la reducida dimensión de las embarcaciones. En 1525, Ferrán Pérez de la Oliva en su *Razonamiento sobre la Navegación del Guadalquivir*, había propuesto que para favorecer la comunicación entre Sevilla y Córdoba era necesario eliminar estorbos. En 1559 se habían hecho estudios para hacer navegable el río Guadalquivir por el arquitecto hidráulico italiano Juan Bautista Antonelli, pero estos trabajos quedaron inconclusos y abandonados. Ya en el siglo XVIII, con objeto de facilitar el transporte de materiales, especialmente la madera, a las fábricas de tabaco de Sevilla se elaboró un proyecto “... a fin de hacer navegable ese río como lo estuvo en lo antiguo hasta Andújar.”³⁷⁶ No debió de concluirse este proyecto pues en 1874 el ingeniero de caminos, José García Otero informaba que entre las dos capitales existían dos puentes romanos y otros construidos en fechas más recientes, dos presas y unos ocho o diez azudes para molinos, que cortaban parcialmente el río, estando casi todos ellos arruinados y abandonados, dejando en uno de sus márgenes aberturas de anchura suficiente para el paso de barcazas.³⁷⁷ Esta descripción nos invita a pensar que las conducciones en el siglo de nuestro estudio debieron seguir siendo incómodas a pesar de que el cauce del *Río grande* comenzara a dar muestras de mayor fluidez.

Aguas abajo de Córdoba, a menos de cuatro leguas de la capital, la imagen del castillo de Almodóvar con su imponente torre del homenaje, debía divisarse desde el cauce. Atravesadas las villas de Palma del Río y Posadas, con las aportaciones del Genil y otros afluentes, el caudal aumentaba considerablemente permitiendo la navegación de almadías construidas con los mismos palos de la pinada que eran unidos entre sí y

376 AGI, Fábrica de Tabacos, leg. 144, Correspondencia de Nuevas Fábricas. Madrid, 22 septiembre de 1733. Carta del Marqués de Torrenueva a Sebastián Caballero en la que comunica que propondrá el proyecto de navegabilidad del Guadalquivir hasta Córdoba, asegurando que podía contar con su apoyo en la siguiente junta de comercio.

377 GARCÍA OTERO, J. *Reconocimiento del Guadalquivir*. 1847. Cit. por VIGUERAS GONZÁLEZ, M. *ob. cit.* p. 84

desde los cuales los gancheros dirigían el resto de troncos sueltos. A lo largo de este curso bajo, las almadías compartían escenario junto a embarcaciones pequeñas que se limitaban a recorrer pequeños trayectos ya que las numerosas presas y azudes que hemos señalado dificultaban en gran medida la navegación. Estas almadías consistían en balsas o paquetes de maderas que se armaban en las playas tranquilas de los meandros del río, donde se iban uniendo unos troncos con otros hasta que al llegar a una presa se desmontaban para que volvieran a flotar los leños sueltos, a fin de que pasasen por los canales de embalse uno a uno.

Comenzaba entonces un tramo fluvial caracterizado por un trazado sinuoso que discurría al norte de una llanura aluvial de casi legua de anchura. Este último trayecto, antes de llegar a Sevilla, desde el siglo XVIII ha sufrido transformaciones considerables que han afectado a su cauce, reflejado en desplazamientos laterales y en cambios bruscos de meandros, que evidencian una profunda transformación.³⁷⁸

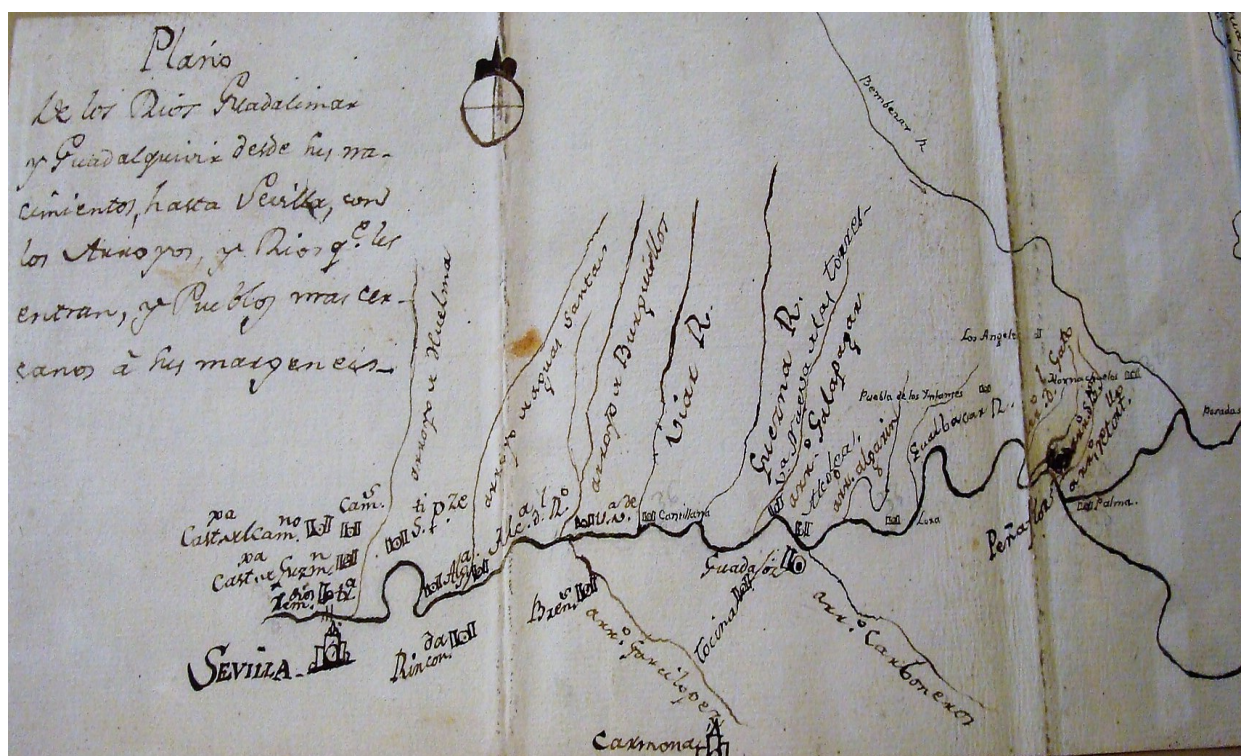


Imagen 12: Plano del río Guadalquivir a su paso por el reino de Sevilla. Detalle del plano de Antonio Félix Román, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1787 (Archivo General de Marina)

378 GARCÍA MARTÍNEZ, B y BAENA ESCUDERO, B. Evolución del trazado del río Guadalquivir en Sevilla durante los últimos doscientos años (sector Palma del Río- Brenes). En: *Investigaciones recientes de la Geomorfología española*. VVAA. Barcelona 1998, p. 725-730.

La pinada discurría entonces por las tierras de la vega del Guadalquivir superando las villas de Peñaflor, Lora del Río, Alcolea del Río, Villanueva del Río y Cantillana, dando paso, poco más adelante, al meandro que acariciaba al municipio de Alcalá, donde el río pasa a ser ría y se dejaban sentir las mareas. Al alcanzar esta población volvían a construirse las balsas para superar el último y definitivo tramo antes de llegar a Sevilla, la última etapa de las maderas del Real Negociado y la penúltima de las conducciones realizadas por la Marina antes de arribar al arsenal de la Carraca. Una vez en Sevilla las maderas del Real Negociado eran descargadas en los almacenes del rey, erigidos en 1735 después de que las primeras remesas de troncos llegaran a la ciudad procedentes de los montes de Segura de la Sierra para la construcción de la Fábrica de Tabacos. Por entonces el superintendente Sebastián Caballero ordenó la construcción de unos almacenes para depósito y conservación de aquellas tablas y las sucesivas que irían llegando con el paso de los años.

La parte baja del edificio actual corresponde al original Almacén del Rey, construido con muros de ladrillo de gran espesor, abiertos en sus tres fachadas con arcos de medio punto. Coronan estos muros unos cuerpos aislados rematados por tímpanos de doble curvatura, semejantes a las espadañas de iglesias, y torres de vigilancia en las cuatro esquinas, coronadas por cúpulas esféricas y tímpanos triangulares. Todo ello proporciona al conjunto un curioso aspecto representativo de la arquitectura industrial del barroco sevillano, y un cierto aire colonial que asimismo podemos encontrar en edificios fortalezas de ciertos pueblos de las provincias de Sevilla y Cádiz. Junto con la Plaza de Toros y la cárcel (actual mercado), figura en el plano de Pablo de Olavide como una de las primitivas construcciones extramuros que se edificaron en la zona próxima al río, conocida por el Arenal.³⁷⁹ Hasta 1762 este edificio albergó las maderas del Real Negociado de Segura que se vendieron, entre otros clientes, al Cabildo de Córdoba para el arreglo de la Catedral,³⁸⁰ al Hospital de San Antonio Abad de Córdoba

379 El arquitecto sevillano Alberto Balbontín realizó una ampliación en 1958, elevando dos plantas de viviendas sobre el edificio existente, con lo que el edificio pasó a tener tres plantas, de forma que se mantenía éste en su estado original. Se realizó pues un crujía de viviendas originándose en su implantación un gran patio central cubierto donde, hasta fechas recientes, se hallaba la estación de autobuses de Damas. En torno al patio se organizaba, mediante galería perimetral, el acceso a la crujía de viviendas. La nueva fachada se retranquea respecto a la original, dada la gran anchura del muro, haciendo así destacar los áticos citados a modo de espadañas y las esquinas se hacen cóncavas para albergar las torres de vigilancia. Se corona la nueva fachada con una gran cornisa moldurada y, a semejanza de la arquitectura urbana del barroco sevillano, se pintan los paramentos lisos de cal y los elementos salientes se destacan aún más en color albero. (Fuente: IAPH)

380 AGS, Marina, leg. 553: A Varas y Valdés, Buen Retiro, 3 de enero de 1741

para el arreglo de su iglesia,³⁸¹ a las minas de Almadén,³⁸² a la iglesia de San Andrés de Baeza,³⁸³ y a la Catedral de Jaén.³⁸⁴



Imagen 13: Reales Almacenes del Negociado de Maderas de Segura. (Foto: Vicente Ruiz García) En 1734 el superintendente de la Fábrica de Tabacos ordenó la construcción de un almacén en la ribera del Guadalquivir para el almacenamiento de las maderas procedentes de Segura que serían vendidas para la construcción civil y para abastecer al Arsenal de La Carraca en Cádiz, entre otros clientes.

Concluida la navegación de la pinada y hecha en Sevilla la entrega formal de sus maderas, la comisión regresaba a Segura con todos los dependientes, donde el director de la expedición rendía cuentas al ministro sobre los gastos que había ocasionado la empresa.

381 AGS, Marina, leg. 554: Diego Pérez de Baños al marqués de la Ensenada, Sevilla, 20 de febrero de 1748

382 AGS, Marina, leg. 320: Rubalcaba informa al Marqués de la Ensenada sobre las maderas que se habían embargado por la comisión de Marina motivo por el cual, el carretero Juan de Contreras fue obligado a conducir diferentes maderas para el servicio de las minas de Almadén y de sus edificios cuya conclusión era urgente. En la misma carta señalaba que no se podría dar cumplimiento al contrato por que las carretas de que debía valerse para el transporte estaban embargadas. En otra carta Francisco Javier Villegas satisface la orden sobre el embargo de carretas de Don Juan Contreras para la conducción de diferentes maderas para el servicio de las minas y para la construcción de la nueva cárcel, también en Almadén. Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 12 de julio de 1752 y Francisco Javier de Villegas a Ensenada, Almadén, 21 de junio de 1752.

383 AGS, Marina, leg. 558: sin firmar, 23 de marzo de 1753

384 AGS, Marina, leg. 561: sin firmar, Jaén, 25 de noviembre de 1760

Durante el tiempo en que la Real Armada había estado contratando las maderas a través del Real Negociado, los palos permanecían en aquel almacén hasta que salían desde allí para su destino definitivo al Arsenal de la Carraca. A partir de 1748 las maderas serían desembarcadas en el muelle del arenal en espera de su transporte al astillero. El traslado de los troncos hasta el arsenal se realizaba entonces en tartanas, unas embarcaciones pequeñas de un solo palo y de vela latina, que se dedicaban al transporte de mercancías en trayectos cortos. Las que circulaban desde Sevilla a la Carraca eran generalmente del pueblo de Coria, lugar por donde debían discurrir las maderas embarcadas.³⁸⁵

Desde Sevilla a Sanlúcar el río es navegable pero no terminan aquí sus dificultades pues sufre numerosas irregularidades en forma de avenidas, crecidas y estiajes, problemas que fueron subsanados con las sucesivas cortas que se le han ido practicando a los distintos tramos, sobre todo en el último siglo, dando la imagen de cauce continuo y caudaloso que conocemos hoy.

Tras Coria del Río, La Puebla y numerosos brazos y caños, aparecían las marismas del Guadalquivir y después la temida barra de Sanlúcar, proscenio de naufragios y acontecimientos desgraciados, cementerio de flotas y sin duda, una de las causas que habían motivado el traslado del puerto de Indias de Sevilla a Cádiz. Esta barra arenosa obligaba a los barcos a maniobrar con sumo cuidado, con la precaución de no cargar demasiado peso, provocando en muchas ocasiones el naufragio de las embarcaciones. El poco calado de las tartanas no solía ser un problema a la hora de maniobrar con precaución por la temida barra, por lo que la salida al mar solía efectuarse con éxito. Superada Sanlúcar de Barrameda los troncos y piezas de madera se despedían definitivamente del Guadalquivir para salir al mar. Entonces las tartanas navegaban con la costa siempre a la vista a la altura de Chipiona, Rota y El Puerto de Santa María que eran las últimas poblaciones antes de la bahía de Cádiz. A veces la mala suerte jugaba una mala pasada en el último momento, tal y como sucedió con el naufragio del barco de nombre *Jesús María y José* o cuando en 1778 un temporal azotó a la tartana de nombre *Redentor y Cautivo* justo antes de entrar en

385 Sobre el transporte desde Sevilla a la Carraca no hay duda que se hacía en este tipo de embarcaciones como así lo atestiguan numerosos documentos de diferentes fechas que hemos consultado (AGS Marina 576 pieza 11; AGS, Marina 553; AFTS, leg. 608, doc. 15) por lo que es impensable que los troncos fueran trasladados desde Sevilla a La Carraca en carretas como algún autor ha señalado. Hubo una propuesta en 1777 para acelerar y abaratar el transporte de maderas consistente en llevarlas hasta Sanlúcar sin embarcar, pero se rechazó el proyecto por el peligro de que se perdieran muchas en el mar

la bahía. El peso de los 14 palos de madera de Segura que llevaba con destino al arsenal de la Carraca y su balanceo en cubierta, hicieron zozobrar a la pequeña embarcación provocando su naufragio y la pérdida del cargamento al que se añadía una remesa de tabaco con destino a Francia.³⁸⁶ Pero generalmente las pequeñas embarcaciones llegaban a su destino final al fondo de la bahía gaditana, muy cerca de la Isla de León, donde la Real Armada gestionaba el complejo industrial del Arsenal de La Carraca.

8.5.- La llegada al astillero. Las maderas de Segura y la construcción naval en el arsenal de La Carraca. El método inglés (1748-1762)

El más meridional de los tres vértices de la Trinidad de la Armada era Cádiz, una ciudad volcada al mar cuya posición estratégica no había pasado inadvertida para la Marina desde muy antiguo. En el año 1717 se produjo un hecho importante como fue el traslado desde Sevilla a Cádiz de la Casa de Contratación y el Consulado de la Universidad de Mareantes, a lo que se sumaría el establecimiento de la Real Compañía de Guardiamarinas que se ubicó en el viejo barrio del Pópulo. Vinculado a esta institución académica se instaló el Real Observatorio Astronómico de la Armada que junto al Real Colegio de Cirugía, creado en 1748, completaron la trilogía de instituciones que la Marina había puesto en Cádiz al servicio de la ciencia y la razón en el siglo de la Ilustración.

El complejo de instituciones científicas, administrativas y académicas que la Marina había instalado en Cádiz quedó completado con una factoría dedicada a la construcción y mantenimiento de buques siguiendo una tradición que desde muy antiguo tenía su presencia en el lugar. Ya a principios del siglo XVII la bahía contaba con los careneros de El Puerto de Santa María y de Puerto Real, y con el Real Carenero, situado junto al Puente Zuazo. En 1717, José Patiño estableció otro en la zona de Puntales donde, recordemos, en 1729 y en presencia de Felipe V, se botó el navío *Hércules*, de 70 cañones.

Los caños de la Bahía, el carenero del Puente de Zuazo, Puntales y el Trocadero habían sido emplazamientos donde se reparaban embarcaciones en instalaciones muy

³⁸⁶ AGI, Fábrica de Tabaco, leg. 608, doc. 15: Justificación hecha para verificar que es perjudicial el cargar maderos de Segura en los barcos que llevan tabacos a Cádiz. Sevilla, 8 de mayo de 1788

modestas, insuficientes e inadecuadas para la nueva Armada que habían proyectado los ministros de Felipe V. Cuando el Real Carenero del Puente de Zuazo entró en decadencia, se propuso la creación de una nueva atarazana, más cercana al mar. Para ello se eligió un islote fangoso cercano a Puerto Real que ya era empleado por la Armada desde 1655, como punto de resguardo para los buques que invernan en la bahía gaditana. Este lugar estratégico situado al norte de Isla de León y cercano a Puerto Real, estaba formado alrededor de un viejo barco naufragado de tipo carraca. Por tal motivo, a partir de entonces tomó el nombre de La Carraca.

El Arsenal gaditano de La Carraca fue el primero de los astilleros modernos que se proyectaron al servicio de la Real Armada bajo los auspicios de José Patiño. En 1723 el ministro de origen italiano promulgó las Ordenanzas de Arsenales poniendo así la primera piedra para la reconstrucción de una Marina de Guerra Española necesaria para defender el vasto imperio ultramarino que aún conservaba la corona en ambas orillas del Atlántico. Fue entonces durante el reinado de Felipe V (1700-1746) y bajo el impulso de este ministro, cuando comenzó a pensarse en estructurar el islote de La Carraca, hecho que no se llegó a concretar hasta el reinado de Fernando VI (1746-1758). Al poco tiempo Patiño ordenó iniciar las obras del primer gran arsenal hispano confiando el proyecto a Ignacio Sala, que junto a José Barnaola se hicieron cargo durante décadas de unas obras llenas de contratiempos en relación, principalmente, con el solar pantanoso que ocupó el complejo naval y con los sucesivos incendios que asolaron algunas de sus dependencias. La idea era crear una base naval al estilo de las que ya tenían ingleses y franceses, protegida de los vendavales y tormentas, segura de las agresiones, bien comunicada y estratégicamente situada, de fácil defensa y buena comunicación con Cádiz, la capital del Departamento Marítimo y cabecera del comercio americano. A pesar de los inconvenientes, el tiempo, sin embargo, le daría la razón pues, precisamente la situación excéntrica del arsenal, su ubicación en medio de un laberinto de caños y esteros, y su posición al fondo de la bahía de Cádiz hicieron inexpugnable al complejo fabril andaluz de las agresiones futuras de ingleses y franceses.

Los trabajos de construcción del Arsenal de la Carraca se iniciaron oficialmente en 1752, tras una Real Orden del rey Fernando VI. Años más tarde sería Antonio Valdés, ya bajo los reinados de Carlos III (1758-1788) y Carlos IV (1788-1808), quien se

encargó de acabar las obras. Tras un breve parón, entre 1784 y 1785 se levantaron los diques principales. Posteriormente se edificó el Penal de las Cuatro Torres, el Cuartel de Batallones, la Fábrica de Jarcias y Lonas y el Parque de Artillería, y ya a finales de siglo, la Portada del Almacén General, la Iglesia y la Puerta de Tierra. Por último durante el sitio francés (1810-1812) se construyeron una serie de baterías defensivas para proteger al Arsenal. Finalmente, aunque tradicionalmente se mantiene que La Carraca no se distinguió por su capacidad operativa para construir embarcaciones, no debe caerse en el error de subestimar su importante aportación a la industria naval militar española del siglo XVIII, ni desdeñar la ingente tarea desarrollada en el mantenimiento de las embarcaciones, muchas de ellas, como veremos, empleando las maderas de Segura.

Bajo el término maestranza se acogen una amplia gama de trabajadores empleados en la construcción o conservación de las embarcaciones así como de las instalaciones: carpinteros de ribera, maestros calafates, maestros de anclas, herreros, cerrajeros, armeros, barreneros, veleros, tintureros o jarcieros, que reflejan de este modo la perfecta y organizada división del trabajo en el engranaje de precisión que constituía el arsenal. Dentro de este organigrama destacaba la figura de los constructores que a partir de esta época se denominan ingenieros, escalando peldaños en la jerarquía de la Armada y pasando a depender de ellos una amplia lista de labores, desde la construcción de navíos, los puertos, pasando por la elaboración del cáñamo para las velas, el funcionamiento de los altos hornos o la conservación de los montes, tareas que les obligaban a poseer unos conocimientos enciclopédicos. En La Carraca, Ciprian Autrán desempeñó esta labor durante años, aplicando y corrigiendo hasta mediados de siglo el sistema de construcción español impuesto por Gaztañeta. Este método, del que ya hemos apuntado algunas líneas, estaba en franca decadencia en la década de los cuarenta cuando fue criticado por las excesivas reparaciones, carenas y limitada vida útil de sus embarcaciones. No todos eran detractores hacia este modelo pues, paradójicamente, nuestros mayores enemigos, los ingleses, fueron sus máximos admiradores considerando a Antonio Gaztañeta uno de los más geniales proyectistas navales de su tiempo. Sin embargo al genio de Gaztañeta le quedaba poco crédito y para acabar definitivamente con su sistema de construcción, el Marqués de la Ensenada prestó oídos a sus críticos que miraban fuera de nuestros reinos en busca

de la panacea. Sin duda los buenos resultados obtenidos por los ingleses en el periodo bélico entre 1739 y 1748 provocaron las envidias de las potencias de su entorno y España no podía ser menos.

Como sabemos, tras la Paz de Aquisgrán (1748) el marqués de la Ensenada inició el prometedor proyecto de crear una potente Armada capaz de convertir a España en árbitro internacional entre Francia e Inglaterra con bases sólidas en sus arsenales y con un ambicioso pero razonado plan de construcción naval, capaz de echar al mar más barcos reduciendo el tiempo de construcción y con un menor empleo de recursos. Para tal empresa Ensenada creyó que debía fijarse en los ingleses, líderes en la construcción naval pero precisamente los que más admiraban en aquel momento el tradicional sistema de construcción naval español. Ensenada no quiso escatimar en medios para espiar, copiar sus métodos de construcción naval y traerse a sus técnicos si era preciso. Para ello necesitaba a la persona capaz de viajar hasta Inglaterra y ejecutar su plan. Este hombre era Jorge Juan de Santacillia, un alicantino que acababa de regresar de las Américas donde había permanecido durante once años junto a Antonio de Ulloa, formando parte de una expedición patrocinada por la Academia de Ciencias de París, a las órdenes de Charles de la Condamine, con el fin de resolver el entonces apasionante problema de las dimensiones de la Tierra. Científico, marino, geógrafo, ingeniero naval y viajero infatigable, el polifacético Jorge Juan emprendió entonces una misión secreta con el fin, entre otros cometidos, de descubrir los secretos de la construcción naval inglesa.

Tan solo un mes después de que Jorge Juan iniciara su aventura en Inglaterra, llegaron a España los primeros resultados de su misión: los modelos de una grúa, un horno y unos diques de carena en seco. Unas piezas que habían sido enviadas de forma secreta por el embajador Ricardo Wall a instancias del propio Jorge Juan. Aquellos artilugios en miniatura, especialmente los diques, serían el instrumento definitivo para la construcción y sobre todo para la conservación de las naves de la Real Armada que hasta ese momento sufrían considerablemente cada vez que había que sanear las maderas dañadas de sus cascos.

Para que un barco prolongase su vida útil por más tiempo era necesario procurar construirlo con cuidado y repararlo después de forma regular. Para esta misión se realizaban las recorridas; una operación que consistía en revisar los costados de los

buques, cambiar alguna pieza del forro y calafatear el casco, es decir, taponar e impermeabilizar con estopa, alquitrán o brea las grietas y rajas sufridas por las maderas. Este proceso era relativamente sencillo comparándolo con el más complejo proceso de carenas o carenado de un buque y sobre todo con el método de carena en firme que suponía, en ocasiones, hacer casi de nuevo el barco cambiando su estructura y dimensiones. El proceso incluía reponer las maderas podridas por el agua del mar y por los parásitos marinos, extraer la estopa antigua y cambiarla por nueva, repasar las costuras y cambiar la clavazón. Las tablas debían quedar limpias dándoles fuego, acabando con toda la costra adherida de parásitos, algas, conchas y sobre todo con la *broma*, el enemigo más voraz y temido de los buques; un pequeño molusco que utilizaba su concha como elemento perforador, propio de las aguas cálidas del Caribe por lo que las naves que efectuaban la Carrera de Indias eran las más afectadas por el *teredo navalis*, nombre científico de tan devastadora criatura.

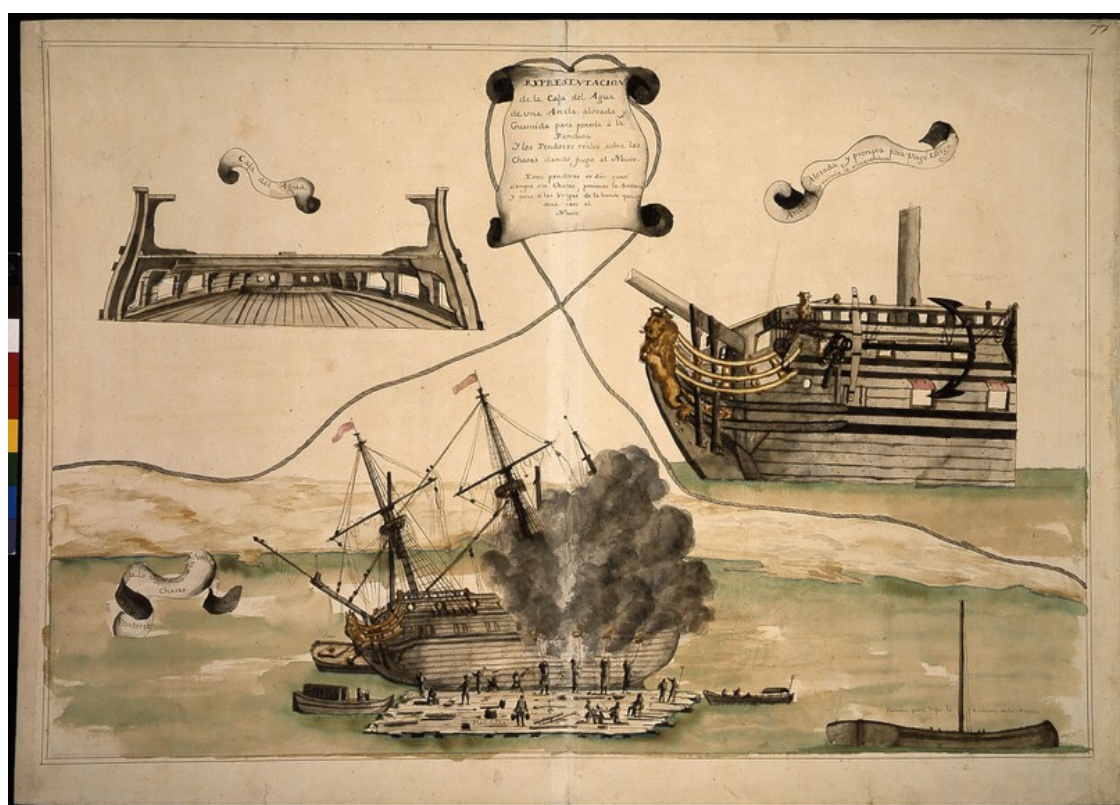


Imagen 14: carenas y recorridas. Álbum del Marqués de la Victoria. Museo Naval de Madrid

Hasta la aparición de los diques de carena en seco, en los arsenales hispanos, el método de carenas se realizaba tumbando el buque de costado sobre la arena de la playa o bien apoyándolo encima de una vieja embarcación, llamada chata, que recibía el peso del barco que se iba a carenar. Este procedimiento dejaba al descubierto todo el costado de la nave procediéndose entonces a su reparación. Terminada la faena se daba la vuelta y se hacía lo mismo por el otro costado conduciéndola hasta el agua una vez acabada la carena con el consiguiente sufrimiento de la embarcación. Dicha operación era habitual en los careneros que se instalaban en las márgenes de los ríos caudalosos, las amplias rías o los puertos abrigados de la Península: Pasajes, San Feliu de Guixols, Santander, Orio, La Graña, Puntales o la Carraca, donde se aprovechaban las mareas, eran algunos de los lugares especializados en esta tarea al igual que La Habana en Cuba donde los barcos se carenaban a flote, utilizando embarcaciones menores auxiliares que escoraban al navío en cuestión, de modo que presentara la quilla, para después repetir la operación por la otra banda.

Cuando en la primavera de 1749 el modelo del dique de carena en seco llegó a las manos del constructor Ciprián Autrán, éste no vio con buenos ojos a aquel artilugio y puso todo tipo de inconvenientes para que fuera instalado en el arsenal de La Carraca, ya fuese por la inestabilidad del terreno, el poco movimiento de las mareas o por el coste del mantenimiento del dique.³⁸⁷ Ese hombre, Ciprián Autrán, sería, como veremos, un personaje trascendental en el destino de las maderas de Segura en el arsenal de La Carraca. De origen francés, había llegado a España acompañado de su padre Pedro Autrán, contramaestre de construcción naval que después cuarenta años al servicio del rey de Francia en el arsenal de Tolón, en 1715 pasó a trabajar, probablemente, a los astilleros de San Feliu de Guixols, donde el joven Ciprián aprendió el oficio de su padre. En 1729 marchó a los astilleros de Guarnizo en Cantabria donde construyó junto al también francés Pedro Boyer los navíos *Santa Ana*, *La Reina*, *Santiago* y dos bombardas, entre otras embarcaciones³⁸⁸. Bajo su dirección fue botado el único navío español, hasta el momento, de tres puentes: el *Real Felipe* de 116 cañones, siguiendo las directrices de Antonio de Gaztañeta.³⁸⁹ Unos años

387 AGS, Marina, leg. 316. Varas a Ensenada. Cádiz, 22 de abril de 1749

388 QUINTERO GONZÁLEZ, J. Jorge Juan y los arsenales: La Carraca, Ferrol y Cartagena. En ALBEROLA ROMÁ, A., MAS GALVÁN, C. y DIE MACULET, R. (Eds.): *Actas del Congreso Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*. Casa de Velázquez, Publicacions de la Universidad d'Alacant, 2015. p.232

389 MENDIOLA GIL, S. Hombres significativos en la brillante trayectoria del astillero de Guarnizo en el siglo XVIII. En *El Astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*. Astillero: Catálogo Pabellón de Cantabria

antes, este ingeniero naval había sido comisionado por Felipe V para localizar en la costa cántabra un astillero alternativo a los de Santoña y Colindres. En Guarnizo, el marino y constructor vasco, halló un lugar de calado óptimo, de fácil acceso a la madera de los bosques de Cantabria y al hierro elaborado en Liérganes y La Cavada. Así, merced a considerables inversiones públicas, fueron creándose obradores, gradas, almacenes, oficinas, viviendas y cuartel, de tal modo que en 1722, el Real Astillero de Guarnizo estaba preparado para los grandes proyectos de la Armada. El astillero santanderino comenzó entonces a fabricar naves siguiendo el sistema de construcción basado en los diseños del propio Gaztañeta. Un método que mezclaba la tradición de los carpinteros de ribera con parámetros de carácter más racional y técnico. Este método, conocido como “a la española” dio como resultado navíos fuertes y marineros aunque algo sobrados de madera y faltos de solidez en las ligazones. Se prolongó en el tiempo hasta mediados de siglo, siendo objeto de la curiosidad inglesa que, tras el apresamiento del navío *Princesa* de 70 cañones en 1740, influyó enormemente en las proporciones de buena parte de los navíos salidos de los astilleros británicos, siendo el famoso *Victory*, el ejemplo más significativo. En Cádiz, el método Gaztañeta llegó con Ciprián Autrán en 1732, donde construyó dos bombardas: la *Brontes* y la *Piraemon*³⁹⁰, luego dos fragatas de propulsión mixta, *Águila* y *Aurora*, y finalmente otras dos bombardas gemelas de las primeras : la *núm. 1* y la *núm. 2*³⁹¹. Este bagaje parece que no fue suficiente para que la Marina le encargara en Cádiz la construcción de un navío de línea por lo que aquellos modelos llegados de Inglaterra enviados por Jorge Juan a través de Wall a finales de los años 40 debieron parecerle a Ciprián Autrán una mala premonición en relación con sus aspiraciones como ingeniero naval en el arsenal andaluz.

En enero de 1749 Jorge Juan había embarcado en una fragata inglesa bajo falsa identidad, acompañado por los guardiamarinas José Solano y Pedro de Mora. El primero de marzo ya estaba en Londres alternando identidades falsas a la vez que observaba de primera mano las técnicas constructivas en los astilleros británicos. Durante las primeras semanas visitó numerosas librerías ocultándose bajo el nombre de Mr. Sublevant sin despertar sospechas, gracias a su dominio fluido del inglés,

Expo'92. p. 15

390 AGS, Marina, leg. 303: Ciprián Autrán a Manuel de Mesa, La Carraca, 21 de febrero de 1733

391 QUINTERO GONZÁLEZ, J. La Administración y los técnicos de alta cualificación en La Carraca. En: *Revista de Historia Naval*, nº 82, Madrid, 2003, p. 61

adquiriendo numerosos volúmenes sobre astronomía, navegación, matemáticas o física, e instrumental científico de notable interés para el Observatorio de Marina de Cádiz y el Colegio Imperial de Madrid. Paseaba por los muelles y se acercaba a los alrededores de los arsenales para observar atentamente la entrada y salida de los buques, entablando conversación con la maestranza y los marinos de las tabernas cercanas al puerto. Siguiendo sus órdenes, los guardiamarinas Solano y Mora hicieron más o menos lo mismo, desplegando una notable actividad en los muelles, observando las características de los buques fondeados mientras pasaban desapercibidos entre la marinería y los estibadores portuarios.

Pronto y gracias a su astucia, Jorge Juan entró en contacto con constructores y entabló relaciones sociales ganándose la confianza de la élite londinense. La sagacidad del espía español logró burlar a los servicios de inteligencia británicos remitiendo a España información de tipo técnico sobre la fabricación de lacas, la elaboración de textiles o en torno al uso de la energía del vapor para lo que, incluso, llegó a enviar una maqueta de tipo Newcomen que fue a parar al Gabinete de Física de la Escuela de Guardiamarinas de Cádiz. Además remitió instrumentos y libros de ciencia, planos de navíos e informes cruciales sobre su incipiente revolución industrial, como los secretos de la fabricación de sus paños. También noticias como la salida de colonos con destino a las islas Malvinas y en torno a las intenciones imperialistas británicas sobre este archipiélago, entonces bajo soberanía española. Sus envíos de información en cartas cifradas fueron tan numerosos y eficientes que convencieron aun más a Ensenada de la necesidad de cambiar de política y centrar el esfuerzo en construir una flota poderosa y moderna. Para ello el ministro dio carta blanca a Jorge Juan con el fin de revelar importantes secretos del enemigo, espiar en sus astilleros e incluso provocar una fuga de cerebros, ofreciendo suculentos contratos a los constructores ingleses que poco a poco fueron convencidos para ser enviados a España, esquivando para ello a las autoridades británicas y aprovechando en muchos casos las creencias religiosas y las tendencias políticas heterodoxas de estos técnicos pues algunos de ellos eran católicos o bien simpatizaban con la causa jacobita perseguida y denostada por entonces por el gobierno de los Hannover.

Sin embargo, la llegada de los maestros británicos a los astilleros españoles sorprendió al embajador británico en Madrid Benjamin Keene quien comunicó de

inmediato la noticia al gobierno de Londres que comenzó a sospechar de la presencia de espías españoles en los arsenales británicos. Durante semanas los servicios de inteligencia de Su Graciosa Majestad estuvieron indagando en busca de cualquier indicio que les llevara hasta el escurridizo personaje que estaba descubriendo los secretos de los astilleros de la Royal Navy y que había sido capaz de convencer a medio centenar de maestros de construcción naval para que traicionaran a su patria. Finalmente la verdadera personalidad de Jorge Juan y sus intenciones reales fueron descubiertas por los ingleses obligando al agente secreto a una precipitada huida evacuando a toda prisa a las familias de los técnicos que aun quedaban por marchar a España. Finalmente pudo escapar y el 25 de junio de 1750 Jorge Juan de Santacilia llegaba a España, tras una peligrosa aventura que había durado casi dos años en la que había cumplido con creces los delicados encargos de Ensenada. Entre otros objetivos, aprovechando su dominio del idioma había entrado en contacto con los ingenieros británicos, informando sobre el número de navíos que se estaban construyendo en los astilleros británicos y sobre todo había logrado enviar a España a más de ochenta técnicos y obreros que mejoraron la construcción de los navíos españoles: nombres como Sayers, Clark, Larhey, Knigth, Coniam, Hewet, Harris, Rooth, Mullan, Pepper, Bryant, Richards, y un largo etcétera se sumaron a partir de entonces a la nómina de maestranza de los arsenales hispanos, incorporando su talento a la construcción naval española. Por todo ello Jorge Juan fue ascendido con el cargo de supervisor general de los astilleros peninsulares con toda libertad para dirigir los proyectos de construcción naval poniendo en práctica los conocimientos adquiridos en Inglaterra. De hecho, a partir de entonces se puede hablar de una segunda etapa en la ingeniería naval hispana. Una etapa comúnmente conocida como de construcción a “la inglesa.”³⁹²

392 RUIZ GARCÍA, V. *Los Arsenales del Rey (1750-1820). La Revolución Industrial que pudo haber sido*. Valladolid: Glyphos Publicaciones, 2017, p. 41; SOLER PASCUAL, E. *Viajes de Jorge Juan y Santacilia. Ciencia y política en la España del siglo XVIII*. Barcelona: Ediciones B, 2002, pp. 251-285. Sobre la misión en Inglaterra de Jorge Juan y su influencia en la construcción naval ver también HELGUERA QUIJADA, J. Las misiones de espionaje industrial en la época del marqués de la Ensenada y su contribución al conocimiento de las nuevas técnicas metalúrgicas y artilleras a mediados del siglo XVIII. En *Estudios sobre Historia de la ciencia y la técnica*, Valladolid: 1988, pp. 671-695; MORALES HERNÁNDEZ, J.L. Jorge Juan en Londres. En: *Revista General de Marina*, 184 (1973), pp. 663-670; SÁNCHEZ CARRIÓN, J.M. Ingeniería naval e ingenieros navales. Jorge Juan y los ingenieros de Marina. En: *Homenaje a Jorge Juan y Santacilia*, Madrid: Real Academia de Ingeniería, 2010, 57-106; ROMÁ ALBEROLA A. MÁS GALVÁN, C. y DIE MACULET, R. (eds.): *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*. Alicante: Universitat D'Alacant, 2013. También la novela de Calvo Poyato, J. *El espía del rey*. Ediciones B, Barcelona, 2017

Mathew Mullan fue el constructor enviado por Jorge Juan desde Inglaterra al arsenal de La Carraca. En junio de 1750 el irlandés Mullan había sido el elegido para diseñar los primeros navíos en el arsenal carraqueño con órdenes muy precisas para que inmediatamente tomara posesión del astillero y así iniciar la construcción del primer navío de línea en el arsenal isleño. Esta circunstancia provocó el lógico enfado del constructor Ciprián Autrán que se sintió postergado ante la llegada del ingeniero irlandés. Durante todo este tiempo, Autrán había seguido el sistema tradicional de construcción naval española. Sin embargo, las altas esferas de la Marina habían empezado a dudar de este método creado por Antonio Gaztañeta y modificado ligeramente por el propio Autrán que había logrado por primera vez diseñar los buques de la Armada Real de manera racional aplicando las matemáticas y la geometría — disciplinas ignoradas por la tradición de los carpinteros de ribera españoles— creando así buques seguros, de gran aguante y con mayor poder artillero, afianzando el modelo de navío de línea español vigente hasta 1748. Por el contrario el nuevo sistema de Jorge Juan modificaba la fabricación de los buques que ahora se construirían con formas más reducidas, con piezas mejor ensambladas y con maderas bien seleccionadas y tratadas. A diferencia del sistema de Gaztañeta que empleaba árboles de gran tamaño, el empleo de tablas más pequeñas así como el de piezas más cortas para fabricar cabillas con el fin de ensamblar los elementos de la nave, harían que las maderas de Segura se convirtieran en ideales para tal método de construcción naval. A este sistema se le denominó “inglés” por la participación de técnicos y técnicas traídas de la Gran Bretaña, aunque la denominación no era del todo acertada ya que se trataba de una mezcla de los planteamientos de Gaztañeta con los métodos ingleses e ideas propias del mismo Jorge Juan que aplicaba las matemáticas y los principios de la física para determinadas formas del casco, la arboladura o el reparto de los cañones a lo largo de los puentes. Este tipo de construcción fue asumida en Cartagena en la fábrica del navío *Septentrión* y, como veremos en Cádiz, con el *África* donde las maderas de Segura estarían presentes en su estructura.

A principios de la década de los cincuenta, en el arsenal de la Carraca se había planteado como objetivo la fabricación de doce navíos de línea según el nuevo sistema de construcción inglés. Si embargo pronto surgieron problemas, especialmente derivados de la falta de aprovisionamiento de maderas de los montes

cercanos que empezaron a mostrar mayores síntomas de agotamiento. Por este motivo se hizo urgente ampliar las áreas donde talar árboles y fue entonces cuando se planteó intensificar la corta en la Provincia Marítima de Segura de la Sierra, región que, como hemos visto, venía abasteciendo de madera de *pinus nigra* desde 1736. Según Mateo Mullan se necesitaban piezas de madera para nada menos que 12 navíos de línea. Aquella previsión provocaría una masiva deforestación de los bosques del departamento por lo que Ciprián Autrán aconsejó que sería un error que tan solo en una año se cortaran todos los árboles que se iban a necesitar, de tal manera que convenció a las autoridades de la Junta de Cádiz para que tan solo quedaran señalados los árboles que habrían de cortarse pero dejando en pie todos aquellos ejemplares que no se iban a emplear de inmediato.³⁹³ No obstante, el programa de construcción naval se vio sustancialmente modificado al ampliar el número de fragatas sustituyendo al de navíos previstos³⁹⁴.

El debate entre las bondades y carencias del método inglés iban a hacer de La Carraca un verdadero centro de discusión sobre la construcción naval donde, el enfrentamiento entre las posturas del constructor de origen francés Ciprián Autrán y el técnico irlandés Mateo Mullan, terminarían por afectar a la base andaluza. Una de las controversias más animadas era la referente a la preparación de las maderas antes de su utilización en la arquitectura naval. Llegadas las piezas, éstas podían esperar varios años antes de ser utilizadas. Para ello se desembarcaban y se depositaban en un caño de agua salada para que se fueran acostumbrando a la vida que les esperaba. También era común secarlas en tinglados o enterrarlas en la arena para que perdieran sus jugos de pudrición.³⁹⁵ Ciprián Autrán aconsejaba que el roble debía permanecer en agua salada al menos cinco años. El pino tenía suficiente con un año, si se cuidaba de limpiarlo con meticulosidad al extraerlo. Mateo Mullan sostenía, por el contrario, que esta práctica era perjudicial porque las maderas absorbían el salitre y terminaban inutilizándose. En Ferrol, según el constructor Roth la madera de roble debía mantenerse debajo del agua unos tres o cuatro meses. Para el pino tanto palos de arboladura como vigas debían mantenerse debajo del agua y no debían permanecer en almacén sino en paraje ventilado para que el calor o la humedad no le

393 AGS, Marina, leg. 318: Ciprián Autrán a Varas y Valdés, La Carraca, 21 de noviembre de 1750

394 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* p. 455

395 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* p. 391

perjudicase.³⁹⁶ De una manera u otra, la madera debía esperar un tiempo hasta que era empleada en la grada, el lugar donde se construían los barcos aunque, como veremos, en numerosas ocasiones las urgencias de la guerra obligarían a que las maderas se utilicen nada más llegar al arsenal.



Imagen 15: Canal para enriar maderas. (Foto: Vicente Ruiz García) Una vez que los palos llegaban al arsenal permanecían sumergidos en agua salada para adaptarse al medio marino para el que iban a emplearse. Arsenal de la Carraca

A principios del otoño de 1750, nada más arribar al arsenal de La Carraca, Mullan había reconocido el astillero, las maderas que había almacenadas así como el alojamiento que le habían asignado. Casi de inmediato ordenó fortificar las gradas construidas por Autrán y fabricar 135.000 cabillas de madera para ensamblajes. Fue entonces cuando pidió 30 carpinteros e insistió en que había que acopiar más madera para montar las cuatro quillas que darían lugar a las cuatro embarcaciones que tenía en mente. Semanas después, el 12 de noviembre de 1750, una Real Orden instaba la construcción de un navío de nombre *San José* alias *África* lo que motivó la búsqueda de las maderas necesarias para su fabricación.

La Marina era muy selectiva a la hora de buscar la materia prima para sus naves. El

396 AGS, Marina, leg. 318: Cosme Álvarez al marqués de la Ensenada, Ferrol, 12 de mayo de 1750

roble se utilizaba para la construcción del casco de los buques, generalmente procedente Navarra, Vizcaya, Burgos, Santander, Asturias, Galicia e Italia, regiones que abastecieron a lo largo del siglo a los arsenales peninsulares. Mientras, el pino, generalmente blanco o salgareño procedente de Andalucía, Cuenca, Murcia, Valencia, Aragón, Cataluña, islas Baleares y por supuesto la Provincia Marítima de Segura, se empleaba en el interior³⁹⁷. Además las maderas debían proceder de troncos de grandes dimensiones ya que se intentaba evitar a toda costa los ensamblajes, al menos hasta la llegada del método inglés, limitando así los nudos o defectos naturales del árbol. En el caso del arsenal de La Carraca, siguiendo estos criterios de selección, la mayor parte de las maderas necesarias para la fabricación del navío *África* y de otros tres buques que estaban previstos, permanecían cortadas y almacenadas en los almacenes y tinglados. Muchas de las tablas procedían de los montes cercanos de Málaga y la Sierra de Cádiz. Otras habían llegado por mar como una partida de tablones de roble procedente del astillero de Guarnizo y otra porción de coníferas para arboladuras llegadas del Báltico. A partir de diciembre Mateo Mullan comenzó a concretar sus necesidades pidiendo madera de nogal para la motonería, descubriendo con sorpresa la escasez de recursos madereros en los bosques cercanos a La Carraca.³⁹⁸

El 18 de marzo de 1751 quedó colocada la quilla del navío *África* en los astilleros de La Carraca.³⁹⁹ Posteriormente se fueron montando la roda, el codaste y las cuadernas de roble hasta ir formando el esqueleto del navío. Todo sobre la grada y en una sola pieza. Una manera de construir muy distinta de la actual por módulos donde las partes del buque se fabrican externamente para ensamblarse después en terreno. Durante los primeros meses de construcción del navío, Mateo Mullan dio aviso de que le faltaban algunos maderos para concluir su fábrica. En una carta redactada en inglés, Mateo Mullan detallaba los elementos que había instalado en el buque. En la misma se quejaba de que no había maderas suficientes para el yugo y faltaban piezas principales como carlingas, baos, cintas, tablazones. En la misma señalaba que aunque había entregado a Aufrán un extracto con los elementos que necesitaba para

397 AGMAB, Arsenales, leg. 3759 vol. I, fol. 263-337: *Subdivisión del ramo de maderas de dentro y fuera del reino como también del de arboladuras, en los artículos que se expresan desde el 1º de enero de 1770 hasta fin de diciembre de 1752.*

398 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* p. 455.

399 AGS, Marina, leg. 319: Marqués de la Victoria a Ensenada, Cádiz, 16 de marzo de 1751; otra de Ciprián Aufrán al marqués de la Victoria, La Carraca, 15 de marzo de 1751

principios de diciembre, aun no tenía noticia de cuando iban a llegar las piezas.

Al menos esperaba que no le echasen la culpa por la tardanza pues de haber llegado en su momento *estaría a su tiempo tan adelantado como el navío de Cartagena y Ferrol*.⁴⁰⁰ Fue entonces cuando se emitieron informes aconsejando que la madera necesaria para el navío *África*, para los primeros cuatro navíos de 70 cañones y para las carenas y obras del arsenal que debían ejecutarse al siguiente año fueran procedentes de los montes de Segura de la Sierra. Para ello debían cortarse en el mes de agosto una primera remesa compuesta de 42 pinos salgareños centenarios y 1900 tablones de la misma especie.⁴⁰¹

Aquellos informes fueron recibidos por el ministro de Segura de la Sierra que en septiembre comunicaba que ya estaban labrados y preparados mil cargos de madera en los aguaderos para su conducción a Sevilla. Como esta pinada era corta respecto a otras conducidas a la capital hispalense, a Rubalcaba le pareció oportuno que al mismo tiempo que navegase se llevasen para la Carraca las 14.000 estacas que estaban listas para transportarse a los aguaderos.⁴⁰²

Poco después de recibir aquella carta, en La Carraca se producía un hecho excepcional que desató las alarmas. Sucedió el 5 de octubre de 1751 a última hora de la tarde cuando la marea provocó la sacudida de la grada donde se estaba construyendo el navío *África* que aun presentaba la imagen de un cetáceo descarnado. Afortunadamente todo quedó en un susto y aquel accidente no produjo ninguna avería o rotura irreversible por lo que las obras siguieron su ritmo.⁴⁰³

A finales de septiembre de 1751 se daban órdenes para el apronto de carretas en los montes de Segura iniciando así los preparativos para la siguiente pinada.⁴⁰⁴ En total se preveían unas 14000 piezas entre estacas, cuarterones, vigas y madres para las que se debían emplear no solo las carretas de particulares sino también las que tenía disponibles la Real Hacienda. Rubalcaba informaba que había mucha madera en los almacenes de Sevilla que aumentarían su número con los 800 cargos que había en disposición de navegar.⁴⁰⁵

400 AGS, Marina, leg. 319: Marqués de la Victoria a Ensenada, Cádiz, 11 de mayo de 1751 y Cristobal Waters al Marqués de la Victoria, La Carraca, 4 a 8 de mayo de 1751 (traducción de la carta de Mullan)

401 AGS, Marina, leg. 319. Carta de Varas a Ensenada. 20 de julio de 1751

402 AGS, Marina, leg. 319: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 11 de septiembre de 1751

403 AGS, Marina, leg. 319: Luis Gómez a Francisco de Varas y Valdés, La Carraca, 5 de octubre de 1751; también una traducción de Cristóbal Watters del 8 de octubre de 1751

404 AGS, Marina, leg. 319: Nuevas a Ensenada, Sevilla, 28 de septiembre de 1751

405 AGS, Marina, leg. 319: A Ensenada, Segura de la Sierra, 2 de octubre de 1751

Cuando todavía no había comenzado la navegación de la pinada, en octubre de 1751 José Gutiérrez de Rubalcaba escribía a Ensenada informando que ya tenía señalados los árboles que debían de formar parte de la pinada del siguiente año. Según su carta la pinada estaría compuesta por 630 madres, 2900 cuartones, 4000 tablones, que todo comprendía 5000 cargos de madera cuyos árboles ya había sangrado antes de su derribo.⁴⁰⁶

Mientras tanto desde Madrid se daban órdenes para avivar los trabajos, aprontar la arboladura, velamen, jarcias, cureñas para los cañones y demás pertrechos del *África*, un navío que no era el único que se estaba construyendo en La Carraca a principios de los años cincuenta del siglo ilustrado pues, mientras se ejecutaban sus obras se habían puesto las quillas de otros dos navíos, cuatro fragatas y una quinta que esperaba a que se edificara la octava grada del arsenal para aumentar así la productividad de la factoría.

Con las maderas de Segura en su estructura y dos años después de haberse iniciado su construcción, el 20 de noviembre de 1752 el *África* fue botado al agua en una operación que duró seis minutos. El navío desplazaba 1606 toneladas, con una eslora de 48,54 metros, 13,30 metros de manga y 6,33 metros de calado⁴⁰⁷. Al día siguiente se le asignó parte de la marinería para así iniciar inmediatamente sus singladuras y escribir algunas páginas de la historia de España.

Meses antes de su botadura, desde los montes de Segura, Rubalcaba emitía una nota de las maderas que se estaban cortando en el término de Cazorla para el departamento de Cádiz que quedarían labradas durante aquel mes de junio iniciándose en julio su conducción a los aguaderos. En la relación se incluían 300 madres de 15 varas y media y veinte pulgadas en cuadro; 120 madres de 8 varas; 70 de 7 varas; 2470 vigas; 2900 cuartones; 4000 tablones de 13 varas de largo.⁴⁰⁸ Finalmente aquella pinada parece que estuvo compuesta por 3000 cargos de los que solo 1200 pertenecían a la Real Negociación.⁴⁰⁹

406 AGS, Marina, leg. 319: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 30 de octubre de 1751

407 AGS, Marina, leg. 324. Marqués de la Victoria a Arriaga. Cádiz, 4 de noviembre de 1754

408 AGS, Marina, leg. 320: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 10 de junio de de 1752

409 AGS, Marina, leg. 320: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 6 de septiembre de 1752

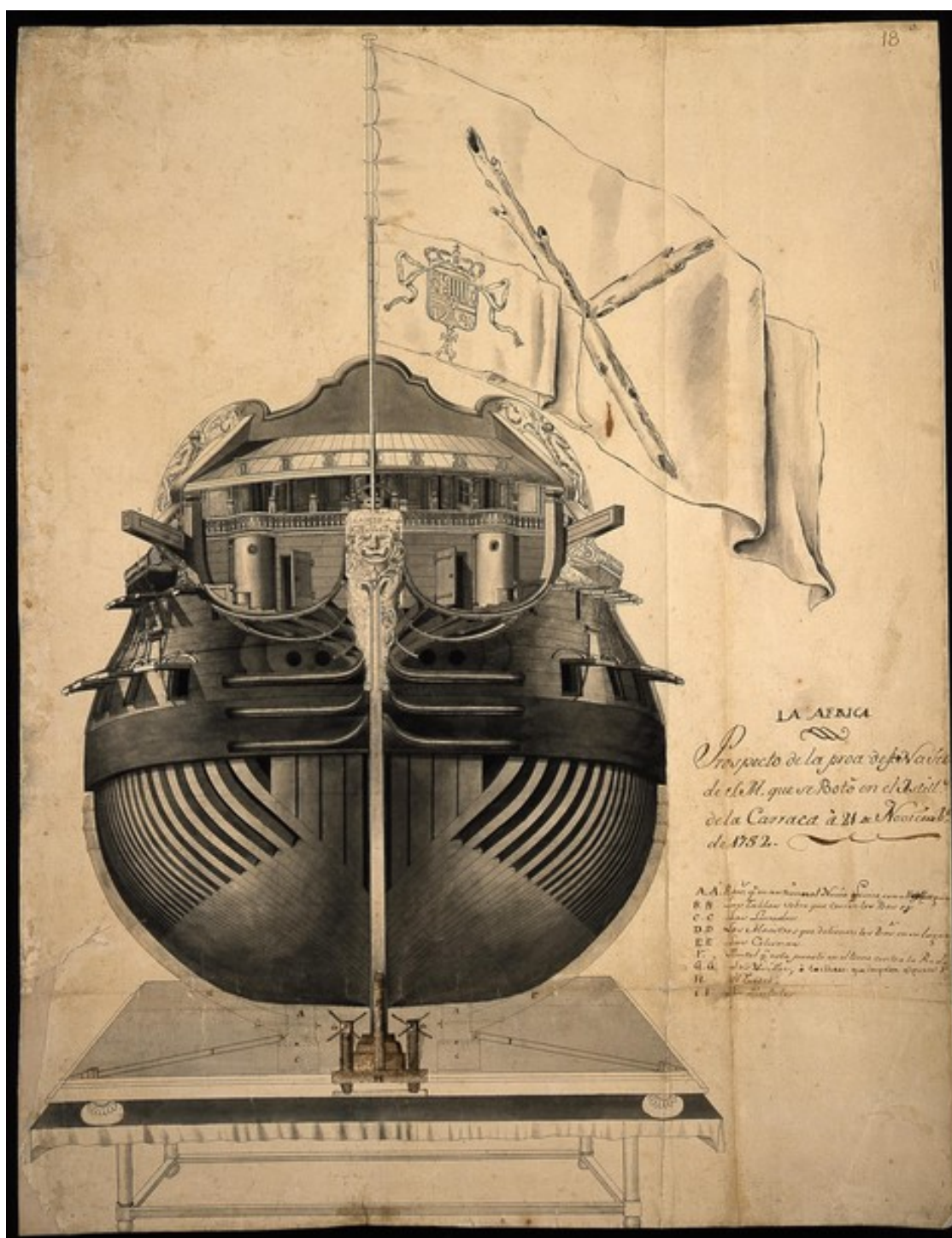


Imagen 16: Navío África visto desde proa. Álbum del Marqués de la Victoria. Museo Naval de Madrid. Botado en 1752 fue el primer navío de línea construido en el arsenal de La Carraca por el irlandés Mateo Mullan según el método traído por Jorge Juan desde Inglaterra. Fue construido con maderas de pino de Segura expresamente solicitadas para su fábrica por el propio Mullan y por el constructor Ciprián Aufrán. Estuvo en servicio hasta 1809.

Así pues, esta nota unida a los anteriores documentos demuestran que en los primeros años de la década de los cincuenta, el arsenal de La Carraca se abasteció sobre todo de las maderas de pino salgareño de los montes de Segura. Un periodo que coincide con la época de mayor actividad constructiva del arsenal del sur en toda su historia.

Cuando las maderas de pino de Segura navegaban por los ríos andaluces, otras permanecían en los caños de la carraca mientras las restantes eran empleadas en la construcción naval que no cesó en el año 1753 puesto que el dos de abril de aquel año fueron botados los paquebotes *Júpiter* y *Mercurio* que salieron armados en conserva del *África* para realizar unas pruebas en el mar en las inmediaciones del Cabo de San Vicente. Poco después y conforme iban terminando los trabajos fueron echadas al mar las fragatas *Venganza*, *Águila*, *Victoria*, *Flecha* y para terminar el año, el 24 de noviembre la *Hermiona*, sin olvidar las carenas del navío San Fernando y el paquebote Marte que también fueron ejecutadas a lo largo del año.⁴¹⁰ A finales del mismo, además, ya se habían iniciado las obras de otras cuatro embarcaciones de igual clase y poco después, ya en 1754 los navíos *Firme* y *Aquiles* cayeron también al agua aunque no con la misma fortuna. Mientras el 22 de junio de ese año el *Aquiles* era botado sin novedad, el 5 de septiembre, cuando todo estaba preparado para lanzar al *Firme* a las aguas de la bahía de Cádiz, el navío se desplazó hasta el mar arrastrando aparejos y puntales, sorprendiendo al propio Mullan y a un puñado de carpinteros a los que les pilló de sorpresa siendo los únicos testigos del suceso pues aún restaba hora y media antes de su botadura.⁴¹¹

A pesar de los contratiempos el ritmo de trabajo fue incesante. Durante 1754 recibieron obras de carena los navíos *África*, *Tigre* y *América* y las fragatas *El Águila* y *Hermiona*. Al año siguiente hicieron lo mismo los navíos *Fernando* y *Aquilión* y la *Venganza* y se botaron al agua las fragatas *Industria*, *Venus*, *Ventura* y *Liebre*, esta última después de varios intentos fallidos para hacerla caer al mar.⁴¹²

A pesar de tanta actividad la industria naval tanto en La Carraca como en el resto de astilleros y arsenales de la Corona iban a recibir un duro golpe. Mientras en Cádiz se reunía la Junta de Construcción para debatir sobre el método inglés de Jorge Juan,⁴¹³

410 AGS, Marina, leg. 322: *Carenas y recorridas año 1753*

411 AGS, Marina, leg. 323: oficio de Juan Gerbaut a Arriaga. La Carraca, 10 de junio de 1755

412 AGS, Marina, leg. 325

413 AGS, Marina, leg. 324: *Expediente sobre la Junta de construcción sobre el nuevo método de Jorge Juan*

en Madrid, Zenón de Somodevilla era destituido del gobierno por una conjura en la que detrás estaban las malas artes de los ingleses, celosos de los éxitos de la política naval española. En la madrugada del 20 de julio de 1754, el alcalde de Corte de Madrid, don Luís de Rozas se presentó en el domicilio del Marqués de la Ensenada comunicándole la exoneración de todos sus empleos y trasladándolo escoltado a Granada. Ricardo Wall, anterior embajador en Londres, irlandés de nacimiento y sucesor de Carvajal en relaciones exteriores, presentó al rey una acusación contra Ensenada quien, presuntamente, había dado instrucciones al virrey de México para que destruyera los establecimientos británicos en aquellas tierras poniendo de este modo en peligro la paz con los ingleses. La noticia de la destitución de Ensenada fue, lógicamente, muy bien recibida en Inglaterra como queda de manifiesto en las palabras del embajador inglés Benjamín Keene quien afirmó que *“(...)los grandes proyectos sobre la marina se han desvanecido. Ya no se construirán más barcos en España.”* Sin embargo resulta muy elocuente el comentario del mismo Keene, quien a pesar de congratularse por la caída del ministro no escatimó en elogios hacia el riojano :

“Su penetración, sus vastos conocimientos, su exactitud y actividad en la dirección de los negocios no tiene límites, y rara vez habrán sido excedidos por nadie. El mismo Fernando VI, hablando de él, se burlaba de algunos de sus sucesores, a quienes causaba indisposiciones el trabajo, diciéndoles que había despedido a un ministro que había cumplido con todos sus deberes sin haberse quejado jamás de un dolor de cabeza.”

La caída de Ensenada en 1754, el fracaso al no lograr la construcción de un dique en La Carraca para carenar en seco y el cuestionamiento del sistema de construcción a la inglesa, representaron la progresiva pérdida de influencia de Jorge Juan en la Armada. Por tal motivo a finales de 1755 el rey ordenó paralizar la construcción de nuevos navíos en La Carraca a excepción de los que ya estaban en la grada. Un hecho que provocó el despido de trabajadores reduciendo notablemente la nómina de individuos de maestranza. La defenestración de Ensenada parecía estar detrás de esta decisión y en adelante todo el esfuerzo del arsenal se volcaría en trabajos de mantenimiento. Pero pese a la caída de un hombre tan lúcido y tan capaz como Ensenada ya no había marcha atrás. Se estaba en disposición de buscar los medios y los hombres para hacer del sueño de la construcción naval española una realidad. Así pues en 1757 se

botaba el navío *España*, se reconocía la fragata *Victoria*, se recorrían los navío *Infante* y *Dragón*, la fragata *Flecha* y jabeque *Liebre*, se proponía la carena de la fragata *Hermiona*, del navío *Castilla* y se le efectuaban obras de carena a los navíos *Soberano*, *Vencedor*, *Héctor*, *Fernando* y la fragata *Venus*.⁴¹⁴ Ese mismo año Ciprián Autrán remitía un estado de la madera de pino coral de Segura que se consideraba podría necesitarse en el arsenal de La Carraca para la carena de los navíos, pañoles de azogue, edificios y para la construcción de un navío para el año 1758. En dicho informe indicaba la que aun quedaba en el arsenal así como 2045 piezas que comprendían las dos notas remitidas por José Gutiérrez de Rubalcaba que habían sido cortadas para la provisión de aquel año y que se encontraban todavía en las Sierras de Segura y a lo largo del río Guadalquivir. El estado detallaba lo siguiente:

- 100 piezas para baos de 22 codos de largo y 20 pulgadas de grueso en cuadro con doce pulgadas de vuelta en una cara.
- 100 piezas para baos de 22 codos de largo y 18 pulgadas en cuadro con la misma vuelta que las anteriores.
- 100 piezas de 20 codos de largo y 16 pulgadas en cuadro con la propia vuelta
- 200 piezas para manos de cintas de popa y proa de a 20 codos de largo hasta 22 y 18 a 20 pulgadas en cuadro con toda la vuelta que pudiere dar de si la madera en una cara.
- 500 piezas de 22 a 25 codos de largo y 20 a 24 pulgadas en cuadro repartidas por igualdad en sus largos y gruesos para madres, cintas y tablonés.
- 400 piezas de 20 a 22 codos de largo y 18 a 20 pulgadas en cuadro para tablazón y caballetes.
- 2000 cuartones de 12 codos de largo y 8 y 9 pulgadas de grueso
- 2000 cuartones de 10 codos de largo y 7 y 8 pulgadas de grueso.

414 AGS, Marina, leg. 327. *Carenas y recorridas 1757*

- 2000 cuartones de 9 codos de largo y 6 y 7 pulgadas de grueso.⁴¹⁵

Aunque José Gutiérrez de Rubalcaba aseguró que en los montes de Segura se podrían cortar maderas de todas las porciones por muchos años a Juan Gerbaut le pareció excesivo el costo de las mismas que ascendían a 988.000 reales de vellón. Por este motivo convenció a Ciprián Autrán para reducir la provisión de maderas al volumen necesario para los trabajos de aquel año puesto que no había que abastecerse de más ya que los montes podían proveer de madera durante los siguientes años sin necesidad de almacenarlas en el arsenal.⁴¹⁶

Al año siguiente, a las ocho de la mañana del 20 de julio de 1758, era botado el *Conquistador*, el último navío de línea en ser construido en el arsenal de La Carraca durante el siglo XVIII que llevó en parte de su estructura las maderas de los montes de Segura. Con 60 cañones, el *Conquistador* había sido diseñado a imagen y semejanza del *Tridente*, botado en Cartagena en 1754, aunque el resultado había sido un navío más hermoso y veloz.

Este mismo año, Mullan, con las maderas que le habían sobrado de construir los navíos, propuso la fábrica de un jabeque. Así, el primero de diciembre de 1758 fue botado al agua un híbrido entre fragata y jabeque, técnicamente denominado chambequín, que recibió el nombre de *Andaluz I*. Un buque muy estilizado que sin embargo sufrió una profunda remodelación en Cartagena tan solo un año después de su botadura y que poco más tarde quedaría varado sobre la Torre de la Mata, muy cerca del arsenal de aquel departamento.⁴¹⁷ Unas obras justificadas, tal vez, por la inexperiencia de Mullan en este tipo de construcciones. Sin embargo ésta no había sido la única incidencia que habían tenido los buques del sistema de construcción inglés propuesto por Jorge Juan y ejecutado por Mateo Mullan en Cádiz, ya que se le habían detectado numerosas averías atribuidas a su escasa fortificación y a los defectos en las uniones y ligazones. Unos defectos que fueron aprovechados como argumento a lo largo de la década de los cincuenta por el constructor Ciprián Autrán

415 AGS, Marina, leg. 327: Juan Gerbaut a Julián de Arriaga, Cádiz, 1 de agosto de 1757. Autrán, 30 de julio de 1757

416 AGS, Marina, leg. 327: Juan Gerbaut a Julián de Arriaga, Cádiz, 3 de octubre de 1757

417 AGMAB, Arsenales, leg. 3759 vol. I: *Carenas y recorridas de jabeques: "Andaluz:" varado junto a la Torre de la Mata: su reconocimiento.* 25 de abril de 1761

quien había quedado relegado, como hemos visto, a la ejecución de obras menores y a las carenas en el arsenal de La Carraca, y que no dudó en criticar abiertamente el método de fabricación “a la inglesa.” En julio de 1758, Poco antes de la botadura del *Andaluz I* el capitán de maestranza volvía a señalar que hacían falta más maderas de Segura, en este caso para el año 1759. Indicaba que se necesitaban unas 1500 piezas de pino de madera de Segura. Piezas para cintas, tablones, tablazón para los navíos y cuarterones para pañoles y edificios del arsenal “(...) de forma que con estas 1500 piezas y las 4605 que contiene el estado y relación de don José Gutiérrez de Rubalcaba se considera había lo suficiente para provisión del entrante año de 59 contando 200 o 300 piezas que podrán remitir también al Ferrol para tablas de aforro”.⁴¹⁸ De esta manera podemos comprobar cómo a finales de la década de los cincuenta la materia prima procedente de los montes de Segura se hizo imprescindible, tanto que incluso desde Ferrol se solicitaron unas piezas que probablemente se emplearon en las carenas de los navíos *Arrogante*, *Soberbio* y *Serio*.⁴¹⁹

Mientras tanto en La Carraca se constataba como los bosques cercanos del Departamento de Cádiz estaban exhaustos y tanto el costo de sus maderas como el sufrimiento de los montes hicieron que se redujera la demanda de materia prima.⁴²⁰ Un hecho que quedaría demostrado después de las visitas que se practicaron a los bosques del Departamento de Cádiz donde se recorrieron los montes de Málaga, Tarifa, San Roque, Algeciras, Los Barrios, Sevilla, Motril y Almería que fueron hallados muy escasos de arbolado útil para el real servicio.⁴²¹ Por esta razón los trabajos prosiguieron empleando las maderas segureñas con el reconocimiento y carena del navío *Fernando* y la recorrida del *Monarca* mientras desde Segura se reservaban los pinos salgareños⁴²² y se hacía una previsión de conducir para el siguiente año unos 10.000 cargos de madera que aun no se habían cortado por no haberlo hecho en la menguante de enero anterior, aunque aun quedaban más de 9.000 en los embarcaderos.⁴²³ En cualquier caso, en el mes de octubre de aquel año en Sevilla

418 AGS, Marina, leg. 328: Autrán, La Carraca, 19 de julio de 1758

419 AGS, Marina, leg. 329: *Carenas y recorridas año 1759*

420 AGS, Marina, leg. 329: Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 21 de septiembre de 1759

421 AGS, Marina, leg. 331: Juan Gerbaut a Julián de Arriaga, Cádiz, 9 de junio de 1761

422 AGS, Marina, leg. 331: Expediente con fechas desde el 19 de febrero al 21 de abril de 1761

423 AGS, Hacienda, leg. 849: Julián Robiou al marqués de Esquilache, Sevilla, 9 de agosto de 1760

esperaban la llegada de la pinada que venía navegando por el Guadalquivir con las maderas del Real Negociado y con otras que iban destinadas a La Carraca.⁴²⁴ Alrededor de 6000 quedarían en Sevilla mientras el resto serían conducidas hasta el arsenal andaluz.⁴²⁵

El 28 de julio de 1761 Ciprián Autrán emitía un informe con el estado de la madera de Pino coral de Segura que se consideraba necesaria para la carena de navíos, pañoles de azogue y obras de arsenal. En el mismo señalaba que con la madera de Segura que se hallaba almacenada en los diques de almacenamiento del arsenal, sería suficiente para atender los trabajos del próximo año de 1762, entre ellos la conclusión del jabeque que se estaba fabricando una de las gradas.⁴²⁶ Se trataba del *Andaluz II*, la última embarcación construida por Mateo Mullan antes de marchar al arsenal de La Habana. A pesar de las consideraciones de Ciprián Autrán, Juan Gerbaut insistió en que en los montes de Segura se hallarían las piezas necesarias para la construcción del chambequín de Mullan.⁴²⁷ Por esta razón se habían practicado inspecciones en los montes de Cazorla por parte de un delineador que había hallado en aquellos parajes maderas suficientes y con las menas y dimensiones ideales para las carenas y para la construcción del citado chambequín.⁴²⁸ Unas maderas que tendrían que esperar al año siguiente para ser conducidas a La Carraca debido a la escasez de agua de los ríos que había reducido considerablemente su caudal haciendo imposible su conducción.⁴²⁹ Por esta razón en 1761 no hubo pinadas por el Guadalquivir, no así en 1762 y 1763, aunque en estos dos años parece que fue el Negociado el que condujo madera por el río hasta Sevilla.⁴³⁰ A este inconveniente había que añadir las dudosas ventas a particulares que a lo largo del Guadalquivir se habían practicado por orden de José Gutiérrez de Rubalcaba, según su testimonio por la “(...) *urgencia de algún particular y de aquellas piezas que no hacían falta en estos arsenales.*”⁴³¹ En

424 AGS, Hacienda, leg. 849: Julián Rubiou, Sevilla, 22 de octubre de 1760

425 AGS, Hacienda, leg. 849: Julián Robiou al marqués de Esquilache, Sevilla, 9 de agosto de 1760

426 AGS, Marina, leg. 331: Ciprián Autrán, La Carraca, 28 de julio de 1761

427 AGS, Marina, leg. 331: Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 2 de octubre de 1761

428 AGS, Marina, leg. 331: Alonso Venero a Juan Gerbaut, Segura de la Sierra, 29 de agosto de 1761

429 AGS, Marina, leg. 331: Juan Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 1 de septiembre de 1761

430 En el año de 1759 fue nombrado Juan Caricia comisario de la navegación de las pinadas con el salario de 500 ducados cada año. Este comisario dirigió tres pinadas: la primera en el año de 1760, unida a la de marina, la segunda en 1762 y la última en 1763 en que llegó enfermo. AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco de Bruna a Esquilache, Sevilla, 22 de febrero de 1764

431 AGS, Marina, leg. 331: Gerbaut y Arriaga, Cádiz, 21 de julio de 1761

cualquier caso en La Carraca, tal y como había indicado el constructor y capitán de maestranza Ciprián Autrán había maderas de Segura suficientes que se emplearon en las carenas, en la construcción del chambequín *Andaluz II* e incluso sobraron para el arsenal de Ferrol a donde se remitió una nueva partida.⁴³²

El agotamiento de los bosques del departamento de Cádiz, los informes solicitando madera, el volumen de las pinadas así como las cifras que hacen referencia las que había almacenadas son algunos de los elementos que demuestran que las maderas de Segura fueron, probablemente en cuanto a pino, las más empleadas junto a las del Báltico en las obras de carenas y construcción naval durante la década de los cincuenta del siglo XVIII en el arsenal de La Carraca. Una floreciente etapa en el arsenal andaluz en la que se construyeron cinco navíos, nueve fragatas, dos paquebotes y dos jabeques. El llamado sistema inglés había permitido la fabricación en serie de buques iguales en un tiempo récord, optimizando recursos, ahorrando en maderas y readaptando los astilleros para una mayor producción. A pesar de las discrepancias entre los técnicos del arsenal, el equipo formado por Juan José Navarro, Marqués de la Victoria, como director de General de la Armada; Juan Gerbaut, como intendente de Cádiz; Jorge Juan, capitán de Guardia Marinas e ideólogo del nuevo sistema de construcción naval; Ciprián Autrán, capitán de maestranza y el constructor Mateo Mullan lideraron la etapa de mayor prosperidad del arsenal de La Carraca donde las maderas de Segura estuvieron presentes, contribuyendo a una época dorada de la construcción naval española, engrandeciendo a la Marina de la Ilustración y en ningún caso haciéndolo de manera testimonial, como se ha llegado a afirmar. Y todo ello sin que el arsenal estuviese aún terminado, careciendo además de las infraestructuras necesarias.

432 AGS, Marina, leg. 331: Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 11 de septiembre de 1761

CUADRO N° 4 Relación de embarcaciones construidas por Mateo Mullan mediante el método “inglés” con presencia de maderas de Segura en el arsenal de La Carraca o para las que se pidieron maderas de Segura. (Fuente: elaboración propia a partir de los datos cruzados de número de piezas, pinadas, número de piezas almacenadas y obras de carena, recorridas y otros trabajos de reparación o habilitación)

CLASE	NOMBRE	AÑO DE BOTADURA	CAÑONES
Navío	África	1752	74
Paquebote	Júpiter	1753	18
Paquebote	Mercurio	1753	18
Fragata	Venganza	1753	20
Fragata	El Águila	1753	24
Fragata	Victoria	1753	24
Fragata	Flecha	1753	24
Fragata	Hermiona	1753	24
Navío	Firme	1754	74
Navío	Aquiles	1754	74
Fragata	Industria	1755	26
Fragata	Liebre	1755	26
Fragata	Venus	1755	26
Fragata	Ventura	1755	26
Navío	España	1757	62
Navío	Conquistador	1757	58
Jabeque	Andaluz I	1759	20
Jabeque	Andaluz II	1762	20

CUADRO N° 5. Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas con las maderas de Segura, entre otras, durante el periodo 1753 y 1762. (Fuente: elaboración propia a partir de los datos cruzados de número de piezas, pinadas, número de piezas almacenadas y obras de carena, recorridas y otros trabajos de reparación o habilitación)

CLASE	NOMBRE	OBRAS	ARSENAL	AÑO	Fuente
Navío	Fernando	carenas	La Carraca	1753	AGS, Marina, leg. 322
Paquebote	Marte	carenas	La Carraca	1753	AGS, Marina, leg. 322
Navío	África	carenas	La Carraca	1753	AGS, Marina, leg. 323
Navío	Tigre	carenas	La Carraca	1753	AGS, Marina, leg. 323
Navío	América	carenas	La Carraca	1754	AGS, Marina, leg. 323
Fragata	El Águila	carenas	La Carraca	1754	AGS, Marina, leg. 323
Fragata	Hermiona	carenas	La Carraca	1754	AGS, Marina, leg. 323
Fragata	El Águila	carenas	La Carraca	1754	AGS, Marina, leg. 323
Navío	Fernando	carenas	La Carraca	1755	AGS, Marina, leg. 324
Navío	Aquilión	carenas	La Carraca	1755	AGS, Marina, leg. 324
Fragata	Venganza	carenas	La Carraca	1755	AGS, Marina, leg. 324
Navío	Reina	carenas	La Carraca	1756	AGS, Marina, leg. 326
Navío	Firme	carenas	La Carraca	1756	AGS, Marina, leg. 326
Navío	Aquiles	carenas	La Carraca	1756	AGS, Marina, leg. 326
Fragata	Industria	carenas	La Carraca	1756	AGS, Marina, leg. 326
Fragata	Ventura	carenas	La Carraca	1756	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Fragata	Venganza	obras	La Carraca	1756	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	África	carenas	La Carraca	1756	AGS, Marina, leg. 326
Navío	Infante	recorridas	La Carraca	1757	AGS, Marina, leg. 327
Navío	Dragón	recorridas	La Carraca	1757	AGS, Marina, leg. 327
Fragata	Flecha	recorridas	La Carraca	1757	AGS, Marina, leg. 327
Fragata	Liebre	recorridas	La Carraca	1757	AGS, Marina, leg. 327
Fragata	Venus	carenas	La Carraca	1757	AGS, Marina, leg. 327
Navío	Soberano	carenas	La Carraca	1757	AGS, Marina, leg. 327
Navío	Vencedor	carenas	La Carraca	1757	AGS, Marina, leg. 327
Navío	Héctor	carenas	La Carraca	1757	AGS, Marina, leg. 327
Fragata	Victoria	obras	La Carraca	1757	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760

Fragata	Bizarra	obras	La Carraca	1757	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Fragata	Hermiona	carenas	La Carraca	1757	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Fragata	Venus	habilitación	La Carraca	1758	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	Arrogante	carenas	Ferrol	1759	AGS, Marina, leg. 329
Navío	Soberbio	carenas	Ferrol	1759	AGS, Marina, leg. 329
Navío	Serio	carenas	Ferrol	1759	AGS, Marina, leg. 329
Navío	Jasón	reparación vía de agua	La Carraca	1760	AGS, Marina, leg. 330
Navío	Conquistador	carenas	La Carraca	1760	AGS, Marina, leg. 330
Navío	Aquiles	carenas	La Carraca	1760	AGS, Marina, leg. 330
Navío	Héctor	carenas	La Carraca	1760	AGS, Marina, leg. 330
Navío	Vencedor	carenas	La Carraca	1760	AGS, Marina, leg. 330
Navío	Fénix	recorridas	La Carraca	1760	AGS, Marina, leg. 330
Navío	África	recorridas	La Carraca	1760	AGS, Marina, leg. 330
Fragata	Venganza	recorridas	La Carraca	1760	AGS, Marina, leg. 330
Fragata	Jasón	reparar vía de agua	La Carraca	1760	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	Rayo	habilitación	La Carraca	1761	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	Princesa	habilitación	La Carraca	1761	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	Tridente	habilitación	La Carraca	1761	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	San Felipe	habilitación	La Carraca	1761	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	Glorioso	habilitación	La Carraca	1761	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Fragata	Venus	obras	La Carraca	1761	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Fragata	Industria	obras	La Carraca	1761	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Fragata	Venus	carenas	La Carraca	1762	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760

CUADRO N° 6. Regiones de origen y provisión de maderas en el Arsenal de La Carraca durante el periodo 1750-1762. Fuente: elaboración propia a partir de AGS, Arsenales, leg. 322, 323, 324, 326, 327, 329, 330, 3759 y 3760, Merino Navarro y Quintero González.

Año/ Provincia Marítima	Navarra y Vizcaya (roble)	Castilla, Burgos y Santander (roble y pino)	Asturias y Galicia (roble)	Andalucía (pino, quejigo)	Segura de la Sierra (pino)	Cuenca, Murcia y Valencia (pino)	Italia y Rumanía (roble y pino)	Cataluña y Aragón (roble y pino)	Del Norte pino y arboladuras	Indias Cedro, caoba y guayacán
1750		X		X	X				X	
1751		X			X				X	
1752		X		X	X				X	
1753	X	X			X				X	
1754	X	X			X				X	
1755					X				X	
1756									X	
1757				X	X				X	
1758				X	X			X	X	
1759									X	
1760								X	X	
1761				X	X				X	
1762				X	X				X	

9.- LA TERCERA ETAPA DE EXPLOTACIÓN FORESTAL (1763-1788) LAS MADERAS DE SEGURA EN LA POLÍTICA NAVAL DE CARLOS III

9.1.- El ministerio de Alonso Venero (1762-1771)

José Gutiérrez de Rubalcaba fue sucedido en el cargo de ministro de Marina de Segura por Alonso Venero que tuvo que afrontar una situación verdaderamente pavorosa ante los incendios, las talas ilegales y en definitiva la deslealtad de las justicias y vecinos de unos montes de Segura cada vez más difíciles de gobernar. En primer lugar, nada más tomar posesión de su puesto tuvo que enfrentarse al concejo de Bogarra que nuevamente insistió en su deseo de abandonar la jurisdicción de Marina argumentando como motivo la ausencia de arbolado útil para el servicio de arsenales. La respuesta, sin embargo, no fue otra que la de confirmar que la villa de Bugarra seguiría perteneciendo a la jurisdicción de Segura y en sus montes se les aplicaría de manera enérgica la Real Ordenanza para así evitar los continuos desórdenes y el incumplimiento de las normas relativas al cuidado y conservación de los bosques de su término.⁴³³ Unos desórdenes que se repetían en la villa de Ayna que justificaba su desobediencia por la misma razón que sus vecinos de Bogarra, esgrimiendo en esta ocasión que en su término no hallaban árboles útiles para el servicio de arsenales y Marina.⁴³⁴ Las quejas llegaron hasta el Supremo Consejo de Castilla donde el escribano Antonio Juan Navarro, en nombre del concejo de Ayna expuso “(...) *que solo hay malezas y pinachos que enteramente las inutilizaban* (las maderas) (...) *por todo ello suplican la real licencia y facultad necesaria para que sin incurrir en pena alguna pudiesen desmontar, cultivar y sembrar las tierras propias que poseían en los referidos términos (...)*”. Inesperadamente el Consejo de Castilla les dio la razón y les concedió la licencia que pedían.⁴³⁵ No obstante, aquella decisión tendría consecuencias de largo recorrido. Para empezar y como respuesta, Alonso Venero demostró que desde 1749 se venían produciendo incendios en los que habían ardidido

433 AGS, Marina, leg. 562: Venero a Juan Domingo Medina, Segura de la Sierra, 24 de abril de 1762

434 AGS, Hacienda, leg. 849: Copia de Alonso Venero de la carta escrita por el ministro de marina interino Manuel Ximénez Carmona, Orcera, 12 de diciembre de 1762

435 AGS, Hacienda, leg. 849: Antonio Juan Navarro, Ayna, 7 de julio de 1764; otra de Juan de Ortega Nevado, Ayna, 13 de julio de 1764

miles de pinos. El ministro señaló los parajes afectados así como el número de pinos quemados asegurando que habían sucumbido pasto de las llamas junto a otros que ya estaban aserrados y que tenían como destino inicial Cartagena.

Sobre aquellos montes, en 1755 se practicó una visita por parte de José Maltés que hizo un reconocimiento para buscar curvas para la construcción del navío *Velasco*. Sin embargo Maltés comprobó con espanto que los pinares habían sido destruidos y “*que solo existía una umbría que por inaccesible para el arado no había sido talada*”. A pesar de todo Maltés aseguró que aquellos montes serían útiles en un futuro para el servicio de arsenales pero ponía como condición que si no se conservaban los árboles jóvenes nunca podría haber arbolado útil.⁴³⁶ Las justicias de Ayna, por el contrario, negaron los hechos señalando que en ningún caso se practicaron talas ni fuegos, al menos durante el periodo 1752-1762. En cualquier caso y a pesar del cruce de declaraciones, el ministro de Segura ordenó el cese de las licencias para rozas y prohibió taxativamente que se permitiera sembrar y talar en los lugares quemados para así evitar que los causantes de tales desmanes albergaran esperanzas de convertir aquellos parajes en pastos o tierras de labor.⁴³⁷

Ya hacía tiempo que la Marina había reaccionado contra aquellos atentados pues en la década de los cuarenta el intendente de Cartagena Alejo Gutiérrez de Rubalcaba y el capitán de fragata Juan Valdés protestaron por tan polémica manera de actuar por parte de los naturales del lugar. Sus informes y propuestas produjeron la providencia de prohibir a los carreteros la libertad de cortar maderas a su arbitrio, y a los ganaderos y labradores la de pastar sus ganados y sembrar en los terrenos incendiados, al menos hasta que hubiesen pasado siete años después de haber acaecido tales excesos, en cuyo tiempo ya podían los montes empezar a regenerarse.⁴³⁸ Estas limitaciones se sumaban al hecho de que cada vez que las autoridades de Marina ponían sus ojos sobre una zona, acotaban el terreno con la intención de impedir el paso del ganado para así evitar que comiesen los brotes de los árboles recién plantados. Un hecho que no comprendían los naturales del lugar, aunque también hay que señalar que se habían acotado espacios exclusivos para el

436 AGS, Marina, leg. 849: Alonso Venero a Francisco de Bruna y Ahumada, Segura de la Sierra, 18 de agosto de 1764

437 AGS, Hacienda, leg. 849: Venero a Bruna, Segura de la Sierra, 17 de agosto de 1765. Otra de Bruna a Esquilache, Sevilla, 29 de septiembre de 1765

438 FERNÁNDEZ DE NAVARETE, M. *ob. cit.* p. 89

pasto de los bueyes de las carreterías como ocurrió en 1751 cuando se dieron órdenes para “(...) *que los ganados no entren en los sitios señalados para que pasten los bueyes que deben conducir en carretas las porciones de pinos que se hallan sangrados en el término de Cazorra para labrarlos y navegarlos a La Carraca.*”⁴³⁹

En 1764 el ministro de Marina de Segura Alonso Venero comenzó a entrevistar a una serie de hacheros naturales de la sierra y conocedores del monte, con el objeto de buscar los lugares donde se podían hallar grandes ejemplares de *pinus nigra* con el propósito añadido de extender su distribución en aquella jurisdicción.⁴⁴⁰ Poco después quedaron reservados los parajes de La Fresnedilla, Calarejos y Hoya Guardia donde los hacheros del Real Negociado podían cortar pinos negrales, blancos y carrascos, observando la precaución de no cortar ejemplares que pudieran emplearse para la construcción naval.⁴⁴¹ Sin embargo parece que la condición impuesta por Venero no fue cumplida por el Real Negociado puesto que el ministro de Marina de Segura envió quejas al Secretario de Marina Julián de Arriaga señalando que el Negociado cortaba árboles de distintos tamaños, útiles para el Real Servicio mientras que otras maderas quedaban en el monte de manera inservible. Consecuentemente desde la corte se dictó una resolución de 28 de mayo de 1764 resolviendo que el Real Negociado podía cortar árboles de todos los lugares pero siempre que fueran inferiores a diez varas de alto y no se tratase pinos salgareños que serían empleados solo y exclusivamente por la Marina.⁴⁴²

Alonso Venero tuvo que enfrentarse también a las irregularidades que se estaban produciendo en la venta de maderas, en este caso por parte de la Iglesia. A parecer ocurrió en Jaén a donde se habían conducido maderas para ser vendidas a particulares cuando éstas debían haberse empleado en la Colegial de Baeza.⁴⁴³ El cabildo catedralicio de aquella ciudad había pedido 2372 madres y 30 tablas, para las obras de su capilla mayor llegando a solicitar que se les dejara cortar en los montes de Cazorra aun en el caso de que parte de esta madera estuviera marcada para el Real Servicio de arsenales, esgrimiendo como motivo la escasez de medios de la Iglesia, solicitando además que se les permitiese navegar con esta madera hasta el Puente del

439 AGS, Marina, leg. 319: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 17 de diciembre de 1751

440 AGS Marina, leg. 563: Francisco Javier Román, Orcera, 4 y 10 de julio de 1764

441 AGS, Marina, leg. 563: Alonso Venero a don Juan Pichardo, Orcera, 27 de julio de 1764

442 AGS, Marina, leg. 563: Venero a Arriaga, Segura de la Sierra, 28 de julio de 1764

443 AGS, Marina, leg. 563: Francisco Javier Román, Orcera, 4 de julio de 1764

Obispo.⁴⁴⁴ Venero descubrió que en tiempos del ministerio de Rubalcaba se había otorgado licencia para cortar maderas con destino a la catedral de Baeza pero el obispado de aquella localidad empezó a especular con parte de la madera en ventas particulares a la ciudad de Jaén y lo restante quedó abandonado y desperdiciado en el monte. Con este precedente Venero no dudó en señalar que la Iglesia debía de hacer lo mismo que todo particular: solicitar las maderas al Real Negociado. El caso se alargó hasta 1768 cuando Venero, finalmente, no tuvo más remedio que otorgar la licencia al cabildo catedralicio.⁴⁴⁵ Curiosamente al año siguiente Don José de Lamas, Canónigo de la Colegial de Baeza solicitó permiso para vender parte de la madera que tenía cortada para la iglesia,⁴⁴⁶ un hecho que demostraba que la especulación con las maderas de Segura no era un episodio esporádico.

9.2. La visita de Francisco de Bruna

El principal problema que tuvo que afrontar Alonso Venero durante su ministerio fue la oleada de incendios forestales que sacudieron a los montes de Segura. De todos, los más espectaculares se declararon el 2 y el 17 de agosto de 1763 en el término de la villa de Beas que llegaron a extenderse hasta el de Segura de la Sierra. Las consecuencias de uno de ellos fueron verdaderamente devastadoras tal y como señalaba el informe pues *“(...) trascendiendo el uno hasta bien dentro del término de Segura produjeron ambos además de los lastimosos efectos de arruinar los pastos y mieses por todo el espacio que corrieron los fuegos el doloroso estrago de haber perecido en ellos sesenta y ocho mil y más árboles, quedando los cincuenta y un mil y seiscientos enteramente consumidos e inutilizados los diez y seis mil cuatrocientos.”*

Esta brutal actitud era la respuesta de un pueblo desesperado e ignorante que veía a los bosques como el enemigo a combatir; como el impedimento a un progreso inmediato al no poder transformar aquellos paisajes frondosos en pastos y tierras de labor que les permitiera la subsistencia, causando, no obstante, un terrible atentado ecológico contra su medio de vida. Tras la investigación se hallaron a los culpables del desastre. Dos vecinos de Beas de Segura a quienes se les condenó a trabajos

444 AGS, Marina, leg. 563: Venero a Arriaga, 2 de marzo de 1765

445 AGS, Marina, leg. 565: sin firmar, 31 de octubre de 1768

446 AGS, Marina, leg. 567: sin firmar, diciembre de 1769

forzados en los arsenales del rey. Uno de ellos, Miguel Burguillo, de tan solo 16 años fue sorprendido en el intento de colgarse del cuello.⁴⁴⁷

Aquel incendio no fue el único fuego que se provocó en el año 1763 ya que otros parajes como Arroyomagullo y Peñalcón, fueron el escenario en el que encinas, álamos y pinos rodenos y carrascos, se consumieron pasto de las llamas aunque con mejor fortuna para los pinares salgareños que pudieron salvarse del infierno. Algunos de los causantes de tales fuegos fueron también identificados, siendo condenados a arsenales, presidios en África y destierro. Otros quedaron sentenciados en rebeldía.

Había estallado la rebelión adaptando la siniestra forma de incendio. Para estudiar las causas de aquel desastre, una orden de 26 de febrero de 1764 ordenó a Francisco de Bruna, abogado, escritor ilustrado, coleccionista, oidor de Sevilla y a la postre superintendente del Real Negociado de Maderas de Segura, practicar una visita a aquellos montes.⁴⁴⁸

447 AGS, Marina, leg. 562: Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 6 de diciembre de 1763; otra de Arriaga al marqués de Someruelos, Buen Retiro, 12 de diciembre de 1763

448 Francisco de Bruna y Ahumada nació en Granada el 31 de julio de 1719 siendo el mayor de cuatro hermanos, hijo de María Ahumada y Villalón y de Andrés López de Bruna, que llegó a ser consejero de Castilla, antes oidor de la Real Audiencia de Granada y miembro de la Real Chancillería de esa misma ciudad, entre otras altas magistraturas. Por esta razón, gracias al prestigio de su padre, en 1736 Francisco de Bruna obtuvo el hábito de la Orden de Calatrava. Después de cursar estudios de Filosofía y Gramática en su ciudad natal, Francisco de Bruna siguió la carrera paterna estudiando leyes y cánones en el Colegio-Universidad de Santa María de Jesús de Sevilla donde se graduó para poco después, en 1738, doctorarse en la misma materia por la Universidad de Sevilla. Contrajo matrimonio ya con edad, pasados los cuarenta, con doña Mariana Villalón Salcedo, convirtiéndose en marqués consorte de Chinchilla. En 1751 obtuvo un cargo relevante para el funcionamiento de Sevilla, el de juez subdelegado de las maderas de Segura de la Sierra, controlando así toda la madera que llegaba a la ciudad procedente de los montes de aquella jurisdicción.

En 1765, a la edad de cuarenta años, con el apoyo del duque de Alba, se convirtió en Teniente de Alcaide de los Reales Alcázares de Sevilla, Palacio del Lomo del Grullo y demás cuantiosas posesiones de aquella alcaidía, tomando posesión del cargo en octubre del mismo año. El Alcázar significaba en la vida de la ciudad un elemento ejecutor independiente, ligado a la persona y voluntad del rey, por encima de todas las jurisdicciones ordinarias. Por esta razón, cuando Bruna obtuvo el cargo de Teniente Alcaide de esta residencia, le facilitó el acceso a otras altas dignidades en la ciudad que le acrecentaron su poder local. En Sevilla desarrolló así una intensa y fructífera actividad en el entramado institucional de la capital andaluza, adquiriendo gran peso con múltiples cargos como el de Administrador de las Annatas, Fiscalizador de algunos diezmos reales, Juez de las Almonas del Jabón, Protector de las Real Compañía de Fábricas y Comercios de San Fernando y Oidor decano de la Real Audiencia de Sevilla. Poco antes de morir, el rey le concedió la máxima merced civil del momento como era la de Consejero de Estado. Así pues, todas estas dignidades contribuyeron a ampliar el radio de sus actividades e influencias, así como también a engrosar pingües emolumentos. Como burócrata fue activo y metódico, virtudes que le granjearon el aprecio de la Corte donde sus ministros le consultaban sobre los más variados asuntos y desde donde se le ofrecieron altos puestos administrativos que rechazó constantemente excusándose en el clima de la capital de España el cual, según su testimonio, *le produce siempre un dolor cólico*. Por esta razón permaneció en Sevilla ejerciendo sus cargos y su gran afición al coleccionismo arqueológico, pictórico, bibliófilo y numismático, siendo estimada tan solo esta última colección en 300.000 reales a fecha de su muerte.

¿Fue Bruna un ilustrado? Lógicamente Bruna, por sus vocaciones, por sus conocimientos de las más variadas disciplinas, hubo de caer en el grupo de los ilustrados y su asistencia a las tertulias de Olavide es manifiesta y comprobada. Sin embargo sus actuaciones prácticas se alejan del grupo innovador a pesar de que en Sevilla fue amigo de Gaspar Melchor de Jovellanos y de eruditos locales que cultivaron su misma afición por los libros

El objetivo de la misión de Francisco de Bruna era hallar las causas que habían provocado los continuos incendios que se venían sucediendo desde el año anterior y que estaban asolando los bosques.⁴⁴⁹ Bruna partió en marzo de 1763 dejando en su puesto de la superintendencia de la Negociación de Sevilla a Antonio Matías Meléndez.⁴⁵⁰ A mediados de abril Bruna ya se encontraba en Segura de la Sierra después de un fatigoso viaje en el que había podido descubrir la pinada de aquel año navegando con palos de gran tamaño. Al llegar a Orcera el trayecto se hizo aun más

antiguos, como el Conde del Águila, Miguel de Espinosa y Tello de Guzmán. Sin embargo, a pesar del ambiente culto en el que se rodeo, Bruna empezó su gusto bibliófilo por los libros heredados de su padre, llegando a reunir a lo largo de su vida unos 3500 volúmenes de notable calidad. No obstante su pasión por los manuscritos e impresos no se limitaba al mero aspecto intelectual sino que los libros llegaban más allá, siendo un reclamo de la alta sociedad, de ahí su pronta pertenencia, nada más ser designado Teniente de Alcaide de los Reales Alcázares, a la Real Academia Sevillana de Buenas Letras, institución a la que protegió febrilmente y a la que pertenecieron también Agustín Montijano y Luyando, Vicente de los Ríos, Antonio de Capmany y Montpalau, Vicente García de la Huerta o Pedro Rodríguez de Campomanes. Bruna fue un gran benefactor de esta institución a la que llegó a ceder un local en los mismos Reales Alcázares en su calidad de Teniente de Alcaide. Gracias a sus gestiones, además, consiguió de Carlos III en 1771 una pensión anual de 2000 reales para su funcionamiento.

La larga presencia de Bruna durante más de cuarenta años en la Alcaldía de lo Alcázares sevillanos se caracterizó por una primera etapa de grandes obras de consolidación y reforma del inmueble, provocadas principalmente por los catastróficos efectos del terremoto del año 1755. Tras las obras de consolidación del edificio concibió su residencia del Alcázar al modo de un gran Príncipe del Renacimiento. Aparte de las esculturas de mármol que logró rescatar de las ruinas de Itálica y de otros yacimientos arqueológicos de Andalucía, en su residencia privada instaló un pequeño museo de historia natural y una valiosa colección de pinturas, monedas antiguas, porcelana china, esmaltes y camafeos, además de una selecta biblioteca de impresos y manuscritos. Sobre las colecciones de Bruna y su entusiasmo en torno a los objetos de la Antigüedad, el viajero Antonio Ponz se hizo eco en la Carta IX de su *Viaje de España*, donde señaló que el Teniente Alcaide (...) *ha sido y es muy celoso de estos monumentos de la Antigüedad y de las artes, de los cuales tiene recogidos muchos en su casa, encontrándose buen número de bustos antiguos, pedestales y lápidas con inscripciones romanas, algunas árabes, y buena porción de medallas de todas clases, camafeos y otras piedras, librería apreciable, con gabinete de Historia Natural, competente colección de pinturas y de dibujos originales de los más célebres profesores que han florecido en Sevilla.* Las colecciones que atesoró Francisco de Bruna en los Reales Alcázares no dejaron de aumentar a lo largo del siglo tal y como volvió a reflejar el propio Antonio Ponz, cuando regresó a dicha residencia años después señalando en esta ocasión (...) *El copioso gabinete de medallas piezas grabadas, armas, instrumentos antiguos y otras mil curiosidades, que posee dicho Caballero, ha tomado notable aumento desde la otra vez que lo ví, y todo prueba su fino gusto e inteligencia en estas materias.* Según el inventario que dejó escrito el veedor Don Fernando Miguel de Hurtado, entre los bienes de Bruna figuraba *La Adoración de los reyes magos* de Velázquez, que hoy día se halla en el Museo del Prado. Este lienzo, originario de la iglesia jesuítica de San Luis, fue visto en la casa de Bruna por el viajero inglés Richard Twiss en 1775. Esta obra de arte refleja la oportunidad que no desaprovechó Bruna al adquirir una parte de los bienes confiscados a la Compañía de Jesús a raíz de su expulsión en 1767. Junto a esta joya de la pintura Bruna dejó a su muerte una colección de 57 minerales raros, cuyo valor se estimó en 5.480 reales; otra de 123 camafeos, que fueron valorados en 28.457 reales, y un monetario de unas diez mil monedas y medallas, que fueron tasadas en 294.997 reales de vellón por el presbítero Domingo Martínez Alonso y el abogado Francisco Javier Delgado. Su afición a las Bellas Artes no solo se limitó al disfrute privado de sus colecciones sino que también amparó la Escuela de las Tres Nobles Artes, la protección de la Sociedad Patriótica, futura Sociedad Económica, fundada en 1775, o la Real Academia Sevillana de Buenas Letras, de la que Bruna fue académico desde 1765. Pero sin duda fue su biblioteca, estimada en unos 3500 volúmenes entre libros y manuscritos el más cuantioso legado intelectual de Francisco de Bruna. Unos libros que, tras la muerte de nuestro protagonista, marcharon a Madrid para integrar la colección de la Biblioteca Real y que hoy buena parte de aquellos manuscritos, incunables e impresos se hallan en la Biblioteca Nacional. En cuanto a su personalidad, las referencias novelísticas, e incluso algunas páginas de cronistas contemporáneos describen a don Francisco de Bruna como un personaje antipático

difícil pues tardó nada menos que tres jornadas a caballo en alcanzar la villa de Segura de la Sierra, distante tan solo un par de kilómetros. Este hecho, junto con la opinión negativa sobre sus vecinos, provocaría que años después Bruna justificara el traslado de todo el aparato administrativo desde Segura de la Sierra al arrabal de Orcera,⁴⁵¹ a pesar de las insistentes demandas de la primera población que durante años solicitó que el ministerio de Marina y la subdelegación regresaran a las cumbres donde se asentaba la villa de Segura.⁴⁵²

Con el propósito de elaborar un informe e incluso de componer un mapa con los ríos y caminos de la sierra, Bruna comunicó al ministro Leopoldo de Esquilache que tenía previsto concluir su misión para el día 28 de aquel mes para después trasladarse a Aranjuez.⁴⁵³ El marqués de Esquilache le respondió:

*“Quedo enterado de cuanto VS expresa en su carta del 14 de este mes con motivo del reconocimiento que está practicando de la montaña de Segura y espero que VS se entere bien de todos sus montes, carriles que pueden habilitarse para sacar y conducir sus maderas y Ríos que salen de las sierras y sus corrientes para que las providencias que se tomen en beneficio del Negociado de Maderas sean con cabal conocimiento de cuanto conviene ejecutar (...).”*⁴⁵⁴

Durante 21 días Bruna estudió todos los aspectos forestales, geográficos, administrativos, jurídicos y sociales de aquellas sierras. Desde el arrabal de Orcera, sede del Tribunal de Justicia de Marina, envió un exhaustivo informe al marqués de Esquilache donde ponía en su conocimiento las diferencias entre el Negociado de Maderas y la Marina, los problemas de la población y su actitud con las autoridades y proponía algunas soluciones para acabar con aquella insostenible rebelión que estaba

al que señalan como engolado, altanero y presuntuoso, con una influencia y poder tan desbordante que llegó a ser motejado en Sevilla como “El Señor del Gran Poder.” En cualquier caso, independientemente de su carácter o de su más o menos estrecha vinculación con la Ilustración, definitivamente y tal y como afirmó Francisco Aguilar Piñal, estamos ante el personaje más influyente de la vida social de Sevilla en la segunda mitad del siglo XVIII.

Sobre la figura de Francisco de Bruna ver ROMERO Y MURUBE, J, *Francisco de Bruna y Ahumada*. Sevilla: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos técnicos de Sevilla, 1997. Reedición facsímil; PONZ, A, *Viaje de España...* Tomo XVII, Madrid: Imprenta Ibarra, 1792 p. 226; LÓPEZ-VIDRIERO, M.L. *Los libros de Francisco de Bruna en el Palacio del Rey*. Prólogo de Francisco Aguilar Piñal Sevilla: Patrimonio Nacional-Fundación El Monte

449 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco de Bruna a Esquilache, Sevilla, 1 de Febrero de 1764

450 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Esquilache, Sevilla, 14 de marzo de 1764

451 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Antonio Valdés, Sevilla, 27 de agosto de 1785

452 AGS, Hacienda, leg. 850: Valdés a Pedro Lerena, San Ildefonso, 13 de septiembre de 1785

453 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco de Bruna a Esquilache, Orcera, 14 de abril de 1764

454 AGS, Hacienda, leg. 849: Esquilache a Bruna, Madrid, 21 de abril de 1764

encolerizando a la Marina y a la Secretaría de Hacienda.

La rebelión se había extendido por aquellos montes adoptando la forma de los motines de subsistencia del Antiguo Régimen que frecuentemente estallaban contra las autoridades a causa de la subida de los precios o de las malas cosechas. En esta ocasión a la carestía se añadía, además, la pérdida de un recurso como era el de la madera del que no podían disponer y que además les suponía un obstáculo para su desarrollo agropecuario.

Tras la visita y el informe de Francisco de Bruna, por el cual cobró 12.000 reales de vellón,⁴⁵⁵ el 28 de mayo de 1764, el marqués de Esquilache, desde Aranjuez, dictó las providencias oportunas que debían de tomarse para cortar los desórdenes que hasta aquel momento se habían tolerado, asegurar una abundante provisión de maderas para los astilleros y sacar las que necesitara la Negociación de Sevilla para abastecer los pueblos de Andalucía. Aquellas medidas incluían el fomento de las carreterías en el lugar y el servicio de guardería mientras sugería seguir imponiendo mano dura para el cumplimiento de las Ordenanzas, privando en todo momento a las justicias locales de la administración de los montes y castigando a los culpables de fuegos o talas incontroladas con mayor severidad.⁴⁵⁶ Igualmente las instrucciones ponían orden entre las dos administraciones que explotaban los montes de Segura estableciendo la norma que imponía al Real Negociado el permiso de cortar árboles de todos los lugares siempre que fueran inferiores a diez varas de alto y no se tratase de pinos salgareños que serían exclusivos para la Marina.⁴⁵⁷ Algo más conciliador se mostró el Secretario de Estado de Marina e Indias, Julián de Arriaga, quien al recibir una representación de los vecinos de Alcaraz, ante las extorsiones del ministro de Marina de Segura, no dudó en instar a Alonso Venero a que compatibilizara la urgencia del servicio de Marina con la vida cotidiana y las actividades de los lugareños sin causar daños a terceros.⁴⁵⁸

455 AGS, Hacienda, leg. 849: Esquilache a Francisco de Bruna, Aranjuez, 20 de mayo de 1764

456 AGS, Marina, leg. 576: orden de 28 de mayo de 1764 comunicada por el excmo. Señor Marqués de Squilace a Don Francisco de Bruna. También se hace referencia a estas instrucciones en AGS, Marina, leg. 563: Esquilache a Gerbaut y a Juan Domingo Medina, Madrid, 15 de junio de 1764

457 AGS Marina, leg. 563: El Marqués de Esquilache a Arriaga, Aranjuez 28 de mayo de 1764

458 AGS, Marina, leg. 334: Arraiga a Venero, Aranjuez, 9 de junio de 1764

9.3. La pinada de 1764 y la alternancia en las cortas y conducciones

Una de las conclusiones a las que llegó Bruna en su informe tenía estrecha relación con la pinada que había descubierto en su camino y los problemas que sucedieron en la misma. Para comprenderlos debemos remontarnos al año anterior cuando en junio de 1763 el capitán de maestranza del arsenal de la Carraca, Ciprián Autrán, insistió ante la Junta del Departamento de Cádiz de las buenas propiedades de los pinos de Segura para tablazón de la obra muerta, tablonería de la cubierta y baos. Autrán había realizado la previsión de madera de pino de Segura para todo el año 1764 estimando las necesidades del arsenal en 5340 pinos corales (salgareños).⁴⁵⁹ Finalmente y tras varios informes la cifra se rebajó considerablemente a 3998 ejemplares⁴⁶⁰ que fueron

459 AGS, Marina, leg. 333: Ciprián Autrán, La Carraca, 18 de mayo de 1763: *Estado de la madera de pino coral de Segura que se considera necesaria en este arsenal para consumo del próximo año de mil setecientos sesenta y cuatro, para la carena de los navios, pañoles de azogue y obras de arsenales con presencia de la madera que existe en estos diques y la que se halla cortada para el presente año*

- 60 piezas para baos de primer puente de a 22 codos de largo y 20 pulgadas de grueso en cuadro con doce pulgadas de vuelta en una cara.
- 60 id. de a 22 codos de largo y 18 pulgadas de grueso en cuadro con doce pulgadas de vuelta en una cara.
- 75 id. de a 20 codos de largo y 16 pulgadas de grueso en cuadro con doce pulgadas de vuelta en una cara.
- 75 id. de a 20 codos de largo y 15 pulgadas de grueso en cuadro con doce pulgadas de vuelta en una cara.
- 10 id. para yugos de 18 codos de largo y 24 de grueso en cuadro con nueve pulgadas de vuelta en dos caras.
- 130 id. para manos de cinta de popa y proa para entablar los navios por dentro y fuera de a 20 codos de largo y más si se puede, y 18 a 20 pulgadas de grueso en cuadro con toda la vuelta que se pudiere en una cara.
- 200 id. de 20 a 25 codos de largo y 20 a 24 pulgadas de grueso en cuadro para tablazón de los fondos de los navios, cubiertas y cintas.
- 200 id. de 20 a 22 codos de largo y 18 a 22 pulgadas de grueso en cuadro para aserrarlas en los arsenales y hacer tablones de cinco pulgadas de grueso.
- 100 id. de 16 codos de largo y 14 pulgadas de grueso en cuadro para hacer los pañoles de azogue y obras de las bodeguas.
- 100 id. para lo mismo de a 11 codos de largo y 8 pulgadas de grueso en cuadro
- 130 madres de a 24 codos de largo y 20 pulgadas de grueso en cuadro
- 200 id. de a 18 codos de largo y 20 pulgadas de grueso en cuadro
- 2000 cuarterones de 12 a 14 codos de largo y 0 a 9 pulgadas de grueso
- 2000 id. de 9 a 10 codos de largo y 6 a 8 pulgadas de grueso.

460 AGS, Marina, leg. 333: Venero, Segura de la Sierra, 18 de junio de 1763: *Tanteo y cálculo de los cargos de madera que producirán las piezas de pino coral que comprende un estado que en orden de 3 de junio de 1763 se me ha remitido por el Señor Don Juan Gerbaut, Intendente General de Marina del Departamento de Cádiz, expresándose así mismo los costos que prudencialmente podrán causar hasta el arribo de ellas a la ciudad de Sevilla que uno y otro es como se sigue:*

- Las piezas para baos de 1ª puente de a 22 codos de largo y 20 pulgadas de grueso en cuadro, con 12 pulgadas de vuelta en una cara.
 - 40 regulada cada 1 a 5 cargos y mº rendirán.....220 cargos
 - id. de a 22 codos de largo y 18 pulgadas de grueso en cuadro con 12 pulgadas de vuelta en una cara.
 - 40 a ...cargos.....160 cargos
 - id. de a 20 codos y 16 pulgadas ídem. Con 12 pul
 - 50 pulgadas de vuelta. Idem a 1 ½ cargos.....75 cargos
 - id. de a 20 codos de largo y 15 pulgadas en cuadro.....55 cargos

cortados en el paraje de Guadalentín, donde nace el río del mismo nombre, que se encontraba lejos de los embarcaderos habituales, cerca de la Sierra de la Cabrilla donde los pinos laricios conviven con un denso bosque de arces, encinas y quejigos. Un paraje de donde también se extrajeron los ejemplares de la siguiente pinada.⁴⁶¹

El 15 de diciembre de 1763 Francisco de Bruna señalaba que la pinada del Real Negociado "(...) ya se halla preparada para embalsarse a la legua del agua."⁴⁶² Seis días después desde Segura se informaba que "(...) las maderas con destino al arsenal de La Carraca están aparcadas en la ribera del río Guadiana Menor para su embalso

50con 12 de vuelta ídem. A 1 cargo y 1 vara.....	55 cargos
<i>id. para yugos de a 18 codos de largo y 24 pulgadas</i>	
8en cuadro, con 9 de vuelta en ambas caras a 5 cargos..	40 cargos
<i>id. para manos en cinta de popa y proa, y proa para entablar los navios por dentro y fuera de a 20 codos de largo y más si se puede y 18 a 20 pulgadas en cuadro , con toda la vuelta que se pudiera en 1 cara a 5 cargos unas con otras con consideración a que excederán de los dichos 20 codos y gruesos, mediante la expresión de él.</i>	
100más si se puede.....	500 cargos
<i>id. de 20 a 25 codos de la rgo y 20 a 24 pulgadas en cuadro para tablazón de los fondos de los navios, cubiertas y cintas dandoseles si es posible las mayores di</i>	
150 dimensiones al respecto de 5 ½ cargos.....	825 cargos
<i>id. de 20 a 22 codos y 18 a 22 pulgadas en cuadro para aserrarlas en los arsenales y hacer tablonos de a 5</i>	
150 pulgadas de grueso a 3 ½ cargos.....	525 cargos
<i>id. de 16 codos y 14 pulgadas en cuadro para hacer los pañoles de azogue y obras de las bodegas a 7 varas y ¾ 80 de cargo.....</i>	
<i>id. para lo mismo de a 11 codos y o pulgadas en cuadro que se cortaron y arreglarán a mayores dimensiones por que no se pierdan en la navegación por delgadas de for</i>	
80...ma que en arsenales produzcan las mismas 80 piezas.....	30 cargos
<i>Madres de a 24 codos de largo y 20 pulgadas en cuadro</i>	
100..a 5 ¼ cargos.....	525 cargos
<i>150..id. De 18 codos y 18 pulgadas en cuadro a 1 cargo y 7 varas...cuartonos de a 12 a 14 codos y de 8 a 9 pulgadas de grueso que deberán labrarse en piezas de mayores dimensiones para que no se pierdan en la navegación y produzcan</i>	
1500...en Arsenales el número de 1500 pedido rendirán	370 cargos
<i>id. de 9 a 10 codos de largo y 6 a 8 pulgadas de grueso en el</i>	
1500..concepto expuesto en la precedente partida.....	265 cargos

3998.....

3907 cargos

De forma que las tres mil novecientas noventa y ocho piezas que contiene el Estado por mayor, y deberán reducirse a menor número por lo expuestas a perderse en la navegación, las de inferiores dimensiones, rendirán los tres mil novecientos siete cargos que se demuestran a prudente consideración y con la de dar las mayores menas a las que sean posibles para su mejor servicio y aprovechamiento en los Reales Arsenales. Todo sujeto del poco más o menos respecto las diferencias que pueden resultar en la labra y prontitud o tardanza en el curso de la navegación que es notoriamente arriesgada ya por muchas aguas y ya por pocas; y con concepto a que sea feliz o proporcionada, se regula de costo por cargo ciento treinta reales de vellón; e importarán quinientos siete mil novecientos diez reales de vellón.

Orcera arrabal de Segura de la Sierra, 18 de junio de 1763

Alonso Venero

461 AGS, Marina, leg. 563: Marqués de Somerlos a Arriaga, Madrid, 10 de septiembre de 1764

462 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco de Bruna a Esquilache, Sevilla, 15 de diciembre de 1765

*con la prevención de víveres, pertrechos, y utensilios de la navegación de dichas maderas. Antonio Carrillo es el comisionado para dicha navegación.*⁴⁶³

Las pinadas partieron prácticamente a la vez. A finales de 1763 lo hacía la de Marina y en enero siguiente emprendía su camino las maderas del Real Negociado. Las menores dimensiones de las piezas que conducían los del Negociado hicieron más rápida la conducción respecto de los enormes y pesados troncos transportados por la Marina. La intención de ambas comitivas era navegar antes, pues tras el paso de la primera maderada las aguas se calentaban y esto podía provocar el hundimiento de la mayor parte de los troncos⁴⁶⁴.

El nueve de mayo de 1764⁴⁶⁵ los cargos de madera navegaban con normalidad a la altura de Andújar pues hasta ese momento no se habían producido incidentes de importancia ni retrasos de consideración. Únicamente las habituales incidencias de maderas que no flotaban o de aquellas cuyas medidas dificultaban enormemente la navegación. Por tal motivo algunos palos habían tenido que extraerse del río y quedar en los pueblos ribereños para su venta. Sin embargo aquel día un incidente inesperado no solo iba a alterar el ritmo de la conducción de aquel año sino que serviría como pretexto para dar un giro completo a todo el sistema de transporte de madera que desde los montes de Segura se venía desarrollando desde la implantación de las Ordenanza de 1748. Para sorpresa de los pineros de Marina, detrás de ellos apareció repentinamente una avalancha de troncos conducidos por la expedición del Real Negociado que insistieron en dar alcance a los primeros. Los gancheros del Real Negociado exigieron pasar por delante, demanda que le fue denegada con el argumento de que la maniobra implicaría la detención, durante un tiempo considerable, de la pinada de Marina, y que el más rápido avance de la del Negociado serviría de estímulo para los operarios de la Armada para, de este modo, no ser alcanzados. Después de duros enfrentamientos, discusiones y protestas, finalmente el Negociado obtuvo el permiso de la Superintendencia saliéndose con la suya y logrando el objetivo de superar a los de Marina con las consiguientes quejas de sus autoridades que asistieron nuevamente a un atropello de sus intereses. Era uno más de los que llevaba

463 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco Javier Román, Segura de la Sierra, 21 de diciembre de 1764

464 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* p. 204

465 MERINO NAVARRO, J.P. *ob. cit.* p. 311

padeciendo y denunciando la Armada que se sumaba a las motivadas por la esquilmación de los bosques. Aquel día tan solo habían pasado seis meses desde que los comisionados de la Marina denunciaran al Negociado por cortar árboles en el paraje de Hoya Guardia, de condiciones excelentes para la Marina y distante solo legua y media de los aguaderos del Guadalimar,⁴⁶⁶ después de que las autoridades de Marina aconsejaran que podían surtirse con cuatrocientos cargos de maderas de pinos negros y blancos desde los 5 a las 10 varas de altura, prohibiéndosele el corte de menores y mayores largos padeciendo de este modo menos los salgareños.⁴⁶⁷ Al parecer, el paraje de Hoya Guardia era excepcional si nos atenemos a los autos de la visita practicada en el año de 1754 sobre estos montes pertenecientes al Departamento de Cartagena, donde se habían hallado 124.000 pinos blancos útiles para el real servicio más otros 4.500 negros o rodenos. Unas masas forestales que se podían conducir en tan solo seis días a través de los carriles que tenía abiertos hasta la ciudad de Cartagena. Un paraje en cuyas proximidades nacía el río Mundo pero a donde también podían traerse de manera relativamente cómoda dichas maderas hasta el río Guadalimar que distaba legua y media.⁴⁶⁸ Sin embargo y a pesar de todos estos condicionantes, el Negociado no encontró problemas en efectuar talas en dicho paraje por lo que otra vez, los enfrentamientos con la Marina volvieron a reproducirse. Conocedor de los hechos Francisco de Bruna incluyó en las conclusiones del informe de su visita una propuesta para solucionar de alguna manera aquellos enfrentamientos por lo que propuso una conducción conjunta de madera entre ambas instituciones. Sin embargo la iniciativa que definitivamente fue aceptada fue la que planteó el ministro Alonso Venero que consistía en la alternancia en las faenas de corta y conducción para cada institución que efectuaría sus labores en años alternos.⁴⁶⁹ Una medida que además permitiría el empleo de todas las carretas disponibles para cada institución de manera exclusiva. Finalmente esta opción fue la aceptada y el 4 de julio de 1764 quedó aprobada “(...) *la alternativa en la corta y conducción en maderas de pino de esos montes para consumo en Arsenales con las del negociado de Sevilla a fin a que no falten carreterías a unas y otras*”.⁴⁷⁰

466 AGS, Marina, leg. 334: Venero a Arriaga, Segura de la Sierra, 9 de junio de 1764.

467 AGS, Marina, leg. 333: Venero a Arraiga, Orcera de Segura de la Sierra, 4 de diciembre de 1763

468 AGS, Marina, leg. 333: Alonso Venero, Orcera de Segura de la Sierra, 4 de diciembre de 1763

469 AGS, Hacienda, leg. 849: Arriaga a Esquilache, Buen Retiro, 30 de junio de 1764

470 AGS, Marina, leg. 562: Esquilache a Venero, Madrid, 4 de julio de 1764

El día 20 de julio “*llegó felizmente la pinada del Real Negociado*”, tal y como escribió Francisco de Bruna añadiendo “(...) *que al tiempo de su embalse en los aguaderos contaba con 6.017 palos habiéndose vendido por el comisario de navegación más de 200 palos en los pueblos de la ribera y habiendo dejado en las factorías de Andújar y Córdoba unos 1.500 para su surtimiento. Que se han desembalado los restantes en el Real Almacén y se procede al inventario*”. Bruna sentenció diciendo “(...) *que esta pinada es de las más floridas que se han conducido de unos años a esta parte por componerse de piezas de tamaños más largos y regulares.*”⁴⁷¹ Estas palabras nos hacen sospechar que este pinada estaba compuesta por ejemplares de *pinus nigra* pues tanto los *pinus pinaster* como los *pinus halepensis* suelen ser más gruesos y menos largos, de modo que casi siempre las piezas más largas procedían de pinos laricios.

En un informe posterior Bruna señaló que habían arribado definitivamente en aquella pinada 4170 palos enteros,⁴⁷² justificando poco después la necesidad de abastecerse de madera de Segura para satisfacer las necesidades domésticas puesto que los precios de los pinos de Segura eran mucho más asequibles que las maderas de Holanda y Flandes y de este modo se evitaba la salida de numerario al extranjero. De este modo, como señala Emilio de la Cruz, el Negociado desempeñó una función de contención de precios de la madera, al poner en el mercado la de Segura a precios inferiores a la importada, nada difícil habida cuenta de que no se pagaba a sus dueños.⁴⁷³

Poco después de la llegada de la pinada del Negociado, arribó a Sevilla la de la Marina compuesta por 3998 piezas que irían directamente al arsenal de La Caraca. Aquel año sería el último en que ambas instituciones compartirían los montes y el río Guadalquivir de forma simultánea. Sin embargo y a pesar de que aquella medida parecía paliar las diferencias entre los dos organismos del Estado, los enfrentamientos no acabarían aquí volviendo a aparecer con más frecuencia de la deseada.

471 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Esquilache, Sevilla 8 de agosto de 1764

472 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Esquilache, Sevilla, 8 de septiembre de 1764

473 CRUZ AGUILAR, E.: *ob. cit.* p. 247

9.4.- Las maderas de Segura y las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena

En 1767 fue redactado el fuero de población del proyecto ilustrado elaborado por Camponames y encomendado a Olavide que regulaba la creación de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena. Una empresa más de la Ilustración donde las maderas de Segura también estarían presentes, esta vez para la construcción de los edificios que conformarían aquel grupo de aldeas de calles rectilíneas, pobladas por los colonos alemanes y suizos que fueron atraídos por el Coronel Von Thurriegel que ofreció a los habitantes de las zonas deprimidas de Baviera y Palatinado un lugar en el Edén, una Arcadía a las puertas de Andalucía donde debían asentarse labradores con el fin de trabajar aquellas tierras hasta entonces desiertas, logrando así una sociedad ideal. Un proyecto auspiciado por el rey Carlos III bajo la dirección de Pablo de Olavide quien intentó avivar desde su palacio de la Peñuela, convertida en Real Carolina, la llama de la razón en aquella región de tinieblas. Entre los objetivos del ambicioso proyecto también se sumaba la protección de la nueva carretera que comunicaba la Corte con Andalucía donde el rey Carlos III resolvió construir una posada a la salida del puerto de Despeñaperros “*para comodidad de los viajeros*”, para las que también se emplearon las maderas de Alcaraz y Segura.⁴⁷⁴

Para la construcción de las Nuevas Poblaciones fueron solicitadas en diversas ocasiones maderas al Real Negociado de Segura;⁴⁷⁵ El 23 de agosto de 1767 Pablo de Olavide, superintendente de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, en virtud del artículo 48 de la instrucción y fuero de las Nuevas Poblaciones, comunicó el proyecto a Alonso Venero informándole seguidamente de que estaba autorizado para la corta de maderas en Segura con el fin de proveer a dichos establecimientos de madera para puertas y ventanas.⁴⁷⁶ Para ello Olavide encomendó al capitán de caballería del Regimiento de España, Ignacio Flores, realizar los reconocimientos, cortas y acuerdos necesarios. Alonso Venero acató la orden y solicitó instrucciones al ministro de Marina Julián de Arriaga que recomendó a Venero prestar la ayuda solicitada.

474 AGS, Marina 576: Floridablanca a Juan Pichardo, San Ildefonso, 25 de agosto de 1783

475 AGMAB, leg. 3759: *Maderas de Segura, Nuevas Poblaciones y alternativa de corta*

476 AGS, Marina, leg. 340: Pablo de Olavide a Alonso Venero, La Peñuela, 23 de agosto de 1767

Pronto se le remitieron todas las tablas que produjeron las dos sierras de agua que estaban permitidas en el término, cerca de 6.000 rollizos que fueron transportadas en las carreterías del país y otros 3.000 de entre tres y media hasta seis varas que por asiento particular se llevaron por el río. A ello había que sumar unas 12.000 piezas que se había previsto proveer y trasladar por vía fluvial y 50.000 que se estaban cortando para ser conducidas en bueyes de cuenta de la Real Hacienda, además de otra porción que se estaba transportando en carretería.⁴⁷⁷

Sin embargo pronto surgieron los primeros roces cuando Venero exigió la devolución de todas las carretas que había requerido el subdelegado de las Nuevas Poblaciones para el transporte de maderas a Sierra Morena, puesto que las necesitaba para la conducción de los pinos que iban destinados a La Carraca y que esperaban en el monte para ser carreteados hasta los aguaderos. La urgencia venía motivada con el objeto de aprovechar la estación del verano que era la más propicia para el transporte por carretería. La respuesta del subdelegado de la Peñuela Miguel Guijón fue que la Marina podía consumir la madera acumulada en los almacenes de los puertos, comprar madera a particulares o bien aprovechar las carretas del Real Negociado e incluso setenta piezas que ofrecía este organismo y que se hallaban en el río Guadalimar. Para Gijón, la empresa de las Nuevas Poblaciones era más urgente que las necesidades de la Marina pues había muchos colonos que ya estaban a la espera de aquella materia prima, indispensable para la construcción de sus viviendas y con la cual sin ella quedarían desamparados.⁴⁷⁸ Venero insistió en la carretería requerida puesto que era la única capaz de cargar con las enormes pinos de la Marina que de no ser transportados de inmediato cabía la posibilidad de que fueran incendiados como ya había sucedido en alguna ocasión.⁴⁷⁹ Finalmente la Secretaría de Marina dio la razón al ministro Alonso Venero y las carretas fueron devueltas al ministro de Marina.⁴⁸⁰

Entre 1768 y 1774 miles de pinos fueron talados en los montes de Segura siendo conducidos por el río Guadalquivir y desaguados a la altura del paraje más cercano a las Nuevas Poblaciones hasta donde fueron conducidos por tierra en carretas.⁴⁸¹ La explotación forestal con destino a las Nuevas Poblaciones sufrió un incremento a partir

477 AGS, Marina, leg. 340: Alonso Venero a Julián de Arriaga, Segura de la Sierra, 28 de mayo de 1768

478 AGS, Marina, leg. 340: Copia de carta escrita por el ministro de Segura al subdelegado de la Peñuela, 8 de mayo de 1768

479 AGS, Marina, leg. 340: Alonso Venero a Julián de Arriaga, Segura de la Sierra, 28 de mayo de 1768

480 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* p. 450-451

481 AGS, Marina, leg. 576: Juan Pichardo, Orcera, 29 de abril de 1772

de 1771 cuando en la primavera de ese año Pablo de Olavide escribió una carta al ministro de Hacienda Miguel de Múzquiz informando que en las Nuevas Poblaciones se había encontrado muchas personas de diferentes oficios que estarían dispuestas a construirse sus propias casas si tuvieran madera, pero que ésta debía de ser gratuita tal y como había sucedido con las obras de la ciudad de Aranjuez. Con estas condiciones Olavide solicitó una remesa compuesta por 400 piezas que deberían llegar desde Sevilla, otras 400 de Córdoba y 200 más, en las que no se especificaba el origen, de diferentes calibres.⁴⁸² Desde el Negociado de Segura respondieron que el año anterior habían llegado 1075 piezas cuando la pinada arribó en agosto. Tras las ventas tan solo quedaban unas 400 por lo que Olavide tendría que esperar a la próxima pinada que venía navegando por el Guadalquivir. Sin embargo aquella pinada correspondía al turno de la Marina por lo que los palos para las Nuevas Poblaciones tendrían que aguardar hasta el año siguiente. Francisco de Bruna añadió además que si regalaban sin más los 1000 palos a las Nuevas Poblaciones como pretendía Olavide, dejarían al Negociado exhausto ya que las ganancias en la venta de madera se destinaban prácticamente íntegras a satisfacer los gastos de la pinada, conducción y almacenamiento.⁴⁸³

Finalmente el Negociado de Maderas tan solo pudo entregar a Pablo de Olavide 300 piezas de las 1000 que había solicitado, una decisión que no convenció a Olavide quien se quejó abiertamente de que el arsenal de La Carraca había recibido 500 piezas considerando también que las obras de las Nuevas Poblaciones eran más importantes que las de la Marina.⁴⁸⁴ Desde la corte, sin embargo, la respuesta fue tajante indicándole a Olavide que *“(...)por ahora no puede aprontar más que 300 palos por no haber actualmente la porción que se pide ni la habrá hasta agosto de 1772 en que llegará la pinada.”*⁴⁸⁵

Así pues, en 1772 fueron entregados a Pablo de Olavide 200 palos enteros de los almacenes de Sevilla para las Nuevas Poblaciones por un valor de 39.378 reales y 28 maravedís, además de otros 102 que se le habían entregado en Córdoba para el mismo destino.⁴⁸⁶ Sin embargo para Olavide aquel número de piezas era insuficiente

482 AGS, Hacienda, leg. 849: Olavide a Múzquiz, La Carlota, 25 de mayo de 1771

483 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco de Bruna a Miguel de Múzquiz, Sevilla, 12 de junio de 1771; otra firmada por Bruna, 18 de julio de 1771

484 AGS, Hacienda, leg. 849: Olavide a Múzquiz, La Carolina, 25 de julio de 1771

485 AGS, Hacienda, leg. 849: Múzquiz a Olavide, San Ildefonso, 5 de agosto de 1771

486 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 11 de enero de 1772

por lo que insistió nuevamente, señalando que no se podían concluir las obras de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena por la falta de madera, reiterando que no había otra más cercana que la del Negociado de Sevilla.⁴⁸⁷

Aunque a principios de 1774 se le habían entregado maderas, Múzquiz atendió las demanda de Olavide y suministró una importante remesa pidiendo a Francisco de Bruna una relación de las maderas existentes en las factorías de Andújar y Córdoba para asegurarse que no quedaran desabastecidas.⁴⁸⁸ De esta manera unas 2000 piezas fueron entregadas en diciembre de 1774 para la construcción de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena⁴⁸⁹ lo que aumentó de nuevo la desconfianza de la Marina hacia el Real Negociado ya que había serias sospechas de que aquellos pinos fueran salgareños, útiles para la Armada y prohibidos tajantemente para uso civil por parte de las Ordenanzas.⁴⁹⁰

9.5.- Villas rebeldes: la resistencia municipal y popular a la jurisdicción de Marina durante la década de los setenta

En 1771, el Subdelegado del Real Negociado de Maderas de Segura Juan Pichardo sucedió como ministro de Marina interino en Segura a Alonso Venero. En 1770 Pichardo también había sido nombrado subdelegado del ministerio de Marina de Alcaraz, ocupando el puesto del corregidor de aquella villa que hasta ese momento había ejercido dicho cargo por orden del rey.⁴⁹¹ Tras el breve ministerio de Pichardo, Nicolás Zagagnini le sucedió en el puesto. Durante su mandato tuvo que hacer frente a los abusos y talas de árboles cometidos por los vecinos en la dehesa de Marta, en el término de Alcaraz, otra de las villas rebeldes que se negaron a acatar la jurisdicción de Marina recurriendo a varios tribunales. Los pueblos intentaron buscar todo tipo de subterfugios legales para escindirse de la jurisdicción de Marina acudiendo al consejo de Órdenes —ya que el territorio pertenecía a la orden de Santiago—, al Consejo de Guerra o al Consejo de Castilla, como había hecho Villaverde o la villa de Munera,⁴⁹² municipio que logró gracias a una resolución del supremo órgano, administrar y

487 AGS, Hacienda, leg. 849: Pablo de Olavide a Múzquiz, San Lorenzo, 19 de noviembre de 1774

488 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 3 de diciembre de 1774

489 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 14 de diciembre de 1774

490 AGS, Marina 567: El intendente Felipe Ruiz Puente a Arriaga, Isla de León, 7 de marzo de 1775

491 AGS, Marina, leg. 558: sin firmar, 4 de marzo de 1753

492 AGS, Marina, leg. 563: Esquilache a Arriaga, Aranjuez 28 de mayo de 1764

disponer de los guardas y celadores de sus montes.⁴⁹³ Bienservida, Santiago de la Espada o Albadalejo intentaron reiteradamente obtener permiso para que el ganado pudiera ramonear y para que pastaran su rebaños con libertad, pero las Ordenanzas lo prohibían expresamente aunque la última de las villas mencionadas solucionó su problema al separarse de la jurisdicción de Marina. Villacarrillo, Iznatoraf y Sorihuela del Guadalimar, fueron otros municipios que no dudaron en enfrentarse a la poderosa maquinaria de la Administración mientras los particulares seguían con la practica ilegal de abrir tierras prendiendo fuego a las extensas masas boscosas de pinos y encinas para así convertirlas en tierras de labor. Otros municipios, por el contrario, reclamaban el haber sido despojados de sus tierras comunales para uso de la Armada. Fue el caso de Segura de la Sierra, villa a la que se le usurpó los arbitrios de Guadalmena y Bañares para el pago de los guardas. En 1771 el concejo de Segura se quejaba de que las casas consistoriales se estaban derrumbando al no tener dinero con qué repararlas debido a que no podía cobrar los citados arbitrios.⁴⁹⁴ Rogaba que si después de pagar a los guardas quedaba alguna cantidad se le dispensara para, al menos, poder satisfacer tributos como el Servicio Ordinario del que se debían 42.000 reales y 14 maravedís pendientes desde el año 1769.⁴⁹⁵ El Estado, finalmente hizo caso a los ruegos del concejo segureño concediéndole 4277 reales y 14 maravedís del sobrante de los citados arbitrios que fueron empleados para el pago de la deuda de los Servicios Ordinarios atrasados.⁴⁹⁶ La villa llegó a solicitar también que se redujeran los sitios acotados para los pastos de los bueyes de las carreterías del rey en beneficio de los labradores y ganaderos del lugar.⁴⁹⁷

Pero sin duda alguna, el mayor problema al que se enfrentó Nicolás Zaganini durante su ministerio fue la rebeldía de la villa de Villaverde del Guadalimar que mantuvo un pulso en contra de la imposición de la Ordenanza de Montes que se prolongó durante todo el siglo. En el municipio eran habituales las cortas clandestinas y los desmontes practicados por los vecinos sin el conocimiento de las autoridades de Marina, tal y como se denunció desde el departamento de Cartagena, exigiendo que se tomaran medidas para acabar con el daño que se causaba al surtimiento de los Reales

493 AGS, Hacienda, leg. 849: Venero a Bruna, Segura de la Sierra, 17 de agosto de 1765; otra de Bruna a Esquilache, Sevilla, 29 de septiembre de 1765

494 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco Fernández de Hevia, Segura de la Sierra, 9 de marzo de 1771

495 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 17 de abril de 1771

496 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 18 de junio de 1771

497 AGS, Hacienda, leg. 849: Los regidores de Segura (sus nombres y rúbricas) a Muzquiz, 18 de mayo de 1771

Arsenales y del Real Negociado de madera tal y como también habían denunciado Francisco de Bruna.⁴⁹⁸

En 1770 Villaverde había recurrido al Consejo de Castilla con el objeto de escindirse del ministerio de Marina de Segura para hacer el uso que estimara oportuno de sus montes. Además, el ayuntamiento de esta localidad argumentaba que solo en los años 1763 y 1764 se habían cortado 5800 pinos por parte del Estado y éstos no habían sido pagados aun por lo que exigía de inmediato 17.400 reales. Aquellas exigencias no debieron gustar demasiado en la corte pues, enterado el rey, dictó una real orden donde severamente exponía que en el futuro la villa debía entenderse con el ministro de Marina de Segura añadiendo que aquella conducta era digna de castigo. La respuesta del concejo no debió ser la esperada en la corte pues el 18 de mayo de 1773 se reprendió de nuevo al alcalde de Villaverde por los destrozos causados en los montes de su término.⁴⁹⁹ Se trataba de los desmontes que habían practicado los vecinos de Villaverde sin conocimiento de las autoridades de Marina, un hecho que se repetiría periódicamente.⁵⁰⁰ Una práctica habitual en el municipio pues en 1771 el ministro de Marina de Cartagena exigió que se tomaran medidas para acabar con el daño que se estaba produciendo al suministro de los Reales Arsenales y del Real Negociado de madera, tal y como antes había expuesto Bruna.

Para evitar males mayores, en septiembre de ese mismo año se ordenó la satisfacción inmediata de la deuda contraída con el municipio por los cinco mil ochocientos pinos cortados en el pasado. Sin embargo aquella medida no debió surtir efecto pues el ayuntamiento en marzo siguiente seguía reclamando la cantidad de 14.700 reales por las cortas practicadas en sus montes.⁵⁰¹ Éste sin duda fue el motivo que propició la cadena de insurrecciones de las villas albaceteñas de la Provincia de Segura: el del impago de los árboles cortados por la Marina y especialmente por el Negociado. El problema surgió cuando las distintas villas aportaron al Real Negociado la madera cortada en sus términos para la construcción de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, en la creencia de que se trataba de una contribución extraordinaria, como en otras ocasiones anteriores había sucedido. Pero en esta ocasión, cuando los ayuntamientos

498 AGS, Hacienda, leg. 849: a Arriaga, 25 de junio de 1771; a Arriaga y a Bruna, Aranjuez, 29 de abril de 1771;

499 AGS, Marina, leg. 576: Marqués de Someruelos a Múzquiz, Aranjuez, 18 de mayo de 1773; otra de Arriaga a Múzquiz, Aranjuez, 18 de mayo de 1773

500 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 3 de marzo de 1773

501 AGS, Marina, leg. 576: Expediente sobre los excesos cometidos en la villa de Villaverde. 23 de agosto de 1775

de las villas exigieron el pago de la madera cortada en sus montes, surgieron las negativas o los inconvenientes en el cobro, lo que motivó los deseos de emancipación de la jurisdicción de Marina.

Mientras tanto la Armada siguió considerando insolente la actitud de las justicias locales de Villaverde ante los abusos cometidos en sus montes y la desobediencia de las ordenanzas. Al mismo tiempo Villaverde justificaba su actitud argumentando que no tenían más remedio que roturar las tierras para salir de la miseria en la que se hallaban sus habitantes y justificaba que los arboles de los lugares roturados eran inservibles para la Marina e incluso para el Negociado ya que en su término tan solo crecían pinos rodenos, negrales y carrascos, y no salgareños. Aquel argumento tenía cierta lógica si tomamos en cuenta las visitas practicadas en el año de 1751 en el término de la villa de Villaverde donde sobre todo se encontraron miles de carrascos y pinos negrales de 6 a 7 varas aunque, no obstante, en aquella ocasión fueron consideradas útiles para el real servicio en el sitio nombrado Majada del Andal, Puerto del Arenal y Cerro de los Veneros. Unos parajes que además tenían buen acceso y comunicación al Guadalimar.⁵⁰² En cualquier caso La Marina no pensaba igual que las autoridades municipales por lo que envió un consejo de guerra en marzo de 1774 para castigar a la localidad.⁵⁰³

Otra de las causas que siguió avivando la llama de la discordia fueron las referidas al pago de los árboles cortados que según las Ordenanzas debían abonarse a los concejos. Un hecho que fue reclamado constantemente por los municipios. Así lo hicieron las villas de Cazorla y La Iruela que desde 1755 reclamaban 1571 pinos que habían sido cortados en su término por el Real Negociado, independientemente de la Marina, por lo que solicitaron con insistencia la satisfacción de dicha deuda en reiteradas ocasiones.⁵⁰⁴ En ese mismo año, además, Cazorla reclamó el pago de otros 500 árboles entre robles y pinos talados en su término. Una deuda que se sumaba a la contraída por el acotamiento de pastos para el ganado de las carreterías con un radio de cinco leguas. Aquellas reclamaciones se convirtieron en súplicas ante la situación desesperada que sufría la villa, cuyos caminos estaban intransitables

502 AGS, Hacienda, leg. 849: Antonio Félix Román, Orcera, 6 de marzo de 1776

503 AGS, Hacienda, leg. 849: Autos, licencias y representaciones en torno a cortas de árboles en la villa de Villaverde y al pleito con el Estado por el cobro de los 17.400 reales de los 5.800 pinos. 1773-1777

504 AGS, Hacienda, leg. 849: Correspondencia entre Gerbaut, Larumbe y el corregidor de Cazorla, 28 de noviembre de 1760 a 14 de enero de 1761; otra de Juan de la Torre y Manuel Velasco, Cazorla, 22 de febrero de 1761; y otra de Manuel de Velasco a Esquilache, Cazorla, 28 de febrero de 1761

mientras la langosta se había cebado con sus campos.⁵⁰⁵

En 1755 también constan otras reclamaciones por similares deudas. La villa de Segura de la Sierra, por ejemplo, pidió que le pagaran los árboles cortados en sus baldíos para la Real Negociación de Maderas y acotamientos de pastos para los bueyes en sus transportes. Señalaba también que había testimonios de vecinos que advertían que no les habían satisfecho los pinos cortados por la Real Negociación recordando que solo los vecinos de Úbeda que cortaban antes que llegara la Real Hacienda, pagaban dos reales de vellón por cada cargo de madera.⁵⁰⁶ Esta villa volvió a suplicar en 1761 la satisfacción de la deuda por la corta de pinos en su término desde el año 1733, en esta ocasión esgrimiendo la necesidad que tenía el concejo y sus vecinos a causa de las plagas y de la precaria situación que vivían.⁵⁰⁷ También nos consta un testimonio de un tal Francisco Calahorra exponiendo que los pinos cortados en el término de Alcaraz para los astilleros de Cartagena se habían pagado al respecto a dos reales, añadiendo además que los forasteros pagaban a la villa de Segura por cada cargo dos reales de vellón.⁵⁰⁸

No solo fueron los municipios los que reclamaron deudas por la corta de sus árboles. También particulares como el mismísimo infante don Luís de Borbón, titular de la encomienda de Santiago a la que tradicionalmente estaban adscritas aquellas tierras, que llegó pedir a la justicia la parte correspondiente al diezmo de los árboles derribados desde 1733. Al parecer de aquellas maderas que fueron conducidas por carreteros de Alcaraz y Linares a los embarcaderos, tan solo se cortaron algunas para la Marina puesto que la mayoría tuvieron como destino el Negociado: una primera partida de 7574 estacas (las 1500 de 21 codos de largo y 12 pulgadas de grueso al pie, y las restantes de 18 a 20 codos de largo y el mismo grueso) y otra segunda de 6652 estacas de 10 a 12 codos de largo y 8 pulgadas de grueso el pie).⁵⁰⁹ El proceso y las reclamaciones se alargaron extremadamente durante casi un siglo, tiempo después de la muerte de Don Luis, entre los herederos del infante y el Estado.⁵¹⁰

505 AGS, Marina, leg. 559: El concejo de Cazorla a Juan Gerbaut, 4 de julio de 1755

506 AGS, Hacienda, leg. 849: Copia del informe hecho al señor Conde de Valparaiso en 23 de septiembre de 1755 y copia del informe y parecer dado al señor conde de Valparaiso en 23 de marzo de 1756

507 AGS, Hacienda, leg. 849: Los regidores de Segura a Esquilache, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1761

508 AGS, Hacienda, leg. 849: Copia del informe hecho al señor Conde de Valparaiso en 23 de septiembre de 1755 y copia del informe y parecer dado al señor conde de Valparaiso en 23 de marzo de 1756

509 AGS, Marina, leg. 324: Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 16 de junio de 1756; Arriaga a Gerbaut, Madrid, 5 de julio de 1755

510 AGS, Hacienda, leg. 850: Expediente del pago de 157.285 reales del diezmo de las maderas de Segura al Infante don Luis hasta su fallecimiento. Desde 1788 hasta 1793

La Marina tenía la costumbre de pagar desde el principio y no así el Negociado de Maderas cuyo argumento se basaba en que los vecinos de aquellos pueblos disfrutaban gratuitamente del monte según sus necesidades. Un disfrute limitado considerablemente desde la promulgación de la Ordenanza de Montes. Además, para no pagar los árboles a los concejos, el Negociado esgrimió que si los vecinos disfrutaban gratuitamente del bosque el rey era el primer vecino de España por lo que también tenía derecho a hacer cortas para las necesidades que tuviera que atender.⁵¹¹ Sin embargo, ingeniosa e insolente, la villa de Villaverde respondió que si los vecinos pagaban tres reales por cada árbol cortado, el rey, por muy ilustre vecino que fuera, también debía de pagar.⁵¹² Entonces las justicias de Villaverde denunciaron que el Real Negociado de Maderas había practicado cortes de madera en su término en los años 1771-1773, que ignoraban las cifras de pinos que se habían talado y por supuesto que no habían recibido el importe que les correspondía.

El 14 de agosto de 1773 Villaverde elevó una protesta al Consejo de Castilla que sorprendentemente resolvió en favor de la villa argumentando que efectivamente se habían cortado 5.800 pinos en 1761, 1762 y 1763 con perjuicio de sus propietarios. Por esta razón instaba a que quedara satisfecha la deuda por aquellos 5.800 pinos que se habían cortado por orden de don Juan Pichardo, a razón de tres reales cada árbol y que en lo sucesivo se abstuvieran los ministros y guardas en conceder licencias a particulares para cortas de maderas puesto que tal competencia correspondía a la justicia y junta de propios de dicho pueblo con arreglo al capítulo 32 de la ordenanza de 1741.⁵¹³ Aquella demoledora sentencia fue acatada por el Estado que pagó su deuda al concejo de Villaverde⁵¹⁴ dejando malparada a una Marina que se veía sorprendida por las decisiones de instituciones de un Estado del que también formaba parte. Sin embargo aquella decisión no fue la última pues, de nuevo, el Consejo de Castilla dio la razón a la comunidad de religiosas de Santa Clara, en la Villa de Beas de Segura, cuando otorgó un despacho a su favor para desmontar, rozar y quemar las hazas de tierra que poseía en varios sitios de aquella jurisdicción. Un hecho que se había repetido en las villas de Villaverde y Alcaraz.⁵¹⁵

511 AGS, Hacienda, leg. 849: nota al margen de documento sin fechar y sin firmar

512 AGS, Marina, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 23 de marzo de 1776

513 AGS, Hacienda, leg. 849: Bernardo Ortega, Villaverde, 25 de octubre de octubre de 1773

514 AGS, Marina, leg. 576: Manuel de Roda a Julián de Arriaga, San Ildefonso, 24 de septiembre de 1773

515 AGS, Marina, leg. 568: sin firmar, Orcera y Segura de la Sierra, 7 y 10 de junio de 1777

Mientras tanto, en agosto de 1777 los incendios se repitieron en Villamanrique y en otros lugares como Villanueva de los Infantes donde la Junta de pastos yeguales se opuso al cumplimiento de las reales órdenes que impedían que en terreno quemado se pastase antes de siete años. De este modo era imposible evitar que se produjesen fuegos ya que los propios ganaderos que componían aquella junta eran los mismos que los habían provocado.⁵¹⁶ Tres años después continuaba la polémica, ésta vez protagonizada por el Gobernador de Villanueva de los Infantes y la Junta de pastos de las 23 villas del Campo de Montiel que seguían sin obedecer las órdenes queriendo pastar con los caballos en los terrenos incendiados. Dichas villas exigían la segregación de Marina justificando que solo había matorrales a pesar de que aquellos parajes contribuyeron con madera para las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y no se descartaba, —a juicio de Bruna, subdelegado del Negociado que interinamente servía al Ministerio de Marina en aquella provincia— que la Marina también hiciera uso de unas tierras cuyos suelos areniscos eran ideales para criar pinos mientras las intenciones de los vecinos eran muy distintas, tentados en abrasar el monte y cultivar centeno empleando para ello la ceniza como fertilizante⁵¹⁷

Simultáneamente, al otro lado de Provincia Marítima de Segura, en los alrededores de Santiago de la Espada eran talados por el pie 83 encinas útiles; otros 1552 árboles de la misma especie fueron desmochados y 2285 árboles más sufrieron el ramoneo de los ganaderos de la zona.⁵¹⁸ Este episodio se sumó al incendio acaecido en el otoño de 1780 en el paraje de la Umbría de la Oya del Maguillo, en el término de Segura de la Sierra, también cerca de Santiago de la Espada, donde varios labradores fueron acusados del siniestro.⁵¹⁹ Estas acciones se repetían con demasiada frecuencia en los montes de Segura despertando la indignación de las autoridades de Marina que veían insuficientes las penas cuando lograban descubrir a los causantes de tales desmanes, algunos de los cuales llegaron a ser indultados por el rey ante la impotencia de la Armada. Así lo confesó el ministro de Segura Juan Pichardo a Francisco de Bruna en 1780 cuando le relató un episodio en el que un padre y un hijo, vecinos de Santiago, talaron y quemaron, con el fin de aprovechar las cenizas, unas 2000 encinas y más de

516 AGS Marina, leg. 576: Isla de León, 13 de enero de 1778

517 AGS. Hacienda, leg. 850: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 3 de enero de 1781

518 AHPJ, leg. 52.467, Provincia Marítima de Segura, visitas 1788-1818: Manuel Antonio Navarro, Orcera, 12 de julio de 1780

519 AHPJ, Provincia Marítima, leg. 52.467, Autos: Juan Pichardo y Antonio Félix de los Ríos, Orcera, 20 de octubre de 1780

6000 pinos salgareños, útiles para uso de Marina y Negociado tal y como habían reconocido tres prácticos de los arsenales. Los dos acusados fueron sentenciados en el juzgado de Marina de Orcera a una pena que nunca cumplieron pues no solo se aprovecharon del Real indulto concedido por el rey sino que los bienes que se les habían embargado les fueron devueltos una vez que la causa fue archivada. Según Pichardo, este hecho no fue un episodio aislado pues los indultos se venían repitiendo desde el año 1771. El ministro de Segura se quejaba de que los procesos judiciales eran muy caros y que los reos recurrían todas las sentencias acudiendo a otros tribunales que les daban la razón. Añadía que los guardas estaban cansados y los escribanos permanecían sin cobrar. En su carta, Pichardo recordaba la separación de la jurisdicción de Marina de las villas de Alcazar, Cotillas, Albadalejo, Puebla del Príncipe, Bujaraiza y Villaverde, municipio este último que había sido denunciado por emplear grandes porciones de madera para fabricar artesas de pino que vendían en los pueblos de Andalucía desde el año 1778. Una causa que aún no había tenido resolución. Otra de las villas rebeldes, Villanueva de los Infantes, había permitido incendios en su término, un hecho que sus autoridades justificaron al señalar que se habían practicado para renovar los pastos.⁵²⁰ A todos estos sucesos había que añadir las licencias de cortas que el propio Juan Pichardo regularmente otorgaba a los particulares.⁵²¹ Unas prácticas que, junto a los incendios y las talas incontroladas que hemos relatado practicadas por ganaderos y labradores y permitidas por las justicias locales, vienen a demostrar que la Marina no fue ni mucho menos el mayor agente destructivo del arbolado en los bosques de Segura durante el siglo XVIII.

9.6.- Maderas de Segura en el arsenal de La Carraca. (1762-1777). Carenas y recorridas en tiempos de paz

A la muerte de Fernando VI sucedió en el trono su hermano Carlos III rey de Nápoles y Sicilia que comenzó su reinado conservando a todos los ministros de su antecesor, con excepción del conde de Valapariso en Hacienda, al que sustituyó finalmente en diciembre de 1759 por Leopoldo de Gregorio, marqués de Esquilache; un siciliano que había sido miembro de su gobierno en Italia y que pasaría a la historia por el motín que

⁵²⁰ AGS, Hacienda, leg. 850: Juan Pichardo a Francisco de Bruna, Orcera, 25 de noviembre de 1780

⁵²¹ ANC, Caja, 2732. Junta del Departamento Libros de Acuerdos, Tomo 10: Junta celebrada el 25 de junio de 1783

estalló en su contra siete años después. El ministerio de Marina e Indias continuó en manos de Julián de Arriaga quien durante mucho tiempo había practicado una política pacifista que iba a cesar en breve. Con el fin de contrarrestar el poderío británico, Carlos III creyó conveniente que una alianza con Francia complementaría el poder naval de España y le proporcionaría la protección de un importante ejército de tierra. Por esta razón, el 15 de agosto de 1761 firmó el tercer Pacto de Familia con Luis XV.⁵²² Al mes siguiente el marqués de Esquilache presupuestaba 40.000 pesos para la provisión de maderas de Segura para las carenas y recorridas que debían efectuarse en el arsenal de La Carraca en 1762.⁵²³ Mientras tanto, en el citado arsenal se trabajaba en las carenas de los navíos *Tridente* y se habían realizado trabajos de calafatería en los *Princesa*, *Rayo*, *África*, *San Felipe*, *Glorioso* e *Industria*, forrándose además la fragata *Venus*.

En enero de 1762 España entraba en guerra contra Inglaterra de resultas de Tercer Pacto de Familia. Ese mismo mes se encontraban 19 barcos en las aguas de la bahía de Cádiz dispuestos para navegar después de haber sido habilitados.⁵²⁴ No obstante aquella imagen difería de las críticas que se ejercían desde la Secretaría de Marina al cuestionar la efectividad y rapidez de las obras de carena de los buques. Al parecer otra vez la carencia de materiales parecía estar detrás del retraso de unas obras que desde la corte parecían eternas pues se invertía mucho dinero en el mantenimiento de las embarcaciones sin que los resultados obtenidos fueran siempre proporcionales al esfuerzo económico que se hacía en un momento crítico como era el de la Guerra de los Siete Años. Un enfrentamiento al que España había entrado en el peor momento posible cuando ya se decantaba del lado británico y sin que Carlos III contara aún con los recursos navales adecuados.⁵²⁵ Finalmente, en febrero de 1763 el Tratado de París puso fin a la Guerra de los Siete Años en la que Inglaterra salía victoriosa a costa de Francia, donde España no había terminado muy bien parada, teniendo que ceder la Florida, las colonias al este y sureste del Mississippi y isla de Menorca, que había sido recuperada durante la guerra por los franceses.

Cuatro meses después desde el arsenal de La Carraca Ciprián Autrán solicitaba 3998

522 LYNCH, J. *ob. cit.* p. 284

523 AGS, Marina, leg. 331: sin firmar, San Ildefonso, 12 de septiembre de 1761

524 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* p. 354

525 LYNCH, J. *ob. cit.* p. 285

piezas de numerosas dimensiones de la Sierra de Segura.⁵²⁶ Al año siguiente, en agosto de 1764 en el arsenal de La Carraca permanecían los navíos *Real Fenix*, *Rayo*, *Princesa*, *Monarca*, *Serio*, *Buen Suceso* y las fragatas *Asunción*, *Industria* y *Marte* que necesitaban reparaciones, mientras los navíos *Galicia* y *Castilla* ya estaban carenados junto a otras siete embarcaciones.⁵²⁷ En el momento en que estas naves nombradas esperaban reparaciones, había maderas de pino enriadas en un caño de La Carraca procedentes, entre otros, del paraje de Guadalentín, en los bosques de Cazorla dentro de la jurisdicción de la Provincia Marítima de Segura.⁵²⁸ Durante los años 1763, 1764, 1765 y 1766 habían sido botados un total de 12.890 piezas⁵²⁹ que serían destinadas para las obras de reparaciones en el astillero andaluz. A pesar de la reciente llegada de las maderas de Segura al arsenal carraqueño y de la existencia de materiales en los almacenes, los técnicos seguían advirtiendo las escaseces en guayacán de Indias, pino de la tierra y del norte e incluso del de Segura, necesario este último para baos, cintas, tablones para navíos y pañoles de azogue.⁵³⁰ Pero ¿a qué venía tal insistencia y tantas quejas en un periodo en el que La Carraca vivía una relativa calma laboral propiciada por los tiempos de paz? La respuesta había que buscarla lejos, en la orden que regulaba la alternativa de corta entre la Marina y el Negociado de Sevilla que desde 1764 estaba en vigor. Este hecho había provocado la falta de maderas “...ya que se han consumido muchas en carenas y cajas de azogue...”. Por esta razón en la Carraca se habían visto obligados a pedir madera al Negociado con destino al arsenal. Las cortas practicadas por la Marina no llegaban a

526 AGS, Marina, leg. 333: Venero, Segura, 18 de junio de 1763

527 AGS, Marina, leg. 334: Ciprián Autrán, La Carraca, 10 de septiembre de 1764

528 AGS, Marina 563: Marqués de Somerlos a Arriaga, Madrid, 10 de septiembre de 1764

529 MERINO NAVARRO, J.P. *ob. cit.* p. 311. Al menos tres cuartas partes serían para la Marina mientras que posiblemente el resto quedarán para el Real Negociado.

530 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* p. 357. Al parecer, la Marina tenía que hacerse cargo de la construcción de pañoles o cajas para transportar azogue, mineral de mercurio que era necesario para obtener la plata de las minas americanas, mediante el proceso de amalgama, separando la roca del preciado metal. El azogue llegaba de Almadén, dentro de unos envases de cuero llamados baldreses, cada uno de los cuales contenía medio quintal. Si tenemos en cuenta la enorme densidad del mercurio se trataba de unas bolsas relativamente pequeñas. Para despachar el azogue hacia América y prevenir los posibles derrames, cada baldrés se introducía en una maceta o barrilete, y cada tres barriletes en una caja de madera. Por tanto cada caja contenía quintal y medio de mercurio más el peso de los barriletes, por lo que debían de ser cajas reforzadas. Un cargamento de azogue fácilmente podía llegar a los 1.500 quintales, lo que exigiría construir 1.000 cajas de madera. Estos usos extraordinarios provocaron las quejas de las autoridades de Marina como ocurrió en junio de 1773 en la Isla de León cuando se informó de que “...no ha sido posible evitar la escasez por los excesivos consumos (de madera) causados en las repetidas carenas, cajas de azogue y otros fines extraordinarios del servicio que han ocurrido y no pudieron preverse... (AGS Marina, leg. 576. Carta del marqués de Cartamar a Arriaga. Isla de León 25 de junio de 1773)

1000 piezas y no era suficiente en los servicios previstos para un año.⁵³¹ Así, en febrero de 1765 en el arsenal de La Carraca había almacenadas un total de 1153 piezas *cuadradas desde 14 pulgadas de grueso hasta 24 para baos, yugos, cintas, cuharros de proa y popa y tablonería (...)*.⁵³² Mientras tanto, por las mismas fechas, el Real Negociado de Maderas tenía almacenadas en Sevilla un total de 11.449 piezas.⁵³³

Sin embargo a pesar de las carencias y de las anteriores cifras, en La Carraca no se habían despertado las alarmas tal y como había señalado de manera optimista el intendente Juan Gerbaut: “(...)después de armados los navíos *Rayo, Princesa, Galicia, Castilla, Buen Consejo y fragata Industria (...)* acreditará a VE que estos arsenales no están en los exhaustos términos que previene la citada orden, que si bien no existe tablazón de roble, ocurren, para suplir su uso con las de madera de Segura de la Sierra (...)”⁵³⁴ Además, en este momento los pinos de Segura se habían hecho imprescindibles al sustituir a la madera de cedro que se había demostrado inservible, al menos en opinión del constructor Ciprián Autrán quien llegó a proponer, incluso, que se empleara también la madera de Segura en ausencia de roble, “*madera que escaseaba gravísimamente en La Carraca*”.⁵³⁵ Sin duda Autrán llevaba años siendo el principal benefactor del pino salgareño de Segura, especie que sería aun más demanda a partir de una Real Orden que llegó a declarar la madera de pino como más útil para preservar de la broma los fondos de los buques de la Armada por lo que aconsejaba su uso también para los forros exteriores.⁵³⁶

Así pues, en este contexto favorable al empleo de maderas de Segura, en 1766 fueron carenados en La Carraca los navíos *Fénix, Dragón, Aquiles, Terrible, Guerrero* y fragata *Caridad*.⁵³⁷ Durante este año no hubo navegación de pinos para la Marina puesto que el Negociado debió hacer empleo de su turno aunque la última pinada había sido conducida por dicha institución que trasladó hasta Sevilla 2253 piezas de madera de pino que debieron cortarse en 1764 y que llegaron hasta los almacenes de

531 AGS Marina, leg. 576: Francisco de Bruna, mayo junio de 1763

532 AGS, Marina, leg. 335: Ciprián Autrán, 3 de febrero de 1765

533 AGS, Hacienda, leg. 849: Cortés, Sevilla, 30 de noviembre de 1764

534 AGS, Marina, leg. 335: Gerbaut a Arriaga, Cádiz, 5 de marzo de 1765

535 AGS, Marina, leg. 335: Marqués de la Victoria, 15 de enero de 1765

536 AGS, Marina, leg. 336: Al señor Conde de Macujes, Madrid, 23 de diciembre de 1766

537 AGS, Marina, leg. 336: *Carenas y recorridas 1766*

Sevilla a finales de julio de 1765.⁵³⁸ No obstante desde el ministerio de Hacienda se informó que la alternativa acordada no había tenido efecto en el año 1766 puesto que perteneciendo al Negociado había cortado también la Marina. En aquel año sabemos que a Sevilla llegaron 2770 piezas de la pinada del Negociado.⁵³⁹ Esta institución tenía claro y había previsto que para 1767 la Marina navegaría en solitario,⁵⁴⁰ pero quería evitar tal posibilidad esgrimiendo como razón el establecer definitivamente la alternativa.⁵⁴¹ Además, desde Cádiz se reconoció la existencia de madera en el arsenal de La Carraca por lo que se aconsejó que podría omitirse la conducción para la Marina tal y como le correspondía en aquel año aunque exponía igualmente que sería conveniente que se fuera cortando y labrando para que en 1768 estuvieran repuestas las maderas en La Carraca.⁵⁴² Así pues y a tenor de estas fuentes no hubo pinadas en el año de 1767, hecho que también queda demostrado por la ausencia de documentación sobre el tema correspondiente a ese año, así como los datos ofrecidos por otros investigadores que no reflejan número de piezas de madera para ese periodo.⁵⁴³

Con las maderas almacenadas, incluidas las de Segura, en el año 1767 fueron carenados en La Carraca los navíos *Terrible*, el chambequín *Aventurero* y *Andaluz*, y se propuso la carena del navío *Brillante*. Después de estos trabajos, en abril de 1768 Ciprián Autrán señalaba que (...)con intervención de esta contaduría se hallan existentes en este arsenal para la fábrica del navío de 70 cañones, a saber:(..) madera de pino: baos de distintas características: 153, tablones: 150 y numerosas piezas.⁵⁴⁴ Sin embargo aquel navío de 70 cañones no llegó a construirse en La Carraca, probablemente por la sustitución de Ciprián Autrán por Francisco Gautier como director general de construcción y carenas de la Armada.⁵⁴⁵ Autrán, anciano, quedó relevado al cargo de capitán de maestranza con la tarea de reconocer los buques antes de entrar en carenas.

538 AGS, Hacienda, leg. 849: Cortés, Sevilla, 31 de agosto de 1765

539 AGS, Hacienda, leg. 849: Cortés, Sevilla, 17 de diciembre de 1766

540 AGS, Marina, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 18 de febrero de 1767

541 AGMAB, Arsenales, leg. 3759, lib. 1, fol. 294: 28 de abril de 1767

542 AGS, Marina, leg. 849: Arriaga a Múzquiz, 28 de abril de 1767 y Arriaga a Bruna a Arriaga, 4 de mayo de 1767

543 MERINO NAVARRO, J.P. *ob. cit.* p. 311 y LÓPEZ ARANDÍA, M.A.. *ob. cit.* p. 42

544 AGS, Marina, leg. 340: Andrés Gianetini, Carraca, 5 de abril de 1768

545 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* 285

En la primavera de 1769 la pinada correspondiente a la Marina navegaba por las aguas del Guadalquivir. Por entonces ya habían dado órdenes para que se empezara a cortar la que se tenía previsto conducir en 1770, esta última a disposición del Real Negociado que ya había previsto reservar caudales para los gastos de carreteo, aguadero y navegación (...) *que no dejan de ser considerables*.⁵⁴⁶ En el año 1768 la conducción correspondido al Negociado que trasladó hasta Sevilla 4960 piezas que llegaron a los Reales Almacenes de la capital hispalense en agosto de 1768.⁵⁴⁷ Durante la última década el Real Negociado había vendido maderas, entre otros clientes, a Don Rodrigo Vicioso, Prior de la Parroquial de Villanueva del Arzobispo, que pidió madera para la construcción de un cortijo en Ibros;⁵⁴⁸ para la enfermería del convento hospital de San Juan de Dios de Sevilla;⁵⁴⁹ para el convento de carmelitas descalzas de Bujalance que solicitó sacar en la villa de El Carpio o en Alcolea del río 40 o 50 cargos de madera de diversos gruesos de la pinada del Real Negociado que venía navegando el año 1768;⁵⁵⁰ o para la propia Marina a la cual dispensó 47 pinos “*con obligación de reintegro*” en 1769 a pesar de que ese año el turno había correspondido a la Marina.⁵⁵¹ Probablemente aquellos pinos se emplearon en la carena de la fragata *Esmeralda* que fue la única embarcación carenada durante 1770, año en el que tan solo se hicieron obras de carácter menor.⁵⁵² La paz iniciada con el Tratado de París de 1763 serviría para el desarmado de muchos navíos por lo que la actividad en las carenas y recorridas se ralentizó. Este hecho también tuvo sus consecuencias en los montes de Segura ya que en 1770 la Marina dejó su turno al Negociado cuya pinada venía navegando por el río Guadalquivir. Así, el 28 de mayo de 1770, el ministerio de Hacienda informaba que no se habían producido cortas de madera en los Montes de Segura para el arsenal de La Carraca, a pesar de que correspondía en aquel año la alternativa a la Marina.⁵⁵³ Al parecer este hecho vino

546 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 26 de abril de 1769

547 AGS, Hacienda, leg. 849: *Demostración de las piezas de madera entera y aserrada existentes a fin de marzo de 1769:- piezas existentes en 1 de marzo: 578. - Inventariadas de la pinadas que llegó el año próximo: 4.960. (total): 5.538.* Sebastián Antonio Cortés, Sevilla, 31 de marzo de 1769

548 AGS, Marina, leg. 562: Venero a Arriaga, Orcera, 12 de noviembre de 1763

549 AGS, Hacienda, leg. 849: Pedro de San Martín a Sebastián Antonio de Cortés, contador del Real Negociado de maderas de Segura, 17 de enero de 1767

550 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Madrid, 2 de julio de 1768

551 AGS, Hacienda, leg. 849: Sebastián Antonio Cortés, Sevilla, 31 de agosto de 1769

552 AGS, Marina, leg. 344: *Carenas y recorridas 1770*

553 AGMAB, Arsenales, leg. 3759, lib. 1, fol: 293: 28 de mayo de 1770

motivado al “no estar oportuna para los derribos”,⁵⁵⁴ aunque se dieron órdenes a Alonso Venero para “(...) que haga cortar para octubre o noviembre próximos las piezas que se expresan en adjunto estado que son necesarias al consumo de el año 1771 (...) a este arsenal, (...) por lo que queda el real negociado libre el de su turno (...)”⁵⁵⁵ Esta decisión motivó que el Negociado temiera que al saltarse el turno, la Marina cortara al año siguiente cuando le correspondía al Negociado lo cual dificultaría su tarea al no existir suficientes carretas ni yuntas de bueyes para las dos comisiones.⁵⁵⁶ Finalmente el Negociado ejerció su vez mientras se solicitaron piezas a Alonso Venero para 1771 cuando en 1770 aun quedaban maderas de Segura en el arsenal de La Carraca.⁵⁵⁷

En el año 1773 asistimos a un nuevo enfrentamiento entre la Marina y el Negociado de Maderas, esta vez a tenor de las obras de carena de un navío de línea. Se trataba del *San Julián*, uno de los últimos navíos construidos por el sistema inglés de Jorge Juan que fue botado en Ferrol en 1768 y que cuatro años después se hallaba en el arsenal de La Carraca. A mediados de julio de 1772 entró en la bahía de Cádiz trasportando caudales y otros pertrechos desde La Habana. Su comandante, Don Fernando Rubalcaba, señaló que el buque necesitaba varias obras “que son todas prolijas y no factible ejecutarlas con brevedad”. El 20 de julio de 1772 el anciano Ciprián Austrán le hizo un reconocimiento descubriendo que el navío necesitaba poner una pernada de bao al palo mayor, hacer nuevo el palo trinquete, el de mesana, el bauprés, poner algunas piezas nuevas a las vergas de mayor y trinquete, y prevenía, en una nota adjunta, “que los palos de este navío eran viejos y habían servido anteriormente a otro

554 AGS, Marina, leg. 576: Múzquiz, 28 de mayo de 1770

555 AGS, Marina, leg. 344: A Don Julián de Arriaga, Aranjuez, 11 de mayo de 1770; otra de Juan Gerbaut a Arriaga, Isla de León, 22 de mayo de 1770

556 AGS, Marina, leg. 344: Francisco de Bruna a Miguel de Múzquiz, Sevilla, 6 de mayo de 1770

557 AGS, Marina, leg. 344: “Estado de las maderas de pino coral de Segura que se consideran se necesitan proveer en estos arsenales para consumo del próximo año de 1771 para la carena de los navíos y demás que se ofrece en dicho en dichos arsenales con presencia de las que existen en el día en estos diques, a saber:

50 piezas de baos de primera puente de a 24 codos de largo y 20 pulgadas de grueso en cuadro con 12 pulgadas de vuelta en una cara.

50 ídem. De 22 codos de largo y 18 pulgadas de grueso en cuadro con 12 pulgadas de vuelta en una cara.

50 ídem. De a 20 codos de largo y 16 pulgadas de grueso en cuadro con 12 pulgadas de vuelta en una cara.

50 ídem. De a 20 codos de largo y 15 pulgadas de grueso en cuadro con 12 pulgadas de vuelta en una cara

100 ídem. Para manos de cinta de popa y proa para entablar los navíos por dentro y fuera de a 20 codos de largo y más si se puede de 18 a 20 pulgadas de grueso en cuadro, con toda la vuelta que se le puede dar en una cara.

100 ídem. De 20 a 25 codos de largo y 18 a 24 pulgadas de grueso en cuadro para tablonos de los fondos de los navíos y obras muertas..... Sin firmar.

*bajel.*⁵⁵⁸ Mientras tanto, desde Sevilla el superintendente del Real Negociado de Maderas de Segura, Don Francisco de Bruna, escribía: “(...)pues hallándose la pinada que viene navegando con toda felicidad muy cerca de esta capital he creído que nos queda en arcas el fondo suficiente para costearla hasta ponerla en tierra.”⁵⁵⁹ A lo largo de 1772 en el arsenal de La Carraca se fueron acometiendo obras de carenas o recorridas a las fragatas *Esmeralda*, *Santa Gertrudis*, *Santa Rosalía*, *Juno*, el Chambequín *Andaluz* comenzando los trabajos en el navío *San Julián* para los que se emplearon, al menos, 200 pinos que fueron solicitados al Real Negociado de Maderas de Segura. En febrero de 1773 las cuentas del Negociado registran un nuevo préstamo de 222 piezas⁵⁶⁰ que no sabemos si se emplearon para las obras del *San Julián* que, tal y como había pronosticado su comandante, se prolongaron hasta el año siguiente. Así pues, en abril de 1773 el ingeniero comandante interino de Marina Ciprián Autrán manifestaba la suma falta que hacían las maderas de Segura en el arsenal de La Carraca especialmente por la necesidad de carenar al navío *San Julián*. Para tales obras se necesitaban 150 piezas de pino de Segura que no podían ser entregadas por la comisión de Marina pues el turno de navegación no le correspondía aquel año. Por tal motivo se propuso que fueran prestadas por el Real Negociado con la obligación de ser restituidas.⁵⁶¹ Ciprián Autrán dio cuenta de ellas al intendente de Cádiz Juan Gerbaut:

*Muy señor mío: con motivo de las obras que hemos tenido entre manos como así mismo de la carena de firme que estamos dando al navío San Julián y de la mucha madera que vamos consumiendo en ella, se nos van acabando las doscientas madres de pino de Segura que se tomaron prestada del Real Negociado de Sevilla de forma que no tenemos suficientes madres para continuar la carena. Por lo que en caso de que en todo el presente mes no pueda venir la provisión de Segura, considero por muy preciso que VS se sirva disponer se nos presente de dicho Negociado otras 150 madres como las anteriores para con ellas poder atender a la carena de dicho navío lo que hago presente a fin de que se sirva.*⁵⁶²

558 AGS, Marina, leg. 349: Andrés Regio a Arriaga, Isla de León, 28 de julio de 1772

559 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 15 de julio de 1772

560 AGS, Hacienda, leg. 849: Sebastián Antonio de Cortés, Sevilla, 28 de febrero de 1772

561 AGS, Marina, leg. 350: Juan Gerbut a Julián de Arriaga, Isla de León, 27 de abril de 1773

562 AGS, Marina, leg. 350: Autrán a Gerbaut, La Carraca, 9 de abril de 1773

De esta manera, desde la corte se dieron instrucciones al superintendente del Real Negociado, Don Francisco de Bruna, para que satisficiera las necesidades de Marina. Bruna, atendió las demandas de la Armada pero pidió que se le pagara, al menos, la tercera parte al contado y así se podrían prestar las otras dos partes con calidad de reintegro sin perjuicio para el Negociado. En caso de no haber dinero señalaba que facilitaría toda la partida ante la urgencia del servicio de Marina pero recordaba que en el año 1769 se facilitaron 200 piezas con igual urgencia de las que se pagaron al contado 155 y tomaron prestadas 45, y que en diciembre de 1770 ocurrió lo mismo al solicitarse otras 200. Bruna justificaba la falta de maderas de Segura en La Carraca debido a que la Marina tan solo cortaba y traía una pinada mediana que apenas le daba provisión para un año, algo que iba a volver a suceder al año siguiente pues espetaba que la pinada que navegaba en aquel año de 1773 que correspondía a la Marina llevaba menos de 1000 piezas.⁵⁶³ Al parecer y a tenor de que en 1770 la Marina no había aprovechado la ocasión que le brindó el Negociado, a la Armada le correspondía una pinada doble. Sin embargo, tal y como había observado Bruna, la Marina no había tenido en cuenta esta oportunidad por lo que para abastecerse de madera de Segura no le era suficiente con las pinadas que le correspondían de manera alterna sino que tenía que solicitar maderas de pino al Real Negociado sin pagarlas ni reintegrarlas como querían en Sevilla.⁵⁶⁴ En cualquier caso la Marina hizo efectivo el pago al Real Negociado de la tercera parte del valor de las 150 piezas que se habían facilitado para la urgente provisión de los arsenales, comprometiéndose a que sucesivamente fuera reintegrada las cien restantes.⁵⁶⁵

Mientras el Real Negociado de Maderas de Segura contribuía con 20 pinos a las obras de rehabilitación del Real Seminario de Capuchinos de Sanlúcar de Barrameda,⁵⁶⁶ en el otoño de 1773 concluía en La Carraca la carena de la fragata *Santa Catalina*, la urca *Anónima* y por fin el navío *San Julián*⁵⁶⁷ para el que se había empleado los 150 pinos que, finalmente entregó el Real Negociado de Maderas a cambio de la tercera parte

563 AGS, Hacienda, leg. 849: Arriaga a Múzquiz, Aranjuez, 28 de mayo de 1773 y Bruna a Múzquiz, Sevilla, 12 de mayo de 1773

564 AGS, Marina, leg. 576: Francisco de Bruna, mayo junio de 1773

565 AGS, Marina, leg. 350: el Marqués del Castañar a Julián de Arriaga, Isla de León, 4 de junio de 1773

566 AGS, Hacienda, leg. 849: Fray Miguel de Pamplona, Barcelona, 10 de octubre de 1773. En 1787 el mismo convento volverá a pedir vigas y tablas al Negociado por un valor de entre 1000 y 1500 reales (AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Larena, Sevilla, 5 de septiembre de 1787)

567 AGS, Marina, leg. 350: Andrés Regio a Julián de Arriaga, Isla de León, 3 de septiembre de 1773

del importe de los palos de contado,⁵⁶⁸ que serían satisfechos desde Jaén.⁵⁶⁹

Una década después del Tratado de París de 1763, que ponía fin a la Guerra de los Siete años, el temor a un conflicto bélico comenzó a extenderse por la Corte de Madrid. Los síntomas de la rebelión de las trece colonias inglesas de América del Norte eran palpables a finales de 1773. La campaña de Marruecos de 1774 había sido la antesala del conflicto que se avecinaba. Previendo la amenaza comenzaron los preparativos en el arsenal de La Carraca y en el año 1775 se inició una importante reactivación de los trabajos de puesta a punto de embarcaciones. Con impaciencia se esperaban las maderas necesarias para carenas en el arsenal del sur pero desafortunadamente éstas tardaron más de lo deseado en llegar. A finales de 1774 había partido la pinada procedente de los bosques de Segura con destino a La Carraca. Sin embargo al término de marzo siguiente la maderada todavía se encontraba a la altura del Puente de Génave por lo que le era imposible llegar a tiempo a Sevilla en las fechas previstas. El motivo: la escasez de lluvias y el escaso caudal del río que esperaba aumentar con las lluvias de abril. Pero en La Carraca no estaban para esperas por lo que se instó a que al menos llegasen las piezas más pequeñas y por tanto más fáciles de conducir.⁵⁷⁰

Las aguas no cayeron en abril tal y como se había esperado por lo que los maestros de la pinada no pudieron conducir las cerca de 400 piezas, propuestas para el socorro de los arsenales, y por esta razón no hubo más remedio que dejarlas apeadas en las orillas del río.

No quedaba un codo de madera de Segura en el arsenal y, sin embargo, era indispensable el acopio para aquel año. La madera del norte no servía para las obras que se precisaban mientras la de Segura era la mejor indicada por su tamaño y calidad, para baos y para entablar costados de navíos. Las continuas carenas hacían cada vez más urgente la llegada de acopios de Segura ante la desesperación de las autoridades del arsenal que no querían verse obligados a volver a comprar cedro como había ocurrido en la carena del *América*, navío que no pudo esperar más las maderas segureñas y en el que hubo que gastar mucho más dinero en sus obras.

La pinada de 1774 que correspondía a la Marina no pudo concluirse “(...) *por la falta*

568 AGS, Marina, leg. 576: Múzquiz a Arriaga, Aranjuez, 17 de mayo de 1773

569 AGS, Hacienda, leg. 849: Arriaga a Bruna, Aranjuez, 4 de junio de 1773

570 AGS, Marina, leg. 576: Carta de Nicolás Zacagnini a Felipe Ruiz Puente, 31 de marzo de 1775

de avenidas del río que no permitió que la conducción de la cortada el año antecedente en que tocó a Marina el derribo.” En 1775, por tanto correspondía al Negociado; un detalle que desconocía el comandante de ingenieros de la Carraca Antonio Ansoátegui que había enviado al delineador Nicolás Cabeza de Baca a los montes de Segura para señalar las piezas que se necesitaban, ignorando cuando tocaba a Marina y considerando indispensable el acopio para ese año en el arsenal puesto que no quedaba ni un codo de madera de Segura en La Carraca: “(...) *Que los montes de ésta dan piezas proporcionadas para baos de navíos y entablar costados tan precisas en carenas.*”⁵⁷¹

Mientras en los Reales Almacenes de Sevilla se habían sacado maderas de Segura por un importe de 145.805 reales de vellón por orden de la Real Maestranza de Artillería para la provisión de los presidios de África,⁵⁷² desde La Carraca volvía a proponerse sin éxito que cesara la alternativa y la posibilidad de que ambas instituciones cortasen anualmente. Para alivio de los arsenales, al menos ese año, el Negociado cortó piezas de todos los tamaños y las grandes las reservó para la Armada que fueron trasladadas lo más pronto posible a Cádiz.⁵⁷³ Así pues, el 31 de marzo se solicitaban alrededor de 400 piezas de gran tamaño. Sin embargo en abril de 1775 los maestros de la pinada del Real Negociado manifestaron que ante la falta de lluvia no podían conducir las piezas que se habían pedido con urgencia para el socorro de arsenales por la escasez de agua que sufría el río, por lo que aquellas maderas fueron trasladadas a la orilla a la espera de la ansiada borrasca.⁵⁷⁴

La alternativa de corta entre la Marina y el Negociado de maderas de Sevilla había desesperado a los constructores de la Armada que tenían que esperar hasta el año 1776 para volver a tener el turno en la extracción. Así le ocurrió al comandante de ingenieros Antonio de Ansoategui ante la desagradable sorpresa de conocer que ese año no se podía cortar y había que esperar al siguiente. Además las protestas continuaron al conocer que el Negociado seguía talando a diestro y siniestro sin tener en cuenta los tamaños de las piezas, segando los grandes árboles tan apreciados por la Marina. Así lo manifestó en una carta el delineador Nicolás Cabeza de Baca:

571 AGS, Marina, leg. 352: Oficio de la Junta de Cádiz al Señor Múzquiz, Cádiz 8 de febrero de 1775; otra de Múzquiz a Arriaga, El Pardo, 8 de febrero de 1775

572 AGS, Hacienda, leg. 849: Ignacio Luis de Aguirre a Múzquiz, Sevilla, 15 de abril de 1775

573 AGS, Hacienda, leg. 849: Cádiz, 20 de junio de 1775

574 AGS, Marina, leg. 576: Nicolás Zacagnini a Felipe Ruiz Puente, Segura de la Sierra, 22 de abril de 1775

“Muy señor mio: pongo en noticia de como estoy poniendo 700 palos que el ministro me ha mandado tomar del Real Negociado para ir labrando el río para conducir nuestra pinada. Así mismo reitero lo que antes tengo hecho presente a usted de como dicho Real Negociado no para de cortar árboles que muchos de ellos son útiles para fines de Marina siendo tan abundante la corta que ha practicado este año que pasan de 8000 palos de modo que reconocido el monte contemplo lo que se ha experimentado en breve ser muy costosa cualquier corta nuestra por que se ha aniquilado y deteriorado mucho el monte con dichas pinadas. Así mismo no paso un punto en reconocer los árboles útiles y encontrado sitio donde con menos costo que el año pasado puedo ejecutar la corta de este año (...) Así mismo he practicado de orden de este ministro y estoy evacuando varios reconocimientos de denuncias de incendios y demás que ocurre estando en un continuo desvelo por la custodia y conservación de estos montes pues quisiera que dicho Real Negociado se contuviera en contactar tanta multitud de palos por que muchos de ellos con el tiempo fueran útiles para bajeles lo que me responde es que todo es del rey y para el rey pues me dicen tienen órdenes para hacerlo y que esta madera se vende por orden de dicho señor. Se ha experimentado en este país una otoñada muy buena por lo que continuando no se retardará el embarque de dicha pinada para (siendo Dios Servido) se vea en ese arsenal. (...)⁵⁷⁵

Llegada la carta del delineador a las autoridades de Marina, en Cádiz se celebró una Junta de Departamento para tratar este asunto. En ella se insistía en la urgente necesidad de abastecer los arsenales con las maderas de Segura y de emplear dicha materia prima de manera que estuviera convenientemente curada por lo que debía utilizarse la que se hubiera conducido dos años antes. También se instaba a que se debía seguir la regla de cortar los árboles cuando las condiciones de los ríos permitiesen su conducción. Igualmente se criticaba la cantidad de madera que había sido cortada por asentistas para embarcaciones menores y lo poco que se había podido suministrar para navíos. En la Junta se volvió a insistir en el cese de la alternativa de la Marina con el Negociado de Sevilla proponiéndose que el corte de Maderas de Segura se ejecutara en adelante por ambas instituciones, eligiendo en primer lugar la Marina que necesitaba los árboles más grandes para construcción y carenas, mientras que el Negociado podía conformarse con árboles de pequeñas

575 AGS, Marina, leg. 352: Nicolás Cabeza de Baca, Segura, 19 de octubre de 1775

dimensiones para vender al común⁵⁷⁶

En el año 1775 las autoridades de La Carraca habían solicitado para la carena de dos navíos, cuatro fragatas y cuatro urcas una relación detallada de 1232 piezas de diferentes calibres de madera de Segura.⁵⁷⁷ Al no recibirse dichas piezas al año siguiente se solicitó una relación idéntica pero por triplicado.

La respuesta del ministro de Marina del partido de Segura de la Sierra fue que no podía remitir la partida por triplicado porque el Negociado de Sevilla lo impedía al necesitar dicha institución gran cantidad de madera.

El 4 de julio de 1776 el congreso de las trece colonias británicas de América del Norte promulgaba la Declaración de Independencia iniciando las hostilidades contra su metrópoli Gran Bretaña. Mientras tanto los navíos *Rayo*, *Diligente*, *San Julian*, *San Pedro de Alcantara* y *San Miguel* permanecían en La Carraca⁵⁷⁸ necesitados de carenas y otras reparaciones. Tan solo un mes antes el ingeniero comandante Ansoátegui recordaba que para el año 1775 se habían solicitado 1232 piezas y para de 1776 triplicada cantidad, que hacían 3696 y que según el ministerio de Marina solo podrían remitirse la duplicada cantidad por las necesidades del Negociado de Sevilla.⁵⁷⁹

Las necesidades de la Marina hicieron que finalmente se le permitiera conducir una pinada durante 1776, año en que le correspondía al Negociado. En esta ocasión ambas comisiones compartirían los ríos, primero la pinada de la Marina que partió antes que la del Negociado. Sin embargo, el peso de las maderas que iban para La

576 AGS, Marina, leg. 352: Andrés Regio, Felipe Ruiz Puente, Juan de Lángara y Juan Romano, Isla de León, 30 de octubre de 1775

577 AGS, Marina, leg. 355: La Carraca, 18 de junio de 1776, Antonio Ansoátegui

578 AGS, Marina, leg. 354: La Carraca 9 de julio de 1776.

579 AGS, Marina, leg. 355: *Año 1776: Estado de las maderas de roble, encina, nogal álamo negro., fresno, madres de Segura y tablas de pino de la tierra que están pedidas por presupuesto del corriente año para el próximo inmediato considerando carena de mediana entidad para dos navíos, cuatro fragatas y cuatro urcas: Maderas de pino de Segura pedida para el año 1776: 100 piezas para baos de primer puente y trancañiles 20-22 pg, 18 a 20 codos de largo (casi todos así); 100 piezas para baos de segundo puente y trancañiles; 100 piezas dichas para baos de alcazar y trancañiles; 12 dichas para jigos de navíos, 20 piezas para yugos de navíos y fragatas 100 piezas de vuelta para manos de cinta y cucharos de diez y ocho a 22 pulgadas; 100 piezas derechas para cintas de navíos; 200 para cintas de fragata; 200 piezas derechas para tablazón; 300 madrecillas para tablazón para baos de pañoles. Año 1775: La misma cantidad exacta se pide para ese año. Tablas de pino de la tierra: 6000. La Carraca, 1 de agosto de 1775 NOTA: que por aviso del ministro de Marina del Partido de Segura de la Sierra no puede verificar remitir triplicada la madera citada por necesitarse de ella para en Negociado de Sevilla por no ser dable tanto acarreo pero que podría remitirse duplicada la mencionada cantidad la que a esta fecha no se ha recibido alguna. Es copia del original que para este derall. Carraca, 18 de junio de 1776*

Carraca hicieron que la navegación fuera tan lenta que en marzo de 1776 otra vez la pinada del Negociado alcanzaba a la de Marina.⁵⁸⁰ Además muchos de los pinos tuvieron que apartarse en las orillas.⁵⁸¹ De esta manera, por el camino habían quedado rezagadas 66 piezas en los términos de Chiclana, Beas, Villanueva del Arzobispo, Santisteban, Sabiote y Andújar⁵⁸² teniendo que detenerse en Córdoba por el excesivo peso de algunos troncos que componían el conjunto de aquella pinada.⁵⁸³

A principios del otoño de 1776 no quedaba ni rastro de madera de Segura en el Arsenal de La Carraca. Tan solo pino de la tierra y del norte.⁵⁸⁴ Desesperado, Ansoátegui escribió al marqués González de Castejón en estos términos:

*“Muy Señor mío: ha entrado el segundo invierno y pasados sus respectivos veranos sin haber llegado madera alguna de los montes de Segura a este arsenal. El que padece muchos perjuicios en la habilitación de sus carenas, a más de verificarse con excesivo dispendio y tenido noticia que aun la cortada posterior para Sevilla la han recibido. Ya con el agregado de experimentar que el delineador de aquel partido cuantos informes le pido en este particular los da con alguna timidez y poca individualidad, me hace creer que este asunto necesita que la autoridad de VE lo desentrañe y si le parece se comisione algún sujeto de carácter que se imponga en el todo porque de las demoras y peregrinaciones que padece esta madera es de persuadir que se agregue a los daños de su demora el de un desmedido costo antes de que llegue a el arsenal. Por falta de esta madera se destroza mucha más de Indias y está comprando continuamente de la del norte a precios altos y proporciones desarregladas, en cuyo asierra y reducción se agrega otro nuevo dispendio”*⁵⁸⁵

Una de los motivos que había impedido que las maderas de Segura llegaran a su tiempo a La Carraca tenía que ver con una partida de 4698 quintales de azogue que debían embarcarse con urgencia a bordo del navío *San Pedro de Alcántara* que debía trasladarse a los puertos de Sudamérica. Desde 1666 una real cédula de 8 de junio disponía la preferencia de la carga de azogue a cualquier otra en los barcos que hacían el recorrido por el río desde Sevilla a Cádiz.⁵⁸⁶ Por esta razón y ante la

580 AGS, Marina, leg. 355: Bruna a Múzquiz, Sevilla 6 de marzo de 1776

581 AGS, Marina, leg. 355: Bruna a Múzquiz, Sevilla 6 de marzo de 1776

582 AGS, Marina, leg. 576: Juan Pichardo, Orcera, 28 de agosto de 1776

583 AGS, Marina, leg. 576 pieza 11, 1 de septiembre de 1776

584 AGS, Marina, leg. 355: Ansoátegui a González de Castejón, La Carraca, 6 de septiembre de 1776

585 AGS, Marina, leg. 355: Ansoátegui a Castejón, La Carraca, 8 de octubre de 1776

586 AGS, Marina, leg. 355: José de Gálvez al Marqués González de Castejón, Palacio, 2 de diciembre de 1776

urgencia de aquel servicio cuatro tartanas que había preparadas para cargar maderas de Segura debían ser empleadas para el transporte de azogue retrasando de esta manera la llegada de las ansiadas maderas a La Carraca, un motivo que no fue suficiente para que el comisario Don Bernardo de Hoyos transigiera para que el azogue compartiera el espacio de las embarcaciones con algunos yugos y baos de maderas de Segura, elementos que urgían en el arsenal. A pesar de esta medida el comisario Juan Antonio Enríquez no se resistió a perder la ocasión de trasladar las maderas a La Carraca. Enríquez esgrimió los problemas que resultarían de permanecer las maderas esperando en Sevilla en el embarcadero a ser conducidas a Cádiz con el peligro de sufrir riadas, la pérdida de calidad al aguardar sumergidas en el agua así como los gastos provocados por el retraso en su llegada. Para solventar el problema proponía que la carga de azogue se llevara en las bodegas mientras que en la cubierta de cada tartana se podrían transportar entre ocho y diez palos respectivamente. El empeño del comisario de maderas se tradujo en un informe pericial encargado al delineador y cabo de ribera en el que después de reconocer las cuatro tartanas llegó a la conclusión de que podían llevar con toda seguridad la siguiente carga:

Cuadro N° 7.- Reconocimiento de las tartanas que pueden llevar maderas de Segura desde Sevilla al arsenal de La Carraca en noviembre de 1776. Fuente: AGS, Marina, leg. 355: Juan Antonio Enríquez a Felipe Ruiz Puente, Sevilla, 11 y 12 de noviembre de 1776.

Nombre de la tartana o de su patrón	Cajones y Quintales de Azogue que puede cargar en bodega	Palos de Segura que podría cargar en cubierta
Manuel Rendón	630 cajones de quintal y medio	10 palos de yugos y baos de 14 a 16 varas de largo y de hasta 24 pulgadas de grueso
José Rendón	470 cajones de quintal y medio	6 palos de yugos y baos de 14 a 16 varas de largo y de hasta 24 pulgadas de grueso
Sebastián Díaz	370 cajones de quintal y medio	8 palos de yugos y baos de 14 a 16 varas de largo y de hasta 24 pulgadas de grueso
Alonso Escudero	500 cajones de quintal y medio	10 palos de yugos y baos de 14 a 16 varas de largo y de hasta 24 pulgadas de grueso

El comisario insistió en la necesidad de trasladar las maderas al arsenal protestando además por los privilegios que esgrimían los numerosos comisionados de tabacos, trenes de artillería, víveres para presidios y por supuesto azogues que defendían el interés de sus cargas como prioridad, privando de barcos a la maderas de Segura, tal y como había sucedido el mes anterior con el superintendente de las Fábricas de tabaco, Don Vicente Carrasco quien se negó a transportar el tabaco junto con las maderas, un hecho que se repetía con demasiada frecuencia.⁵⁸⁷

Mientras tanto y a la espera de las maderas de Segura, entre Puntales y La Carraca se fueron carenando los navíos *Miño, San Miguel, San Dámaso, Princesa, San Francisco de Paula, Velasco, San Eugenio, Oriente, Diligente, San Julián, San Pedro de Alcantara* y la urca *San Juan*.⁵⁸⁸

Finalmente y tras una odisea de contratiempos, en noviembre de 1776 ya estaban en La Carraca las maderas de Segura que habían llegado entre octubre y noviembre a través de barcazas desde Sevilla. A pesar de que se había prohibido expresamente que los maderos de pino de Segura compartieran la cubierta de los barcos que conducían azoque desde Sevilla a Cádiz, finalmente se hizo una excepción gracias a la insistencia de don Juan Antonio Enríquez.⁵⁸⁹

Por fin, después de una larga odisea y tras superar no pocos contratiempos, las maderas de Segura llegaron a su destino a lo largo del otoño de 1776. Las primeras en entrar lo hicieron el 11 de octubre. Un total 1185 piezas conducidas por veintiocho tartanas de Sevilla y Coria.⁵⁹⁰ Según los avisos de la intendencia, la pinada que había salido de Segura ascendía a 2024 piezas en total entre las que había 33 yugos, 454 baos, 143 cintas, 341 madres y 1053 cuartones. Muchas de ellas se habían quedado en el camino por no poder flotar entre las que se encontraban 73 piezas grandes más otras 6 que faltaron al tiempo de la entrega de las que no dio cuenta el conductor de la pinada, por lo que se dieron instrucciones para hallar su paradero. De esta manera a Sevilla habían llegado 1945 piezas de las cuales en octubre, se habían remitido las 1185 piezas citadas, muchas de ellas palos pequeños.

Según el estado remitido por el ministro de Segura, además de las piezas

587 AGS, Marina, leg. 355: Juan Antonio Enríquez a Felipe Ruiz Punte, Sevilla, 11 y 12 de noviembre de 1776

588 AGS, Marina, leg. 355: *Carenas y recorridas 1776*

589 AGS, Marina, leg. 355: A don Juan Antonio Enríquez, San Lorenzo, 19 de noviembre de 1776

590 AGS, Marina, leg. 355: Juan Antonio Enríquez a González de Castejón, Sevilla 30 de noviembre de 1776

determinadas y pedidas por el arsenal se añadieron 700 cuartones para la mejor navegación de los palos más gruesos que discurrieron en primer lugar para evitar su extravío. No obstante, tal y como reflejaba el estado remitido por Juan Antonio Enríquez, entre los palos que a la fecha y según habían llegado al arsenal había ejemplares de grandes dimensiones: *“siendo así que entre ella hay palos de notable magnitud y de figura correspondiente a poder servir de yugos y baos de el navío El Real los que aseguran los prácticos que no han venido semejantes en las pinadas anteriores.”*⁵⁹¹

El navío *El Real* o *La Real*, al que hacía referencia el informe de Enríquez, no era otro que el *Santísima Trinidad*, el gran navío de línea que llegaría a ser el más grande de su tiempo que había sido construido en La Habana en 1769 y que por entonces debía de hallarse en Ferrol a la espera de unas obras de carena en firme que debían efectuarse para corregir los defectos de su construcción. La magnitud de algunos ejemplares de la pinada de Segura llegada a lo largo del otoño de 1776 debió impresionar a los prácticos de La Carraca que no dudaron en sugerir el empleo de aquellos enormes palos para las necesidades del gran coloso de los mares que sería reparado de nuevo en La Carraca en 1780. No sabemos si aquellos ejemplares aguardaron y finalmente sirvieron para su reparación en aquella ocasión. En cualquier caso, las maderas de Segura estarían presentes en el “Escorial de los Mares” a lo largo de su dilatada y convulsa existencia. Un hecho que sí podemos asegurar en otro navío: el *América* que fue carenado en La Carraca en septiembre de 1774 con 50 palos de maderas de Segura que fueron prestadas por el Real Negociado para la ocasión. Así se desprende de la nota n.º 4 que incluye Juan Antonio Enríquez en su informe de 30 de noviembre de 1776 sobre la pinada de ese año:

“Que para pagar al Real Negociado 50 palos gruesos que prestó a la Marina en septiembre de 1774 para la carena del navío América que midieron 241.618 pulgadas cúbicas se han separado 110 palos de los más chicos facilitando así con ventajas del servicio de Marina el que vayan al arsenal todos los grandes y se cercene de los pequeños que no son en él necesarios.”

A finales de noviembre de 1776 todavía restaban por llegar 650 palos de Segura, precisamente los de mayor envergadura, hasta el arsenal de La Carraca. Para ello se hacía necesario aprontar desde Sevilla cuantas tartanas fueran posibles llevando

⁵⁹¹ AGS, Marina, leg. 355: Juan Antonio Enríquez, Sevilla, 30 de noviembre de 1776

sobre cubierta cada una entre cuatro y seis piezas de madera de gran envergadura.⁵⁹² Un mes más tarde en el departamento de Cádiz dos navíos, una fragata, una saetía así como las embarcaciones menores empleadas en las faenas de arsenal, seguían a la espera de acometer reparaciones; para el navío *Rayo*, de 80 cañones, después de ser carenado en firme durante el mes de julio tan solo restaba acometer su arboladura y embarcaciones menores; el navío *Diligente*, de 80 cañones, había comenzado su carena pero en agosto de 1776 tuvo que incorporarse a la escuadra que iba a emprender la campaña de Argel. A su regreso a Cádiz emprendió viaje a Ferrol, donde estaba su base, pero una vía de agua durante la navegación obligó a regresar al navío a Cádiz para su reparación. Unos trabajos que incluían sustituir algunas piezas como baos del segundo puente, trancaniles, buzardas, curvas, astas de proa y algunas cintas. El 23 de noviembre, la fragata *Santa Catalina*, de 30 cañones, comenzó su carena descubriendo y forrando sus fondos. En cuanto a las embarcaciones menores, el pontón de la artillería, los lanchones, bateas y lanchas viejas para el uso del arsenal no terminaban de ser reparados puesto que no dejaban de emplearse en las reparaciones del resto de buques. Un ejemplo de esta situación lo manifestaba la chata machina *San Diego*; una barca dedicada a arbolar y a sostener la banda de otros navíos en su carena o recorrida. Esta embarcación llevaba un año y medio que se había recorrido por lo que tenía los forros de los fondos muy gastados, con urgente necesidad de renovarlos durante la primavera. En peor situación aún se encontraban las dos balandras de guardia; una de ellas se hallaba varada en el caño de Puerto Real con urgente necesidad de carena y la otra en el caño de la Cruz en parecidas circunstancias a causa de la broma.⁵⁹³

Sin embargo y después de tanta espera muchas maderas no cumplían con las exigencias de Marina pues se encontraban destrozadas por la conducción o bien podridas y con sámago, quedando por consiguiente inutilizadas⁵⁹⁴. Después de tanto

⁵⁹² *Ibidem*.

⁵⁹³ AGS, Marina, leg. 358: Antonio de Ansoátegui, La Carraca, 31 de diciembre de 1776

⁵⁹⁴ AGS, Marina, leg. 576: *Muy señor mío. De las primeras 226 madres que han llegado ya de Segura, tengo por conveniente incluir a VE relación de sus medidas por la que verán llegar desfloradas pues en una gran porción, pedazos de un largo inaplicable para nada (...). Otra barcaza que acaba de llegar, viene en los términos que la antecedente de que admirado y persuadido se ha hecho este destrozo en la conducción; aviso este mismo correo al delineador para que vuelva del primero me remita noticia individual de las piezas que corto y entrego. (...)* Carraca 29 de octubre de 1776. Excmo. Señor marqués González de Castejón; (...)

Don Juan de Lagará ayudante de construcción encargado en el ramo de maderas; da parte a el ingeniero competente Don Antonio Ansoategui ; que las dos tartanas que han venido de Sevilla, cargadas de maderas de Segura de la Sierra, la una con 140 piezas y la otra con 116: que componen en número de 226. Solo se han

tiempo y gastos los resultados no habían sido los esperados aunque no del todo inútiles pues muchas maderas podían ser válidas y probablemente se emplearon en 1777 en las carenas de los navíos *Oriente* y *Diligente* y en la urca *Santa Inés*.⁵⁹⁵ El resto de piezas que por su tamaño no servían para carenas fueron empleadas para cajas de azogue y otros servicios.

En enero de 1777 se reiniciaban las obras de carena del navío *Diligente* después de haber quedado en suspenso durante el verano anterior. El *Diligente* había participado en la campaña de Argel del año anterior. En 1775 Carlos III había encomendado la conquista de la plaza norteafricana a Alejandro O'Really que se puso al frente de una expedición combinada de tropas navales y terrestres de cerca de cincuenta navíos y más de veinte mil soldados. El objetivo era un desembarco anfibio para ocupar Argel en respuesta a los ataques perpetrados por el sultán marroquí sobre las posesiones españolas de la región. Para ello contaba con una escuadra formada por los navíos *San Francisco de Paula*, *Oriente*, *San Rafael*, *San José*, *Velasco* y el *Diligente* junto a doce fragatas, nueve jabeques, cuatro urcas, dos paquebotes, cuatro bombardas, siete galeotas y alrededor de trescientos transportes que condujeron a casi 23.000 hombres entre soldados y marineros. Sin embargo la operación resultó todo un fracaso y la campaña resultó un golpe humillante al resurgimiento militar español.

Terminadas las operaciones el navío *Diligente* se dirigió a Cádiz para su habilitación y ante la escasez de las maderas de Segura, desde el departamento del sur se pidieron maderas al arsenal de Cartagena y más de 4000 codos al de Ferrol.⁵⁹⁶ El navío *Diligente* presentaba un estado lamentable con algunos baos rendidos, con buena parte de su estructura podrida más algunas piezas de los palos mayor y trinquete en el mismo estado. Era un milagro que el buque no se hubiera hundido por lo que, incluso, se barajó su desguace. Sin embargo desde la corte se insistió en que se le debía ejecutar la carena aunque esto supusiera la casi la reconstrucción del navío.⁵⁹⁷ Por fin, después de meses de frenético trabajo por parte de la maestranza del arsenal, la

encontrado entre ellas de la próxima pinada 40 que puedan servir para tablonería y piezas de zintas y 60 que están de las propias medidas que se pidieron para pañoles de Azogue y 100 que no tienen aplicación para pañoles de azogue porque les faltan gruesos y largos, y 25 ay entre ellas que al parecer son de pinadas antiguas que no sirvieron para nada por estar paradas del sámago y una podrida enteramente. Carraca 31 de octubre de 1776 Juan Lángara

595 AGS, Marina, leg. 356: *Carenas y recorridas 1777*

596 AGS, Marina, leg. 358: El Marqués González de Castejón a Antonio Ansoátegui, El Pardo, 17 de enero de 1777

597 AGS, Marina, leg. 358: Correspondencia entre Antonio Ansoátegui y el Marqués González de Castejón, La Carraca, 31 de enero y 14 de febrero de 1777; El Pardo, 7 de febrero de 1777

carena en firme del navío *Diligente* fue concluida el 14 de junio de 1777.⁵⁹⁸ Seis días después sería la urca *Santa Inés* la que también concluiría sus trabajos de carena.⁵⁹⁹

CUADRO N°8.- Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas con las maderas de Segura, entre otras, durante el periodo 1762-1777 (Fuente: elaboración propia a partir de los datos cruzados de número de piezas, pinadas, número de piezas almacenadas y obras de carena, recorridas y otros trabajos de reparación o habilitación)

CLASE	NOMBRE	OBRAS	ARSENAL	AÑO	Fuente
Fragata	Venus	Carenas	La Carraca	1762	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	Tridente	carenas	La Carraca	1762	AGS, Marina, leg. 331
Fragata	Venus	forado	La Carraca	1762	AGS, Marina, leg. 331
Navío	Buen Consejo	Habilitación	La Carraca	1763	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Fragata	Industria	Carenas	La Carraca	1764	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	Dichoso	Obras	La Carraca	1764	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Jabeque	San Antonio	Carenas	La Carraca	1764	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	Firme	Carenas	La Carraca	1765	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	Fénix	Carenas	La Carraca	1765	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Paquebote	Marte	Habilitación	La Carraca	1766	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Fragata	Caridad	Recorridas	La Carraca	1766	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Fragata	Júpiter	Habilitación	La Carraca	1766	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Fragata	Jasón	Habilitación	La Carraca	1766	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	Fénix	carenas	La Carraca	1766	AGS, Marina, leg. 336
Navío	Dragón	carenas	La Carraca	1766	AGS, Marina, leg. 336
Navío	Aquiles	carenas	La Carraca	1766	AGS, Marina, leg. 336
Navío	Terrible	carenas	La Carraca	1766	AGS, Marina, leg. 336

598 AGS, Marina, leg. 358: Antonio Ansoátegui al Marqués González de Castejón, 13 de junio de 1777

599 AGS, Marina, leg. 358: Antonio Ansoátegui al Marqués González de Castejón, 20 de junio de 1777

Navío	Guerrero	carenas	La Carraca	1766	AGS, Marina, leg. 336
Fragata	Caridad	carenas	La Carraca	1766	AGS, Marina, leg. 336
Navío	Terrible	carenas	La Carraca	1767	AGS, Marina, leg. 337
Chambequín	Aventurero	carenas	La Carraca	1767	AGS, Marina, leg. 337
Chambequín	Andaluz	carenas	La Carraca	1767	AGS, Marina, leg. 337
Navío	Princesa	Carenas	La Carraca	1767	AGS, Marina, leg. 351
Navío	Fénix	Carenas	La Carraca	1769	AGS, Marina, leg. 351
Navío	Rayo	Carenas	La Carraca	1769	AGS, Marina, leg. 351
Fragata	Esmeralda	carenas	La Carraca	1770	AGS, Marina, leg. 340
Fragata	Santa Rosa	Carenas	La Carraca	1771	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Urca	Santa Ana	Carena	La Carraca	1771	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760
Navío	San Francisco de Paula	Carena	La Carraca	1771	AGS, Marina, leg. 351
Navío	San Julián	Carena	La Carraca	1771	AGS, Marina, leg. 351
Navío	San Rafael	Carena	La Carraca	1771	AGS, Marina, leg. 351
Fragata	Venus	Carena	La Carraca	1771	AGS, Marina, leg. 351
Paquebote	Júpiter	Carena	La Carraca	1771	AGS, Marina, leg. 351
Fragata	Santa Gertrudis	carenas	La Carraca	1772	AGS, Marina, leg. 350
Fragata	Santa Rosalía	carenas	La Carraca	1772	AGS, Marina, leg. 350
Fragata	Juno	carenas	La Carraca	1772	AGS, Marina, leg. 350
Chambequín	Andaluz	carenas	La Carraca	1772	AGS, Marina, leg. 350
Navío	San Julián	carenas	La Carraca	1772	AGS, Marina, leg. 350
Urca	San José	Carena	La Carraca	1772	AGS, Marina, leg. 351
Urca	Bizarra	Carena	La Carraca	1772	AGS, Marina, leg. 351
Fragata	Astrea	Carena	La Carraca	1773	AGS, Marina, leg. 351
Fragata	Catalina	Carena	La Carraca	1773	AGS, Marina, leg. 351
Fragata	Esmeralda	Carena	La Carraca	1773	AGS, Marina, leg. 351
Urca	Anónima	Carena	La Carraca	1774	AGS, Marina, leg. 351
Jabeque	Andaluz	Carena	La Carraca	1774	AGS, Marina, leg. 351
Navío	Oriente	carenas	La Carraca	1777	AGS, Marina, leg. 355
Navío	Diligente	carenas	La Carraca	1777	AGS, Marina, leg.

					355
Urca	Santa Inés	carenas	La Carraca	1777	AGS, Marina, leg. 355

CUADRO N° 9. Regiones de origen y provisión de maderas en el Arsenal de La Carraca durante el periodo 1762-1777. Fuente: AGS, Arsenales, leg. 336, 337, 340, 350, 351, 355, 3759, 3760, Quintero González, Merino Navarro

Año/ Provincia Marítima	Navarra y Vizcaya (roble)	Castilla, Burgos y Santander (roble y pino)	Asturias y Galicia (roble)	Andalucía (pino, quejigo)	Segura de la Sierra (pino)	Cuenca, Murcia y Valencia (pino)	Italia y Rumanía (roble y pino)	Cataluña y Aragón (roble y pino)	Del Norte (pino y arboladuras)	Indias (Cedro, caoba y guayacán)
1762				X	X				X	X
1763					X			X	X	
1764				X	X				X	
1765					X				X	
1766					X		X		X	
1767				X				X		
1768				X	X			X		
1769	X				X					
1770				X	X					X
1771				X						
1772					X					
1773					X					
1774										
1775	X									X
1776		X		X	X					X
1777	X				X					

Mientras tanto en algún lugar a lo largo del curso del río Guadalquivir la pinada conducida por la comisión de Marina discurría camino de Sevilla. Aquella pinada, como tantas otras, había estado rodeada de dificultades aunque esta vez los problemas se debieron a un alboroto provocado por un tal Juan de Burgos, soldado miliciano vecino de Villanueva del Arzobispo, temido por las justicias locales, que incitó a sus compañeros con palabras sediciosas, incitando a los pineros a abandonar la faena.⁶⁰⁰ Al parecer el motivo esgrimido había sido la exigencia para acudir a oír misa por lo que los operarios tendrían derecho a ausentarse del trabajo para para cumplir con el precepto. Este hecho ocasionaba graves trastornos en la comisión pues retardaba la llegada de las maderas a su destino e incrementaba los gastos para la Real Hacienda. Para solucionar el problema se planteó la posibilidad de situar a un capellán con caja de capilla en un paraje fijo y así poder celebrar la Eucaristía en las fiestas de guardar. Sin embargo la distancia y la imposibilidad de que los encargados de custodiar las provisiones y equipajes pudieran desplazarse desestimó tal propuesta. Finalmente se decidió que un capellán con caja de capilla y una tienda portátil acompañara a los pineros durante todo el trayecto abonándole un sueldo de 20 escudos y manutención durante todo el viaje de ida y vuelta, con la obligación de decir misa, satisfaciendo así las necesidades espirituales de los miembros de la expedición, una medida que no fue aprobada hasta cinco años después de aquel alboroto.⁶⁰¹

9.7.- Maderas de Segura durante la coyuntura bélica de la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos (1778-1783)

En enero de 1778 desde Sevilla el comisario de guerra Juan Antonio Enríquez informaba al marqués González de Castejón de las diligencias practicadas para embarcar en setenta tartanas 1230 piezas de la remesa de madera de Segura perteneciente al Real Negociado. Aquella partida incluía yugos, muchos baos y madres de gran magnitud. Para ello se habían aprovechado hasta las embarcaciones que tan solo podían llevar cuatro palos en cubierta. El Arrenal de Sevilla ofrecía una imagen de inusitada actividad donde además de los trabajadores habituales del puerto,

600 AGS, Marina, leg. 368: A Francisco de Bances, Aranjuez, 10 de mayo de 1782; otra de Juan Villar a González de Castejón, Isla de León 17 de mayo de 1782

601 AGS, Marina, leg. 368: Francisco de Bances al Marqués González de Castejón, 16 de julio de 1782

se había unido un nutrido grupo de marineros que habían sido reclutados para la ocasión con el fin de ayudar a las maniobras de izar los gruesos palos de Segura y embarcarlos en las tartanas para que partieran con rapidez río Guadalquivir abajo hasta La Carraca. En su nota Enríquez explicaba que incluso se había impedido al director de la renta del tabaco que empleara las embarcaciones habituales para trasladar su carga. En la misiva, por último, destallaba que se habían dado instrucciones para recuperar las maderas que se habían extraviado durante la navegación que acababa de llegar desde Segura “(...) *Todo con rapidez para la campaña que se avecina.*”⁶⁰²

En marzo de 1778 Francia firmaba un tratado de amistad y comercio con los que ya se hacían llamar Estados Unidos de Norteamérica, lo que equivalía a reconocer su independencia y entrar en guerra contra Inglaterra. España recibió numerosas presiones del país vecino que había recurrido a los Pactos de Familia para que Carlos III entrara en la guerra como aliado. Pero el rey no se precipitó como en la anterior guerra y aguantó pacientemente mientras se preparaba para la ocasión agotando incluso la vía de la mediación entre las dos grandes potencias. A pesar de los intentos la diplomacia fracasó aunque antes de entrar en conflicto, España envió un ultimátum al gobierno británico con el objetivo de la devolución de Gibraltar, Menorca y Florida, junto a otras reivindicaciones, para poco después firmar un pacto secreto con Francia en Aranjuez. Era una inmejorable oportunidad para que ambas naciones acabaran con el poderío británico de una tacada en un momento en el que los gobiernos de Londres habían descuidado su Marina, tras la euforia de la victoria de la Guerra de los Siete Años, mientras Francia y España no habían dejado de construir barcos.

Pocos meses después, en agosto de 1778 Francisco de Bruna escribió al ministro Miguel de Múzquiz informándole que el día 25 de julio había llegado felizmente la pinada del Real Negociado, cuyas piezas se estaban desembalsando del río a fin de inventariarlas para luego liquidar la cuenta de los pineros. En su carta Bruna se felicitaba porque la pinada “(...) *era una de las mejores de unos años a esta parte por la proporción de sus calibres y largos no solo para el surtimiento de las obras sino para la construcción y carenas de las embarcaciones.*”⁶⁰³ Este último detalle nos desvela cual

602 AGS, Marina, leg. 359: Juan Antonio Enríquez al marques González de Castejón, Sevilla, 7 de enero de 1778

603 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 8 de agosto de 1778

debió ser el destino de aquellas maderas que, a pesar de tener como intermediario al Negociado de Sevilla, la coyuntura bélica del momento las dirigió al arsenal de La Carraca.

En enero de 1779 el ministro de Marina de Segura hacía inventario de las maderas de pino que durante 1778 se habían labrado en los montes de Segura y conducido desde ellos al aguadero del arroyo de los Barrancos a la orilla del río Guadalimar:

Cuadro N° 10. Inventario de maderas de la pinada de 1779. Fuente: AGS, Marina, leg. 362: Juan Pichardo a Felipe Ruiz Puente, Orcera, 16 de enero de 1779

Pulgadas de grueso	Pulgadas de ancho	Codos de largo	piezas
22	22	22	6
22	22	23	2
22	23	22	1
22	22	20	1
22	22	19	1
21	22	25	2
21	21	25	4
21	21	21	1
21	21	24	2
21	21	22	6
21	21	23	2
20	20	23	65
20	20	25	42
20	20	26	1
20	20	24	54
20	20	22	213
20	20	21	13
20	20	20	23
20	20	17	2
20	21	25	1
20	21	24	1
20	21	22	1
20	20	13	1
20	20	22	12
19	20	24	2
19	20	25	1
19	20	23	6
19	19	23	3
19	19	22	2
19	19	22	11
19	19	21	1
19	19	20	3
19	19	16	1
19	20	21	2
19	19	20	1
19	19	22	9
18	20	21	8
18	20	25	9
18	20	22	170
18	20	23	39

18	18	22	42
18	18	21	10
18	18	20	10
18	20	24	28
18	20	20	11
18	19	23	09
18	18	17	2
18	18	18	1
18	19	21	1
18	18	24	1
18	18	25	1
18	18	23	2
18	17	15	1
18	16	18	6
18	16	22	2
18	17	21	1
18	17	17	6
17	16	9 ½	2
16	16	14	1
16	15	15	1
16	15	18	1
16	15	10	1
15	15	9	1
15	14	15	2
15	14	16	1
15	16	12	2
15	16	14	4
15	16	5	2
14	20	8	1
14	14	5	3
14	14	7	9
14	14	16	7
14	14	10	1
14	20	6	3
14	20	7	3
14	18	10	1
14	18	7	8
14	16	13	1
14	16	6	16
14	20	12	1
14	16	10	8
14	14	5	11
14	20	5	3
14	20	11	1
14	18	8	1
14	17	11	1
14	14	10	1
14	18	6	2
14	15	5	1
14	14	12	2
14	16	5	2
14	20	15	1
14	15	5	1
14	15	13	2
14	15	6	5
14	18	8	15
14	14	5	3

14	14	11	1
14	18	8	3
14	16	14	1
14	14	15	1
14	20	5	2
14	20	12	4
14	15	13	2
14	14	8	4
14	15	12	1
14	13	7	4
14	13	15	3
14	9	12	2
14	13	17	1
14	13	13	424
13	13	9	1
13	13	10	4
13	13	14	7
13	13	8	1
13	13	7	20
13	13	9	12
13	15	11	3
13	14	6	5
13	17	12	1
13	13	7	2
13	15	8	6
13	12	11	1
13	12	15	1
13	14	9	5
13	12	6	3
13	18	7	8
12	15	7	11
12	12	12	1
12	15	10	1
12	12	7	1
12	14	9	1
12	14	10	4
12	14	14	30
12	14	22	2
12	13	9	4
11	13	8	1
11	11	10	1
11	12	7	1
11	12	13	3
11	11	9	2
11	12	7	2
11	13	14	2
10	12	13	2
10	12	10	2
10	11	13	5
10	11	14	2
9	12	5	1
9	12	14	1
9	10	9	201
9	12	12	55
9	13	9	3
9	14	13	2
9	13	10	1

9	14	10	1
9	13	7	1
9	10	13	1
9	11	13	1
9	11	9	1
9	13	9	2
			Total: 1912

*Suman las piezas expresadas un mil novecientos y doce. Orcera, Arrabal de Segura de la Sierra, diez y seis de enero de mi setezientos setenta y nueve*⁶⁰⁴

La pinada de aquel año discurrió con más dificultades de las habituales debido a la terrible sequía que provocó un considerable descenso del caudal de los ríos, provocando el lento trasiego de las maderas. A mediados de mayo de 1779 la pinada aun se encontraba en el Guadalimar a una distancia de tres leguas de su confluencia con el Guadalquivir.⁶⁰⁵ A esta contingencia hubo que añadir las malas cosechas y escasez de grano, consecuencia de la falta de lluvias y la esterilidad de los campos, lo que repercutió negativamente en los pineros. Por este motivo se enviaron órdenes a los corregidores de Andújar y Córdoba para que proporcionara trigo a la expedición.⁶⁰⁶ El corregidor de Córdoba no puso excusa alguna, no así el de Andújar que alegó la situación alarmante de escasez que padecía el municipio y sus alrededores, proponiendo que fueran los pueblos situados más adelante del camino de Sevilla los que proporcionaran el alimento al haber tenido mejor cosecha,⁶⁰⁷ una propuesta que no fue admitida.⁶⁰⁸

La travesía de los pinos por el cauce del Guadalquivir fue muy accidentada causando un cierto descontento entre los propietarios de los molinos y batanes que tuvo que sortear la comisión. A su paso por Montoro y Pedro Abad hubo que detener la actividad de varios molinos lo que motivó las protestas de los molineros arrendatarios del Duque de Alba que se vieron perjudicados al no poder producir durante toda una mañana⁶⁰⁹. Peores consecuencias le acarrió al dueño del molino de los Escuderos que un tramo anterior estuvo parado durante ocho días por culpa de la pinada que lo

604 AGS, Marina, leg. 362: Juan Pichardo a Felipe Ruiz Puente, Orcera, 16 de enero de 1779

605 AGS, Marina, leg. 362: Juan Pichardo a Felipe Ruiz Puente, Orcera, 15 de mayo de 1779

606 AGS, Marina, leg. 362: Manuel Ventura al Marqués González de Castejón, 18 de junio de 1779

607 AGS, Marina, leg. 362: Manuel Francisco de Trissarri y Alberro al Marqués González de Castejón, Andújar, 25 de junio de 1779

608 AGS, Marina, leg. 362: A don Manuel Francisco de Iriarri y Alberro, Aranjuez, 28 de junio de 1779

609 AGS, Marina, leg. 362: Francisco de Barres al Marqués González de Castejón, Isla de León, 26 de octubre de 1779

obligó a detenerse.⁶¹⁰ El problema tenía su origen en la magnitud de las maderas que no podían atravesar las tragantes de las presas cuya estrechez dificultaba el tránsito de los yugos, baos, manos de cinta y demás piezas de construcción naval, ralentizando de esta manera el ritmo de la pinada.⁶¹¹ Pasado Montoro y Pedro Abad, durante el mes de agosto y cuando la pinada navegaba a la altura de El Carpio, el comisario de navegación Antonio Carrillo tuvo que enfrentarse esta vez a los hortelanos de aquella localidad ya que estos, ante la escasez del caudal del río, habían embalsado agua mediante un artilugio denominado “grúa” para proveer las huertas aledañas, lo que motivó las protestas del comisario Carrillo que obligó a desmantelar el embalse para no impedir el paso de los maderos.⁶¹²

La pinada continuó a lo largo del Guadalquivir deteniéndose en los lugares habituales a la orilla del gran río. Uno de estos parajes era el Arenal de Córdoba donde los pineros instalaron sus tiendas de campaña una vez concluida la jornada. Al parecer en aquel lugar era habitual que los animales pastaran para reponer fuerzas, un hecho que fue denunciado por Doña Joaquina de Guzmán el Bueno, vecina de Córdoba que poseía una heredad en dicho paraje. Según la denuncia, al menos desde 1777 los bueyes y cabras de la pinada, tanto de Marina como del Real Negociado, destrozaban los árboles de su finca, especialmente los álamos y olivos jóvenes, lo cual provocaba enormes perjuicios. Antonio Carrillo, director de aquella pinada de 1779 respondió a las acusaciones señalando que era cierto que los animales pastaban en los parajes aledaños al río y que se cortaban algunas ramas de árboles que los pineros usaban para leña o para las faenas de adecuación del curso fluvial para sortear los numerosos vados, más aun en un año de escasez como aquel pero que, no obstante, aquellas cortas se hacían solo sobre ramas que no afectaban a la salud de los árboles y que generalmente actuaban sobre lentiscos y adelfas, y tan solo cuando éstos escaseaban lo hacían en álamos como había señalado Doña Joaquina. También expuso que estas acciones las hacían en otras muchas fincas y que en ningún otro lugar habían recibido queja alguna de sus dueños. Por último el conductor de la pinada recordaba que sus instrucciones eran la de llevar cuanto antes la pinada a su destino pues la guerra y la necesidad que los arsenales tenían de aquellas maderas había convertido a aquella

610AGS, Marina, leg. 362: Antonio Carrillo a Juan Pichardo, Reales tiendas de la pinada de Marina en el Barco de las Posadas, 8 de octubre de 1779

611AGS, Marina, leg. 362: Juan Pichardo a Francisco de Barres, Orcera, 18 de octubre de 1779

612AGS, Marina, leg. 365: Francisco Ignacio de Arrieta, Madrid, 13 de octubre de 1779

empresa en una cuestión de Estado.⁶¹³

Desde allí habían partido casi dos mil piezas para el abastecimiento del Real Arsenal de la Carraca. En total se trataba de 1912 piezas que habían llegado a La Carraca, después de atravesar Córdoba y de que los animales de la expedición acabaran presuntamente con los pastos de aquella heredad particular, entre otros contratiempos.⁶¹⁴

¿Pero, después de aquella aventura, cual era el destino para el que había de emplearse las maderas de aquella pinada? La respuesta la obtenemos el 29 de enero de 1779 cuando Felipe Ruiz Puente enviaba una nota al Marqués González de Castejón adjunta a la carta del ministro de Marina de Segura de la Sierra Don Juan Pichardo que incluía una relación detallada de las piezas de madera que componían la pinada que, por entonces, navegaba por el río Guadalimar con el objeto de surtir al arsenal de La Carraca. En la misma nota, al margen, señalaba lo siguiente:

*“(...) y avisar al ministro de Sevilla cuide de su más pronta remisión a Cádiz donde las necesita el rey con la numerosa escuadra que allí tiene (...)”*⁶¹⁵

Aquellas maderas, junto a otras muchas de distintas regiones, se emplearían para habilitar una gran escuadra compuesta por 32 navíos, 7 fragatas y otras embarcaciones menores que incrementaron la actividad laboral en el arsenal del sur donde además se fletaron y acondicionaron para el transporte un buen número de buques que serían escoltados por las unidades de la Armada. Su misión: invadir Inglaterra.

613 AGS, Marina, leg. 362: Antonio Carrillo a Juan Pichardo, Reales tiendas de la pinada de Marina, sitio de la Barca de las Quemadas, 10 de septiembre de 1779

614 AGS, Marina, leg. 362: Juan Pichardo, Orcera, 17 de enero de 1779

615 AGI, Marina, leg. 362: Felipe Ruiz Puente al marqués González de Castejón, Isla de León, 29 de enero de 1779 y otra fechada en el Pardo, 5 de febrero de 1779

CUADRO N° 11. Navíos habilitados en el arsenal de La Carraca en 1779 para la campaña contra Inglaterra. (Fuente: elaboración propia a partir de Fernández Duro, Rodríguez González y González Aller-Hierro)

Nombre	N° de cañones	Nombre	N° de cañones
España	60	Santísima Trinidad	114
Miño	54	San Nicolás	70
San Miguel	70	Monarca	70
San Pablo	70	San Pascual	70
Serio	70	San Rafael	70
San Pedro	70	San Eugenio	70
San José	70	Princesa	70
Guerrero	70	Atlante	70
San Vicente	80	San Francisco de Asís	70
San Joaquín	70	San Francisco de Paula	70
Santa Isabel	70	Velasco	70
Septentrión	70	Galicia	70
Ángel de la Guarda	70	San Isidro	70
Rayo	80	Oriente	70
Brillante	70	San Isidoro	60
San Luis	80	Astuto	60

Tras la ruptura de negociaciones, España declaró la guerra formalmente a Gran Bretaña el 22 de junio de 1779 con el objetivo de la devolución de Gibraltar, las Floridas y Menorca, la expulsión de los ingleses del Golfo de Honduras y la revocación del privilegio otorgado a los británicos para cortar palo de tinte en Campeche. Todo ello aprovechando la coyuntura bélica provocada por la rebelión de las Trece Colonias de América del Norte. Para la consecución de sus propósitos Carlos III contaba en esta ocasión con el apoyo de 54 navíos, 26 fragatas y una cantidad considerable de fuerzas sutiles que habían salido de sus arsenales. Por esta razón, en La Carraca, decenas de navíos, fragatas, urcas, paquebotes y todo tipo de embarcaciones habían recibido recorridas o carenas. Incluso algunos mercantes habían sido habilitados para el transporte de tropas. Y todas las obras se habían hecho sin la presencia aun de los diques de carena en seco que todavía no habían sido construidos pese al empeño de Jorge Juan Santacilia, el ilustre marino y científico que había fallecido en 1773 a los 60 años después de haber sido un ferviente defensor de la edificación de diques de carena y del método de construcción a la inglesa. Este sistema de ingeniería naval había sido arrinconado por otro nuevo bautizado como “método francés” gracias al

ingeniero general Francisco Gautier. Mientras tanto, en La Carraca, poco importaba ya el método de construcción naval ya que después de la marcha del constructor irlandés Mateo Mullan, tan solo se habían botado dos embarcaciones: la urca *Santana* de 40 cañones y la fragata *San Pío* de 20, lanzadas al mar en 1777 y 1779 respectivamente. No obstante la actividad de mantenimiento de embarcaciones había sido considerable tal y como reflejaban los últimos trabajos que habían puesto a punto a la flota con el objetivo de invadir Inglaterra.

El 23 de julio de 1779 se formó una de las mayores flotas de la historia compuesta por 150 naves que integraban las escuadras francesa del almirante D'Orvilliers y la española de Don Luis de Córdova. El plan dispuesto era desembarcar en la isla de Wight privando así a los astilleros británicos de la riqueza maderera de las forestas de aquella ínsula. Desde allí se tomaría Portsmouth y su arsenal aunque también se había barajado la posibilidad de invadir Londres directamente. Con estas órdenes la flota se presentó frente a las costas británicas el 14 de agosto cambiando el orden de marcha por el de combate. En aguas de Plymouth fue apresado un navío inglés de 64 cañones lo que unido a las amenazantes velas aliadas que se descubrían en lontananza, provocó el lógico pánico entre los habitantes de la vieja Albión. Un temor que alcanzó a la City de Londres que cerró sus puertas ante la previsible invasión. Sin embargo de nuevo la climatología se alió con Inglaterra cuando una tormenta se desató en las aguas del Canal y un rayo mató a dos hombres e hirió a dieciséis en el navío *Santísima Trinidad*. Este hecho unido a lentitud de las escuadras y a la mala salud de las dotaciones obligaron a renunciar a tan magna empresa.

En agosto de 1779, la debilidad de la flota del Canal había estado a punto de costarle a Gran Bretaña su soberanía. Las fuerzas de la Royal Navy tenían que abarcar tantos frentes con unos recursos tan limitados de barcos y hombres que les era imposible plantar batalla a una flota combinada de buques españoles y franceses que se había presentado frente a las costas de Plymouth en el verano de 1779. En aquella ocasión, además de los elementos había sido el escorbuto el que había salvado al Reino Unido de la invasión. Los buques españoles se retrasaron siete semanas antes de reunirse con la flota de la Royale y cuando llegaron al Canal de la Mancha, dos terceras partes de las dotaciones francesas padecían escorbuto. Tan solo en el navío insignia *Ville de París* murieron 280 hombres incluido el único hijo del almirante D'Orvilliers, un hecho

que sumió al marino francés en una profunda depresión, incompatible para dirigir una empresa marítima de tal envergadura. Según Lloyd y Coulter *“en aquella ocasión hubo tantos muertos tirados por la borda que los habitantes de Plymouth se negaron a comer pescado durante más de un mes.”*⁶¹⁶

Tanto el gobierno como los marinos españoles quisieron continuar con las operaciones, pero el sucesor del almirante D'Orvilliers, no tardó en comunicar que la escuadra francesa tendría que desarmar sus buques y recuperarse por completo suspendiendo así las operaciones. Al almirante Córdova no le quedó más remedio que retornar dejando a don Miguel Gastón en la base de Brest para cooperar con los franceses en cuanto estos se recuperaran.⁶¹⁷ De esta manera la flota española al mando de don Luis de Córdova tuvo que regresar a puerto perdiendo así la mejor oportunidad que España tuvo jamás en su historia de invadir el Reino Unido.

Una semana después de que la flota hispano-francesa avistara las costas británicas con la intención de invadir Inglaterra, en Sevilla Francisco de Bruna informaba de las maderas que tenía preparadas y aserradas con destino al Campo de San Roque.⁶¹⁸ Aquellas maderas servirían en esta ocasión para fabricar tiendas de campaña y para cubrir las necesidades de la artillería en el sitio que se había iniciado en Gibraltar. Un asedio que duraría tres años donde las maderas de Segura también estuvieron presentes. En octubre de 1779 otra remesa partía desde Sevilla para el campo de Gibraltar con la misma intención.⁶¹⁹ No sería la última puesto que en marzo de 1780 Bruna informaba que después de enviar la madera que se había solicitado al Campo de San Roque para la maestranza de artillería, exponía que apenas había quedado piezas en el almacén. Igualmente recordaba que había que pagar a los 200 pineros de la última pineda y que esperaba hacerlo con los beneficios que se obtuvieran de la próxima que esperaba para junio o julio siguiente.⁶²⁰ Difícilmente Bruna, en esta ocasión, podría obtener alguna ventaja económica pues desde que había comenzado la guerra, la corona le había obligado a entregar los beneficios de la venta de las maderas de Segura a la Tesorería del Ejército sin que el Negociado obtuviera rédito alguno.⁶²¹

616 BOWN, S.R. *Escorbuto*. Editorial Juventud, Barcelona 2005, p.195

617 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R. *ob. cit.* p. 170

618 AGS, Hacienda, leg. 850: Miguel Hurtado, Sevilla, 21 de agosto de 1779

619 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 18 de septiembre de 1779 y otra de 20 de octubre

620 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Múzquiz, 11 de marzo de 1780

621 AGS, Hacienda, leg. 850: sin firmar, 25 de febrero de 1780

Como hemos señalado, tras el intento frustrado de invadir Inglaterra, Miguel Gastón permaneció en Brest con parte de la escuadra española para cooperar con los franceses mientras el resto de la flota española compuesta por 16 navíos al mando de don Luis de Córdova regresó a España. A su paso por Galicia don Luis de Córdova decidió dejar cuatro navíos que no podían continuar el viaje para que fueran reparados en el arsenal de Ferrol. Los 11 restantes, después de esperar a la escuadra de Lángara en el estrecho, por fin entraron a Cádiz.

En febrero de 1780 los navíos de Gastón llegaron a Cádiz uniéndose a los de Córdova que se encontraban reparándose.⁶²² De ello daban buena cuenta los navíos *Serio*, *San Pedro* y *San Isidoro* que habían participado en la campaña y se encontraban en el arsenal de La Carraca acometiendo obras de carena. El 12 de mayo al navío *Serio* se le había acometido la carena de una de las bandas. En esta fecha el navío *San Lorenzo* acababa de ser desarmado mientras se informaba de lo avanzado de las obras del navío *San Isidro*, al tiempo que se preparaba la carena del *San Pedro*.⁶²³ Al mes siguiente el navío *Serio* concluía su carena mientras el *San Dámaso* se preparaba para calafatear sus fondos.⁶²⁴ Pocos días después eran reconocidos los navíos *San Justo*, *San Isidoro* y *San Leandro* que acababan de llegar de Algeciras, de las operaciones de bloqueo de Gibraltar; el primero necesitaba recorrer las cubiertas y recorrer la obra muerta del navío; al segundo había que recomponer el forro del fondo que estaba muy picado; y el tercero, el *San Leandro*, se encontraba en peores condiciones que los anteriores puesto que estaba afectado por un ataque de broma.⁶²⁵ El *San Justo* fue el primero en acometer sus obras de reparación mientras que los otros dos debieron aguardar a la espera de órdenes al respecto.⁶²⁶

A pesar de que desde la corte se insistía en la lentitud en la ejecución de las obras de carenas,⁶²⁷ a lo largo de julio de 1780 fueron recorridas las cubiertas del navío *San Lorenzo* mientras se forraba el cosedero de la banda de babor del navío *San Isidro* y que-

622 FERNÁNDEZ DURO, C. *ob. cit.* Tomo VII, p. 258

623 AGS, Marina, leg. 365: Antonio de Ansoátegui al Marqués González de Castejón, La Carraca, 12 de mayo de 1780

624 AGS, Marina, leg. 365: Francisco Autrán al Marqués González de Castejón, La Carraca, 13 de junio de 1780 y otra de Aranjuez sin firmar, 20 de junio de 1780

625 AGS, Marina, leg. 365: Manuel Salomón, navío Santísima Trinidad, 16 de junio de 1780

626 AGS, Marina, leg. 365: Nota sin firmar, 16 de junio de 1780

627 AGS, Marina, leg. 365: Al ingeniero comandante Francisco Autrán, Aranjuez, 23 de junio de 1780

daban rematadas las obras de los paquebotes *Triunfo de María*, *San José*, *Nuestra Señora de Begoña*, *Nuestra Señora del Patrocinio*, la polacra *San Pedro* y el bergantín *Joven José*.⁶²⁸ En agosto ya se habían colocado curvas bandas, brazales y gambotas en el navío *San Lorenzo* habiendo finalizado su recorrida mientras se habían concluido las obras en los jabeques *San Bruno*, *Mallorquín* y *Garzota* que ya estaban fuera del arsenal y lo mismo la balandra *Activa*. La fragata *San Pascual* había reemplazado en el dique a la *Carmen* mientras la *Juno* esperaba su turno en la boca del caño.⁶²⁹

Por fin, el 11 de agosto de 1780 el ingeniero comandante Francisco Autrán daba cuenta de la finalización completa de las obras del navío *San Lorenzo*. El *San Isidro* proseguía las suyas emprendiendo a un tiempo la recorrida de sus cubiertas y obras interiores esperando su conclusión para el día 19. Tras la finalización de sus trabajos, la maestranza que los había ejecutado pasaría a trabajar en las obras del navío *San Pedro*.⁶³⁰

En septiembre el navío *San Rafael* sustituía al *San Isidro* que había sido concluido a la vez que era examinado el navío *Oriente* para acometer reparaciones.⁶³¹ Ambos navíos necesitaban reparar su obra muerta para lo cual se preveía que estarían listos a mediados de noviembre. Igualmente se indicaba que ambos navíos no debían de forrarse.⁶³²

Poco después y tras la exitosa captura de un rico convoy británico, las escuadras española al mando de don Luis de Córdova y la francesa a las órdenes del Conde de Estaing sufrían un terrible temporal que a punto estuvo de hacerlas naufragar. Ocurrió el 1 de noviembre de 1780 y se hubieran perdido con toda certeza 28 navíos y 4 fragatas españoles, 38 navíos y 20 fragatas franceses y el rico convoy de 130 buques que escoltaban, si el mayor general Mazarredo, según consta oficialmente, no las hubiera sacado de la peligrosa situación en que las puso la orden impremeditada de salida que dio el Conde de Estaing.

A la llegada al arsenal, el Jefe de Escuadra don Luis de Córdova dio órdenes expresas para que la escuadra fuera reparada de inmediato hasta el punto de que se dieron ins-

628 AGS, Marina, leg. 365: Francisco Autrán al Marqués González de Castejón, La Carraca, 18 de julio de 1780

629 AGS, Marina, leg. 365: Francisco Autrán al Marqués González de Castejón, La Carraca, 4 de agosto de 1780

630 AGS, Marina, leg. 365: Francisco Autrán al Marqués González de Castejón, La Carraca, 11 de agosto de 1780

631 AGS, Marina, leg. 365: Al ingeniero comandante en Cádiz, San Ildefonso, 8 de septiembre de 1780

632 AGS, Marina, leg. 365: Al ingeniero comandante en Cádiz, San Ildefonso, 26 de septiembre de 1780

trucciones para que la maestranza empleada en las obras, incluso, durmiera a bordo de los buques hasta que éstos no estuvieran concluidos, junto con los capataces, comandantes y oficiales de los mismos que contribuirían así al adelanto de los trabajos.⁶³³ En doce días había que reparar todos las unidades afectadas por el temporal para lo cual se incluyó a toda la maestranza, no solamente de La Carraca sino también del Caño del Trocadero y demás inmediaciones, junto con la de la escuadra que ascendía a más de 252 hombres.⁶³⁴ Según la relación propuesta por el ingeniero Francisco Austrán los navíos *Trinidad*, *Concepción*, *Santa Isabel*, *Vencedor* y *Atlante* debían de reparar sus averías en el dique del Trocadero mientras los *San Dámaso*, *África* y *San Joaquín* se recompondrían en La Carraca. Había que cambiar el palo trinquete al *Santísima Trinidad*, y el bauprés a los *Concepción*, *Santa Isabel*, *Atlante* y *San Dámaso*. A este último, además, había que reconstruirle el tajamar.

El navío *Vencedor* había recibido un golpe en un costado por lo que había que reconocer la avería levantando las cintas y tablonés de dos chazas de estribor. Al *África* había que recomponer la galería y jardín de babor así como la mesa mayor de guarnición de estribor. En cuanto al *San Joaquín* había que habilitar el jardín de estribor, parte de la galería y coronamiento.⁶³⁵ En principio, todas estas obras debían de hacerse sin el concurso de las maderas de Segura de la pinada de 1778, sin embargo en el arsenal de La Carraca nos consta que existían maderas de aquella región. Así, en noviembre de 1779 había 1691 piezas y media de todos los tipos. Al mes siguiente, entre las recibidas y las que fueron extraídas del agua de los caños que aún no se habían contabilizado, sumaban un total de 871 piezas. También sabemos que en diciembre de ese mismo año se emplearon 57 piezas y en enero de 1780 quedaban un total de 2502 piezas de todos los calibres.⁶³⁶

El 15 de agosto de 1781 el comisario Juan Antonio Enríquez informaba que la pinada que había salido de Segura el pasado 6 de diciembre de 1780, compuesta por 1079 piezas, había llegado a Sevilla donde se reunieron con otras siete piezas que se habían recogido de las pinadas de años anteriores. En total aquella pinada estaría com-

633 AGS, Marina, leg. 365: Luis de Córdoba al Marqués González de Castejón, navío Santísima Trinidad, 15 de noviembre de 1780

634 AGS, Marina, leg. 365: A Don Luis de Córdoba, San Lorenzo, 10 de noviembre de 1780

635 AGS, Marina, leg. 365: Francisco Austrán, La Carraca, 6 de noviembre de 1780

636 AGS, Marina, leg. 365: Antonio Ansoategui, La Carraca, 31 de diciembre de 1779

puesta por 1086 piezas que a la fecha ya estaban preparadas para ser embarcadas en las tartanas que debían conducir las a La Carraca.⁶³⁷ Al año siguiente la pinada correspondió al Negociado tal y como deducimos de la carta que el guardián del convento de capuchinos de Andújar dirigió al ministro de Hacienda Don Miguel de Múzquiz pidiéndole permiso para sacar cuatro palos de las maderas de la última pinada que habían quedado en la orilla del río, con el fin de emplearlas en la reparación del convento.⁶³⁸ Aquella pinada debió llegar en verano tal y como previó Francisco de Bruna:

*(...)no he pasado dinero alguno a tesorería de ejército por que está para llegar la pinada por el río de esta ciudad que es de las más numerosas que ha traído el Negociado, y es preciso reservar este fondo para el ajuste final de cuentas a los pineros y dependientes de ella para los gastos del saque con yuntas de bueyes y demás que ocurre y para principiar las nuevas faenas de acarreo y peones porque de la maestranza de artillería pedirán crecidas porciones de maderas para el Campo de San Roque.*⁶³⁹

De aquellas crecidas porciones de maderas de las que hablaba Bruna, una parte fueron a parar a La Carraca y el resto al Campo de Gibraltar donde se preparaba una gran operación naval y terrestre con el fin de reconquistar Gibraltar. Para ello se emplearon todos los recursos disponibles para hacer caer a la colonia aprovechando los distintos frentes abiertos en los que batallaba el Reino Unido. En esta ocasión, además de las de las tropas de tierra que llevaban varios años bloqueando desde la línea de contravalación al norte del Peñón y de las eficaces lanchas cañoneras a las órdenes del Jefe de Escuadra Antonio Barceló que habían ocasionado cuantiosos daños, desde el mar se contaba, otra vez, con la participación de la escuadra de Don Luis de Córdova y con el concurso de unas baterías flotantes. Desde principios de mayo de 1782 habían estado llegando al arsenal gaditano de La Carraca, cascos de viejos mercantes, ya inútiles, a los que las maestranzas del arsenal isleño habían realizado obras reforzando sus costados con una capa gruesa de madera de pino a modo de embono, lo que les debía de servir de blindaje junto a un tejado a dos aguas que haría rebotar los proyectiles enemigos. En la bahía de Algeciras también se había trabajado a fondo con cascos de buques inservibles, maderas desguazadas y el talento de los carpinteros de ribera a orillas del río Palmones que hicieron todo lo posible para que estas na-

637 AGS, Marina, leg. 366: Enríquez a González de Castejón, Sevilla, 15 de agosto de 1781

638 AGS, Hacienda, leg. 850: Fray Joaquín de Castro a Miguel de Múzquiz, Sevilla, 1 de agosto de 1782

639 AGS. Hacienda, leg. 850: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 13 de julio de 1782

ves pudieran flotar haciéndolas ignífugas e insumergibles. Su armamento contaba de una o dos baterías solo por un costado y con piezas de a 24 libras disparadas por cañones de bronce, lo que a unos cuatrocientos metros de las murallas provocaría un efecto devastador. En definitiva barcos con toda la artillería en una sola banda y lastre en el opuesto para mantener el equilibrio, con doble casco relleno de viruta de corcho y estopa para sofocar los incendios que pudieran producirse. Aunque nos consta que en el arsenal de La Carraca había maderas de Segura y de que otras originarias de los mismos montes fueron conducidas desde el Negociado hasta el campo de Gibraltar, ignoramos si efectivamente las maderas segurañas formaron parte de las baterías flotantes algo que, por el contrario, si nos costa con los montes de Málaga, puesto que seis años después el Barón de Areyzaga pedía que se le pagase el valor de las maderas que se habían cortado para las flotantes en su dehesa de Ojén.⁶⁴⁰

Sin embargo, el 13 de septiembre de 1782, después de varias horas de fuego cruzado entre las baterías inglesas y las flotantes, y ante la inoperancia de los navíos de línea, las flotantes sucumbieron ante las balas rojas de los ingleses que provocaron la destrucción y el naufragio de aquellos artilugios, certificando de este modo el fracaso de la operación de reconquista de Gibraltar.

A pesar de esta derrota, en septiembre de 1783 quedaba proclamada la independencia de los Estados Unidos de América, dejando a España en un buen lugar después de la guerra, al recuperar la isla de Menorca, así como la Florida oriental y occidental, más parte de las costas de Nicaragua, Honduras y Campeche, dejando a nuestro país como única potencia europea al sur de Canadá, señora de los dominios americanos. El acuerdo hubiera sido perfecto de haber logrado la recuperación de Gibraltar pero las baterías flotantes habían sido incapaces de doblegar la resistencia del gobernador Elliot y la de los gibraltareños que siguieron siendo ingleses a pesar del empeño de Carlos III y de su decidida política naval cuyos éxitos tenían mucho que agradecer al arsenal de La Carraca donde se habían reparado y habilitado buena parte de nuestras fuerzas navales. Así durante 1780 en el arsenal del sur acogió a un buen número de los buques que habían participado en la frustrada invasión de Inglaterra. Durante 1780 se fueron reparando de sus averías los navíos *San Dámaso*, *Vencedor* y la fragata *Salazar* en el dique del Trocadero donde se les recompuso la arboladura a los *Trinidad*,

640 AGMAB, Arsenales, leg. 3760, lib. 1, fol. 238: 6 de julio de 1788

Concepción Santa Isabel, Atlante. En La Carraca fueron reparados los navíos *África, San Joaquín, San Lorenzo, San Isidro y San Pedro*, jabeque *Mallorquín, Garrota, Balandra Activa*, navío *San Pascual*. Por último fueron carenados los navíos *Gallardo* y la fragata *Santa Rufina* en el dique del Trocadero y el jabeque *San Luis* y las fragatas *Santa Bárbara y Asunción* en La Carraca. Muchos de estos buques formarían el grueso de las expediciones que durante la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos, la Armada Española empleó para exitosas operaciones navales como la toma de Pensacola en la primavera de 1781, la reconquista de Menorca en enero de 1782 o la captura de convoyes británicos en el verano de ese mismo año. En buena parte de ellos se empleó la madera de Segura, como queda de manifiesto al comprobar el número de piezas empleadas tan solo durante el mes de diciembre de 1779 tal y como podemos observar en el siguiente cuadro:

CUADRO N° 12. *Relación que comprende la madera para construcción y otros destinos recibida, consumida y existente en los reales arsenales de este departamento desde primero de diciembre hasta fin de él.* (Fuente: AGS, Marina, leg. 365: Antonio Ansoátegui, La Carraca, 31 de diciembre de 1779)

	n.º de piezas existentes en el mes antecedente	Idem recibidas y extraídas del agua que estaban sin numerar	Idem consumidas o empleadas en varios fines	Idem de las que quedan existentes para el mes sucesivo
Madera de Pino de Segura para navíos				
Baos	62			62
Cucharros	42		10	32
Cintas	77			77
Tablonería	278	333	12	599
Trancaniles	82		10	72
Brazolas	51			51
Esloras	40			40
Yugos	1			1
Paños de azoque	37			37

Para fragatas y urcas				
Baos	94			94
Cucharros	90		8	82
Cintas	91			91
Tablonería	292	292	16	584
Trancaniles	101			101
Brazolas	57			57
Esloras		246		230
Yugos	14			14
Pañoles de azoque	10			10
Para embarcaciones menores				
Baos	26			26
Cucharros	66			66
Cintas	33			33
Tablonería	60			60
Trancaniles	13		1	12
Brazolas	65			65
Esloras	1/2			1/2
Yugos	9			9
Pañoles de azoque				
Planchas de agua				

Muchas de las piezas de maderas de Segura que se emplearon durante la coyuntura bélica de 1779-1783 fueron llegando al arsenal a través del Negociado de Maderas de Segura donde su superintendente llegó al punto de valorar las maderas segureñas para la construcción naval. El 5 de julio de 1780 Bruna escribió: “(...) *el día 2 del corriente ha llegado la pinada compuesta por 7000 piezas, parte de ellos violonados que por sus curvaturas son muy a propósito para la construcción de bajeles. (...).*” Y añá-

día: “(...)Se están desaguando con la mayor celeridad para dar principio a las faenas que serán crecidas.”⁶⁴¹ Sin duda la guerra contra Inglaterra había obligado a la colaboración entre el Negociado y la Marina por razones de Estado. No obstante, los enfrentamientos entre ambos organismos no cesaron tal y como podemos comprobar en la pinada de 1783 cuando la Marina acusó al Negociado, nuevamente, a tenor de la magnitud de los árboles cortados en su turno pues en aquella ocasión había conducido hasta Sevilla 3431 piezas de las que únicamente 44 eran inferiores a diez varas de longitud. Unos datos que, en esta ocasión, fueron corroborados por el concejo de Segura de la Sierra.⁶⁴² No obstante, la respuesta desde el Negociado era bien distinta pues el 9 de julio de 1783, desde Sevilla, Francisco de Bruna manifestó que sólo se habían cortado 1.566 piezas de las cuales sólo 41 excedían de diez varas. Aparte de ello, exponía que las piezas con vuelta, llamadas “violones”, eran necesarias para adobar el río y facilitar la conducción. Bruna además espetó que el ayuntamiento de Segura no debía haberse entrometido en tales asuntos y aprovechó la ocasión para motejar a la villa y a sus vecinos de la siguiente manera:

*“Conociendo que habrá dado motivo a esta real orden las cavilaciones y recursos maliciosos de la villa de Segura debo exponer a V.E. (para que tenga una idea del pernicioso carácter de aquellas gentes)... no ha perdonado, ni perdona medio alguno para inquietar la jurisdicción de Marina, destruir el Negociado y destrozarse impunemente aquellos preciosos montes por sus intereses particulares”*⁶⁴³

La llegada de aquella pinada coincidía en el tiempo con la firma del Tratado de Versalles donde, como sabemos, se certificaba el éxito de la diplomacia española, gracias en parte, a la decidida política naval de Carlos III. A la muerte de su hermano Fernando VI en 1759, Carlos III se había encontrado al llegar a España una Armada en crecimiento por lo que decidió proseguir con la política de su predecesor potenciando la construcción y las obras en los arsenales y dando empuje a las repoblaciones forestales para suministrar materia prima a la construcción naval. Al finalizar la guerra del Tercer Pacto de Familia que había unido a España y Francia contra Inglaterra y que finalizó en 1763, la Real Armada quedó reducida a 37 navíos, 18 fragatas y otras unidades meno-

641 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 5 de julio de 1780

642 AGS, Marina, leg. 576: el concejo de Segura de la Sierra, 24 de mayo de 1783

643 DE LA CRUZ AGUILAR, E. *ob. cit.* pp. 233-234

res. Lejos del desánimo, Carlos III decidió, no solo recuperar lo perdido sino ampliar nuestra capacidad operativa en el mar impulsando los proyectos de sus antecesores y reanudando una frenética construcción naval en los astilleros. A la muerte del monarca en 1788, la Marina de guerra española contaba con 76 navíos de línea, 51 fragatas, 6 corbetas, 13 urcas, 15 jabeques, 10 balandras, 31 bergantines, 5 paquebotes, 2 lugres, 7 goletas, 5 pataches, 4 galeras, 4 galeotas y 75 lanchas cañoneras. Y lo mejor de todo con una vida media muy superior a la de los navíos de la primera mitad de siglo. Algunas de estas embarcaciones habían sido construidas o reparadas con maderas de la Provincia Marítima de Segura desde el arsenal de La Carraca. Sin embargo La Carraca no había sido el único astillero donde estaba presente la madera segureña. En octubre de 1781, en plena guerra contra Inglaterra, una escueta nota sin firmar afirmaba lo siguiente: *En Cartagena dicen que tienen mucha madera de pino y que la podrían utilizar para construir navíos y fragatas (...)*⁶⁴⁴

644 AGS, Marina, leg. 366: sin firmar, 23 de octubre de 1781

CUADRO N° 13. Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas en el Departamento de Cádiz con las maderas de Segura, entre otras, desde 1780 a 1783 (Fuente: elaboración propia a partir de los datos cruzados de número de piezas, pinadas, número de piezas almacenadas y obras de carena, recorridas y otros trabajos de reparación o habilitación.)

CLASE	NOMBRE	OBRAS	ARSENAL	AÑO	Fuente
Navío	San Joaquín	Habilitación	La Carraca	1780	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	San Isidro	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365;
Navío	San Pedro	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365;
Navío	San Justo	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365;
Navío	San Leandro	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365;
Navío	San Dámaso	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365;
Navío	San Lorenzo	Recorridas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365;
Navío	San Fernando	Habilitación	La Carraca	1780	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	San Carlos	Carenas	La Carraca	1780	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	Serio	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365; AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	San Rafael	Habilitación y aumento de cañones	La Carraca	1780	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	Oriente	Habilitación y aumento de cañones	La Carraca	1780	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Jabeque	San Sebastián	Carenas	Dique del Trocadero	1780	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Jabeque	San Bruno	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365
Jabeque	Garzota	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365
Fragata	San Pascual (alias Salazar)	Carenas	Dique del Trocadero	1780	AGS, Marina, leg. 365
Navío	Gallardo	Carenas	Dique del Trocadero	1780	AGS, Marina, leg. 365
Jabeque	San Luis	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365
Fragata	Santa Bárbara	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365
Fragata	Santa Rufina	Carenas	Dique del Trocadero	1780	AGS, Marina, leg. 365
Fragata	Asunción	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365
Fragata	Juno	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365
Fragata	Carmen	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365
Paquebote	Trinfo	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365

Paquebote	Begoña	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365
Balandra	Activa	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365
Paquebote	San José	Carenas	La Carraca	1780	AGS, Marina, leg. 365
Navío	Oriente	Carenas	Dique del Trocadero	1781	AGS, Marina, leg. 367
Fragata	Perpetua	Carenas	La Carraca	1781	AGS, Marina, leg. 367
Corbeta	Santa Catalina	Carenas	La Carraca	1781	AGS, Marina, leg. 367
Corbeta	Santa Lucía	Carenas	La Carraca	1781	AGS, Marina, leg. 367
Navío	San Pedro	Carenas	La Carraca	1781	AGS, Marina, leg. 367
Navío	San Fernando	Carenas	La Carraca	1781	AGS, Marina, leg. 367
Navío	San Isidoro	Carenas	La Carraca	1781	AGS, Marina, leg. 367
Fragata	El Carmen	Carenas	La Carraca	1781	AGS, Marina, leg. 367
Navío	San Eugenio	Carenas	La Carraca	1781	AGS, Marina, leg. 367
Jabeque	Pilar	Carenas	La Carraca	1781	AGS, Marina, leg. 367
Navío	Rayo	Carenas	La Carraca	1781	AGS, Marina, leg. 367
Navío	Santísima Trinidad	Carenas	La Carraca	1781	AGS, Marina, leg. 367
Navío	San Vicente Ferrer	Carenas	Cartagena	1782	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	Oriente	Habilitación	La Carraca	1782	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	San Rafael	Habilitación	La Carraca	1782	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	San Pedro Apostol	Habilitación	La Carraca	1782	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	San Isidro	Habilitación	La Carraca	1782	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	San Lorenzo	Carenas y forrado de cobre	La Carraca	1782	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	Arrogante	Carenas y forrado de cobre	La Carraca	1782	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	San Carlos	Carenas	La Carraca	1782	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	Rayo	Carenas y forrado de cobre	La Carraca	1782	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Falúa	De Rentas	Carenas	La Carraca	1782	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	Rayo	Carena sin embono	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	San Carlos	Carenas y remontar, correr la 3ª batería y alterar la arboladura	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	San Fernando	Carenas y remontar y correr	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.

		la 3ª batería			
Navío	San Luis	Carenas y alterar la arboladura	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	España	Carenas	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	Miño	Carenas	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	San Julián	Carenas	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	Septentrión	Carenas	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Fragata	Nuestra Señora de Loreto	Forrado de Cobre	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Fragata	San Jorge (Real)	Recorridas	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Fragata	Santa Bibiana	Recorridas	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Urca	Espaciosa	Recorridas	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.
Navío	Glorioso	Carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Fragata	Perpetua	Carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Urca	Santa Librada	Carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Urca	Peregrina	Carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Jabeque	San Antonio	carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Jabeque	Murciano	carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Jabeque	Pilar	carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Jabeque	San Sebastián	carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Jabeque	San Luis	carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Jabeque	Lebrel	carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Jabeque	Mallorquín	carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Jabeque	Gamo	carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Jabeque	San Bruno	carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Jabeque	Catalán	carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Jabeque	San Damián	carenas	La Carraca	1783	AGS, Marina, leg. 373
Urca	Espaciosa	Recorridas	La Carraca	1783	AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y 3760.

CUADRO N° 14. Regiones de origen y provisión de maderas en el Departamento de Cádiz durante el periodo 1777-1783. Fuente: elaboración propia a partir de AGS, Arsenales, leg. 365, 367, 373, 3759 y 3760, Merino Navarro.

Año/ Provincia Marítima	Navarra y Vizcaya (roble)	Castilla, Burgos y Santander (roble y pino)	Asturias y Galicia (roble)	Andalucía (pino, quejigo)	Segura de la Sierra (pino)	Cuenca, Murica y Valencia (pino)	Italia y Rumanía (roble y pino)	Cataluña y Aragón (roble y pino)	Del Norte pino y arboladuras	Indias Cedro, caoba y guayacán
1777	X				X					
1778	X			X	X					
1779					X					
1780				X	X					
1781				X	X					
1782				X						
1783				X	X				X	X

10.- MADERAS DE SEGURA EN EL ARSENAL DE CARTAGENA

10.1. El transporte de maderas hasta el arsenal de Cartagena. Las pinadas por el río Segura

Junto a La Carraca, Cartagena fue el otro gran arsenal del sur de España. Sus obras comenzaron en 1731 y no acabaron hasta 1782. Para la construcción de su fábrica se eligió el antiguo puerto que ya contaba con astillero, siendo Sebastián de Feringán el encargado del proyecto del complejo industrial más importante del litoral mediterráneo en el siglo XVIII. La construcción del arsenal no fue tarea fácil por las dificultades del terreno. Además, nada más iniciarse los trabajos, se hizo necesaria la edificación de otras obras accesorias, en especial, la muralla que debía separar el arsenal de la ciudad para evitar incidentes derivados del riesgo de incendios, robos o fugas de esclavos y desterrados. Igualmente, se precisaron levantar instalaciones adjuntas como el Cuartel de Presidarios y Esclavos, el Real Hospital Militar de Marina, el Parque de Artillería y el Cuartel de Antigones, así como una serie de fortificaciones destinadas para defensa de la ciudad. De esta forma, el arsenal y el puerto, acabaron cambiando la fisonomía de Cartagena, convirtiéndola en un importante enclave militar. Al igual que La Carraca, la edificación del arsenal se compatibilizó con la construcción y reparación de embarcaciones para las que se emplearon maderas procedentes de numerosos enclaves. A lo largo del siglo XVIII Cartagena se abasteció de maderas de originarias de los montes de Málaga, de Santander, Valencia, Cataluña, Aragón, Nápoles, Caravaca, Calabria, Rumanía, Toscana, Luca, Grecia, el Báltico y también de Segura de la Sierra. Estas últimas, al menos durante medio siglo, fueron empleadas de forma intermitente para la edificación del arsenal y para la construcción y mantenimiento de navíos, fragatas y embarcaciones menores de la Armada Española. Uno de los mayores problemas que encontró el arsenal de Cartagena para abastecerse de madera de los montes de Segura fue sin duda las dificultades que presentaba el transporte por carretería. A las difíciles condiciones orográficas de las propias Sierras de Segura y Alcaraz se unía un trayecto sinuoso y escarpado en el que

las carretas de bueyes debían sortear los puertos de las serranías subbéticas del reino de Murcia. Por este motivo desde muy pronto se plantearon proyectos para conducir las maderas por el cauce del río Segura.

Al parecer, ya en el siglo XVI se bajaban maderas por el río Segura. Así lo recogen las *Relaciones Topográficas de Felipe II*, concretamente en la respuesta del concejo de Hellín al referirse al río Segura del que dice “es río grande y caudaloso porque por él se lleva y pasa madera a la ciudad de Murcia e Origüela, ques del Reyno de Valencia y otras partes.”⁶⁴⁵

Ya en 1752 el intendente de Cartagena escribió al ministro de Marina de Segura, José Gutiérrez de Rubalcaba, para que extremara las medidas a fin de conservar los montes de Segura debido al deterioro de los bosques de las inmediaciones de Cartagena. Por este motivo contaba con ellos para la gran cantidad de maderas que necesitaba para la provisión de aquellos arsenales. Por tal motivo sugería que los árboles de aquellos montes quedaran reservados para uso de los departamentos de Cádiz y Cartagena, y demás fábricas reales suspendiendo por el momento las cortas practicadas por la Real Negociación.⁶⁴⁶ Ese mismo año, ante el volumen de madera de pino consumida en el arsenal de Cartagena, viendo que esta no dejaba de aumentar y ante el retraso de las maderas de Tortosa, se decidió enviar una nueva expedición a los montes de Segura y Alcaraz, esta vez al mando del maestro de arboladura don José Maltés con el fin de que los reconociese y viese la posibilidad de que las maderas pudieran ser transportadas por los ríos Mundo y Segura.⁶⁴⁷ Tras su visita José Maltés y otros dos prácticos presentaron una Relación de los gastos que supondría trasladar maderas de pino de la Sierra de Alcaraz, concretamente de la jurisdicción de Ayna, donde señalaron que existían innumerables pinos con excelentes cualidades para la construcción naval. En el mismo informe propusieron que se podrían habilitar los ríos Segura y Mundo para conducir las maderas hasta la Alcantarilla de Murcia, incluyendo un previsión de gastos sobre pólvora, jornales o extracción de piedra que ascendía a la cifra de 69.000 reales.⁶⁴⁸ El proyecto incluía el barrenado de distintos tramos como La Higuera, el Tartamudo o el Puntarrón a lo

645 PIQUERAS, J.; SANCHÍS, C. *ob. cit.* p. 96

646 AGS, Marina, leg. 558: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra a 22 de junio de 1752

647 ANCT, IMVa, Leg 1, carpeta 3: Francisco Barrero Peláez al marqués de la Ensenada, Cartagena, 6 de diciembre de 1752

648 ANCT, IMVa, Leg 1, carpeta 3: José Maltés y Pedro Martínez, Cartagena, 4 de diciembre de 1752

largo del río Mundo, mientras que para el Segura se había previsto barrenar los sitios de Los Almadenes de Ciezar y el Solvente donde habría que romper y sacar piedras para la adecuación de su cauce.⁶⁴⁹

Una vez visto el informe, el 6 de diciembre de 1752 quedó aprobado el proyecto para limpiar de los ríos Mundo y Segura a fin de facilitar el transporte de Maderas de la Sierra de Alcaraz.

Mientras tanto y a la espera de que aquellos trabajos de adecuación del cauce de los ríos se hiciese efectivo, de nuevo el maestro de arboladura José Maltés regresó a los montes de Segura y Alcaraz con la intención de buscar las piezas de madera de pino que se necesitaban para un cajón de las gradas sobre la que se debían construir embarcaciones.⁶⁵⁰ Dos años después de aquella visita las obras de adecuación del cauce de los ríos aún no habían finalizado ya que el 27 de julio del 1757 se renovó el proyecto por no poderlo ejecutar en el plazo previsto debido a las numerosas incidencias sufridas.⁶⁵¹ Definitivamente aquella empresa no pudo concluirse felizmente por lo que otra vez se presentaron nuevas iniciativas como la de don Francisco Ortuño vecino de Murcia que expuso un plan en el que ofrecía limpiar los ríos Segura y Mundo para conducir por ellos maderas de pino, principalmente de los montes de Alcaraz, hasta el mismo Murcia y villa de Guardamar, con el fin de abastecer por 10 años a Murcia, Orihuela, Alicante y a las Reales Obras del arsenal de Cartagena. El proyecto, según el testimonio de su autor, suponía un ahorro de un 15 % respecto al precio que en aquel momento se pagaba por el traslado por carretería de las maderas.⁶⁵² La insistencia en una nueva iniciativa venía dada en el retraso en la llegada de las maderas de Tortosa. No obstante, la propuesta se desestimó y se prefirió encargar un nuevo reconocimiento al intendente Francisco Barredo.⁶⁵³ Barredo ordenó el reconocimiento a Miguel Carrer quien expuso que el costo de adecuación de los ríos ascendería a 300.000 reales. Tras este reconocimiento fue el propio ingeniero Sebastián de Feringán el que se desplazó a visitar los montes y ríos de aquellas serranías. Tras su expedición concluyó en “(...) *la conveniencia que resultaría a la Real Hacienda de traer la madera de los montes de Segura y Alcaraz por los citados*

649AGS, Marina, leg. 327: José Maltés y Pedro Navarrete, Cartagena, 4 de diciembre de 1752

650 ANM, Colección Vargas Ponce, Tomo XXXV, Ms. 66/157: Arriaga a Barrero, 16 de agosto de 1755

651 AGS, Marina, leg. 320: Al intendente de Cartagena Don Francisco Barero, 9 de diciembre de 1752

652 ANCT, IMVa, Leg 1, carpeta 3: Al Intendente de Cartagena don Francisco Barredo, Madrid, 6 de noviembre de 1756

653 ANCT, IMVa, Leg 1, carpeta 3: l intendente de Cádiz, Juan Gerbaut, Madrid, 9 de noviembre de 1756

ríos hasta Guardamar que es crecida, parangonandola con el costo que tienen las de Tortosa (...)" y añadía que las que "(...)se remiten a Sevilla por los ríos Guadalimar y Guadalquivir tardan en llegar las maderas a aquel paraje de ocho a diez meses y por los nombrados Mundo y Segura hasta Guardamar solo cuatro a corta diferencia y sin embargo de que por estos últimos ríos sea preciso hacer la conducción una pieza detrás de otra y abrir caminos para que trasieguen las carretas hasta la orilla del río los cuales serán a corta distancia(...) que a cinco leguas en contorno de los expresados ríos Mundo y Segura se hallan maderas suficientes para tablonería, baos y otras piezas propias y conducentes para servicio para los tres departamentos de Marina y palos para vergas mayores y trinquetes de navíos y fragatas para surtirlos más tiempo de treinta años y también algunos masteleros. Sin embargo de la gran práctica de Maltés en estos asuntos y a lo bien que ha desempeñado cuantas comisiones de cortas de maderas he puesto a su cuidado así en el reino de Valencia como en los montes de Segura y Alcaraz donde ha cinco años que continuamente está cortando madera, tuviese VE por conveniente encargar esta importancia a don José Gutiérrez de Rubalcaba para que nuevamente la examine y pueda con más convencimiento formar un prudente cálculo o consideración del costo que puede tener a la Real Hacienda.(...)"⁶⁵⁴

En 1757 Diego de los Ríos y Mendoza envió a Cartagena una nueva relación que contenía los reconocimientos hechos de los ríos Segura y Mundo por donde podían conducirse maderas para el surtimiento de los arsenales de Marina del rey, las ciudades de Orihuela, Murcia y su reino hasta la desembocadura de ambos ríos. En ella incluía el costo que tendría el "*limpiarlos, barrenarlos y dejarlos en estado de ejecutarse por uno y otro las conducciones*".⁶⁵⁵

Al año siguiente José Gutiérrez de Rubalcaba se unió a la defensa de la conducción fluvial de maderas hasta Cartagena, esgrimiendo el elevado gasto del transporte por carretería pues explicaba que un cargo de maderas, —es decir la porción que puede regularmente llevar una carreta con un par de bueyes—, puesta en los arsenales de Cartagena costaba de diez y seis a veinte pesos. Un gasto elevado al que habría que

654 ANCT, IMVa, Leg 1, carpeta 3: Francisco Barrero Peláez a Julián de Arriaga, Cartagena, 24 de noviembre de 1756 y AGS, Marina, leg. 327: Francisco Barrero Peláez a Julián de Arriaga, Cartagena, 24 de noviembre de 1756

655 ANCT, IMVa, Leg 1, carpeta 3: Diego de los Ríos y Mendoza, Segura de la Sierra, 30 de junio de 1757

añadir la apertura y habilitación de los caminos.⁶⁵⁶

A pesar de todas estas opiniones en favor del transporte fluvial por el río Segura, a finales de la década de los cincuenta aun no se había llegado a un acuerdo definitivo sobre el modo de abrir el curso fluvial y experimentar las conducciones de maderas por su cauce.

En octubre de 1761 una nueva propuesta abrió la puerta a la esperanza para conducir de una vez por todas las maderas de Segura por el río del mismo nombre. Se trataba de un proyecto presentado por Don Francisco Vila, asentista de Puertas y Ventanas de Cartagena, que solicitó para el mejor desempeño de su contrato, cortar maderas en la Sierra de Alcaraz proponiendo la apertura del Río Segura hasta la Alcantarilla. Negada en un primer momento esta iniciativa, se previno al intendente de Cartagena para que examinase de nuevo el proyecto por lo que una vez estudiado a fondo, el 16 de agosto de 1762 se aprobó la ejecución de las obras que irían a cuenta de la Real Hacienda.⁶⁵⁷

Sin embargo habría que esperar hasta 1765 para que se pusiera en práctica el experimento, pues no sería hasta ese año cuando Francisco Vila inició la navegación de la primera pinada por el cauce del río Segura que tenían en un principio como destino la edificación de las naves para los almacenes de arboladura. A pesar del entusiasmo inicial, aquella primera maderada por el río Segura estuvo plagada de dificultades. Nada más emprender el viaje, Vila y sus pineros se enfrentaron al estrecho de la Toba que tardaron en superar cuatro meses.

Desde su nacimiento hasta la intersección con el río Madera, el Segura es un río de aguas cristalinas que discurre por un estrecho cañón en medio de escarpadas montañas cuyas nieves abastecen a afluentes y arroyos en la época del deshielo, con un profundo cauce y pendientes inaccesibles. Aguas abajo de río Madera los escarpes continúan cuando se llega a La Toba donde los grandes macizos rocosos que afloran en el cauce, pueden provocar la aparición de bolos y bloques de piedra que son arrastrados por la fuerza de las aguas dificultando, en este caso, la conducción de troncos, al menos hasta el lugar que hoy ocupa el pantano de Anchuricas. El tramo fluvial prosigue penetrando por un valle más amplio hasta la confluencia del río Zumeta donde discurre flanqueado por altas montañas. Desde este lugar hasta el encuentro

656 ANCT, IMVa, Leg 1, carpeta 3: José Gutiérrez de Rubalcaba a Juan Gerbaut, Segura de la Sierra 8 de junio de 1759

657 AGS, Marina, leg. 331: sin firmar, 21 de octubre de 1771; AGMAB, leg. 3759, lib. 1, fol. 296v: 21 de octubre de 1761

con el río Tus, el Segura continua por un valle que a día de hoy queda totalmente sepultado bajo las aguas del pantano de la Fuensanta, para seguir por una zona de estrechos y cañones entre altas cumbres, hallando aguas abajo, el Congosto del Cenajo, donde se ubica hoy un embalse del mismo nombre. Ya en el reino de Murcia, el Segura discurre de forma muy distinta a la de antaño pues se encuentra confundido por los numerosos embalses que el hombre ha ido creando en su trayectoria durante el siglo XX. Allí describe dos grandes recodos en sentido opuesto al curso del río para después atravesar una montaña tallando en ella el largo y estrecho cañón conocido como los Almadenes, cerca de Calasparra.

Sobre la experiencia de Francisco Vila, el Expediente de 1811 señala:

“(...) y después de tanta demora y crecidísimos gastos y trabajos, habiendo llegado la pinada al puesto de los Almadenes de Calasparra, que es un estrecho de tres cuartos de legua, por donde corre el río entre dos sierras bastante elevadas, no atreviéndose a introducirla en él, tuvo que echarla en tierra y llevarla en carreterías a su destino.”⁶⁵⁸

También hizo referencia al mismo tramo el ministro de Marina de Segura Don Juan Pichardo cuando en 1777 escribía:

“(...)estando la mayor abundancia de pinos salgareños en lo correspondiente al departamento de Cartagena y a las vertientes del río Segura, es fácil su conducción sin más tropiezo que el paso de los almadenes de Calasparra en el que el asentista Don Francisco Vila, doce años ha, saco las maderas, y en carretas las condujo a Cartagena porque ya estaba entrando el invierno; y pensando él preferentemente surtir este departamento de dichos bosques, podría empezarse por las cercanías del río y pasado otro no tan malo pero llamado de la Toba, llevarlas por agua hasta los Almadenes, continuando con carretas como hizo el citado asentista cuya distancia es de 21 leguas.”⁶⁵⁹

Finalmente, después de catorce meses de navegación, Francisco Vila tuvo que sacar las maderas en los Almadenes de Calasparra conformándose con transportarlas desde allí hasta Cartagena en carretas. No obstante su aventura no acabó aquí puesto que cuando se decidió a contratar las carreterías para el transporte, se encontró con la desagradable sorpresa de que estaban embargadas por los corregidores y justicias con órdenes expresas del marqués de Esquilache que pretendía emplearlas en la

658 FERNÁNDEZ DENAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 61

659 AGS, Marina, leg. 576: Pichardo a Felipe Ruiz Puente, Orcera, 4 de enero de 1777

conducción de trigo a la corte. Las malas cosechas y la escasez de grano habían obligado a tal medida colmando la paciencia del asentista que tuvo que aguardar hasta que el ministro de montes de Segura, Alonso Venero, pudo interceder para que las carreterías estuviesen dispuestas.⁶⁶⁰ Finalmente parece que pudo convencer al ministro Esquilache para que reservara 100 carretas para la conducción de madera con destino a las naves de arboladura y tinglados, más otras cien para la carena del navío *Vencedor*,⁶⁶¹ tal y como reiteró el intendente de Cartagena.⁶⁶²

Por fin y después de tres años desde que se contratara el asiento, las maderas llegaron a su destino en un viaje infernal por carriles que discurrían en el camino entre Cieza, Murcia y Cartagena. La empresa había sido tan ardua que el resultado no había convencido a las autoridades de Marina por lo que nadie desde levante volvió a mirar a los montes de Segura en una docena de años.⁶⁶³

En realidad no hubo que esperar tanto tiempo, como afirma Merino Navarro, pues según María Teresa Pérez Crespo hay noticias de que en julio de 1773 los comisionados de marina dependientes de Cartagena reconocieron los montes de Pinar Negro y la Fuenfría en la jurisdicción de Segura. Al parecer se habían encontrado las 3250 piezas que se requerían desde el arsenal, estudiándose las posibilidades del transporte en carreterías por los caminos de aquellas sierras⁶⁶⁴. No obstante, al menos a finales del año siguiente no encontramos datos que nos sugieran que en ese momento hubiera maderas de Segura en el arsenal de Cartagena.⁶⁶⁵

A pesar de todo, la opción del río Segura no había quedado totalmente desechada; Francisco de Bruna había realizado una propuesta de hacer navegable el tramo desde el río Mundo hasta Alcantarilla para transportar las maderas de la sierra de Alcaraz.⁶⁶⁶ En julio de 1775, la Junta de Cartagena desestimó la propuesta debido a la gran cantidad de puentes y azudes que había en el cauce, al costo de la obra y a la poca

660 AGS, Marina, leg. 335: Juan Domingo Medina, Aranjuez, 18 de abril de 1765

661 AGS, Marina, leg. 335: Juan Domingo Medina a Julián de Arriaga, Cartagena, 18 de mayo de 1765. Si tenemos en cuenta que cada carreta solía llevar un cargo de madera y que este aproximadamente se componía de cuatro grandes piezas podemos concluir que la pinada de Francisco Vila trasladó unos 800 pinos de Segura.

662 AGMAB, Arsenales, leg. 3759, lib. 1, fol: 294v: 28 de mayo de 1765

663 MERINO NAVARRO, J.P. *ob. cit.* p. 248

664 PÉREZ-CRESPO, M.T. *ob. cit.* p. 117

665 AGS, Marina, leg. 351: *Resumen de los codos de madera...que durante el mes de noviembre se emplearon en construcción, carenas, recorridas...* Prisco Nuñez, Cartagena, 14 de diciembre de 1774.

666 ANCT, IMVa, leg 1, C-3: Expediente sobre Proyecto de limpieza de los ríos Segura y Mundo (1752-1775) y AGS, Marina, leg. 320: El intendente de Cartagena don Francisco Barredo, Cartagena 9 de diciembre de 1752

rentabilidad debido al corto número de maderas que se podían extraer⁶⁶⁷.

En septiembre de 1775 la Junta Económica de Cartagena en previsión de las necesidades del arsenal para 1776 aprobaba la corta de 14000 codos cúbicos de maderas de pino de Aragón para las carenas en dique los navíos *Fénix*, *Triunfante* y *San Nicolás*, dar medias carenas a flote al *Vencedor*, *Ángel de la Guarda* y *San Juan Bautista* como también a los jabeques y galeotas; construir dos fragatas o urcas y otros trabajos menores. Además de otras partidas de roble, encina, pino del norte y álamo, en aquella reunión se acordó la extracción de 40.500 codos de pino en el término de Segura.⁶⁶⁸ Al año siguiente se condujeron a Cartagena desde La Sagra de Huéscar 4000 estacas con destino al cuartel de presidiarios del arsenal mientras se discutía sobre la corta y transporte de 3000 pinos en Segura.⁶⁶⁹

En 1777 mientras se remataba la segunda partida de maderas de Huéscar con destino al cuartel de presidiarios⁶⁷⁰ el carpintero delineador Bartolomé Alegre reconoció el paraje del Pinar de la Umbría de Mora, perteneciente a los montes del mismo término, en el sur de la Provincia Marítima de Segura, donde señaló doce pinos (...) *de grande utilidad para navíos por sus vueltas.(...)*⁶⁷¹. En abril de ese mismo año Bartolomé Alegre y el contraamaestre de construcción Bernardo Muñoz visitaron aquellos parajes dando fe de no hallar pinos útiles y los que encontraron los consideraron insuficientes para tan enorme cantidad que necesitaban. Sin embargo un poco más al norte en los montes de Fuenfría y Pinar Negro si reconocieron (...) *suficiente cantidad no muy trabajosa su salida y carretera, que para habilitar ésta se necesitarán unos doce mil reales y que la distancia hasta esta capital (Cartagena) es de 35 leguas.*⁶⁷² Carpintero y contraamaestre señalaron una primera relación de 2500 piezas que meses más tarde se completarían con los 3250 pinos reconocidos y marcados en una segunda visita efectuada por el teniente de navío e ingeniero marina de origen francés Lui de Mevoilhon.⁶⁷³

667 AGS Marina leg. 352: Informe que la junta del departamento de marina de Cartagena, 8 de julio de 1775. En este informe se habla de las bondades del paraje Garganta Lóbrega pero se desestima el proyecto junto a otro que ya hizo José Gutiérrez de Rubalcaba. Estos datos quedan corroborados también en ANC, Caja, 2729. Junta del Departamento Libros de Acuerdos, Tomo 3: Juntas celebradas el 8 de abril de 1775, 5 y 11 de julio de 1775

668 AGS, Marina, leg. 352: acuerdo de la Junta de Departamento de Cartagena sobre acopio de madera de todas clases precisas en el año próximo de 76, Cartagena, 23 de septiembre de 1775

669 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 3,: Junta celebrada el 28 de febrero de 1776

670 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 4: Junta celebrada el 19 de abril de 1777

671 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5, Junta celebrada el 26 de junio de 1778

672 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5: Junta celebrada el 19 de abril de 1777

673 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5: Junta celebrada en julio de 1777



Imagen 17: Arroyo de la Fuenfría en la Sierra de Segura. Desde 1778 se explotó este paraje a beneficio del arsenal de Cartagena. (Fotograma del documental *El árbol de Segura*, dirigido por Vicente Ruiz García)

Pero los problemas comenzaron pronto al no encontrar leñadores ni carreteros que se atrevieran con la empresa de cortar y trasladar semejante cantidad de árboles. Alguno se quiso hacer cargo de la operación pero sus elevadas pretensiones económicas determinaron que la Junta de Cartagena rechazara el ofrecimiento. Hay que puntualizar que desde la base naval se pretendía descargar toda la responsabilidad en el asentista que se atreviera con el traslado, obligándole a hacerse cargo, incluso, de la habilitación de los caminos y carreteras necesarias para la conducción de las maderas.

Después de varias propuestas presentadas a la Junta del Departamento, a principios de febrero de 1778 se sacó a subasta el asiento correspondiente a la compra, corta, labra, arrastre y conducción a este arsenal de 16 a 18 mil codos de madera de la

Fuenfría y Pinar Negro, jurisdicción de Segura de la Sierra, para la obra del cuartel de presidiarios y cordelería. Publicadas y celebradas todas las formalidades se llegó al acuerdo de reducir a 62 reales de vellón líquidos el precio de cada codo cúbico siendo elegido para dicha comisión a Diego Navarro quien asumía también en el cargo la apertura y composición de caminos.⁶⁷⁴ Inmediatamente fueron reconocidos los mismos parajes de Pinar Negro y la Fuenfría, sus árboles y al mismo tiempo los caminos y carriles para el transporte de la madera. Según Diego Navarro y Pascual López, los vecinos de Lorca que se iban a hacer cargo de las operaciones de corta y traslado, señalaron que desde Pinar Negro se podía habilitar un camino que cruzaba por la Cañada del Rincón para después atravesar el sitio de la Fuente de Juan Fría y posteriormente cruzar por el cortijo de la Losa. Desde allí hasta Huéscar, había que componer un camino de unas cuatro leguas y desde ésta población hasta Lorca otras veinte y seis leguas y media. La operación quedaría cerrada en 62 reales el codo cúbico de un total de 16 a 18 mil codos que debían ser trasladados incluyendo la apertura y composición de caminos.⁶⁷⁵ Pero después de varios informes se volvió a desestimar esta oferta considerándola de nuevo excesivamente costosa para las arcas del rey y contraria a las ordenanzas puesto que el asentista Diego Navarro pretendía imponer sus condiciones a la Junta, tales como el emplear herramientas del arsenal para la corta y labra de las maderas de la Fuenfría y Pinar Negro.⁶⁷⁶ La alternativa siguiente sería pues la designación del ingeniero o facultativo que había reconocido anteriormente los referidos parajes.⁶⁷⁷ Sin embargo este individuo ahora estaba en el arsenal encargado en el ramo de construcción con tareas de diseño de dos navíos que habían de construirse por lo que habría buscar a otro facultativo.⁶⁷⁸

Fue entonces cuando a comienzos de 1778 apareció en escena Manuel Bernia, ingeniero extraordinario que tenía experiencia en visitar los bosques de Cataluña. Su carrera hasta entonces había sido meteórica en los últimos años pasando de cadete del regimiento de infantería de Soria a alférez de fragata y a alférez de navío.⁶⁷⁹ En

674 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5: Junta celebrada el 19 de enero de 1778

675 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5, Junta celebrada el 22 de octubre de 1777

676 AGS, Marina, leg. 633: El Comandante General de Cartagena, 20 de enero de 1778 y José de Rojas, El Pardo, 27 de enero de 1778

677 AGS, Marina, leg. 359: Francisco Gautier, Cartagena, 21 de febrero de 1778; ANC, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5: Junta celebrada el 25 de febrero de 1778

678 AGS, Marina, leg. 633: Francisco Gautier al Marqués González de Castejón, Cartagena, 14 de febrero de 1778

679 ANCT, leg. 133,2. Lista de oficiales de guerra 1776. Sobre este ingeniero ver también ANC, Ingenieros de Marina, oficiales graduados y otros vivos del Cuerpo General, Nº 6, 1787 y AGMAB, sección Ingenieros, leg. 3408/9

1778 Bernia fue designado para dirigir una comisión bajo los auspicios de la Junta de Cartagena y por tanto bajo administración directa del Estado, para la compra, corta, labra, arrastre y conducción de maderas de los montes de Pinar Negro y la Fuenfría con instrucciones del propio Francisco Gautier, ingeniero director general de construcción de la Real Armada y a la postre el cerebro que diseñaba en aquellos momentos los navíos para la Marina española de la Ilustración.

Bernia había elegido además para que le acompañaran en aquella expedición, al contramaestre de construcción José Charat, al oficial de contaduría Francisco Sarmiento y al carpintero delineador Bartolomé Alegre que ya conocía aquellas serranías desde el año anterior cuando estuvo señalando los pinos que más tarde se cortarían y trasladarían desde el arroyo de la Fuenfría y Pinar Negro. En marzo de 1778 Bartolomé Alegre había reconocido aquellos parajes y había acopiado los hacheros necesarios, prestando la vigilancia oportuna para que no se hicieran cortes furtivos.⁶⁸⁰ Meses después volvió a visitar los montes de la jurisdicción de Huéscar para buscar las maderas necesarias para la construcción de cinco jabeques que había proyectados en el arsenal de Cartagena. Se trataba de los *Murciano*, *Valenciano* y *Catalán*, todos de 32 cañones; y los *San Blas* y *San Lino* artillados con 18 piezas.

En marzo de 1778 Manuel Bernia y sus acompañantes se desplazaron para hacer efectivas las cortas y el traslado de estas maderas con destino a las obras que se venían realizando en el Arsenal de Cartagena, concretamente en la construcción de los edificios de cordelería y el nuevo cuartel de presidiarios,⁶⁸¹ aunque llegó a la conclusión de que la envergadura de algunas piezas las haría útiles para la construcción naval. En un principio habían sido los montes de Huéscar, Nerpio y Castril los lugares determinados para estas cortas pero hacía poco más de un año que se habían descartado, pues no había el número de piezas suficientes, entre otras cosas porque en aquellos montes se habían concedido excesivas licencias a los particulares, esquilmando una buena parte de la masa forestal.

En aquella expedición Bernia comprobó *insitu* las dificultades del terreno, sus escarpes, las nieves y hielos, los inconvenientes de la lluvia y sobre todo la magnitud y el peso de aquellos ejemplares de pino salgareño cuyo transporte suponía un enorme esfuerzo por aquellos montes. Un sacrificio que incluía habilitar unos caminos

680 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5, Junta celebrada el 11 de marzo de 1778

681 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5, Junta celebrada el 11 de marzo de 1778

que serían concluidos a finales de la primavera de 1778.⁶⁸² Un trabajo que se sumó a la dificultad de encontrar hacheros y carreteros para realizar las faenas de corta y transporte pues se negaron a trabajar por los diez reales por codo que la Marina tenía estipulado cuando las maderas iban hacia Cádiz.⁶⁸³

A lo elevado de los precios se añadió que las carretas estaban siendo empleadas en la construcción del Real Canal de Murcia, una obra más de la política reformista de Carlos III iniciada en 1775, que tenía como objetivo abastecer de agua a la vega murciana para revitalizar unas tierras condenadas a la pobreza, abrir caminos y puentes y facilitar la comunicación entre los pueblos del viejo reino de Murcia. La idea de llevar agua a los campos de Lorca, Murcia y Cartagena respondía a un antiguo proyecto del siglo XVI. No era por tanto algo insólito sino una consecuencia más de la mentalidad de los borbones que tuvo su reflejo en otras obras parecidas como los canales de Aragón, Manzanares, Guadarrama, Jarama, Guadalquivir-Guadaira, Alberche, Tortosa y Castilla. El sueño de reunir las aguas de los ríos Castril, Guardal, Fuentes de Caravaca y Ojos de Luchena, en un canal navegable y de riego que haría fértiles las tierras baldías de Lorca, Totana, Alhama y Campo de Cartagena. Para aquella obra también fueron empleadas las maderas de Segura, concretamente de los montes de Huéscar⁶⁸⁴, Pinar Negro y la Fuenfría.⁶⁸⁵ Cinco años después tan solo había concluido 27 kilómetros de los 287 previstos. El fracaso se atribuyó a la lentitud de las obras, a la mala administración, a los errores técnicos y, sobre todo, a que la cantidad de agua trasvasada era insuficiente.

Mientras tanto, en marzo en 1778 la comisión de Manuel Bernia logró que la madera fuera transportada en *“...carruajes por la carretera que costó la Marina, y construyeron los ingenieros Don Manuel Bernia, Don Manuel Travesí y Don Tomás Lecocq, que pasa por las Casas de Carrasco hasta la Puebla de Don Fadrique;”*⁶⁸⁶ En aquella expedición destacaron entre todos los árboles *“dos piezas grandes de mucha consideración”* que fueron conducidas por las carretas de Miguel Montiel hasta Cartagena aunque pocas más llevaron el mismo camino por tierra hasta el arsenal de

682 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5, Junta celebrada el 11 de junio de 1778

683 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5, Junta celebrada el 26 de marzo de 1778

684 ANCT, Caja 2731, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 7: Real Orden sobre que se reconozca la madera que hay cortada en los montes cercanos a Huéscar para el Canal de Murcia. Junta celebrada el 22 de mayo de 1780

685 ANCT, Caja 2731, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 7: Junta celebrada el 28 de junio de 1780

686 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob.cit.* p. 61

levante.⁶⁸⁷ Sin embargo una orden Gautier instó a reducir las cortas a dos mil codos de madera, cifra que Manuel Bernia ya tenía cortada cuando recibió la misiva por lo que las talas cesaron y los 18 mil codos de madera previstos inicialmente no llegaron a ser completados debido a las dificultades del terreno y a la falta de carretas. Este hecho sería crucial para que muchos de aquellos árboles centenarios quedaran en pie y sin cortar en los parajes de la Fuenfría y Pinar Negro⁶⁸⁸.

A pesar del cese de las cortas, en 1780 aun había maderas acumuladas en los parajes de Pinar Negro y la Fuenfría esperando ser conducidas al arsenal de Cartagena. Para tal fin, el 5 de abril de ese año Tomás Lecocq, agregado del cuerpo de ingenieros y comisionado para la corta, labra y conducción de los montes de la Fuenfría, solicitó doscientas carretas de manera inmediata, añadiendo en otra carta posterior que había tantas maderas que no sobraban carruajes para transportarlas.⁶⁸⁹ Poco después Lecocq insistió para que se enviaran todas las carretas disponibles para evitar que éstas se quedaran en el monte, conduciéndolas “*en derechura hasta el arsenal*”.⁶⁹⁰ Un traslado que ya había comenzado puesto que el 19 de julio la Junta del Departamento recogía una carta que Lecocq había escrito desde Huéscar informando que las carretas con las maderas de la Fuenfría y Pinar Negro se hallaban detenidas en aquella localidad granadina por falta de caudales.⁶⁹¹ Seis días después Lecocq volvía a informar, en este caso sobre las 765 piezas de madera que todavía quedaban en el monte a la espera de que entre agosto y septiembre fueran conducidas al arsenal, siempre y cuando se destinaran los caudales y las carretas suficientes.⁶⁹²

Durante el verano de 1780 Tomás Lecocq realizó una visita para inspeccionar los montes de la Fuenfría y Pinar Negro con el fin de tomar nota del número de árboles que habían sido señalados y que aun quedaban en pie cuyas dimensiones superaran las 12 pulgadas, encontrando 40 en la Fuenfría y 80 en Pinar Negro. El ingeniero

687 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5: Junta celebrada el 8 de octubre de 1778

688 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 5: Junta celebrada el 8 de julio de 1778. El Arroyo de la Fuenfría, en el término municipal de Santiago-Pontones (Jaén) alberga aun grandes ejemplares de pino laricio o salgareño como el emblemático pino “Galapán” que se ha convertido en un símbolo de las Sierras de Segura y Cazorla. Este pino de 39 metros de altura permanece en la ladera desde hace cuatro siglos por lo que es muy probable que aquella decisión de la Junta de Departamento de Cartagena, de cesar las cortas en el verano de 1778, salvara la vida a este ejemplar, que por aquel entonces contaría ya con un siglo de existencia.

689 ANCT, Caja 2731, Junta de Departamento, Libro de Acuerdos, tomo 7: Juntas celebradas el 7 de abril y el 17 de mayo de 1780

690 ANCT, Caja 2731, Junta de Departamento, Libro de Acuerdos, tomo 7: Junta celebrada el 15 de julio de 1780

691 ANCT, Caja 2731, Junta de Departamento, Libro de Acuerdos, tomo 7: Junta celebrada el 19 de julio de 1780

692 ANCT, Caja 2731, Junta de Departamento, Libro de Acuerdos, tomo 7: Junta celebrada el 1 de agosto de 1780

explicó las dificultades de extraer aquellos ejemplares informando igualmente que aun quedaban otros dos mil árboles que no habían sido señalados entre los 8 y 42 pulgadas. Sin embargo aquellos árboles no serían objetivo de la Marina pues Lecocq informó de otro paraje mucho más interesante que acababa de descubrir donde había hallado más de 10.000 árboles de entre 12 y 30 pulgadas. Se trataba del monte de María Asnal en el término de Segura de la Sierra donde, según Lecocq, la madera era más limpia, con piezas de gran longitud y de fácil extracción que podrían convertirse en baos para la primera y segunda cubierta de navíos. El ingeniero añadió que la habilitación del camino para la conducción de maderas tendría un coste de entre ocho y diez mil reales de vellón. Aquella empresa fue vista con buenos ojos por los miembros de la Junta económica de Cartagena a tenor de las dificultades que la guerra estaba entrañando en el traslado de las maderas de Tortosa hasta el arsenal, por lo que finalmente se aprobó un presupuesto de los 10.000 reales con el fin de abastecer de madera de pino al arsenal para el año de 1781.⁶⁹³

El número de piezas acumuladas en los montes de Fuenfría y Pinar Negro, la cantidad de carretas solicitadas por Lecocq más la explotación forestal del monte de María Asnal nos indican un volumen importante de madera que no solo sería empleada para las obras del canal de Murcia sino que también se utilizarían en el arsenal de Cartagena. Así pues con todos estos datos podemos concluir que durante los primeros años de la década de los ochenta el arsenal de Cartagena estuvo abastecido, entre otras, por las maderas de Segura, especialmente a partir de la guerra contra Inglaterra, un hecho que motivó la propuesta de emplear parte de las maderas de gran tamaño cortadas en Húscar que habían sobrado para las obras del Canal de Murcia, para las urgencias del arsenal de Cartagena. Para inspeccionar dichas maderas se comisionó nuevamente a don Tomás Lecocq que las reconoció. Eran un total de setecientos ochenta y cinco piezas desechadas, una primera ligazón y cucharro de pino negral que medían en total dos mil doscientas sesenta y ocho codos labrados a primera cara a excepción de tres. Lecocq reconoció que había algunas caladas de polilla, entorchadas y podridas, y la mayor parte con sámago azul. Al parecer las maderas eran de buena calidad pero no habían permanecido ventiladas sobre polines y después de haber sufrido bastante tiempo el calor, las aguas y las nieves, habían

693 ANCT, Caja 2731, Junta de Departamento, Libro de Acuerdos, tomo 7: Junta celebrada el 30 de agosto de 1780

quedado inútiles para el servicio de la Armada.⁶⁹⁴ Finalmente y después de estas observaciones se desestimó la propuesta al declararse inútiles para el servicio de Marina por lo que se dispuso que se podían vender a particulares.⁶⁹⁵

En 1781, Tomás Bryant, ingeniero comandante de Cartagena y encargado del abastecimiento de pertrechos del arsenal, señaló para las cortas una zona próxima al río desde la que se podía llevar a tierra las piezas a Cartagena en caso de no abrirse el Segura aquel año, como definitivamente así fue. Una vez realizado el trabajo, la Junta de Cartagena aprobó el dictamen del ingeniero ordenando que se cortaran, labraran y condujeran las maderas de los montes inmediatos a la parte oeste del Huevo de Bañares y el de la Toba.⁶⁹⁶ Al año siguiente, por el contrario, la Junta consideró que no era tiempo de continuar la corta de ligazones en los montes de la jurisdicción de Huéscar por lo que acordó que se retiraran los facultativos de aquellos parajes.

Por aquel entonces, Manuel Bernia se encontraba en el arsenal de Cartagena realizando planos de nuevas embarcaciones después de haber sentado plaza como ingeniero.⁶⁹⁷ Poco después, en 1784 fue emplazado nuevamente a los Montes de Segura para realizar un proyecto que le venía rondando desde que en 1778 descubriera la dureza de aquellos montes poblados de enormes y majestuosos pinos salgareños. Fue entonces cuando el ingeniero presentó un informe para la limpieza y habilitación del cauce del Segura. En menos de un mes y apoyado por los prácticos Antonio Carlos y Francisco del Soto, reconoció el río para después realizar un proyecto de adecuación de su lecho por el que podrían navegar las maderas de igual forma que lo venían haciendo por la vertiente occidental hacia Cádiz, flotando por los ríos Guadalimar y Guadalquivir. Bernia conocía la anterior experiencia de navegación de maderas por el Segura que había realizado el asentista catalán Francisco Vila en 1765, con enorme sacrificio y dificultad y en la que solo llegó hasta los Almadenes de Calasparra tardando nada menos que catorce meses. Demasiado tiempo, demasiado riesgo y sobre todo demasiado dinero invertido. En esta ocasión, el proyecto de

694AGS, Arsenales, leg. 569: copia del informe lo realizó Tomás Lequoc en Huéscar el 15 de junio de 1780, Cartagena, 1 de julio de 1780

695 AGS, Marina, leg. 365: José de Rojas al Marqués González de Castejón, Cartagena, 19 de septiembre de 1780

696 AGS, Marina, leg. 366: nota sin firmar

697 AGMAB, sección Ingenieros, leg. 3408/9. Carta de María Loreto Sagúnez, Madrid 30 de agosto de 1816

Bernia incluía también una selección de maderas de pino que fueran acordes con el método de conducción por lo que Bernia propuso que se incluyeran pinos rodenos (*pinus pinaster*) en vez de los salgareños (*pinus nigra*). El informe incluía la corta de más de ochenta mil árboles en lugares hasta entonces no explotados. Una cantidad que serviría para abastecer al arsenal durante más de veinticinco años.⁶⁹⁸ Todo ello con el fin de limitar la sobreexplotación que estaban sufriendo por entonces los montes de Cataluña y Aragón. La propuesta de Bernia incluía además la limpieza del río Segura, trabajo que ascendería a los 56.000 reales de vellón para jornales a los que habría que sumar el valor de las 1550 libras de pólvora necesarias para barrenos, sin incluir el gasto de las herramientas útiles para la operación. No obstante, en caso de desaguar las maderas en la Hondonera de Calasparra y no pudiendo conducir las por el estrecho de los Almadenes, el gasto descendería a 6000 reales y 200 libras de pólvora.

Antes de dar una respuesta, la Junta del Departamento de Cartagena interrogó a Francisco Vila quien tenía experiencia en la conducción de maderas de Segura pues, como sabemos, fue el primero en transportar dichas maderas por el río Segura en el departamento de Levante. Con avanzada edad y quebrantada salud, Vila aconsejó las propuestas de Bernia recomendando al práctico Antonio Carlos al que conocía, así como que la corta se iniciara por la zona oeste del Hueco de Bañares y la Toba donde aseguraba que había una gran cantidad de arbolado con madera de gran calidad.⁶⁹⁹ Al año siguiente, el departamento de Cartagena aceptó la propuesta de corta, labra y conducción de las maderas de los montes inmediatos al río Segura en la parte occidental del llamado Hueco de Bañares y el de la Toba.⁷⁰⁰ Así pues, a finales de 1784 Antonio Valdés informaba a José de Rojas sobre la aprobación del proyecto presentado por el ingeniero Manuel Bernia sobre la corta de pinos albares o salgareños en los montes vírgenes de Segura de la Sierra. No obstante señalaba que la llegada de la madera no corría prisa por lo que el ingeniero debía primero acondicionar el río y reunir las carretas necesarias.⁷⁰¹

En el verano de 1785 Manuel Bernia se puso manos a la obra con ochenta hombres a

698 AGMAB, Arsenales, leg. 3785: José Romero Fernández de Landa a Antonio Valdés, Madrid, 13 de marzo de 1788

699 AGS, Marina, leg. 366: La Junta del Departamento, Cartagena, 24 de abril de 1780

700 AGS, Marina, leg. 366: José de Rojas al Marqués González de Castejón, Cartagena, 16 de enero de 1781

701 ANM, Colección Vargas Ponce, Tomo XXXVIII, Ms. 69/200: Valdés a Rojas, Madrid, 18 de diciembre de 1784

su servicio con el objetivo de abrir y adecuar el cauce del Segura.⁷⁰² Bernia y sus hombres explosionaron con barrenos volatilizando los rocas y abriendo los tramos de Casicas de la Toba y el Cantarral de la Laguna. Desde este paraje, el 29 de julio de 1785 Bernia escribió al ministro de Marina Don Antonio Valdés relatando aquella experiencia:

*“Muy Señor mío: antes de ayer se principi6 en este sitio la obra de la apertura del rio con sesenta hombres, cuyo n6mero llega en el dia a ochenta y con ellos he logrado tener ya desembarazado un tramo de la corriente, que proporciona un canalizo que tendr6 proximamente un cuarto de legua de largo, sobre unas dos varas y media de ancho, mediante el impulso de los barrenos que ha hecho dar a diferentes pe6ones, en los cuales hasta ahora produce tan buen efecto la polvora, al tiempo de inflamarse, que no deja rastro ni se6al de la pe6a que estalla. (...)”*⁷⁰³

Posteriormente Bernia y sus hombres abrieron los estrechos de Gontar, Parolis y La Graya, el tramo del Puente de Yeste, los estrechos del Infierno y Almaz6n, las Muelas de Robledo, el Estrecho de Los Carrizales y los Almadenes de Calasparra, todo en muy poco tiempo, a pesar de los numerosos contratiempos que tuvo que sortear Bernia, empezando por los alcaldes de las villas de Yeste y Hell6n que pusieron numerosas trabas al ingeniero: desde limitar las provisiones solicitadas hasta no dar facilidades para el env6o de correos.⁷⁰⁴ Finalmente y a pesar de los obst6culos, el trabajo hab6a sido efectivo y diligente puesto que el 5 de octubre hab6an concluido las obras hasta los citados Almadenes de Calasparra.⁷⁰⁵

Una vez acondicionados algunos tramos acotados por presas de particulares, la navegaci6n dio comienzo el 5 de marzo de 1787 momento en el que las maderas que hab6an sido cortadas en Miller fueron aguadas en el r6o Segura.⁷⁰⁶ Sobre el n6mero de piezas de aquella pinada Manuel Bernia elabor6 el siguiente

702 ANM, Colecci6n Vargas Ponce, Tomo XXXVIII, Ms. 69/200: Vald6s a Rojas, Madrid, 18 de diciembre de 1784

703 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Manuel Bern6a a Antonio Vald6s, a la orilla del r6o Segura, sitio nombrado del Cantarral de la Laguna, 29 de julio de 1785

704 AGMAB, Arsenales, leg. 3774: Al Conde de Floridablanca, Yeste de Segura, 14 de agosto de 1786

705 ANC, Libro de Acuerdos de la Junta Econ6mica, Tomo 12: Junta celebrada el 5 de octubre y el 27 de octubre de 1785.

706 AGMAB, Arsenales, leg. 3778: Manuel Bern6a a Antonio Vald6s, Tiendas de la Pinada situadas en Miller, 9 de marzo de 1786; ANC, Libro de Acuerdos de la Junta Econ6mica, Tomo 13: Junta celebrada el 13 de marzo de 1787

Estado que manifiesta el número de Árboles de Pino Albár que se han cortado en este presente año, en las inmediaciones al sitio de Miller, con expresión de el de piezas que han producido, codos que han rendido e importe de la labra de estos al respecto de dos y cuartilla reales de vellón por cada uno, que se han satisfecho a los labrantes

Número de pinos cortados	Número de piezas que han producido	Codos y partes cúbicas que han rendido	Importe de estas piezas, su derribo y labra en Reales de Vellón
413	471	4564.....485"	10.270.....30 ¼

A las 471 piezas arriba expresadas había que añadir una cuyo paradero, y por consiguiente sus dimensiones, se ignoraban en el momento en que Bernia elaboró el inventario puesto que fue arrastrada por el río.⁷⁰⁷ De estas piezas parece que también se reservaron treinta que había solicitado el concejo de Cieza para la construcción de un puente.⁷⁰⁸

El 31 de marzo de 1787 la Junta del Departamento de Cartagena se hacía eco de una carta escrita por Manuel Bernia fechada el 23 de ese mismo mes en la que se decía que "(...)el número de piezas que se conducen por el Rio deven ser 883, las cuales se labraron en el año anterior; pero que algunas se han roto, y otras no parecen y que no puede decir quantas sean las rotas ni lo que miden. Que tampoco puede asegurar en que paraje se verificará el desagüe a causa de que si al llegar a la Ondonera de Calasparra experimenta bonanza de tiempo, y puede verificar todas las faenas precisas, llegara la madera poco mas arriba de la Contraparada de Alcantarilla, 10 leguas de esta Capital y que si esto no puede verificarse por los malos tiempos o avenidas del Rio, se desaguaran dichas Maderas en la referida Ondonera distante 18 a 20 leguas del Departamento y por lo que respecta a la pregunta que se la hace también de si esta a su cargo el acarreo hasta el arsenal, se es imposible atender a esta operación por ser necesaria su asistencia a otros particulares que no explica; de todo lo cual quedó enterada la Junta."⁷⁰⁹

⁷⁰⁷ AGMAB, Arsenales, leg. 3778: Manuel Bernia, Reales Tiendas de la pinada del río Segura sitas en Góntar, 14 de marzo de 1786; ANC, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 13: Junta celebrada el 20 de marzo de 1787

⁷⁰⁸ AGMAB, Arsenales, leg. 3778: Manuel Bernia a Antonio Valdés, Reales Tiendas de la pinada del río Segura sitas en Góntar, 14 de marzo de 1787; ANC, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 13: Junta celebrada el 23 de mayo de 1787.

⁷⁰⁹ ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 13: Junta celebrada el 31 de marzo de 1787

Con este documento podemos deducir dos detalles: primero que el número de piezas de la pinada se incrementó con la llegada de otra remesa. Según el documento, inicialmente debían ser 883 pero no queda claro el número total de las que navegan; y segundo que Manuel Bernia, una vez desaguada la pinada en un lugar que aún no podía preveer, no se haría cargo del acarreo hasta el arsenal.

Mientras tanto la pinada discurrió por el cauce del Segura. Según informó el propio Bernia, el día 1 de agosto llegó la pinada a la embocadura del peligroso estrecho de los Almadenes. El día 3 empezó a pasar la madera y el 17, debido a la escasez de agua y al poco personal que tenía para la faena, admitió a algunos peones para aligerar la conducción con el fin de salir cuanto antes de aquel lugar tan arriesgado. Sin embargo la noche del 28 de agosto se desató una terrible tormenta que arrambió todas las piezas. Un hecho que se volvió a repetir con mayor virulencia aún el día 6 de septiembre lo que, unida a la anterior riada, provocó la dispersión de las piezas. Este suceso obligó a cercenar entre 15 y 20 piezas. Finalmente y después de muchos inconvenientes los palos lograron superar estrecho de los Almadenes de Calasparra logrando reunir de nuevo las piezas. Según Bernia, todos estos inconvenientes se hubieran solucionado de haber enviado los fondos necesarios para la contratación de más peones, reclamación que Bernia no escondió criticando abiertamente la poca generosidad del Departamento de Cartagena para librar los caudales necesarios en una pinada de tanta urgencia.⁷¹⁰

Finalmente Bernia logró en esta ocasión superar los Almadenes de Calasparra tal y como informó el ministro de Marina de Segura Juan Pichardo quien anunció además que la pinada estaba formada por 900 piezas y que sería desaguada en el Puente de las Ovejas "*para mayor comodidad*"⁷¹¹ pues una vez sorteados los Almadenes de Calasparra, tal y como Bernia previó, la pinada sufrió las avenidas del río que fueron especialmente fuertes los días 28 de agosto y 6 de septiembre afectando a casi medio centenar de piezas que fueron dañadas por las corrientes y la fuerza del agua. Pocos días más tarde dos de aquellas piezas fueron halladas nada menos que en la ciudad de Murcia.

A finales de septiembre se encontraba a la altura de Cieza.⁷¹² Quince días después, el

710 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 13: Junta celebrada el 26 de septiembre de 1787

711 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 13: Junta celebrada el 16 de agosto de 1787

712 AGMAB, Arsenales, leg. 3778: Manuel Bernia a Antonio Valdés, Reales Tiendas de la pinada del río Segura sitas en la villa de Cieza, 29 de septiembre de 1787.

14 de noviembre Manuel Bernia informaba que la pinada había llegado al sitio nombrado El Bao Saliente, distante una legua aguas arriba de La Contraparada de Murcia y del Puente de las Ovejas. Ese mismo día por la tarde comenzaron los trabajos de extracción con el fin de poner las maderas al abrigo de posibles riadas. Sin embargo, una vez desaguadas las piezas pudo comprobarse con desazón como muchas de ellas mostraban signos de estar afectadas por sámagu por lo que debían de labrarse de nuevo para eliminar la parte inservible, de tal manera que se llegó a calcular que se llegaría a desperdiciar 766 piezas equivalentes a 2700 codos cúbicos a causa del citado sámagu.⁷¹³

La pinada tardó en esta ocasión ocho meses y diez días desde su embarque, tal y como informó Manuel Bernia que, aunque se lamentaba de los nueve meses que había estado ausente de su casa y de no gozar de buena salud, se mostró satisfecho por el éxito de la misión.⁷¹⁴

Bernia fue relevado de su comisión el día 16 de diciembre en que se presentó Juan Doral, teniente de navío que lo sustituiría para hacerse cargo de la dirección del traslado de las maderas desde el Puente de las Ovejas hasta Cartagena. Fue entonces cuando Bernia regresó de nuevo a los montes de Segura para seguir con su comisión y dirigir las operaciones de la siguiente pinada.⁷¹⁵

A mediados de enero de 1788 continuaban los trabajos de acarreo de madera desde el Puente de las Ovejas al arsenal.⁷¹⁶ Para su transporte habían concurrido, entre otros los conductores Juan Vallejo y Francisco Pérez, quienes ofrecieron unos precios para el transporte que en principio agradaron la Junta de Cartagena,⁷¹⁷ aunque al final no se contrataron.⁷¹⁸ Finalmente se celebró contrata con el empresario del transporte Ginés Martínez quien una vez iniciados los trabajos protestó porque la distancia donde había quedado desaguada la pinada estaba algo más lejos de lo que le habían indicado.⁷¹⁹ Otros carreteros que se ocuparon del traslado de las maderas fueron Juan Hernández, Antonio Vera, Diego Guirado o José Marín Luján, vecino de Cartagena, quien hizo la

713 AGMAB, Arsenales, 3785: Lorenzo Felices, Molina de Murcia, 24 de diciembre de 1787

714 AGMAB, Arsenales, leg. 3778: Manuel Bernia a Antonio Valdés, Reales Tiendas de la pinada del río Segura sitas en su orilla y paraje nombrado la Torre Alta y Bao Saliente, 16 de noviembre de 1787

715 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 18 de diciembre de 1787

716 AGMAB, Arsenales, leg. 3760, lib. 1, fól. 237: 18 de enero de 1788; ANC, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 7 de noviembre de 1787

717 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 13: Junta celebrada el 24 de octubre de 1788

718 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 8 de enero de 1788

719 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 18 de diciembre de 1787

entrega final de las piezas al arsenal y se encargó del cobro del importe total de acarreo en nombre de sus compañeros.⁷²⁰ Un traslado que no estuvo libre de contratiempos pues en enero de 1788 al paso de una carreta cargada de pinos de Segura se derrumbó un puente en el paraje del Bao del Saliente, sin que al parecer se produjeran daños personales.⁷²¹

Inicialmente la Junta del Departamento de Cartagena advirtió que las piezas que definitivamente llegaron eran de pequeñas dimensiones puesto que tanto el caudal como el cauce del río Segura no habían permitido palos de mayor envergadura por lo que podrían emplearse para tablonería y para la obra muerta de los buques. De este modo para los fondos se optaría por el pino de Aragón lo que motivó la propuesta de acopio de madera de aquellos montes.⁷²² En cualquier caso y para analizar la calidad y la cantidad de piezas de aquella pinada la Junta de Departamento de Cartagena celebró una sesión el 10 de abril de 1788 donde dejaba constancia de que habían llegado al arsenal 926 piezas de pino de Segura que habían sido conducidas por Manuel Bernia. Unas piezas que fueron motivo de discusión en torno al destino que les aguardaba puesto que aquellas maderas eran de unas dimensiones más pequeñas y muchas de las cuales presentaban mal estado, tal y como hemos señalado. Para decidir su destino, la Junta del Departamento de Cartagena encargó al ingeniero Luis Mesía una relación de las piezas de pino de Segura recibidas en el arsenal de Cartagena procedente de la última pinadas dirigidas por Manuel Bernía, detallando su número y calidades. En ella se incluían 188 piezas que por su dimensiones y figuras estaban destinadas para servir como baos pero que por su deterioro no habían podido emplearse para dicho fin por lo que se destinarían para otros usos; 188 piezas para tablones; 347 piezas para tablas de forro y 203 trozos producidos de las mismas piezas cuyos largos en codos eran 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 y 1, según el estado en que llegaron al departamento, teniendo esta madera una tercera parte de desperdicio. A estas últimas también se le achacaba lo mal que se había labrado en el monte lo que sumado a las averías de la navegación habían provocado que llegaran perjudicadas⁷²³ Aun así la Junta de Cartagena decidió que podrían emplearse en chazas de navío o en tablones para cubiertas, mientras otras servirían para trancaniles

720ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 29 de enero de 1788

721ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 29 de enero de 1788

722ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 13 de febrero de 1788

723AGMAB, Arsenales, leg. 3785: Luis Mesía, Cartagena, 29 de marzo de 1788

de alcázar y castillo.⁷²⁴

Pasados unos meses, después de todo un baile de cifras en torno a la última pinada de Segura llegada al arsenal de Cartagena, la Junta del Departamento, una vez estudiados los informes emitidos por Manuel Bernia sobre la madera cortada en el año 1786 y que definitivamente llegó al arsenal en abril de 1788, llegó a la conclusión de que se habían recibido únicamente 7266 codos cúbicos más otros 555 estimados en 56 piezas muy pesadas que se habían tenido que sacar del río más 13 que había aguadas en el mismo, lo que hacían un total de 7721 codos cúbicos. Esta cifra era menor a los 8075 codos que se debían haber cortado según la relación de gastos, por lo que faltaban 254 codos cúbicos de cuyo paradero Bernia no dio explicaciones convincentes.⁷²⁵ Desde la Junta se criticó que no se hubieran dado las noticias de los números y dimensiones de las piezas en el momento de su extracción en el monte, al tiempo de botarlas al agua ni cuando habían varado en tierra. Por todo ello se advertía que en lo sucesivo se detallara puntualmente el número exacto de piezas para evitar así perjuicios al departamento.⁷²⁶

A principios de 1788, cuando aún no había llegado esta madera y todavía continuaba el acarreo de los pinos de Segura desde el Puente de las Ovejas, en los montes de Segura se habían abierto nuevos caminos para arrastrar las piezas de una nueva pinada que quedaron orilladas en el aguadero el 12 de enero de 1788. Se trataba de otra remesa curiosamente compuesta por otras 471 piezas. En total 4564 codos cúbicos según explicó el ministro de Marina Juan Pichardo quien preveía que aquella pinada iniciaría su navegación a finales del mes de enero, solicitando para la misma los víveres necesarios para alimentar a la comitiva.⁷²⁷ A esta reclamación se unieron las peticiones de Bernia que insistentemente reclamaba más fondos para poder ejecutar su misión con todas las garantías.⁷²⁸

Las 471 piezas iniciaron finalmente su navegación el 9 de febrero de 1788. Así lo comunicaba en una carta fechada el 22 de febrero de ese mismo año el propio Bernia desde la villa de Yeste donde su salud le había dejado postrado impidiéndole seguir a aquella pinada sobre la que, al menos, tenía noticias pues hablaba de que “*por las*

724 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 15 de abril de 1788

725 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 12 de agosto de 1788

726 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 19 de julio de 1788

727 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 8 de enero de 1788

728 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 20 de enero de 1788

*escaseces del agua en el río sigue trabajosamente la navegación.*⁷²⁹ Aquella pinada fue dirigida de manera interina por el teniente de navío Juan Doral que estuvo al frente de la comisión hasta el 16 de mayo siguiente.⁷³⁰

La pinada partió definitivamente entre el 9 y 10 de febrero comenzando así una navegación llena de obstáculos donde una vez más se puso en práctica la pericia de los pineros que con la sola ayuda de sus ganchos fueron disciplinando los maderos por las aguas cristalinas del río Segura, en medio de extraordinarios cortados sorteando rocas, bolos y pequeños saltos de agua, dirigiendo uno a uno a los pinos que no podían unirse en almadías ante las dificultades orográficas que presentaba el estrecho río, embutido entre las rocas y cortados, y recorriendo angostas cerradas. Como testigos de la carrera unos pocos hombres y un puñado de mulas, no más puesto que no cabían por las estrechas orillas, cargando los víveres —que incluían 100 fanegas de garbanzos y 4 de pimiento picante— y las tiendas de campaña, necesarias para tan singular expedición. La comitiva discurrió paralela al borde del caprichoso río en una no menos sufrida aventura a la que se habían unido dos religiosos para ayudar al capellán en las confesiones de los operarios. Aquella pinada tuvo aun más problemas que la anterior puesto que una riada provocó que las maderas chocaran en las peñas quedando amontonadas y embarradas con enorme dificultad para extraerlas del río.⁷³¹ Por esta razón se previno a la Junta de Cartagena para que se suspendiera la conducción hasta el año siguiente y que para entonces se cortaran 2000 piezas más,⁷³² de menores dimensiones que no tenían por que ser todas de pino salgareño, pues se incluirían también de rodeno y aun de carrasco debiendo labrarse desde el día 1 de julio para que tuvieran tiempo de purificarse y flotaran con facilidad. La Junta también propuso que se remitieran 150 rollizos con aplicación para palos de embarcaciones menores.⁷³³

Mientras Manuel Bernia permanecía en Yeste recuperándose de sus dolencias, tal y como se había previsto, la odisea de la última pinada terminó pronto, el 19 de julio de 1788 a la altura del sitio de Tindávar donde por orden de la Junta del Departamento el maestro mayor del río dirigió la saca de las piezas de madera hasta el año siguiente en

729 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 12 de marzo de 1788.

730 AGMAB, Arsenales, leg. 3760, lib. 1, fol. 237, 19 de abril de 1788

731 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 22 de abril de 1788; AGMAB, Arsenales, leg. 3785: A la Junta de Cartagena, 16 de mayo de 1788

732 AGMAB, Arsenales, leg. 3760, lib. 1, fol. 238: 20 de abril de 1788

733 AGMAB, Arsenales, leg. 3785: La Junta de Cartagena, 23 de mayo de 1788

que se incorporarían las dos mil piezas previstas de la siguiente pinada que serían cortadas en las solanas y elevaciones de los sitios de Bañares y Cuesta de Marchena por estar próximas al río.⁷³⁴ Fue entonces cuando quedaron desaguadas poco más de 400 piezas de madera después de que 62 palos de enormes dimensiones tuvieron que abandonar la navegación debido a su considerable peso que los hacía incapaces de flotar en las mermadas aguas del Segura. Durante la navegación, además, se perdieron 14 ganchos bicheros. La pinada del año 1788 duró 161 días se gastaron 225.343 reales y 29 maravedís por los 4000 codos de madera que llegaron a Tindavar. Según escribió Bernia, *“para la navegación que duró 161 días y no se finalizó el año pasado por contratiempos y escasez de aguas en el río, se gastaron 220160 reales y 19 marvedies...”*⁷³⁵

Entre los contratiempos a los que hacía alusión Bernia, además de los señalados durante la navegación, había que añadir las enfermedades que proliferaron entre los pineros obligando a algunos de ellos a abandonar la expedición reduciendo así el número de operarios. También surgió una agria polémica entre el delineador Antonio Vicente y el propio Bernia que casi llegaron a las manos pues el primero, según Bernia, después del faltarle al respeto acudió a la Junta de Cartagena acusando al ingeniero de la mala calidad de las maderas, una acusación que Bernia calificó de calumniosa pues según él, *“de ochocientas y tantas piezas que ha examinado ninguna ha encontrado de mala calidad cuando en la Junta manifestó que lo eran”*. Bernia asumió que las maderas no eran de tan buena calidad como las del extranjero pero que una vez llegadas al arsenal y almacenándolas en un paraje ventilado y no bajo el agua, serían óptimas para el servicio. Además en su favor estaban los altos precios de las maderas de Aragón y Cataluña cada vez más escasas. Por último, aunque no podría extraerse de los *“montes vírgenes”* de Segura más que la mitad de los 647.632 codos que había presupuestado Bernia, había suficiente para proveer al arsenal durante 27 años contando doce mil codos en cada uno de ellos, de tal manera que tan solo habría que extraer de Cataluña y Aragón los seis mil codos restantes para completar los 18.000 que se consumían anualmente en Cartagena.⁷³⁶

La Junta reprobó la insubordinación del delineador Antonio Vicente⁷³⁷ pero el resultado

734 AGMAB, Arsenales, leg. 3785: Manuel Bernia a Antonio Valdés, Yeste, 18 de julio de 1788

735 ANCT, Reales Órdenes, 2223, carta de Manuel Bernia a Antonio Valdés, Madrid, 26 de agosto de 1789.

736 AGMAB, Arsenales, leg. 3785: A la Junta de Cartagena, 16 de mayo de 1788 (7533)

737 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 14 de octubre de 1788

de aquella pinada no convenció a las autoridades de Cartagena puesto que descubrieron que los árboles se habían labrado muy superficialmente para no disminuir su cubicación, lo que había provocado la aparición del sámago en las piezas. Este motivo hizo que la mayoría tuvieran que ser labradas de nuevo. Otras piezas habían sido labradas en el monte dejándolas rectas “*sin atender a la preferencia de las de vuelta*”. Por todo ello la Junta de Cartagena reprimió a Bernia al que además se le censuró que no cumpliera el proyecto que expuso en 1784 cuando prometió sacar 80.954 árboles que había marcado con un total de 647.632 codos cúbicos a un coste por debajo de los 50 reales. Además de todo ello, la Junta dudó de la viabilidad de la empresa del transporte de maderas desde los montes de Segura a través del río del mismo nombre puesto que, junto a todos los inconvenientes señalados, las piezas que se conducían no podían ser muy grandes pues el cauce del río lo impedía y era imposible que los troncos no se rozaran con las rocas. Por esta razón la madera tan solo se podía emplear para la obra muerta del buque y no para fondos como era lo deseado. Por esta razón habría, pues, que echar mano de las de Cataluña y Aragón para dichos fines de donde si podían abastecerse de piezas más grandes para baos de primera y segunda cubierta, quillas, codastes o madres de timón.

Sin embargo, a pesar de todos los problemas descritos tanto de las maderas, de su transporte y del propio Bernia, sorprendentemente quedó acordado que continuaran las cortas en Segura. Sobre Bernia, al que la propia Junta calificó de “*oficial habil, astuto e inteligente pero de genio vivo y aire que necesita moderación para mejor dirección de las faenas*” quedó claro que le faltaba prudencia a la hora de dirigir a los hombres en la conducción de las pinadas puesto que la disciplina en tierra era distinta y más liviana a la del mar. En cuanto a las maderas se criticó el tamaño de las mismas puesto que a juicio de la Junta, debían haber sido más pequeñas hasta experimentar la capacidad del río. Como positivo la Junta concluyó que la comisión había superado todos los inconvenientes del trayecto incluidos los Almadenes de Calasparra. En su haber también se había logrado conducir un buen número de piezas para baos, curvas y demás aplicaciones útiles aunque se aconsejaba que la próxima ocasión fueran de moderadas dimensiones, al menos hasta que se tuviera manejo en la conducción. También se discutió la preferencia del pino rodeno al salgareño y que se hubiera hecho la corta para la segunda pinada cuando la primera aun no se había embalsado.⁷³⁸

738 AGMAB, Arsenales, leg. 3785: A la Junta de Cartagena, 16 de mayo de 1788

El 22 de agosto de 1788 Manuel Bernia envió una carta a la Junta del Departamento de Cartagena proponiendo la corta de 20.000 codos de pino para el año 1789.⁷³⁹ Mientras tanto, por esas mismas fechas, se estaba efectuando una nueva corta de maderas en las inmediaciones de Miller, la pequeña aldea rodeada de impresionantes calares, cercana a la confluencia de los ríos Zumeta y Segura, en medio de un exuberante bosque de pinos laricios. Para las operaciones se había alquilado una casa como almacén donde se habían labrado y descortezado los árboles cortados que fueron numerados uno a uno.

A principios de 1789 comenzaba una nueva pinada que después de conducirse hasta los aguaderos fue botada al agua el 6 de febrero⁷⁴⁰, teniendo como objetivo unirse a la anterior maderada en el sitio de Tindávar para desembarcarse ambas el en un lugar llamado los Villares de Melgarejo, en el entorno de la Ondonera de Calasparra, entre el 29 de abril y el 2 de mayo de 1789.⁷⁴¹ Ambas pinadas permanecieron en la citada Ondonera de Calasparra hasta el mes de agosto cuando dio comienzo desde allí su transporte en carretas.⁷⁴² Finalmente el importe total de ambas maderadas ascendió a 411.856 reales y 8 maravedís. Unos gastos que incluían el pago de los árboles a sus dueños.⁷⁴³ En cualquier caso las maderas de Segura no estuvieron a tiempo para septiembre de 1789 por que desde la Junta se sugirió que se emplearan las maderas de Aragón para las obras de uno de los diques del arsenal.⁷⁴⁴

Después de superar una enfermedad y de disfrutar de una licencia de unos meses en Madrid, Manuel Bernía prosiguió con su comisión durante los dos años siguientes.⁷⁴⁵ Así, en diciembre de 1789 Bernia avisaba de su llegada a Hellín para continuar en su empresa de acopio de maderas de Segura para Cartagena.⁷⁴⁶

Las disputas entre el ingeniero Manuel Bernia y el ministro de Marina de Segura don Juan Pichardo acerca de las disposiciones y preparativos para la corta y conducción de maderas⁷⁴⁷ así como las diferencias entre el ingeniero y la Junta de Cartagena en la financiación de la siguiente corta, no fueron tampoco suficientes motivos para que la

739 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 2 de septiembre de 1788

740 AGMAB, Arsenales, leg. 3760, lib. 1, fol. 239: 30 de abril, 6 de febrero de 1789

741 AGMAB, Arsenales, leg. 3760: 29 de abril y 4 de mayo de 1789

742 ANCT, Reales Órdenes, 2223, 4: Valdés a José de Rojas, Madrid, 11 de agosto de 1789

743 ANCT, Reales Órdenes, 2223, 4, doc. 6: Manuel Bernía, 24 de agosto de 1789

744 ANCT, Reales Órdenes, 2223, 4: Valdés a José de Rojas, Madrid, 14 de agosto de 1789

745 AGMAB, sección Ingenieros, leg. 3408/9

746 AGMAB, Arsenales, leg. 3760: 26 de diciembre de 1789

747 AGMAB, Arsenales, leg. 3795: Juan Pichardo a Antonio Valdés, Quesada, 27 de abril de 1790

Junta rechazara las cortas en Segura. Hay que tener en cuenta que la madera de Segura era más barata pues frente a los 86 reales de vellón que costaba el codo de madera de Cataluña, la de Segura se reducía a 58 reales.⁷⁴⁸ Además, la Junta de Cartagena valoraba la calidad de la madera de pino salgareño de Segura por lo que se estudió la posibilidad de aumentar el número de codos de madera procedentes de aquella región.⁷⁴⁹ Por tal motivo el 4 de junio de 1790 se aprobaba las providencias para la corta y conducción de 2020 piezas con un volumen de 7968 codos de madera de aquellos montes. El ministro de Segura propuso que, aunque no era la mejor época, la corta se efectuara a principios de junio, tal y como se había hecho en 1788 y como prescribía la orden de 16 de mayo del mismo año, lográndose de esta manera que las maderas bajasen perfectamente en la navegación sin los obstáculos que indicaba Manuel Bernia,⁷⁵⁰ pues el ingeniero, nada más conocer el volumen de madera que debía cortar expuso una serie de dificultades que rápidamente fueron rechazadas por la Junta de Cartagena.⁷⁵¹ De este modo se aprobó la propuesta del ministro de marina de Segura de tal modo que las maderas estarían dispuestas para ser arrastradas hasta los embarcaderos en el mes de agosto, ordenando al mismo tiempo que Bernia acopiara las carretas necesarias para el traslado de las mismas sin perjuicio de la comisión de Cádiz.⁷⁵² Pocos después, en una carta fechada el 25 de septiembre de 1790 Juan Pichardo informaba a la Junta de Cartagena de que se había procedido al derribo y labrado de 3400 piezas de pino que medían más de 16.000 codos cúbicos, una cifra que excedía en la mitad de lo previsto inicialmente por lo que solicitaba más fondos para su conducción.⁷⁵³ Poco después, en enero de 1791 Juan Pichardo informaba nuevamente a la Junta de Cartagena de haber finalizado el transporte hasta los aguaderos a donde habían llegado 3400 piezas de pino con un volumen total de 16.446 codos cúbicos de madera.⁷⁵⁴ Según Pichardo la navegación de aquella pinada había dado comienzo el 12 de diciembre anterior, sin la presencia de Manuel Bernia cuya salud le impidió asistir a al botadura de las maderas.⁷⁵⁵ Este

748 AGMAB, Arsenales, leg. 3795: Junta económica de Cartagena, 24 de mayo de 1793

749 AGMAB, Arsenales, leg. 3795: Junta económica de Cartagena, 10 de marzo de 1790

750 AGMAB, Arsenales, leg. 3795: Junta económica de Cartagena, 4 de junio de 1790

751 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 21 de junio de 1790

752 AGMAB, Arsenales, leg. 3795: Junta económica de Cartagena, 4 de junio de 1790; ANC, Libro de Acuerdos de la Junta Económica: Junta celebrada el 18 de mayo de 1790

753 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 27 de octubre de 1790

754 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 13 de enero de 1791

755 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 20 de enero de 1791

hecho obligó a la Junta a sustituir al ingeniero por Don José Lainiella, quien fue elegido de entre tres candidatos para conducir las maderas.⁷⁵⁶ Nuevamente aquella pinada sufrió las habituales dificultades que en esta ocasión provocaran que la magnitud de algunas piezas impidieran su navegación por el río.⁷⁵⁷ Aunque en un principio se insistió de que en aquella ocasión la pinada debía superar los Almadenes,⁷⁵⁸ finalmente se atendieron las sugerencias de Bernia quien señaló que en el caso de que las condiciones del río no lo aconsejaran era preferible desaguar en la Ondonera de Calasparra y asumir el coste del carreteo desde aquel lugar que arriesgarse a atravesar los Almadenes, con el consiguiente sufrimiento de las maderas más el gasto que suponía sortear aquel estrecho.⁷⁵⁹

Ocho meses después de su botadura el 16 de agosto de 1791 la Junta del Departamento de Cartagena nombraba al oficial don José Jiménez de Cisneros para el envío desde la Ondonera de Calasparra de 3447 piezas de pino de Segura, una cifra superior a la que inicialmente se había previsto.⁷⁶⁰ A pesar de las insistencia por parte de los comisionados la Junta del Departamento no admitió aumentar el presupuesto ni enviar más fondos para la conducción de las maderas al arsenal que los aprobados el 5 de enero anterior.⁷⁶¹

El 11 de agosto de 1791 la Junta de Cartagena recibía una propuesta de Manuel Bernia en la que para surtir al arsenal con 2373 piezas de pino de Segura para navíos debían de extraerse del paraje llamado Hueco de Bañares, para lo que debía abrirse el Carril del Madroño, evitando así el penoso paso del Cantarral de la Laguna.⁷⁶² A finales de año volvía a insistir en la imprescindible apertura del Carril del Madroño para el traslado de las maderas que tanto necesitaba el arsenal que, no obstante, no llegarían a Cartagena hasta 1793, tal y como predijo Bernía.⁷⁶³ Por esta razón Bernía insistía en la necesidad de aumentar la consignación económica para aquella obra, teniendo en cuenta la enorme necesidad de maderas que tenía el arsenal para la

756 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 28 de febrero de 1791

757 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 6 de julio de 1791

758 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 22 de junio de 1791

759 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 21 de julio de 1791

760 AGMAB, Arsenales, leg. 3795: Junta económica de Cartagena, 16 de agosto de 1791; ANC, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 16 de agosto de 1791

761 ANCT, Caja, 2734. Junta del Departamento Libros de Acuerdos, Tomo 16: Junta celebrada el 14 de septiembre de 1791

762 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 11 de agosto de 1791

763 ANCT, Caja, 2734, tomo 16: Libros de Acuerdos de la Junta Económica: Junta celebrada el 22 de diciembre de 1791

construcción y carenas de navíos. Finalmente la Junta accedió a un aumento del presupuesto en 600 reales para acabar las obras.⁷⁶⁴

En mayo de 1792 José de la Llanvella solicitó su relevo por enfermedad de la comisión de cortas de maderas de Segura. La Junta propuso para sustituirle a Bernardo Abad.⁷⁶⁵ Poco antes, el 21 de abril de 1792 una orden dictada en Aranjuez nombraba a Manuel Bernia ingeniero jefe después de muchos años como ingeniero de segunda.⁷⁶⁶ Mientras tanto un mes antes, el 5 de marzo de 1792 se iniciaron las obras en el carril quedando concluido el 27 de mayo siguiente.⁷⁶⁷ En aquel año 3.165 pinos fueron cortados y labrados en el citado paraje del Madroño con un total de 11.192 codos cúbicos y 291 piezas de otra pinada.⁷⁶⁸ Algo menos de los 3.403 piezas que había señalado Manuel Bernia⁷⁶⁹ quien después de siete años al mando de la comisión, una vez abierto el carril del Madroño y después de experimentar y consolidar el proyecto de las conducciones fluviales por el Segura, fue relevado de su cargo por José Mor de Fuentes Meses.⁷⁷⁰ Poco después, sin embargo, la Junta del Departamento tomaba la siguiente decisión:

“La madera de pino que viene a este arsenal anualmente por los asentistas del ramo es muy suficiente para todas sus atenciones y propone que sería conveniente que se retiren los comisionados a su costa de la Real Hacienda en los montes de Segura de la Sierra, Caravaca y Cataluña luego que hayan concluido el aguadero y remesas de las piezas que tengan cortadas.⁷⁷¹ Y así fue tal y como proclamaba aquel acuerdo, cómo las pinadas para la Marina en el río Segura cesaron para siempre ya que los almacenes estaban abastecidos y por tanto las necesidades más que cubiertas. No obstante y tal y como señalaba el acuerdo, antes de acabar la empresa, había que trasladar las maderas ya cortadas en el paraje del Madroño. Así pues, el 21 de

764 ANCT, Caja, 2734, tomo 16: Libros de Acuerdos de la Junta Económica: Junta celebrada el 22 de diciembre de 1791

765 ANCT, Caja, 2734, tomo 16: Libros de Acuerdos de la Junta Económica: Junta celebrada el 9 de mayo de 1792

766 ANCT, Ingenieros de Marina, oficiales graduados y otros vivos del Cuerpo General, N° 16

767 ANCT, Caja, 2734, Libros de Acuerdos de la Junta Económica: Junta celebrada el 14 de junio de 1792

768 ANCT, Caja, 2734, Libros de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16 : Junta celebrada el 22 de agosto de 1792

769 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 27 de octubre de 1790

770 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16: Junta celebrada el 28 de junio de 1792. Sobre este oficial ver ANC, Ingenieros de Marina, oficiales graduados y otros vivos del Cuerpo General, N° 9

771 ANCT, Caja, 2734, Libros de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16 : Junta celebrada el 10 de octubre de 1792; AGMAB, Arsenales, leg: 3795: El marqués de Casa Tilly a Antonio Valdés, Cartagena, 13 de octubre de 1792

octubre de 1792 José Mor de Fuentes informaba a la Junta del Departamento que las maderas habían sido depositadas a la orilla del río en un paraje lo suficientemente elevado para resguardarlas de las avenidas del río. Al parecer Mor de Fuentes había desaguado las maderas en un espacio anterior al lugar habitual por lo que la Junta le ordenó que continuara la navegación.⁷⁷²

Por fin, la pinada llegó a la Ondonera de Calasparra donde fue desaguada a mediados de abril de 1793, tal y como había previsto Mor de Fuentes.⁷⁷³ Desde allí sería conducida en carretas hasta el arsenal de Cartagena. Una operación que nuevamente estuvo llena de dificultades. Para empezar nadie se presentó a la subasta para el acarreo de la madera⁷⁷⁴ por lo que otra vez hubo que acudir a la solución del embargo de carretas prometiendo un real por legua y codo de madera, descontando el importe de las piezas rezagadas y no conducidas. Al menos sabemos que tres palos de grandes dimensiones inútiles y defectuosas, quedaron en Calasparra.⁷⁷⁵ Además habían quedado otros 54 palos rezagados en el paraje de Aguas Calientes más otras 400 tablas que, aprovechando la ocasión, había que trasladar desde Hellín.⁷⁷⁶ Las maderas llegaron por fin después de superar muchas dificultades. Dos años más tarde, Mor de Fuentes presentó una propuesta para cortar una nueva remesa de pinos de Segura que en esta ocasión serían conducidas exclusivamente en carretas, abandonando la idea del transporte fluvial por el Segura. Sin embargo la Junta ya había dicho su última palabra y desechó aquella propuesta poniendo punto y final a la relación entre los montes de Segura y el arsenal de Cartagena.⁷⁷⁷ No obstante tenemos constancia de que, al menos desde octubre de 1804 se hallaron comisionados en los montes de Huéscar con el fin de abastecer de maderas al arsenal de Cartagena.⁷⁷⁸ También sabemos que en 1809 el departamento de Cartagena pidió informes de las maderas producidas en los montes de Alcaraz y Cazorla aunque no

772 ANC, Caja, 2734, Libros de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16 : Junta celebrada el 31 de octubre de 1792

773 ANC, Caja, 2734, Libros de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16 : Junta celebrada el 20 de marzo de 1793

774 ANC, Caja, 2734, Libros de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16 : Junta celebrada el 17 de abril de 1793

775 ANC, Caja, 2734, Libros de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16 : Junta celebrada el 18 de julio de 1792

776 ANC, Caja, 2734, Libros de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 16 : Junta celebrada el 16 de mayo de 1793

777 ANC, Caja, 2735, Libros de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 19 : Junta celebrada el 21 de enero de 1795

778 AGMAB, Arsenales, leg. 3845: Miguel Cayetano Soler a Francisco Gil de Lemos, Cartagena, 15 de marzo de 1805

tenemos constancia de que se efectuaran cortas.⁷⁷⁹ Pocos años antes, en 1801, el ingeniero Joaquín de la Croix hacía referencia a las maderas que bajaban por el río Segura señalando que “vienen de la Sierra del mismo nombre en el Reyno de Murcia”⁷⁸⁰ olvidando, no obstante, que la madera de aquellos pinares se extendían también por el antiguo y vecino reino de Jaén.

Cuadro N° 15. Pinadas conducidas por el río segura durante el siglo XVIII con destino al arsenal de Cartagena. Fuente: AGS, Marina, leg. 335, ANC, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14, ANC, Reales Órdenes, 2223, ANAC, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14, AGMAB, Arsenales, leg. 3795, ANC, Caja, 2734,

AÑO DE INICIO	DIRECTOR	PIEZAS
1765	Francisco Vila	800
1787	Manuel Bernía	926
1788	Juan Doral	471
1789	Manuel Bernía	1500 (?)
1791	José Lainiella	3447
1793	José Mor de Fuentes	3456

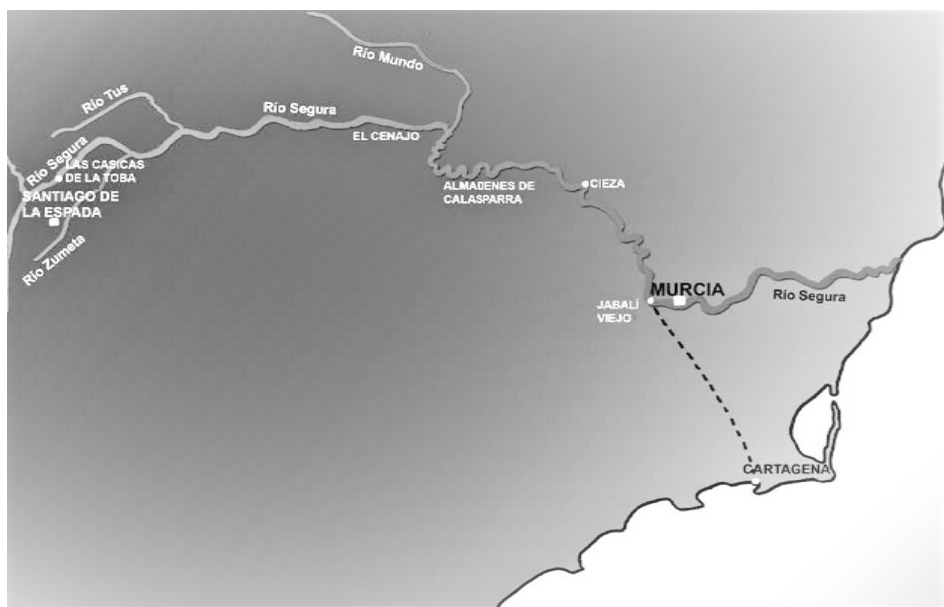


Imagen 18: Curso del río Segura en el siglo XVIII recorrido por las pinadas de 1765, 1786, 1787, 1788, 1789, 1791 y 1793 que se desplazaban hasta Jabalí Viejo o Tindávar para desde allí conducir las maderas de Segura por medio de carretas hasta el arsenal de Cartagena. (elaboración propia de Vicente Ruiz García)

779AGMAB, Arsenales, leg. 3760, lib.2, fol. 336

780 DE LA CROIX, J. *ob. cit.* p. 203

10.2.- La actividad en el arsenal de Cartagena y las maderas de Segura

Aunque fue el arsenal de La Carraca el primero en hacer uso de sus maderas, desde muy pronto, en Cartagena, pusieron los ojos en los montes de Segura. Recordemos que a principios de 1738 Ensenada instaba a Alejo Gutiérrez de Rubalcaba para que enviara desde Cartagena a un práctico y un maestro de arboladura para conocer con detalle las masas forestales y la calidad de la madera de Segura. Poco después y a tenor de esta visita, en Cartagena se recibió un plano del Segura que detallaba el curso del río desde su nacimiento hasta su desembocadura en el Mediterráneo. También incluía las maderas que se podrían sacar, su calidad, el estado de los montes y lo conveniente que sería su conservación, aconsejando una serie de labores de mantenimiento a las justicias locales de aquellos montes.⁷⁸¹

Durante la década de los cuarenta se produjeron los primeros contactos y acercamientos de asentistas al servicio de la Marina con los montes de Segura. Así, el 20 de diciembre de 1746 el intendente de Cartagena Don Francisco Barredo otorgó un despacho a favor del asentista Pedro Asensio para la corta de robles y encinas con destino al arsenal, hecho que fue impedido por el subdelegado de maderas de Segura dependiente del superintendente de Sevilla.⁷⁸² Aunque al parecer si se cortaron los árboles⁷⁸³, la tala de robles y encinas procedentes de Segura, empleadas en la construcción naval, fue testimonial siendo el pino salgareño, como sabemos, la especie preferida de aquellos bosques para tal industria.

En 1748 la Ordenanza de montes concedía al Departamento de Cartagena todos los de la provincia de Segura que tienen sus vertientes a río del mismo nombre. De este modo quedaron asignados a la jurisdicción de Cartagena los montes de Santiago de la Espada, Nerpio, Socobos, Ferez, Letur, Yeste, Lezuza, Barrax, Balazote, Peñas de San Pedro, Ayna, Riopar, Bogarra y Elche de Ayna.⁷⁸⁴ Poco después, por orden de Don Francisco Barredo y en virtud de la Real Orden de 31 de enero de 1748 se

781 ANM, Colección Vargas Ponce, Tomo XXXIII, Ms. 64/275: Zenón de Somodevilla a Alejo Rubalcaba, Aranjuez, 9 de Junio de 1741

782 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 36

783 MERINO NAVARRO, J.P. La Marina en los montes de Segura, 1734-1800. En: *I Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba 1978. p. 37

784 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 37-38.

practicó una visita general a los montes el Departamento de Cartagena que incluían los de Segura y Alcaraz.⁷⁸⁵ Reconocidos los montes y elaborados los informes, en abril de 1749 se propuso el abastecimiento de madera en los montes de Huéscar donde debían (...)cortarse en la próxima menguante de agosto 570 piezas de ligazón de pino carrasco y dos tajamares que se suponen faltarán para la construcción de estos jabeques⁷⁸⁶ Se trataba de los jabeques *Galgo, Cazador, Liebre y Volante* que fueron botados en el arsenal de Cartagena a lo largo de 1751.

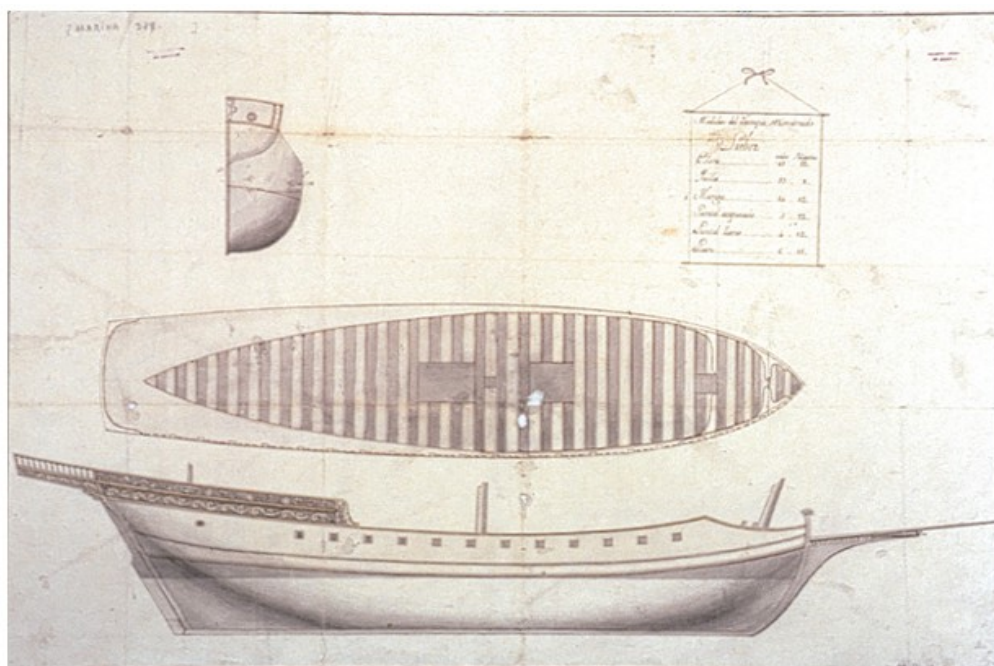


Imagen 19: Plano de la construcción del jabeque "Liebre" en el arsenal de Cartagena. Archivo General de Simancas

Ese mismo año Juan Francisco de la Torre había regresado de una visita a los montes de la región al servicio del arsenal de Cartagena en la que hizo una relación exhaustiva de los árboles que había en gran parte de los pueblos de las provincias de Alicante, Murcia, Granada, Almería y la zona de la Sierra de Segura entre Jaén y Albacete donde destacó la existencia de robles y encinas "*poco útiles para la marina*" pero alabó la grandeza y excelencias de los pinos blancos salgareños de Segura, Hornillo⁷⁸⁷, Nerpio, Castril, Alcaraz y Siles, entre otros municipios, tal y como vimos.⁷⁸⁸

785 AGS, Marina, leg. 748: Año de 1749 sobre montes y plantíos del Departamento de Cartagena

786 ANM, Colección Vargas Ponce, Tomo XXXIX, Ms. 65/112: Ensenada a Barredo, Aranjuez, 28 de abril de 1749 (tachado cincuenta y tres)

787 Santiago de la Espada.

788 AGS, Marina, leg. 562: Cartagena, 30 de marzo de 1751

A finales de diciembre de 1751 en Cartagena se esperaba tablonería de pino para el *Septentrión*,⁷⁸⁹ el primer navío de línea construido bajo el llamado sistema inglés de Jorge Juan que fue botado tal y como se había previsto, a finales de aquel año.⁷⁹⁰ Ignoramos si finalmente el navío fue rematado con maderas de Segura ya que fue botado poco después. En cualquier caso, al año siguiente se daban ordenes para aprontar las carretas necesarias para la conducción de las maderas que había cortadas en la Sierra de Alcaraz y debían servir en las Reales Obras de Cartagena⁷⁹¹ Estas órdenes instaban al superintendente de las minas de Almadén a dejar libres sus carretas para cumplir con la contrata de Cartagena.⁷⁹²

En 1753 el arsenal volvió a abastecerse de maderas de Segura pero esta vez de su zona más meridional, concretamente de los montes de Huéscar.⁷⁹³ Poco después las maderas de Segura llegarían al arsenal para ser empleadas en la construcción de uno de los ingenios más importantes de la construcción naval en el siglo XVIII: los diques de carena. Mucho antes que en La Carraca, el arsenal de Cartagena contó muy pronto con diques de carena en seco, los primeros de todo el Mediterráneo, que se pusieron en funcionamiento durante la década de los cincuenta. El ingeniero Sebastián de Feringán vio la necesidad de construir unos diques secos en sus instalaciones “*por las grandes ventajas que resulta de quedar con ellos con la natural posición en que se fabricaron los baxeles, pudiendo reparar o mudar cualquier pieza, lo que es ahorro de madera, tiempo y gasto, y alarga extraordinariamente la duración y la utilidad de los mismos*”⁷⁹⁴.

Como ya vimos en La Carraca, debido al continuo contacto con el agua y los parásitos marinos, las embarcaciones debían someterse periódicamente a obras de carena o carenado que consistían en sanear las tablas deterioradas y cuando era necesario sustituir las viejas y dañadas por otras nuevas. Según la antigua práctica era preciso violentar la posición del navío que se intentaba carenar, haciéndolo sobre un costado,

789 AGS, Marina, leg. 319: Dos cartas de Francisco Barredo a Ensenada fechadas en Cartagena a 4 y 24 de agosto de 1751

790 AGS, Marina, leg. 319: Eduardo Bryant, William Richard y otros a otros, Cartagena, 3 de agosto de 1751

791 AGS, Marina, leg. 320: Juan Luis Gutiérrez Valencia al Marqués de la Ensenada, Alcaraz, 15 de abril, mayo de 1752

792 AGS, Marina, leg. 320: A Rubalcaba, Madrid, 4 de julio de 1752

793 PÉREZ CRESPO MUÑOZ, M.T. *ob. cit.* p. 128.

794 *Tratado de fortificación o arte de construir los Edificios Militares y Civiles. Escrito en inglés por Juan Müller, traducido en castellano por D. Miguel Sánchez Tamarás, Capitán de Infantería e Ingeniero Ordinario de los Ejércitos de S.M., actualmente empleado en la enseñanza de la Real Academia Militar de Mathematicas establecida en Barcelona. Por Thomas Piferrer, Imresor del Rey, Año 1769. Barcelona. pp. 141-152.*

con lo que se ocasionaban gravísimos daños. Así, a veces, los navíos salían de la carena con más defectos de los que entraban. No ocurría lo mismo en los diques secos donde el buque permanecía en su posición natural y las obras se podían realizar con más comodidad y menos gasto, prolongando significativamente la longevidad de los buques. En 1750 el rey Fernando VI ordenó al científico y marino Jorge Juan de Santacilia la realización de un proyecto para instalar diques secos en Cartagena. Una iniciativa que fue ejecutada por el ingeniero Sebastián de Feringán.

El primero de abril de 1753 comenzó así la excavación del dique grande de carena mientras que el pequeño lo haría el 16 de enero de 1756. Feringán supervisó personalmente toda la obra otorgando una enorme importancia al diseño y ejecución de las compuertas de las que señala en 1752: *“Las puertas de los diques, así por lo particular de sus maderas, formidable tamaño y construcción prolija por los ajustes de madera con madera, es un artefacto el más delicado de cuantas máquinas hidráulicas se han intentado pues de él dependen los buenos efectos del dique”*⁷⁹⁵

Fue entonces cuando Feringán recurrió a los montes de Segura para construir las citadas puertas del dique tal y como descubrimos en el siguiente documento:

*“(...) Por la carta de VS de 4 del corriente y la relación que incluye firmada de Don Eduardo Bryant, quedo enterado de las piezas de madera de pino pedidas a VS por éste para hacer el cajón de las puertas del dique; y de la providencia dada por VS para que se conduzcan de las sierras de Alcaraz y Segura por dirección del maestro mayor de arboladura Joséph Maltés”*⁷⁹⁶.

Con sus averías y sus reparaciones y con las maderas de Segura formando parte de las puertas y fondos, los diques construidos por Feringán en Cartagena, primeros en España y del Mediterráneo, empezaron a utilizarse a finales de 1759 cuando fue carenado el *Septentrión*, precisamente el primer navío de línea construido en el arsenal cartagenero ocho años antes. No fueron los diques los únicos destinos de la madera de Segura en el arsenal de Cartagena pues a lo largo de su dilatado proceso de construcción, que abarca gran parte del siglo XVIII, hubo edificios como el cuartel de presidiarios o el almacén de cordelería donde también se empleó la materia prima de las sierras orientales de las Cordilleras Béticas.

795 AGS, Marina, leg. 325, cit. por MERINO NAVARRO, J.P. El arsenal Ilustrado del Mediterráneo español. En: *Revista Áreas*. N° 1, Murcia 1981 p. 36

796 ANCT, P II Leg. 13: . Francisco Barredo, Madrid, 7 de septiembre de 1754

En 1759 de nuevo Francisco de la Torre, encargado de las cortas para el departamento de Cartagena, junto a Pablo Villar, concluyeron un informe sobre la visita a los montes de Segura, Alcaraz y Murcia estableciendo una relación de los árboles necesarios para construcción y carenas de navíos y fragatas de a 68 y 26 cañones, quedando marcados y elegidos en los pueblos que se expresan con distinción de espesor de maderas, piezas que podrán producir, parajes donde se hallan, distancia a Cartagena, costo de cada codo cúbico y composición de los ríos, según estimación y cálculo que pudieran habilitarse para el transporte, destacando la abundancia de pinos y en menor medida robles, álamos y nogales pero todos ellos útiles para piezas de industria naval.⁷⁹⁷ Aquel informe fue titulado *Estado de las piezas de madera que producirán los árboles elegidos para construcción y carenas de bajeles de la Armada en el registro de montes hecho en los pueblos de Totana, Mula, Cehegín, Moratalla, Yecla, Santiago, Segura de la Sierra y Alcaraz pertenecientes al departamento de Cartagena con arreglo a las figuras que se muestra el modelo a la inglesa para la fábrica de navío de 68 cañones (también para fragata de 26 cañones)*⁷⁹⁸ De dicho informe extraemos los siguientes datos relativos a la Provincia Marítima de Segura:

CUADRO N°16. Relación de los árboles que para construcción y carenas de navíos y fragatas de la armada de a 68 y 26 cañones, quedan marcados y elegidos en los pueblos que se expresan con distinción de espesor de maderas, piezas que podrán producir parages donde se hallan distancia de Cartagena y costo de cada codo cúbico puesto en aquel puerto a excepción de los precios a que se compre y composición de los ríos según estimación y cálculo hecho por Don Juan Francisco de la Torre oficial para la marina de este departamento y comisionado al registro de sus montes en virtud de la real orden y por el contramaestre de construcción Pablo Villar con destino a la misma comisión a saber

Villa de Totana: pinos, robles, álamos nogal
 Villa de Mula
 Villa de Zehegún: pinos, nogales
 Villa de Moratalla: robles 23, pinos, nogales, álamo negro.
 Villa de Yeste: robles, pinos, nogales
 Villa de Santiago:
Partido de Miller
 1 nogal para Tamborete de mastelero y uno entero de gavia de mayor

⁷⁹⁷ AGS, Marina, leg. 561. Informe de Juan Francisco de la Torre, 2 de agosto de 1759

⁷⁹⁸ AGS, Marina, leg. 561: Francisco de la Torre, Yecla, 22 de agosto de 1759

1 nogal para cabeza de cabrestante
1 id para dos tamboretas de de mesana
1 id para id de gavia de trinquete
1 id para id

Este partido dista un cuarto de legua del río Segura a donde puede llevarse estos nogales al arrastre como también 130 pinos que puedan cortarse en el mismo partido propio del común para tablones y tablas de aforro y su conducción al expresado río. Cada codo cúbico tendrá de costo 10 reales de vellón.

Zumeta

1 nogal para tamborete de gavia
1 id para tamborete de trinquete
1 id para unode bauprés

Estos nogales pueden conducirse a Cartagena por carril a la Puebla de don Fabrique y este partido está distante de aquel por 32 leguas y costará la conducción de cada codo cúbico 59 reales y 6 ...

Fuente del Pocico

Pueden cortarse en este partido 500 blancos para tablones, tablas de forro y cintas de la manga y son del común

Fuenfría

Pueden cortarse 100 pinos para todo como los anteriores

Cuesta de la Toba

Pueden cortarse 200 pinos para tablones, tablas de foro, cintas de la manga de 2ª cubierta y son del común

Las Anchuricas

Pueden cortarse 70 pinos para tablones y tablas de aforro y son del común.

Para fragata de 26 cañones

Nogal ---- 1 para un tamborete de gavia
1 para dos id.

La distancia y costo de los árboles de los partidos de Miller y Zumeta ya queda explicado en ellos y los debidos cuatro partidos restantes deberán conducirse al arrastre al Río Segura de donde distan un cuarto de legua y tendrá de costo cada codo cúbico puesto en el mismo río 10 reales y 17 reales de vellón.

Villa de Segura de la Sierra

Partido de la Garganta de la Toba
1 nogal para tamborete de velacho
1 nogal par id.

Pontón de Abajo

1 nogal para tamborete de bauprés

Cañada Chica

150 pinos blancos pueden cortarse de menguante para trancañiles de 2ª cubierta, cintas de la manga, y de 2ª cubierta y tablones

Fuente del Madroño

1200 pinos blancos y rodenos para baos y medios baos de las figs. 128 y 132 trancañil de 2ª cubierta cintas de la manga y de 2ª cubierta tablón y tablas de aforro

Olla del Puerco

400 pinos blancos para ant. De la manga y segunda cubierta, tablón y tabla de aforro.

Las Gorgollitas.

250 pinos rondenos para tablones y tablas de aforro

Cabeza de la Mora

400 pinos blancos para trancañiles de 1ª y 2ª cubierta, cintas de la manga y de 2ª cubierta, tablones y tablas de aforro

El Barranco de las Casicas

400 pinos blancos y rodenos para cinta de 2ª cubierta, tablones y tablas de aforro.

Calar del Pino

100 pinos para id blancos

Los Anchos

100 id par cintas de 2ª cubierta, tablones y tablas de aforro

Arroyo Blanquillo

150 pinos para tablones y tablas de aforro

Arroyo de pinares y zona del rancho

800 id para trancañiles de la 2ª cubierta cintas de la manga y de la 2º cubierta, tablones y tablas de aforro.

Cabezagorda

150 id

Olla Morena

150 id

Cañadamanzano

800 id

Solana de la Fuente del Chorro

600 id

La Solana de la Hortichuela

400 id

María Asna.

....

Barranco de Oya Morena

1500 pinos...

Fuente la punicas y Solana del Mesón

....

La cabeza del agua y el Arroyo Masegoso

600 id

La Garganta Lóbrega

2800 id

Zerro Maguillo

300 id

Los Prados de la Mesta

400 id

Cerrico Montero

150 id.

Solana delos Mantosinos y Humbría de los caracoles

250 id

Peñarrubia

150 id

Todos los partidos anteriores que seon del común de esta villa distan del río Segura, legua y media unos con otros y que tendrán de costo el codo cúbico..... también pueden conducirse los expresados pinos al puerto de Cartagena distante 40 leguas por carril que pasa por Caravaca y tendrá de costa coda codo cúbico 68 reales comprendiendo todo gasto siendo presente en que los nogales y los pinos de los partidos Cabeza la Mora, Calar del Pino y el Abonar solo pueden conducirse por el río. Todos los pinos anteriores tienen a los dos codos del pie de t. a 18 palmos de circunferencia.

Resumen.

Nogal 1 para tamborete de Bauprés

Pinos 14950 para baos de las fig. 130 y 132 trancaniles de 1ª y 2ª cubierta, cintas de la manga y de 2ª cubierta, tablas y tablones de aforro

Para fragata de 26 cañones

Ciudad de Alcaraz.

Resumen: robles 98, pinos 770, nogal 22, álamos blancos 3, chopo 1, fresno 1.

Para fragata de a 26 cañones

robles 18

álamos blancos 2

nogales 6

La distancia que consta de estos árboles queda expresada ante de tope...

Nota

Registrados los montes de las villas del Bonillo y Yecla restantes las que son del reino de Murcia comprende el derrotero por árbol al cual que son el dos años siguientes pueda ser útil para la construcción y carenas de navíos y fragatas.

Los árboles en cuyo margen concurre la letra F sirven para fragata de a 26 cañones y aun ta las del porte de 44 y 52 y las que no llevan señal alguna se han aplicado para navíos de a 68 cañones.

Las demás maderas existentes en los expresados pueblos se han separado al presente fin por falta de las correspondientes medidas a que no llegarán en dos años más de vida y cuidado.

Las piezas que van distinguidas para figuras se han numerado con arreglo a las del modelo a la inglesa para fabricar un navío de 68 cañones, con cuya claridad se demuestra el lugar en que se deben colocarse.

Todos estos árboles a excepción de robles y pinos deben cortarse esto es arrancarse a raíz para que se verifique la aplicación que se les ha dado pues en esta inteligencia van consideradas sus medidas.

Los pinos de Yeste tienen de circunferencia a los dos codos del pie de 9 a 18 palmos los de Santiago de 9 a 16, los de Segura de la Sierra de 7 a 18 y los de Alcaraz de 9 a 16.

Yecla veinte y dos de agosto de mil setecientos cincuenta y nueve. Don Francisco de la Torre, Pablo Villar

Es copia de la relación que acompaña a aviso de fecha de 22 de agosto próximo para del dicho

Departamento a clase de la contaduría para de mas de este departamento don Juan Francisco de la Torre encargado del reconocimiento de maderas, que original para en ella de su cargo de que ese certificado.

Cartagena primero de septiembre de mil setecientos cincuenta y nueve
Pedro de Hordeñana

Francisco de la Torre continuó inspeccionando los montes de la jurisdicción de Morella y de Cataluña. Tras el examen exhaustivo que había realizado en los montes de Segura y Murcia, el informe detallado de sus árboles y las posibilidades para emplear sus maderas en la construcción naval, el intendente de Cartagena Francisco Barredo insistió al Secretario de Marina Julián de Arriaga para efectuar de inmediato una corta de maderas (...) *por que habiendo diques en que colocarlas conviene hacer un abundante repuesto en cuya inteligencia debo decir a VE que habiendo concluido Don Juan Francisco de la Torre la visita de reconocimiento de los montes que hay en el reino de Murcia; dirijo a VE el adjunto estado y relación en que se manifiesta los árboles útiles de todas especies que hay en ellos para construcción y carenas de los navíos del rey.*⁷⁹⁹

El informe que incluía los montes de Murcia y los de la Provincia Marítima de Segura que estaban bajo la jurisdicción del Departamento de Cartagena, fue enviado a Arriaga que quedó convencido pues creyó conveniente la explotación forestal de los parajes señalados con el fin de surtir al arsenal de Cartagena de maderas para la construcción y carenas de navíos del rey, anticipando la corta sobre las piezas señaladas como útiles, sin esperar la conclusión de las visitas a Morella y Cataluña y "(...) *sin perjuicio de sus montes.*"⁸⁰⁰ Las cortas comenzaron a producirse y el transporte, a la espera de una solución fluvial, se efectuó por medio carretas.

Sin duda alguna las prisas por realizar las cortas y el acopio de maderas de los montes de Segura tenía mucho que ver con la coyuntura política que se vivía por aquellos días. Cuando Arriaga autorizó las cortas de madera en Segura, Carlos III acaba de ser proclamado rey de España lo cual suponía la continuación de la decidida política de crecimiento naval de su hermano Fernando VI pero con el horizonte puesto en un probable enfrentamiento contra Gran Bretaña. A la espera de ello había que mantener la escuadra y construir más barcos. En Cartagena durante el año 1761 tan solo se

799 AGS, Marina, leg. 561: Francisco Barrero a Julián de Arriaga, Cartagena 3 de septiembre de 1759

800 AGS, Marina, leg. 561: A don Francisco Barredo, Madrid, 29 de septiembre de 1759

habían fabricado dos goletas pero a medio plazo se tenía la intención de construir un navío de 68 cañones. El mismo para el que estaban destinadas las piezas señaladas por Francisco de la Torre en su visita a los montes de Segura y Alcaraz.

El 11 de diciembre de 1762 el rey Carlos III ordenó la construcción de un navío de 68 cañones que recibiría el nombre de *Velasco*, en honor a la memoria del capitán de navío Luis Vicente de Velasco e Isla, muerto el año anterior en la heroica defensa del Castillo del Morro frente a los ingleses en La Habana. Con la fábrica de este navío de línea se alcanzaba la culminación, después de 12 años de estudios, del sistema inglés de Jorge Juan al mejorar detalles en torno a la clavazón, los trancones y el aumento de fortificación. Eduardo Bryant dirigió la construcción del navío que comenzó en 21 de mayo de 1762 cuando se puso la quilla sobre la grada. Una vez fabricado el casco se decidió, por disposición de 3 de enero de 1764, que este fuera entablado con madera de pino. Mucho antes, en su informe de 1759 Juan Francisco de la Torre había señalado centenares de pinos salgareños de los parajes de la Provincia Marítima de Segura para conformar las piezas del buque, la tablonería y los forros de la embarcación.⁸⁰¹

De este modo, las maderas de Segura fueron llegando lentamente, recorriendo los angostos parajes segureños, por medio de las carreterías tiradas por bueyes. Un traslado cuya tardanza provocó el retraso de las obras por lo que no hubo más remedio que echar mano de una partida de Rumanía.⁸⁰² Ya en 1755, en una visita a los montes de Segura, José Maltés advirtió que en su reconocimiento de los bosques de la villa Ayna y con el objeto de buscar curvas para la construcción del navío *Velasco* no pudo encontrar nada de lo que buscaba puesto que los pinares habían sido destruidos, convertidos en tierras de labor y solo existía una umbría que por inaccesible para el arado no había sido talada. En cualquier caso las maderas de Segura estuvieron presentes en el arsenal de Cartagena durante los años de construcción del *Velasco* tal y como señaló Francisco de Bruna al referirse al partido de Alcaraz donde (...) *abundaba de pinos en sus montes y de ellos se han llevado muchas porciones para el arsenal de Cartagena.*⁸⁰³

801 AGS, Marina, leg. 561: Francisco de la Torre, Yecla, 22 de agosto de 1759

802 GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.; APESTEGUI, C.; PLA, J.; ZAMARRÓN, C.: *Modelos de Arsenal del Museo Naval. Evolución de la construcción naval española, siglos XVII-XVIII*. Barcelona, Lunwer Editores. 2004, P. 108-109; AGMAB, Arsenales, leg. 3762: Asiento de maderas de construcción de Rumanía para Cartagena por seis años a cargo de Joseph Marcerano y Ángel María Rati (1761-1766)

803 AGS, Hacienda, leg. 849: Francisco de Bruna a Esquilache, Sevilla, 8 de agosto de 1764

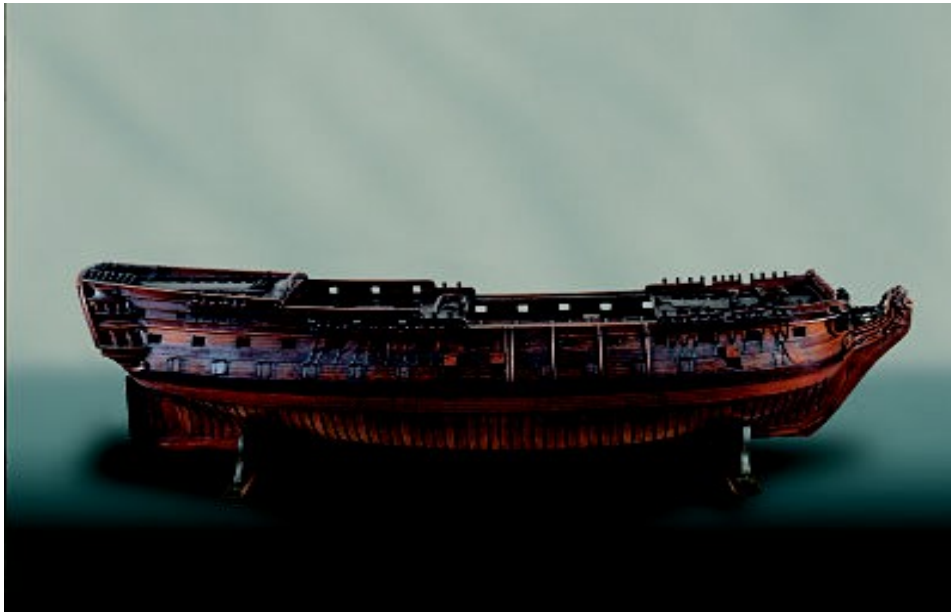


Imagen 20: modelo de arsenal del navío Velasco, original de 1764. Museo Naval de Madrid. Representa el casco del navío Velasco botado en el arsenal de Cartagena en 1764. Para su construcción se empleó madera de pino de Segura, entre otras.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII las maderas de Segura estuvieron presentes en Cartagena, momento en que la actividad constructiva y de mantenimiento de embarcaciones fue frenética. La labor de su arsenal hasta mediados de siglo fue la de reparación de buques. A partir de esta fecha el arsenal del Mediterráneo se dedicó plenamente a la construcción naval sin cesar en la labor de reparación de buques, más aun con la presencia de los diques de carena. Desde el año 1753 se fabricaron un total de 21 navíos de línea, 23 fragatas, 6 corbetas y otras 16 embarcaciones menores, obras en las que se fueron aplicando sucesivamente los sistemas de construcción naval. Así se botaron según los principios del sistema “inglés”, impuesto por Jorge Juan, los navíos *Septentrión* (1753), *Tridente* (1754), *Atlante* (1754) *Velasco* (1764) y *San Genaro* (1765), diseñados por el ingeniero Eduardo Bryant. En los años sesenta la construcción de navíos por el sistema inglés empezó a ser cuestionada pues los barcos mostraban gran endeblez a pesar de que durante más de una década se habían construido naves muy ligeras y marineras. Fue entonces cuando la ingeniería naval francesa bajo la dirección de Francisco Gautier sustituyó al sistema anterior. Bajo los principios del nuevo método francés se fabricaron en Cartagena el *Ángel de la Guarda* (1773) y *San Justo* (1779), momento en que a Gautier le sucede su discípulo

José Romero Fernández de Landa como director de construcciones, iniciando así una nueva etapa de construcción en Cartagena. Esta nueva fase se caracterizó por el encarecimiento del roble catalán y por la búsqueda de nuevos yacimientos madereros en Asturias y América, continuando con el tradicional abastecimiento de pinos de los montes de Segura a pesar de las dificultades de transporte.⁸⁰⁴ Siguiendo a Merino Navarro en la década de los setenta llegaron a Cartagena algunas maderas de Segura transportadas en carros a pesar de que la larga distancia superaba ampliamente las 20 leguas.⁸⁰⁵ Según nuestros datos, al menos desde 1776 y hasta 1782 el arsenal de Cartagena se abastece de los pinos de Huéscar, de los parajes de la Fuenfría, Pinar Negro y monte de María Asnal. Unas maderas que, fueron conducidas en carruajes desde los bosques de Segura hasta Cartagena,⁸⁰⁶ compartiendo diques y almacenes con madera de pino de otras regiones como Cataluña de donde llegaron al menos 877 piezas de pino coral de los montes del corregimiento de Puigcerdá cortadas entre 1777 y 1778, remitidas a Tortosa y que fueron destinadas a Cartagena para obras en navíos de 70 a 80 cañones.⁸⁰⁷ No ocurrió lo mismo con las maderas de pino procedentes de los bosques de Cuenca que en 1776 no pudieron ser conducidas hasta Cartagena por lo impracticable de los caminos para las faenas del carreteo, motivo por el que muchas piezas originarias de aquella jurisdicción habían quedado abandonadas en los caminos⁸⁰⁸, un hecho que otorgó aun más valor e importancia a las maderas de Segura que sí estuvieron presentes en el arsenal del Mediterráneo durante el mismo periodo.

El 16 de diciembre de 1779 ante la Junta de Cartagena se leía una representación del ingeniero general Don Francisco Gautier acerca de la inutilidad del cajón de gradas que facilitaba la composición de las puertas de los diques.⁸⁰⁹ Ante su mal estado se resolvió subastarlo una vez se hubiesen aprovechado sus herrajes. Se trataba del cajón que se había construido 24 años atrás con las maderas que el delineador José Maltés había seleccionado en los Montes de Segura.⁸¹⁰

Dos años después de la subasta, en 1781, tenemos constancia de que en los

804 PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M.T. *ob. cit.* p. 120-121

805 MERINO NAVARO, J.P. *ob. cit.* p. 251

806 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. p. 61 y ANC, Caja 2731, Junta de Departamento, Libro de Acuerdos, tomo 7

807 AGS, Marina, leg. 362: el oficial de contaduría Ignacio Gallegos, Figueras, 21 de noviembre de 1779

808 AGS, Marina, leg. 355: La Junta del Departamento, Cartagena, 14 de noviembre de 1776

809 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 6: Junta celebrada el 16 de diciembre de 1779

810 ANM, Colección Vargas Ponce, Tomo XXXV, Ms. 66/157: Arriaga a Barrero, 16 de agosto de 1755

almacenes y tinglados de Cartagena había un considerable volumen de madera de pino suficiente para la construcción de un navío gemelo del *San Julián*, que había sido botado durante aquel año, o bien para tres fragatas de ventiseis a cuarenta cañones. Unas maderas que se hallaban apiladas en los tinglados, expuestas al deterioro y a las inclemencias meteorológicas, por lo que se insistía en que fueran empleadas lo más pronto posible. No obstante creemos que aquellos maderas no debían ser de Segura, al menos en su mayoría, puesto que en el informe que emitió el ingeniero Tomás Bryant aseguró que la mayor parte de ellas permanecían apiladas unos seis o siete años y habían sido conducidas por ríos.⁸¹¹ De este modo deducimos que la mayoría de aquellas maderas de pino habían llegado entre los años 1774 y 1775, periodo en el que desde Segura no se condujeron maderas, al menos a través del río Segura. Probablemente aquellas maderas apiladas a las que hacía referencia Bryant eran originarias de Cataluña o Valencia, conducidas hasta el Mediterráneo a través de los ríos Ebro o Júcar.

Uno de los destinos de las maderas que llegaron desde 1778 de los parajes de Pinar Negro y la Fuenfría fue el Cuartel de Presidarios que había comenzado su construcción en 1775.⁸¹² Un edificio concebido para albergar a los más de 3.000 presidarios que trabajaban en el arsenal y que por entonces se alojaban en cuatro galeras y un jabeque fondeados en el puerto de Cartagena. El hundimiento de una de estas embarcaciones propició la orden real de construcción de este edificio en el que se emplearon 5.000 pilotes de madera. Sobre los troncos hincados en el terreno se edificó un entramado sobre el que se había apoyado la cimentación a base de sillares de arenisca. En marzo de 1778 ya se había concluido el primer cuerpo y se estimaba que en breve el ingeniero Mateo Vodovich terminaría el edificio, con el concurso de las maderas segureñas.⁸¹³

Desde enero de 1778 hasta finales de julio de ese mismo año las maderas que fueron introducidas en el arsenal de Cartagena procedían de los montes de Cataluña, Mula, Fuenfría y Pinar Negro.⁸¹⁴ Desde esta fecha desconocemos con exactitud el volumen de madera trasladado desde los montes de Huéscar, Pinar Negro, La Fuenfría y María

811 AGS, Marina, leg. 366: Thomas Bryant al Marqués González de Castejón, Cartagena, 23 de octubre de 1781

812 ANCT, Caja, 2729. Junta del Departamento Libros de Acuerdos, Tomo 2: Junta celebrada el 1 de febrero de 1775

813 AGS, Marina, leg. 359: Mateo Vodovich al marqués González de Castejón, Cartagena, 10 de marzo de 1778

814 AGS, Marina, leg. 359: Alfonso de Rojas, Alfonso de Alburquerque, Francisco Gautier, Francisco de Varas, Manuel Travieso, Antonio Miguel de Java, Cartagena, 9 de septiembre de 1778

Asnal, conducido en carretas al menos hasta 1782. A este volumen debemos sumar el que llegó entre 1785 y 1791, aproximadamente unos 10.000 pinos que fueron conducidos a Cartagena navegando por el río Segura a raíz de las cinco pinadas que discurrieron durante aquellos años, con el fin de ser empleadas en las incesantes obras de construcción y carena de navíos así como en la propia edificación de las instalaciones del propio arsenal. A lo largo de estos años la actividad del arsenal de Cartagena fue frenética especialmente en tiempos de guerra durante el conflicto contra Gran Bretaña. Así lo podemos comprobar tan solo un mes antes de la firma del Tratado de Versalles que ponía fin a un lustro de hostilidades entre España y el Reino Unido:

Cuadro N° 17. Estado de las obras ejecutadas en este arsenal por los ingenieros de Marina durante el mes de la fecha: (Fuente: AGS, Marina, leg. 373: Thomas Bryant, Cartagena, 31 de agosto de 1783)

Construcciones, Carenas y recorridas, agosto de 1783

Clase	Nombre	Obras	Detalle de las obras
Navío	San Antonio	Construcción	Se han labrado y colocado 1ª y 2ª ligazón, 64 terceras, 57 cuartas, 17 reverses, 9 espaldones y las 2 gambotas del costado. Se han labrado en la bodega en ambas bandas 42 tablones de palmejares, 20 entre estos y la sobrequilla
Fragata	Santa Brígida	Construcción	Se han labrado y colocado 100 primeras ligazones, 8 segundas y puesto 2 maestras de popa a proa.
Fragata	Santa Casilda	Construcción	Labrado y colocado 32 penoles y 40 primeras ligazones
Navío	Concepción	Carenas	Entró en dique grande el 18 del mes de la fecha, se ha apuntalado y quitado el forro de la banda de estribor
Navío	San Vicente	Carenas	Labrado y colocado en popa 4 mesas de los jardines, 2 curvas bajo las del primer cuerpo; entablado el 1º y 2º cuerpo, 4 molduras, los pies del jardín, los canastillos, 2 pedazos de montante por la banda de dentro, 2 de media caña, 2 de solera, 2 molduras de yugo, 2 tablones de chaza en la bovedilla; las 2 pastecas para la escota mayor y los 6 remates de los saltillos. Idem. En los pasamanos, 2

			regalas, 2 pastecas para la escota de trinqueete, 2 cuerdas, 14 galeotas y reajustado 16 cuarteles de enjaretado. Idem. En la proa las 6 curvas de banda, 4 tacos de entre idem., 2 almohadas para los escobones, 6 perchas, 10 gambotas, la barcaza, 2 curvas para idem.; entablado el saltillo, abierto la mecha de la carlinga del bauprés; completo y colocado los 3 cabrestantes, las 6 mesas de guarnición y las bombas con sus cajas y cañones. Hecha la grada para el navío que debe entrar en este dique en remplazo del citado buque
Fragata	Carmen	Recorridas	Labrado y colocado un tablón en el combés, 6 id. en el fogón, 2 puntales y 2 batayolas; completo los cuarteles de enjaretados y recorrido varias costuras
Fragata	Santa Rosa	Recorridas	Labrado y colocado 2 tablonos en la cubierta de combés, 2 mesas para la escota de trinquete, 4 maniguetas para id. con otras varias menudencias de carpintería y recorrido sus costados
Jabeque	Catalán	Recorrida	Se les habilitó de varias obras
Jabeque	Lebrel	Recorrida	Se les habilitó de varias obras
Jabeque	Murciano	Recorrida	Se les habilitó de varias obras
Jabeque	Gamo	Recorrida	Se les habilitó de varias obras
Jabeque	San Luis	Recorrida	Se les habilitó de varias obras
Jabeque	San Blas	Recorrida	Se les habilitó de varias obras
Jabeque	San Lino	Recorrida	Dio quilla este buque, recorrido sus costados y fondos, forrado estos en cobre con lo que quedó enteramente habilitado
Balandra	Tártaro	Recorrida	Se le desguazaron varios tablonos y rumbos en la obra muerta; dio de quilla la 1ª resolución para el reconocimiento del cobre de sus fondos mudado un bao del sollado, completo el forro de su bodega y recorrido la cubierta y costados; habiéndosele ejecutado el calafateo de la cubierta para su entera habilitación
Bergantín	Vivo	Recorrida	Se le calafateo su cubierta y habilitaron de varias obras menudas y de ribera.
Bergantín	Murray	Recorrida	Para despaltar sus fondos se le forró la

			bodega, hicieron las conchas del rozadero de las uñas del ancla y primer cuartel en el sollado; calafateados sus costados y cubiertas y hecho otras varias menudencias.
Navío	Brillante	Recorridas	Para su reconocimiento se les ha desforrado varios tablones en los costados
Navío	Ángel de la Guarda	Recorridas	Para su reconocimiento se les ha desforrado varios tablones en los costados
Galeotas	San Francisco	Recorridas	Para el reconocimiento de este buque se han desforrado sus bodegas
Galeotas	San José	Recorridas	Para el reconocimiento de este buque se han desforrado sus bodegas
Galeotas	San Carlos	Recorridas	Para el reconocimiento de este buque se han desforrado sus bodegas
Galeotas	Golondrina	Recorridas	Para el reconocimiento de este buque se han desforrado sus bodegas
Galeotas	Brillante	Recorridas	Para el reconocimiento de este buque se han desforrado sus bodegas
Embarcaciones menores	Varios	Recorridas	Se concluyó el bote del jabeque Catalán, se habilitaron 11 lanchas y botes de distintos buques y cuatro del servicio del arsenal

Otros trabajos de mantenimiento en los buques

Clase	Nombre	Obrador	Trabajos
Fragata	Santa Brígida	Arboladura	Cofa de mesana.
Fragata	Santa Casilda	Arboladura	Concluido el palo mayor, el de trinquete y bauprés. Hecho dos vergas de velacho, una de juanete mayor, la verga de mesana, el botalón de foque, el tamborete de bauprés, el del palo mayor y la cofa del mismo palo
Navío	Ángel de la Guarda	Arboladura	Desacuñado de las fognaduras de los tres palos y se arregló su arboladura y se le dio resina
Navío	Vencedor	Arboladura	Desacuñado de las fognaduras de los tres palos y se arregló su arboladura y se le dio resina
Navío	Firme	Arboladura	Desacuñado de las fognaduras de los tres palos y se arregló su arboladura y se le dio resina
Fragata	Carmen	Arboladura	Hecho dos palancas de desatracar y el palo de la lancha

Jebeque	San Blas	Arboladura	Hecho entena de trinquete, el botalón de casa escota de mesana, un botalón de ala y el palo de la lancha
Jebeque	El Gamo	Arboladura	Hecho el palo de trinquete y ajustó su mastelero en id. y hecho verga de morral
Jebeque	Murciano	Arboladura	Hecho el botalón de cara escota de mesana y el asta de banda de popa
Jebeque	San Dimas	Arboladura	Hecho las mechas del palo mayor, trinquete y mesana
Jebeque	Lebrel	Arboladura	Hecho botalón de proa
Jebeque	San Lino	Arboladura	Hecho el botalón de cara escota y el asta de bandera de popa
Balandra	1ª resolución	Arboladura	Hecho la verga redonda, un mastelero de gavia, un botalón del bote y una verga de ala
Balandra	2ª resolución	Arboladura	Hecho el de mesana y el bauprés
Balandra	Tártaro	Arboladura	Un mastelero de gavia y 2 picos con sus bocas de cangrejo
Bergantín	Murray	Arboladura	Hecho la verga de cebadera, 2 de ala de gavia, 2 de velacho, 2 de rastreras, un botalón de la botavara de la cangreja
Navío	San Vicente	Carpintería de lo blanco	Moldado 8 molduras para los jardines de popa, las mesas de popa, 2 pedazos para popa, las regalas de alcázar, pasamanos, los del propao de id. las curvas de bandas, las gambotas de perchas, lols guardacadenas; cepillado y hecho alefrij a las tablas de los jardines de popa a proa; hecho las ventanas finjidas de popa, los mamparos de las muras de la cámara, el id. de la cámara baja y santabárbara, estante de guardacartuchos, habilitado los camarotes y mamparos de cámara y galería
Jabeque	Catalán	Carpintería de lo blanco	Hecho molduras a tres pedazos de regala y un pescante
Jabeque	Murciano	Carpintería de lo blanco	Hecho dos pedazos de regala y dos molduras para el espejo de popa
Bergantín	Murray	Carpintería de lo blanco	Hecho un camarote para el capitán, una división para la repostería, habilitado la cámara y catres de id. y puesto herrajes
Fragata	Juno	Fogonería	Completos los fogones con ladrillo, yeso y tierra
Fragata	Carmen	Fogonería	Completos los fogones con ladrillo, yeso y tierra

Jabeque	Catalán	Fogonería	Completos los fogones con ladrillo, yeso y tierra
Jabeque	Murciano	Fogonería	Completos los fogones con ladrillo, yeso y tierra
Jabeque	Gamo	Fogonería	Completos los fogones con ladrillo, yeso y tierra
Jabeque	Lebrel	Fogonería	Completos los fogones con ladrillo, yeso y tierra
Jabeque	San Blas	Fogonería	Completos los fogones con ladrillo, yeso y tierra
Bergantín	Vivo	Fogonería	Completos los fogones con ladrillo, yeso y tierra
Repuesto del almacén general	Carpintería de lo blanco		Hecho una bitácora, un cepo de prisión, una puerta para la fábrica de jarcia, 4 tauretes de tijera, 2 carros de mano; completo 14 gallineros, 10 catres, 2 mesas, 4 carros de mano, un cepo prisión, las puertas y ventaldas a 9 almacenes del depósito

Obradores	Trabajos
Utensilios generales	Labrado para la puerta de estribor del dique grande, 3 tornapuntas; colocado 6 zunchos de fierro; forrada esta de cobre y quedó colocada en su sitio. Para repuesto del almacén general hecho 2000 cabillas, 3 tacos de escobón, 7 barras de cabrestante, enrejado 10 cepos de anclotes; compuesto 37 arandelas, una cureña, los varaderos de als naves de arboladura, puertas de id. y 50 carros del servicio del arsenal. Para la cuadra de bombas hecho 4 pórticos, 4 soleras, 3 canales, compuesto 3 bombas y 4 canales
Sierras	Aserrado 370 piezas de roble, 1369 id. de pino, 139 de álamo negro, 103 de nogal, 42 de almés, 16 de cedro, 14 de carrasca y 84 de haya
Motoneros y torneros	Ejecutado 480 cuadernales, 982 motones, 4 poleas, 90 bigotas todo de varias menas
Farolero	Hecho para repuesto del almacén general, 42 linternas secretas y 25 quintales de balas mosqueteras. Completa la farolería y vidrieras de varios buques
Remolar	Ejecutado 150 remos de lancha y bote y 30 astas de antenas para repuesto del almacén general. Habilitado 16 remos del bergantín Murray
Tonelero	Hecho para repuesto de almacén general 10 barricas para alquitrán y 12

	aportaderas; habilitadas 318 de varias clases
Boyas	Ejecutado 3 de fragatas y 4 de jabeques y completas 5 del navío Ángel de la Guarda
Herreros y cerrajeros	Se han manufacturado 33793 libras de hierro, 322 de acero nuevo y 752 id. de viejo
Bombas contra incendios	Hecho 80 piezas de distintas clases para las máquinas de agotar los diques y habilitadas diferentes para id. y se sigue haciendo 12 bombas de la que se fabrican en virtud de Real Orden

Obras civiles en instalaciones del arsenal

Dependencia	Trabajos
Almacén n.º 8	Se han hecho 22 agujeros para colocar 12 palos y se han arreglado con yeso; completo 2 escalones de la escalera, amaestrado y enlucido 15 varas superficiales con yeso.
Fábrica de jarcia	Se ha hecho el horno nuevo, puesto el caldero y se ha empotrado con ladrillo, yeso y tierra. Puesto una puerta, hecho la escalera nueva con piedra ladrillo y yeso para el horno
Cuarto del zulaque	En la pared se han amaestrado y enlucido 140 varas superficiales con yeso
Cuartel de presidiarios y esclavos	Se han completado 106 varas lineales de arquitrabe, friso y cornisa, una ventana y 3 rejas con yeso y ocre. En los tejados de id. se ha retejado 56 varas superficiales con cal y tejas; completo 67 varas lineales de lomera con ladrillo y yeso; y en las cuadras altas de id. se han reforzado 8 varas superficiales
Cuartel de brigadas	En la 1ª y 2ª cubierta de los lugares inmundos se han quitado 16 palos, puesto 10 di. Y arreglado con yeso; hecho 18 revoltones que componen 99 varas lineales con ladrillo y yeso y 49 superficiales de enlucido en los pavimentos de ambas cubiertas; enlozado 72 varas superficiales con ladrillo y yeso; y en las paredes de id. se ha amaestrado y enlucido 129 varas superficiales con yeso

Poco antes de que se propusiera el proyecto para hacer navegable el río Segura, el 23 de febrero de 1784 el ingeniero general interino, José Joaquín Romero Fernández de Landa recibió la orden de trabajar un plano para navíos de 74 cañones con la cualidad de ser muy veleros, faceta que se había echado en falta en la reciente guerra contra Inglaterra. Una vez elaborado el plano se le ordenó pasar a Cartagena para que dirigiese la construcción del navío de 74 cañones *San Ildefonso*. El plano preveía las condiciones que el buque había de tener en el mar: facilidad de gobierno, velocidad y

estabilidad. Antes de iniciarse las obras del navío, se presentó, junto a los planos, una maqueta o modelo de construcción a escala para que fuera examinado por la junta de constructores que debía aprobar el proyecto. Tras ser sometido a diversos ensayos sus resultados se analizaron para mejorar la fábrica del original y dado el visto bueno se procedió a iniciar las obras.

El *San Ildefonso* fue botado al agua el 22 de enero de 1785. Poco después, entre el 9 de junio y el 22 de agosto, el navío *San Ildefonso* participó en unas pruebas junto al *San Juan Nepomuceno* y a las fragatas *Santa Casilda* y *Santa Brígida*. José Mazarredo, al mando de aquella escuadra, señaló las bondades del *San Ildefonso* señalando que no solo lo consideraba el más velero de España “*sino tal vez de las demás naciones, el más perfecto, y en fin una alhaja de infinito precio*”. El éxito fue tal que se convirtió en un buque emblemático que sirvió de modelo a los once navíos que se construyeron a su imagen y semejanza en los arsenales peninsulares durante los siguientes años y que recibieron la denominación de *ildefonsinos*.⁸¹⁵ Unos navíos que también debían de seguir las mismas reglas y emplear el mismo grosor de maderas en sus obras de carena.⁸¹⁶

Aquel navío era sin duda el reflejo del momento dulce que atravesaba nuestra Armada donde los barcos españoles eran la envidia de Europa.

Poco antes de la botadura del gran navío, Manuel Bernia fue destinado a los montes de Cataluña, concretamente a Gerona para después trasladarse nuevamente a las Sierras de Segura. Recordemos que Bernia tras haber servido en el navío *San Julián* y antes de regresar a los montes de Segura tomó plaza de ingeniero en Cartagena donde estuvo realizando planos de embarcaciones, tal y como señala el siguiente documento:

*(...)por orden del excelentísimo señor Don Antonio Valdés se le encargó hacer un plano para el navío de guerra San Ildefonso, que así que fue presentado y mereció la aprobación, mandándole pasar a Cartagena y que bajo su dirección se hiciese, lo que efectuó y mereció las gracias de Su Majestad por lo bien construido y el ser uno de los más veleros de la Armada*⁸¹⁷.

815 GONZALEZ ALLER, J.I y otros. *ob. cit.* p. 214 y GONZALEZ ALLER, J.I. *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2004. p. 1661

816 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 8 de enero de 1788

817 AGMAB, sección Ingenieros, leg. 3408/9. Carta de María Loreto Sagúnez, Madrid 30 de agosto de 1816

Varios documentos fechados en 1816 dan testimonio por parte de María Loreto Langúnez, viuda de Manuel Bernia, de la construcción por parte de su marido de este navío, ofreciendo datos que hacen pensar en la veracidad de sus declaraciones. Tradicionalmente ha sido atribuido en exclusiva al ingeniero José Romero Fernández de Landa olvidándose completamente la participación de Bernia en el proyecto. La ausencia de Bernia en la botadura así como su enemistad con Fernández de Landa, quien manifestó textualmente “*su repugnancia a efecto del ascenso*”,⁸¹⁸ pudieran estar detrás de este olvido de la historia que ha pasado inadvertida la probable atribución del navío más avanzado de su tiempo al hombre que dirigió las pinadas por el río Segura desde los montes del mismo nombre hasta el arsenal de Cartagena.⁸¹⁹



Imagen 21: modelo de arsenal del navío San Ildefonso. Museo Naval de Madrid

818 AGMAB, sección Ingenieros, leg. 3408/9: 22 de noviembre de 1784

819 El San Ildefonso fue uno de los navíos de línea más señeros de su tiempo, famoso por participar en la batalla de Trafalgar a las órdenes de Cosme Churrua. Después del combate fue apresado y conducido hasta Portsmouth donde fue alabado por los ingleses

CUADRO N° 18.- Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas, habilitadas o construidas con las maderas de Segura, entre otras, o en presencia de ellas en el Arsenal de Cartagena. (Fuente: elaboración propia a partir de los datos cruzados de número de piezas, pinadas, número de piezas almacenadas y obras de carena, recorridas y otros trabajos de reparación o habilitación; AMN, Colección Vargas Ponce, Tomo XXXIX, Ms. 65/112; AGS, Marina, leg. 561; AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y leg. 3760; ANC, Caja, 2729)

CLASE	NOMBRE	OBRAS	AÑO
Jabeque	Galgo	Construcción	1751
Jabeque	Cazador	Construcción	1751
Jabeque	Liebre	Construcción	1751
Jabeque	Volante	Construcción	1751
Navío	Velasco	Construcción	1764
Jabeque	Aventurero	Carenas	1762
Jabeque	Catalán	Habilitación	1762
Jabeque	Cuervo	Habilitación	1762
Jabeque	Gavilán	Habilitación	1762
Jabeque	Ibicenco	Habilitación	1762
Jabeque	Vigilante	Habilitación	1762
Navío	Astuto	Carenas	1763
Navío	Vencedor	Carenas	1763
Navío	Terrible	Carenas	1763
Jabeque	Ibicenco	Carenas	1763
Navío	Atlante	Carenas	1764
Navío	Triunfante	Carenas	1764
Navío	Serio	Carenas	1765
Navío	Monarca	Carenas	1765
Navío	Vencedor	Carenas	1765
Navío	Triunfante	Carenas	1765
Navío	Septentrión	Carenas	1765
Navío	Firme	Carenas	1765
Navío	Fénix	Carenas	1765
Navío	Vencedor	Carenas	1766
Navío	Septentrión	Carenas	1766

Navío	Velasco	Carenas	1766
Navío	Glorioso	Carenas	1766
Navío	Astuto	Carenas	1773
Navío	San Genaro	Construcción	1774
Navío	San Nicolás	Carenas	1778
Navío	Terrible	Carenas	1778
Navío	San Genaro	Carenas	1778
Jabeque	Carmen	Carenas	1778
Jabeque	San Sebastián	Carenas	1778
Jabeque	Lebrel	Carenas	1778
Jabeque	San Antonio	Carenas	1778
Jabeque	Murciano	Construcción	1779
Jabeque	Catalán	Construcción	1779
Jabeque	San Blas	construcción	1779
Jabeque	San Lino	construcción	1779
Navío	San Justo	construcción	1779
Navío	Terrible	Carenas	1780
Navío	Triunfante	Carenas	1780
Navío	San Juan Bautista	Carenas	1780
Jabeque	San Sebastián	Carenas	1780
Navío	San Julián	construcción	1781
Navío	San Eugenio	carenas	1781
Navío	Glorioso	carenas	1781
Navío	Triunfante	carenas	1781
Fragata	Santa Catalina	carenas	1781
Fragata	Rosario	carenas	1781
Jabeque	Gamo	carenas	1782
Navío	Gallardo	carenas	1782
Navío	Santa Isabel	carenas	1782
Navío	Guerrero	carenas	1782
Navío	San Vicente	carenas	1783
Fragata	Thetis	carenas	1783
Navío	Glorioso	Recorridas	1783
Navío	Velasco	Recorridas	1783

Navío	San Lorenzo	Recorridas	1783
Navío	San Genaro	Recorridas	1783
Navío	Terrible	Recorridas	1783
Navío	San Antonio	Construcción	1783
Fragata	Santa Brígida	Construcción	1783
Fragata	Santa Casilda	Construcción	1783
Navío	Concepción	Carenas	1783
Navío	San Vicente	Carenas	1783
Fragata	Carmen	Recorridas	1783
Fragata	Santa Rosa	Recorridas	1783
	Catalán	Recorrida	1783
Jabeque			
Jabeque	Lebrel	Recorrida	1783
Jabeque	Murciano	Recorrida	1783
Jabeque	Gamo	Recorrida	1783
Jabeque	San Luis	Recorrida	1783
Jabeque	San Blas	Recorrida	1783
Jabeque	San Lino	Recorrida	1783
Balandra	Tártaro	Recorrida	1783
Bergantín	Vivo	Recorrida	1783
Bergantín	Murray	Recorrida	1783
Navío	Brillante	Recorridas	1783
Navío	Ángel de la Guarda	Recorridas	1783
Galeotas	San Francisco	Recorridas	1783
Galeotas	San José	Recorridas	1783
Galeotas	San Carlos	Recorridas	1783
Galeotas	Golondrina	Recorridas	1783
Galeotas	Brillante	Recorridas	1783
Navío	Santa Isabel	Recorridas	1783
Urca	Aduana	Carenas	1787
Urca	Librada	Habilitación	1787
Urca	Santa Justa	Habilitación	1787
Jabeque	San Felipe	Recorridas	1787
Jabeque	Murciano	Habilitación de fondos	1787

Jabeque	San Felipe	Recorridas	1787
Navío	Triunfante	Carenas	1787
Navío	San Agustín	Carenas	1790
Navío	San Eugenio	Carenas	1790
Navío	San Fernando	Carenas	1790
Navío	San Ramón	Carenas	1790
Navío	Vencedor	Carenas	1791

CUADRO N° 19. Regiones de origen y provisión de maderas en el Arsenal de Cartagena durante el periodo 1749-1791 (incluye maderas para edificación de diques y otras instalaciones) Fuente: ANC, Caja 2731, 2729, AGS, Marina, leg. 355, 359, 362, 561, ANM, Colección Vargas Ponce, Tomos XXXV, XXXIX; AGMAB, Arsenales, leg. 3759, 3760, Merino Navarro y Pérez-Crespo.

Año/ Provincia Marítima	Navarra y Vizcaya (roble)	Castilla, Burgos y Santander (roble)	Asturias y Galicia (roble)	Andalucía (quejigo y pino)	Segura de la Sierra (pino)	Cuenca, Murica y Valencia (pino)	Italia, Albania y Rumanía (roble y pino)	Cataluña y Aragón (roble y pino)	Del Norte (pino)	Indias (caoba, guayacán y cedro)
1749				X		X		X		
1750					X					
1751										
1752							X	X	X	X
1753	X				X	X		X	X	
1754									X	X
1755						X		X	X	
1756									X	
1757							X		X	
1758									X	
1759	X				X	X		X	X	X
1760	X				X	X	X	X	X	
1761					X		X	X	X	
1762								X	X	
1763		X						X	X	
1764						X	X	X	X	
1765		X				X	X	X	X	

1766					X	X	X	X	X	X
1767						X	X	X		X
1768						X		X		X
1769						X		X		X
1770						X		X		
1771		X								
1772								X		
1773							X	X	X	
1774	X					X		X	X	
1775	X					X		X	X	
1776	X				X			X	X	
1777						X			X	
1778					X	X		X	X	
1779					X			X	X	
1780					X	X		X	X	
1781					X			X	X	
1782					X	X		X	X	
1783	X				X		X	X		
1784								X		
1785								X	X	X
1786			X					X	X	
1787	X				X			X		X
1788	X				X		X	X		X
1789	X				X	X	X	X		
1790	X				X	X	X	X	X	X
1791	X				X	X		X	X	X

11.- LA PROVINCIA MARÍTIMA DE SEGURA DURANTE EL ÚLTIMO CUARTO DEL SIGLO XVIII. LAS MADERAS DE SEGURA Y LA ETAPA FINAL DE LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN

11.1.- Las maderas de Segura y el arsenal de La Carraca. Los diques de carena. (1783-1796)

El 30 de diciembre de 1783 una fuerte riada en el río Guadalquivir provocó que alrededor de mil pinos de Segura se precipitaran contra el Puente de Barcas que comunicaba Triana con Sevilla. Se trataba de una de las mayores riadas de la historia provocada por las aguas del Guadalquivir, más incluso que la producida en el año 1758. Según algunos testimonios, en aquella ocasión se llegaron a dispersar 2200 piezas de pino.⁸²⁰ Ante la catástrofe se enviaron lanchas con hombres para socorrer el área de Triana y los barrios anegados de San Bernardo, San Roque, la Macarena, Santa Lucía, Los Humeros así como los conventos de San Diego, Capuchinos, el Pópulo y Cartuja. Los enormes palos arremetieron contra todo a su paso y después de provocar el caos se dispersaron río abajo.⁸²¹ Una parte de las maderas pudo asegurarse pero el resto se perdió a lo largo del cauce hasta que pudo ser recogida en las inmediaciones de Sanlúcar de Barrameda.⁸²² El 10 de enero de 1784 se habían podido enviar a La Carraca un total de 2.131 palos de Segura en 64 tartanas.⁸²³ El resto hubo que buscarlas entre el fango de los campos de los términos de Las Cabezas de San Juan, Dos Hermanas y Bonanza. Solo en los alrededores de Isla Mayor habían aparecido 247 palos.⁸²⁴ Entonces se dispuso que tan solo fueran enviadas a la Carraca aquellas maderas cuyo transporte fuera económicamente factible.

Poco después el ministro de la provincia de Sevilla informó de la recolección de 900 piezas de maderas de Segura que había dispersado el río en su creciente. Después de la catástrofe en campos y ciudades tan solo se habían perdido unos 180 troncos

820 AGS, Hacienda, leg. 850: Manuel de Ceballos a Antonio Valdés, Sevilla, 14 de marzo de 1786

821 AGMAB, Arsenales, 3767: Juan Antonio Enríquez a Valdés, Sevilla, 3 de enero de 1784

822 AGMAB, Arsenales, leg. 3767: Juan de Ulloa a Antonio Valdés, Isla de León, 9 de enero de 1784

823 AGMAB, Arsenales, leg. 3767: Juan Antonio Enríquez a Francisco Barres, Sevilla, 10 de enero de 1784

824 AGMAB, Arsenales, leg. 3767: Juan de Ulloa a Valdés, Isla de León, 20 y 23 de enero de 1784

por lo que la pinada de aquel año, después de todo, había llegado casi integra a su destino.⁸²⁵

Inmediatamente a esta pinada le siguió la del Real Negociado que en marzo de 1784 navegaba por el Guadalquivir sufriendo como la anterior la furia del río tal y como detalló Francisco de Bruna al ministro Miguel de Múzquiz, Conde de Gausa:

*“(…)Los furiosos temporales y arriadas continuas que se han experimentado en esta ciudad, y en todo el curso de Guadalquivir desde que se embalsó la Pinada, que viene navegando, la han disparado (apesar del continuo trabajo del comisario, maestro, apeadores y pineros) en términos que rompiendo el agua las maromas que se atraviesan en el río para detener la madera, se ha traído multitud de piezas que han quedado orilladas, o enfangadas en sus margenes, y se incorporaran con las demas al transito de la Pinada; a cuyo fin he pasado ordenes a las Justicias de los Pueblos dela rivera para que cuiden dellas y me avisen de su numero y paradero: otras que se vieron venir por el río se han recogido en barcos: y las demas que pasaron denoche por entre los del Puente se habran quedado orilladas en las Yslas, en las margenes del río y algunas en las costa del mar, sobre que también he escrito atodas las justicias en cuyas jurisdicciones pueda haber madera para su custodia y que me avisen del numero de piezas y su paradero, con el animo de enviar enserenando el tiempo, un dependiente de actividad e inteligencia para que las conduzca al Almacen o disponga su venta en los sitios que estuviesen, si fuese mas util al Negociado. (…).*⁸²⁶

A pesar de las dificultades las maderas de la pinada del Negociado pudieron llegar a su destino y desaguarse en Sevilla el día 26 de julio de 1784 tal y como informó Francisco de Bruna quien alabó su *“muy buena calidad”*,⁸²⁷ detalle que corroboró la Junta de Montepíos de panaderos de Sevilla que calificó de formidable aquella pinada de 1784.⁸²⁸ No obstante ignoramos su número de piezas aunque debió ser numerosa por los comentarios señalados y porque además a finales de año los almacenes del Negociado estaban repletos de madera y entre seis o siete mil piezas de pino quedaron apiladas en la ribera del Guadalquivir entre la margen del río y la muralla de la ciudad.⁸²⁹

825 AGMAB, Arsenales, leg. 3767: Enríquez a Valdés, Sevilla, 4 de febrero de 1784

826 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna al conde de Gausa, Sevilla, 17 de marzo de 1784

827 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna al conde de Gausa, Sevilla, 31 de julio de 1784

828 AGS, Hacienda, leg. 850: Benito del Campo y otros al intendente y superintendente general don Pedro López de Larena, Sevilla, 6 de octubre de 1784

829 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna al conde de Gausa, Sevilla, 17 de noviembre de 1784; otra antes de 11 de

Mientras tanto, 3228 piezas de Marina habían llegado a La Carraca después de una sufrida navegación para, tal y como se había previsto, construir los diques de carena en seco.⁸³⁰ El día 20 de enero de 1784, cuando las pinos eran buscados entre Sevilla y Sanlúcar, en virtud de una Real Resolución de 19 de agosto de 1783, el ingeniero Tomás Muñoz sustituía a Julián Sánchez Bort, que había caído enfermo, para continuar con las obras de los tres diques de carena en seco que se habían proyectado para La Carraca. Unos diques que también emplearon maderas de haya y roble procedentes del arsenal de Ferrol,⁸³¹ maderas de Navarra⁸³² y estacas de pino de la tierra procedente de Ayamonte y Sevilla.⁸³³

Mientras tanto en los montes de Segura el ministro de Marina había propuesto unir las comisiones de Marina y Negociado. Examinados los informes por el secretario de Marina Antonio Valdés, en marzo de 1785 desestimó la propuesta por lo que seguiría la alternancia decretada dos décadas atrás.⁸³⁴

En este año la pinada de Marina, bajo la dirección de don Félix Román, tendría que sufrir numerosos contratiempos. El primero de ellos tuvo lugar a mediados de noviembre del año anterior cuando la pinada discurría por el río Guadalimar a la altura de Sabiote. Allí se encontró con el escollo de un molino sin tragante propiedad de los marqueses de Camarasa, lo que obligó a fabricar una pasarela volada para que las maderas pudiera discurrir.⁸³⁵ El siguiente lo encontró en el molino harinero que el presbítero Juan de la Torre tenían en la ribera del Guadalimar, en el término de Chiclana de Segura, donde la pinada de Marina provocó daños considerables con sus "*piezas grandes para la construcción de bajeles*".⁸³⁶ Posteriormente las inclemencias meteorológicas en forma de lluvias convirtieron al río Guadalquivir en algunos tramos en un auténtico lodazal donde hombres y bestias tuvieron en alguna ocasión que salvar del barro a los enormes pinos salgareños que se iban a emplear en uno de los diques de carena que se estaban edificando en La Carraca. Durante algunos tramos y

diciembre.

830 AGMAB, Arsenales, leg. 3785. Oficio de Antonio Félix Román a Antonio Valdés. Segura de la Sierra, 25 de abril de 1788

831 AGMAB, Arsenales, leg. 3768: Julián Sánchez Bort, Sevilla, 18 de febrero de 1784

832 AGMAB, Arsenales, leg. 3768: Expediente sobre acopio de maderas de Navarra para el dique de la Carraca, del 12 de junio al 1 de noviembre de 1784

833 AGMAB, Arsenales, leg. 3768: Junta del Departamento de Cádiz, 14 de septiembre de 1784

834 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Pedro de Lerena, Sevilla, 19 de marzo de 1785

835 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Antonio Félix Román, Reales Tiendas de la pinada del Dique, 17 de noviembre de 1785

836 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Lerena, Sevilla, 3 de agosto de 1785

como consecuencia de las dificultades en la conducción fluvial, bueyes y carretas tuvieron que trasladar los pinos por caminos no menos impracticables. Para mayor complicación la comisión fue sorprendida por Don Joaquín de Iturbide quien inicialmente impidió el paso de la pinada, ordenando desalojar los pinos que se habían instalado en el portillo del puente para posteriormente arrojarlos al río sin ninguna consideración. Don Joaquín de Iturbide era director de caminos y carreteras y acusó a las pinadas de Segura de ser las causantes de los destrozos en algunos puentes debido al quebranto provocado por el golpeo de los enormes maderos contra los puentes a lo largo del Guadalquivir. Fue entonces cuando, para evitar mayores destrozos, ordenó el retiro de diez palos que habían quedado fijados en el portillo del Puente de Alcolea para hacer más segura la navegación por aquel paraje. Unos troncos que no quiso devolver a la real pinada. No obstante y aunque se dictaron providencias al respecto para mitigar los daños, la necesidad de terminar los diques de carena así como la de efectuar carenas a los buques de la Carraca favoreció la llegada de aquella importante conducción de maderas.⁸³⁷

En 1785 la pinada de Marina quedó dividida en dos partes: una primera que el 13 de enero de 1785 se hallaban en el sitio denominado de la Rinconada de los Cansinos, en el término de la ciudad de Córdoba, que a mediados de febrero de 1785 se creía cerca de Sevilla.⁸³⁸ Esta pinada fue dirigida por don Félix Román quien parece ser que tres leguas antes de llegar a la capital hispalense ordenó embarcar las piezas de pino en balsas, logrando que arribaran definitivamente a la ciudad del Betis un total de 1044 piezas de las 1802 que inicialmente conducía. El resto quedaron dispersadas por las riadas del Guadalquivir siendo finalmente capturadas un total de 623 que durante el último tramo fueron conducidas a bordo de algunas lanchas que debieron llegar a Sevilla a principios de mayo de 1785 pues el día dos de ese mismo mes ya había embarcadas para La Carraca 673.⁸³⁹ Mientras tanto otra pinada de Marina más grande seguía a la primera y a mediados de marzo, cuando la del dique ya había llegado a Sevilla, aun discurría lentamente por el Guadalimar detenida en numerosas ocasiones a causa de las avenidas del río que obligaron a los pineros a perseguir los palos arrastrados por la fuerza del agua.⁸⁴⁰ Esta pinada llegó finalmente el 13 de septiembre

837 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: El Conde de Floridablanca, El Pardo, 23 de febrero de 1785

838 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Juan Pichardo a Antonio Valdés, Segura de la Sierra, 16 de febrero de 1785

839 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Manuel Gil de Ceballos a Antonio Valdés, Sevilla, 2 de mayo de 1785

840 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Juan Pichardo a Antonio Valdés, Reales Tiendas de la Pinada de Marina a orilla

de 1785 compuesta por 3254 piezas de gran envergadura destinadas a baos, cintas y otras piezas útiles para carenas, con inclusión de alguna para el dique de carenar.⁸⁴¹

Como podemos suponer, no todas las maderas de aquella pinada doble llegaron a su destino. Algunas quedaron en el camino tal y como ocurrió a la altura del Puente de Andújar donde se encallaron 29 pinos de todos los tamaños y de madera sana, que fueron solicitados para la reparación del convento de San Francisco de Andújar. Junto a ellos también había diez vigas de otra pinada anterior del Negociado que se hallaban completamente podridas e inútiles.⁸⁴²

Sobre aquellas maderas se dieron instrucciones para que fueran remitidas de inmediato a La Carraca para así evitar el invierno además de enviar por separado aquellas piezas que eran destinadas para la construcción del dique.⁸⁴³

Las accidentadas navegaciones de las pinadas no fueron exclusivas de la Marina puesto que al año siguiente sucedió una nueva riada en el Guadalquivir que afectó de nuevo a la pinada del Real Negociado de Segura, tal y como relató Francisco de Bruna:

“(...)en el día de ayer entró el resto de la pinada que había quedado consistente en 500 piezas que unidas acerca de 3000 que se habían recogido anteriormente de las dispersas en las arriadas de este año componen 3.500 que es la mitad que se embalsaron en Segura. En cuya virtud he despedido 130 pineros y el resto de ellos que son 40 incluso boyeros pastores y arrieros los voy a mandar río abajo con los bueyes y las cabras para que vayan recogiendo y enriando en las islas y en la marisma las piezas que haya. En Sanlúcar de Barrameda están aseguradas a mi instancia más de 500 y en la costa de poniente 300. No se el número de las que habrá pasado a el mar pero si que en el Castillo de San Sebastián en Cádiz hay una, lo que jamás se ha visto. De estas 800 piezas de las de las marismas y de las islas se harán balsas y en las mareas y con barcos se conducirán hasta esta ciudad. Las que estén extraviadas en los pueblos de la costa se venderán o pondrán en seguridad para

del Guadalimar, 18 de marzo de 1785

841 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Manuel Gil de Ceballos, Sevilla, 21 de septiembre de 1785

842 AGS, Hacienda, leg. 850: Felipe Fernando Ocon a Pedro de Lerena, 17 de noviembre de 1785. Al año siguiente nuevamente el guardián del convento de San Francisco de Andújar solicitó otros 10 palos de 7 a 8 varas para reparar los techos y cocina del convento pues señalaba que se estaba hundiendo. En esta ocasión pidió maderas de las que había detenidas en el puente de aquella ciudad. Recordaba que SM concedió dos limosnas de madera para el convento en los años 1778 y 1782, insistiendo que en Andújar había 7 palos de la pinada anterior algo deteriorados que descortezados podrían ser útiles para el convento.(Pedro Lerena a Francisco de Bruna, Aranjuez, 8 de junio de 1786)

843AGMAB, Arsenales, leg. 3770: A Don Maunel Gil de Ceballos, San Ildefonso, 27 de septiembre de 1785

que no se pudran por un dependiente de la propia pinada que despacharé a este fin (...)pues en el año de 1758 con igual motivo de arriadas se remitió a las islas y marismas duplicado número de gente para que sea menor el perjuicio de la Real Hacienda”

⁸⁴⁴

La pinada de 1786 constaba inicialmente de 7110 piezas que buena parte de ellas se fueron recogiendo de la costa de poniente en el mar, de las islas y marismas del Guadalquivir. También de las huertas inmediatas a Sevilla. Después de todas las diligencias practicadas, en octubre e 1786 tan solo se habían perdido un total de 210 piezas.⁸⁴⁵

Unos meses antes de la llegada de estos pinos pertenecientes al Negociado, en marzo, Manuel de Ceballos escribía desde Sevilla al ministro Antonio Valdés dando cuenta de 600 piezas de grandes dimensiones que había podido recuperar en los márgenes del río. Señalaba que se trataba de baos y piezas para tablazón.⁸⁴⁶ Un mes más tarde Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba indicaba que de las maderas de Marina no se podía extraer ninguna para el surtimiento de los pueblos o particulares salvo aquellas que quedaran hundidas y no se pudieran emplear para el servicio.⁸⁴⁷ Estos datos nos inducen a pensar que en 1786 hubo otra pinada de Marina independiente de la del Negociado, que ambas discurrieron unidas padeciendo los rigores de las intensas riadas o bien que en la pinada del Real Negociado se integraba una gran porción de maderas de gran magnitud para la Marina.

En cualquier caso, a pesar de las riadas y de todos los contratiempos todavía en 1785 debía existir una buena porción de maderas de pino de Segura en el Arsenal de La Carraca hasta el punto que desde Ferrol, ante la escasez de madera de pino, se solicitó a la Carraca la posibilidad de enviar una partida procedente del arsenal del sur. Al parecer, después de la botadura de dos fragatas, a finales de mayo de 1785 las últimas tablas de pino del norte que se hallaban en las existencias del arsenal de Ferrol se habían empleado en las carenas de la urca *Santa Justa* dejando al navío *San Agustín* en un dique a la espera de la tan ansiada llegada de las maderas de pino del

844 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Pedro Lerena, Sevilla, 17 de mayo de 1786

845 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Pedro Lerena, Sevilla, 14 de octubre de 1786

846 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Manuel de Ceballos a Antonio Valdés, Sevilla, 14 de marzo de 1786

847 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba a Antonio Valdés, Isla de León, 11 de abril de 1786

norte y de Burgos, retrasando así la conclusión de sus obras.⁸⁴⁸ Fue entonces cuando se solicitó a La Carraca la posibilidad de que se remitieran maderas desde el complejo fabril andaluz indicando previamente una *relación “circunferenciada de la madera de pino para construcción”*.⁸⁴⁹

Desde la Carraca se contestó que se podrían enviar 400 madres de pino de Segura de 15 a 20 pulgadas en cuadro y de 18 a 20 codos de largo aunque eso sí, a causa del sámagu que le había ocasionado la accidentada navegación, disminuirían en su aplicación los gruesos en 2 o tres pulgadas.⁸⁵⁰ A pesar de la advertencia en Ferrol aceptaron gustosamente aquella partida.⁸⁵¹ De este modo nuevamente las maderas de Segura volvieron a estar presentes en el gran arsenal gallego para la conclusión de la carena del *navío San Agustín* pero probablemente también para los *Santa Isabel, Magnánimo, Santo Domingo* y *Galicia* que igualmente fueron forrados con tabla de pino.⁸⁵²

Las maderas de Segura fueron remitidas a Ferrol “*sin perjuicio de las obras que hay allí pendientes*”, tal y como previno el ingeniero Tomás Bryant.⁸⁵³ Aquella obras a las que se refería el constructor de origen irlandés seguían realizándose en La Carraca. Tras muchas dificultades y después de vencer al terreno pantanoso, el 14 de octubre de 1786 quedaba concluido el primer dique que recibió el nombre de *San Carlos*, en honor al rey, abriéndose aquel día el caño de comunicación al mismo.⁸⁵⁴ El coste de los trabajos había superado los diez millones de reales y para la ejecución de los mismos hicieron falta 774 operarios y la mano de obra de 300 presidiarios.⁸⁵⁵

Dos meses después, el 16 de diciembre de 1786, aprovechando la bajamar, el dique *San Carlos* iba a estrenarse con un navío de tres puentes: el *Santa Ana*. A las 11 de la mañana el dique fue bendecido por las autoridades eclesiásticas. Poco después el navío *Santa Ana* se introdujo en el receptáculo, cerrando las compuertas del mismo un

848 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Tomás Bryant a Antonio Valdés, Ferrol, 25 de mayo de 1785

849 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Al ingeniero comandante en La Carraca, San Lorenzo, 15 de noviembre de 1785

850 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Francisco Aufrán de la Torre a Antonio Valdés, La Carraca, 11 de noviembre de 1785

851 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Tomás Bryant a Antonio Valdés, Ferrol, 26 de noviembre de 1785

852 AGMAB, Arsenales, leg. 3759. vol. II.

853 AGMAB, Arsenales, leg. 3770: Tomás Bryant a Antonio Valdés, Ferrol, 26 de noviembre de 1785

854 AGMAB, Arsenales, leg. 3775: Tomás Muñoz a Antonio Valdés, La Carraca, 17 de octubre de 1786

855 AGMAB, Arsenales, leg. 3759. vol. II, fol. 116-123: *Registro de todos los Ramos pertenecientes a la clase de arsenales, divididos según se manifiesta en el índice del folio inmediato. Por orden retrógrado desde el 1 de enero de 1787 hasta fin de diciembre de 1783: Diques de Carena en seco en el departamento de Cádiz.*

*“moro buzo destinado con dos reales a abrir y cerrar las puertas del dique”*⁸⁵⁶. Desarmado y desarbolado, el navío de tres puentes se asentó definitivamente en el dique a las dos de la tarde cerrándose las puertas a las cinco. A la media hora de empezar a repuntar la marea, el nivel del agua había bajado 20 pulgadas. A las seis de la tarde se empezó a sacar el agua con 16 bombas de cadena y aspirante, lográndose en una hora descubrir el primer piso de la poza, momento en que se suspendieron los trabajos por el cansancio de los operarios hasta el día siguiente en que se reanudaron las faenas. Aquella mañana el dique quedó completamente seco después de doce horas de trabajo efectivo.⁸⁵⁷ De esta manera y a partir de entonces los trabajos de carena podrían realizarse en seco sin necesidad de voltear el navío.

El 17 de enero de 1787 Francisco de Bruna escribía en relación a la Sierra de Segura: *“(…) que aquellos montes por su preciosidad, y destino se han dirigido y deven dirigirse con reglas muy diversas de las de otras provincias, si se ha de asegurar en ellos una provisión abundante para los particulares, Negociado, Marina y construcción de diques en La Carraca que son de la primera importancia del Estado”*.⁸⁵⁸

Cuando aun no se habían terminado los trabajos del primer dique llamado San Carlos se ordenó la construcción del segundo dique de nombre San Luis. Para la construcción del mismo se solicitó otra vez al arsenal de Ferrol madera de pino. También se pidieron de Navarra, de La Habana y pinos de Tortosa desde el arsenal de Cartagena.⁸⁵⁹ Don Vicente Cepeda, vecino de Villalba del Alcor, presentó una propuesta para proveer 4 o 5 mil estacas de pino de sus propios pinares para la fábrica del 2º dique de carenar.⁸⁶⁰ Un mes después, el 20 de marzo de 1786 el ingeniero comandante de los diques, Tomás Muñoz solicitó el acopio de cinco mil estacas. Al día siguiente se comunicó el encargo a los ministros de Marina de Ayamonte y Segura de la Sierra. Éste último contestó que estaría en disposición de entregar 3000 estacas de pino de Segura, unas piezas que debían llegar antes de que finalizase el año.⁸⁶¹ La mitad de ellas debían medir entre 11 y 12 varas y la otra mitad de 10 a 11 varas de

856 AGMAB, Arsenales, leg. 3759. vol. II, fol. 116v. 26 de enero de 1786

857 AGMAB, Arsenales, leg. 3768: Tomás Muñoz, 19 de diciembre de 1786

858 AGS, Hacienda, leg. 850: Francisco de Bruna a Pedro de Lerena, Sevilla, 17 de enero de 1787

859 AGMAB, Arsenales, leg. 3775: José de Rojas, Cartagena, 7 de marzo de 1786

860 AGMAB, Arsenales, leg. 3734: A la Junta de Cádiz, 17 de febrero de 1786

861 AGMAB, Arsenales, leg. 3778: *Estracto de lo ocurrido en la conducción de estacas de Segura de la Sierra a Sevilla*. Isla de León, 15 de mayo de 1787

longitud. Para el traslado de aquellas maderas hasta los aguaderos fueron empleadas ochenta carretas, muchas de ellas procedentes de Lorca, Bullas, Caravaca, Puebla del Príncipe y otros pueblos del reino de Murcia acostumbrados a dichas faenas.⁸⁶² Algunas de ellas tuvieron que ser embargadas para la ocasión por lo que durante el mes de mayo desde la Corte se enviaron instrucciones a los alcaldes de los pueblos citados para que pusieran a disposición las carretas solicitadas⁸⁶³

En cuanto a las maderas, un mes más tarde, Pichardo informó que el plazo requerido para la entrega de las estacas era excesivamente corto y que en dicho tiempo tan solo se podían cortar y conducir las maderas a las orillas del agua para que pudiesen navegar desde el invierno a la primavera de 1787. Sin embargo, el 18 de abril de 1786 el ingeniero respondió que no podía haber el menor atraso si la remesa de estacas empezaba a últimos del año 1786 y se concluía en la primavera siguiente. El primero de mayo, Juan Pichardo contestó que eran muchas las contingencias que podían sobrevenir para atrasar la remesa puesto que en los montes donde se debían extraer las maderas solo se podía carretear desde junio a octubre, ya que tanto las escaseces como la abundancia de aguas del río podían causar retrasos. No obstante, a pesar de todos estos problemas Pichardo concluyó que haría un esfuerzo para desempeñar la comisión en el menor tiempo posible.

Ante las dudas surgidas por las respuestas de Pichardo, el 3 de octubre de 1786 se presentó la ocasión de comprar en la bahía una porción de estacas para que, en el caso de que las cortas en Segura no se hubieran efectuado, se suspendieran en caso de comprobar la calidad de la ofrecidas. Las estacas de la bahía fueron reconocidas observando su óptima calidad, por lo que se enviaron correos urgentes tanto a Ayamonte como a Segura para paralizar las cortas. Sin embargo cinco días después de emitir esta orden, el 14 de octubre se recibió en La Carraca una carta del ministro de Marina de Segura informando que los avances habían sido tantos que ya estaban las estacas a la orilla del río Guadalimar y que las echaría al agua con antelación a la pinada de Marina, que en esta ocasión era independiente de la de los diques. De esta forma ganaría tiempo para que pudiesen llegar en la primavera aunque no podía prever las contingencias del río. Mientras tanto en Segura se recibió la orden de paralizar las cortas sorprendiendo a Pichardo que incluso había cortado algo más de

862 AGMAB, Arsenales, leg. 3774: Juan Navarro, Orcera, 2 de junio de 1786

863 AGMAB, Arsenales, leg. 3774: El Conde de Floridablanca a Antonio Valdés, Aranjuez, 23 de junio de 1786

las 3000 estacas solicitadas que ya estaban en los márgenes del río para iniciar la navegación.⁸⁶⁴

El 17 de noviembre de 1786 la pinada de estacas de Segura destinadas al segundo dique de carenas de La Carraca se hallaban aun en el Puente de Génave, por lo que no llegarían a tiempo para la fecha prevista. En febrero de 1787 todavía no había llegado a Sevilla por lo que viendo el retraso se estudió la posibilidad de que un oficial se trasladara para averiguar los motivos de la tardanza, sospechando que detrás de tal dilación podría estar la incapacidad del conductor encargado de la pinada.⁸⁶⁵ Fue entonces cuando, para conocer las vicisitudes de aquella operación, se dieron instrucciones para que el ingeniero Juan Smith se personara en los montes de Segura no sin antes recorrer el curso de los ríos para averiguar las causas de una posible detención que había provocado el retraso en la llegada de las 3000 estacas que se habían solicitado. En marzo de 1787, viendo que no llegaban y para no retrasar las obras del dique, llegó incluso a solicitarse una partida de 1000 piezas que fueron compradas al asentista José Ortega, vecino de la Isla de León.⁸⁶⁶ En ese momento las maderas de Segura discurrían a la altura de Andújar donde el regidor de aquella ciudad llegó a enfrentarse a la comitiva a los que acusó de provocar notables destrozos en las dehesas del lugar donde habían pastado los animales de la expedición.⁸⁶⁷

A principios de la primavera de 1787, tenemos constancia de que las maderas de la pinada perteneciente a la Marina navegaban por el río Guadalquivir entre los reinos de Jaén y Córdoba, tal y como informó el guardián del convento de San Francisco de Asis de Arjonilla que solicitó *de limosna 10 palos de Segura de 10 y 11 varas de largo de los que vienen por el río para la obra de claustros, sala de profundis y sacristía*. El religioso dio fe de que aquella pinada correspondía a la de Marina puesto que la del Negociado lo haría al año siguiente.⁸⁶⁸

A finales de marzo de 1787 el ingeniero Juan Smith encontró a la pinada a la altura de Córdoba en el llamado Molino de las Tripas. Allí, el ingeniero entrevistó al conductor

864 AGMAB, Arsenales, leg. 3778: *Extracto de lo ocurrido en la conducción de estacas de Segura de la Sierra a Sevilla*. Isla de León, 15 de mayo de 1787

865 AGMAB, Arsenales, leg. 3778: Tomás Muñoz a Luis de Córdoba, La Carraca, 14 de febrero de 1787

866 AGMAB, Arsenales, leg. 3778: Tomás Muñoz a Antonio Valdés, La Carraca, 20 de marzo de 1787

867 AGMAB, Arsenales, leg. 3778: El Conde de Floridablanca, Palacio, 3 de abril de 1787

868 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Pedro de Lerena, Sevilla, 13 de junio de 1787

de la misma, Antonio Carrillo para averiguar las causas del retraso de la pinada.⁸⁶⁹ Una vez interrogado y para acelerar la pinada, Juan Smith prometió a los operarios de las cuadrillas de pineros que los días que llegasen a Sevilla antes del 26 de abril se les abonaría a cada uno de los trabajadores en sus cuentas el total hasta dicho día. Esta promesa más la mayor facilidad del transporte fluvial en el tramo de Córdoba a Sevilla fueron determinantes para que la pinada llegara a Sevilla entre el 23 y 24 de abril.⁸⁷⁰ Antes de su llegada, Juan Smith se adelantó a la misma para intentar averiguar el paradero de una buena parte de las maderas que habían quedado dispersadas por las riadas.

Finalmente el 27 de abril de 1787 las maderas de Segura comenzaron a ser enviadas desde Sevilla, río abajo hasta el mar y desde allí al arsenal de La Carraca.⁸⁷¹ El ingeniero Juan Smith después de concluir su expedición emitió un informe comunicando a la Junta de Cádiz que las causas del retraso no se debían a la ineptitud de los operarios sino las fuertes riadas que habían sufrido durante el trayecto causando irremediablemente la detención de la pinada. Otro de los factores había sido la falta de carretas para el traslado hasta los aguaderos debido a que muchas de ellas habían sido empleadas para la pinada de las maderas de construcción y no para las estacas del dique;⁸⁷² una pinada de Marina, independiente de las estacas del dique, de la que ignoramos su número de piezas aunque sabemos que el 14 de octubre de 1786, cuando las estacas habían llegado a las orillas del río Guadalimar, estas maderas de construcción se estaban acabando de carretear.⁸⁷³

En cualquier caso, la pinada de Segura, después de superar todos los escollos, llegó a Sevilla donde los técnicos de Marina se desplazaron para comprobar su calidad puesto que algunas de las anteriores remesas habían llegado afectadas por el sámagu. Desgraciadamente, el ingeniero Manuel Romero observó como las maderas que acababan de arribar desde la Provincia Marítima de Segura venían también con sámagu por lo que dio parte a La Carraca de dicha contrariedad.⁸⁷⁴ Fue esta la razón

869AGMAB, Arsenales, leg. 3778: *Extracto de lo ocurrido en la conducción de estacas de Segura de la Sierra a Sevilla*. Isla de León, 15 de mayo de 1787

870AGMAB, Arsenales, leg. 3778: Antonio Carrillo a Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, Orcera, 26 de mayo de 1787

871AGMAB, Arsenales, leg. 3778: Francisco Antonio de Mendoza a Antonio Valdés, Sevilla, 30 de mayo de 1787

872AGMAB, Arsenales, leg. 3778: Extracto del expediente sobre la demora en la llegada de tres mil estacas pedidas a Segura de la Sierra, La Junta de Cádiz, Isla de León, 11 de julio de 1787

873AGMAB, Arsenales, leg. 3778: Juan Smith a Tomás Muñoz, La Carraca, 20 de junio de 1787

874AGMAB, Arsenales, leg. 3769: Tomás Muñoz a Antonio Valdés, La Carraca, 20 de noviembre de 1787

para que se pidieran un total de 164 piezas de pino al arsenal de Cartagena que serían embarcadas en los navíos *San Antonio*, *San Francisco de Asís* y la fragata *Gertrudis* que los conducirían a La Carraca para suplir con garantías a las de Segura que en esta ocasión no fueron empleadas para las obras del dique número tres.⁸⁷⁵

A pesar de que las maderas fueron desestimadas en esta ocasión, el ingeniero Tomás Muñoz aprovechó la coyuntura para solicitar pino de Segura al Negociado para reparar la muralla de Cádiz. Sin embargo y al igual que con el dique, se desestimó la operación, en esta ocasión motivado por su elevado precio.⁸⁷⁶

Mientras tanto había llegado a Sevilla la otra pinada de Marina que también fue inspeccionada por el ingeniero Manuel Romero descubriendo, al igual que en la anterior, la presencia de sáмого en las piezas. Ante esta tesitura y viendo la necesidad de madera de tablazón para las obras de carena y construcción naval, se previno para que las que presentaran mejor estado fueran enviadas urgentemente a La Carraca. Para el resto de maderas afectadas por sáмого que no podían emplearse para las obras de los buques, se propuso que fueran entregadas al Real Negociado de Maderas de Segura para la construcción de edificios civiles.⁸⁷⁷

En cualquier caso las pinadas de Segura llegaron finalmente a su destino después de superar, no solo a los elementos de la naturaleza, tal y como había sucedido en la última riada, sino además los obstáculos creados por la mano del hombre. En un estudio de 1788, Francisco de Bruna señaló que, según informe de las comisiones de Marina y del Negociado, desde La Puerta de Segura hasta Córdoba había 40 molinos harineros con presas y 15 batanes, según el reconocimiento que había practicado don Antonio Román por orden de don Juan Pichardo. Según este informe, de los primeros se hallaban sin tragantes seis que eran el de Galapagar de don Juan de la Torre, presbítero de la villa de Chiclana, quien había motivado el informe con sus quejas; el molino nuevo del duque de Santisteban; el de la orden de la marquesa de Camarasa; el de los Escuderos, de don Bernardo Moreno vecino de Córdoba; el de don García Golfín de Madrid; el del Marqués de Acapulco de Jaén; y el de la villa de Montoro. De los 15 batanes solo faltaban tragantes a dos que eran el de San Martín, propio de Robledo, vecino de Montoro y de otros; y a los dos que llamaban de la Breña

875 AGMAB, Arsenales, leg. 3769: José de Rojas a Antonio Valdés, Cartagena, 1 de diciembre de 1787

876 AGS, Hacienda, leg. 850: Pedro de Lerena a Bruna, San Ildefonso, 3 de agosto de 1787

877AGMAB, Arsenales, leg. 3785: La Junta de Cádiz, Isla de León, 21 de noviembre de 1787

propiedad de don Juan de la Cruz, delante de dicha villa, y de doña Juana Jurado de Pedro Abad cuyas presas de molinos y batanes sin tragantes estaban situadas desde la villa de Montoro aguas arriba de los ríos.⁸⁷⁸

CUADRO N° 20. *Estado que manifiesta las varas castellanas⁸⁷⁹ que contiene el curso de los Rios Guadalimar y Guadalquivir desde el sitio de las Juntas del Río Trujala, jurisdicción de la Villa de Segura de la Sierra, donde se botan al Guadalimar las Maderas que de estos montes se dirigen al Real Arsenal de la Carraca hasta la ciudad de Sevilla sitio de los Remedios por debajo del Puente de Triana, donde se sacan las maderas para su embío en embarcaciones; subdividida su tirantez en las distancias que hai de unos a otros parajes*
Fuente: AGMAB, Arsenales, leg. 3785: Antonio Félix Román, Segura de la Sierra, 25 de abril de 1788

	<i>Manifiesta el número de varas de unos a otros parajes</i>	<i>Manifiesta el número de varas desde el primer sitio a qualquiera otro</i>
<i>Desde la Junta del Rio Trujala con Guadalimar al Puente del lugar Puerta</i>	4000	
<i>Desde el Puente del lugar Puerta al Puente de Génave</i>	8.325	12.325
<i>Desde el Puente de Génave hasta la Junta del Rio Guadalmena con Guadalimar</i>	20.625	32.950
<i>Desde la Junta del Guadalmena al Puente del Galapagar</i>	7.500	40.450
<i>Desde el Puente del Galapagar al Molino de Mora</i>	18.750	59.200
<i>Desde el Molino de Mora al Bado de Herrera</i>	24.975	84.175
<i>Desde el Bado de Herrera al Molino de la Orden</i>	17.000	101.175
<i>Desde el Molino de la Orden al Puente Nuevo</i>	12.500	113.675
<i>Desde el Puente Nuevo a la Puente Mocho en el sitio de Escuderos</i>	18.625	125.300
<i>Desde la Puente Mocho ala Junta del Rio Guadalen</i>	12.750	138.050
<i>Desde la Junta del Rio Guadalen a la del Rio Guadalquivir</i>	25.875	163.925
<i>Desde la Junta del Guadalquivir al Puente de la Ciudad de Andujar</i>	58.500	222.425
<i>Desde el Puente de Andujar al de Marmolejo</i>	17.500	239.925
<i>Desde el Puente de Marmolejo a la Villa del Rio</i>	30.000	269.925
<i>De la Villa del Rio al Puente de la Villa de Montoro</i>	18.000	287.925
<i>Desde el Puente de Montoro a la Villa del Carpio</i>	26.250	314.175
<i>Desde la Villa del Carpio a la de Villa-franca</i>	4.500	318.675
<i>De Villa-franca al Puente de Alcolea</i>	18.250	336.925
<i>Desde el Puente de Alcolea a la ciudad de Cordova, muralla de la Puerta de Baeza</i>	16.250	353.175
<i>Desde la Puerta de Baeza a la de Sevilla en dicha ciudad de Cordova</i>	1.600	354.775

878AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Pedro de Lerena, Sevilla, 3 de septiembre de 1788

879 Vara castellana equivale a 0,835 metros

Desde la Ciudad de Cordova a la Villa de Almodovar del Rio	33.750	388.525
De Almodovar a la Villa de Posadas	12.000	400.525
De Posadas a la Junta del Rio Genil	27.000	427.525
De la Junta de GENil a la Villa de Peñaflor	7.500	435.025
De la Villa de Peñaflor a la de Lora	37.500	472.525
De la Villa de Lora a la de Alcolea	20.750	493.275
De la Villa de Alcolea a la de Tocina, enfrente della	10.000	503.275
De enfrente de Tocina a la Villa de Cantillana	7.000	510.275
De Cantillana a Alcalá del Rio	23.500	533.775
De Alcalá a la Muralla de la Ciudad de Sevilla	27.000	560.775
De dicha Muralla a los Remedios debajo del Puente de Triana	2.350	563.125
Total de varas por la corriente de los Ríos	563.125	

Precisamente y en relación a las demandas del presbítero Juan de la Torre que había acusado a la pinada de Segura de los desperfectos ocasionados en su molino de Chiclana de Segura⁸⁸⁰, Antonio Carrillo, conductor de aquella comisión respondió señalando que “(...) *si este molino al igual que otros estuviera construido según las leyes del reino, no padecerían tantas demoras y detenciones las navegaciones y por consiguiente no experimentarían tantos dispendios y costos a la Real Hacienda pues teniendo sus canales se pasaría con más brevedad por estos sitios tan penosos como son el de la Puente de Génave, el de la Puente de Galapagar, Molino de Escuderos y en la Hoz de Montoro, el de la Latina, que también es muy penoso su paso*”.⁸⁸¹ De la Torre, por el contrario, esgrimía que tanto aquella pinada del Negociado de 1785 como estas últimas, habían provocado numerosos daños, debido a la envergadura de sus piezas.

Ésta no fue, ni mucho menos la única protesta vertida puesto que en los años 1758, 1759, 1764, 1766 y 1771 se quejaron varios dueños de molinos del daño producido por las pinadas. Mientas tanto, las autoridades achacaban los desperfectos provocados a las avenidas del río y su poder de devastación, mucho más poderoso que el de las maderas, por muy grandes que estas fueran.⁸⁸² Finalmente el asunto quedó zanjado por una real orden promulgada por el Conde de Floridablanca “*para que se hagan*

880 AGS, Hacienda, leg. 850: Juan de la Torre, Chiclana, 17 de julio de 1785; otra de Pedro Lerena a Francisco de Bruna, San Ildefonso, 25 de julio de 1785

881 AGMAB, Arsenales, leg. 3774: Antonio Carrillo a Juan Pichardo, Reales Tiendas de la pinada de Marina, sitio Cortijo de Santa Marina, 24 de abril de 1785

882 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Lerena, Sevilla, 3 de agosto de 1785

tragantes en los molinos que hay en las riberas del Guadalimar y Guadalquivir para el paso de las Reales Pinadas".⁸⁸³ Una medida que, no obstante, también sería motivo de polémica para los dueños de molinos que no vieron con buenos ojos la obligación de instalar dichos pasos.⁸⁸⁴

Todos estos inconvenientes y sobre todo las riadas sufridas parece que afectaron notablemente a la calidad de las maderas de la pinada de 1785, produciendo en ellas el temido sámago. A esta conclusión llegaron los técnicos del arsenal de La Carraca que buscaron una solución para evitar el contacto de la madera con el agua dulce del río. Fue entonces cuando se propuso imitar el método empleado en La Habana y en otros puertos y ríos de América, que era el de embarcar las maderas en balsas o jangadas. Para la operación se propuso ejecutar primero un ensayo con una lancha de un navío de 60 cañones que debía ser conducida por un hábil oficial y por marineros con pericia, a lo largo de los ríos hasta Sanlúcar de Barrameda.⁸⁸⁵

Mientras tanto, el 22 de febrero de 1788 se daba aviso de la conclusión del segundo dique después de que en el mes de enero anterior se hiciera cargo de los trabajos el ingeniero Juan Smith, que lo haría de manera interina por ausencia de Tomás Muñoz. Pocos meses después se instalaban herrajes de bronce fundidos en Sevilla para las puertas del dique.⁸⁸⁶ Eran los últimos retoques antes de su estreno con el navío *Bahama* el día 13 de junio de 1788. Mientras tanto, el tercero, de nombre *San Antonio*, destinado para fragatas y navíos de 60 cañones, siguió las mismas directrices de los anteriores pero en esta ocasión sin las maderas de Segura en sus estructura. El dique sería inaugurado con la carena del navío *Conde de Regla*.

883 AGS,Hacienda, leg. 850: Floridablanca, el Pardo, 10 de febrero de 1786

884 AGS,Hacienda, leg. 850: justicias de Córdoba, Córdoba, 3 de julio de 1788; otra de El marqués de la Puebla de los Infantes a Pedro Lerena, Córdoba, 3 de julio de 1788: en 1788 desde Córdoba los dueños de molinos protestaron ante la obligación de hacer tragantes pues algunos ya contaban con ellas mientras que otros las veían innecesarias y un gasto superfluo. En el mismo sentido el corregidor de Córdoba solicitó que cesaran los apremios señalando además que los molinos contaban con todas las comodidades para que pasen libremente las maderas.

885AGMAB, Arsenales, leg. 3785: Antonio de Ulloa a Antonio Valdés, Isla de León, 25 de marzo de 1788

886AGMAB, Arsenales, leg. 3760, vol. I, fol. 7-8: *Asuntos de Generalidades de Arsenales desde el 1 de enero de 1788 hasta fin de...:Diques de carena en seco en el Departamento de Cádiz.*



Imagen 22: Dique seco nº 3, llamado “San Antonio” construido por el ingeniero Tomás Muñoz en el siglo XVIII para la carena de navíos y embarcaciones de la Real Armada. Arsenal de La Carraca (San Fernando).(Foto: Vicente Ruiz García). Para su construcción no llegaron a emplearse las maderas de Segura, tal y como lo hicieron en los diques San Luis y San Carlos del mismo arsenal.

Una de las razones que explican el ascenso de la Armada Española durante estos años y principalmente la longevidad de sus buques responde a las obras de infraestructura en los arsenales y muy especialmente a estos diques secos con los que a partir de entonces se realizarían las obras de carenas y recorridas, una actividad que hasta su instalación en La Carraca se había practicado a la manera tradicional. A finales de la década de los ochenta, el arsenal del sur, que hasta entonces ya era especialista en las obras de carena, consolidaría y multiplicaría así dicha actividad, aumentando por consiguiente el gasto de maderas que, procedentes de las Sierras de Segura, se estimaba que consumía cada año en torno a los 18.000 codos de madera, es decir, unos 2250 árboles necesarios para el suministro del departamento de Cádiz.⁸⁸⁷ Por esta razón la Junta del Departamento de Cádiz acordó pedir el doble de la madera de Segura solicitada en el año anterior, primero, debido a la reducción del volumen de madera recibido a causa del sámago y segundo para que de esta manera al arsenal

887 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 11

de La Carraca no le faltara este material.⁸⁸⁸ Finalmente, en marzo de 1788 la Junta determinó solicitar la mitad más de la madera pedida el año precedente.⁸⁸⁹

Poco después, el 29 de julio de 1788 llegaba a Sevilla la pinada del Real Negociado, que llevaba navegando desde el mes de enero anterior. Una pinada de tal calidad que podría subsanar las pérdidas que había tenido el Negociado en las anteriores remesas.⁸⁹⁰ Curiosamente de esa pinada, la priora del Convento de las Carmelitas de la Villa de Beas solicitó de 16 a 20 piezas de madera de las debían ser conducidas en la maderada con el propósito de venderlas por los reinos de Córdoba y Sevilla para invertir su producto en un órgano. Desde el ministerio de Segura se negó tan singular proposición.⁸⁹¹

Mientras tanto en La Carraca, pocos meses después, el 17 de noviembre de 1788, una Real Orden señalaba que “(...)se han mandado construir en el Departamento de Cádiz dos corbetas en todo iguales para hacer el viaje alrededor del Mundo encargado al Capitán de fragata D. Alexandro Malaspina, acordandose este al intento con el Yngeniero Comandante Dn. Tomás Muñoz. (...)”⁸⁹²

Aquella orden ponía en marcha los trabajos para el diseño y ejecución de dos corbetas gemelas que debían erigirse en un tiempo récord en aquellas instalaciones del arsenal del sur. Poco después Su Majestad resolvía los nombres de “(...)las dos corbetas que se fabrican en Cádiz, para el viaje alrededor del Mundo, la primera la Descubierta, alias Santa Justa; y la segunda La Atrevida, alias Santa Rufina”.⁸⁹³

En 1788 el rey Carlos III había aprobado un viaje a bordo de dos corbetas que iban a dar la vuelta al mundo bajo la dirección del cántabro José de Bustamante y del italiano naturalizado español Alejandro Malaspina. Bustamante y Malaspina habían proyectado un viaje científico y político con el fin de poner en conocimiento el vastísimo imperio ultramarino que aún seguía bajo la rectoría del rey de España. Se trataba en principio de realizar una expedición detallada de la costa del Pacífico, producir nuevos mapas, recolectar muestras botánicas, zoológicas y mineralógicas y fortalecer la soberanía española sobre la costa de América del Norte. Aparte, entre otros objetivos de esta

888 AGMAB, Arsenales, leg. 3785: La Junta del Departamento de Cádiz, Isla de León, 21 de noviembre de 1787

889 AGMAB, Arsenales, leg. 3785: Antonio de Ulloa a Antonio Valdés, Isla de León, 25 de marzo de 1788

890 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Pedro de Lerena, Sevilla, 30 de julio de 1788

891 AGMAB, Arsenales, leg. 3785: La Priora de las Carmelitas de la villa de Beas, 9 de agosto de 1788

892 AGMAB, Arsenales, leg. 3786: 9 de diciembre de 1788

893 AGMAB, Arsenales, leg. 3786: Félix de Tejada a Antonio Valdés, Madrid, 24 de diciembre de 1788

misión, Malaspina debía trabajar en las cartas hidrográficas de la costa occidental americana y los establecimientos españoles en Asia, reconociendo Nueva Zelanda e islas del Pacífico. Para ello necesitaba del concurso de dos buques ligeros y marineros adecuados para la navegación. Esos buques se estaban construyendo en La Carraca a un ritmo frenético a comienzos de 1789.

Durante el mes de febrero en el arsenal andaluz la maestranza trabajó a destajo. El doble proyecto había multiplicado las tareas y así, cuadrillas de carpinteros de ribera y carpinteros de lo blanco fueron configurando y encajando las piezas de ambos puzzles para una vez armado el rompecabezas iniciar la labor de impermeabilización del casco por parte de los calafates, empleando para la tarea, como venía siendo habitual, una mezcla de estopa, brea y betún con el fin de proteger a los bajeles de la humedad, la pudrición y así prolongarles su vida útil. Mientras carpinteros y calafates se encargaban de las faenas del casco, torneros, motoneros, maestros veleros, pintores, faroleros, ampolleteros y herreros hicieron lo propio con arboladuras y demás pertrechos para equipar a las dos naves. Cada embarcación tenía capacidad para 22 cañones en batería y cuatro en el puente pero solo se montaron dos por razones de peso. Sin duda era más importante la velocidad y la capacidad de maniobra que el poder artillero. Las naves se fabricaron con roble y pino, completándose el casco con forro de cobre, la nueva técnica descubierta para aumentar la velocidad, la resistencia a los parásitos y a la temida brota a la que, probablemente, habría que enfrentarse a lo largo de tan prolongada navegación. Un sistema que ya utilizaban los ingleses, sobre el que había hecho referencias el almirante Córdova en un informe tras la batalla del Cabo Espartel de 1782. El resultado era sorprendente: un casco de líneas finas con mayor capacidad de deslizamiento y por tanto de mayor velocidad.

En 1753 Edward Bryant construyó una fragata en Cartagena que fue motivo de discrepancias entre el británico y el Comandante General de aquel departamento. Era la fragata *Astrea*, la misma en la que Malaspina había logrado dar la vuelta al mundo tan solo unos años antes y que sirvió de modelo para diseñar el aparejo de las corbetas que se estaban construyendo en 1788 para la gran expedición ultramarina. Del navío *San Sebastián*, se tuvieron en cuenta los fogones con ventilación y el destilador para cocinar y desalinizar el agua de mar en caso necesario. Las corbetas disponían de una sola cubierta e incluían novedades como la situación del cabrestante

mayor, ubicado en el combés para facilitar la maniobra, o la distribución de las embarcaciones menores sobre la cubierta. Además los buques incluían pararrayos de última generación, consistente en una pieza metálica troncocónica de un metro de longitud, desde la que descendía una cadena de espesor variable hasta el agua. Todo según las instrucciones dadas por el propio Malaspina al constructor Tomás Muñoz.⁸⁹⁴ Por fin, el domingo 5 de julio de 1789 las corbetas realizaron las primeras pruebas de navegación en la bahía de Cádiz. Las sensaciones fueron positivas y se dio el visto bueno para dar la salida definitiva que finalmente se produjo el 30 de julio cuando el comandante Alejandro Malaspina dio la orden de largar velas poniendo rumbo a las islas Canarias, la primera etapa antes de llegar a Montevideo, de la Expedición Malaspina; el viaje de exploración científico más importante del siglo XVIII.

La muerte de Carlos III, la llegada al trono de Carlos IV y los demoledores efectos de la Revolución francesa en la política internacional española, unido a la crisis finisecular de la Hacienda provocaron una reducción considerable en el presupuesto de Marina. Así, a partir de 1790 la madera comenzó a escasear de manera alarmante en los almacenes de todos los arsenales de la península lo que provocó el retraso de construcciones y carenas. En La Carraca, por ejemplo, el atraso en las obras de carena se achacaba precisamente a la falta de madera en aquel arsenal. Ya a comienzos de 1789 apenas quedaba pino de Segura, de la tierra y del norte, lo que había provocado la ralentización de las carenas de los navíos *Santa Ana* o *Miño*. Además, la escasez de pino había ocasionado que algunas obras se realizaran con cedro americano obteniendo como resultado numerosas imperfecciones. Por tal motivo urgía la llegada de las maderas de pino de Segura que por fin arribaron a Sevilla partiendo desde aquella ciudad al arsenal en octubre de 1789.⁸⁹⁵ Unas maderas que eran anheladas para las obras, más aún cuando se había descartado la llegada de maderas del norte. A pesar de las carencias y si lo comparamos con otros arsenales, Cádiz había contado con algunas porciones de maderas con las que al menos se pudo parchear los buques. Muchas de ellas, no obstante, se hallaban enriadas en los caños del arsenal, sin orden alguno hasta el punto que había que

894 GALERA GÓMEZ, A. *Las corbetas del rey: el viaje alrededor del mundo de Alejandro Malaspina (1789-1794)*. Madrid: Fundación BBVA, 2010. pp. 26-27

895 AGMAB, Arsenales, leg. 3760, lib.1, fol. 239: 9 de octubre de 1789

sacar todas las maderas del agua para hallar la pieza ideal.⁸⁹⁶ La pinada de 1789 debió ser voluminosa hasta el punto de que buena parte de sus pinos fueron empleados para obras del ejército, tal y como demuestra el siguiente documento:

“(...)Apruebo a VS la oferta que ha hecho a este intendente de reintegrar en el año próximo venidero a la comisión de Marina las mil y quinientas piezas de maderas de Segura que ésta le ha franqueado para la Maestranza de artillería de la Plaza de Ceuta bajo los términos que VS expresa en su carta de 14 del mes anterior (...)”

Al parecer se habían solicitado al Real Negociado maderas para la construcción del puerto y murallas de Ceuta. Una cantidad que no había en Sevilla por lo que se decidió pedir las directamente al arsenal de La Carraca. Un volumen de madera que se incrementó con la llegada de la pinada de 1790 que como en otras ocasiones había superado numerosos obstáculos antes de llegar a La Carraca. El primero de ellos tenía que ver con los impedimentos que había interpuesto la villa de Siles para que el ganado encargado del transporte de la pinada hasta los aguaderos del Guadalimar pudiera pastar en la Dehesa de la Fresnedilla, propiedad del municipio.⁸⁹⁷ El segundo estaba relacionado con las reiteradas protestas del gremio de carreteros que exigían una revisión de los precios estipulados sobre el transporte de maderas y su distancia aprobada en la Real Orden de 3 de octubre de 1788.⁸⁹⁸ Por último el tercer escollo nuevamente tenía que ver con los destrozos que la pinada había ocasionado, esta vez causando la rotura de una presa durante su trayecto, a un tal Antonio Torrente.

Finalmente las maderas fueron dispensadas a la Real Maestranza de Artillería con la condición de ser devueltas a la Marina. Una devolución que se realizaría mediante compra por parte del Ejército al Real Negociado de Segura,⁸⁹⁹ que a lo largo de 1791 esperaba su pinada.⁹⁰⁰

896 AGMAB, Arsenales, leg. 3796: Félix de Tejada, La Carraca, 6 de octubre de 1789

897 AGMAB, Arsenales, leg. 3795: *Dehesa llamada de la Fresnedilla, en la Provincia de Segura de la Sierra. Expediente formado por el ministro interino de ella, Don Juan Navaro, de resultas de haberse resistido la villa de Siles al acotamiento de dicha dehesa para pasto de los bueyes que conducen la pinada del rey y representación del intendente de Cádiz sobre el mismo particular*, 11 de junio de 1790; también en AGMAB, Arsenales, leg.3759: 4 de mayo, 11 de junio y 3 de agosto de 1790

898 AGMAB, Arsenales, leg. 3795: Juan Pichardo, 21 de junio de 1791

899 AGS, Hacienda, leg. 850: Pedro de Lerena, conde de Gardoqui a Bruna, San Lorenzo, 11 de octubre de 1791.

Otra de Bruna al conde de Lerena, Sevilla, 14 de septiembre de 1791

900 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Lerena, Sevilla, 17 de septiembre de 1791

CUADRO N° 21. Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron construidas, reparadas o habilitadas con las maderas de Segura, entre otras, o en presencia de ellas durante el periodo 1784-1791 en el Departamento de Cádiz. Fuente: elaboración propia a partir de los datos cruzados de número de piezas, pinadas, número de piezas almacenadas y obras de carena, recorridas y otros trabajos de reparación o habilitación

CLASE	NOMBRE	OBRAS	ARSENAL	AÑO
Navío	Septentrión	Habilitación	La Carraca	1784
Navío	San Luis	Habilitación	La Carraca	1784
Navío	San Carlos	Habilitación	La Carraca	1784
Navío	San Fernando	Habilitación	La Carraca	1784
Navío	San Isidro	Habilitación	La Carraca	1784
Fragata	Santa Águeda	Forrado de cobre	La Carraca	1784
Fragata	Santa Águeda	Dar de quilla	La Carraca	1784
Fragata	Santa Bárbara	Habilitación	La Carraca	1784
Fragata	Santa Clara	Habilitación	La Carraca	1784
Fragata	Santa Librada	Habilitación	La Carraca	1784
Fragata	Loreto	Habilitación	La Carraca	1784
Urca	Peregrina	Obras (se destinó a chata)	La Carraca	1784
Bergantín	Vivo	Obras	La Carraca	1784
Navío	Miño	Carenas	La Carraca	1785
Navío	San Julián	Carenas	La Carraca	1785
Fragata	Lucía	Carenas	La Carraca	1785
Navío	Brillante	Forrado de tabla	Cartagena	1785
Navío	San Sebastián	Recorridas	Cartagena	1785
Navío	San Ildefonso	Recorridas	Cartagena	1785
Navío	San Juan Nepomuceno	Recorridas	Cartagena	1785
Fragata	Santa Balbina	Carenas	La Carraca	1785
Fragata	Santa Lucía	Habilitación	La Carraca	1785
Fragata	Santa Lucía	Habilitación	La Carraca	1785
Fragata	Nuestra Señora de la O	Habilitación	La Carraca	1785
Fragata	Asunción	Habilitación	La Carraca	1785
Fragata	Cecilia	Habilitación	La Carraca	1785

Fragata	Santa Clotilde	Habilitación	La Carraca	1785
Fragata	Santa Tecla	Habilitación	La Carraca	1785
Fragata	Santa Gertrudis	Habilitación	La Carraca	1785
Fragata	Santa Paula	Habilitación	La Carraca	1785
Corbeta	San Gil	Habilitación y forrado en tabla	La Carraca	1785
Navío	San Luis	Carenas	La Carraca	1786
Navío	Santa Ana	Carenas	La Carraca	1786
Navío	Santa Carlos	Carenas	La Carraca	1786
Navío	San Cristobal	Carenas	La Carraca	1786
Fragata	Loreto	Obras	La Carraca	1786
Fragata	Santa Gertrudis	Habilitación	Dique del Trocadero	1786
Fragata	Santa Lucía	Habilitación	Dique del Trocadero	1786
Fragata	Magdalena	Habilitación	Dique del Trocadero	1786
Fragata	Santa Rosa	Carenas	Dique del Trocadero	1786
Fragata	Santa María de la Cabeza	Forrado de tabla	La Carraca	1786
Fragata	Astrea	Carenas	La Carraca	1786
Fragata	Rosario	Carenas	Dique del Trocadero	1786
Chata	Santa Rosa	Forrado en cobre y madera	La Carraca	1786

Patache	San Diego	Carenas	La Carraca	1787
Chambequín	Caimán	Recorridas	La Carraca	1787
Navío	San Sebastián	Recorridas	La Carraca	1788
Navío	San Dámaso	Recorridas	La Carraca	1788
Navío	San José	Recorridas	La Carraca	1788
Navío	San Carlos	Recorridas	La Carraca	1788
Navío	San Agustín	Recorridas	La Carraca	1788
Navío	Bahama	Recorridas	La Carraca	1788
Navío	Santa Ana	Recorridas	La Carraca	1788
Navío	Conde de Regla	Recorridas	La Carraca	1788

Navío	San Leandro	Habilitación de sus obras	La Carraca	1788
Navío	San Fulgencio	Habilitación de sus obras	La Carraca	1788
Navío	San Cristobal	Habilitación de sus obras	La Carraca	1788
Navío	San Leandro	Habilitación de sus obras	La Carraca	1788
Navío	San Ramón	Habilitación de sus obras	La Carraca	1788
Navío	Rayo	Habilitación de sus obras	La Carraca	1788
Navío	España	Habilitación de sus obras	La Carraca	1788
Navío	San Isidro	Habilitación de sus obras	La Carraca	1788
Navío	San Julián	Habilitación de sus obras	La Carraca	1788
Navío	Castilla	Recorridas	La Carraca	1788
Navío	San Ildefonso	Carenas	La Carraca	1788
Fragata	Dorothea	Habilitación	Dique del Trocadero	1788
Fragata	Perpetua	Habilitación	Dique del Trocadero	1788
Fragata	Liebre	Habilitación	Dique del Trocadero	1788
Fragata	Loreto	Habilitación	Dique del Trocadero	1788
Fragata	Águeda	Habilitación	Dique del Trocadero	1788
Fragata	Bárbara	Habilitación	Dique del Trocadero	1788
Fragata	Clotilde	Habilitación	Dique del Trocadero	1788
Urca	Santa Polonia	Carenas	La Carraca	1788
Urca	Santa Bibiana	Carenas	La Carraca	1788
Corbeta	Descubierta	Construcción	La Carraca	1789
Corbeta	Atrevida	Construcción	La Carraca	1789
Navío	Santísima	Carenas (se	La Carraca	1789

	Trinidad	emplearon maderas del navío San Luis mandado excluir)		
Fragata	Bárbara	Carenas	Dique del Trocadero	1789
Fragata	Santa Rosalía	Carenas	Dique del Trocadero	1789
Fragata	Marroquí	Carenas	La Carraca	1789
Navío	Concepción	Habilitación	La Carraca	1790
Fragata	Santa Cecilia	Carenas	La Carraca	1790
Fragata	Asunción	Carenas	La Carraca	1790
Fragata	Santa Lucía	Carenas	Dique del trocadero	1790
Fragata	Matilde	Carenas	Dique del Trocadero	1790
Fragata	Mahonesa	Carenas y forrado de cobre	Dique del Trocadero	1790
Fragata	Balbina	Carenas	Dique del Trocadero	1790
Navío	Santísima Trinidad	Carenas	La Carraca	1791
Navío	América	Carenas	La Carraca	1791
Navío	Santa Ana	Carenas	La Carraca	1791
Navío	San José	Carenas	La Carraca	1791
Navío	San Carlos	Carenas	La Carraca	1791

CUADRO N° 22. Regiones de origen y provisión de maderas en el Departamento de Cádiz durante el periodo 1784-1791. (incluye madera para la edificación de los diques) Fuente: elaboración propia a partir de AGMAB, Arsenales, leg. 3759, 3760, 3767,3768, 3770, 3774, 3775, 3778, 3785, 3786, 3795, 3796, Merino Navarro.

Año/ Provincia Marítima	Navarra y Vizcaya (roble)	Castilla, Burgos y Santander (roble y pino)	Asturias y Galicia (roble)	Andalucía (pino, quejigo)	Segura de la Sierra (pino)	Cuenca, Murica y Valencia (pino)	Italia y Rumanía (roble y pino)	Cataluña y Aragón (roble y pino)	Del Norte pino y arboladuras	Indias Cedro, caoba y guayacán
1784	X		X	X	X				X	X
1785	X				X		X		X	X
1786	X		X	X	X			X	X	X
1787	X			X	X			X	X	X
1788				X	X				X	X
1789	X			X	X				X	X
1790	X				X				X	X
1791		X			X		X		X	X

Sin embargo toda aquella aparente abundancia contrastaba con la situación en la que se hallaban algunos buques en aquel departamento que necesitaban urgentemente ser carenados y sin embargo las órdenes para ejecutar las obras se demoraban hasta el cansancio. Probablemente la falta de otras especies de madera como las de roble y otros materiales como las planchas de cobre había provocado que en el verano de 1793 en La Carraca la fragata *Rosa* esperara para ser desafortunada; la *Sabina* no había iniciado aun su calafateado mientras el navío *Europa* había sido reconocido por los buzos del arsenal que habían observado con preocupación la falta de planchas de cobre en la obra viva de su casco por lo que, inmediatamente, debía entrar en dique seco para efectuar sus reparaciones⁹⁰¹. Unas planchas que eran fabricadas desde hacía años en Alcaraz, villa que en 1787 había conseguido el aprovechamiento de sus montes para alimentar las necesidades de su fábrica de cobre.⁹⁰² Sin embargo, después de un informe de Antonio Valdés quedó demostrado, tras un análisis, que las planchas de cobre de las fábricas de Alcaraz presentaban desigualdades en la superficie. Un defecto que era indispensable solventar y que en 1793 provocó las

901 AGMAB, Arsenales, leg. 3708: Oficio de Miguel de la Puente al Marqués de Casa Tilly, La Carraca, 30 de julio de 1793; Oficio de Joaquín Valdés al Marqués de Casa Tilly, Navío Europa al ancla de la Bahía de Cádiz, 28 de julio de 1793.

902 ANM, Colección Vargas Ponce, Ms. 69/417: 9 de marzo de 1787

quejas de las autoridades de Marina. Un hecho que, junto a las dificultades para suministro⁹⁰³, no obstante, no acabó con el aprovisionamiento desde las fábricas de Alcaraz.⁹⁰⁴

Mientras tanto, en la Provincia Marítima de Segura, tras la muerte de Juan Pichardo le sucedió Bernardo Abad quien permaneció en el cargo durante un año hasta ser sustituido en 1792 por José Jiménez, oficial de primera del departamento de Ferrol, quien estuvo en el ministerio de Segura hasta 1796.⁹⁰⁵

Unos meses atrás, poco después de que fueran destinados a la Provincia Marítima de Segura seis soldados y un cabo del cuerpo de batallones de Marina⁹⁰⁶ y mientras en la Sierra de Segura se sufría uno de los inviernos más duros del siglo,⁹⁰⁷ en uno de los diques del arsenal de La Carraca entraba el *Santísima Trinidad* que durante estos años se había convertido en un habitual en el arsenal andaluz. Desde que fuera botado en La Habana allá por 1769 el buque sufría graves defectos, especialmente señalados en los excesivos balances y en su tendencia a escorar, lo que le impedía utilizar la batería principal en caso de combate. Tras muchos estudios se carenó en firme, se le cambiaron formas y se le aumentó su capacidad artillera llegando a los 130 cañones. Es difícil saber con precisión si en aquella ocasión las maderas de Segura se emplearon en la reforma del “Escorial de los Mares,” un detalle que, no obstante, si podremos comprobar años después. Sabemos, por el contrario, que en mayo de 1795 la Junta de Cádiz manifestó la falta de madera de pino que había en el arsenal de La Carraca, un hecho que había provocado el atraso en las obras de carena de las fragatas *Santa Clara*, que estaba en el dique del Trocadero, *Santa Gertrudis* y *Asunción*, que permanecían a la espera de tablonería de pino en el dique tercero de La Carraca.⁹⁰⁸ Mientras las maderas de pino llegaban al arsenal, se había tomado la

903 ANM, Colección Vargas Ponce, Ms. 70/027: San Ildefonso, 19 de septiembre de 1788

904 ANM, Colección Vargas Ponce, Tomo XXXIX, Ms. 70/336: Valdés a Gastón, Aranjuez, 15 de noviembre de 1793

905 ANCT Caja 177, N°17: Comisionados en varios pueblos de la comprensión del departamento a los acopios de maderas, cañamos y otros fines: (...) *Ministro de Segura de la Sierra Don José Ximénez, oficial 1º de departamento de Ferrol; don José Rodríguez Camargo, tomó posesión de este cargo en 23 de abril de 1798, cesó en su cargo el 19 de octubre de 1802; Domingo Delfino, tomó posesión de su cargo el 19 de octubre de 1802, fue relevado el 2 de enero de 1808 por el de la misma clase don José Manuel Casas; don Juan José Navarro, subdelegado de Nerpio, Socobos y Letur de la provincia de Segura; don José Manuel de las Casas relevó a Domingo Delfino el 2 de enero de 1808;*

906 AGMAB, Montes, leg. 4222: Orden de Antonio Valdés de 2 de diciembre de 1794

907 AGS, Hacienda, leg. 850: El gremio de carreteros a don Francisco de Bruna, Orcera, 28 de marzo de 1795

908 AGMAB, Arsenales, leg. 3821: Antonio de Ulloa a Antonio Valdés, Isla de León, 12 de mayo de 1795

decisión de extraer piezas que se hallaban en el caño de las Culebras.⁹⁰⁹ Una decisión que al parecer permitió, incluso, poder aprontar las urcas *Anunciación* y *Aduana* para transportar maderas de pino procedentes de La Carraca con destino al arsenal de Cartagena, donde las maderas eran necesarias.⁹¹⁰

Mientras tanto una carta del ministro Antonio Valdés comunicaba a Diego Gardoqui que don José Rodríguez Carvallo, vecino de Cádiz, necesitaba maderas para las la Nueva Población de San Carlos esperando que le fuesen facilitadas por el Real Negociado.⁹¹¹ Dos días antes, el 22 de julio de 1795 Francia y España firmaban el Tratado de Basilea que ponía fin a la guerra iniciada dos años antes, que había sido un auténtico desastre militar para España. Aquella paz sin embargo sería tan solo la antesala de una peligrosa alianza que llevaría a nuestro país a un largo e indeseado conflicto contra Inglaterra donde nuevamente las maderas de Segura estarían al servicio de la guerra.

11.2.- De la visita a los montes del ministro de Segura Juan Pichardo durante 1789-1790 a los incendios de fin de siglo.

En 1788 se efectuó una visita general a los montes de la ciudad de Alcaraz y su partido. Una vez reconocidos, el resultado de la inspección ofreció un total de 107.533.891 árboles que se incluían en los dos departamentos de Cádiz y Cartagena.⁹¹² Un año después, en enero de 1790, el ministro de Segura Don Juan Pichardo informó, después de seis meses de trabajo, sobre la visita practicada a los montes de toda su jurisdicción.⁹¹³ La inspección dio como resultado la existencia de más de 264 millones de árboles clasificados en nuevos, crecidos y viejos, de los que 82 millones pertenecían al departamento de Cádiz y los restantes 182 millones al de Cartagena. Si comparamos el número de árboles dado en esta visita de 1790 con la practicada por Rubalcaba en 1751, los montes pertenecientes a la jurisdicción de Cádiz habrían aumentado en 39 años, más de 57 millones de árboles mientras los montes pertenecientes a Cartagena habrían disminuido drásticamente en más de 252

909 AGMAB, Arsenales, leg. 3821: Antonio de Ulloa a Antonio Valdés, Isla de León, 22 de mayo de 1795

910 AGMAB, Arsenales, leg. 3821: Antonio de Ulloa a Antonio Valdés, Isla de León, 23 de junio de 1795

911 AGS, Hacienda, leg. 850: Antonio Valdés a Diego Gardoqui, San Ildefonso, 24 de julio de 1795

912 AHPJ, Provincia Marítima de Segura, leg. 52.467, visitas 1788-1818

913 ANCT, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14: Junta celebrada el 7 de enero de 1789

millones de ejemplares.⁹¹⁴

A pesar de los desastres que habían asolado aquellos bosques el reconocimiento practicado por el ministro de Marina Juan Pichardo ofreció datos alentadores puesto que, o bien los trabajos silvícolas ordenados por los técnicos del Departamento de Cádiz habían dado sus frutos o bien el monte, a pesar de la explotación forestal, se había regenerado de una manera sorprendente. Dos circunstancias que, al parecer no debieron producirse en la jurisdicción de Cartagena. Sin embargo estas cifras son difíciles de asumir puesto que ambas circunscripciones fueron administradas por las mismas autoridades de Marina. En todo caso debería haber sido el territorio adscrito al departamento de Cádiz el que hubiera perdido mayor masa arbórea pues el Real Negociado siguió efectuando sus cortas sin apenas intervenir en la zona oriental de aquellas sierras. De cualquier modo parecen exageradas cifras y el mismo *Expediente de Régimen y Administración de los montes de Segura de la Sierra* señala el defectuoso método de contar los árboles explicando que “los sujetos de que se valían los visitadores, se ponían en parajes elevados y desde allí sin ver todo el monte graduaban el número de pies existentes haciendo de los millares poco menos que millones”.⁹¹⁵

Igualmente también es discutible la distribución de especies vegetales en los montes segureños. La monopolización actual del pino en estas sierras contrasta con una más equilibrada distribución a mediados del siglo XVIII. En estas fechas los pinos salgareños estarían en las zonas medias y altas de las montañas mientras que las zonas medias bajas serían pobladas por distintas especies de coníferas, encinas y robles. Con respecto a esta última especie, en principio la más codiciada por la Marina, los datos que nos ofrece la visita de Francisco de la Torre nos muestran la abundancia de estos árboles sobre todo en los términos de Siles, Villarodrigo, Riopar y Alcaraz. A pesar de su proliferación, los quejigos, como así se denomina al roble andaluz, están por debajo de especies como la encina y el pino por lo que es difícil que el roble fuera el árbol más común en todo el territorio segureño a mediados del siglo XVIII.

Algunos autores han acusado a la Marina de ser la causante de la desaparición de los

914 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 42

915 *Ibidem.*

robles de los montes de Segura.⁹¹⁶ Sin embargo nos atrevemos a señalar que no es cierta tal afirmación puesto que los robles o quejigos de las Sierras de Segura fueron muy poco utilizados por la Marina, limitándose a los grandes pinos salgareños. Solo se empleó el roble de Segura para contadas ocasiones y exclusivamente en el Arsenal de Cartagena, tal y como hemos expresado anteriormente, por lo que a la Marina solo es punible la tala esporádica de robles para construcción naval así como los derribos ocasionados para la apertura de caminos, pero en ningún caso se le puede achacar la liquidación del quejigo cuya drástica reducción pudo ser provocada por el Real Negociado y sobre todo por los incendios para el aclareo del monte con el objetivo de ganar pastos y terreno agrícola tal y como veremos.

La visión optimista de Pichardo también la observamos unos años antes cuando propuso una serie de providencias para la conservación de los montes, señalando que “...las cortas de árboles para Marina y el Negociado han enriquecido el país con el mucho caudal que la produce de modo que hace 25 años constaba aquel vecindario (refiriéndose a Segura de la Sierra) de 160 vecinos y asciende en el día a 250.”⁹¹⁷ Pero tanto sacrificio y esfuerzo debieron de pesar sobre el ministro de Marina algunos años más tarde cuando en 1790 propuso al rey la separación de la administración de Marina de los pueblos de Albadalejo, Terrinches, Puebla del Príncipe, Villamanrique, Albanchez, Barrax, Balazote, Santisteban del Puerto, Castellar, Las Navas y Chiclana por no ser sus terrenos a propósito para cría y fomento de árboles. Poco antes y tras muchas presiones lo habían logrado Alcaraz, Villaverde, Cotillas, Riopar y Bujaraiza.⁹¹⁸ El rey aceptó⁹¹⁹.

El 29 de octubre de 1791 Juan Pichardo, ministro comisionado en Segura, fallecía tras medio siglo dedicado a la administración de la Provincia Marítima.⁹²⁰ Toda una vida que no había sido ajena a las sospechas de corrupción cuando gozaba de duplicidad de cargos en tiempos de Rubalcaba. Emilio de la Cruz Aguilar acusa a Juan Pichardo de ser el principal culpable de la “gestión tiránica del Negociado en las Sierras de Segura.” Procedente de la contaduría de Marina y nombrado en fecha no precisada

916 VALLE TENDERO, F., GÓMEZ MERCADO, F., MOTA POVEDA, J.F. y DÍAZ DE LA GUARDIA, C. *Parque Natural de Cazorla, Segura y las Villas. Guía botánico-ecológica*. Paracuellos del Jarama: Ed. Rueda, 1989. p. 18-19

917 AGS Marina, leg. 576: Isla de León, 2 de enero de 1776

918 AGS, Marina, leg. 576: Pichardo a Felipe Ruiz Puente, Orcera, 4 de enero de 1777

919 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 45

920 ANCT Caja 175, N°14: Comisiones en las provincias y otros parajes al acopio de géneros y maderas

ministro interino de la misma, estuvo durante un tiempo al mando de los dos organismos. Según Cruz Aguilar concibió un odio profundo sobre los naturales del lugar llegando a calificar a la Sierra de Segura como “*un país donde reina la discordia y se huye de la paz y de la buena armonía*”.⁹²¹

Aquella discordia a la que se refería Pichardo tenía mucho que ver con las repetidas talas incontroladas y roturaciones que se practicaron en los montes de Segura, especialmente en los de Alcaraz donde, tras la muerte del ministro, se multiplicaron las roturaciones afectando seriamente a numerosos parajes donde cientos de encinas, robles y en menor medida pinos salgareños, fueron víctimas del hacha de pastores y labradores. Tan solo entre 1790 y 1796 se produjeron una serie de daños en forma de talas abusivas que dieron como resultado la siguiente relación de parajes y árboles afectados: Picazarón, (490 encinas), El Ojuelo (631 encinas y 7 robles), Zapateros (175 encinas y cinco robles), El Cantalar (242 encinas y 15 robles), Cerro Oyoso (170 encinas cortadas y 10 robles), Las Mochas (91 encinas y 38 robles), Moedallana (25 encinas y cinco robles), Cañada del Provencio (6 robles y una encina), Peralta (283 encinas y 90 robles), Malojar (50 encinas desmochadas de todas sus ramas y 13 robles), Río Madera (59 encinas), Encebrio y Fuenfría (80 robles y 60 encinas desmochadas) Espino Cano (10 encinas), Solanas de Riópar (5 encinas y otras cortas de pinos), Enebralales (146 encinas, 4 pinos y 2 robles), Perdigueros (17 encinas), Loma de la Albarda (68 encinas), Fuente del Buitre (147 encinas), Arroyo de los Palos (81 encinas, 76 robles).

En total los daños ascendieron a 2389 árboles cortados desde el pie y 6341 desmochados de sus ramas. Se hablaba de que en años anteriores habían sido afectados nada menos que 586.937 árboles de las especies de encinas y robles, según testimonios, útiles para diferentes piezas de navíos y otros buques del Real Servicio.⁹²²

Como atenuante a la actuación de los ganaderos y labradores hay que sumar la actitud de la Marina al ejercer la jurisdicción privativa en montes comunales o de particulares limitando rigurosamente en numerosas ocasiones las licencias para talas y rozas. Así ocurrió en Segura de la Sierra donde su médico solicitó en 1799 permiso de desmonte

921 CRUZ AGUILAR, E. *ob. cit.* p. 262

922 AHPJ, Provincia Marítima, leg. 52.467 Autos: Alcaraz, 10 de mayo de 1796 y Alcaraz 12 de mayo de 1796, Pedro Ambrosio de Olivas

a beneficio de la agricultura y la ganadería en la Cañada del Sahucar y Rincón de Lázaro, término común de Segura de la Sierra, donde existían vestigios de haberse cultivado hacía mucho tiempo. La respuesta del ministro de Marina, José Rodríguez Camargo, fue tajante pues esgrimió que por esta razón podían ser destruidos hasta cuatro millones de árboles aptos para construcción más otros tantos útiles al Negociado.⁹²³ Precisamente hacía poco tiempo que la Junta de Departamento de Cádiz había ordenado reservar los pinos salgareños del Arroyo de los Espinares del sitio de Cañada del Sahucar hasta su entrada en río Madera para solo los fines del Real Servicio. En este paraje se habían hecho experimentos cortando árboles, con el fin de buscar las causas que producían el sámago en los pinos. Otros montes como el Arroyo del Torno y Garganta Lóbreta, fértiles para la producción de salgareños, también estaban excluidos para cualquier licencia pues en aquel año se habían cortado y se preveía que podían extraerse unos 1800 pinos.⁹²⁴

El rigor y la negativa a conceder licencias para cortas sirvió como pretexto para que años como el de 1796 se produjeran infinidad de incendios forestales reduciendo a cenizas millones de árboles con el fin de convertir los bosques en tierras de labor. Un hecho que afectó, como hemos visto, sobre todo a encinas y robles lo que demuestra que no fue la Marina la causante de la drástica desaparición de especies como el roble. Especialmente afectada fue la Sierra de Alcaraz donde se produjeron implacables roturaciones en parajes como Sierra Vieja cerca de las villas de Peñas de San Pedro, Ayna y Elche de la Sierra, en el sitio nombrado de las Parideras.⁹²⁵ Años más tarde La Junta superior de la Provincia de la Mancha pidió que el tribunal de Marina de Orcera no actuara contra ningún pueblo ni contra ningún vecino de las villas de Masegoso o Elche de la Sierra por las talas provocadas por sus vecinos sobre las tierras de realengo.⁹²⁶ Una actitud que demuestra la connivencia de las justicias locales y provinciales con los causantes de los destrozos.

923AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Cayetano Soler, Sevilla, 19 de junio de 1799

924AGS, Hacienda, leg. 850: José Rodríguez Camargo a Francisco de Bruna, Orcera, 4 de junio de 1799

925AHPJ, Provincia Marítima de Segura, leg. 52.467, visitas 1788-1818: Pedro Ambrosio de Olivares, Alcaraz, 14 de junio de 1796

926AHPJ, Provincia Marítima de Segura, leg. 52.467, visitas 1788-1818: Elche de la Sierra, 2 de junio de 1811

11.3.- La guerra contra Inglaterra y la importancia de las maderas de Segura (1797-1808)

En 1796 José Jiménez fue sustituido en el ministerio de Segura de la Sierra por Alonso Morgado quien permaneció en el cargo tan solo un año.⁹²⁷ Durante su mandato, se practicaron algunas obras en el cauce de los ríos con el fin de facilitar y acelerar la navegación de las pinadas. Se trataba de los tramos del Arroyo de Beas y el Salto de los Escuderos. Unas obras que ascendían a la suma de ventidos mil reales que fueron sufragados conjuntamente a partes iguales por la Marina y el Negociado⁹²⁸

Poco antes, el 29 de junio de 1796 llegó a Sevilla la pinada compuesta por 3927 piezas que fueron extrayéndose del agua y depositándose en los almacenes del Real Negociado. Aquella pinada era inferior a las que habitualmente trasladaba el Negociado, al menos en una tercera parte. La razón era que 1800 piezas habían quedado sin carretear en los montes de Segura por la incompetencia del subdelegado puesto que no había acopiado a tiempo a los carreteros.⁹²⁹ En principio la madera que debía de haberse trasladado hasta los aguaderos estaría compuesta por unos 4200 cargos. Sin embargo las diferencias con el gremio de carreteros evidenciaron los problemas que aquel año habría con el transporte de maderas.

A mediados de 1795 Francisco de Bruna recibió la solicitud de los carreteros de Orcera, Siles y Segura de la Sierra en referencia al aumento de un real en cada carro de madera, un incremento al que Bruna se negó por haberles ya aumentado a dos anteriormente, según lo dispuesto en el Reglamento que se había aprobado en el año de 1764. Francisco de Bruna no guardaba buena opinión del gremio de carreteros al que acusaba de abandonar constantemente las maderas en los montes y de ser enemigos de las comisiones al servicio del rey, tal y como comprobó en su visita de 1764.⁹³⁰ De lo que no hablaba era de las condiciones que padecían los carreteros, del

927 ANCT Caja 177, N°17: *Comisionados en varios pueblos de la comprensión del departamento a los acopios de maderas, cáñamos y otros fines: Ministro de Segura de la Sierra Don José Jiménez, oficial 1º de departamento de Ferrol; don José Rodríguez Camargo, tomó posesión de este cargo en 23 de abril de 1798, cesó en su cargo el 19 de octubre de 1802; Domingo Delfino, tomó posesión de su cargo el 19 de octubre de 1802, fue relevado el 2 de enero de 1808 por el de la misma clase don José Manuel Casas; don Juan José Navarro, subdelegado de Nerpio, Socobos y Letur de la provincia de Segura; don José Manuel de las Casas relevó a Domingo Delfino el 2 de enero de 1808;*

928 AGMAB, Arsenales, leg. 3829: Francisco Gorriola a Juan de Lángara, 15 de septiembre de 1797

929 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Gardoqui, Sevilla, 6 de julio de 1796

930 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Gardoqui, Sevilla, 5 de diciembre de 1795; José Jiménez a Francisco de

duro invierno, de la escasez de pastos, de los elevados precios de los productos y utensilios que necesitaban los empleados del transporte o de las ventajas que gozaban otros carreteros a los que se les permitía dos viajes para vender maderas por Andalucía.⁹³¹ En definitiva, los carreteros al servicio del Negociado querían cobrar como los de la Marina, por codos y leguas.⁹³² Éstos habían conseguido, gracias a una orden de 3 de octubre de 1788 del ministerio de Marina, cobrar tres reales el codo cúbico de madera por cada legua transcurrida desde el monte al aguadero, aboliendo el método antiguo de pagarse por cargos a imitación del Negociado. Bajo ningún pretexto el superintendente del Real Negociado quería aumentar el precio del transporte y conformar a los carreteros pues esgrimía que no habían cumplido con lo propuesto dejando abandonadas la cuarta parte de las maderas de la última pinada. Por este motivo el pago a los carreteros se efectuaría por el método tradicional puesto que Bruna se negaba a imitar el modelo de la Marina a pesar de los perjuicios que le suponía a la Real Hacienda que se veía, además, obligada a aumentar el gasto al trasladar sus maderas a un aguadero más distante.⁹³³

Un mes y medio después, el 19 de agosto de 1796 se firmaba el Tratado de San Ildefonso entre el gobierno de Carlos IV, presidido por el primer ministro Manuel Godoy, y la Francia del Directorio. Aquel acuerdo olvidaba la pasada Guerra de la Convención (1793-1795) que habían enfrentado a los dos países vecinos tras la muerte en la guillotina del rey Luis XVI de Francia y que se había saldado con una estrepitosa derrota por parte española. Ahora, el objetivo era unir fuerzas frente a Inglaterra por lo que España tenía que ofrecer los barcos de su Armada para cumplir con sus compromisos. El primero de ellos tuvo como consecuencia la mayor derrota naval de nuestra historia: el combate de San Vicente en febrero de 1797 donde una escuadra española de 24 navíos fue destrozada por otra inglesa formada por solo 15. Tras la derrota, el Jefe de Escuadra José de Mazarredo recorrió el arsenal de La Carraca para reconocer el estado de los buques que habían participado en aquel combate y que habían podido regresar a puerto, comprobando con estupor la realidad del lamentable estado en el que se hallaba la flota, contemplando una imagen lastimosa, con una

Bruna, Segura de la Sierra, 23 de junio de 1795

931AGS, Hacienda, leg. 850: El gremio de carreteros a don Francisco de Bruna, Orcera, 28 de marzo de 1795

932AGS, Hacienda, leg. 850: Informe de los carreteros de Siles a Bruna, San Ildefonso, 9 de septiembre de 1795

933AGS, Hacienda, leg. 850: sin firmar, 25 de noviembre de 1795

docena de barcos en buenas condiciones y los restantes buques averiados y faltos de carena. Mazarredo observó las averías del palo mayor y de las vergas del navío *Príncipe de Asturias*. Los oficiales le informaron de la necesidad urgente de realizar carenas y recorridas en los navíos *San Ildefonso*, *Neptuno* y *San Justo*. El marino vasco desfiló junto a los damnificados veleros observando los daños en cascos y arboladuras deteniéndose en el navío *Santísima Trinidad*; un auténtico cadáver flotante. Los navíos *Conde de Regla*, *Glorioso*, *Paula* y *Oriente* estaban en obras de maestranza y el navío *San Justo* aguardaba para entrar en unos meses. Hacía falta madera para las reparaciones y Mazarredo había sido previsor. En octubre de 1795 el marino vizcaíno había remitido un pliego del comisionado en el corte de maderas de Segura de la Sierra para el acopio de las mismas.⁹³⁴ Sin embargo aquellas maderas no llegaron a La Carraca pues al año siguiente 4800 piezas cortadas quedaron en los montes de Segura sin ser transportadas a su destino.⁹³⁵

Afortunadamente aun quedaban pinos de Segura en el arsenal así que, a pesar de las dificultades, cincuenta días después de asumir el mando, Mazarredo había logrado armar y tripular 25 navíos de línea, de los cuales 16 habían sido recorridos en el arsenal de La Carraca, más otras 50 lanchas cañoneras.

La guerra contra Inglaterra continuaba y el ataque británico a Cádiz se esperaba de un día para otro. Las autoridades de la ciudad de Cádiz comenzaron entonces el dispositivo de defensa y aprovisionamiento. Mientras, los ingleses, en lontananza, se preparaban para asestar el golpe definitivo a una escuadra que creían material y moralmente abatida. Afortunadamente en aquella ocasión, el ataque inglés fue rechazado heroicamente por las fuerzas españolas. Tras aquella brillante victoria, las órdenes de Mazarredo siguieron su curso y los navíos de la escuadra fueron carenándose por orden. Un mes después del frustrado ataque británico a Cádiz, en agosto de 1797 el navío *San Justo* entraba en un dique del arsenal de La Carraca para recibir obras de carena en firme.⁹³⁶ La obra viva del buque estaba repleta de vida marina que se había adherido a la madera en tal proporción que había añadido un enorme peso al casco, rompiendo sus líneas hidrodinámicas, haciendo al buque mucho más lento y pesado, obligándolo continuamente a ponerlo en seco. El *San*

934 AMN, Colección Antonio Mazarredo, Tomo XXXIX, Correspondencia Dirección General 1795-1796, Ms. 2369/027: Mazarredo, Isla de León, 9 de octubre de 1795

935 AGS, Hacienda, leg. 850: Francisco de Bruna a Diego Gardoqui, Sevilla, 6 de julio de 1796

936 GONZÁLEZ ALLER-HIERRO, J.I.: *ob. cit.* p. 1717

Justo necesitaba sanear sus costados, cambiar algunas piezas de madera y forrar el exterior del buque con tablas de pino que ya estaban preparadas por los carpinteros de ribera que habían transformado los troncos de pino salgareño de Segura en piezas de forro para costados, con el fin de emplearlos como aislante antes del forro de cobre que se iba a colocar en sus fondos. Sobre el forro de madera se impregnaba una pasta aislante llamada *zulaque* y sobre ésta, planchas de cobre; el nuevo ingenio que ya utilizaban los franceses y que los ingleses habían demostrado su eficacia para aumentar la vida operativa de los barcos, además de ganar en velocidad. Unas planchas que en 1797 aun seguían llegando de Alcaraz.

En septiembre entró en dique el navío *Neptuno*. En diciembre del mismo año quedaba recorrido en navío *San Ildefonso* y en abril de 1798 se carenaba el *San Francisco de Asís*. Por último el navío *Príncipe de Asturias* finalizaba su recorrida en un dique de la Carraca en septiembre de 1798.

En noviembre de 1797 el *Santísima Trinidad* había quedado reparado de las averías ocasionadas en la batalla de San Vicente, con arboladura nueva. Aparte de los daños sufridos en el combate, el *Trinidad* continuaba con los sempiternos problemas de estabilidad y escora que, al parecer, no habían sido solucionados en las obras de 1795-1796. Por tal motivo el 10 de enero de 1797 se decidió embonar el casco aumentando la manga en un pie por costado, lo que fue realizado aprovechando las reparaciones a que hubo de someterse el navío tras el combate de San Vicente. Sin embargo, después de todas estas obras, el error de haberle corrido la cuarta batería anulaba los posibles efectos beneficiosos de aquel embono, que consistía en aumentar el grosor de su casco, clavando tablones de pino de unos 30 centímetros de grosor sobre el forro, con lo que su manga aumentaba unos 60 centímetros. Al mismo tiempo se corrió la batería alta al unir el castillo y el alcázar, ganando una cuarta batería en la que fueron montados más cañones. Con este cambio se elevaron sus pesos altos, se le anularon los beneficios del aumento de manga, alejándose así la posibilidad de solucionar los problemas de balances y estabilidad. También se agrandó su guinda al dotarlo de sobrejuanetes en los palos trinquete y mayor, se reforzó el guarnimiento del trinquete con más obenques, y se apuntalaron las dos baterías bajas.

Siguiendo a González-Aller el *Trinidad* volvió a entrar en el dique grande del Arsenal de

La Carraca el 2 de noviembre de 1803, de donde salió el 24 de diciembre. En esta ocasión y tras haberse forrado el casco de cobre, se le eliminó todo el embono de tablones sólidos de popa a proa, siendo sustituidas las piezas que manifestaban pudrición o daño. Igualmente le sanearon los costados y cubiertas, se calafateó en firme de quilla a borda y se le forraron sus costados con tablas de pino procedente de las Sierras de Segura tal y como señala el siguiente documento:

“Santísima Trinidad(...)calafateó de firme de quilla a borda, y forró sobre tabla de (...) pulgada de pino de pino de Segura con zulaque en el intermedio(...).”⁹³⁷



Imagen 23: Modelo de arsenal de navío de 112 cañones construido en La Carraca y que hoy se conserva en el Museo Naval de Madrid y que se identifica con el navío Santísima Trinidad. En 1803 el Trinidad fue carenado en el arsenal de La Carraca con maderas de pino de Segura de la Sierra.

Aquellas maderas con las que fue reparado el *Trinidad*, probablemente habrían formado parte de las 500 piezas de madera que en 1799 Francisco de Bruna había proporcionado desde el Negociado de Maderas de Sevilla que, según su testimonio *“(...) le tengo dadas (con calidad de reintegro en la pinada próxima) para las urgencias*

937 AGMAB, Expediciones a Europa, leg. 211, Isla de León, 19 de febrero de 1805. Oficio de Juan Joaquín Moreno, comandante general interino del Departamento, a Federico Gravina: Estado en que se halla el armamento de los doce navíos de la escuadra. Citado por GONZÁLEZ-ALLER: *ob. cit.* p. 413.

*del arsenal. (...).*⁹³⁸ O tal vez habían sido las supervivientes de una aventurada travesía en la que muchos palos se habían perdido a causa de las riadas. Al parecer, según el Expediente de 1811 durante los años 1802 y 1803 fue tal la pérdida de palos que solo un corto número de ellos llegaron al arsenal, motivo por el que las autoridades del departamento de Cádiz realizaron un viaje hasta Sevilla con el objeto de averiguar tanto extravió⁹³⁹. No obstante nos consta que en el verano de 1803 la pinada de Marina llegó a Sevilla y fue embarcada en tartanas con destino al arsenal de La Carraca. Aquellos trabajos de embarque fueron dirigidos por el Alcalde de río Joaquín Fernández que recibió mil reales de gratificación por la tarea,⁹⁴⁰ una cantidad que nos invita a pensar que el número de piezas no fue tan escaso como sugiere el Expediente. Una hipótesis que queda corroborada por un recuento de maderas que se hizo a finales de 1803 durante los días 28, 29 y 30 de diciembre del mismo año que dio como resultado la cifra de 432 y $\frac{3}{4}$ de piezas de pino de Segura de las que habían llegado ese año procedentes de Sevilla.⁹⁴¹

Todas las operaciones de corta y conducción de maderas que se efectuaron durante estos años fueron auspiciadas por el ministro de Marina de Segura Domingo Delfino quien inició su ministerio en octubre de 1802. Durante su mandato fue promulgada la Real Ordenanza para el gobierno de los montes y arbolados de la jurisdicción de Marina que entró en vigor en 1803 y que venía a sustituir a la ordenanza de 1748 con la novedad de estimular el interés privado y con algunos matices respecto a la anterior en relación a la suavización de las penas.⁹⁴² Esta nueva ordenanza, en la que Manuel Godoy era nombrado Conservador General de todos los Montes y Arboledas, afectaba a las masas boscosas situadas a 25 leguas de la costa y a los de interior reservados para uso de la Armada, por lo que de nuevo incluía también a los de Segura de la Sierra. No obstante, la ordenanza estuvo muy poco tiempo en vigor pues dos años más tarde fue anulada restableciéndose la vieja de 1748.⁹⁴³

Mientras tanto y al margen de la inestabilidad legislativa, la actividad en el arsenal de

938 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Cayetano Soler, Sevilla, 14 de mayo de 1799

939 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* pp. 14-15

940 AGMAB, Arsenales, leg. 3837: A don Domingo de Grandalla, Isla de León, 5 de agosto de 1803

941 AGMAB, Arsenales, leg. 3837: Antonio de Serena y Barreda a Juan Ruiz de Apodaca, Arsenal de La Carraca, 31 de diciembre de 1803

942 URTEAGA, L. *ob. cit.* p. 132

943 AGMAB, Montes, leg. 4222: Francisco de Borja, Cartagena, 25 de mayo de 1805

La Carraca no había cesado en todo este tiempo, sobre todo en los diques de carena en seco que a lo largo de 1803 estuvieron plenamente activos. El navío *San Rafael* fue carenado en el dique número 2 donde entró para carenar en firme. Igualmente se carenó el navío *Terrible* en el dique primero y el *España* en el tercero, construidos hacía años en los arsenales de Cartagena y La Carraca respectivamente. Tras todas estas obras de carena, al año siguiente no quedaba un codo de madera de Segura en el arsenal de La Carraca. Tan solo pino del norte y de la tierra.⁹⁴⁴

El aumento de faena y la frenética actividad industrial en La Carraca en los primeros años del siglo XIX era el vivo reflejo del momento bélico que se estaba viviendo. Los diques no cesaban en su actividad y no había momento donde sus vasos estuviesen vacíos, permaneciendo los buques en cola para repararse. A principios de la primavera de 1805 los tres diques secos permanecían ocupados por grandes embarcaciones; el número uno por el navío *Vencedor* de 80 cañones. Ya estaba carenado y solo le faltaba su arboladura y embarcaciones menores. En el segundo dique se hallaba el *San Fermín* de 80 cañones con necesidad de carena firme. También le faltaba la arboladura y los botes. Pronto dejaría su sitio para el *Bahama*, por lo que el *San Fermín* finalmente fue uno de esos navíos que no pudieron habilitarse de momento y por tanto no formó parte de la escuadra que se estaba preparando. En el tercer dique estaba instalado el navío *Miño* de 60 cañones.

Desde 1802, el ingeniero Honorato Bouyon había emprendido la tarea de dirigir los trabajos de mantenimiento y carena llegando a reparar casi ciento cincuenta buques. Con prisas y con enorme esfuerzo Bouyon había logrado que se carenasen muchos barcos en seco y que todos fueran recorridos a flote. En febrero había conseguido habilitar, a duras penas, doce navíos que en ese momento se encontraban estancos, completos de arboladura y en buen estado. Solo faltaba armarlos y pertrecharlos.

La reactivación de los trabajos de reparación, mantenimiento y habilitación de los buques de la Armada en tiempos de guerra conllevaba el incremento de mano de obra y la contratación de más personal de maestranza en los arsenales. Sin embargo en aquella ocasión los problemas de la Hacienda Real habían postergado a un segundo puesto a la Marina que veía como los pocos recursos económicos de la corona iban a parar al Ejército que se había convertido en la prioridad del gobierno de Godoy. Por esa razón en La Carraca faltaba personal de maestranza y materiales de todo tipo,

944 AGMAB, Arsenales, leg. 3843: 13 de noviembre de 1804

desde las planchas de cobre, el cáñamo de Granada, la madera para tablazón y carenas o las llaves de chispa para dar fuego a la artillería. En cuanto a la madera, que no era mucha, los almacenes contaban con pinos de las inmediaciones de Cádiz para las embarcaciones menores, de Jimena de la Frontera y de la Sierra de Segura. Estas últimas estaban teniendo serias dificultades para llegar al arsenal. Muchas, debido a su peso y envergadura se quedaban en el camino dispersas a la orilla del Guadalquivir por lo que se había encargado una comisión para recuperarlas. Otro problema había sido nuevamente el sásmago detectado en 1803 en algunas partidas de las maderas segureñas obligando al arsenal a tener que buscar pinos de la tierra en su sustitución

El 29 de abril de 1804 una real orden instaba a que se enviara toda la madera de Segura que se pudiese desde La Carraca a Ferrol. Así, se dispuso que las urcas *Presentación* y *Justa* condujesen 50 madres de primera clase, 200 de segunda y 250 de tercera y cuarta. Sin embargo pocos días más tarde, desde la Carraca se enviaba una comunicación rogando que dichas maderas no fueran trasladadas puesto que eran necesarias con urgencia en el arsenal del sur para las carenas de navíos y fragatas. Por tal motivo solo fueron enviadas 70 madres que ya había embarcadas en la urca *Presentación*.⁹⁴⁵

Desde principios de 1804, año que correspondían las cortas a la Marina, ya se esperaba impacientemente la llegada de la pinada del año anterior que estaba teniendo dificultades por el escaso caudal de los ríos que entorpecía su conducción. Una contrariedad a la que había que sumar un terrible incendio. Sucedió entre los días 13 y 14 de julio en los sitios de Arroyo de los Fresnos, Oya Morena y Cabeza Gorda en donde se quemaron varias vigas de la comisión de Marina y un crecido número de pinos. Tras la investigación resultaron reos Benito Martínez, León Garrido, Benito Serrano, Pedro Valentín Alcaraz y Agustín de San Miguel. Sorprendentemente todos fueron puestos en libertad bajo fianza menos Benito Martínez.⁹⁴⁶ Pocos meses después los incendios volvieron a producirse en parecidas circunstancias. Sucedió el 2 de septiembre de 1805 cuando nuevamente se quemaron varias vigas de Marina en los montes de Cazorla y sitios nombrados el Collado de la Zarza y en Carrilarga,

945AGMAB, Arsenales, leg. 3845: Juan Joaquín Moreno a Domingo de Grandalla, Isla de León, 29 de mayo de 1804

946AHPJ, leg. 52.467, Provincia Marítima, Autos

además de diferentes pinos salgareños en sus inmediaciones. Ese mismo día también se produjo un siniestro similares características en el Barranco del Guadalentín en donde se hallaban las maderas cortadas y sin aferrar para su transporte al río. Al día siguiente, el 3 de septiembre parece que nuevamente fueron incendiadas 14 vigas en la Umbría del Guadalentín, un hecho al parecer perpetrado en esta ocasión por dos carreteros.⁹⁴⁷ Todos estos incendios coincidieron en el *modus operandi* pero también en la laxitud con que se practicaron las condenas a los inculpados. Un hecho que no fue exclusivo de aquel 1805, año aciago para el bosque en Segura, pues doce meses antes, los montes de Cazorla fueron afectados por la corta de al menos 700 árboles en el paraje llamado de los Merdeles. Sobre este hecho se abrió una causa contra un extranjero llamado Matiaci que al parecer fue indultado gracias a un regalo de aceite que hizo.⁹⁴⁸

Al margen de estos episodios en la Carraca eran conscientes de que en las orillas del río Guadalimar había almacenadas unas 2500 piezas de pino de Segura pero también de las dificultades que había en su transporte por la escasez de caudal debido a la falta de lluvias de aquel año. Por esta razón las autoridades de Cádiz solicitaron con urgencia que al menos se enviaran unas 500 o 1000 madres de madera de pino ante las necesidades y la falta de materia prima que sufría el arsenal. Desde Orcera, el ministro de Marina Domingo Delfino contestó que a pesar de las dificultades la pinada saldría de inmediato hacia Sevilla para después dirigirse a Cádiz. Y así, tal y como prometió el 29 de octubre de 1804 una pinada compuesta por 2712 piezas comenzó su navegación desde los aguaderos del Guadalimar.⁹⁴⁹

Para el año de 1805 se necesitaba un total de 30000 codos de madera (unos 3750 troncos) que habían sido señalados en los montes de Segura, según una orden de 21 de diciembre de 1804⁹⁵⁰. Para entonces las 2712 piezas de madera navegaban con el objetivo de servir para las continuas obras que se estaban realizando en los buques de la escuadra de Don Federico Gravina. Para mayor celeridad, la escasez de agua de los ríos aconsejó que la pinada fuera dividida en dos para que los palos navegaran con

947AHPJ, leg. 52.467, Provincia Marítima de Segura, visitas 1788-1818: sin firmar, 1805

948AHPJ, leg. 52.467, Provincia Marítima de Segura, visitas 1788-1818: Señor Marqués de la Garantía, Cazorla, 29 de julio de 1803

949 AGMAB, Arsenales, leg. 3843Correspondencia entre Domingo Grandalla, Juan Juaquín Moreno y Domingo Delfino, 3 de octubre a 9 de noviembre de 1804

950 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 165

más comodidad. Pocos días más tarde la Junta de Cádiz manifestaba su preocupación e instaba a que se acelerara la llegada de las planchas de cobre de Barcelona, así como de las maderas de Algeciras y Segura de la Sierra.⁹⁵¹

Respecto a las planchas de cobre el arsenal necesitaba unas diez mil para forrar los navíos de la escuadra de don Federico Gravina, especialmente los navíos *Santísima Trinidad, Santa Ana y Bahama*. La dificultad del transporte de aquellas planchas por mar previno para que el traslado se hiciese por tierra ya que la flota británica estaba ejerciendo un severo bloqueo al puerto de Cádiz que impedía la llegada de cualquier material por vía marítima.⁹⁵² Así lo podemos constatar en el siguiente escrito dirigido a Don Federico Gravina:

*"(...)Para el debido conocimiento de VE del estado en que se halla el armamento de los doce navios de la Escuadra de su mando, así en sus cascos, arboladuras, velamen (...)debo manifestar a VE que la disposición en que se hallaban todos los navíos de este arsenal en el instante que recibí la noche del 19 de Enero ultimo por extraordinario la Real orden de 16 del mismo que me comunicó el Señor Generalísimo relativa al armamento de doce navíos que debían estar listos a salir al mar el 20 del proximo marzo o quando mas el 30, no me dejo arbitrio en su eleccion, y fue preciso tratar (tachado) conbenir en habilitar con toda la actividad posible los nombrados en la relacion adjunta que expreso a VE: debiendo añadir que la extraordinaria actividad y zelo con que han concurrido a este importante servicio el Comandante Gral Don Juan Ruiz de Apodaca, y el Yngeniero Dn. Onorato Bouyon, auxiliados del buen desempeño de sus inmediatos subalternos, se debe el hallarse tan adelantada la habilitación de estos doce navios a pesar de los continuos temporales que la han contrariado, ya faltando la maestranza a los trabajos por no poderse barquear, ya por que los muchos efectos de necesidad para el armamento se han comprado en Cadiz, no han podido venir al arsenal, o ya por otros obstaculos dificiles de superar (...)"*⁹⁵³

La preocupación por la falta de materiales era evidente tal y como podemos comprobar cuando el 14 de marzo siguiente se conoció que las maderas de Segura se hallaban detenidas en esta ocasión por la falta de fondos para sufragar el transporte.⁹⁵⁴ Aquel retraso en la llegada de maderas había impedido inicialmente la habilitación del navío

951 AGMAB, Arsenales, leg. 3845: La Junta de Cádiz, Isla de León, 6 de marzo de 1805

952 AGMAB, Arsenales, leg. 3845: Federico Gravina a Francisco Gil de Lemos, Cádiz, 18 de febrero de 1805

953 AGMAB, Expediciones a Europa, leg. 211: A don Federico Gravina, Isla de León, 19 de febrero de 1805

954 AGMAB, Arsenales, leg. 3845: A Don Miguel Cayetano Soler, Aranjuez, 14 de marzo de 1805

Vencedor y de la fragata *Paz* que no habían podido armarse.⁹⁵⁵

Unas maderas que, a pesar de la falta de dinero y de los obstáculos del río, llegaron a Cádiz en la primavera de 1805 para abastecer no solo al arsenal de la Carraca sino también al de Ferrol pues se tenía la intención de conducir una remesa desde allí al gran arsenal gallego.⁹⁵⁶ Hacía años que se habían dictado normas para que los distintos arsenales de la Corona se auxiliasen mutuamente. Así lo reflejaba una orden de 9 de enero de 1787 por la que se instaba a que “(...)se auxilien los Departamentos de unos a otros, de aquellos géneros y materiales, transportándolos en los buques de guerra que se proporcionen, a cuyo efecto formarán las Juntas anualmente relación de lo que necesiten; y la remitirán con tiempo a los Departamentos en que se hayan de hacer los acopios.”⁹⁵⁷

Mientras tanto en La Carraca, resignado por las circunstancias, Honorato Bouyon tuvo que inspeccionar el resto de embarcaciones existentes en el departamento, una vez que había habilitado los *Trinidad, Santa Ana, Argonauta, Terrible, Firme, Bahama, Glorioso, España, San Leandro, América, Castilla* y *San Rafael*; los doce navíos requeridos para la escuadra de Don Federico Gravina y Nápoli; el marino de origen italiano que con casi 49 años se había puesto al mando de la flota española. Después de curtirse en el mar en las campañas de Gibraltar y Tolón, su carrera había sido meteórica saltando a la política como embajador en Francia y después como Almirante en Jefe de la escuadra de Cádiz con la difícil tarea, con el permiso de nuestros aliados franceses, de habilitar y dirigir a un puñado de barcos dignos de enarbolar el pabellón rojo y gualda que ondeaba en los buques de la Armada desde 1785.

Mientras tanto el ingeniero Honorato Bouyon había cumplido con la misión de poner a punto las embarcaciones con una eficacia digna de elogio. A lo largo del año había carenado en firme en los diques a los navíos españoles *San Rafael, Firme, Terrible, Glorioso, España, Justo* y *Vencedor*. A la fragata *Magdalena*, la corbeta *Paloma* y la urca *Librada*. Había recorrido los costados, fondos y cubiertas de los navíos *Trinidad, Santa Ana, Argonauta, Bahama, San Leandro, Castilla, Miño* y *San Fulgencio*, todos en dique. A flote había hecho lo propio con los navíos *Terrible, Nepomuceno, América, San Ildefonso* y la fragata *Flora*. Había armado tres goletas, setenta y seis barcas y

955AGMAB, Arsenales, leg. 3845: Federico Gravina a Francisco Gil de Lemos, Cádiz, 18 de febrero de 1805

956 AGMAB, Arsenales, leg. 3760, lib. 2, fol. 334-336.

957AGMAB, Arsenales, leg. 3760, fol. 6

faluchos para lanchas cañoneras y de fuerza, e infinitos reparos en los cascos y arboladuras de dieciocho navíos franceses y cinco fragatas, y recorrido tres bergantines de guerra de la misma nacionalidad⁹⁵⁸.

Ante las urgencias de madera y la frenética actividad que ofrecía el arsenal de La Carraca, el capitán de fragata e ingeniero Timoteo Roch, fue designado para el señalamiento, corta y conducción de maderas, acudiendo con rapidez a los montes de Segura para tal función, además de para estudiar una mejor manera de trasladar con más velocidad aquellos pinos tan necesarios en tiempos de guerra. A su llegada, Roch debió de chocar con las autoridades de aquellas sierras ya que criticó la actitud de las justicias locales y su desidia en la forma de aprovechamiento forestal y en la manera de llevar a cabo las cortas y conducciones. Aunque Roch, tenía asignado el cometido de hallar el modo de acelerar la pinada, pronto se le ordenó que suspendiese todo procedimiento sobre la referida conducción para evitar males mayores y se dedicase a estudiar lo conveniente para la siguiente corta.⁹⁵⁹ Así pues, mientras Roch asistía como testigo a las talas que se efectuaron en las menguantes de enero y febrero de 1805, ideó la fórmula para conducir las maderas de manera más veloz proponiendo la construcción de gabarras o chalanas de unas medidas de 60 pies de largo por 15 de manga, para embarcar y conducir a Sevilla la madera en cuanto ésta estuviera labrada y lista para su transporte. En Sevilla no había tinglados para custodiar los troncos hasta su embarque en las tartanas, por lo que creyó que aquella fórmula era ideal para ganar tiempo. Timoteo Roch pretendía con esta solución trasladar la madera embarcada desde los montes de Segura por el Guadalimar y el Guadalquivir sin necesidad de recurrir a la tradicionales pinadas y sin tener que sacar los maderos en Sevilla para montarlos en tartanas, hecho que dilataba la llegada a su destino final. Anteriormente se habían practicado ensayos con jangadas pero tan solo limitado al trayecto de Sevilla a Cádiz.⁹⁶⁰ Ahora, sin embargo, se pretendía que fuese todo de un tirón, de los montes al astillero. Al secretario de Marina Domingo Grandalla le pareció una locura, argumentando lo sucio de los ríos y la magnitud de las piezas, aparte de las innumerables presas que impedirían la navegación. Roch, pertinaz y seguro de su

958 AGMAB, Ingenieros, leg. 3408/12: *Relación de los méritos y servicios del Brigadier e Ingeniero Director de la Real Armada en la clase de pasivo Don Honorato Bouyon*. La Habana, 25 de abril de 1829.

959 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* 64

960 AGMAB, leg. 3760, lib. 1, fol. 237: 25 de marzo de 1788

empresa insistió, y en febrero de 1805 pidió que, al menos, se le permitiese construir seis barcas para cargarlas con las piezas de mayores dimensiones, como baos de navíos de tres puentes, truncaniles y otras piezas mayores tan necesarias en ese momento en el arsenal. Roch defendía la utilidad de su proyecto subrayando además los defectos de los troncos que habían sido conducidos de manera habitual en contacto con el agua del río, maderas que llegaban al arsenal con defectos causados por el *sámago* y la *albura*.⁹⁶¹ Por esta razón llegó a la conclusión que lo mejor era trasladar los maderos montados en barcas evitando así el contacto con el agua.

El 3 de abril de 1805, mientras en La Carraca los navíos *Miño*, *San Fermín*, *Conde de Regla*, *San Juan Bautista* y *San Gabriel* estaban a la espera de recibir obras de carenado en firme,⁹⁶² la Junta del Departamento se reunió para estudiar el proyecto de Timoteo Roch quien dirigió tres planos de las embarcaciones que pretendía construir más una grada para vencer el paso de presas y cataratas, dando al mismo tiempo idea de cómo había de verificarse la navegación. Finalmente el ingeniero vocal Honorato Bouyón, preocupado por la falta de materiales para el arsenal, manifestó que no encontraba inconveniente para que se procediese, al menos a un ensayo, pero que como para la conducción de 200 piezas se necesitaban 50 gabarras era de la opinión de que se limitase a la construcción de 10 y de una grada portátil, y que deberían ser conducidas por el mismo Roch a Sevilla. Por fin el primero de junio el ingeniero Roch lograba el permiso para realizar su anhelado ensayo. Mientras tanto en Cádiz, al día siguiente, algunas fragatas enemigas se divisaban a varias leguas del puerto.

Seis meses después, el 21 de octubre de 1805 la escuadra aliada formada por 15 navíos de línea españoles y 18 franceses salió al encuentro de la flota británica al mando del almirante Nelson que con 27 navíos infringió una severa derrota a la flota hispano-francesa frente al cabo Trafalgar. Tras la batalla y el temporal que le sucedió, durante meses los carpinteros de ribera del departamento marítimo de Cádiz realizaron un tremendo esfuerzo para desguazar los navíos y rescatar todas las maderas útiles para el servicio. A pesar del desastroso combate, el arsenal de la Carraca debía de continuar su tarea reparando y recuperando los barcos supervivientes del desastre que debían ser puestos en servicio de manera inmediata

961 Parte más blanda de las maderas, que no es conveniente para la construcción

962 GONZÁLEZ ALLER HIERRO, J.I.: *ob. cit.* p. 531-536.

puesto que la guerra aún no había terminado. Cinco navíos franceses y una fragata habían llegado a salvo a puerto junto con otros cinco españoles que definitivamente habían sobrevivido a la batalla, a la tempestad o la persecución británica. A los once días del combate, los navíos *Príncipe de Asturias* y *San Justo* entraban en la Carraca para recibir las oportunas reparaciones. Pocas jornadas después lo harían el *San Leandro*, *Montañés* y *Santa Ana*. Sobre este último buque las autoridades del arsenal tomaron la decisión de dejar sus obras para el final pues les parecía “...*conveniente que para no ocupar un dique tanto tiempo y un número de maestranza tan grande (...), lo que atrasarían seguramente la habilitación de los otros buques que no han recibido tanto daño, se dejen para luego que estén concluidos aquéllos, con lo que se conseguiría tal vez tener antes el surtido de las maderas de Segura tan indispensables para estas obras,(...)*”⁹⁶³

Aquellas maderas de Segura a las que hacía referencia el comandante general de La Carraca, Juan Ruiz de Apodaca, se encontraban en algún lugar del curso del río Guadalquivir embarcadas en las gabarras dirigidas por el capitán de Fragata Timoteo Roch. Un día antes de que el navío *Santa Ana* entrara en el primer dique de la Carraca para comenzar sus obras de reparación, el 19 de febrero de 1806 la expedición de Roch llegaba a Córdoba. El día 17 de marzo hacía su entrada en Sevilla con tremenda expectación, para poco después, el 23 del mismo mes llegar a Sanlúcar de Barrameda donde la Junta del Departamento de Cádiz había enviado a sus técnicos para examinar aquellos troncos, reconociendo su calidad y las ventajas de aquella nueva forma de conducción. Esos maderos todavía estaban a disposición para las obras que se efectuaban en el arsenal pues los navíos *San Leandro*, *Montañés* y *Santa Ana* aun estaban en reparaciones, siendo estos dos últimos los que dilatarían sus obras hasta final de año.

El ensayo de Timoteo Roch había sido todo un éxito pues era la primera vez que se cruzaba en barcazas el río Guadalquivir desde su curso oriental. El empeño fue de tal agrado para las autoridades navales que concedieron el fuero de Marina a los integrantes de aquella expedición. Se habían empleado 162 días debido a innumerables contratiempos y a las faenas para facilitar la navegación pero según el

963ANM, mns.1399, fol. 201-204, Oficio de Juan Ruiz de Apodaca a Juan Joaquín Moreno, La Carraca 5 de diciembre de 1805. Citado por GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.: *ob. cit.* p. 1238-1239

ingeniero y capitán de fragata, la conducción podía haber sido mucho más rápida, si se tuviesen en cuenta una serie de medidas para poder corregir los errores. Roch calculó 48 días de navegación siempre y cuando se efectuaran las pertinentes obras de acondicionamiento de los cauces y realizando las esclusas en cada una de las 27 presas que tenía por entonces el río a su paso. Todas estas propuestas habían sido detalladas en una memoria en la que se incluían métodos de corta y labra, participación financiera de los pueblos y construcción de al menos 100 chalanas, con un desembolso total para hacer navegable el río de casi ocho millones de reales. Enterado el rey de la iniciativa y aunque lo llegó a calificar de ventajosa, las circunstancias económicas y las escaseces hicieron inviable el proyecto por lo que la Junta propuso retomar la iniciativa en otro momento más adecuado.⁹⁶⁴

Después de la batalla, durante el otoño de 1805 y hasta final de año, el ingeniero Honorato Bouyon y los técnicos de La Carraca volvieron a emplear a fondo los diques del arsenal para recorrer y reparar de los gravísimos daños sufridos en el combate a los cinco navíos españoles *Príncipe de Asturias*, *Santa Ana*, *Montañés*, *Justo* y *Leandro*. También los cinco navíos franceses *Argonaute*, *Pluton*, *Neptune*, *Algeciras* y *Heros* más las cinco fragatas de la misma nación *Rhin*, *Cornelia*, *Hermiona*, *Themis* y *Hortensia*, todos ellos buques que regresaron del combate a quienes más que los reparos de sus cascos hubo que hacerles nuevas todas sus arboladuras por haber sido enteramente destrozadas en la batalla. Durante estos meses, además, se construyeron para la habilitación y servicio de la escuadra treinta falúas y botes de todas clases, igual número de lanchas y las goletas *Verdad* y *Firmeza* que Bouyon había proyectado para correos del rey.⁹⁶⁵

En enero de 1806 entró en el dique el navío francés *Argonaute*. En febrero salió del dique el navío *Vencedor*, aunque sin concluir su carena y, tal y como se había previsto se echaron al agua las goletas *Verdad* y *Firmeza*, las que por orden del Generalísimo Godoy debían quedar agregadas a la escuadra. De este modo después de muchos años, las gradas de La Carraca volvían a botar naves al agua y además lo hacían en una coyuntura muy delicada. Poco más tarde salía del dique el navío *Héros* y entraba el navío *San Fulgencio* que permaneció en dique seco hasta que lo abandonó

964 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 66-72

965 AGMAB, Ingenieros, leg. 3408/12: *Relación de los méritos y servicios del Brigadier e Ingeniero Director de la Real Armada en la clase de pasivo Don Honorato Bouyon*. La Habana, 25 de abril de 1829.

definitivamente ya forrado de cobre, instalándose en su lugar el *Santa Ana*.⁹⁶⁶

Así pues, en marzo de 1806 la escuadra de Cádiz estaba formada por los navíos *Príncipe de Asturias*, *Terrible*, *Castilla*, *San Leandro*, *San Justo*, *San Fulgencio*, *Montañés* y la fragata *Flora*, todos en la Bahía. En La Carraca continuaban su reparación, el *Vencedor* y el navío *Santa Ana* que, debido a los tremendos destrozos que había sufrido en Trafalgar fue el último buque en salir del dique haciéndolo el 9 de diciembre de 1806 con el casco forrado de cobre nuevo y reparado de las averías.⁹⁶⁷ La fuerza sutil disponía de 28 barcos, entre cañoneros, obuseros y botes que protegían a la ciudad y al comercio de cabotaje.

Junto a la escuadra española ya hemos visto como permanecía la francesa del almirante Rosily, sustituto de Villeneuve. Una flota que había luchado codo con codo en Trafalgar junto a los españoles y que, después de la batalla, continuaba siendo aliada. Igualmente, tras el combate habían quedado bloqueados en el puerto de Cádiz por la escuadra británica que impedía su salida a Francia. Fue entonces cuando el almirante Rosily consiguió en exclusiva la cesión del segundo dique del arsenal de La Carraca para carenar sus navíos *Héros*, *Pluton*, *Algésiras* y *Argonaute* logrando además el intercambio de un navío español, el *Vencedor*, recién habilitado y en mejores condiciones, por el maltrecho *Argonaute* francés. Un acuerdo extraordinariamente ventajoso para nuestros interesados aliados⁹⁶⁸.

Después de la batalla de Trafalgar el gobierno español no contaba con el presupuesto suficiente para el mantenimiento de sus navíos por lo que a partir de 1806 los barcos de la Real Armada quedaron sumidos en una profunda decadencia que provocó que muchos de ellos se pudrieran en los arsenales españoles por falta de mantenimiento. La desesperada situación económica que sufría la Armada desde los últimos años del reinado de Carlos IV había provocado tal ruina en los arsenales que se llegó al extremo de desguazar navíos para habilitar con sus restos a otros.

En febrero de 1806, el ingeniero Honorato Bouyon emitió un informe en el que señalaba las embarcaciones que se hallaban en el arsenal de La Carraca y su

966 BRAH, ms. 9/4231, Elogio Histórico de Don Antonio de Escaño, por José de Vargas y Ponce, firmado en Huelva, el 25 de mayo de 1816, Apéndice 11, fols. 161 a 172v . Isla de León, 1 de mayo de 1806. Cit. por GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.: p. 1316

967 AMN, mns.1399, fol. 201-204, Oficio de Juan Ruiz de Apodaca a Juan Joaquín Moreno, La Carraca 5 de diciembre de 1805. Citado por GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.: *ob. cit.* p. 1238-1239.

968 BRAH, ms. 9/4231, Elogio Histórico de Don Antonio de Escaño, por José de Vargas y Ponce, firmado en Huelva, el 25 de mayo de 1816, Apéndice 11, fols. 161 a 172v . Isla de León, 1 de mayo de 1806. Cit. por GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I. *ob. cit.* p. 1316

situación. Su estado era lamentable, con las maderas corrompidas, sin arboladura ni embarcaciones menores. Por tal motivo resultaba más económico hacer barcos nuevos que repararlos por lo que se propuso su desguace para aprovechar los herrajes y las escasas piezas útiles, destinando la madera que sobrara para leña.⁹⁶⁹ En el otoño de 1806 otro informe de Bouyon reflejaba cual era la situación de los buques desarmados que permanecían en el arsenal de La Carraca:

CUADRO N° 23. Informe del ingeniero Honorato Bouyon del estado de las embarcaciones del Departamento de Cádiz en otoño de 1806.⁹⁷⁰

BUQUES	SITUACIÓN	FORROS
Navío Conde de Regla	Está en el 2º dique para carenar	
Navío San Gabriel	Está a pique	En cobre sobre tabla
Navío San Juan Baptista	Necesita carena	En tabla
Navío La Ferme	Necesita carena, está a pique por hacer agua y debe deshacerse en virtud de Real Orden	En tabla
Navío San Fermín	Necesita carena	En cobre sobre tabla
Navío Soberano	Necesita carena	En cobre sobre el vivo
Navío Vencedor	Se halla a flote ejecutándose las obras que le faltan para armarse	En cobre sobre nuevo, sobre tabla y papel
Navío Miño	En dique recorriendo sus fondos	
Navío Santa Ana	En dique recorriendo sus fondos y ejecutandosele las demás obras que necesita	
Fragata Atocha	Necesita carena	En cobre sobre el vivo
Fragata Venus	Necesita carena y está a pique por hacer agua	En cobre sobre tabla
Fragata Águeda	Necesita carena	En cobre sobre tabla
Fragata Paz	En el dique del Trocadero, carenando	En cobre sobre tabla
Fragata Liebre	Necesita carena	En cobre sobre tabla
Fragata Rufina	Necesita recorrida de costados y cubiertas y descubrir sus fondos	En cobre sobre el vivo
Fragata Efigenia	Necesita recorrida de costados y cubiertas y descubrir sus fondos	En cobre sobre tabla
Urca Librada	Necesita hacerle todas sus cubiertas	En tabla
Urca Regla	Necesita carena y está a pique	En cobre sobre tabla

969 AGMAB, Arsenales, leg. 3847, Informe de Honorato Bouyon, La Carraca, 10 de febrero de 1806.

970 AGMAB, Expediciones a Europa, leg. 212 : Oficio de José Romero y Fernández de Landa a Francisco Gil y Lemus en el que detalla el estado en que se hallan los buques de la Armada desarmados y existentes en los tres Departamentos de Marina. Madrid, 19 de noviembre de 1806

	por hacer agua	
Urca Rita	Necesita carena y está a pique por hacer agua	En cobre sobre tabla
Urca Florentina	Necesita carena	En tabla
Urca Winchomb	Necesita carena y está a pique por hacer agua	
Urca Aduana	Necesita carena y está a pique por hacer agua	En cobre sobre tabla
Urca Anunciación	Está a pique	En cobre sobre el vivo
Urca Aurora	Necesita recorrida de costados y cubiertas	En cobre sobre el vivo
Urca Polonia	Necesita recorrida de costados y cubiertas	En cobre sobre tabla
Corbeta Colón	Necesita carena y está a pique por hacer agua	En cobre sobre tabla
Corbeta Mercurio	Necesita recorrida de costados y cubiertas	En cobre sobre el vivo
Corbeta Paloma	Necesita recorrida de costados y cubiertas	En cobre sobre el vivo
Bergantín San Luis Gonzaga	Necesita carena y está a pique por hacer agua	En cobre sobre el vivo
Bergantín Pitt	Necesita recorrida de costados y cubiertas	
Bergantín Pastora	Necesita recorrida de costados y cubiertas	En tabla
Místico Delfín	Está a pique	
Barca Corza	Varada en el astillero con necesidad de carena	

La desesperada situación económica del gobierno también estuvo detrás de la decisión de suspender la visita general al los montes de las provincias marítimas limitando así los gastos de las gratificaciones de los visitantes, al menos hasta que terminara la guerra y se declarara la paz con Inglaterra.⁹⁷¹ Mientras tanto, en la Provincia Marítima de Segura, en noviembre de 1806, se había logrado liquidar al gremio de carreteros los atrasos más las cantidades del transporte de las últimas maderas cortadas en la comisión de Timoteo Roch.⁹⁷² Poco antes la Junta de Cádiz señalaba que se podían extraer 50.000 codos de quejigo de los montes de Ubrique para carenas y de Segura hasta 180.000 para tablonerías de modo que a excepción de las perchas de arboladura, arbolillos y berlingas de las cuales se necesitaban 2436 piezas, todas las demás maderas, los betunes y cáñamos podían proveerse de las inmediaciones del

971AGMAB, Montes, leg. 4223: Francisco Gil a Juan Joaquín Moreno, Aranjuez, 16 de abril de 1806

972AGMAB, Arsenales, leg. 3849: La Junta de Cádiz, 26 de noviembre de 1806

departamento, eso sí, si hubiese dinero “(...)pero la falta de éste imposibilitaba el acopio de cosas tan absolutamente precisas para el entretenimiento de los buques de VM cuyos reales intereses se perjudican considerablemente por al continua y sucesiva destrucción que padecen las embarcaciones no atendiendo a su composición y pudiendo resultar del retardo su absoluta inutilidad y faltando a la junta medios (...)”⁹⁷³

No obstante aquel hecho no pudo ocultar las dificultades y estrecheces que padeció la Marina, lo que iba a provocar que entre 1806 y 1811 las cortas y conducciones de maderas de Segura las gestionara exclusivamente el Real Negociado de Maderas que, no obstante, siguió dispensando madera de pino al arsenal de La Carraca como ocurrió en los años 1807 y 1809.⁹⁷⁴ Aun así, en febrero de este último año la Junta de Marina de Cádiz aprobó una nueva corta de madera en Segura.⁹⁷⁵

Más o menos durante este periodo la documentación del Archivo General de Marina del Viso del Marqués nos ofrece, curiosamente, tan solo referencias a las maderas de Algeciras, montes de Málaga y Segura de la Sierra. La razón hay que buscarla en las coyuntura bélica de aquel momento. Desde finales de 1805 y hasta 1808 los navíos de la escuadra española y francesa que habían participado en Trafalgar más el resto de la flota fueron reparados en el arsenal de La Carraca a pesar de las estrecheces y sobre todo del bloqueo que los ingleses ejercieron sobre la bahía de Cádiz que se prolongó tres años después de la batalla. Durante todo este tiempo una flota británica permaneció en el horizonte impidiendo así la llegada por mar de las materias primas y mercancías necesarias para La Carraca. Algo que sin duda dificultó los trabajos de reparación pues solo se contaba con las maderas y pertrechos que no llegaban desde alta mar. De este modo solo podían arribar al arsenal los cargamentos venidos por tierra o las embarcaciones de cabotaje que burlaban el bloqueo enemigo llegando desde lugares tan distantes como Castellón de la Plana donde ya en 1804 se habían dado instrucciones para que “(...)los cáñamos para La Carraca se envíen por barcos de cabotaje, cautelándose de los ingleses”.⁹⁷⁶ Igualmente se hizo con el abastecimiento de maderas por lo que durante los años del bloqueo inglés solo se

973AGMAB, Arsenales, leg. 3849: La Junta de Cádiz, 15 de diciembre de 1806

974 ANM, Colección Figueroa, ms. 0443/015: Don Joaquín Lacroix, Fiscal del Almirantazgo y Brigadier ingeniero de Marina, informa sobre el expediente de montes de Segura de la Sierra y corte de sus maderas. Madrid, 22 de julio de 1817

975AGMAB, Arsenales, leg. 3760, lib. 1, fol. 336

976AGMAB, Expediciones a Europa, leg. 209 : Oficio de Domingo de Grandallana sobre las providencias adoptadas en toda España para el armamento de las fuerzas navales. Madrid, 18 de noviembre de 1804

contó con las tablas de Algeciras, montes de Málaga y Segura para habilitar a la flota. Estas últimas después de recorrer el curso bajo del Guadalquivir lograban burlar a los navíos enemigos que eran incapaces de capturar a las tartanas que, con pericia, navegaban junto a la costa a suficiente distancia de la artillería enemiga que era incapaz de alcanzarlas. De esta manera gracias a aquellas tartanas y gracias a las maderas de Segura el arsenal se pudo abastecer, logrando a duras penas habilitar la exigua escuadra que había quedado. Por esta razón podemos asegurar que durante la Guerra contra Inglaterra, especialmente después de la batalla de Trafalgar, las maderas de Segura se convirtieron en una materia prima de un enorme valor estratégico para los intereses de la Armada Española, al menos en la bahía de Cádiz.

CUADRO N° 24.- Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas con maderas de Segura, entre otras, en el Arsenal de La Carraca durante el periodo 1798-1806. (Fuente: elaboración propia a partir de los datos cruzados de número de piezas, pinadas, número de piezas almacenadas y obras de carena, recorridas y otros trabajos de reparación o habilitación; BRAH, ms. 9/4231, AMN, mns.1399; AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y leg. 3760)

Clase	Nombre	Obras	Año
Navío	San Rafael	Embono	1798
Navío	Concepción	Carenas	1798
Navío	Príncipe de Asturias	Carenas	1798
Navío	San Francisco de Paula	Arreglo de los cucharros	1798
Navío	San Julián	Carenas	1798
Navío	Santa Ana	Forrado de cobre (con el forro de la fragata Santa Águeda)	1798
Navío	San Carlos	Carenas	1798
Navío	Monarca	Carenas	1798
Navío	San Francisco de Asís	Carenas	1798
Navío	Príncipe de Asturias	Recorridas	1798
Navío	Rayo	Carenas	1803
Navío	Terrible	Carenas	1803
Navío	España	Carenas	1803
Navío	San Rafael	Carenas	1803
Urca	Ferroleña	Carenas	1803
Navío	Bahama	Carenas	1804

Navío	Rayo	Corrida de una tercera batería	1804
Navío	Castilla	Carenas	1804
Urca	Librada	Carenas	1804
Navío	Santísima Trinidad	Recorridas	1805
Navío	San Rafael	Carenas	1805
Navío	Santa Ana	Recorridas	1805
Navío	Firme	Recorridas	1805
Navío	Vencedor	Carenas	1805
Navío	Miño	Carenas	1805
Navío	San Fulgencio	Recorridas	1805
Navío	San Fermín	Carenas	1805
Navío	San Justo	Carenas	1805
Navío	Rayo	Se le corrió una tercera batería	1805
Navío	Santísima Trinidad	Recorridas	1805
Navío	Santa Ana	Recorridas	1805
Navío	Argonauta	Recorridas	1805
Navío	Terrible	Carenas	1805
Navío	Firme	Habilitación	1805
Navío	Bahama	Recorridas	1805
Navío	Glorioso	Habilitación	1805
Navío	España	Habilitación	1805
Navío	San Leandro	Recorridas	1805
Navío	América	Habilitación	1805
Navío	Castilla	Recorridas	1805
Navío	San Rafael	Habilitación	1805
Navío	San Juan Nepomuceno	Carenas	1805
Navío	San Ildefonso	Carenas	1805
Fragata	Magdalena	Carenas	1805
Fragata	Flora	Carenas	1805
Corbeta	Paloma	Carenas	1805
Navío	Scipion	Recorridas	1805
Navío	Intrépide	Recorridas	1805
Navío	Formidable	Recorridas	1805
Navío	Dugay-Trouin	Recorridas	1805

Navío	Mont-Blanc	Recorridas	1805
Navío	Héros	Recorridas	1805
Navío	Bucentaure	Recorridas	1805
Navío	Redoutable	Recorridas	1805
Navío	Neptune	Recorridas	1805
Navío	Indoptable	Recorridas	1805
Navío	Fougueaux	Recorridas	1805
Navío	Pluton	Recorridas	1805
Navío	Algésiras	Recorridas	1805
Navío	Aigle	Recorridas	1805
Navío	Swiftsure	Recorridas	1805
Fragata	Rhin	Recorridas	1805
Fragata	Cornelia	Recorridas	1805
Fragata	Hermiona	Recorridas	1805
Fragata	Themis	Recorridas	1805
Fragata	Hortensia	Recorridas	1805
Navío	Argonaute	Recorridas	1805
Navío	Achille	Recorridas	1805
Navío	Berwick	Recorridas	1805
Urca	Librada	Carenas	1805
Goleta	Verdad	Construcción	1806
Goleta	Firmeza	Construcción	1806
Navío	Príncipe de Asturias	Reparación	1806
Navío	Santa Ana	Reparación	1806
Navío	Montañés	Reparación	1806
Navío	San Justo	Reparación	1806
Navío	San Leandro	Reparación	1806
Navío	Argonaute	Reparación	1806
Navío	Pluton	Reparación	1806
Navío	Neptune	Reparación	1806
Navío	Algeciras	Reparación	1806
Navío	Héros	Reparación	1806
Fragata	Rhin	Reparación	1806
Fragata	Cornelia	Reparación	1806

Fragata	Hermiona	Reparación	1806
Fragata	Themis	Reparación	1806
Fragata	Hortensia	Reparación	1806
Navío	Vencedor	carenas	1806
Navío	San Fulgencio	carenas	1806

CUADRO N° 25. Regiones de origen y provisión de maderas en el Departamento de Cádiz durante el periodo 1797-1807. (incluye madera para remos) Fuente: elaboración propia a partir de BRAH, ms. 9/4231, AMN, mns.1399; AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y leg. 3760 Merino Navarro.

Año/ Provincia Marítima	Navarra y Vizcaya (roble)	Castilla, Burgos y Santander (roble y pino)	Asturias y Galicia (roble)	Andalucía (pino, quejigo)	Segura de la Sierra (pino)	Cuenca, Murcia y Valencia (pino)	Italia y Rumanía (roble y pino)	Cataluña y Aragón (roble y pino)	Del Norte pino y arboladuras	Indias Cedro, caoba y guayacán
1797	X (remos)						X			X
1798	X(remos)				X					
1799	X (remos)			X						
1800				X						X
1801										
1802				X	X					X
1803				X	X			X		
1804				X					X	
1805	X (remos)				X					X
1806	X(remos)			X						
1807					X					

12.- EL EPÍLOGO DE LA PROVINCIA MARÍTIMA DE SEGURA Y SU PARALELISMO CON EL FINAL DE LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN.

En 1808 los efectivos con que contaba la Armada eran de 42 buques en buen estado que habían quedado reducidos a 16, de los cuales sólo 4 estaban en condiciones de navegar, aunque necesitados de carena y obras. El estado de personal era desastroso, debiéndoseles más de 33 meses de sueldo, y en los arsenales no quedaban más que los edificios desmantelados, sin enseres ni pertrechos⁹⁷⁷ Esta situación contrastaba con la floreciente etapa que había vivido la Armada en tiempos de Carlos III. No obstante, la cifra era aun suficiente para que España todavía fuese la tercera potencia naval del mundo.

Mientras tanto, en la Provincia Marítima de Segura, tras el largo ministerio que desde 1802 había ejercido Domingo Delfino, el 2 de enero de 1808 tomó posesión del cargo de ministro de Segura José Manuel Casas⁹⁷⁸ que tuvo que afrontar los preparativos del conflicto bélico que sacudiría a la nación y que afectarían negativamente a la comarca. Pocos meses después, en la sierra de Segura quedaron constituidas Juntas Locales con la intención de defenderse de los franceses. Una vez iniciada la Guerra de la Independencia, el 27 de marzo de 1809 la Junta de Segura convocó a todas las villas de su partido para tratar sobre la defensa de la zona ante el inminente ataque francés.⁹⁷⁹ Poco antes, en febrero de 1809 una orden de la Junta del Departamento de Cádiz aprobaba una nueva corta de maderas en Segura.⁹⁸⁰ Sería, sin duda, una de las últimas operaciones de extracción de madera que se realizó en aquellos montes ya que la decadencia de las pinadas y de la explotación forestal al servicio de la Marina fue imparable y caminaba paralela a la crisis que la Armada venía sufriendo durante estos últimos años. Una decadencia fácil de comprobar con solo contemplar la desoladora imagen de los enormes troncos de pino salgareño cortados y esparcidos por las laderas de las sierras de Segura, sin posibilidad de ser trasladados a ningún

977 *La marina de Fernando VII. Agotamiento, decadencia, crisis*. Conferencia realizada en las Jornadas de Historia Marítima por el almirante José Cervera Pery, Jefe del Servicio Histórico del Cuartel General de la Armada. Madrid, 1989

978 ANC Caja 175, N°7 Comisiones en las provincias y otros parajes al acopio de géneros y maderas

979 RODRÍGUEZ TAUSTE, S. La Provincia Marítima de Segura de la Sierra. Siglos XVIII-XIX en ARAQUE JIMÉNEZ, E.(coord.): *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (ss. XIII-XX)*, Jaén: Universidad de Jaén, 2012. p. 105

980 AGMAB, Arsenales, leg.3760. Orden del 13 de febrero de 1809

arsenal, mientras los pocos barcos que aun le quedaban a la Real Armada se corrompían y se desguazaban por falta de madera para carenas. La mala gestión, durante años, de los recursos forestales de la Provincia Marítima de Segura fue una de las causas principales de su decadencia. El propio ingeniero de Marina Honorato Bouyon daba un ejemplo, poco tiempo atrás, del caos administrativo de aquel Negociado asegurando que “(...) jamás se llegó a saber en el departamento las maderas que se cortaron en los montes de Segura, ni los costos de la corta y su conducción(...)”⁹⁸¹

En la primavera de 1809 volvieron a ponerse en activo los diques del arsenal carraqueño que permanecieron en activo durante todo el año pese a la Guerra de la Independencia y una vez que el tráfico comercial del puerto de Cádiz se había reanudado, al haber concluido el bloqueo británico de la bahía, permitiendo así la entrada de materia prima y pertrechos en el puerto y arsenal que serían utilizados por la maestranza para los trabajos más urgentes, siempre bajo el principio de economizar materiales.⁹⁸² Así, el 9 de mayo de 1809 la fragata *Liebre* esperaba a que saliera del dique la urca *Librada* para iniciar sus reparaciones.⁹⁸³ A finales de ese mismo mes el navío *Miño* entraba en otro dique. En agosto se aprobaba el descubrimiento de la quilla del navío *San Pablo* y en el otoño siguiente se reparaban casi simultáneamente los navíos *Miño*, *San Julián* y *San Fulgencio* cuando una orden del 12 de diciembre indicaba que el primero salga a Puntales, que se activen las obras del segundo para que saliendo del dique lo ocupe el tercero.⁹⁸⁴ Para entonces ya se habían habilitado buques correo y se había iniciado el reconocimiento de la fragata *Atocha*.⁹⁸⁵

Las obras de los navíos *Miño*, *San Julián* y *San Fulgencio* ocuparon todo el año de 1809 y no se concluyeron hasta principios del siguiente. Los trabajos ejecutados en dichos navíos, más que carenas en firme podían considerarse como de auténticas obras estructurales, de tal envergadura que prácticamente podía hablarse de reconstrucción de los propios buques, empleándose a fondo para dicha actividad a un importante número de carpinteros de ribera, calafates, cerrajeros y maestros de

981 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 100

982 AGMAB, Sección Arsenales, leg. 3760. fol. 84 r.

983 AGMAB, Sección Arsenales, leg. 3760. fol. 243 v

984 AGMAB, Sección Arsenales, leg. 3760. fol. 237v

985 AGMAB, Sección Arsenales, leg. 3760. fol. 84 r

arboladura. Entre otros arreglos el navío *San Julián* tuvo que descubrir sus fondos y desforrar el cobre de su casco para reconocer el mal estado en que se encontraban sus maderas, además de apuntalar costados o componer de nuevo las crucetas del velacho, gavia y mesana.⁹⁸⁶ No fue menor la tarea realizada en el navío *Miño* al que se le apuntalaron las cubiertas, se le desguazaron baos, calafatearon costuras y se le repusieron tablas de madera en varias cubiertas y en el castillo, además de efectuar obras de carena en sus embarcaciones menores.⁹⁸⁷ Unas operaciones que se repitieron en el navío *San Fulgencio* al que se le realizaron obras de carena tras haber cruzado medio mundo desde que meses atrás partiera del puerto de El Callao, en la costa peruana del Pacífico, llevando en sus bodegas casi un millón y medio de pesos fuertes, soportando en su castigado casco todo tipo de parásitos marinos y sufriendo en sus maderas los quebrantos propios de tan larga travesía que por fin concluyó con éxito el 17 de agosto de 1809 cuando llegó a Cádiz para de inmediato pasar a La Carraca a recibir las preceptivas reparaciones. No obstante el navío *San Fulgencio* tuvo que esperar a que finalizaran las obras en los *Miño* y *San Julián*. Unas reparaciones que en enero de 1810 aun no habían concluido y que fueron posibles gracias a las maderas que por fin llegaban desde Ferrol al arsenal de la Carraca, primero a bordo de la fragata *Cornelia*, después del navío *Héroe*⁹⁸⁸ y por último las que trasladó la urca *Brújula* desde Galicia hasta Cádiz.

A pesar de la precariedad económica que sufría el arsenal de La Carraca, al iniciarse el año 1810 las obras comenzaron a realizarse de manera apresurada. Así el 15 de enero de ese año se daba la orden para que el navío *San Fulgencio* saliese fuera de los caños para acometer las obras más precisas. Tantas prisas tenían mucho que ver con los contratiempos de la guerra y con el temor, más que justificado, a una previsible invasión francesa de la Isla de León y Cádiz. Después de la desastrosa derrota de Ocaña, sufrida el 19 de noviembre de 1809, la situación no pudo ser más desfavorable para la causa de la independencia española. El objetivo de la conquista

986 AGMAB, Expediciones a Europa, leg, 216: Relación de las obras ejecutadas en este arsenal en el navío *San Julián* correspondiente a la presente semana del mes de la fecha. Firmado por Joaquín de la Croiz y Vidal, 28 de octubre de 1809

987 AGMAB, Expediciones a Europa, leg, 216: Relación de las obras ejecutadas en este arsenal en el navío *Miño* correspondiente a la presente semana del mes de la fecha. Firmado por Joaquín de la Croiz y Vidal, 28 de octubre de 1809

988 AGMAB, Sección Arsenales, leg. 3760. fol. 378v. *Maderas de Ferrol conducidas a Cádiz en la Cornelia (31 de mayo de 1810) Madera de Ferrol; que la conducida por el Héroe desembarque en la Puerta de Sevilla (8 de junio de 1810)*

de Andalucía se hizo entonces prioritario para el rey José Bonaparte, para el que la senda de la victoria quedaba expedita. En solo dos jornadas, 20 y 21 de enero de 1810, el ejército francés logró superar los pasos de Sierra Morena y alcanzar el Guadalquivir para tomar seguidamente las ciudades de Jaén, Granada, Málaga y Antequera. El mariscal Claude Victor ocupó Córdoba demorándose tres días en la ciudad de los califas para recoger artillería. Luego continuó su marcha por el camino real en dirección a Sevilla deteniéndose en Carmona, donde permaneció dos días, para presentarse a la jornada siguiente en la capital hispalense. Mientras tanto, el 11 de enero de 1810, tres semanas antes de que los franceses llegaran a Sevilla, una orden instaba a las autoridades de la ciudad a *que se condujeran al Arsenal (de La Carraca) las maderas de Segura de la Sierra que hay en Sevilla*. Dos días más tarde, el 13 de enero, Don Francisco de Saavedra remitía unas reflexiones a Don Antonio Escaño en las que preveía un inminente sitio de la ciudad de Cádiz con la consiguiente ocupación de Sanlúcar, Rota, Puerto de Santa María, Puerto Real, Trocadero, fuertes y castillos aledaños. Según Saavedra, una vez dueños de tales puntos estratégicos, los franceses tratarían de construir buques menores para atacar Cádiz con la madera procedente de los pinares que se hallaban a poca distancia del mar y gracias a la facilidad que tendrían para la conducción de otras maderas al disponer de las ventajas de la vía fluvial del Guadalquivir. Por esta razón Saavedra advirtió que en Sevilla se deberían de alejar del embarcadero o destruir, si fuese absolutamente necesario, todo el acopio de tablazón, arboladuras y demás maderas que pudieran facilitar al enemigo la construcción de sus barcos, extendiendo esta advertencia a toda la costa y a las inmediaciones del Puerto de Santa María, Rota, Sanlúcar y Puerto Real⁹⁸⁹.

Pocos días después las sugerencias se convertían en un ruego desesperado cuando el 21 de enero siguiente se reiteraba la orden para que la Junta *“haga echar río abajo*

989 *Reflexiones sobre la defensa de Cádiz en las circunstancias del día*. D. Francisco de Saavedra a D. Antonio Escaño, 13 de enero de 1810. En OBANOS ALCALÁ DEL OLMO, F. *La Marina en el bloqueo de la Isla de León (1810-1812)*. Madrid: Imp. del Ministerio de Marina, 1905. Apéndice I, documento 4, p. 177-178. Para la elaboración de su estudio, Federico Obanos consultó, entre otras fuentes, los legajos de los años 1810, 1811, 1812 del Archivo General de la Marina (AGMAB), documentos de la época del Archivo del Ayuntamiento de San Fernando y los legajos de los años 1810, 1811 y 1812 del Archivo del Departamento de Cádiz. La mayoría de los documentos de este último archivo se perdieron en el incendio de agosto de 1976 en su sede de San Fernando destruyéndose prácticamente toda la documentación que custodiaba esta instalación excepto algunos expedientes personales de tropa de Infantería de Marina. Por esta razón, algunos datos recuperados por Obanos en su obra constituyen una valiosísima fuente de información.

*las (maderas)existentes en dicha ciudad”.*⁹⁹⁰

En efecto la corta de maderas de los montes de Segura y Cazorla, ordenada el año anterior, se había efectuado con éxito, por lo que los palos habían llegado a Sevilla donde permanecían almacenados. En enero de 1810 y con los ejércitos imperiales a las puertas de Sevilla las maderas fueron embarcadas rápidamente en tartanas salvándose así de las garras francesas, trasladándose inmediatamente a la Isla de León junto a algunos de los vocales de la Junta Suprema Central que, al acercarse las huestes del rey José, desaparecieron saliendo por el puente de Triana debido a la poca seguridad que ofrecía la carretera de Cádiz.⁹⁹¹ Poco más tarde algunos de estos vocales se convertirían en diputados de las Cortes Extraordinarias después de haber navegado por el bajo Guadalquivir hasta el mar al igual que las maderas de Segura. Unas maderas que, como barruntó Francisco Saavedra, de no haberse salvado, tal vez podrían haber llegado a ser utilizadas por el ejército francés para construir una flota de pequeñas embarcaciones con el objetivo de hostigar a las defensas gaditanas y así, de esta manera, haber cambiado la historia.⁹⁹²

La prolongada estancia de los franceses en Carmona y Sevilla fue decisiva, no solo para dejar salir a las maderas de Segura hacia Cádiz sino también para permitir la entrada de las tropas del duque de Alburquerque al mando del Ejército de Extremadura que iban a ser fundamentales en la resistencia gaditana frente al ataque francés. Especial relevancia tuvo la defensa del arsenal de La Carraca pues en el caso de que éste hubiera caído en manos francesas, no solo “*hubieran cubierto así la izquierda de su línea preparatoria para el sitio*”, como apuntaba Saavedra en sus *Reflexiones sobre la defensa de Cádiz*, sino que las pocas unidades de la Armada y sobre todo la base naval isleña con toda su infraestructura se hubiera convertido en un enclave de enorme interés estratégico para los invasores.

Simultáneamente y con la guerra llamando a las puertas, en Cádiz, el 14 de enero de 1812, en el seno de las Cortes Extraordinarias, se promulgó una ley de suma trascendencia para el futuro de los montes de Segura así como para resto de

990 AGMAB, Sección Arsenales leg. 3760

991 OBANOS ALCALÁ DEL OLMO, F. *ob. cit.* p. 40. El resto de vocales de la junta abandonó Sevilla la noche del 31 de enero, junto a una corta guarnición, poniendo dirección al condado de Niebla.

992 *Ibidem.* No ocurrió lo mismo con las municiones, vestuarios, dinero de América, tabaco, azogue, obras de arte y sobre todo con los ricos recursos del Real Arsenal de Artillería de Sevilla que no fueron trasladados a Cádiz por lo que los franceses pudieron capturar 240 cañones y además dispusieron de los talleres y la materia prima para fabricar nuevas armas que amenazaron seriamente la integridad de la bahía gaditana.

provincias marítimas del del reino. Se trataba del Decreto de abolición de las leyes y ordenanzas de montes. Una norma justificada, según el propio texto “(...) *con el justo fin de redimir los montes y plantíos de dominio particular de la opresión y servidumbre en que por un espíritu de mal entendida protección los han tenido hasta ahora las leyes y ordenanzas tan contrarias al derecho de propiedad, como opuestas a la libre acción del interés individual, imposibilitando por ellas de fomentar esta preciosa parte de la agricultura, y deseando legítimos derechos se eviten todos los Españoles las vejaciones y perjuicios que han sufrido por los juzgados particulares de este ramo y los abusos de sus dependientes.*”

Con estos argumentos, influidos notablemente por el liberalismo del momento, las Cortes decretaron la abolición de las Ordenanzas de Montes y por tanto de la jurisdicción privativa de Marina de las Provincias Marítimas. Con ellas los dueños de los bosques quedaban con plena y absoluta libertad de hacer con ellos “*lo que más les acomode*”, incluida la libertad de cortar sus árboles y vender sus maderas a quien quisieran. De este modo, ni el Estado ni ninguna otra institución podrían alegar ningún privilegio. Además los dueños podrían cercar los campos y montes de su propiedad con tan solo la obligación de dejar paso a los caminos y cañadas reales. Aquella norma, por último, extinguía todas las subdelegaciones y juzgados, con todo su personal, en todas las provincias marítimas, incluida, por supuesto, la de Segura.⁹⁹³

Inmediatamente se dio traslado de aquella orden al ministerio de Segura donde Prucencio María Pichardo, en ausencia del ministro Domingo Delfino, asumió la orden y mandó que se inventariase toda la documentación existente en el ministerio.⁹⁹⁴

Pocos meses después, los franceses abandonaban el sitio de Cádiz y la Isla de León. Un hecho que no podía ocultar la crisis que se vivía en el arsenal de La Carraca donde se había llegado al extremo de dar de baja a un gran número de buques debido a que no se podían reparar en los arsenales, incapaces de operar por las graves carencias de recursos económicos y por la falta de maderas y pertrechos que obligaron, como ya hemos visto, a desguazar navíos para habilitar a otros. Una situación de la que tampoco escaparon las fuerzas sutiles pues en julio de 1813 hasta 42 embarcaciones

993 AGMAB, Montes, leg. 4223: Manuel de Villafañe, Presidente, Cádiz, 14 de enero de 1812; también en AHPJ, leg. 13.969, Provincia Marítima de Segura: Subdelegación de Montes de Santisteban del Puerto. Registro de actuaciones, correspondencia, legislación y normativa 1806-1836. Juan Ramón de la Cuadra, Cádiz, 15 de enero de 1812

994 AGMAB, Sección Arsenales, leg. 3710

se propusieron para su desbarato y uso como leña por hallarse inservibles, advirtiendo la Junta del Departamento de Cádiz que serían bastantes más cuando las condiciones laborales fueran permitiendo el análisis de las que restaban.⁹⁹⁵ Este hecho coincidía con la llegada en mayo de 1814 de una tartana procedente de Sevilla al arsenal de La Carraca con 26 piezas de pino de Segura de la Sierra,⁹⁹⁶ probablemente la última remesa de aquellos montes que llegó al arsenal isleño. Ese mismo mes de mayo de 1814, mientras la última embarcación cargada de pinos de Segura llegaba a La Carraca, el rey Fernando VII declaraba “(...) *aquella Constitución y decretos nulos y de ningún valor en efecto ahora ni en tiempo alguno, como si no hubiesen pasado jamás tales actos y se quitasen de en medio del tiempo.*”

Las amenazas del rey “Deseado” no se hicieron esperar y el 4 de mayo de ese mismo año quedaba derogado el decreto de las Cortes de 14 de enero de 1812 que había abolido las ordenanzas de montes, esgrimiendo como motivo las numerosas quejas vertidas por el deterioro y abandono de los bosques.⁹⁹⁷ Meses más tarde se promulgaba el *Expediente sobre el cumplimiento y ejecución de la Real Orden de 13 de septiembre de 1814* que restablecía los juzgados particulares de montes de la comprensión de la Marina en cuanto a los realengos y comunes, anulando definitivamente el “*decreto de las llamadas Cortes de 14 de enero de 1812*” con el fin de proteger de “*los incendios sucedidos en los preciosos montes de esta provincia*”. Según reza en este Expediente, “*el rey ha visto la necesidad de proveer de pronto remedio a los males que está sufriendo el Estado por las escandalosas talas y destrozos de toda especie que experimentan los montes del reino y amenazan su total ruina, sobre cuyo importante punto han sido continuos los partes y representaciones que se han dirigido a su majestad siendo cada día más conveniente la vigilancia hacia el bosque, Por esta razón ve conveniente restablecer los organismos de marina, subdelegaciones, juzgados, visitadores, guardas y celadores tal y como estaban antes de 1808.*”⁹⁹⁸

Poco después quedaría reinstaurada la Ordenanza de montes de 1748 mediante la

995 AGMAB, Arsenales, 3860, informe López Llanos La Carraca, 6 de julio de 1813.

996 AGMAB, Arsenales, 3760, fol. 337

997 AHPJ, leg. 13.969, Provincia Marítima de Segura: Subdelegación de Montes de Santisteban del Puerto. Registro de actuaciones, correspondencia, legislación y normativa 1806-1836. Juan Ramón de la Cuadra. Recibida por vereda por el corregidor de Úbeda el 30 de noviembre de 1814

998 AHPJ, leg. 62.462, Provincia Marítima: José Adorno, Cartagena, 24 de septiembre de 1814 y Domingo Delfino, Orquera, 8 de octubre de 1814

Real Cédula de 19 de octubre de 1814. La orden restablecía a los visitadores, guardas, celadores y demás personal al servicio de las provincias marítimas para que hicieran cumplir los capítulos de la citada Ordenanza. No obstante esta Real Ordenanza dejaba libertad a los particulares y bajo esta limitación revocaba el citado decreto de 14 de enero de 1812.⁹⁹⁹

En enero de 1815 Prudencio María Pichardo, ministro de Marina de Segura comunicaba por escrito a todos los municipios de la Sierra el restablecimiento de las ordenanzas de montes así como todos sus organismos en Segura. En la circular se añadía que debían devolverse al juzgado de Marina todas las causas que se hubiesen formado sobre denuncias de daños en montes, licencias para cortas, talas y rompimientos de terrenos desde la promulgación del decreto de 1812 hasta la fecha.¹⁰⁰⁰

En lo que respecta a la Negociación de Sevilla, en 1815, 1816 y 1817 se expidieron varias reales órdenes para que se volviese a organizar el Negociado con 2.000 quintales de azogue, que fueron concedidos por el rey a beneficio de la institución. En 1816 el Consejo Supremo del Almirantazgo presentó al rey una consulta con su parecer acerca del informe de la Junta del Departamento de Cádiz sobre la permanencia en Segura de la Sierra de la Comisión de Cortas de madera de construcción para la Marina. En aquel informe se aconsejaba que la Marina debía ser la única institución que cortara tanto para Sevilla como para los arsenales y que el arbitrio de Bañares debería estar bajo su control. También se disponían medidas para la mejora de la administración de dichos montes como la de no cortar árboles hasta que no hubiera presupuesto para el traslado de las maderas y así evitar los perjuicios experimentados por la corta alternativa que ejercían cada año el Negociado y la Marina cuando, por ejemplo, alguno carecía de fondos, como había sucedido al primero en 1805, lo cual suponía la pérdida de maderas. Para ello se proponía que ambas instituciones cortaran anualmente la mitad de lo que debían talar en el año de su alternativa.

Aquel informe era, sin duda, el último intento de mantener con vida a la Provincia Marítima de Segura de la que, a pesar de todas las discrepancias y críticas a su

999 AGMAB, Montes, leg. 4223: Real Cédula de SM y señores del consejo por la cual se restablece para los montes realengos, comunes y de propios en su fuerza y vigor la Real Ordenanza de Montes y Plantíos de 12 de diciembre de 1748, y las dos conservadurías de este ramo. Madrid en la Imprenta Real, Año de 1814

1000 AHPJ, leg. 62.462, Provincia Marítima: Prudencio María Pichardo, Orcera, 17 de enero de 1815

régimen de administración, vivían todavía unos 2000 hombres que se habían beneficiado trabajando directa o indirectamente.¹⁰⁰¹ Tan solo entre las villas de Carzorla, Segura y Alcaraz había 353 pares de bueyes para la conducción de madera lo que nos puede dar una idea del volumen de negocio que movía el transporte por carretería de las maderas de Segura.¹⁰⁰²

En cuanto a la pervivencia de ambas comisiones, finalmente el consejo acordó que debía de subsistir y continuar la comisión de Marina de los Montes de Segura, agregándole la del Negociado de Sevilla con la administración de los arbitrios de Guadalmena y Bañares a cuenta de un ministro de Marina que debería crear tres reglamentos: uno para los empleados, guardas, mayoresales de ganado y demás sujetos necesarios para el desempeño del ministerio de la conservación y juzgado de dichos montes, cortas de maderas para la Marina y el Negociado; otro para el régimen y conducción de las pinadas, declarando las facultades del comisario de ellos en toda la extensión de su comisión; y la última que tratara de las cantidades y clase de provisiones que debían suministrarse a los pineros y demás empleados en la navegación interior de las maderas. Finalmente, con cierta crítica apostillaba: “(...) *que el negociado pague 4 reales por cada árbol cortado para sus usos como los ha pagado y paga la Marina*”.¹⁰⁰³

En julio de 1817, se pidieron informes al Intendente de Sevilla sobre los problemas del Negociado y a partir de estos se promulgó una Real Orden de 8 de noviembre del mismo año que regulaba agregar el Negociado al Crédito Público para su administración y mejora.¹⁰⁰⁴ Esta Real Orden debió ser completada por otra de 17 de diciembre de 1817 donde se establecía un Negociado por cuenta de la Real Hacienda de Marina que debía ocuparse en exclusiva de la explotación de la madera en aquellas

1001 ANM, Colección Figueroa, vol. 7, ms. 436/006: El Consejo Supremo del Almirantazgo presenta al rey una consulta con su parecer acerca del informe de la Junta del Departamento de Cádiz sobre la permanencia en Segura de la Sierra de la Comisión de Cortas de madera de construcción para la Marina. Madrid, 9 de mayo de 1816

1002 ANM, Colección Figueroa, ms. 0443/015: Don Joaquín Lacroix, Fiscal del Almirantazgo y Brigadier ingeniero de Marina, informa sobre el expediente de montes de Segura de la Sierra y corte de sus maderas. Madrid, 22 de julio de 1817

1003 ANM, Colección Figueroa, vol. 7, ms. 436/006: El Consejo Supremo del Almirantazgo presenta al rey una consulta con su parecer acerca del informe de la Junta del Departamento de Cádiz sobre la permanencia en Segura de la Sierra de la Comisión de Cortas de madera de construcción para la Marina. Madrid, 9 de mayo de 1816

1004 AHPJ: Agricultura: Provincia Marítima, 62.469: Informe sobre el Real Negociado de Maderas, 22 de diciembre de 1833

sierras.¹⁰⁰⁵ Para ello habría un subdirector general con residencia en Orcera subordinado directamente al Real Almirantazgo (a su sala de gobierno) y se nombrarían los subdelegados y dependientes necesarios para las operaciones de “derriba, labra, jorro y carreteo hasta los puntos determinados para el depósito de maderas.¹⁰⁰⁶

Mientras tanto los incendios y las talas incontroladas siguieron sucediéndose en los montes de las subdelegaciones de Segura de la Sierra sin que las justicias de aquel partido prestaran auxilio alguno para contener tales excesos, como así sucedió en 1818.¹⁰⁰⁷ Pero sobre todo fue en la Sierra de Alcaraz, donde siguieron produciéndose mayor número de siniestros tal y como informó el ministro Don Joaquín Lacroix, Fiscal del Almirantazgo y Brigadier ingeniero de Marina, quien describió un panorama desolador, acusando directamente a las justicias locales del desastre. En este escenario, Manuel Antonio Santoyo, subdelegado de la villa de Nerpio, planteó la posibilidad de establecer un Negociado de Maderas para particulares por cuenta de la Real Hacienda para acabar de este modo con una situación caótica. Sin embargo y a pesar de todas estas medidas los días de la Provincia Marítima de Segura estaban contados. A la rebeldía de las autoridades locales, a las quemas y talas incontroladas y al caos administrativo, se unía la dudosa calidad de las maderas, un hecho sobre el que se había alzado la voz en numerosas ocasiones. Sin embargo el ministro José Vázquez de Figueroa explicó al Capitán General del Departamento de Ferrol, que había pedido madera de Segura de la Sierra para sus arsenales, que las causas de aquel mal nada tenían que ver con la calidad de las maderas sino más bien con su conservación, tal y como podemos comprobar en el siguiente documento:

“Excmo. Sr: he dado cuenta al rey de cuanto V.E. expone con acuerdo de la Junta de ese Departamento y dictamen del interino el ingeniero comandante en carta n.º 233 relativamente a que abundando en sámago la madera de pino de Segura de la Sierra no es aplicable con especialidad para cubiertas y costados que sufren la intemperie con otras varias reflexiones sobre el más o menos ancho de las indicadas maderas y no ser posible aun cuando fuesen útiles recibirlas en tiempo para la carena del navío Héroe a más de que para aserrar 2584 piezas de tablón y tabla era preciso el

1005 ANM, FC 227/20: Bartolomé Muñoz, Madrid, 14 de marzo de 1818

1006 CRUZ AGUILAR, E. *ob. cit.* pp. 270-272

1007 AHPJ, leg. 52.467, Provincia Marítima de Segura, visitas 1788-1818: Francisco de Uriarte a Manuel Antonio Santoyo de Yeste, Cartagena, 12 de diciembre de 1818

intermedio de dos o tres años. Enterado de todo S.M. y previos los informes que ha tenido por conveniente tomar en el particular, se ha servido mandar diga a V.E. para su conocimiento y el de la Junta de Departamento que en todos tiempos las maderas de Segura han tenido buena opinión por lo mismo se han gastado y aplicado en nuestros arsenales y por que una riqueza de nuestro suelo muy recomendada en otro tiempo para la materia de que se trata; y si hubiese de abandonarse por enfermedad del sámago sería preciso no volver a hacer uso de maderas de Segura y sería que ya está demostrado y averiguado que el sámago no procede de la calidad de las maderas sino del descuido en precaver porque así lo acreditó la experiencia su corta que hizo el difunto ingeniero Roch las precavió de aquel daño empleándolas después de mucho tiempo con grande utilidad sin notarles el menor defecto. Que ya no es dudoso tampoco hay infinitas madres de pino entre las que se crían en Segura de magnitud y grueso que tienen las del norte, en una palabra, cortado el pino en saldadera razón conducido como se debe y resguardandolo de a más lluvias y soles se consigue no exista el sámago que ahora se dice. Mas el resultado de todo, es que en el día de hoy no hay acopios en Segura”.¹⁰⁰⁸

Mientras tanto en el Negociado de Sevilla no quedaba nada de madera. La Guerra de la Independencia contra Napoleón había provocado que el Negociado perdiera todos sus fondos, ganados, carretería y demás enseres con que se sostenía el establecimiento. No obstante, en 1819 se mandó librar dinero para hacer una corta de 3.000 cargas de madera. Se hizo ésta y se preparó una pinada “*de las mas brillantes*”, habiendo comprado una carretería valorada en 150.000 reales. Cuando la pinada estaba a punto de ser carreteada hasta el aguadero, ya no se libró más dinero por lo que aquellos troncos quedaron en la sierra sin poderse aprovechar pudriéndose muchos de aquellos ejemplares en mitad de los montes.

Hasta el año de 1821 no dio paso alguno la Dirección del Crédito Público para el fomento del Negociado de maderas y fue entonces, en febrero, cuando se dispuso erigir una comisión compuesta por los interventores José Obach y Pedro Fernando Martínez, que libraron fondos para una pinada, que se cortó al momento y fue conducida a Sevilla en 1822. Ese mismo año se cortó otra pinada y en julio de 1823 los pinos se encontraban navegando a la altura de Andújar, momento en el que el

1008 ANM, Colección Figueroa, Ms. 432/001-4: Figueroa al Capirán General del Departamento de Ferrol, Madrid, 10 de abril de 1818

Intendente de Sevilla decidió incautar el Negociado y encargarse de la Superintendencia del ramo, despojando al Crédito Público de esta competencia y de los caudales librados en las dos últimas pinadas.¹⁰⁰⁹

Estos acontecimientos coincidían en el tiempo con el Trienio Liberal, etapa en donde las Cortes Generales habían aprobado un decreto por el que “(...) *Todos los terrenos baldíos y realengos y de propios y arbitrios, así en la Península e islas adyacentes como en Ultramar se reducirán a propiedad particular, exceptuando los de las cuatro sierras nevadas de Segovia, León, Cuenca y Soria y los ejidos necesarios de los pueblos.*”¹⁰¹⁰ Otra vez la liberalización de los montes acababa con la tutela que la Marina había ejercido sobre los bosques maderables del país con la amenaza de nuevas talas y roturaciones. De momento, como podemos imaginar, durante el Trienio Liberal no se atendieron las ordenanzas. Este hecho lo podemos comprobar en las villas del partido de Santisteban del Puerto, actual comarca del Condado en la provincia de Jaén, en la localidad de Castellar de Santisteban donde sus 349 vecinos no plantaron árbol alguno ni realizaron ningún tipo de trabajo silvícola, como desbroces y limpiezas, tal y como prescribían las ordenanzas y como se venían haciendo habitualmente. Este hecho fue achacado a “*los tres años de gobierno revolucionario*”, tal y como reza la declaración del alcalde de Castellar, Valentín García.¹⁰¹¹

En abril de 1823 un ejército francés conocido como los Cien Mil hijos de San Luis entró en España sin encontrar resistencia popular conquistando fácilmente el país, dando así por concluido al Trienio Liberal. El 1 de octubre se ponía fin al último foco de resistencia del gobierno liberal en Cádiz restaurando el absolutismo en todo el país y devolviendo a Fernando VII todos sus poderes. Tres semanas después, por enésima vez, una Real Cédula restablecía para los Montes Realengos, Comunes y de Propios en su fuerza y vigor la Real Ordenanza de Montes y Plantíos de 12 de diciembre de 1748 y las Conservadurías de este ramo. No obstante esta Real Ordenanza dejaba otra vez en libertad los de particulares, y bajo esta limitación revocaba de nuevo el Decreto de 14 de enero de 1812.¹⁰¹² Poco antes y ante el abandono de los montes,

1009 AHPJ: Agricultura: Provincia Marítima, 62.469: Informe sobre el Real Negociado de Maderas, 22 de diciembre de 1833

1010 AHPJ, leg. 62.462, Provincia Marítima: Decreto de las Cortes de 29 de junio de 1822: Copia impresa firmada por Juan Manuel Subrié, Jaén, 7 de agosto de 1822

1011 AHPJ, leg. 13.969, Provincia Marítima de Segura: Subdelegación de Montes de Santisteban del Puerto. Registro de actuaciones, correspondencia, legislación y normativa 1806-1836. Juan Ramón de la Cuadra: Valentín García, Castellar de Santisteban, 1 de octubre de 1824.

1012 Decretos del Rey Dn Fernando VII, por Don Fermín Martín de Balmaseda Madrid, Imprenta Real, 1816,

una circular fechada el 8 de agosto de ese mismo año obligaba a los pueblos y villas de las distintas subdelegaciones de montes al cumplimiento de la ordenanza de 1748 en relación a los trabajos de siembra y cuidado del arbolado. Cuatro años más tarde los vecinos de Castellar de Santisteban, los mismos que no habían sembrado un árbol durante el Trienio Liberal, habían plantado 26 y limpiado y guiado 1132 ejemplares.¹⁰¹³

A pesar de todas las restauraciones y aboliciones de las Ordenanzas de Montes, poco a poco la presencia de la Marina se fue difuminando debido a las sucesivas derogaciones y proclamaciones de la carta magna gaditana durante el reinado de Fernando VII. Tras su muerte, en 1835 el ministro de Marina José Vázquez Figueroa comunicó al Intendente de Marina del Departamento de Cádiz la Real Orden que disponía el destino que debían darse con las personas, caudales y documentos del Negociado de montes de Segura de la Sierra que había pasado al Ministerio del Interior.¹⁰¹⁴ Un año después, el 20 de octubre de 1836 la Subdelegación de Montes y Plantíos de Segura fue incendiada por una partida de carlistas participando en el saqueo algunos vecinos de Orcera. Con este acto quedaba extinguida definitivamente la Provincia Marítima de Segura.

Tomo I, p. 319: Palacio, 19 de octubre de 1814, Juan Ignacio de Ayestarán por mandato del rey
1013AHPJ, leg. 13.969, Provincia Marítima de Segura: Subdelegación de Montes de Santisteban del Puerto. Registro de actuaciones, correspondencia, legislación y normativa 1806-1836. Juan Ramón de la Cuadra: Santisteban del Puerto, 30 de abril de 1827

1014ANM, Colección Figueroa, Ms. 457/063: Figueroa al Intendente de Marina del Departamento de Cádiz, Madrid, 25 de febrero de 1835

CUADRO N° 26.- Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas en la bahía de Cádiz durante el periodo 1809-1818, habilitadas con las maderas de Segura, entre otras.

(Fuente: elaboración propia a partir de los datos cruzados de número de piezas, pinadas, número de piezas almacenadas y obras de carena, recorridas y otros trabajos de reparación o habilitación; AMN, Colección Vargas Ponce, Tomo XXXIX, Ms. 65/112; AGS, Marina, leg. 561; AGMAB, Arsenales, leg. 3759 y leg. 3760)

CLASE	NOMBRE	OBRAS	ARSENAL	AÑO
Navío	Miño	Carenas	La Carraca	1809
Navío	San Pablo	Descubrimiento de quilla	La Carraca	1809
Navío	San Julián	Carenas	La Carraca	1809
Navío	San Fulgencio	Carenas	La Carraca	1809
Fragata	Liebre	Carenas	La Carraca	1809
Urca	Librada	Carenas	La Carraca	1809
Fragata	Águeda	Carenas	Dique del Trocadero	1809
Urca	Liebre	Carenas	La Carraca	1809
Urca	Presentación	Carenas	La Carraca	1809
Bergantín	Cazador	Dar de quilla	La Carraca	1809
Urca	Aurora	Carenas	La Carraca	1810
Embarcaciones menores		Carenas	La Carraca	1810
Balandra	Del caño de la Isla	Recorridas	La Carraca	1811
Navío	Montañés	Obras	La Carraca	1811
Navío	Guerrero	Carenas	La Carraca	1812
Navío	San Telmo	Carenas	La Carraca	1812
Navío	San Julián	Carenas	La Carraca	1812
Navío	San Pablo	Habilitación	La Carraca	1816
Navío	San Julián	Carenas	La Carraca	1817
Fragata	Soledad	Habilitación	Dique del Trocadero	1817
Fragata	Prueba	Carenas	La Carraca	1817
Navío	San Telmo	Carenas	La Carraca	1818
Navío	Guerrero	Carenas	La Carraca	1818
Fragata	Soledad	Carenas	La Carraca	1818
Fragata	Diana	Carenas	La Carraca	1817
Fragata	Perla	Carenas	La Carraca	1818

13.- CONCLUSIONES (I): LA RESPONSABILIDAD ECOLÓGICA. EL IMPACTO DE LA MARINA EN LOS MONTES DE SEGURA .

13.1. La razón de Estado y el fracaso de la política forestal

La Guerra de la Independencia contra Francia supuso, después de seis años de conflicto, la pérdida de los recursos nacionales que se habían puesto al servicio de la lucha en tierra contra el invasor. Tras la guerra, España estaba desolada, arruinada y en la miseria, con medio millón de muertos y con una situación de incipiente rebeldía en sus colonias de ultramar. Una dramática situación que no escapó a nuestra Real Armada a la cual se había postergado después de un siglo de terribles esfuerzos, donde el sueño de varias generaciones de ingenieros, matemáticos, marinos, hombres de ciencia e ilustrados, se derrumbó por completo como un castillo de naipes. Nuestros arsenales llevaban tiempo sin recibir la madera que tan necesaria les era para el mantenimiento de las naves quedando prácticamente vacíos, con los operarios de maestranza huyendo sin haber cobrado sus pagas durante años, con los edificios y diques abandonados, y con los buques pudriéndose o hundiéndose en sus propios fondeaderos por la falta de maderas. A poco de terminar la Guerra de la Independencia la situación era tal que la Real Armada apenas podía tener en servicio más que dos o tres navíos y una media docena de fragatas.¹⁰¹⁵ Esta situación contrastaba con la imagen de las Sierras de Segura donde aun podían observarse tiradas y esparcidas por los montes maderas cortadas y abandonadas desde 1803 y 1804.¹⁰¹⁶

Pocos años antes, en plena guerra de la Independencia, durante los primeros días de 1811, se redactaba el famoso *Expediente sobre el Régimen y Administración de los Montes de Segura de la Sierra y su Provincia* que tenía como fin elaborar un diagnóstico de la situación, proponer medidas para contener el estado de decadencia y evitar la próxima ruina de los montes de Segura de la Sierra. Pero ¿cómo se había llegado a tal situación cuando pocos años antes Timoteo Roch hablaba de las bondades de unos montes con más de cien millones de árboles? Sin duda la Marina

1015 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.. *ob. cit.* pp. 440-442

1016 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* pp. 102-103

había hallado un tesoro casi un siglo antes, pero un tesoro en el que se iba a encontrar innumerables dificultades para sacarle provecho. Una de ellas tenía relación con las dificultades orográficas del terreno y la odisea del transporte fluvial que impidieron en numerosas ocasiones que las maderas llegaran a tiempo a su destino. A ello hubo que sumar la corrupción de algunas autoridades de Marina en aquellas Sierras; un hecho que desprestigió a una institución que hizo un esfuerzo titánico para sacar beneficio a unos montes necesarios para tener una Armada digna y capaz de plantar cara a los enemigos de la Monarquía. Pero sobre todo la Real Armada se encontró con un escollo prácticamente insalvable con el que tuvo que luchar desde el primer día: los vecinos y justicias locales de los montes de Segura, celosos de sus costumbres y prerrogativas, que estuvieron en constante rebeldía contra unas autoridades a las que consideraban usurpadoras de aquello que durante siglos creían suyo. Este hecho no fue, ni mucho menos, exclusivo de la provincia marítima de Segura pues en Francia, ya en el siglo XVII, las *Ordonnances* de Luis XIV provocaron una auténtica ruptura con el sistema jurisdiccional precedente, basado en una pluralidad de ordenamientos y derechos extendidos por los diversos territorios franceses y correspondientes a lugares o estamentos. La aplicación efectiva de la *Ordonnance* no estuvo exenta de conflictos y estos se prolongaron en el tiempo, pues la administración general del reino debía superponerse a las costumbres forestales de las diversas zonas del mismo, tarea nada fácil.¹⁰¹⁷

Las Ordenanzas de 1748 adolecieron desde el principio de graves contradicciones e insuficiencias que terminaron haciéndola inviable debido, en primer lugar, a que el esfuerzo realizado para repoblar y conservar el arbolado siempre fue menor ante la demanda de madera pues las talas superaron con creces el ritmo de generación del manto forestal. Pero sobre todo, y en el caso de Segura se observa claramente, los sucesivos gobiernos borbónicos optaron siempre por una política despótica sobre los poco dóciles vecinos con el fin de controlar y mantener los árboles. Una política coercitiva frecuentemente ineficaz y casi siempre contraproducente con una maquinaria administrativa compleja y poco efectiva. Este gran complejo burocrático puesto al servicio del control de los montes de Marina no escapó tampoco a los casos de corrupción y se mostró ineficaz a la hora del pago de los árboles a sus dueños que con frecuencia protestaron por el retraso en el cobro de los ejemplares cortados en sus

1017 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* p. 183

fincas. A ello hay que sumar las denuncias sobre la actuación de los jueces de montes y sobre todo los incendios forestales provocados por los propios vecinos de Segura que asolaron sus montes en respuesta a un Estado al que consideraban usurpador, acabando de esta manera con la riqueza maderera, materia prima de los arsenales, pero también con su propio medio de vida. Esta manifestación de resistencia no fue exclusiva de los montes de Segura pues hubo otras regiones donde se vivieron incidentes semejantes como muestra de hostilidad a las autoridades, que tuvieron al bosque como origen del conflicto. Fue el caso de la Villa de Don Fadrique, cerca de Ocaña, cuando en 1751 dos individuos mataron al alcalde que les había prohibido cortar algunos árboles. En Cuenca, el alcalde de la Hermandad del Lugar de Mesas fue asesinado por los habitantes de El Pedernoso en 1754 cuando visitaba los montes de la hermandad. En 1771 el intendente de Marina de Cartagena informó de los graves desórdenes acaecidos en los montes de Mula donde los bosques eran esquilados para el carboneo y a donde el intento de suprimir dicha actividad por los guardas se saldó con cuatro heridos, entre ellos el propio alcalde de Mula.¹⁰¹⁸ Tampoco los incendios forestales provocados como respuesta a la presencia de la Marina fueron exclusivos de la Sierra de Segura. Cantabria, Galicia, Castellón o Baza no se libraron de estos episodios.¹⁰¹⁹ Unos incendios que se unieron a las talas indiscriminadas perpetradas por los vecinos, hechos que se repiten en toda la geografía forestal española, por ejemplo en Cataluña donde también encontramos incidentes de este calado como los acaecidos en Alfara en la jurisdicción de los montes de Tortosa donde su alcalde denunció hechos semejantes en 1788.¹⁰²⁰

La razón de Estado aplicada al mantenimiento de los bosques chocaba con el interés privado de municipios y particulares en una región donde el régimen de propiedad del Antiguo Régimen estaba más que presente. De esta manera los enemigos de la causa de la Marina se multiplicaron en forma de ayuntamientos, vecinos de los pueblos e incluso desde la misma administración con el eterno conflicto de competencias entre la Marina y el Real Negociado de Maderas de Segura. No obstante, paulatinamente el pulso entre los serranos y la corona se fue suavizando y la distensión provocó que uno tras otro, los pueblos de la Provincia Marítima de Segura fueran desligándose del

1018 URTEAGA, L. *ob. cit.* p. 131

1019 LÓPEZ ARANDÍA, M.A. *ob. cit.* p. 60

1020 ANC, Libro de Acuerdos de la Junta Económica: Junta celebrada el 2 de septiembre de 1788

control de la Armada. Como ya hemos visto, en 1775 Riopar consiguió arrancar un coto de una legua de circunferencia para alimentar sus fábricas de latón.¹⁰²¹ Más tarde Alcaraz obtuvo en 1787 el aprovechamiento de sus montes para las necesidades de su fábrica de cobre. En 1790 el propio ministro de Marina de Segura, Juan Pichardo propuso al rey la separación de la administración de Marina de los pueblos de Albadalejo, Terrinches, Puebla del Príncipe, Villamanrique, Albanchez, Barrax, Balazote, Santisteban del Puerto, Castellar, Las Navas y Chiclana por no ser sus terrenos a propósito para cría y fomento de árboles. Poco antes y tras muchas presiones lo habían logrado Alcaraz, Villaverde, Cotillas, Riopar y Bujaraiza.¹⁰²² El rey no tuvo más remedio que aceptar¹⁰²³.

La relajación del Estado en la aplicación de las ordenanzas de Marina corrió de la mano de la *Instrucción* de 1787 del Conde de Floridablanca, que introdujo algunas medidas que liberalizaban el control de la Marina ejercido desde la ordenanza de 1748.¹⁰²⁴ Concretamente establecía que aquellos particulares que repoblaran terrenos baldíos harían suyos todos los aprovechamientos de los mismos árboles reconociendo, además, que las penas eran insuficientes sin el estímulo del interés privado, un principio que también recogió la *Real Ordenanza para el gobierno de los montes y arbolados de la jurisdicción de Marina* promulgada en 1803. Esta norma habría camino a la liberalización de los montes estimulando la repoblación forestal privada, permitiendo el aprovechamiento de las cortas y entresacas a los particulares y suavizando las penas hacia aquellos que las incumplieran.¹⁰²⁵ Sin embargo todas estas medidas fueron insuficientes y la decadencia de las cortas fue paralela a la de los arsenales de la Marina y durante la primera década del siglo XIX los arsenales solicitaron más madera de la que se podía pagar. En el monte, una vez cortados los árboles no quedaban fondos para abrir los correspondientes caminos que condujeran a los pinos hasta los aguaderos por lo que durante varios años aquellas maderas se pudrieron a la intemperie esperando vanamente su conducción a los arsenales,

1021 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 44

1022 AGS, Marina 576: Informe de la Junta del Departamento de Cádiz, Isla de León, 15 de mayo de 1778

1023 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* p. 45

1024 Conde de Floridablanca: *Instrucción reservada que la Junta de Estado, creada formalmente por mi decreto de este día, 8 de julio de 1787, deberá observar en todos los puntos y ramos encargados a su conocimiento y examen*, art. LXXVIII; en FLORIDABLANCA: *Escritos políticos*, Edición y estudio de Joaquín Ruiz Alemán, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 1982. Citado por URTEAGA, L. *ob. cit.* pp. 132,201

1025 *Real Ordenanza para el gobierno de los montes y arbolados de la Jurisdicción de Marina*, Imprenta Real, Madrid, 1803. Citado por URTEAGA, L. *ob. cit.* p.132-201

mientras yacían cortadas y esparcidas por las laderas de los bosques de Segura.¹⁰²⁶

13.2.- La responsabilidad del Negociado de maderas de Segura

Desde entonces el imaginario popular, de manera infundada, recuerda a la Marina como la causante de buena parte de la deforestación de los montes de Segura acusándola de ser la culpable de la existencia de ciertos páramos o desiertos. Es evidente que el desarrollo de la industria naval española durante el siglo XVIII tuvo su impacto ambiental como consecuencia del empleo de los recursos forestales del reino y la explotación de los bosques y montes maderables, tanto de *querqus* como de coníferas, no solo para la obtención de piezas para el casco sino para arboladuras, breas, alquitranes para el calafateado de las naves y carbones para dar energía a toda la maquinaria de la industria naval, incluidas las máquinas de vapor de los arsenales. Pero también es cierto que las Ordenanzas de Montes tenían un cierto sentido conservacionista pues preveían la repoblación de esos mismos montes, el acotamiento de los espacios repoblados o la puesta en práctica de una serie de medidas contrarias al aclareo o los incendios forestales, tales como la prohibición de emplear la superficie afectada por el fuego para cualquier otro uso que no fuera estrictamente el de la regeneración del bosque, evitando así la especulación del terreno. Por otra parte y aunque se consumieron millones de árboles, la explotación forestal de la Marina se ejerció de manera racional, buscando el árbol ideal con unas características determinadas por lo que el proceso fue selectivo, no tanto como ocurrió con la construcción civil, tal y como ya hemos visto con el Real Negociado que, como señala el propio dictamen de Joaquín Lacroix, “(...)nunca intervino el Negociado ni en el cultivo ni en el fomento de los arbolados que ahora desea apropiarse.”¹⁰²⁷

La competencia del Real Negociado fue una rémora constante a lo largo de todo el periodo en que estuvo vigente la Provincia Marítima de Segura. Durante décadas el enfrentamiento entre la Marina y el Real Negociado fue constante motivado por la explotación forestal, especialmente cuando se refería al tamaño y especies de árboles que aprovechaba cada institución.

1026 FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *ob. cit.* pp.102-103.

1027ANM, Colección Figueroa, ms. 0443/015: Don Joaquín Lacroix, Fiscal del Almirantazgo y Brigadier ingeniero de Marina, informa sobre el expediente de montes de Segura de la Sierra y corte de sus maderas. Madrid, 22 de julio de 1817

Desde el punto de vista material y técnico, el Negociado fue un agente sumamente agresivo en la deforestación de las sierras, dilapidando la madera tal y como reflejan diversos y repetidos testimonios que proceden tanto de los ayuntamientos como de la misma Administración estatal. Así, en 1764 el ministro de Segura Alonso Venero ya se quejaba de que el Negociado cortaba todos los árboles a partir de tres varas sin tener en cuenta su corpulencia. Por esta razón el rey tuvo que dictar órdenes para reservar los pinos blancos salgareños para la Marina y así evitar su aniquilación.¹⁰²⁸ Aun así la norma no siempre se cumplió. Años después el ingeniero Tomás Muñoz, en su informe incluido dentro del Expediente de 1811, señalaba que el Real Negociado cortaba todo tipo de árboles y aquellos que no les servían enteros por su gran envergadura eran aserrados.¹⁰²⁹

Varias décadas antes, un informe de Francisco de Bruna de 1783 defendía la actuación del Negociado señalando que las autoridades de Marina, tanto de Cádiz como de Cartagena, habían intentado sin éxito acabar con dicha institución. Un organismo al que, según Bruna, querían reducirlo a tan solo la explotación de pinos carrascos y resineros reservando los salgareños en exclusiva para la Marina, cuando esta especie era tan abundante que “(...) *es imposible la seguridad de acabarlos bien conservados, aunque la Marina corte para los Astilleros y la Real Negociación para su tráfico*”.¹⁰³⁰ Sin embargo Bruna no llevaba razón pues los pinos salgareños no eran eternos. En 1794 el secretario de Marina Don Antonio Valdés denunciaba la escasez de maderas que para uso de la Armada había en todo el reino. En referencia a los montes de Segura indicaba la cada vez mayor escasez de esta especie debido al gran interés mostrado y a las incesantes cortas de *pinus nigra* que se habían practicado en aquellas sierras por culpa de los numerosos permisos que se habían concedido sobre todo para las obras de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, donde se calcula que se emplearon unas 75.000 piezas de maderas de Segura, además de las licencias concedidas a particulares de la propia provincia para sus usos domésticos. Por todo ello insistía de nuevo en que para tales usos se emplearan por parte del Negociado los pinos carrascos o rodenos. Finalmente, después de numerosas recomendaciones e instrucciones una real orden de 1794 regulaba que solo en los casos de absoluta

1028 AGS, Marina, leg. 563: Alonso Venero a Juan Domingo Medina, Segura de la Sierra, 4 de julio de 1764

1029 CRUZ AGUILAR, E. *ob. cit.* p. 245

1030 DE LA CRUZ AGUILAR, E. *ob. cit.* pp. 233-234

necesidad la Superintendencia del Negociado o las licencias concedidas a particulares hicieran uso de los pinos salgareños *“que producen los montes de la provincia de Segura por ser ideales para los arsenales, y que en su lugar se haga uso de los carrascos, rodenos y de otros que se crían en dichos montes.”*¹⁰³¹ Sin embargo aquella instrucción que venía a repetir otras de similar contenido, nunca se cumplió, tal y como manifestó el propio superintendente del Real Negociado Francisco de Bruna quien en una carta al ministro de Marina Antonio Valdés esgrimió como motivo de explotación de las maderas de pino salgareño, la rentabilidad de estos ejemplares con respecto al pino de Flandes de precios más elevados. No obstante, indicaba que reservaba los mayores ejemplares para la Marina. Este argumento no era ninguna novedad. Sin embargo, en la misma carta Bruna hacía un breve pero interesante resumen de los destinos para los que habían sido empleadas las maderas vendidas por este organismo a lo largo de los últimos años:

*“El Negociado está surtiendo continuamente a los particulares, a la marina mercante, y más que todo a la fundición y maestranza de artillería pues en el día se están aprontando 12.000 cuarterones pequeños para más de 7.000 tiendas de campaña que están construyendo para el ejército, habiéndose distribuido en tiempos anteriores pinadas enteras en las campañas de Melilla, Gibraltar y Ceuta”.*¹⁰³²

En abril de 1795, cuando Francisco de Bruna escribía al ministro Antonio Valdés, España vivía los estertores de la Guerra de la Convención también llamada Guerra del Rosellón y Guerra de los Pirineos. Un conflicto que había enfrentado a la monarquía de Carlos IV de España y a la Primera República Francesa entre 1793 y 1795 dentro del conflicto general que enfrentó a Francia con la Primera Coalición. Meses después España firmaría la Paz de Basilea y el Tratado de San Ildefonso que la conduciría nuevamente a otra guerra, esta vez contra Inglaterra. En aquellos años el gobierno de Godoy invirtió los pocos fondos de una Hacienda en quiebra, en el Ejército de tierra ante el miedo de una posible agresión francesa, sacrificando así a una Armada cada vez más carente de fondos para mantener sus naves. En este contexto, la madera de Segura se convirtió en una materia prima esencial para la fabricación de las tiendas de campaña del Ejército. Como señala Bruna, esta madera dispensada a través del Real Negociado había sido empleada en numerosas operaciones del Ejército como había

1031AGS, Hacienda, leg. 850: Valdés a Diego Gardoqui, San Lorenzo, 28 de noviembre de 1794

1032AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Valdés, Sevilla, 24 de abril de 1795

sido el el gran sitio de Gibraltar entre 1779 y 1782, al que ya hemos hecho referencia. También en la defensa de Ceuta donde la necesidad de nuevas fortificaciones y la de proteger a la población civil, obligó a construir nuevos barrios. Esta ciudad sufrió frecuentes asedios durante el siglo XVIII al igual que Melilla que fue objeto de un asedio del sultán de Marruecos desde el 23 de octubre de 1774 hasta el 19 de marzo de 1775. En dicha campaña también estuvieron presentes las maderas del Real Negociado de Segura.

La Carta de Bruna a Valdés además de informar sobre el empleo de las maderas de Segura para el Ejército, contiene un dato revelador sobre el que un año después volvió a insistir, esta vez, dirigiéndose a Diego Gardoqui al que le señala: “(...) *lo mucho que interesa al Estado la conservación y aumento de los Montes (de Segura) para el surtimiento de la Marina Real y Mercante, Fábricas del rey, Pueblos de Andalucía y La Mancha*¹⁰³³

De este modo y al igual que en la carta del año anterior, Bruna nos revela el empleo de las maderas de Segura, en la Marina Mercante, donde el Real Negociado vendió piezas de pino para la habilitación de los buques de comercio de la Carrera de Indias. Unas naves que, aunque la mayor parte fueron construidas en astilleros del norte y en el extranjero, su reparación fue ejecutada en careneros privados del sur, también con pino de Segura.

El Real Negociado de Maderas tampoco se libró de las acusaciones de corrupción. Ocurrió en 1786 cuando, ante las sospechas de apropiación ilegal de maderas, se abrió un Expediente sobre maderas de Sevilla y partidas ocultadas en su venta donde se incluían nombres, destinos de las maderas y valores monetarios. El rey confió en Bruna pero le pidió que buscara los borradores e investigara las presuntas irregularidades que podían haberse practicado.¹⁰³⁴ Fue entonces cuando Bruna pasó al almacén a reconocer las ventas de madera. Solicitó a los administradores las relaciones de ventas de los últimos dos años, borradores de ellas y las pendientes, y lo que resultaba del libro de valores. Se lo llevó a su casa para examinar las cuentas despacio. Posteriormente interrogó al contador, al guarda almacén y al interventor, descubriendo en éste último al causante de todo un entramado de corrupción y

1033 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Diego Gardoqui, Sevilla, 5 de marzo de 1796

1034 AGS, Hacienda, leg. 850: A Bruna, San Lorenzo, 27 de octubre de 1786

malversación de maderas y caudales públicos.¹⁰³⁵

Durante casi un siglo el Real Negociado explotó los montes de Segura sin tener un criterio más allá del beneficio económico. Desde los almacenes de Sevilla la madera de Segura se empleó en la construcción civil y religiosa, en la edificación de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, en la reparación de numerosos conventos e iglesias, en la reparación y construcción de buques mercantes en astilleros privados o en la construcción de tiendas de campaña para el Ejército. La Marina Mercante, la de guerra, la Maestranza de Artillería, la nobleza o el clero fueron algunos de los clientes habituales de esta institución que compartió los montes de Segura durante tres cuartos de siglo con la Marina, superando a esta en el número de piezas cortadas —tal y como podemos comprobar con tan solo un vistazo a las piezas de cada pinada—y sobre todo en el método poco racional de explotación forestal, lo que coloca a este organismo como responsable, por encima de la Marina, de la sobreexplotación de los bosques de Segura. A todo ello hay que sumar que esta duplicidad en la gestión de los montes fue una anomalía exclusiva de la Provincia Marítima de Segura que no se repite en otras regiones madereras que fueron administradas exclusivamente por la Armada.

13.3. Incendios y talas incontroladas. La actitud de vecinos, ayuntamientos y la responsabilidad de agricultores y ganaderos

Durante el Antiguo Régimen y antes de la Revolución Industrial el bosque tenía un gran peso específico en la vida cotidiana de todas las sociedades, hasta el punto de que podemos considerarla la materia prima por excelencia y la fuente de energía más importante de la época, algo parecido a lo que hoy sería el petróleo o la electricidad. Al margen de su valor como combustible, la madera era la base fundamental de un gran número de objetos cotidianos como el mobiliario, el utillaje agrícola, la construcción o los medios de transporte incluidos, por supuesto, las embarcaciones.

Según Bauer la cantidad de madera necesaria para construir un barco de mediano porte era enorme calculando que por cada tonelada de arqueo del buque se precisaban aproximadamente diez metros cúbicos de madera labrada, por lo que deduce que fueron miles de toneladas de madera las que se emplearon en un

1035 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Pedro de Lerena, Sevilla, 4 de noviembre de 1786

denodado esfuerzo por recuperar el dominio atlántico.¹⁰³⁶ No obstante, debemos subrayar que la industria naval, ni siquiera en el siglo XVIII, fue el sector que más consumió los recursos maderables del país; la construcción civil y religiosa o las fundiciones de hierro emplearon ingentes cantidades de carbón vegetal del que hicieron uso sus industrias a lo largo de la centuria. Tanto en Asturias como en el País Vasco, pese a las buenas condiciones naturales para el desarrollo de los bosques, el uso del carbón vegetal como única fuente de energía para las ferrerías, provocó la devastación de buena parte de los bosques tal y como comprobó personalmente el naturalista Guillermo Bowles que recorrió aquellos parajes descubriendo que “(...)con el aumento de las ferrerías, que gastan una increíble cantidad de carbón, se ha ido consumiendo poco a poco, de suerte que ya son muy raros los bosques naturales que se encuentran.”¹⁰³⁷ Las Reales Fábricas también necesitaron grandes reservas de madera como ocurrió con la de Cristales de la Granja de San Ildefonso que aprovecharon los pinares de Valsaín para el funcionamiento de sus hornos. Pero sobre todo fueron las roturaciones y los incendios forestales intencionados, provocados, en nuestro caso, por los mismos vecinos de la Provincia Marítima de Segura, los que causaron un mayor daño y devastación de sus montes. Sobre aquellas gentes Francisco de Bruna llegó a decir “(...)que todos son enemigos declarados de los jueces de montes porque no les permiten la libertad de destruirlos a su antojo”.¹⁰³⁸

Con la excusa de que antes de 1733 y 1748 se permitía cortar y quemar todo lo que se criase, los labradores del término de Segura de la Sierra exigían, incluso, que en los parajes donde hubiera arbolado inútil para el real servicio, los dueños pudiesen disponer de la tierra como quisieran.¹⁰³⁹ Ya en 1748 encontramos episodios en donde las masas boscosas de pinos salgareños eran sacrificadas para cubrir las necesidades de la agricultura. Así queda reflejado en numerosos autos donde, al menos desde 1720¹⁰⁴⁰ se denuncia diferentes talas e incendios de pinos salgareños o blancos con el fin de sembrar centeno en el terreno quemado, como así sucedió en dicho año en el paraje de los Espinales.¹⁰⁴¹ Los campesinos, mucho más interesados en los

1036 URTEAGA, L. *ob. cit.* p. 124

1037 BOWLES, G. *Introducción a la historia natural y a la geografía física de España*, Madrid, 3ª edición, 1789

1038 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 19 de junio de 1771

1039 AGS, Hacienda, leg. 849: sin firmar

1040 AGS, Marina, leg. 558: Rubalcaba a Ensenada, Segura de la Sierra, 23 de junio de 1752

1041 AGS, Marina, leg. 558: Francisco Javier Román, Segura de la Sierra, 22 de junio de 1752

rendimientos agrícolas que podrían obtener en los terrenos ocupados por bosques, fueron determinantes en este hecho lo que provocó, en cierto modo, lo que algunos autores han definido como el “odio al árbol”¹⁰⁴² ante la “presencia obsesiva del bosque” en la vida del campesino, que acumulaba enormes prejuicios contra el arbolado. Y es que mientras en Inglaterra se experimentaba con nuevas técnicas para el aumento de la productividad de la tierra, en España cualquier incremento de la población con la consiguiente necesidad de más alimento, se traducía en un aumento de las roturaciones y una expansión de la superficie cultivada para responder a la demanda de productos agrícolas. A pesar de que se acometieron algunas mejoras en el campo como la introducción de nuevos cultivos, los rendimientos de la tierra apenas aumentaron, un hecho que incidió directamente en detrimento de las masas forestales tal y como ocurrió en los montes de Segura donde el bosque era un estorbo para el desarrollo agrícola.

A esta visión peyorativa hacia el arbolado se sumaba la opinión de la época de algunos galenos que veían al bosque como un foco de insalubridad al igual que la visión terrorífica de los viajeros, temerosos de los emboscados ante la naturaleza virgen, salvaje e impoluta cuyo solo hecho de atravesarla les producía un enorme pavor. Una imagen, por tanto, muy distante de la que décadas más tarde presentará el romanticismo.¹⁰⁴³

Lugares como Cabezagorda, Navalasno, Navalespino, La Toba, Calar de la Cervera o las Gorgollitas fueron afectados por incendios forestales intencionados durante los primeros años de la creación de la Provincia Marítima de Segura.¹⁰⁴⁴ Años después Francisco de Bruna en su visita de 1764, comprobó como estos episodios se repetían provocados por los naturales del país y auspiciados por las justicias locales que

1042 NAVARRO LÓPEZ, G. *Segura de la Sierra, notas histórico-descriptivas de esta villa y su comarca*, 2ª ed. Segura de la Sierra: Ayuntamiento de Segura de la Sierra, 1965. pp. 89-91.

1043 URTEAGA, L. *ob. cit.* p. 115, 182-183

1044 AGS, Marina, leg. 558: Francisco Javier Román, Segura de la Sierra, 22 de junio de 1752. Según el escribano Francisco Javier Román, Francisco de la Fuente vecino de la villa de Santiago fue acusado en 1748 de la tala de pinos salgareños en el paraje del Espinal, propiedad de don Diego Santoro morador en el arrabal de Orcera. El mismo escribano señala parecidas acusaciones contra Joseph García Pérez y Andrés López vecinos de la villa de Santiago por talas perpetradas en Cabezagorda; Joseph García en Naval-asno y Naval espino; Mateo de Torres en el Calar de la Cervera; Domingo Perdiguero en el Cerro Mirandote; Lázaro Gil en el Cerrico de los Corzos; Francisco Marín en la Loma del Rancho; Tomás García en el sitio del Madroño; Juan González en el sitio de Bañares; Francisco Ruiz en el cortijo de Marilla; Juan Endrino en las Gorgollitas; Francisco Galdón en La Toba más otros labradores acusados de lo mismo en el cortijo del Tocanar, en el de Cañada Chica, en el de Cabeza la Mora o en el de la Espineda. A estas se suman otras cuatro causas entregadas para el subdelegado de el Real Negociado sobre iguales excesos contra Sebastián de San Blas y Joseph Sánchez que estaban aun sin determinar.

llegaban al extremo de permitir quemar un millar de pinos para tan solo cultivar una fanega de centeno.¹⁰⁴⁵

En la Sierra de Alcaraz son numerosos los episodios en este sentido denunciados por el secretario de Marina Julián de Arriaga, por el ministro de Marina de Segura Juan Pichardo o por el propio Francisco de Bruna quien denunció los perjuicios que padecía la provisión de maderas para el Real Negociado y para el servicio de arsenales con las frecuentes cortas que se practicaban en los montes de Alcaraz donde el corregidor y ayuntamiento de aquella ciudad, habían abusado de sus facultades concediendo licencias para cortar pinos sin observar las reglas prescritas en la Real Resolución de 28 de mayo de 1764, relativas a la conservación y aumento de los arbolados de aquella sierra. Incomprensiblemente, el corregidor de Alcaraz tenía asumido al cargo la Subdelegación de Marina de los mismos montes, por lo que para evitar tales abusos, el rey resolvió la separación definitiva de ambos cargos prohibiendo además inmiscuirse en asuntos pertenecientes a la custodia de los pinares de su término, nombrando a partir de entonces por subdelegado de montes a don Juan Pichardo.¹⁰⁴⁶ No obstante hay que señalar que, curiosamente, un año después de las denuncias de Francisco de Bruna una porción de las maderas de la pinada de Segura sería empleada en la reconstrucción del Palacio del Lomo del Crullo, residencia del superintendente del Real Negociado, por lo que los intereses particulares de Bruna iban más allá del interés general.¹⁰⁴⁷

En la Sierra de Alcaraz en el paraje de la Dehesa de Marta también se practicaron talas incontroladas de enorme impacto a lo largo de varias décadas.¹⁰⁴⁸ Para informar sobre aquellos episodios, desde Cartagena se envió al intendente Medina quien elaboró un interesante resumen de lo que allí ocurría en el que acusaba tanto a campesinos, ganaderos y a las propias justicias locales de los destrozos:

“(…) ni unos ni otros observan la ordenanza por que ni la leen ni la saben cumpliendo sus plazos sin que se hayan verificado las siembras, las podas, los libros, ni otra alguna de las reglas establecidas de forma que donde salen los ministros visitadores se vuelven dejando buenas providencias (…) así las justicias descuidan mucho un trabajo y vigilancia de que no esperan recompensa ni por su omisión temen tan poco

1045 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, 29 de julio de 1770

1046 AGS, Hacienda, leg. 849: Arriaga a Múzquiz, San Lorenzo, 7 de noviembre de 1770

1047 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 6 de marzo de 1771

1048 AGS, Marina, leg. 558: Expediente con fechas entre 10 al 23 de octubre de 1752

consecuencias por que también la experiencia les ha hecho ver que este asunto se trata con piedad aun donde se resida. En esta confianza se practica los cortes pero los reemplazos de piñones o bellotas y sí en alguna parte se siembran se malogran por impericia, deservido o malicia; el árbol que prende de estos o acaso de naturaleza o le rozan los ganados o como no se poda pierde el incremento que adquiriría con este cultivo los que llegan a sazón perecen frecuentemente ya en las cortas fraudulentas ya en los incendios, plaga la más ruinosa y temible de los montes; efectos ambos tal vez de una disimulación que se cubre con pocas diligencias judiciales fáciles de formar por quien camina el disimulo aplica el fuego o el acha la codicia de los carboneros o la negligencia de los pastores y a veces el mismo dueños deseoso de reducir el terreno a cultivo más prolicuo si halla dificultad en la licencia.”

Las acusaciones sobre la inacción o auspicio de los desmanes por parte de las justicias locales se prolongaron a lo largo de los años. Así ocurrió en 1815 cuando el Capitán General de Cádiz denunció a los regidores de los pueblos del partido de Iznatoraf por haber contribuido con su omisión y abandono al estado de decadencia en que se encontraban aquellos montes, cometiendo además infracciones de las ordenanzas de 31 de enero de 1748 y habiendo permitido los incendios que había sufrido el arbolado de aquella comarca.¹⁰⁴⁹

Otro de los factores que provocaron el retroceso arbóreo en nuestro país que también afectó a la Provincia de Segura fue la ganadería, un sector que, como hemos visto, se enfrentó de manera reiterada a la presencia de la Marina en los bosques, haciendo incompatible el cuidado de plantíos con la cría de ovejas y cabras. El mantenimiento de una nutrida cabaña ganadera hacía necesario la extensión de praderas sobre las masas arbóreas de los montes, un hecho que frecuentemente iba acompañado por los incendios forestales provocados por los propios pastores como medida para obtener mejores pastos. Son muchos los ejemplos que nos pueden ilustrar esta situación. Entre ellos los cientos de paginas que conforman los autos y denuncias sobre los daños provocados en 1796 por pastores en distintos lugares de la sierra de Alcaraz donde se constata la corta de ramas y tala de centenares de encinas. Uno de los parajes afectados fue la Dehesa de Arteseros cerca de Alcaraz donde fueron acusados

1049 AHPJ, leg. 52.467, Provincia Marítima de Segura, visitas 1788-1818: Bartolomé Hidalgo de Cisneros a Prudencio María Pichardo, San Fernando, 28 de marzo de 1815

los hermanos Montoya que, a consecuencia de los daños y para hacer frente a los gastos de indemnización que suponían 184 árboles cortados, se le embargó el ganado.¹⁰⁵⁰

Al parecer estas respuestas de la Marina estimularon una actitud negativa de los campesinos que no solo se negaban a realizar nuevos plantíos, tal y como prescribían las ordenanzas, sino que incluso llegaban a provocar incendios como medida de protesta. Ya venía ocurriendo desde tiempo atrás como sucedió en el incendio provocado en el verano de 1774 en los montes de la villa de Beas que fueron provocados por los pastores de la zona para obtener prados en suelo quemado. Un hecho que motivó la prohibición de sembrar o emplear el terreno incendiado como zona pastable para de esta manera disuadir a futuros pirómanos.¹⁰⁵¹

Las denuncias y las causas judiciales relacionadas con hechos de este tipo se repitieron durante años, hasta el punto que en 1784 el ministro de Marina Juan Pichardo tuvo que hacer frente a cuarenta y tres causas sobre talas de montes que se habían remitido al Consejo de Guerra.¹⁰⁵² Unas causas a las que había que sumar los pleitos contra las villas que querían escindirse de la jurisdicción de Marina.¹⁰⁵³ Sorprendentemente todos los acusados en aquellas cuarenta y tres causas fueron indultados por el Consejo de Guerra.¹⁰⁵⁴

Otro de los conflictos suscitados entre la Marina y los ganaderos tenía como origen el aprovechamiento de los pastos de las dehesas sobre el que también se multiplican los autos. Para aclararnos el asunto tenemos el *Expediente de Mateo de la Sierra*, un pastor transhumante de Cuenca que denunció cómo el ministro de Marina don Juan Pichardo había cobrado el producto del arbitrio de unos pastos acotados de la villa de Segura, despojándole además de sus ganados. Al parecer un tal Lope de Vega consiguió fraudulentamente unas dehesas que pertenecían al arbitrio del Negociado y la Marina, y lo arrendó al tal Mateo de la Sierra. La Real Chancillería se hizo cargo del caso determinando que hasta que no hubiera resolución debía de permitirse pastar libremente al ganado lanar, vacuno y mular de Mateo de la Sierra por los cortijos del Peñón y Casa Alta,¹⁰⁵⁵ unos pastos de cuyos beneficios no quería desprenderse ni la

1050 AHPJ, leg. 52.467, Provincia Marítima, Autos

1051 AGS, Hacienda, leg. 849: Bruna a Múzquiz, Sevilla, 8 de octubre de 1774

1052 AGS, Hacienda, leg. 850: Valdés a Gausa, Aranjuez, 6 de junio de 1784

1053 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Gausa, Sevilla, 13 de junio de 1784

1054 AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna al conde de Gausa, Sevilla, 15 de enero de 1785

1055 AGS, Hacienda, leg. 850: Pedro de Lerena a Juan Mariño, El Pardo, 16 de febrero de 1787

Marina ni el Negociado.¹⁰⁵⁶

Juan Domingo Medina llegó a la conclusión de que todos los destrozos producidos se debían a la desobediencia de las justicias locales que permitían a los labradores actuar con total impunidad destruyendo el arbolado. Para evitar tales actos insistía en que los visitantes debían vencer su tibieza y emplear la fuerza, puesto que las multas eran poco escarmiento, sobre todo si eran las justicias municipales los que las administraban. Junto a estas sugerencias y las anteriores reflexiones, Medina incluyó una serie de medidas que podrían evitar los tan temidos destrozos de los montes, en este caso en la Sierra de Alcaraz. Unas medidas que reproducimos a continuación:

Cuadro nº 27. *Providencias que combienen en los montes de la extensión de este Departamento para repoblarlos de Árboles, y conserbar en lo posible los existentes* (Fuente: AGS, Marina, leg. 567: Juan Domingo Medina, Cartagena, 16 de enero de 1763)

1.-que de los montes de la jurisdicción de Alcaraz agregados a marina en el año de 1752 y puestos a cargo de un subdelegado de marina en nov. de 1770 se desprenda totalmente aquella justicia por las justas causas que se han hecho constar a la superioridad.

2.- que lo mismo se entienda de los realengos y concegiles del resto del departamento por el método que se propone en esta fecha.

3.- que en todos los que produjeran aprovechamiento de montes se rebele a los vecinos de la carga de los platíos que sobre recibirla con desagrado ha manifestado el experiencia no producir fruto alguno porque son pocos los que tienen pericia para ello y que se costee la siembra de los árboles cuya especie no solo resiste del caudal del mismo aprovechamiento por mano hábil que lo ejecute en el vivero señalado por el ministro de la Provincia y visitador.

4.- que en los pueblos donde por falta de montes actuales no hubiere caudal de ellos y el terreno fuere a propósito para su cría dentro de la jurisdicción de marina se hagan los plantíos por repartimiento entre sus vecinos hasta que llegado el caso de producir caudal de aprovechamiento sufra este el gasto y se revele al vecindario.

5.- que estos plantíos se entiendan en todas especies menos en pinos, robles y encinas en que la experiencia ha hecho conocer que se pierde el trabajo y el gasto porque solo se logran los que produce por sí la naturaleza.

6.- que para que en estos no falte la especie no se corten pies nuevos sin muy urgente necesidad y conducta las precauciones prescritas en la ordenanza y en los autos de visitas de cada provincia.

7.- que las licencias para rompimientos de terreno que suele haber infructuosos a la cría de árboles solo las pueda dar el intendente de departamento después de bien averiguado la esterilidad para madera y esto amojonando el paraje para que no se extienda la licencia a mayor distancia.

8.- Que el artículo antecedente se entienda no solo para los montes comunes y realengos sino también para los de Particulares, por que no es impedirles el uso de su posesión la providencia de que la mantengan en la especie más conveniente al estado como la heredaron

9.- Que si alguna justicia hiciese ansiar privilegio de facultar par conceder estas gracias deba

1056AGS, Hacienda, leg. 850: Bruna a Mateo Sierra, 23 de diciembre de 1786 y 28 de febrero de 1787

- aunque se le mantenga obtenerse el pase del Yntendente, y este negarle sino lo considera justo.
- 10.- *Que quando el Dueño fuere convento o comunidad religiosa sea mayor la circunspección cuidado y cautela para esta gracia por que la experiencia ha acreditado el maior contacto y fuerza que poner a su logro y que este mayor perjuicio por ser por lo regular terrenos considerables, no cede en veneficio de la comunidad sino de los que la gobiernan a la sazón*
- 11.- *Que del caudal de aprovechamientos de montes no puedan disponer por si solas las justicias ni los subdelegados en otros fines que los establecidos por ordenanza con Real aprobación encada lugar sin conocimiento del ministro de marina y siempre con sugesion a las cuentas de la visita y adar noticia autentica al Yntendente.*
- 12.- *Que el mismo Caudal si en alguna parte subsistiere en poder del depositario de Propios y Arbitrios, se separa a persona distinta abonada para para este efecto envirtud del tanto por 100 que sea estilo en otras partes o se considere preciso*
- 13.- *Que toda licencia para cortes dada por Yntendente ministros de Marina o por las mismas subdelegaciones para las necesidades de sus vecinos se den con limite de tiempo proporcionado espirado el queden nulas.*
- 14.- *Que los cortes que se executen en virtud de ellas los interbenga el zelador fiscal donde le huviere, y se admitan sus denuncias de todos los que se executaren sin este requisito, y que interbenga las guias de lo que se extraiga de la Jurisdiccion, reconozcan los montes por si, y recuerden a las subdelegaciones en tiempos oportunos, los plantios y podas tomando testimonio en caso necesario de haberlo hecho y pasandolo al ministerio y este al Yntendente.*
- 15.- *Que las Guardas Zeladores hagan las que les tocan a los ministros o subdelegados, pero que no sean nombrados ni mudados sino por los ministros de marina con aprobación del Yntendente, y que si en alguna parte revistieren las justicais mientras estas sirban las subdelegaciones el pago de los salarios situadas sobre el caudal de aprovechamientos, sean apercividas y apremiadas por el Yntendente como que el fin de esta resistencia no es otro que dificultar el establecimiento dela ordenanza.*
- 16.- *Que siendo peculiar de las Justicias el cuidado de los montes en los pueblos donde quede a su cargo no se intromentan los Ayuntamientos a asunto tan ageno de su competencia.*
- 17.- *Que para que el fondo de aprovechamientos ascienda a los gastos del nuevo metodo de Plantios que se propone se paguen los pinos comunes o realengos por los particulares forasteros que los compran al precio corriente que los montes de particulares mas inmediatos se vendan como no baje de 5 reales a cuyo precio se han de sugetar aunque sean mas baratos, y por los demas arboles satisfagan el precio corriente que pagarían aun particular vendedor, dejando los precios de ordenanza para las compras del Rey en montes comunes aunque en los particulares conbendra continuar pagando según ajustes o cmbenios con sus dueños para conserbarles las ganancias y el interes que promuebe la conserbacion de los arbolados.*
- 18.- *las maderas que los vecinos de los lugares corten en los montes comunes de sus términos con las licencias competentes las pagarán como hasta aquí por los precios acostumbrados y de práctica en cada pueblo.*
- 19.- *que siendo los incendios el mayor perjuicio que reciben los montes se pongan en evitarlos el mayor cuidado y apliquen graves penas a los indiciados en cuanto lo permita la justicia para lo cual es preciso apartar hasta la causa remota de ellos prohibiendo severamente en primer lugar que nadie pueda hacer uso de los residuos de monte quemado aunque sea por descuido y tenga dueño particular y ordenando que precisamente quede acotado en lo sucesivo para servicio privativo de la Real Armada, porque la facilidad con que se logran licencias para fabricar carbón o para rompimientos en los montes quemados supuesta su ulterior inutilidad aplica el fuego ocultamente y queda impune el delito.*
- 20.- *que así mismo se prohíba el pasto de gnados en montes quemado por los primeros cinco*

años inmediatos con tal rigor que se den por decomisos y aplicados al fondo de aprovechamiento de montes con alguna parte al denunciador todos los que se hallaren pastando no solo en su distrito si no por una legua en contorno: no es violenta eesta prohibición echa antes saber su frecuentemente porque es muy grande el delito muy fácil de contener, muy difícil de aberigurar y más de corregir por medios ordinarios.....//77// Cartagena 16 de enero de 1773

Por todo lo anteriormente expuesto deducimos que la pérdida de masa forestal en los montes de Segura no tuvo como mayor responsable a la Marina cuyas cortas no fueron ni de lejos las causantes de la deforestación, algo que podemos comprobar sobre todo en las comarcas que hoy limitan con el actual Parque Natural de Cazorla, Segura y las Villas que en su día formaron parte de la Provincia Marítima de Segura. Para ilustrar esta conclusión podemos remontarnos al 26 de diciembre de 1827 cuando se envió una circular a las villas de las distintas subdelegaciones de montes, con el fin de realizar una serie de preguntas para conocer datos relativos a la administración, los empleados, los trabajos silvícolas practicados por los vecinos y así hasta 21 cuestiones, con el propósito de emitir un diagnóstico sobre la situación de cada una de las jurisdicciones de Marina. Los datos referentes a la subdelegación de Santisteban del Puerto que, aunque en 1827 ya no pertenecía a Marina, son sumamente esclarecedores puesto que a la pregunta número 11: *“si existe actualmente tanto arbolado como había de cincuenta años a esta parte, o si ha tenido aumento o disminución y porqué causas, haciendo particular expresión de cada pueblo,”* la respuesta señala que *“en en este momento (1827) no existe tanto arbolado como había de 50 años a esta parte tanto en esta villa como en el referido lugar de Castellar, y esto proviene de haberse aumentado y reducido a labor varios terrenos que siendo de dominio particular hacen de su arbolado el uso que les acomoda por virtud de la Real Orden de 19 de octubre de 1814 que les da esta facultad.”*¹⁰⁵⁷ Recordemos que esta orden restablecía a los visitadores, guardas, celadores y demás personal al servicio de las provincias marítimas para que hicieran cumplir los capítulos de la citada ordenanza pero dejaba libertad a los particulares para reducir a campos de labor todas sus pertenencias incluido el arbolado que, por consiguiente, podían destruir.

1057 AHPJ, leg. 13.969, Provincia Marítima de Segura: Subdelegación de Montes de Santisteban del Puerto. Registro de actuaciones, correspondencia, legislación y normativa 1806-1836. Juan Ramón de la Cuadra: Santisteban del Puerto, 11 de enero de 1828

13.4. El caso de otras provincias marítimas y su paralelismo con la de Segura

El Superintendente Francisco de Bruna tenía muy mala opinión de Segura de la Sierra, villa a la que había declarado como enemiga natural de aquellos bosques. Por esta razón insistía en que que *“aquellos montes por su preciosidad y destino se han dirigido y deben dirigirse con reglas muy diversas de las de otras provincias”*.¹⁰⁵⁸ Sin embargo, ni los hechos que venimos relatando, ni las reglas a las que se sometió la Provincia Marítima de Segura fueron muy distintas a las circunstancias acaecidas en otras regiones dependientes de la Marina durante el mismo periodo.

Para empezar, los incendios perpetrados por la acción ganadera, originados por técnicas ancestrales como la agricultura de rozas para abrir las tierras de cultivo o bien motivados como protesta por el monopolio que ejerció el Estado, no fueron exclusivos de la Provincia Marítima de Segura pues durante años se extendieron como un verdadero azote contra el patrimonio forestal de un país donde el clima árido se manifestaba por buena parte de su territorio. Así pues las roturaciones, el consumo de leña y carbón vegetal, la acción de los rebaños o los incendios forestales fueron sin duda algunas de las causas que demuestran la pérdida de riqueza forestal durante el Antiguo Régimen en nuestro país lo cual ocasionó que la madera se convirtiera en un bien escaso y preciado. Por este motivo, en el País Vasco, la escasez de madera originó un comercio clandestino y especulativo a través de las ferrerías que tenían un cupo asignado, al igual que en Murcia donde también se llegó a especular con el producto de los árboles. Un hecho que convivía con el intenso aprovechamiento agrícola y la explotación de los montes de la región atlántica, desde Galicia a Santander donde los contemporáneos alzaron su voz ante la falta de madera, insuficiente ni tan siquiera para uso doméstico.¹⁰⁵⁹

En la cornisa cantábrica los requerimientos madereros de la corona para la Marina compitieron a lo largo de la centuria con las necesidades de las poblaciones locales cuya resistencia se tradujo desde la no colaboración, por ejemplo en la extinción de incendios forestales, hasta la permisividad de las justicias locales en las talas y desmoches clandestinos. De todos estos hechos dio buena cuenta el ministro de

1058 AGS, Hacienda, leg. 850: Francisco de Bruna a Pedro Lerena, Sevilla, 17 de enero de 1787

1059 URTEAGA, L. *ob cit.* p. 117

Marina de Asturias Juan de Rebollar que denunció a la corte las actitudes perniciosas y los desmanes provocados en aquellos montes, manifestando su preocupación, no solo por las actuaciones y permisos de cortas que concedían los órganos locales a los vecinos sino al vacío legal que existía al respecto, pues aun no se habían promulgado las ordenanzas de 1748. Ya con éstas en vigor Agustín de Salomón denunció a Ensenada que las instituciones locales no prestaban atención a las normas del ramo lo que conllevaba la imposibilidad de regenerar los bosques. Estos hechos se repetían con frecuencia en Cantabria en donde diferentes masas boscosas de la región se produjeron incendios y talas de robles por parte de los vecinos. En alguna ocasión, como ocurrió en el valle de Soba en las montañas de Burgos, los vecinos solicitaron para su aprovechamiento los robles y quejigos que se habían cortado en su territorio para surtimiento del astillero de Guarnizo que no se habían podido sacar por lo abrupto del terreno. La Marina, sin embargo, no cedió a los requerimientos del vecindario ¹⁰⁶⁰

Mientras tanto, en Castilla, la presión demográfica y las roturaciones de tierras esquilmaron las extensiones arbóreas quedando éstas reducidas a las serranías de difícil aprovechamiento agrícola, tal y como ocurrió en las de la comarca de Segura de la Sierra donde una parte de sus vecinos se empeñaron en reducir la superficie arbolada para convertirla en pastos o tierra de labor como medio de subsistencia. Una práctica que se repetía a lo largo de toda la geografía nacional tal y como describían los viajeros contemporáneos como en naturalista Cavanilles quien escribió:

“(…)He notado en mis viajes sumo descuido en la conservación de árboles y montes. (...) Quieren algunos atribuir la escasez de leña al increíble aumento de población que se observa en el reino de un siglo a esta parte; y dicen con verdad que los vecinos para sustentarse han reducido a cultivo porciones inmensas antes eriales, y que han talado en otras los vergeles para alimentar los hornos, dexando pelados los montes y las lomas, que en otro tiempo negreaban por la multitud de árboles y arbusos. (...) Al paso que se multiplicaba nuestra especie y la agricultura, se rozaban y talaban los cerros y las faldas de los montes sin cuidar jamás de replantarlas. (...)” ¹⁰⁶¹

Estos hechos no se limitan solo al área de Segura sino que se extendieron, incluso, al otro lado del océano, en la Isla de Cuba donde los astilleros de la Habana habían

1060 MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *ob. cit.* p. 230-252

1061 CAVANILLES, J.A. *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del reyno de Valencia*. Madrid: Imprenta Real, 1795, vol, I, pp.227-228

sido todo un referente en la construcción de navíos y fragatas para la Marina Española de la Ilustración. Cuando los hacendados cubanos se dieron cuenta del potencial de su isla para la explotación de la caña de azúcar comenzaron con talas clandestinas, pidiendo licencias para cortar cedros con el fin de emplear su madera en la elaboración de cajas de azúcar. Así fue como los bosques empezaron a desmontarse, explotando la madera en los ingenios de azúcar¹⁰⁶², consumiendo leña y carbón para las máquinas de vapor, además de con el propósito de explotar paneles de miel. La industria azucarera, con sus plantaciones y sus ingenios, por tanto, se erigió en el principal competidor de la industria naval de la isla que no solo diezmó la materia prima de sus bosques para convertirlos en extensas plantaciones sino que también se apropió de gran parte de sus maestros de oficios que podían realizar importantes labores especializadas en las fábricas de azúcar¹⁰⁶³

La indiscriminada tala de los bosques cubanos supuso un duro golpe para la Marina Real al perder su principal fuente de materia prima, además de un atentado ecológico sin precedentes. Un hecho que, con distintos protagonistas e intereses pero con unas consecuencias muy parecidas, se repitió al otro lado del océano en los bosques y sierras de la Península Ibérica administradas por la Marina durante el siglo XVIII.

Como podemos observar la decadencia de los montes no fue exclusiva de Segura ni tampoco del siglo XVIII tal y como expuso el intendente Medina quien señaló en su informe que la decadencia y desnudez de los montes alcanzaba a otras muchas regiones dentro y fuera del reino, y venían de tiempo atrás:

“(...) esta tibieza del amor a la patria ya es antigua casi universal y tan difícil de desarraigar como se infiere de la repetición de medios que el gobierno pone para vencerla. Ya en el año de 1675 se expedían cédulas reales nombrando jueces de montes para marina por causa de los desórdenes que se experimentaban. En 1656 ya se formó la instrucción para los de las Cuatro Villas de la costa del mar por D. Toribio Pérez de Bustamante, proveedor de la Armada. Antes en 1612 ya se habían dado órdenes al capitán general de Galicia don Luís Enriquez para evitar y reparar los excesos que se hacían en los montes de aquel reino. En Francia se experimenta

1062 Se denomina ingenio azucarero o simplemente ingenio a una antigua hacienda colonial española (con precedentes en las Islas Canarias) con instalaciones para procesar caña de azúcar con el objeto de obtener azúcar, ron, alcohol y otros productos

1063 ORTEGA PEREYRA, O. *El Real Arsenal de La Habana*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1998, pp. 71-75

*mucho tiempo. Ha el mismo daño hasta el extremo de temer la total falta de maderas como lo publican las memorias de la Academia de las Ciencias y ya en los años de 1721 y 1738 Ms. Reaumur y Buffon hacían experimentos sobre los modos y medios de la conservación y aumento de sus exhaustos bosques. La fatiga y felices invenciones de los ingleses para traer maderas de sus establecimientos de América prueban que no están muy abundantes en sus islas, y aunque se oponga que el gran consumo de su mayor construcción de guerra y mercante es legítimo motivo no es así por que si rigiesen las reglas del reemplazo de árboles nunca deberían faltar estos fuera del ahorro de leñas y carbones de ellas que suplen con el de piedra: con que de todo se deduce que la escasez de maderas proviene de un principio común y este no es otro que el ya indicado de ser tan lento por naturaleza el incremento de los árboles que no vé el que los siembra y cuida el fruto de su trabajo: tarda más de cien años en formarse un bao para un navío de línea: no se advierten en los bosques aquellas prontas mutaciones que excitan la curiosidad y mueven el interés en otras cosechas: y como se equivocan los que creen que se conserva un bosque por no cortar de él; pues el árbol viejo se debilita y su madera se inutiliza: y otras muy buenas reglas ya prevenidas en la ordenanza actual, prescindiendo de la debatida cuestión de si el acha empleada en cortes para usos de los naturales es o no capaz de empobrecer los montes.*¹⁰⁶⁴

13.5. La política de liberalización de los montes y sus terribles consecuencias

Sin embargo, aunque queda demostrado que las roturaciones, el consumo de leña y carbón para las industrias, la acción de los rebaños o los incendios fueron causas más que suficientes para reducir la superficie forestal de nuestro país, los contemporáneos no dudaron en acusar denodadamente a la construcción naval como el principal azote de nuestros bosques, culpando al régimen impuesto por las Ordenanzas de 1748 no solo en Segura, sino también en otras provincias marítimas. En Cataluña, por ejemplo, donde según Francisco Zamora a finales de siglo la leña escaseaba y los pobres se veían obligados a robarla,¹⁰⁶⁵ se llegó a la conclusión de que la deforestación de los

1064 AGS, Arsenales, leg. 567: Juan Domingo Medina a Julián de Arriaga, Cartagena, 16 de enero de 1763

1065 ZAMORA, F. *Diario de los viajes hechos en Cataluña (1785-1790)*. Barcelona: Curial, 1973, Edición e introducción a cargo de Ramon Boixareu. p. 431

bosques catalanes a lo largo del siglo XVIII había sido culpa de esta normativa. Entre los textos que hacen referencia a este hecho destaca el *Discurso de la Junta Económica de Comerç sobre la agricultura, comercio e industria del Principado de Cataluña de 1780*, que ofrece una visión deplorable de los bosques catalanes señalando como causantes del desastre a la administración borbónica.¹⁰⁶⁶ En la misma línea, pocos años después, en 1787 Manuel Barba exponía de manera crítica desde la Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, cuáles habían sido los resultados de la aplicación de la Ordenanza de montes de Marina de 1748.¹⁰⁶⁷ Este autor, considerado uno de los más destacados agraristas catalanes, defendía la iniciativa privada para garantizar la producción forestal y la venta o arriendo de los montes concejiles para permitir un aprovechamiento más rentable. Una medida que ya había sido propuesta en Castilla por el Marqués de Piedrabuena, destacado miembro de la Academia de Agricultura que envió una larga *Representación* al Consejo de Castilla donde incluía entre sus argumentos la privatización de la tierra como medida para contribuir a la mejora de la producción forestal.¹⁰⁶⁸

También, por la misma fecha Antonio Ponz y Ricardo Zamora ofrecieron a través de sus viajes la sensibilidad ilustrada ante la deforestación de la península mostrando una visión particular, no solo de los montes de Cataluña sino también de los del resto del país, exponiendo a finales de siglo los motivos de su regresión. Según Ponz la rigidez de las ordenanzas de plantíos, especialmente la de 1748, había provocado, en vez de su conservación, la regresión de los mismos.¹⁰⁶⁹ De igual modo Zamora justificaba como principal causa del deterioro de los montes, la injerencia del Estado Absolutista por medio de la Real Hacienda y la Marina.¹⁰⁷⁰ Un argumento propio de la época que repite Jovellanos en su *Informe sobre la ley Agraria* de 1795 donde realiza una demoledora crítica de las Ordenanzas de Montes y la política forestal, a los que culpa sin paliativos del deterioro de los bosques. Jovellanos propuso como solución al proceso de deforestación, la libre competencia y las leyes de mercado frente a la

1066 JUNTA DE COMERÇ DE BARCELONA (1780): *Discurso sobre la agricultura, comercio e industria del Principado de Cataluña (1780)*, Barcelona: Editorial Alta Fulla, 1995

1067 BARBA, M. Observaciones generales sobre el estado actual de la agricultura en Cataluña (1787). En: ARGEMÍ D'ABADAL, L. *Agricultura e Ilustración, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación*, Madrid, 1988, pp. 441-449

1068 URTEAGA, L. *ob. cit.* p. 141

1069 PONZ, A. *Viage de España, en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignas de saberse, que hay en ella, Viuda de Ibarra, (1772-1794)*, Madrid: 18 tomos, Edicions facsimil, Ediciones Atlas, Madrid, 1972, t. XIV, pp. 91-98

1070 ZAMORA, F. *ob. cit.*

normativa protectora de arbolado puesto que el alto precio y la demanda de madera estimularía los plantíos y la producción forestal garantizando así el mantenimiento de los bosques. Para ello, a juicio de Jovellanos, se hacía necesaria la supresión de las ordenanzas de montes, la desvinculación y privatización de los montes comunales y la plena libertad de explotación y comercio sobre la madera.¹⁰⁷¹ Estas medidas, propias del pensamiento ilustrado que venían en consonancia con las del liberalismo económico incipiente, fueron también esgrimidas por Martín Fernández de Navarrete en el *Expediente del Régimen de Administración de los montes de Segura de la Sierra y su Provincia*, donde expuso como solución para el mantenimiento y conservación de los bosques segureños estos mismos planteamientos, es decir, que pasasen a propiedad privada, medida con la que se podría conseguir un mejor cuidado por parte de sus propietarios. Así pues, las conclusiones a las que llegó Fernández de Navarrete se unían a la de sus contemporáneos, coincidiendo con las corrientes del liberalismo económico del momento que pretendía acabar con la injerencia del Estado en esta materia.

Probablemente siguiendo estos principios quedó promulgado el Decreto de 4 de enero de 1813 que declaraba que *todos los terrenos baldíos o realengos y de propios o arbitrios con arbolado y sin él, así en la Península e Islas adyacentes y en las provincias de ultramar, excepto los éxidos necesarios a los pueblos, se reducirán a propiedad particular.*¹⁰⁷² Una medida muy a tono, insistimos, con el liberalismo económico, que se justificaba a si misma “*para el bien de los pueblos y el fomento de la agricultura y la industria*” pero que en definitiva venía a privatizar los montes sin beneficio alguno. Este decreto, que se sumaba a la Constitución de Cádiz de 1812 que declaraba suprimidos todos los juzgados privativos, incluidos los de Marina, junto al decreto de 14 de enero de 1812, que ya vimos, que dejaba abolida la Ordenanza de Montes, consagraba la liberalización de la propiedad de los bosques y dehesas que pasarían así a manos particulares. Sin embargo los efectos de esta liberalización del monte ya fueron denunciados en su día por el Consejo Supremo del Almirantazgo que en 1816 presentó una consulta acerca del informe de la Junta del Departamento de Cádiz sobre la permanencia en Segura de la Sierra de la Comisión de Cortas de

1071 JOVELLANOS, G.M. *Informe sobre la Ley Agraria*, Madrid: Imp. de I. Sancha, 1820, pp. 52 y ss.

1072 AHPJ, Agricultura: Provincia Marítima de Segura, leg. 62.462: Circular emitida por Antonio Martínez Salcedo, Jefe político superior de la Provincia, Jaén, 14 de enero de 1813

madera de construcción para la Marina. En este informe se hizo un contundente diagnóstico de las nefastas consecuencias de aquel decreto de liberalización de montes, tal y como reproducimos a continuación:

“El estado de los montes de Segura es tal que como dice el Comisario Don Domingo Delfino es de temer que dentro de pocos años faltarán pinos salgareños para usos de la marina. Este mismo es el concepto que hizo el fiscal cuando los reconoció en 1805 debiendo ser en el día mucho más lastimoso su estado pues la libertad de cortar los carreteros dispuesto en el tiempo de la invasión francesa, las licencias dadas por el jefe político de Murcia a cuantos las pidieran para roturar terrenos poblados de pinos, quejigos y alcornoques y el Decreto de libertad de los montes concedido por las llamadas Cortes en 14 de enero de 1812 ponen ya inteligencia pues se redujeron a cenizas millones de árboles para reducir a cultivos tierras que no son aptas para él, antes y después de su derogación en 13 de septiembre de 1814 y la libertad continuada sin límites a favor de los propietarios particulares como interina por este último Real Decreto del cual notoriamente abusan aquellos propietarios de quienes se esperaba que ese uso de esa libertad aumentarían y mejorarán los arbolados de su pertenencia; (...)”

Y continuaba: *“(...) de conceder licencias para roturas, cortes y talas que exigen con desmedida codicia los que no tienen más patria ni estado que su interés personal y pasajero, los bosques de Segura de la Sierra desaparecerán dentro de 40 lo 50 años como tanto han desaparecido en igual periodo o han quedado en un estado que ni produzcan ni producirán las maderas en cantidad y calidad que antes producían a menos que no se adopte un sistema capaz de evitar la rapidez con que todos los bosques de la Península caminan a la par a su precipitada ruina.”¹⁰⁷³*

Idéntica reflexión planteó Manuel Antonio Santoyo, subdelegado de la villa de Nerpio que sugirió, como expusimos, la posibilidad de establecer un Negociado de Maderas para particulares por cuenta de la Real Hacienda a fin de acabar con las desastrosos resultados del Decreto de Libertad de Montes que había provocado, según su testimonio *“(...) la libertad concedida a los propietarios por S.M que pueda entenderse*

1073 ANM, Colección Figueroa, vol. 7, ms. 436/006: El Consejo Supremo del Almirantazgo presenta al rey una consulta con su parecer acerca del informe de la Junta del Departamento de Cádiz sobre la permanencia en Segura de la Sierra de la Comisión de Cortas de madera de construcción para la Marina. Madrid, 9 de mayo de 1816

*para el abuso de los montes que los han convertido en cenizas.*¹⁰⁷⁴

Los datos que se ofrecen sobre las consecuencias de este Decreto de liberalización de los montes son realmente demoledores. Según un informe del Fiscal de Almirantazgo de 1817 tan solo en los cinco años que discurren desde la aprobación del decreto, en los partidos de Segura, Cazorla, Alcaraz y Nerpio, se habían cortado en cada uno de ellos 14.204 pinos al año para producir 3.581 cargos de madera que habían sido talados por particulares. Todo ello a pesar de que la ley fue derogada sobre el papel un año después de su promulgación, junto al resto de la normativa emanada de las Cortes de Cádiz. Aun así el testimonio del fiscal no deja duda y añade:

*(...)En tierras de Don Diego de los Ríos, a dos leguas de Orcera (que es donde está establecida la comisión de Segura) se derribaron desde el año pasado hasta de ahora 116.017¹⁰⁷⁵ pinos y se continúa este destrozo en virtud de la libertad que creen tener los dueños para verificarlo así con lo que nace en el terreno de su propiedad (acreditada o no acreditada), mas como en la jurisdicción de Segura, los dueños del terreno no lo son de los árboles (porque así se les concedió para solo el aprovechamiento de los pastos). Que por orden del Departamento de Cartagena, está vendiendo el ministro de Segura estas maderas, de las cuales se inutilizarán muchas de las que fueron cortadas en el año anterior, por no haberse descortezado a su debido tiempo, más las que se han vendido, las que existan y las que se continúen cortando mientras la superioridad no ponga justos límites a una libertad que tanto llorarán las generaciones futuras.*¹⁰⁷⁶

Definitivamente esta legislación liberalizadora, junto a las posteriores leyes de Desamortización serían el preludio de la tragedia y el expolio de nuestro patrimonio natural. Unas medidas, sin duda, mucho más agresivas que la explotación forestal que la Marina había ejercido a lo largo del siglo XVIII. En 1836 Juan Álvarez Mendizábal,

1074 ANM, Colección Figueroa, ms. 0443/015: Juan José Ruiz Ortega a Manuel Santoyo, Nerpio, 29 de agosto de 1817

1075 Esta cifra, aunque pueda parecer exagerada la hemos tomado literalmente del folio 408 del dictamen de Don Joaquín de Lacroix custodiado en el Archivo del Museo Naval de Madrid cuya referencia queda reflejada en la siguiente nota al pie de página. Una cifra que nada tiene que ver con la expuesta por Emilio de la Cruz y Aguilar quien señala 116 o 117 pinos de manera errónea (*ob. cit.* p. 263)

1076 ANM, Colección Figueroa, ms. 0443/015: Don Joaquín Lacroix, Fiscal del Almirantazgo y Brigadier ingeniero de Marina, informa sobre el expediente de montes de Segura de la Sierra y corte de sus maderas. Madrid, 22 de julio de 1817. Según Emilio de la Cruz Aguilar el caso de Diego de los Ríos está perfectamente claro: se trata de un regidor perpetuo de Segura que pretendió, y debió lograrlo, apoderarse de los montes que rodeaban su propiedad, en connivencia con funcionarios de Marina, o por ignorancia de los mismos. En uno de los memoriales de 1760 se señala así, indicando que todos los montes eran del concejo y ningún particular había cobrado por madera o pastos (*ob. cit.* p. 263)

Ministro de Hacienda y luego Presidente del Gobierno, inició el proceso de la Desamortización eclesiástica, que afectó a los bienes de las recién suprimidas órdenes religiosas. En 1855 Pascual Madoz continuó la labor desamortizadora, completando la eclesiástica (bienes afectos al clero secular) y abordando la civil (básicamente bienes comunales o municipales). En todos estos procesos, las fincas rústicas arboladas y los montes en general, sufrieron un drástico cambio de uso: los nuevos propietarios talaron de inmediato el arbolado existente y dedicaron las tierras al cultivo agrícola o a la ganadería.

A diferencia de lo que sucedió en la mayor parte de la montaña andaluza, en las Sierras de Segura y Cazorla el proceso desamortizador no se tradujo en una transferencia masiva de los montes públicos a manos privadas. La inmensa mayoría de éstos se exceptuaron de la almoneda y continuaron en poder de quienes figuraban como sus legítimos propietarios. En las Sierras de Segura y Cazorla, de los 137 montes que ocupaban una superficie de 176.020 hectáreas, tan solo se declararon enajenables 25 montes (18,2 %). Dada la localización de todos estos montes salvaguardados de la Desamortización en la principal cabecera hidrográfica de la mitad meridional del país, el cuerpo técnico de Ingenieros de Montes, que se había creado casi de al mismo tiempo que la promulgación de la Ley de Desamortización General, procuró por todos los medios contener cualquier asomo de modificación de la cubierta vegetal que pudiera alterar el régimen hídrico e incrementar su capacidad erosiva con las aguas de los ríos. Para ello desplegó todos los mecanismos jurídicos que se consideraban imprescindibles para deslindar la propiedad pública; un acto administrativo de vital importancia para hacer efectivos los derechos que asistían a sus legítimos propietarios y evitar así cualquier intromisión de terceros. Tanto los deslindes como los amojonamientos que les sucedieron, contribuyeron de forma eficaz a materializar la propiedad estatal sobre amplias porciones de las Sierras de Segura y Cazorla.¹⁰⁷⁷

1077 ARAQUE JIMÉNEZ, E. Evolución de los paisajes forestales del Arco Prebético. El caso de las Sierras de Segura y Cazorla. En: *Revista de Estudios Regionales* N.º 96, 2013, pp. 324,325

13.6. La explotación forestal en Segura después de la Provincia Marítima. Un impacto infinitamente superior

Sin embargo y a pesar de que la Desamortización no causó los estragos ecológicos que si sucedieron en otras partes del país, los montes de Segura no se libraron de una explotación forestal que continuó a largo del siglo XIX y del XX de una manera mucho más intensa que la practicada en el siglo XVIII por la Marina e incluso por el Real Negociado. Este hecho queda demostrado tan solo en el volumen de madera extraído en las conducciones efectuadas entre finales del siglo XIX y mediados del XX. Unos datos que han sido estudiados en profundidad por el profesor Eduardo Araque Jiménez en diversos trabajos y por el ingeniero técnico Jesús Tresaco que en 1768 publicó, veinte años después de la última flotación en la que había participado, una memoria retrospectiva en la que se ofrecen datos de notable interés.

Según estos autores entre 1894 y 1936 se efectuaron un total de 218 pinadas, en todas las cuales se transportaron 6.599.197 piezas de madera, lo que supone el mayor volumen de madera movilizada y extraída de toda la historia de las Sierras de Segura y Cazorla. Excepto en los años 1895 y 1934, en que no se transportó pieza alguna por ninguno de los ríos que nacen en la provincia de Jaén, en los años restantes el número de conducciones fluctuó considerablemente. Así, por ejemplo en 1916 se registran 12 conducciones frente a una sola de los años 1933 y 1936. También varió de forma ostensible la cantidad de piezas movilizadas en cada uno de esos años pues, siguiendo las mismas fechas, de las 471.167 piezas que se transportaron en 1916 contrastan las 8.000 que lo hicieron en 1936. Para explicar semejantes ritmos de extracción y, desde luego, tan elevada movilización fluvial de madera, hay que tener en cuenta el sustancial incremento de la demanda de este recurso que se registra a lo largo de este periodo y, obviamente, la extraordinaria capacidad de producción de los montes de Segura. En cuanto a la demanda, fueron tres las actividades que mayor influencia ejercieron: la ejecución del tejido ferroviario, el notable desarrollo de la minería y la construcción de viviendas, por este mismo orden de importancia. Tras la interrupción del tráfico fluvial que se produjo en 1936, las conducciones no volvieron a reanudarse hasta 1941, aunque sus características variaron ostensiblemente en

relación a la etapa anterior. Respecto a las siete conducciones efectuadas por el río Segura entre 1941 y 1947, debemos señalar que fueron todas de ínfimas dimensiones, siendo la mayor de ellas de sólo de 10.400 piezas, seguramente pequeños restos de cortas que no se habían podido extraer de los montes durante la Guerra Civil. Otra cosa muy distinta sucedió en el Guadalquivir, por cuyas aguas se transportaron a partir de 1943 centenares de miles de traviesas y otra clase de piezas, provocando así un renacimiento espectacular, aunque efímero, de este secular sistema de transporte. Para entender este cambio tan radical hay que tener en cuenta, por un lado, el desabastecimiento generalizado del mercado de maderas español tras la Guerra Civil y, por otro, la imperiosa necesidad que tenía el nuevo Estado Franquista de proceder a una renovación en profundidad de toda la red ferroviaria nacional, después de años de abandono y sabotajes de todo tipo. Así pues, según la *Memoria de Explotaciones Forestales*, hasta 1953 se obtuvieron en todos los montes de Segura y Cazorla 608.770 m³ de madera en rollo y con corteza a partir de la cual se fabricó la nada despreciable cantidad de 3.108.285 traviesas de ancho normal más otro tipo de piezas incluidas aquellas para la construcción de distintas partes de los vagones de viajeros y mercancías. Tan solo en una de aquellas conducciones, la practicada a comienzos de 1944, se transportaron nada menos que 400.000 traviesas y 20.000 piezas de madera en rollo y en la de agosto de 1949, se flotaron 600.000 traviesas, cantidad jamás igualada en España. En esta ocasión la pinada recorrió el cauce del Guadalquivir hasta Jódar tardando 28 días mientras que las labores de saque de la madera del río duraron 33 días.¹⁰⁷⁸

Aunque no disponemos del registro completo de todas las pinadas realizadas durante el periodo de nuestro estudio (1733-1836), si observamos sus cifras y las comparamos con las ofrecidas por el profesor Araque, podemos comprobar con facilidad como el número de piezas es infinitamente menor que el de las conducciones fluviales de los siglos XIX y XX, menos aun en el caso de la Marina pues dichas piezas, aunque de mayor envergadura, eran menos numerosas que las conducidas por el Real Negociado. Teniendo en cuenta que la pinada con mayor número de piezas debió ser la emprendida por el Real Negociado en 1737 de las que entregó 15.182 piezas al arsenal de La Carraca y con una estimación de no más de 200.000 piezas en apenas

1078 ARAQUE JIMÉNEZ, E. Conducciones fluviales de madera desde las sierras de Segura y Cazorla. (1894-1949). En: *Cuadernos Geográficos*, núm. 040. Univ. Granada. 2007. p. 81-105

medio centenar de conducciones realizadas por la Marina o a beneficio de ésta, llegamos a la conclusión de que la huella ecológica y la deforestación practicada por la Marina en los montes de Segura durante el siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX fue anecdótica si la comparamos con la perpetrada durante el último cuarto del XIX y mediados del XX. Así pues, con estos argumentos podemos asegurar que no fue la explotación forestal ejercida por la Real Armada durante el siglo XVIII y principios del XIX la mayor causante de la devastación de los montes de Segura. Una presunta devastación que, no obstante, no impidió que los bosques de Segura se regeneraran pues, apenas unas décadas después, estaban en condiciones para surtir millones de piezas de madera para el ferrocarril, la minería y la construcción de viviendas. Por el contrario, la Desamortización, aunque podríamos considerarla hasta el momento, el mayor episodio histórico de deforestación en nuestro país, infinitamente superior al impacto ecológico ejercido por la Marina a lo largo del siglo XVIII, no afectó demasiado a los montes de Segura que siguieron estando en manos del Estado aunque eso sí, su huella puede ser observada hoy día en las zonas aledañas al Parque Natural de Cazorla, Segura y las Villas donde el olivar se hace omnipresente.

A principios del siglo XIX la Marina aun seguía abasteciéndose de los montes navarros de Irati, de Burgos, Santander, Asturias, Sierras de Cuenca, Pirineos o de las Sierras de Segura¹⁰⁷⁹. Hoy día estos bosques gozan de protección como parques naturales o nacionales considerándose los últimos refugios de nuestra flora y fauna silvestre, donde la biodiversidad y la riqueza natural se enriquece aun más con un episodio singular de nuestra historia. Un pasado oculto en multitud de documentos custodiados en los archivos nacionales que encierran una crónica colectiva con miles de nombres, de representaciones, expedientes, procesos¹⁰⁸⁰ y escritos sobre la difícil pero trascendental presencia de la Marina y el aprovechamiento forestal de unos montes, como los de Segura, muy alejados del mar que formaron parte del sueño de un puñado de visionarios que anhelaron en unos barcos de madera la grandeza de una nación. Aquellas maderas de Segura formaron parte de navíos, fragatas y corbetas que fueron protagonistas del Siglo de las Luces donde España quiso ser un país moderno, capaz de codearse en la política, en la ciencia y en la tecnología con las potencias de su

1079 AGMAB, Arsenales, leg. 3760, vol. II, fol. 293-374: *Acopios de maderas*

1080 AHPJ: Agricultura: Provincia Marítima: 62.469/1: Informe del Auditor de la Provincia Marítima sobre las causas de mala gestión de este organismo, 22 de diciembre de 1833

entorno. Unos barcos que defendieron durante, al menos, cien años más las posesiones de ultramar y las costas de un país condenado a entenderse con el mar.

CUADRO N° 28.- Pinadas de la Provincia Marítima de Segura de la Sierra durante el siglo XVIII y primeras décadas del XIX. (Fuente: elaboración propia a partir de las fuentes consultadas)

Año	Ríos	N° de piezas/cargos ¹⁰⁸¹	Organismo	Destino y empleo	Fuente
1734	Guadalimar-Guadalquivir	8000 piezas	Negociado	Fábricas de Tabacos	<i>Expediente;</i> AGS, Hacienda, leg. 849
1735	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos definitivos ¹⁰⁸²	Negociado	Fábricas de Tabacos, arsenal de La Carraca	AGS, Hacienda, leg. 849
1736	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos definitivos	Negociado	Fábricas de Tabaco, almacén de maderas de Segura, Arsenal de La Carraca (108 piezas)	AGS, Hacienda, leg. 849
1737	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos definitivos	Negociado	Fábricas de Tabaco, almacén de maderas de Segura, Arsenal de La Carraca (15.182 piezas) y venta a particulares	AGS, Hacienda, leg. 849
1738	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos	Negociado	Fábricas de Tabaco, almacén de maderas de Segura,	AGS, Hacienda, leg. 849
1740	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos	Negociado	Fábricas de Tabaco, almacén de maderas de Segura, Real Maestranza de Artillería	AGS, Hacienda, leg. 849
1741	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos definitivos	Negociado	Fábricas de Tabaco, almacén de maderas de Segura, Catedral de Córdoba, 100 piezas Arsenal de La Carraca, 150 piezas Arsenal de Ferrol	AGS, Hacienda, leg. 849
1742	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos definitivos	Negociado	Fábricas de Tabaco, almacén de maderas de Segura, 20 cuartones al Arsenal de La Carraca	AGS, Hacienda, leg. 849
1743	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos definitivos	Negociado	Fábricas de Tabaco, almacén de maderas de Segura, 109 piezas Arsenal de La Carraca	AGS, Hacienda, leg. 849
1744	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos definitivos	Negociado	Venta a particulares y al arsenal de La Carraca (1500 piezas)	AGS, Marina, leg. 313; AGS, Hacienda, leg. 849

1081 Para tener más certera podemos multiplicar el número de cargos por 4, que era la media de las piezas que solía componer cada cargo de madera conducido en una carreta.

1082 En septiembre de 1735 había almacenadas en Sevilla 11968 piezas pero ignoramos cuantas procedían de la última pinada

1745	Guadalimar-Guadalquivir	1500 cargos (6000 piezas aprox.)	Negociado	Venta a particulares y al arsenal de La Carraca	AGS, Marina, leg. 313
1751	Guadalimar-Guadalquivir	600-800cargos	Negociado	Venta a particulares	AGS, Marina, leg. 319
1751	Guadalimar-Guadalquivir	3000 cargos /14.000 piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGS, Marina, leg. 319/López Arandía
1752	Guadalimar-Guadalquivir	800 cargos (3.200)	Negociado	Venta a particulares, minas de Almadén, iglesia de San Andrés de Baeza	AGS, Marina, leg. 319, 558
1752	Guadalimar-Guadalquivir	7530 piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGS, Marina, leg. 319
1758	Guadalimar-Guadalquivir	4605 piezas	Sin datos		Merino Navarro
1760	Guadalimar-Guadalquivir	9000 piezas	Negociado y Marina	Venta a particulares, arsenal de La Carraca (3000 piezas), catedral de Jaén	AGS, Hacienda, leg. 849
1762	Guadalimar-Guadalquivir	5.800 piezas	Negociado	Venta a particulares y arsenal de La Carraca	AGS, Hacienda, leg. 849
1763	Guadalimar-Guadalquivir	3697 piezas	Negociado	Venta a particulares (construcción de un cortijo en Ibros por el prior de Villanueva del Arzobispo)	AGS, Hacienda, leg. 849 AGS, Marina, leg. 562
1764	Guadalimar-Guadalquivir	6017 piezas	Negociado	Venta a particulares	AGS, Hacienda, leg. 849
1764	Guadalimar-Guadalquivir	3998 piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGS, Marina, leg. 333
1765	Guadalimar-Guadalquivir	2253 piezas	Negociado	Venta a particulares	AGS, Hacienda, leg. 849
1765	Segura	800 piezas	Marina	Arsenal de Cartagena	AGS, Marina, leg. 335
1766	Guadalimar-Guadalquivir	2770 piezas	Negociado	Venta a particulares (convento hospital de San Juan de Dios de Sevilla)	AGS, Hacienda, leg. 849
1767	No hubo pinadas				AGS, Hacienda, leg. 849
1768	Guadalimar-Guadalquivir	4960 piezas	Negociado	Venta a particulares (Convento de San Juan de Dios de Sevilla 249 piezas, convento de carmelitas descalzas de Bujalance, Arsenal de La Carraca 200 piezas, máquinas y tahonas de la Real Fábrica de Tabacoss 3.519 piezas aserradas de diferentes calibres y tamaños)	AGS, Hacienda, leg. 849
1769	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos definitivo ^s ₁₀₈₃	Marina	Arsenal de La Carraca	AGS, Hacienda, leg. 849

1770	Guadalimar-Guadalquivir	1075 piezas	Negociado	Venta a particulares (casas de Manuel Suazo junto a la iglesia de Santa Marina de Sevilla, palacio del Lomo del Grullo), Arsenal de la Carraca (500 piezas) Nuevas Poblaciones (300 piezas)	AGS, Hacienda, leg. 849
1772	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos definitivos	Negociado	Venta a particulares (Real Seminario de Capuchinos de Sanlúcar de Barrameda, Nuevas Poblaciones 302 palos, Real Maestranza de Artillería para presidios de África) Prestadas a la marina 222 piezas	AGS, Hacienda, leg. 849
1773	Guadalimar-Guadalquivir	Menos de 1000 piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGS, Hacienda, leg. 849
1774	Guadalimar-Guadalquivir	No pudo concluirse	Marina		AGS, Marina, leg. 351
1775	Guadalimar-Guadalquivir	8000 piezas	Negociado	Venta a particulares	AGS, Marina, leg. 352
1776	Guadalimar-Guadalquivir	1185 piezas	Marina/Negociado	Arsenal de La Carraca	AGS, Marina, leg. 355
1777	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos definitivos	Negociado	Venta a particulares, (convento PP Franciscanos Observantes de Andújar año 1778) Arsenal de la Carraca (1230 piezas)	AGS, Marina, leg. 359
1778	Guadalimar-Guadalquivir	1912 piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGS, Marina, leg. 362
1779	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos	Negociado	Venta a particulares (convento de San Lázaro de Sevilla), Maestranza de Artillería para el sitio de Gibraltar	AGS, Hacienda, leg. 850
1780	Guadalimar-Guadalquivir	7000 piezas	Negociado	Venta a particulares, Arsenal de La Carraca	AGS, Hacienda, leg. 850
1781	Guadalimar-Guadalquivir	1086 piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGS, Marina, leg. 366
1783	Guadalimar-Guadalquivir	3431 piezas	Negociado	Venta a particulares (convento del Dulce Nombre de Jesús en Sevilla), Arsenal de La Carraca	AGS, Hacienda, leg. 850
1784	Guadalimar-Guadalquivir	3228 piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGMAB, Arsenales, leg. 3767
1784	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos	Negociado	Venta a particulares (Convento de Capuchinos de Andújar, construcción de Tahonas de Sevilla, hospital del Santo Cristo de los Dolores de Sevilla)	AGS, Hacienda, leg. 850
1785	Guadalimar-Guadalquivir	1667 piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGMAB, Arsenales, leg.

1083 Bruna señala a Múzquiz que en el presente año (1769) viene navegando la pinada de la Marina y que ya se ha empezado a cortar la que se ha de conducir en el próximo 1770. Dice que se deben de reservar caudales para los gastos de carreteo, aguadero y navegación que no dejan de ser considerables, AGM, Hacienda, leg. 849: Bruna a Muzquiz, Sevilla, 26 de abril de 1769

					3770
1785	Guadalimar-Guadalquivir	3254 piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGMAB, Arsenales, leg. 3770
1786	Guadalimar-Guadalquivir	7110 piezas	Negociado-Marina	Venta a particulares (Convento de Capuchinas de Andújar) Arsenal de La Carraca (al menos 600 piezas para baos y tablazón)	AGS, Hacienda, leg. 850; AGMAB, Arsenales, leg. 3770
1787	Guadalimar-Guadalquivir	3000 piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGMAB, Arsenales, leg. 3778
1787	Segura	926 piezas	Marina	Arsenal de Cartagena	ANC, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14
1788	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos	Negociado	Venta a particulares	AGS, Hacienda, leg. 850
1788	Segura	471 piezas	Marina	Arsenal de Cartagena	ANC, Reales Órdenes, 2223, ANAC, Libro de Acuerdos de la Junta Económica, Tomo 14
1789	Segura	1500 piezas	Marina	Arsenal de Cartagena	ANC, Reales Órdenes, 2223
1789	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos	Marina	Arsenal de La Carraca	AGMAB, leg. 3760
1790	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos	Marina	Arsenal de La Carraca	AGMAB, leg. 3760
1791	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos	Negociado	Venta a particulares (convento de Capuchinos de Córdoba, Beaterío de Sevilla, San Francisco de Andújar)	AGS, Hacienda, leg. 850
1991	Segura	3447 piezas	Marina	Arsenal de Cartagena	AGMAB, Arsenales, leg. 3795
1793	Segura	3456 piezas	Marina	Arsenal de Cartagena	ANC, Caja, 2734,
1796	Guadalimar-Guadalquivir	3927 piezas	Negociado	Venta a particulares	AGS, Hacienda, leg. 850
1798	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos definitivos	Negociado	Venta a particulares, convento de Madre de Dios y San Rafael, orden tercera de San Francisco de Córdoba, convento de San Perdo el Real de Córdoba y préstamo de 500 piezas al arsenal de La Carraca	AGS, Hacienda, leg. 850
1803	Guadalimar-Guadalquivir	432 y $\frac{3}{4}$ piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGMAB, Arsenales, leg. 3837
1805	Guadalimar-Guadalquivir	2712 piezas	Marina	Arsenal de La Carraca	AGMAB, Arsenales, leg. 3760
1807	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos	Negociado	Venta a particulares y Arsenal de La Carraca	ANM, Colección Figueroa, ms. 0443/015
1809	Guadalimar-	Sin datos	Negociado	Venta a particulares y Arsenal de La	ANM, Colección Figueroa, ms.

	Guadalquivir			Carraca	0443/015
1822	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos	Negociado	Sin datos	AHPJ: Agricultura: Provincia Marítima, 62.469
1823	Guadalimar-Guadalquivir	Sin datos	Negociado	Sin datos	AHPJ: Agricultura: Provincia Marítima, 62.469

CUADRO N° 29. Navíos, fragatas y otras embarcaciones que fueron reparadas o habilitadas con las maderas de Segura, entre otras, o con su presencia durante los años señalados en el arsenal de Ferrol (Fuente: elaboración propia a partir de los datos cruzados de número de piezas, pinadas, número de piezas almacenadas y obras de carena, recorridas y otros trabajos de reparación o habilitación)

CLASE	NOMBRE	OBRAS	AÑO	Fuente
Navío	Arrogante	carenas	1759	AGS, Marina, leg. 329
Navío	Soberbio	carenas	1759	AGS, Marina, leg. 329
Navío	Serio	carenas	1759	AGS, Marina, leg. 329
Fragata	Liebre	Obras	1761	AGMAB, Arsenales, leg. 3759
Navío	Poderoso	Carenas	1762	AGMAB, Arsenales, leg. 3759
Navío	Diligente	Carenas	1762	AGMAB, Arsenales, leg. 3759
Fragata	Soledad	Correr segunda batería	1762	AGMAB, Arsenales, leg. 3759
Lanchones		Carenas	1762	AGMAB, Arsenales, leg. 3759
Navío	San Sebastián	Carenas	1786	AGMAB, Arsenales, leg. 3760
Navío	Santa Isabel	Habilitación	1786	AGMAB, Arsenales, leg. 3760
Navío	Galicia	Habilitación	1786	AGMAB, Arsenales, leg. 3760
Navío	San Fernando	Habilitación	1786	AGMAB, Arsenales, leg. 3760
Navío	Arrogante	Habilitación	1786	AGMAB, Arsenales, leg. 3760
Navío	San Pedro	Habilitación	1786	AGMAB, Arsenales, leg. 3760
Navío	San Gabriel	Habilitación	1786	AGMAB, Arsenales, leg. 3760
Navío	Oriente	Habilitación	1786	AGMAB, Arsenales, leg. 3760

Navío	San Felipe	Habilitación	1786	AGMAB, Arsenales, leg. 3760
Chata	San José	Carena	1786	AGMAB, Arsenales, leg. 3760
Navío	San Francisco de Asís	Carenas	1804	AGMAB, Arsenales, leg. 3760
Navío	San Juan Nepomuceno	Carenas (con las maderas destinadas para el dique de Cartagena)	1804	AGMAB, Arsenales, leg. 3760

CUADRO N° 30. Regiones de origen y provisión de maderas en el Arsenal de Ferrol durante los años señalados. Fuente: elaboración propia a partir de AGS, Arsenales, leg. 329, 3759 y 3760, Merino Navarro

Año/ Provincia Marítima	Navarra y Vizcaya (roble)	Castilla, Burgos y Santander (roble y pino)	Asturias y Galicia (roble)	Andalucía (pino, quejigo)	Segura de la Sierra (pino)	Cuenca, Murica y Valencia (pino)	Italia y Rumanía (roble y pino)	Cataluña y Aragón (roble y pino)	Del Norte pino y arboladuras	Indias Cedro, caoba y guayacán
1759	X				X				X	
1760			X						X	
1761			X		X				X	
1785	X	X	X		X				X	X
1804	X	X	X	X	X				X	
1805		X			X				X	

14.- CONCLUSIONES (II): ¿FUE IMPORTANTE, DECISIVA O ANECDÓTICA LA CONTRIBUCIÓN DE LOS MONTES DE SEGURA A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL DE MARINA ESPAÑOLA DE LA ILUSTRACIÓN?

En el número 3 de la calle Maestranza, junto al arsenal, en el corazón de la ciudad de Cartagena y a tan solo veinte metros del mar, se alza la Facultad de Ciencias de la Empresa de la Universidad Politécnica que comparte espacio con el Museo Naval. Se trata de un edificio histórico, rehabilitado en el año 2006 en el que destacan las pasarelas metálicas, el empleo de acero galvanizado para los perfiles, la funcionalidad o el uso de materiales translúcidos, permeables y ligeros que permiten la entrada de luz y aire, intentando disimular los espacios angostos y opresivos del edificio original: el antiguo Cuartel de Presidarios y Esclavos de la ciudad, construido en 1786 por el ingeniero militar Mateo Vodovich quien lo concibió para albergar a los reos que cumplían condena en los trabajos del arsenal. Durante ciento sesenta años el actual edificio universitario fue, por tanto, un presidio logrando el triste récord de ser el primero de Europa en hacinamiento de población reclusa, con más de 2.000 moradores que eran empleados para las labores más ingratas del arsenal como las bombas de achique de los diques de carena o las fábricas de jarcia y cordelería pero también en otros trabajos fuera del astillero como la edificación de la plaza de toros de la ciudad en 1853.

A lo largo de su historia fueron muchos los episodios acaecidos entre sus muros, la mayoría de triste recuerdo. Durante la guerra cantonal de 1873, en el transcurso de la Primera República, se decretó la libertad de los reclusos, quienes pasaron a defender la plaza del asedio de las tropas centralistas. Unos presos que desearon antes la muerte que el regreso a la prisión. En 1885 las pésimas condiciones de salubridad del recinto penitenciario fueron el origen de una epidemia de morbo asiático que causó la muerte de unas 1.200 personas en la ciudad. Ante esta situación, años más tarde, en 1909 Tomás Maestre, director del Instituto de Medicina Legal de Madrid, expuso en el Senado que el presidio de Cartagena era una ignominia para la justicia española y un baldón para aquella ciudad por las condiciones infrahumanas de habitabilidad, comparables a las de las mazmorras de la Edad Media. Entre sus muros cumplieron

pena algunos presos célebres como los cuatro dirigentes del comité de huelga de 1917, los socialistas Julián Besteiro, Francisco Largo Caballero, Andrés Saborit y Daniel Anguiano. También José Pérez Pino, el asesino que en 1928 inspiró a Federico García Lorca para escribir “Bodas de sangre”.

El antiguo Cuartel de Presidarios y Esclavos fue penal hasta 1945, momento en que pasó a ser Cuartel de Instrucción de Marinería hasta el año 1998. A partir de 2006 se inició su proceso de rehabilitación para albergar dependencias universitarias lo que resulta, cuanto menos paradójico aunque también alentador, que un edificio erigido como presidio se haya convertido en un centro de difusión de la cultura.

Durante muchos años el antiguo Cuartel de Presidarios y esclavos de Cartagena fue conocido como “la Casa Negra” llamada así por el color de sus muros exteriores y por el destino trágico de sus moradores. Unos muros que encerraron terribles historias escritas con el dolor y la angustia de quienes lo habitaron. Un reino de tinieblas, de oscuridad y de humedad, señorío del castigo y el tormento, amenizado constantemente con la triste melodía del eco metálico de cerraduras, candados y grilletes. Un espacio donde el escalofrío y la desesperanza recorría el cuerpo de unos presos y esclavos que purgaron sus penas en silencio, con los sueños rotos por los intentos de fuga frustrada en busca del premio de la libertad, tan anhelada como secuestrada. Un universo de patios y galerías en un edificio de dimensiones colosales, producto de la ingeniería racionalista del siglo XVIII. Un monstruo de piedra y madera cargado de leyenda que, además, guarda una estrecha relación con los montes de Segura. Una relación que se remonta a casi trescientos años cuando el Cuartel de Presidarios y Esclavos de Cartagena comenzó a edificarse. Para su fábrica se emplearon miles de piezas de pino de los parajes de la Fuenfría y Pinar Negro en la Sierra de Segura, traídas en carruajes o conducidas por el río Segura en las pinadas dirigidas por Manuel Bernia. Tras la rehabilitación del edificio en 2006, el arquitecto José Manuel Chacón Bulnes decidió conservar las maderas reutilizando las puertas y contraventanas de madera con sus correspondientes herrajes. De las más de 180 ventanas de que consta el edificio, solo se han conservado más de cuarenta en estado regular. Para su restauración se procedió a su limpieza y decapado, lijado, aplicado de pintura antixilófagos y colocación sobre marco metálico resistente oculto, para favorecer apertura y cierre, conservando los *golfos* originales. Como estaban

repartidas aleatoriamente por todo el edificio, se tomó el criterio de agruparlas en los lugares donde el espacio arquitectónico del siglo XVIII continuaba siendo reconocible para potenciar el decorado original, de tal forma que se pueden contemplar actualmente en las zonas donde se conservan las bóvedas originales, en el cuerpo norte y en las cuatro esquinas.¹⁰⁸⁴



Imagen 24: detalle de los postigos originales de madera de Segura del Antiguo Cuartel de Presidarios del arsenal de Cartagena, actual sede de la Universidad Politécnica (Foto: Vicente Ruiz García)

A 30 kilómetros de este edificio se encuentra la casa solariega del Vizconde Ros de Olano, en la localidad murciana de Balsicas. El edificio, conocido como “El Castillo de

1084 CHACÓN BULNES, J.M. *El cuartel de Presidarios y esclavos de Cartagena*. Tesis doctoral dirigida por Don José Calvo López y Don Elías Hernández Albadalejo. Cartagena: Universidad Politécnica de Cartagena, 2011, p. 256

Ros” por su torreón almenado, fue construido en el siglo XIX por la orden monástica de San Felipe Neri. La finca pasó al estado en 1836 como consecuencia de la Desamortización de Mendizabal, siendo adquirido en 1844 por el general Ros de Olano. El edificio sufrió varias reformas realizadas por Don Antonio de la Vega y Ros de Olano, nieto del general, quien heredó la hacienda de su madre. Años más tarde el caserón sirvió para acoger oficinas del Ejército republicano durante la guerra civil (1936-1939), etapa en la que también se construyó un refugio antiaéreo en sus alrededores. Desde hace unos años el castillo está en fase de reformas, siendo propiedad de un conocido anticuario de la zona, quien además de restaurarlo lo utiliza como almacén. La hacienda, rodeada de un muro, cuenta además del caserón propiamente dicho, con un edificio adyacente en el que se aprecian unas enormes vigas de madera de pino salgareño de unos 50 centímetros de grosor con una longitud de catorce metros. Algunas de las vigas de similares características se encuentran diseminadas por la propiedad, sesgadas y seriamente deterioradas. Aquellas vigas de madera de pino salgareño guardan una estrecha relación con la construcción naval del siglo XVIII y proceden de árboles de las Sierras de Segura, en la provincia de Jaén, de donde fueron cortadas hace tres siglos. ¿Pero cómo han llegado aquellas piezas de madera hasta Balsicas?

En 1999 comenzaron las obras de construcción del nuevo muelle de atraque de submarinos en el arsenal de la vecina ciudad de Cartagena. Aquellas obras despertaron un enorme interés y la indignación de algunos colectivos conservacionistas que contemplaron como los diques del arsenal construidos en el siglo XVIII iban a ser demolidos para albergar las nuevas instalaciones. Los diques y las máquinas que los desaguaban fueron desmontados entre 1920 y 1927 pero la estructura original seguía conservándose bajo el agua. A pesar de las protestas las obras se realizaron y algunas de las vigas de madera fueron trasladadas a un vertedero de la zona mientras otras pudieron ser rescatadas por José Madrid, el anticuario de Balsicas que las transportó en un camión hasta el castillo de Ros de Olano donde le sirvieron para restaurar la mansión, siendo un elemento llamativo para cualquier visitante que se acerque al caserón. Otros restos de aquellas maderas, no obstante, pueden contemplarse hoy día expuestas en el Museo Naval de Cartagena.



Imagen 25 y 26: Castillo de Ros de Olano en Balsicas (Murcia). Abajo detalle de las vigas de madera de Segura de la Sierra procedentes de uno de los diques secos del arsenal de Cartagena



Aquellas vigas de madera que formaban parte de la estructura del dique, empleadas en la solería y también en la construcción de las compuertas del mismo, habían sido realizadas en madera de pino procedente de los bosques de Segura de la Sierra y Alcaraz. Hace casi trescientos años los troncos fueron trasladados en carretas hasta el arsenal de Cartagena en un viaje lleno de dificultades donde tardaron meses hasta llegar a su destino definitivo.¹⁰⁸⁵ No obstante, la capital del departamento marítimo del Mediterráneo no fue la única en emplear la madera de los bosques segureños para sus diques pues a partir de 1784 comenzaron a llegar miles de piezas de la misma especie al arsenal gaditano de La Carraca, para ser utilizadas en la construcción de los tres diques de carena,¹⁰⁸⁶ gemelos a los desaparecidos de Cartagena y del que aun hoy se conserva uno, el San Antonio, en medio de las modernas instalaciones que la empresa estatal Navantia dispone entre Cádiz, Puerto Real y San Fernando. Un dique que, a diferencia de sus coetáneos, no pudo a causa del sámoigo emplear las maderas de Segura en su estructura.

Desgraciadamente estos son los únicos testimonios visibles a día de hoy de lo que significaron las maderas de Segura en la construcción naval de la Armada del siglo XVIII y de lo que supuso su aportación a la Marina de la Ilustración. No obstante llegado a este punto nos vemos en la obligación de responder a la pregunta inicial de ¿qué importancia tuvieron las maderas de Segura en la Marina de la Ilustración?

Está claro que en la construcción civil la madera de Segura estuvo presente en numerosos edificios de Andalucía sobre todo en torno al Guadalquivir. En cuanto a la construcción naval del siglo XVIII, según algunos investigadores la importancia de la madera de Segura fue secundaria debido a su calidad y a los tamaños conducidos, constituyendo además en Cartagena un aprovechamiento puntual.¹⁰⁸⁷ Probablemente tengan razón los que defienden esta postura, al menos si tenemos en cuenta el volumen cuantitativo de las maderas de Segura en la construcción naval española del siglo XVIII y primeras décadas del XIX. A primera vista el empleo de la madera de Segura en los arsenales de Marina fue muy inferior si lo comparamos con otras regiones madereras como los montes de Galicia, Asturias, Cantabria, Navarra, Cataluña o el Báltico. Sin embargo y después de todo lo expuesto debemos matizar

1085 ANCT P II Leg. 13: Oficio de Francisco Barredo. Madrid 7 de septiembre de 1754

1086 AGMAB, Arsenales, leg. 3785. Oficio de Antonio Félix Román a Antonio Valdés. Segura de la Sierra, 25 de abril de 1788

1087 RODRÍGUEZ TAUSTE, S. *ob. cit.* p. 115; PIQUERAS, J; SANCHÍS, C. *ob. cit.* p. 91

estos argumentos puesto que creemos que la madera de Segura tal vez no fue tan importante desde un punto de vista cuantitativo pero si lo fue en determinados momentos en donde las circunstancias técnicas o geopolíticas la convirtieron en una materia prima de un enorme valor estratégico. Así ocurrió, por ejemplo en la Guerra del Asiento de 1739 donde las maderas de Segura permitieron habilitar a la escuadra y modificar la estructura de los buques mercantes que participaron en el conflicto, al ser transformados en barcos de guerra con las maderas de Segura. Unos buques que contribuyeron con brillantez a la victoria del Cabo Sicié de 1744 contra los ingleses. Pero fue sin duda fue durante la década de 1750 cuando las maderas de Segura gozaron de un mayor prestigio pues su empleo —no solo en La Carraca sino incluso en alguna ocasión en Ferrol a donde llegó alguna partida— fue verdaderamente significativo. El nuevo sistema de construcción “a la inglesa” traído por Jorge Juan de Santacilia permitió fabricar buques con piezas más pequeñas de madera, donde las cabillas se realizaban con este mismo material en sustitución del hierro. El agotamiento de los montes del Departamento de Cádiz o la decisión de sustituir la madera de cedro por el pino para los fondos fueron algunos factores que convirtieron a los salgareños de Segura en los protagonistas de un periodo donde constructores como Ciprián Autrán se proclamaron como sus mayores defensores. Entre 1750 y 1765 Segura de la Sierra se convirtió en el mayor abastecedor de madera de pino en el arsenal de La Carraca. Una afirmación que comparte el profesor José Quintero Gozález¹⁰⁸⁸ aunque, probablemente lo harían junto con las coníferas del Báltico a las que difícilmente superarían en volumen. En cualquier caso la importancia, incluso en volumen, de las maderas de Segura en la Carraca a mediados del setecientos es más que evidente, coincidiendo además con el periodo de mayor actividad constructiva del arsenal andaluz.

A partir de 1760 y con la crisis del método inglés, la madera de Segura perderá parte del protagonismo anterior aunque no dejará de estar presente en los arsenales de La Carraca y Cartagena donde, en este último arsenal, sería empleada en las obras de construcción de sus instalaciones, de algunos buques —algunos navíos y especialmente los jabeques— y en las labores de mantenimiento de las embarcaciones. Finalmente, con el cambio de siglo y la guerra contra Inglaterra, la madera de Segura volverá a ser vital, en esta ocasión, por la coyuntura política de la

1088 QUINTERO GONZÁLEZ, J. *ob. cit.* p. 451

guerra más que por razones técnicas. El bloqueo ejercido por los ingleses durante el periodo 1805-1808 dejará a las maderas de Segura como prácticamente las únicas que estarán presentes en La Carraca pues su transporte mediante embarcaciones de cabotaje permitirá burlar a los buques enemigos que impedían el abastecimiento por mar de todo tipo de suministros, incluida la madera, siendo la de Segura la excepción por este motivo. Una madera que también tuvo su interés estratégico durante el sitio y defensa de Cádiz a lo largo de la Guerra de la Independencia.

Así pues, por todas estas razones, llegamos a la conclusión de que las maderas procedentes de la Provincia Marítima de Segura sí fueron importantes para la Marina de la Ilustración, más por su valor estratégico en determinados momentos históricos que por el volumen de madera empleada, aunque para este caso también lo fue durante la década de 1750. Aun así, las relaciones de buques construidos, habilitados y sobre todo carenados que hemos incluido en este trabajo muestran un número de embarcaciones nada desdeñable desde el punto de vista cuantitativo.

En 1773 concluyó la carena del navío *San Julián* para el que se habían empelado las maderas de Segura en la ejecución de sus obras. Siete años después, el *San Julián* fue capturado por los ingleses en la batalla del Cabo de Santa María en 1780. Tras el combate, el navío fue marinado por varios oficiales y setenta marineros británicos que tuvieron que enfrentarse a un duro temporal que a punto estuvo de hacerlos naufragar frente a la costa de Arenas Gordas. La situación fue tan desesperada que los ingleses pidieron ayuda a la tripulación española que se hallaba presa en medio de un mar que amenazaba con devorarlos. Fue entonces, en medio de este escenario apocalíptico, cuando apareció un oficial llamado Alejandro Malaspina que aprovechó el fuerte temporal para sublevar a la marinería española. De esta manera logró recuperar el gobierno de la embarcación ante la perplejidad de los ingleses que no tuvieron más remedio que rendirse, aceptando ser hechos prisioneros si no querían perecer bajo la terrible tormenta y estrellados contra las rocas. Ante el clamor popular el joven oficial, que años después protagonizaría la expedición científica que llevaba su nombre, atracó en el puerto de Cádiz salvando la vida de la marinería y recuperando un navío de Su Majestad en cuyas bodegas se recluían un buen número de oficiales y marineros enemigos.

En 1764 fue botado en Cartagena el navío *Velasco* con parte de las maderas que Juan Francisco de la Torre había señalado en los montes de Segura. Tras participar en operaciones de corso y en el bombardeo de Argel de 1775, el navío *Velasco* concurrió en 1781 a la conquista de Florida occidental y a la Toma de Pensacola protagonizada por Bernardo de Gálvez, contribuyendo así a uno de los episodios más brillantes de la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos.

El *África*, para el que se emplearon en su construcción las maderas de Segura que solicitaron Mateo Mullan y Ciprián Autrán a José Gutiérrez de Rubalcaba, fue el primer navío de línea construido en La Carraca bajo el sistema inglés de Jorge Juan. En 1780, en el marco de las operaciones de la guerra contra Inglaterra y de la independencia de las Trece Colonias, contribuyó en la captura de un gran convoy británico de 53 velas. En 1781 formó parte de la flota que participó en la campaña del Canal de la Mancha y en la frustrada invasión del Reino Unido. Al año siguiente asistió a la derrota de las baterías flotantes en Gibraltar y a la batalla de Cabo Espartel que, sospechosamente, los ingleses no incluyen en sus libros de Historia. Setenta años después de su botadura el navío *África* fue desguazado en el arsenal que lo vio nacer, convirtiéndose en uno de los buques más longevos de su tiempo.

El *Santísima Trinidad*, después de reparar sus costados con pino de Segura en el año 1803, se convirtió en el mayor navío de línea de su tiempo participando con mayor o menor fortuna en los principales combates navales de su época. El *Trinidad* fue duramente castigado en el combate de Trafalgar de 1805. Tras la batalla, los británicos intentaron por todos los medios remolcar el navío hasta Gibraltar en un enconado esfuerzo para obtener como botín a tan majestuosa como legendaria presa. Cuando la inundación de la bodega alcanzó los quince pies y las bombas de achique no dieron abasto, al medio día del 24 de octubre de 1805 los ingleses decidieron dejarlo a pique salvando a la gente entre los navíos ingleses *Prince* y *Neptune*. Al atardecer y a unas 25 millas de Cádiz el navío *Santísima Trinidad* se hundió para siempre en las aguas del océano Atlántico convirtiéndose desde entonces en un mito. El navío *Santa Ana*, después de sobrevivir al combate de Trafalgar, fue reparado en La Carraca con las maderas de Segura que había conducido Timoteo Roch en sus barcas por el río Guadalquivir. Tres décadas más tarde todavía seguía al servicio de la Armada española aunque en 1834 apenas eran reconocidos sus restos sumergidos

en el fango frente al arsenal de La Habana en Cuba.

El navío *África*, el *Santísima Trinidad*, el *Santa Ana*, el *San Julián* o el *Velasco* fueron algunas de las naves de guerra que sirvieron a la Armada Española junto con otros tantos que hemos reseñado, escribiendo un pedazo de nuestra historia desde el mar, participando en brillantes o desastrosos combates; formando parte de expediciones científicas; protegiendo convoyes llegados de las Indias cargados de tesoros; transportando noticias, pasajeros y mercancías; y llevando sobre sus cubiertas a varias generaciones de intrépidos marinos y tripulaciones anónimas que formaron parte de otro tiempo donde el viento gobernaba en los océanos. Estos navíos construidos en Cartagena o Cádiz, carenados en los diques de Feringán o en los de Tomás Muñoz llevaron en sus fondos, en los forros de sus costados o en los baos de sus cubiertas inferiores un pedazo de los antiguos reinos de Jaén y Murcia, de las estribaciones orientales de los sistemas béticos donde Andalucía comienza a perder su nombre. Un trocito de sus extensos bosques de pinares donde todavía se yerguen salgareños centenarios.

15.- GLOSARIO

Alcázar: la parte de la cubierta superior comprendida entre el palo mayor y la entrada a la cámara alta, y cuando ésta no existe, el coronamiento de popa.

Amurada: el costado del buque por la parte interior. Dícese también murada.

Aparejo: el conjunto de la arboladura, jarcias y velas de una embarcación.

Arboladura: el conjunto de palos, vergas y masteleros de una embarcación.

Asta: cada una de las piezas del enramado del buque que van desde al cuadra a popa y a proa.

Bao: cada una de las piezas de madera que apoyándose por sus extremos en los costados del buque a cuya sujeción contribuyen, sirven además para formar sobre ellas las cubiertas.

Barlovento: lado de donde viene el viento

Batayola: barandilla doble de madera, de firme o levadiza que encajada en candeleras de hierro

Batería: espacio interior que media entre dos cubiertas, y que en el exterior se conoce y cuenta por las respectivas filas de portas para jugar los cañones.

Bergantín: buque de dos palos, mayor y trinquete, de velas cuadradas y de estay, foques, con gran cangreja, como vela mayor en el siglo XVIII.

Bolina: navegar de bolina, navegar de ceñida, ceñir, bolinear o barloventear es la acción de navegar a vela contra la dirección del viento (hacia barlovento) en el menor ángulo posible.

Bombarda: pequeño buque al que en lugar de palo trinquete se montan uno o dos morteros en un pozo de cubierta muy reforzado, teniendo el palo mayor cruzado, y un mesana con cangreja.

Borda: el canto superior del costado de un buque. Llámese también regala.

Branque: sinónimo de roda y se aplica más generalmente para designar al conjunto del pie de roda y caperol, cuando estas tres piezas forman una sola, como sucede en algunos buques pequeños.

Brazolas: piezas de madera o hierro que sobresalen de las cubiertas y forman el contorno de las escotillas, con objeto de impedir la entrada del agua

Buque en rosca: el que no tiene carga ni aparejo.

Buzarda: refuerzo de forma curva que se fija atravesando en el interior de la cubierta para dar mayor rigidez a la proa de un barco

Cabecear: Uno de los movimientos del barco consistente en una elevación y descenso alternativos de la proa y la popa, debido a las olas de proa

Cabo: Cualquiera de las cuerdas que se utilizan a bordo. Accidente geográfico consistente en dos puntas que se intercala en el agua, determinando entre ellas una concavidad en la costa.

Cabotaje: Navegación que se hace cerca de la costa guiándose por su conformación (navegación entre cabos).

Calabrote: Cabo muy grueso utilizado generalmente para amarras en los buques.

Calado: la profundidad de la parte del casco del buque que se sumerge en el agua.

Calafatear: En los barcos de madera forrados con tracas es la operación de rellenar las juntas de las tablas con estopa y cubrirlas luego con masilla

Carena: Parte sumergida del barco. Similar a obra viva

Carenar: Sacar el barco a tierra y dejarlo en seco para mantenimiento de la obra viva o carena.

Cargo de madera: cantidad de madera que podía cargar un carro

Castillo de proa: espacio cubierto, situado en el extremo de proa de la cubierta superior

Cintas: hiladas de forro exterior, más gruesas que el resto de dicho forro, colocadas generalmente a la altura de las cubiertas.

Chata: buque pequeño de fondo plano y gran capacidad de carga

Chaza: espacio que media entre dos portas de una batería

Codaste: pieza que termina la carena por la parte de popa y a la que van fijadas las hembras del timón.

Conserva: compañía que se hacen dos o más barcos en navegación. Se dice "navegación en conserva".

Corbeta: buque de guerra parecido a la fragata, pero con menos de 32 cañones en el siglo XVIII.

Coronamiento: parte de la borda que corresponde a la popa del buque

Cosederas: hiladas de forro interior colocada inmediatamente sobre el trancanil.

Llámesese también sobretrancanil.

Cosederos: hiladas de forro exterior, comprendidas desde el canto inferior de las cintas más bajas, hasta la flotación en rosca, a excepción de los de popa y proa que se llaman cucharros.

Costados: cada uno de los lados que forman el casco del buque de popa a proa, a partir de la flotación hasta la regala. Los costados comprenden todo el grueso del casco y toman el nombre de costado de estribor y costado de babor, según se considera el de la derecha o el de la izquierda del buque mirando desde popa hacia proa.

Cuaderna: reunión de varias piezas curvas en una sola, con dos ramas iguales que arrancando perpendicularmente a la quilla se elevan simétricamente a cada lado de la misma para formar el esqueleto del casco, siendo como una costilla de éste.

Cuaderna maestra: la cuaderna que corresponde al sitio del buque de mayor manga o ancho. Se llama también cuaderna principal o maestra simple.

Cuartón: madero que resulta de serrar en cuatro partes, con cortes transversales, una pieza entera.

Cubierta: cada uno de los suelos entablados o pisos formados por tablones o tablas que descansan y se clavan en los baos. Se llaman también puentes

Cucharro: pedazo de tablón cortado irregularmente, que sirve para entablar algunos sitios como en la popa y proa u otras partes de la embarcación

Cureña: carro de madera o hierro que reposaba sobre cuatro ruedas macizas. Los muñones del cañón se apoyaban en gualderas de madera montadas sobre este carro.

Derrota: Es la trayectoria seguida por la embarcación

Curva: pieza fuerte de madera, que se aparta de la figura recta y sirve para asegurar dos maderos ligados en ángulo

Desarbolar: Acción de sacar el mástil o pérdida accidental del mismo.

Desarmar: Quitar las velas y los elementos necesarios para navegar

Desplazamiento: Es el peso del volumen de agua que desplaza la parte sumergida del barco. Es igual al peso del barco.

Dotación: comprende todos los individuos de capitán a paje, embarcados en el mismo, necesarios para su manejo, maniobra y servicio. Los pasajeros e individuos que lleve el buque de transporte no se consideran dotación.

Durmiente: hilada de forro interior de mucho grueso, que corre de popa a proa y a la altura de la cubiertas, sobre la cual sientan las cabezas de los baos.

Embonar: cubrir el casco exterior de un barco con tablones para hacerlo más ancho y estable.

Empavesado: Conjunto de adornos que se coloca en buques, barcos o en el mástil de un club, en ocasiones especiales.

Entrepuentes: espacio comprendido entre dos cubiertas. Dícese también entrecubiertas.

Eslora: longitud de la embarcación.

Estanco: Todo espacio, compartimiento o mamparo que no permite el ingreso de líquidos y a veces gases.

Falúa: barco de vela pequeño (por lo general, pueden llevar una docena de pasajeros, más un par de personas como tripulación) que puede tener una o dos velas casi triangulares, y uno o dos mástiles ligeramente inclinados hacia la proa.

Flechaste: En grandes veleros se denomina así a los cabos que se atan horizontalmente entre los obenques para subir a la arboladura.

Fondos: la parte de un buque sumergida en el agua, considerada exteriormente. Llámese también obra viva o carena.

Fragata: buque de guerra de los siglos XVII y XVIII menos que el navío, pero con aparejo similar de tres palos cruzados con cofas y crucetas y una sola batería corrida, que es la del combés, con 40 o 60 cañones. Las hubo mercantes de más de 300 toneladas.

Galleta: Sombrerete que se coloca en el tope de un mástil o también de un asta de bandera. Pieza de aluminio o plástico que da rigidez al puño de driza

Gambota: Cada uno de los maderos curvos calados a espiga por su pie en el yugo principal, que forman la bovedilla y son como otras tantas columnas de la fachada o espejo de popa.

Goleta: Embarcación de dos mástiles aproximadamente de alturas iguales o mayor el de popa. Puede haber de tres mástiles

Golfo: pernio o gozne que se pone en las puertas y ventanas para que giren las hojas

Hilada: serie de tablas o tablones en los forros o cubiertas, colocadas en la misma línea. También se designa con el nombre de traca.

Jabeque: pequeño buque, en general de cabotaje, de 30 a 60 toneladas, con tres palos: el trinquete en latina, el mayor casi vertical y el mesana con cangreja.

Jangada: Balsa, embarcación tosca hecha con maderos unidos unos con otros.

Jarcia: conjunto de todo el cordaje de un buque.

Jardín: retrete o letrina de los buques

Lastre: Material de alto peso específico (plomo o hierro), que se coloca en el quillote para aumentar la estabilidad del barco.

Ligazones: nombre genérico con que se designan las diferentes piezas que componen una cuaderna, a excepción de la varenga y el genol.

Madre: madero principal donde tienen su fundamento, sujeción o apoyo otras partes de ciertas armazones, máquinas, etc. y también cuando hace oficio de eje. Cuartón grueso de madera que va desde el alcázar al castillo por cada banda de crujía.

Manga: la anchura de una embarcación.

Masteleros: cada uno de los palos menores que van sobre los principales y sirven para mantener las vergas.

Mayor: palo principal de una embarcación o vela del palo mayor

Mesa de guarnición: especie de plataforma que se coloca en los costados de los buques, frente a cada uno de los tres palos principales, y en la que se afirman las tablas de jarcia respectivas.

Mesana: en las embarcaciones de tres palos, el que se arbola a popa.

Motonería: Conjunto de cuadernales y *motones* para el laboreo de los cabos de un buque

Navío de línea: fue un tipo de buque de guerra de tres palos con aparejo de velas y de dos a tres cubiertas artilladas, generalmente con más de cincuenta cañones.

Obenques: cabos sueltos con que se sujetan los palos.

Obra muerta: toda la parte del casco de un buque que está fuera del agua.

Orzar: Maniobrar de tal manera que la proa se acerque a la dirección del viento.

Pañol: cualquiera de los compartimentos que se hacen en la bodega y sollado de un buque, para resguardarlo de los pertrechos y provisiones, y toma cada uno la denominación correspondiente al género que contiene, o persona a cuyo cargo está.

Paquebote: embarcación semejante al bergantín, con la diferencia de no ser tan fina y de llevar vela mayor redonda como las fragata, así como mesana en lugar de cangreja.

Solía servir el paquebote para llevar la correspondencia pública así como generalmente también pasajeros de puerto a puerto.

Plan: la parte más ancha del fondo de la bodega, de un lado y otro de la sobrequilla, limitada por los palmejares de cabezas de varengas. En plural es equivalente a a varengas llanas.

Popa: el frente de la obra que termina el buque por su parte posterior.

Proa: la parte delantera de la embarcación que va cortando las aguas.

Puntal: la profundidad o altura de una embarcación. Por extensión se designa con esta voz toda altura o distancia vertical, comprendida entre dos cubiertas, o entre el piso y el techo de un compartimento cualquiera; en este concepto se dice puntal de bodega, puntal de entrepuentes, puntal de cámara, etc.

Quebranto: Deformación, flexión del casco, que produce un descenso de la proa y de la popa.

Quilla: pieza de una embarcación o conjunto de piezas empalmadas formando una sola, sobre la cual se sientan las cuadernas, uniéndose por uno de sus extremos a la roda y por el otro al codaste y sirviendo como base a toda su fábrica. Cuando se habla de quilla en general, se comprende el suplemento de la quilla, si la tiene, y la zapata.

Recorridas: revisar los costados de los buques, cambiar alguna pieza del forro y calafatear el casco, es decir, taponar e impermeabilizar con estopa, alquitrán o breá las grietas y rajás sufridas por las maderas.

Roda: pieza curva que limita la carena, y forma el remate de proa de una embarcación.

Rollizo: Madera en bruto, es decir, madera en su estado natural, después de haber sido talada u obtenida de otro modo, con o sin corteza, en rollos, hendida, simplemente escuadrada, o en alguna otra forma (por ejemplo, raíces, tocones, nudos, etc.)

Sobrequilla: pieza que se extiende de popa sobre las bragadas de las varengas.

Tablazón: nombre común con que se designa el conjunto de tablones que forman los forros y cubiertas de los buques. Así se dice, tablazón de forro interior, de forro exterior, de cubiertas, etc.

Tajamar: tablón recortado en corma curva y ensamblado en la parte exterior de la roda, que sirve para hender el agua cuando el buque marcha

Sámago: Se llama así en los arsenales al conjunto de capas leñosas más blandas y

alterables de las maderas, que forman la albura. Distínguese por contener más materias azoadas y menos materia incrustante que la del duramen. Se ha llamado también con este nombre a la parte de las maderas atacadas por los líquenes, que más bien se conoce con el nombre de *empeine*, Parece, sin embargo, más propia la primera definición, que atiende al resultado ó efecto, que la segunda, que puede ser una causa cualquiera de la alteración del tejido leñoso

Sotavento: El lado contrario a donde sopla el viento, con respecto al observador.

Timón: pieza vertical o reunión de piezas ensambladas formando una sola, que se coloca en la cara de popa del codaste por medio de herrajes que la permiten girar a la derecha o a la izquierda para dar dirección al buque.

Tonelada de arqueo: unidad usada en el arqueo de las embarcaciones, que corresponde a un volumen de 2 metros cúbicos y 83 centésimas de otro.

Tonelaje: expresión de la capacidad o volumen interior de una embarcación que se designa en toneladas de arqueo.

Trancanil: pieza colocada sobre la cabeza de los baos que sirve para unir la cubierta con el costado.

Tripulación: la gente de mar que lleva una embarcación con sus contramaestres y cabos.

Trinquete: el palo que se arbola inmediato a la proa en las embarcaciones que tienen más de uno.

Vara (castellana de Burgos): medida que equivalía a 0,8359 metros.

Varengas: piezas cuervas de dos remas que sirven de base a las cuadernas y constituyen la parte principal de éstas.

Verga: palo e donde pende una vela.

Vuelta de bao: la curvatura de babor a estribor que tiene el bao, la cual es regular y simétrica, respecto de su centro o medio.

Yugos: piezas endentadas en el codaste y colocadas horizontalmente, apoyando sus extremos en la aletas.

Zapata: tablón que se aplica a la cara inferior de la quilla, para resguardar ésta en las varadas, y también para suplir la altura de la misma cuando es deficiente. Llámese también falsa quilla.

16.- RELACIÓN DE FUENTES ORIGINALES DE ARCHIVO

Archivo General de Simancas (AGS):

- Sección Secretaría de Marina. Legajos: 223, 224,233, 234, 235, 236, 237,303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 349, 350, 351, 352, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 365, 366, 367, 368, 369, 372, 373, 552, 553, 554, 555, 556, 557 558, 559, 560, 561, 562, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 633, 739, 748,
- Sección Secretaría de Hacienda. Legajos: 786, 849, 850
- Sección Cancillería, Registro del Sello de Corte. legajos 148606, 148407, 149212

Archivo General de Marina Álvaro de Bazán de El Viso del Marqués (AGMAB):

- Sección Arsenales. Legajos: 3705, 3706, 3707, 3708, 3709, 3710, 3711, 3712, 3713, 3734, 3756, 3759/B, 3760/B, 3762, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769, 3770, 3774, 3775, 3778, 3780, 3785, 3787, 3791, 3792, 3795, 3796, 3800, 3803, 3808, 3811, 3814, 3821, 3824, 3829, 3830, 3834, 3837, 3843, 3845, 3847, 3865, 3866
- Sección Montes. Legajos: 4222, 4223, 4224
- Sección Ingenieros. Legajos: 3408/9, 3408/12
- Cuerpo General: 620/167
- Sección Expediciones a Europa. Legajos: 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223
- Sección Expediciones a Indias. Legajos: 45, 46
- Estado General de la Armada. Años: 1746 (manuscrito reciente), 1786, 1787, 1788, 1797, 1800, 1805, 1812, 1814, 1815, 1816, 1819, 1820, 1829, (Impresos. Imprenta Real)

Archivo Naval del Arsenal de Cartagena (ANC):

- Reales Órdenes: caja 2223
- Junta Económica del Departamento: cajas 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2742; Tomos 3, 4, 5, 6, 7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19.
- Caja 1144, 175, 177
- MIA-leg.1; IMVa, leg 1; P II leg. 13

Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN):

- Manuscritos: 1203, 1399, 2173,
- Colección Guillén Tato, Tomo I, ms, 1555
- Colección Vargas Ponce, Tomos XXXIII, XXXVIII, XXXIX
- Colección Figueroa, ms. 432, 436, 443, 457

Archivo General de Indias de Sevilla (AGI)

- Sección Fábrica de Tabacos. Legajo 144, 608

Archivo Histórico Provincial de Jaén (AHPJ):

- Agricultura: Provincia Marítima, 62462, 62469, 13969, 52467
-

Archivo Histórico Nacional:

- Sección Estado. Legajos: 3228, 3150
- Sección Hacienda: Libro 10844

17.- BIBLIOGRAFÍA

- ALBEROLA ROMÁ, A., MAS GALVÁN, C. y DIE MACULET, R. (Eds.). *Actas del Congreso Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*. Alicante: Casa de Velázquez, Publicacions de la Universidad d'Alacant, 2015
- ARANDA Y ANTÓN, G. *Los bosques flotantes; historia de un roble del siglo XVIII*. Madrid: ICONA, 1990
- ARANDA Y ANTÓN, G. Relaciones documentales de los bosques y montes marítimos peninsulares en los archivos históricos españoles durante el siglo XVIII y comienzo del XIX". En: *Revista Ecología*. n.º 17. 2003
- ARANDA Y ANTÓN, G. Los bosques y los montes españoles en los archivos históricos de la Marina Española. En: *Revista de Historia Naval*. N°21
- ARANDA Y ANTÓN, G. La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII. En *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, N° 33, 1999
- ARAQUE JIMÉNEZ, E. *Los montes públicos en la Sierra de Segura. Siglos XIX y XX*. Granada: Publicaciones del Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Granada, 1990
- ARAQUE JIMÉNEZ, E. Conducciones fluviales de madera desde las sierras de Segura y Cazorla". (1894-1949). En: *Cuadernos Geográficos*, núm. 040. Univ. Granada. 2007.
- ARAQUE JIMENEZ, E (coord.). *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (ss. XIII-XX)*, Jaén: Universidad de Jaén, 2012
- ARAQUE JIMÉNEZ, E. Evolución de los paisajes forestales del Arco Prebético. El caso de las Sierras de Segura y Cazorla. En: *Revista de Estudios Regionales N.º 96*, 2013
- ARAQUE JIEMÉNEZ, E. Aprovechamientos y usos históricos de los pinares de *Pinus nigra* en las Sierras de Cazorla y Segura. En: GRANDE ORTIZ, M. A. Y GARCÍA ABRIL, A. *Los pinares de Pinus nigra Arn.: Ecología, uso y gestión*. Madrid: Fundación Conde del Valle de Salazar
- ARGEMÍ D'ABADAL, L. *Agricultura e Ilustración, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación*, Madrid, 1988

- BACALLAR, V., SAN FELIPE, S. *Comentarios de la guerra de España e historia de su rey Phelipe V el Animoso: desde el principio de su reynado hasta la paz general del año de 1725, dividido en dos tomos.* En: Génova por Matheo Garvizza, 1725
- BARRANCO DELGADO, J.M. Noticias sobre linajes ubetenses relacionados con la industria maderera (siglos XVI-XVIII). En: *ELUCIDARIO. Seminario Bio-bibliográfico Manuel Caballero Venzalá* N° 8 (Septiembre 2009). pp. 195- 215
- BAUER MANDERSCHIED, E. *Los Montes de España en la Historia.* Madrid: Ministerio de Agricultura, 1980
- BLANCO NÚÑEZ, J.M. *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII.* Madrid: IZAR, Construcciones Navales, SA, 2001
- BLANCO NÚÑEZ, J.M. *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII.* Madrid: IZAR, Construcciones Navales, SA, 2004
- BOWLES, G. *Introducción a la historia natural y a la geografía física de España.* Madrid: Imprenta Ibarra, 2ª edición, 1782
- BOWN, S.R. *Escorbuto.* Barcelona: Editorial Juventud, 2005
- BRONCANO, J, GÓMEZ, J, *La Sierra de Segura. El sur verde.* Úbeda: Ed. El Olivo, 2002
- CANALES, C y DEL REY, M. *Naves mancas. La Armada Española de Cabo Celidonia a Trafalgar.* Madrid: Edaf, 2011
- CASADO SOTO, J.L. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588.* Madrid: Editorial San Martín, 1988
- CAVANILLES, J.A. *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del reyno de Valencia.* Madrid: Imprenta Real, 1795
- CAYUELA, J. *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas.* Barcelona: Ariel, 2004
- CERVERA PERY, J. *La marina de la Ilustración.* Madrid: Ed. San Martín, 1986
- CHACÓN BULNES, J.M. *El cuartel de Presidarios y esclavos de Cartagena.* Tesis doctoral dirigida por Don José Calvo López y Don Elías Hernández Albadalejo. Cartagena: Universidad Politécnica de Cartagena, 2011
- COBO DE GUZMÁN Y LECHUGA, J. *Estudio sobre las Ordenanzas de Montes de 1748.* Jaén: Ediciones Gavia, 1989
- CRUZ AGUILAR, E. *La destrucción de los montes (claves histórico-jurídicas).* Madrid: Servicio de publicaciones de la Universidad de Alcalá, 1990.

- CRUZ AGUILAR, E. El Negociado de Maderas de Segura en Sevilla. En: *Historia, Instituciones, Documentos*, 14, 1987
- CRUZ AGUILAR, E. La Provincia Marítima de Segura de la Sierra. En: *Separata publicada en el boletín nº 107 del IEGG*. Dip. Prov. De J  en
- CRUZ AGUILAR, E: *Una conducción a principios del siglo XX*. Orcera: Ayuntamiento, Fiestas de la Asunción, 1996
- DE BOSSARD, M. *Historia marítima del mundo*. Madrid: Edimat libros, 2000
- DE BUFFON, G.L.L.C. *Historia natural: general y particular*. Madrid: Imprenta de D. Vicente Frossart y compa  a, 1844
- DE LA CROIX,J. *Memoria premiada que contiene la indicación de los montes del Reyno de Valencia: clase, utilidad, uso y abundancia o escasez de sus maderas: ríos y carreteras que facilitan su extracción: causas de la decadencia de los bosques de este Reyno, medios de evitarla y de asegurar su permanencia, Junta Pública de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia celebrada el día 9 de diciembre de 1800*. Valencia: Benio Monfort, 1801
- DE LA CRUZ MARTÍNEZ, J. *Memoria sobre el Partido Judicial de Segura de la Sierra*. Edición facsímil del año 1842.
- DE LA CRUZ MARTÍNEZ, J. *Estudios sobre el Ramo de Montes Arbolados de España*, Madrid: Imprenta de Don José Trujillo, 1855
- DELGADO RIBAS, J. La marina mercante española durante el reinado de Carlos III. En *La marina de la Ilustración: ciclo de conferencias, noviembre 1988*. Instituto de Historia y Cultura Naval, 1989
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. *La sociedad española en el siglo XVIII*. Madrid: CSIC, 1955.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. *Las claves del Despotismo Ilustrado (1715-1789)*. Barcelona: Planeta, 1990
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*. Barcelona: Ariel, 1984
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. *Orto y ocaso de Sevilla*. Sevilla: Ed. Secretariado de publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2  a ed. ,1974
- DUE  NAS FONTAN, M. Medidas de los navíos de la jornada de Inglaterra. En: *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n   27, 1996

- ESPINEL, V. *Vida del escudero Marcos de Obregón*, Biblioteca Virtual Universal, 2003
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Expediente sobre el Régimen y Administración de los Montes de Segura de la Sierra y su Provincia*. Madrid: Imprenta de Don Miguel de Burgos, 1825
- FERNÁNDEZ DURO, C. *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León*. Madrid: Tipografía sucesores de Rivadeneira. 9 vols. 1895-1903
- FERNÁNDEZ DURO, C. *Disquisiciones náuticas*. Madrid: Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval, 1996
- GALERAADREU, P. La madera de Segura en el Arte. En: *revista Bujaraiza*, n.º 2
- GALERA GÓMEZ, A. *Las corbetas del rey: el viaje alrededor del mundo de Alejandro Malaspina (1789-1794)*. Madrid: Fundación BBVA, 2010
- GALIANI, F. *Della moneta libri cinque. Edizione seconda*. Napoli: Nella Stamperia Simoniana, 1780
- GARCÍA BAQUERO, A. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla: CSIC, 1976.
- GARCÍA FUENTES, L. *El comercio español con América*. Sevilla: CSIC, 1980
- GARCÍA GONZÁLEZ, Francisco García. *Familia, propiedad y reproducción social en el Antiguo Régimen: la comarca de la Sierra de Alcaraz en el siglo XVIII*. Alcaraz: Univ de Castilla La Mancha, 1995
- GARCÍA MARTÍNEZ, B Y BAENA ESCUDERO, B. Evolución del trazado del río Guadalquivir en Sevilla durante los últimos doscientos años (sector Palma del Río-Brenes). En: *Investigaciones recientes de la Geomorfología española*. VVAA. Barcelona 1998
- GIL DE OLZINA, A. Importancia y desaparición de un uso tradicional del agua: la flotación de maderas. En: *Revista Eria*, N.º 69, pp. 57-74
- GIMÉNEZ LÓPEZ, E. *El fin del Antiguo Régimen. El Reinado de Carlos IV*. Madrid: Historia 16, 1996
- GLACKEN, C. J. *Traces on the Rhodian shore: Nature and culture in Western thought from ancient times to the end of the eighteenth century*. Berkeley and Los Angeles: Univ of California Press, 1967
- GOODMAN, D. *El poderío naval español*. Barcelona: Ediciones Península, 2001.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I, APESTEGUI, C., PLA, J. y ZAMARRÓN, C.

- Modelos de Arsenal del Museo Naval. Evolución de la construcción naval española, siglos XVII-XVIII.* Barcelona, Lunwer Editores, 2004
- GONZALEZ ALLER, J.I. *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental.* Madrid: Ministerio de Defensa, 2004
- GONZÁLEZ, M. *Navío Santísima Trinidad un coloso de su tiempo.* Madrid: La espada y la pluma, 2004
- IDAÑEZ DE AGUILAR, A. F. El transporte fluvial de la madera de los montes de Jaén. En: *Revista El Toro de Caña*, nº 4, 1997
- IDAÑEZ DE AGUILAR, A.F. Contribución al conocimiento de Albacete como Provincia Marítima. En: *Al-Basit*, 2001
- JOVELLANOS, G.M. *Informe sobre la Ley Agraria*, Madrid: Imp. de I. Sancha, 1820
- KAMEN, H. *La Guerra de Sucesión en España (1700-1715).* Barcelona: Gignabo, 1974
- LLOYD, CH.; WESTERN J.Y. Las fuerzas armadas y el arte de la guerra. En: *Historia del Mundo Moderno.* Ed. Sopena-Cambridge Univ. Press. Vol. VIII
- LÓPEZ DE ARANDÍA, M.A. El Mar interior: la Provincia Marítima de Segura de la Sierra. En: DUBERT, I. Y SOBRADO CORREA, H. (eds.). *El mar en los siglos modernos.* Santiago de Compostela: Xunta de Galicia. Vol. I, 2009
- LYNCH, J. *La España del siglo XVIII.* Barcelona: Crítica, 2010
- MERCADO EGEA. La encomienda de Segura de la Sierra en 1725. En: *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, N.º 146
- MADOZ, P. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar.* Madrid: La Ilustración Est. Tipográfico, literario, universal, 1847.
- MAÑAS GUSPI, J: Las cortas de pinos y las conducciones en la cuenca del río Segura. En: *Boletín de la Real Sociedad Geográfica.* Tomo XL. 1898
- MARTÍNEZ MORENO, M *Segura de la Sierra. Guía Turística.* Beas de Segura: Producción digital la Serrana, 2003
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1574-1748). Derecho y política forestal para las armadas en la Edad Moderna.* Valencia: Tirant lo Blanch, 2015
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, A.J. La elaboración de la Ordenanza de Montes de

Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII. En: *Anuario de Estudios Americanos*, 71,2, julio-diciembre 2014

MEJÍAS TAVERO, J.C. *Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar. Del Astillero al mar*. Madrid: Aguilar Grupo Cultural, 2004

MERCADO EGEA. La encomienda de Segura de la Sierra en 1725. En: *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, N.º 146

MERINO NAVARRO, J.P. El arsenal ilustrado del Mediterráneo español. En: *Revista Áreas*. Nº 1, Murcia 1981

MERINO NAVARRO, J.P. *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981

MERINO NAVARRO, J.P. La Marina en los montes de Segura, 1734-1800. En: *Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba 1978

MONTIJANO FUENTES, J.M. La Provincia Marítima de Segura. Una dependencia de la Armada en el interior. En *Revista General de Marina*, 2012

MORALES PADRÓN, F. *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*. vol. III, Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla , 1977

MORALES SÁNCHEZ, J. *La Real Fábrica de Tabacos. Arquitectura, territorio y ciudad en la Sevilla del siglo XVIII*. Jerez: Fundación Fondo de Cultura Sevillana, 1991

MORENO MENDOZA, A. *La Úbeda de Vandelvira*. Sevilla: Fundación José Manuel Lara, 2005.

NAVARRO LÓPEZ, G. *Segura de la Sierra. Notas histórico-descriptivas de esta villa y su comarca*. Segura de la Sierra: Ayuntamiento de Segura, 1965.

NIETO OJEDA, R. y NIETO OJEDA, J.M. *La guía de flora y fauna del Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas*. Cazorla: Ed. R. Nieto, 2004.

OBANOS ALCALÁ DEL OLMO, F. *La Marina en el bloqueo de la Isla de León (1810-1812)*. Madrid: Imp. del Ministerio de Marina, 1905

O'DONNELL, H. Desafío en el mar. La Real Armada española en el siglo XVIII. En: *Historia* 16 nº 172. Madrid 1990

ORTEGA PEREYRA, O. *El Real Arsenal de La Habana*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, 1998

OZANAM, D. Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751). En: *Cuadernos de investigación histórica*. Nº 4, 1980.

PÉREZ CRESPO MUÑOZ, M.T. *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editorial Naval, 1992

PÉREZ MALLAINA BUENO, P.E. La marina de guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700-1718). En: *Revista General de Marina*, Madrid, 1980

PIQUERAS HABA, J.y SANCHIS DEUSA, M.C. El transporte fluvial de madera en España. En: *Geografía histórica*, 2001

PIQUERAS HABA, J.y SANCHIS DEUSA, M.C. *La conducción fluvial de maderas en España*. Godella (Valencia): Arcis Ediciones, 2015

PLÁ y RAVE, E. *Construcción naval y madera*. Barcelona: Llagut, 2002

PONZ, A. *Viage de España, en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignas de saberse, que hay en ella, Viuda de Ibarra, (1772-1794)*, Madrid: 18 tomos, Edicions facsimil, Ediciones Atlas, 1972

QUINTERO GONZÁLEZ, J. *Jarcias y lonas. La Renovación de la Armada en la Bahía de Cádiz 1717-1777*. Cádiz: Grupo de Publicaciones del Sur, 2003.

QUINTERO GONZÁLEZ, J. *La Carraca, el primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid: Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval, 2004

QUINTERO GONZÁLEZ, J. La Administración y los técnicos de alta cualificación en La Carraca. En: *Revista de Historia Naval*, nº 82, Madrid, 2003

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.. *Trafalgar y el conflicto naval Anglo-Español del siglo XVIII*. Madrid: Actas, 2005

RODRÍGUEZ TAUSTE, S. La Provincia Marítima de Segura de la Sierra. En: *Tierras de Jaén*, 2006

RODRÍGUEZ TAUSTE, S. La Sierra de Segura en el contexto de la Guerra de la Independencia. En: *Alonso Cano. Revista andaluza de Arte*, nº 11, tercer trimestre 2006

RODRÍGUEZ TAUSTE, S. La Visita a la Provincia Marítima de Segura de Don Francisco de Bruna(1764). En: *Alonso Cano. Revista Andaluza de Arte*. Nº 14/3º trimestre 4º año. 2007

RODRÍGUEZ TAUSTE, S. La Provincia Marítima de Segura de la Sierra durante el primer Tercio del siglo XIX. En: *Alonso Cano. Revista andaluza de Arte*, nº 15, tercer

trimestre 2007

RODRÍGUEZ TROBAJO, E. Procedencia y uso de madera de pino silvestre y pino laricio en edificios históricos de Castilla y Andalucía. En: *Arqueología de la Arquitectura*, 5, Madrid-Vitoria: enero-diciembre 2008

ROSADO LLAMAS, M.D. Cástulo en las fuentes geográficas árabes: evidencias de un santuario altomedieval en su territorio. En: *Arqueología y Territorio Medieval* 22, 2015. p.13

ROJANO, GUILLERMO F. *Historia ilustrada de la Sierra de Segura*. Orcera: 2002.

RUIZ GARCÍA, V. *De Segura a Trafalgar*. Úbeda: El Olivo editorial, 2ª edición, 2010

RUIZ GARCÍA, V. *Las naves de las Cortes (1808-1812). El último servicio de la Marina de la Ilustración*. Madrid: Sílex Ediciones, 2013

RUIZ GARCÍA, V. *Los arsenales del rey (1750-1820). La revolución industrial que pudo haber sido*. Valladolid: Glyphos Publicaciones, 2017

SAMPEDRO, J.L. *El río que nos lleva*. Barcelona: Círculo de Lectores, 1989.

SAN JUAN, V. *Trafalgar, tres armadas en combate*. Madrid, Silex, 2005

SOLER PASCUAL, E. *Viajes de Jorge Juan y Santacilia. Ciencia y política en la España del siglo XVIII*. Barcelona: Ediciones B, 2002

STORRS, C. La pervivencia de la monarquía española bajo el reinado de Carlos II. En: *Manuscrits*, nº 23, 2003

TORRES NAVARRETE, G. Úbeda, la madera de la sierra de Segura y los ríos Guadalquivir y Guadalimar. En: *revista Ibiut*. Nº105

TRESACO CALVO, J. Flotaciones de traviesas por ríos de Andalucía. En: *Montes*, 1968, vol. 141, nº 261

TRUEBA, E. *Sevilla marítima. Siglo XVI*. Sevilla, Padilla libros, 1990

URTEAGA, L. *La Tierra Esquilmada. Las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII*. Madrid: Serbal/CSIC, 1987

UZTARIZ, G. *Theorica y practica de comercio y de marina*. Madrid: Aguilar, 1968

VALDEZ-BUBNOV, I. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. México: Iberoamericana Vervuert, 2011

VIGUERAS GONZÁLEZ, M. *El transporte de madera por flotación y carretería*,

desde los bosques de Sierra Segura hasta Sevilla y los arsenales de la Carraca (Cádiz) y Cartagena durante los siglos XVIII y XIX (1734-1833). Madrid: Ente de Puertos del Estado, 2002

VALLE TENDERO, F., GÓMEZ MERCADO, F., MOTA POVEDA, J.F. y DÍAZ DE LA GUARDIA, C. *Parque Natural de Cazorla, Segura y las Villas. Guía Botánico-Ecológica*. Paracuellos del Jarama: Ed. Rueda, 1989

VVAA: *Parques Naturales y Espacios Protegidos de Jaén*. Baena: Diario Jaén, 1994

ZAMORA, F. *Diario de los viajes hechos en Cataluña (1785-1790)*. Barcelona: Curial, 1973, Edición e introducción a cargo de Ramon Boixareu