

LOS SUMINISTROS FORESTALES DESDE LA PROVINCIA
MARITIMA DE SEGURA DE LA SIERRA A TRAVÉS DEL
REAL NEGOCIADO DE MADERAS, LA SECRETARÍA DE
MARINA Y LOS ASENTISTAS

*Timber supplies from the maritime province of segura de
la sierra through the Royal Wood Department, the Navy
Secretary and Suppliers*

María Amparo LÓPEZ ARANDIA

Universidad de Extremadura

malopezarandia@unex.es

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2624-1748>

Fecha de recepción: 04/06/2020

Fecha de aceptación: 03/06/2021

RESUMEN: En el siglo XVIII la Sierra de Segura se convirtió en un foco esencial para el surtimiento forestal para la acción edilicia y la construcción naval.

El abastecimiento de madera tendrá, prioritariamente, de este modo un doble destino: el Real Negociado de Maderas y los arsenales de La Carraca y Cartagena, explotándose directamente por el Estado o a través de asentistas.

El objetivo de este artículo será analizar estos aspectos, así como las consecuencias derivadas de los mismos.

Palabras clave: Madera; Real Negociado de Maderas; arsenales; asentistas; abastecimiento maderero.

ABSTRACT: The Sierra of Segura became an essential centre for the timber supply for the building action and the shipbuilding.

The timber supply will have, as a priority, a double destiny: the Royal Wood Department and the dockyards of La Carraca and Cartagena, exploiting directly by the State or by suppliers.

The objective of this article will be analysing these aspects, and the consequences derived from them.

Keywords: Wood; Royal Wood Department; dockyards; suppliers; timber supply.

1. INTRODUCCIÓN

La promulgación de las llamadas ordenanzas de Montes de 1748 por Fernando VI (1746-1759) supuso la inclusión bajo supervisión directa de la Secretaría de Estado de Marina de todos los bosques localizados en la península ibérica a una distancia de veinticinco leguas desde la costa hacia el interior, aquellos bosques insulares o los ubicados en zonas del interior en las que existiesen ríos navegables, entendiéndose por tales aquellos por los que se pudiese flotar madera (Cobo de Guzmán, 1994: 87-106).

Para su control, estos quedaron encuadrados en unas especiales demarcaciones nacidas al efecto que serían conocidas como provincias marítimas. Estas quedarían, a su vez, adscritas a otras entidades de rango superior, nacidas entre 1726 y 1727, los departamentos marítimos que en concreto fueron tres: los de El Ferrol, Cádiz y Cartagena (Diego, 2002: 24-25).

Los bosques de la Sierra de Segura, localizados en el Sur peninsular, en un espacio fronterizo, situado entre diversas jurisdicciones: señoriales-laicas — caso del señorío de los condes de Santisteban —, pero también eclesiásticas — caso del Adelantamiento de Cazorla, dependiente del arzobispado de Toledo, o de la provincia de Castilla de la orden de Santiago — y de realengo, en una zona sita entre los reinos de Jaén y Murcia, y La Mancha, eran explotados desde la Edad Media de forma regular por sus habitantes, como principal actividad económica, ante las difíciles condiciones orográficas que impedían la práctica de otras, como la agricultura (Cruz, 1993: 111-120; Idáñez, 1996: 159-186; Muñoz y González, 2004: 271-299).

Ello derivó en que el comercio de madera se convirtiera en una actividad fundamental, algo que estuvo favorecido, además, por la existencia de determinados cursos fluviales, como el Guadalquivir, que posibilitaron el transporte de dicha materia prima a través de un sistema de flotación. De este modo, la madera segureña llegó de forma regular desde la Edad Media hasta los reinos de Córdoba y Sevilla, para ser empleada en la actividad edilicia, como se ha advertido, según fuentes documentales, en la construcción de los alcázares de Córdoba, en 1494¹.

Tras un siglo XVI y un siglo XVII, para el que aún resulta necesario profundizar en los suministros forestales procedentes desde Segura, la llegada de los Borbones

1. Archivo General de Simancas [AGS], *Registro General del Sello*, 30 de junio de 1494, tomo III, doc. 2936.

al trono en el siglo XVIII y las reformas administrativas y de gobierno acometidas por estos, especialmente con posterioridad a la Guerra de Sucesión (1700-1714) implicaron una serie de cambios que llevaron aparejados el que los montes segureños, y sobre todo, desde 1748, la denominada Provincia Marítima de Segura de la Sierra, se convirtieran en un punto de vital abastecimiento y suministro forestal para la Corona, acontecimiento en el que las secretarías de Estado de Hacienda y Marina tuvieron un gran protagonismo (López, 2012: 15-23).

En este sentido, a lo largo del siglo XVIII, el suministro forestal para la Monarquía tuvo lugar por medio de tres vías diferentes:

- El primer lugar, el abastecimiento de los recursos madereros a través de la Secretaría de Estado de Hacienda, que aunque comenzó a explotar el ámbito de Segura con el fin primordial de la construcción de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, muy pronto derivó parte del producto hacia otros fines, como el surtimiento al arsenal de La Carraca, que comenzó, de esta forma, a abastecerse de madera segureña indirectamente.
- En segundo lugar, el abastecimiento directo, ante todo, a partir de 1738, para el caso del arsenal de La Carrara y con posterioridad, para el de Cartagena desde una visita promovida por este en 1738 y otra posterior en 1741, con el objetivo casi exclusivo de emplear la madera de este ámbito geográfico en la construcción naval.
- Por último, y de forma paralela, la apertura de un proceso de explotación y venta indirecta de la materia prima, en este caso la forestal, a través de la introducción en este negocio de asentistas, así como por medio de la concesión de licencias a terceros.

Atendamos, pues, a estos tres aspectos con mayor detenimiento.

2. ABASTECIMIENTO MADERERO A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

La primera institución que atendió a la posible explotación forestal de la Sierra de Segura fue la Secretaría de Estado de Hacienda ante la necesidad de disponer de abundante madera para la construcción de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, tarea iniciada en 1725, que presentó numerosos problemas en sus inicios ante la carencia de materia prima procedente de ámbitos próximos, caso de los montes no solo sevillanos, sino de Cádiz o Huelva, y por otra parte, por el elevado precio de la madera que tradicionalmente abastecía a los almacenes situados en las inmediaciones de las atarazanas de Sevilla, principalmente de Flandes (Morales, 1991: 477). Aunque en un primer momento se optó por recurrir a madera procedente de Hinojos, Villamanrique y Aznalcázar, ante la carestía, pronto los responsables de la Real Fábrica

optaron por promover una visita desde Sevilla a la Sierra de Segura en 1732 con el fin de atestiguar la conveniencia o no de recurrir a dicho espacio como zona de explotación (Morales, 1991: 247).

La visita vino motivada por el conocimiento de la existencia de maderadas previas por el curso del río Guadalquivir, que tuvieron como destino principal su venta, y cuyo control se ejerció de forma prioritaria desde, al menos, dos casas de Úbeda, que controlaron su comercio con destino a Córdoba en pinadas de mil quinientos cargos². Este hecho, así como la constatación de la existencia de muy diversos oficios vinculados directamente no solo con la explotación, sino también con el transporte fluvial de madera por el Guadalquivir —en la visita de 1732 se habla de un capataz de río que llevaba trabajando treinta años, por ejemplo³—, nos llevan a pensar que en ningún caso las flotaciones desde tierras de Segura se suspendieron en el siglo XVII, como tradicionalmente la historiografía ha afirmado.

La visita, al frente de la cual se situó Vicente Acero, le llevó a concluir que aunque la madera de dicho entorno ofrecía ciertos problemas para su flotación recién cortada —«la esperiencia de la recién cortada y de otra que a algunos días se habia cortado en hecharla en el agua y se ba abajo como vn plomo»⁴—, sus condiciones generales resultaban mucho más óptimas que las ofrecidas por la madera flamenca. Para Acero, las piezas de madera de Segura «según demuestran exceden en fineza a las de Flandes y en sustancia a todas»⁵.

En estos primeros instantes, la explotación, transporte y surtimiento maderero por parte de la Secretaría de Estado de Hacienda no solo fue bien vista, sino que fue promovida y favorecida por las élites locales segureñas, especialmente por figuras como el corregidor o incluso, el mismo escribano local, quienes, a diferencia de lo que se advertiría a partir de la década de los años setenta del siglo XVIII, se mostraron partidarios de la explotación⁶.

Es cierto, no obstante, que a pesar del apoyo del poder concejil, ya en estos primeros momentos se puso de manifiesto la oposición por parte de aquellos particulares que flotaban la madera desde Segura con destino principal a Córdoba, quienes vieron que con la explotación maderera promovida por la Secretaría de Estado de Hacienda perderían determinados privilegios que previamente ellos mismos habían adquirido para comerciar con dicha materia prima. Este fue el caso de varios vecinos de Úbeda, a los que se les intentaría impedir que flotasen las pinadas

2. Archivo Histórico Provincial. Sevilla [AHPS], *Fábrica de Tabacos*, 2848, Vicente Acero a don Sebastián Caballero, en Segura, 31 de diciembre de 1732.

3. *Ibidem.*

4. *Ibidem.*

5. *Ibidem.*

6. *Ibidem.*

que habitualmente transportaban por el Guadalquivir y Guadalimar hasta Córdoba y sobre las cuales Vicente Acero determinó que diversas cantidades pasasen a su disposición, ordenando, además, la suspensión de cortas para años sucesivos. La situación derivó en un abierto enfrentamiento entre los madereros particulares y el maestro de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, ante lo que los madereros consideraban una verdadera situación perjudicial que derivaría en el incumplimiento de sus contratas. El enfrentamiento abocó en un verdadero choque de intereses puesto que los madereros aseguraban que el interés de la Real Fábrica se encontraba en realidad en un tipo de madera —«blanca y lisa»— que no era la explotada por los vecinos ubetenses —«negra y nudosa»—⁷.

El gran interés por la extracción maderera demostrada por Vicente Acero, en virtud de garantizar el abastecimiento a las Reales Fábricas de Sevilla de materia prima suficiente, le llevó a que optara ya no solo por circunscribir la explotación maderera a tierras segureñas, sino a plantear la posibilidad de extraer esta materia desde La Mancha, para desde allí trasladarla por carretería⁸, y no por vía fluvial, hasta Sevilla.

La madera segureña, por otra parte, demostraba calidad para abastecer no solo a los intereses de la Real Fábrica, sino también, como a primeros de enero de 1733 Vicente Acero estipuló, para abastecer a los arsenales y servir en la construcción naval⁹. En consecuencia se determinó cortar madera en dicha zona y enviarla a Sevilla a través del sistema de flotación,

pues por el rio Guadalquivir puede llegar hasta la Torre del Oro de esa ciudad, pues aviendola de llevar en carretas es vna obra de romanos, y que durara su transporte muchos años: y si para la Fabrica fuessen menester dos mil carros tiene gran cuenta hechar porcion mas assi por la que se malogra en el rio, y la que sobrare se beneficiara en esos parajes con grandes ventaxas¹⁰.

La madera se cortó sin dilación en los primeros meses de 1733¹¹, llegando un año después a Sevilla una primera pinada conformada por ocho mil troncos. Desde dicho instante la explotación anual tendría lugar de forma ininterrumpida.

7. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, Martín Orozco y Arellanos a don José Patiño, en Úbeda, 23 de julio de 1733.

8. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 2848, Vicente Acero a don Sebastián Caballero, en Segura, 31 de diciembre de 1732.

9. AHPS *Fábrica de Tabacos*, 114, Vicente Acero a don Sebastián Caballero Enríquez de Guzmán, en Úbeda, 4 de enero de 1733.

10. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, Juan Alfonso del Río a Sebastián Caballero, en Jaén, 5 de enero de 1733.

11. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, Joseph Maestre a don Sebastián Caballero, en Segura de la Sierra, 7 de mayo de 1733.

Por otra parte, en esta primera fase, la Corona entendió la explotación de los recursos forestales de Segura como una medida evidentemente proteccionista, de ahí que se considerara que los privilegios de particulares para cortar madera nunca podrían practicarse en perjuicio de la Real Hacienda y sus necesidades, por lo que se determinó la suspensión de licencias al respecto¹². Esta situación se reforzó, ante todo, con la consideración de que recurrir a la madera de Segura evitaría depender de la de Flandes, como se señaló al marqués de Torrenueva:

la madera que producen los expresados montes —los de Segura—, que es de mucha mejor cualidad que la de Flandes, y mediante los expresados gastos, podrá estar puesta aquí a tan moderados precios que aunque solo se venda los que ay tiene la madera de Flandes tendrá de veneficio la Real Hazienda vn ciento por ciento, y se quedara en España el dinero que sale por equivalencia a la de Flandes¹³.

Esta política se afianzó con la promulgación de una real cédula, datada en 1735, que estableció determinados privilegios para la madera que se conducía por flotación desde Segura al abastecimiento de la Real Fábrica de Tabacos, como la exención de pagar algunos impuestos, caso del portazgo y pasaje¹⁴, determinando que la madera, por atender a un servicio regio debía encontrarse eximida de pagar cualquier tributo real y municipal¹⁵. No era el único privilegio del que disfrutó la madera segureña. Esta también se encontró exenta de tener que pasar por la aduana en 1735¹⁶.

La complejidad adquirida, así, por el sistema de abastecimiento forestal tuvo como lógica consecuencia que desde la Secretaría de Estado de Hacienda se determinara crear un organismo nacido al efecto, y denominado Real Negociado de Maderas, dependiente del Superintendente de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla. Este organismo tenía una sede en Segura, al frente de la cual se situó un oficial, con el cargo de subdelegado.

El Real Negociado de Maderas fue una entidad de compleja estructura y composición (De la Cruz, 1987: 225-274). De ella pasó a depender todo el proceso de explotación maderera, así como su transporte, almacenamiento, abastecimiento a la propia fábrica y venta a terceros. Ello ocasionó que la administración de la Fábrica de Tabacos comenzara a intervenir en otros asuntos vinculados directamente con la explotación maderera como el control sobre la quema del monte y la conservación

12. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, escrito a don Martín Orozco y Arellano, en San Ildefonso, agosto de 1733.

13. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, escrito al marqués de Torrenueva, en Sevilla, 1 de septiembre de 1733.

14. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, Real Cédula, en Buen Retiro, 24 de diciembre de 1735.

15. *Ibidem*.

16. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, don Sebastián Caballero a don Francisco Gómez de la Barrera, en Sevilla, 28 de septiembre de 1735.

del mismo¹⁷, ante determinados sucesos como la quema de seiscientos tablones de dos pulgadas de grueso o ante sucesivas talas y quemas en los pinares de la sierra segureña¹⁸. El objetivo último era la protección.

El Real Negociado controlaría además una nueva vía para la venta de madera a terceros, tanto a lo largo del recorrido fluvial, en puntos como Andújar, Córdoba o Palma del Río, a través de las conocidas como factorías, pero también en otros lugares intermedios en el discurrir de las pinadas por el Guadalquivir como Mengíbar, Villa del Río, Montoro o El Carpio, donde la madera era desaguada para ser vendida. Normalmente, en estos puntos el Real Negociado se deshacía de la madera que ofrecía mayores problemas en la flotación, habitualmente la más pesada, obteniendo a cambio, en la transacción, un beneficio económico.

El Real Negociado era el responsable de efectuar los pagos a todas las personas que trabajaban en este proceso, que en ocasiones era estimado poco ventajoso por la propia institución, especialmente cuando la cantidad de madera vendida resultaba escasa en comparación con el tiempo invertido en la detención de la pinada, como sucedió en 1740¹⁹.

Mientras, las piezas que llegaron hasta Sevilla desde 1744 fueron custodiadas en los almacenes que exprofeso se construyeron para la madera de Segura y Alcaraz en la propia ciudad, en un espacio de realengo²⁰, en las inmediaciones del puente de Triana, actual puente de Isabel II, donde la madera empezó a depositarse desde el mes de julio de dicho año²¹. De su localización queda aún memoria en la toponimia local, dada la existencia de una calle, denominada Segura.

El proceso de venta a terceros adquirió un gran auge prácticamente desde el inicio de las flotaciones. Es más, desde la Real Hacienda se tuvo perfectamente claro —y de este modo quedó regulado— que la madera procedente de Segura no tenía como único y exclusivo destino la nueva fábrica sevillana, sino también servir a las necesidades del real servicio, por lo que se optó por admitir y regular la existencia de diversos destinos para la venta de la misma, resultando el principal, el surtimiento al arsenal de La Carraca o al astillero de Puntales, como ya se advierte en los escritos de don Francisco Gómez remitidos por parte de los representantes

17. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, escrito a los alcaldes, justicia y regimiento de la villa de Segura de la Sierra, en Sevilla, 10 de noviembre de 1733.

18. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, escrito del marqués de Torrenueva, en Sevilla, 10 de noviembre de 1733.

19. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, Francisco Gómez de Barreda a don Andrés García de Roxas, en Sevilla, 19 de julio de 1740.

20. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, escrito a don Martín de Loynar y don Félix de Davalillo, en Sevilla, 1 de diciembre de 1744.

21. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, escrito de Francisco Gómez de Barreda, en Reales Fábricas de Tabacos, 9 de julio de 1744.

de la Real Fábrica desde 1733 y como se aprecia de forma elocuente desde el año 1735²². Pero no fue el único destinatario: el cabildo de Sevilla, por ejemplo, acudió anualmente a la compra de madera también²³.

Así, desde 1736 se ha constatado cómo la adquisición de madera por terceros fue en realidad un verdadero reguero: citemos como meros ejemplos, instituciones religiosas, como el colegio de san Hermenegildo, el convento de san Pablo, el colegio de santo Tomás, el convento de monjas del Espíritu Santo, la Cartuja, el convento de la Merced, pero también de fuera de Sevilla, como el convento de san José de los descalzos de la villa de Fuentes, el convento de agustinos calzados de Marchena, el convento de los mercedarios descalzos de Cádiz; el hospicio de Indias, la Real Audiencia, la Real Casa de la Moneda, la Real Fundición de Artillería, la ciudad de Cádiz, el ingeniero director de las obras del puente de la Puerta de Tierra gaditana; pero también muchos particulares acudieron a los almacenes de la Real Fábrica de Tabacos para adquirir, mediante compra, madera de Segura²⁴.

Mientras, la remisión de madera al arsenal de La Carraca experimentó un notable auge en 1736, detectándose la entrega de un total de cuatro mil seiscientos cinco palos aserrados al arsenal en dicho año²⁵.

El destino al arsenal de La Carraca de madera segureña, por otra parte, se potenció en determinados instantes, lo que parece reafirmar la idea planteada por el profesor Araque de la existencia de una coincidencia entre los años de paralización de las obras edilicias de la Real Fábrica, entre 1737 y 1750, y el surtimiento maderero con procedencia de Segura para otros fines (Araque, 2016: 22), como en este caso, al arsenal gaditano.

Desde 1738 se regularizó el recurso desde La Carraca a los almacenes sevillanos de la Real Fábrica de Tabacos para obtener madera de Segura, una vez constatada su calidad para la construcción de la carena de navíos²⁶. Para Ciprián Autrán, de hecho, el abastecimiento permitió en dos años habilitar la primera puente del navío La Princesa con toda su tablazón, así como las naves La Andalucía, La Teresa, San Luis y Santa Isabel²⁷. La calidad de la madera para la tablazón de las cubiertas, según el dirigente del arsenal, llevó a la solicitud de nuevas remesas madereras procedentes de Sevilla.

22. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, escrito sobre la utilidad de las maderas de Segura para Marina [1735]

23. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, Juan Gómez de Barreda a Andrés García de Roxas, en Sevilla, 6 de septiembre de 1740.

24. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 88.

25. *Ibidem*.

26. AGS, *Secretaría de Marina*, 377, Ciprián Autrán a Andrés Gómez de la Vega, en La Carraca, 13 de enero de 1740.

27. *Ibidem*.

La situación cambiaría en cierto modo a partir de la visita efectuada desde el arsenal de La Carraca a Segura de la Sierra en 1738, como veremos a continuación, cuando desde este centro comenzó a explotarse igualmente de forma directa la madera segureña, produciéndose la coincidencia de las dos instituciones en la extracción maderera de la zona, lo que terminaría siendo causa de conflictos, motivados principalmente por la diferencia de intereses en torno al tipo de madera anhelada por el Real Negociado y por los arsenales. El primero requería ante todo piezas que no superaran las diez varas de largo, mientras que para la construcción naval se buscaban piezas de grandes dimensiones, que en muchos casos excedían de las veinte varas de largo. Ello motivó que en más de una ocasión, especialmente tras la instauración de la Provincia Marítima de Segura de la Sierra en 1748, los representantes del Real Negociado fueran acusados de promover la corta de madera que en realidad era inútil para sus intereses.

Con el fin de evitar el choque con los intereses de Marina, se establecieron lugares específicos para las cortas del Real Negociado, caso de los montes de Villanueva del Arzobispo o el sitio de Hoya Guardia, este último dependiente del Departamento de Cartagena, desde donde fue reclamado el espacio como útil para la armada, al estimarse la existencia de ciento veinticuatro mil pinos blancos y cuatro mil quinientos negros que servirían a los intereses de la Marina²⁸.

3. SURTIMIENTO MADERERO A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE MARINA

En segundo lugar, tuvo lugar el surtimiento directo desde Segura al arsenal de La Carraca, tras una visita acometida expreso por los responsables del Departamento Marítimo de Cádiz en 1738. Esta circunstancia implicó la apertura de una nueva vía de explotación forestal y de transporte maderero desde la Sierra de Segura hacia Sevilla, aunque con destino final a La Carraca, independiente de las acciones promovidas por la Secretaría de Estado de Hacienda y que en esta ocasión quedaría controlado por otro órgano del gobierno de la Monarquía: la Secretaría de Estado de Marina.

La madera llegaba en flotaciones de piezas sueltas hasta Sevilla, donde era embarcada en tartanas hasta proseguir su viaje a La Carraca²⁹. Las óptimas cualidades de la madera extraída desde este ámbito geográfico del interior peninsular, ante todo, las mostradas por determinadas especies, como el pino laricio, llevaron a que en el mismo año, fuera el Departamento Marítimo de Cartagena el que optara por la

28. AGS, *Secretaría de Marina*, 333, escrito de Alonso Venero, en Orcera, 4 de diciembre de 1763.

29. AGS, *Secretaría de Marina*, 357, respuesta a la resolución para que no se altere el método de conducir las maderas de Segura hasta Sevilla, en Sevilla, 6 de agosto de 1777.

realización de una nueva visita a esta zona³⁰, para estudiar la calidad de los pinos existentes en Segura de la Sierra, atendiendo a la posibilidad de conducir madera desde dicho ámbito hasta Cartagena por el río Segura. A pesar de las buenas impresiones, se acometió una nueva visita en 1741, cuyo resultado fue la determinación de iniciar un proceso de explotación forestal, circunscribiéndose a una zona más oriental y que incluso llegó hasta la actual Sierra de Alcaraz³¹.

Los responsables de la construcción naval consideraban que la madera de Segura, ante todo el pino, resultaba especialmente ventajosa para la construcción de baos y tablazón:

Los montes de Segura de la Sierra en Andalucía dan madres de pino mui al propósito para baos, y tablazón de costados superiores y cuiertas³².

También se emplearon maderas de Segura para la carena de los navíos³³.

Las piezas de madera que se requirieron desde los dos arsenales del sur peninsular fueron, ante todo, las de pino blanco³⁴, muy apreciado por su calidad, así como pinos rodenos y carrascos, estos últimos para emplearlos habitualmente en la obra interior de los barcos³⁵.

3.1. *El abastecimiento al arsenal de La Carraca*

3.1.1. El surtimiento con anterioridad a la promulgación de las ordenanzas de Montes

Como hemos señalado, desde el arsenal de La Carraca se optó, desde 1736, por acudir a los almacenes que la Real Fábrica de Tabacos tenía en Sevilla, para obtener madera. En 1738, de hecho, se llegaron a adquirir para el arsenal hasta quince mil

30. Archivo Naval. Cartagena [ANC], *Reales Órdenes*, 2174, exp. 10, Zenón de Somodevilla a don Alejo Gutiérrez de Rubalcava, en Madrid, 15 de febrero de 1738.

31. Archivo Museo Naval. Madrid [AMNM], *Colección Vargas Ponce*, tomo XXXIII, Ms. 64, doc. 275, fol. 349 r, Zenón de Somodevilla a don Bernardo Bentura León, en Aranjuez, 9 de junio de 1741. Una copia en ANC, *Reales Órdenes*, 2185, M-09-06-1941, exp. 12.

32. AGS, *Secretaría de Marina*, 568, propuesta de don Antonio Amoategui para surtir el arsenal de La Carraca, La Carraca, 26 de marzo de 1776.

33. AGS, *Secretaría de Marina*, 331, Juan Gerbaut a Julián de Arriaga, en Cádiz, 28 de abril de 1761.

34. AGS, *Secretaría de Marina*, 576, informe de Juan Pichardo sobre el estado de los montes, sin fecha.

35. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 115, Gregorio de la Cruz y Tirado a don Sebastián Caba- llero, en Orcera, 16 de diciembre de 1736.

ciento ochenta y dos piezas de madera³⁶. Esta tendencia a recurrir a la madera de Segura a través de la compra en Sevilla hizo pensar pronto a los responsables del Departamento Marítimo de Cádiz que la explotación directa de las sierras segureñas podría ser una óptima solución para hacer frente a la exigente demanda para la construcción naval, amén de una vía más económica que recurrir indirectamente a la materia prima a través de la adquisición al Real Negociado.

Como consecuencia, en 1737 se estimó oportuno estudiar, in situ, en la propia sierra, la calidad de la madera existente en ella, advirtiendo si resultaba realmente apropiada para los intereses del arsenal, con la finalidad de no realizar gastos innecesarios comenzando una explotación directa³⁷. La visita a los bosques de Segura no se llevó a cabo hasta 1738. El resultado fue positivo y apenas un año después se iniciaron las talas y flotaciones de madera desde el nacimiento de los ríos Madera, Trujala, Guadalimar y Guadiana Menor, todos ellos afluentes del Guadalquivir, río al que las piezas confluían para transcurrir ya, por su cauce, hasta Sevilla.

Desde 1739, el Departamento Marítimo de Cádiz, dependiente de la Secretaría de Estado de Marina, se unió a la Real Fábrica de Tabacos, dependiente de la Secretaría de Estado de Hacienda en la explotación de los bosques segureños.

3.1.2. El surtimiento maderero tras la promulgación de las ordenanzas de Montes

La promulgación en 1748 de las llamadas *Ordenanzas para la conservación y aumento de los montes de Marina*, más conocidas como ordenanzas de Montes, representó un paso decisivo para la configuración del espacio a explotar.

Las ordenanzas fijaron el nacimiento de las llamadas provincias marítimas, circunscripciones dependientes de la Secretaría de Marina, en un nivel inferior al de los departamentos marítimos creados en la década de los años veinte, estableciendo que se circunscribieran a las zonas montañosas situadas hasta una distancia de veinticinco leguas respecto a la costa, pero incluyendo también en dichas demarcaciones los montes insulares y aquellos ubicados en el interior peninsular que contaran con ríos navegables, entendiéndose como tales aquellos cursos de agua por los que se podían flotar piezas de madera (Anónimo, 1872: 546).

Resultado directo de ello fue la aparición de la Provincia Marítima de Segura de la Sierra, una de las provincias localizadas en el interior de la península, al

36. AGS, *Secretaría de Hacienda, Superintendencia de Hacienda, Maderas de Segura*, 849, escrito de Francisco Gómez de Barrera al marqués de Torrenueva, en Sevilla, 21 de enero de 1738. Igualmente, sobre la adquisición de madera para el arsenal de La Carraca en los almacenes de Sevilla, véase AGS, *Secretaría de Marina*, 553.

37. AGS, *Secretaría de Marina*, 307, Francisco Driget al marqués de Torrenueva, en Cádiz, 29 de enero de 1737.

ubicarse en dicho espacio el nacimiento de los ríos Guadalimar, Guadiana Menor, Trujala, Madera, Guadalquivir, Tus, Mundo y Segura, que se había constatado eran navegables y por tanto, factibles para que la madera pudiera ser transportada por ellos, como de hecho, se hacía regularmente hacia Sevilla desde 1734 y aún más remotamente, como se había hecho desde el Medievo (Córdoba, 1996: 226-231; Córdoba, 1997: 215-233; González, 2008: 219-221; Laguna, 1997: 31-32; Lindo, 2008: 79).

En un primer momento, la Provincia Marítima quedó integrada por el denominado Ministerio de Segura, que englobaba a los términos municipales de Segura de la Sierra, Orcera, La Puerta, Hornos, Santiago de la Espada, Nerpio, Socovos, Letur, Ayna, Elche, Yeste, Siles, Villarrodrigo, Villaverde, Cotillas, Bienservida, Villapalacios, Terrinches, Albadalejo, Puebla del Príncipe, Villamanrique, Beas, Génave, Torres, Benatae y Bujaraiza. Unos años después, debido al interés para la construcción naval de otras zonas próximas que contaban con muy profuso arbolado, entre 1751 y 1752 se incorporaron cuatro subdelegaciones: las de Santisteban del Puerto, Cazorla, Alcaraz y Villanueva del Arzobispo, quedando así la Provincia Marítima integrada por más de medio centenar de términos municipales³⁸.

En concreto, la Provincia Marítima de Segura de la Sierra conformó un área de unos 9000 km², incluyendo territorios de diversos regímenes jurisdiccionales³⁹. Su localización quedó limitada por los reinos de Murcia, Jaén, Granada y los territorios de La Mancha⁴⁰.

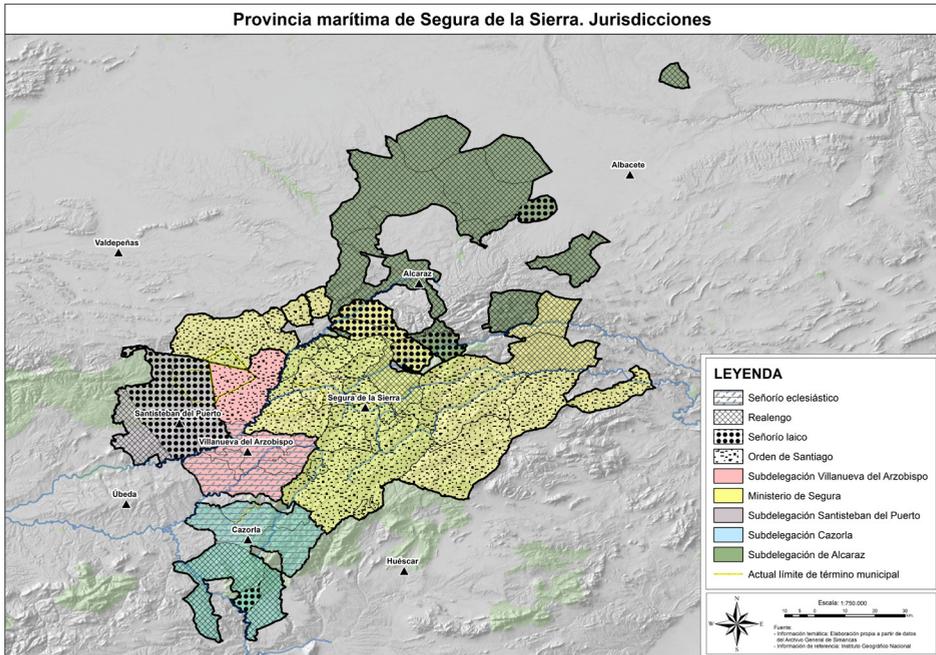
La provincia poseyó significativas connotaciones respecto a otras demarcaciones análogas, no solo por encontrarse en el interior peninsular, sino por determinarse que sus territorios dependieran no de uno, sino de dos departamentos marítimos diferentes: Cádiz —aquellos montes con vertiente hacia el Atlántico— y Cartagena —los montes con vertiente hacia el Mediterráneo—, constituyendo un caso único y excepcional en la península (Cruz, 1981: 51-82; López, 2009: 437-450; Rodríguez,

38. AGS, *Secretaría de Marina*, 576.

39. Bajo esta demarcación quedaron integrados una pequeña parte de territorios de realengo, señoríos, tanto eclesiásticos —territorios pertenecientes al llamado Adelantamiento de Cazorla, dependiente del arzobispado de Toledo, caso de Cazorla, La Iruela, Iznatoraf o Villacarrillo, por ejemplo—; un buen número de núcleos pertenecientes a la orden de Santiago: la propia Segura de la Sierra, Orcera, Santiago de la Espada, Yeste, Beas, Génave... hasta veintiuna poblaciones—, supeditados jurisdiccionalmente hasta 1748, por tanto, al consejo de Órdenes; y localidades dependientes de señoríos laicos, con territorios pertenecientes al conde de Paredes, como Villaverde, Riópar, Cotillas, Bienservida y Villapalacios; a los condes de Balazote —Balazote—; a la casa de Santisteban del Puerto, del renombrado linaje de los Benavides, caso de Santisteban y Castellar; o al conde de Arenales, en el de Hinojares. (López, 2017: 365-385).

40. AGS, *Secretaría de Marina*, 576, Francisco Bruna al marqués de Esquilache, en Orcera, 26 de abril de 1764.

MARÍA AMPARO LÓPEZ ARANDIA
 LOS SUMINISTROS FORESTALES DESDE LA PROVINCIA MARITIMA DE SEGURA DE LA SIERRA A TRAVÉS
 DEL REAL NEGOCIADO DE MADERAS, LA SECRETARÍA DE MARINA Y LOS ASENTISTAS



MAPA 1. La provincia marítima de Segura de la Sierra. Jurisdicciones (elaboración propia).

2012: 79-124). La decisión afectó especialmente a los términos de Segura de la Sierra, Alcaraz y El Ballestero, cuya superficie quedó distribuida entre las dos vertientes, y por tanto, entre los dos departamentos marítimos.

La riqueza de sus bosques resultaba indiscutible. De hecho, todos los responsables de Marina que realizaron visitas a la zona exaltaron la calidad de los mismos. Un detallado informe, acometido en 1764, describía minuciosamente las áreas más frondosas:

Toda la comprensión de los montes de Segura y sus agregados es abundante de arboleda, pero con más especialidad el Calar del Mundo, corriendo a la parte de Levante, al Calar de Naval Peral, Naval Caballero, Collado de las Espumaderas y Oyas de Alva y Díaz, Cintos de Borosa, Royo, Andrés, Fuente del Río, Naval Arna, Naval Espino, Coyado de Gontar, Cuesta del Magano, Cerro del Puerto, Loma del Pelottar, Herrerías, Peñarrubia, Cerro Mirandante, arroyo Trapero, las Tres Aguas Expinares; Caídas de la Toba, Garganta Lóbrega, Macegosos, María Asnal; Fuente de la Puerca, el Rico, arroyo del Torno; arroyo Magullo; arroyo

Canales, hueco del río Madera, de una y otra vanda; Poyo de los Caracoles y otros comprendidos en estos, que fuera dilatado nombrarlos⁴¹.

Las estimaciones realizadas por los visitadores de Marina, de hecho, llegaron a hablar de áreas, como el entorno de Villamanrique, donde estimaban que existían más de un millón de árboles útiles para la construcción naval⁴². Alabanzas similares se dedicaron a otros términos, como el de Alcaraz, para el que se hablaba de la existencia de «muchos millones de pinos de construcción —naval— y fácil conducción»⁴³.

A pesar de ello, no todas las zonas eran igual de ricas en arbolado. Así parece desprenderse, por ejemplo, de los términos incluidos en las subdelegaciones de Santisteban del Puerto o Villanueva del Arzobispo, de los que apenas localizamos referencias de extracciones de madera en los archivos. De hecho, la ratificación de que algunos de los términos de la provincia no resultaban especialmente provechosos para los intereses del Departamento Marítimo de Cádiz conllevó que varios de los términos integrados, tanto en el Ministerio de Segura, como en las distintas subdelegaciones quedaran excluidos de su pertenecía a esta demarcación en 1790. La subdelegación de Santisteban llegó a desaparecer totalmente en este instante.

El proceso acometido desde los inicios de los trabajos en los montes de Segura, con la tala, acarreo e inicio de las flotaciones en los cursos fluviales hasta la llegada de las piezas de madera al arsenal de La Carraca fue arduo y laborioso, prolongándose durante una media de siete u ocho meses, como norma habitual. Meses en los que los oficiales y trabajadores en las tareas relativas a la explotación maderera se encontraron con numerosas dificultades e inconvenientes.

La extracción de la madera en la sierra no resultó una tarea sencilla, siendo muy distintos los problemas con los que los encargados del proceso se encontraron en el transcurso del mismo. En primer lugar, las grandes dimensiones de las piezas —superiores, en buena parte de las ocasiones, a diecinueve y veinte varas—, unido

41. AGS, *Secretaría de Marina*, 576, expediente de montes de Segura y Negociación de Sevilla, aprobado por orden de Carlos III, en 28 de mayo de 1764.

42. AGS, *Secretaría de Marina*, 576, escrito sin fecha, expediente año 1778. Por el contrario, desde la villa, su concejo, contrario a quedar supeditado a las ordenanzas de montes de 1748 y al régimen de la Secretaría de Marina, aseguraba que el arbolado localizado en el término no servía para la construcción naval «ni se podrá, tal vez, acreditar que de él se hayan sacado algunas maderas para este destino, ni otros en que se interese la defensa del reino». AGS, *Secretaría de Marina*, 576, Isla de León, 16 de enero de 1778. Unos meses más tarde, se incidiría sobre dicha cuestión, insistiendo en que en Villamanrique y su término, «no se cría madera vtil para el Real Servicio, ni se ha sacado un solo palo para la fábrica de arsenales». AGS, *Secretaría de Marina*, 576, carta de Antonio de Prado, en 12 de mayo de 1778.

43. AGS, *Secretaría de Marina*, 576, informe de Juan Pichardo, sin fecha.

a lo abrupto del terreno⁴⁴ dificultó su saca desde el lugar donde eran taladas — en muchos casos espacios impracticables para que llegara hasta allí una pareja de bueyes, el medio habitualmente utilizado para el transporte— hasta los aguaderos en las cabeceras de los ríos Madera, Trujala, Guadalimar, Guadiana Menor o Guadalquivir. El problema resultó especialmente evidente en diversas ocasiones en que se pretendió extraer hasta los aguaderos las piezas de mayores dimensiones, correspondientes a masteleros mayores, vergas o trinquetes⁴⁵. De hecho, para los responsables de esta labor, los trabajos con la madera correspondiente a los arsenales era la que «más cuidado nos da»⁴⁶, puesto que la destinada a la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla solía ser de menor tamaño y por tanto, ofrecía menos inconvenientes para su transporte hasta los aguaderos.

A pesar de los distintos intereses de maderas anheladas por el Real Negociado respecto a la Secretaría de Estado de Marina, con asiduidad se produjeron denuncias de una administración respecto a la otra acusándose de cortar piezas ajenas a sus intereses causando un grave perjuicio en la otra administración que también debía proceder a la corta de madera.

La situación llevó a la intervención directa desde la Corona en aras a solventar los incidentes que dichas acciones causaban. Para ello se determinó que los montes, según la ordenanza de Marina quedarían bajo jurisdicción de los intendentes de Marina, quienes deberían garantizar su conservación. Se estableció, a cambio, que los intendentes de Marina no podrían impedir la corta de pinos blancos para el Real Negociado, siempre que sus dimensiones no superaran las diez varas, al considerar que en tal caso no se perjudicaban las necesidades de la Marina, mientras se permitiría la correcta labor del Negociado sevillano⁴⁷. Se determinó, así, cuáles serían las responsabilidades de los intendentes de Marina y del subdelegado del Real Negociado de Maderas, responsabilizándoles de garantizar el cumplimiento de una serie de comportamientos:

- Los intendentes no otorgarían licencias para la corta de pinos a individuos que no fueran vecinos de los lugares donde se localizaban los montes, las cuales, además, se otorgarían tras examen de la necesidad con el reconocimiento de un perito.

44. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 115, Gregorio de la Cruz y Tirado a don Sebastián Caballero, en Segura, 21 de julio de 1736.

45. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 115, Gregorio de la Cruz y Tirado a don Sebastián Caballero, en Segura, 10 de septiembre de 1736.

46. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 115, Gregorio de la Cruz y Tirado a don Sebastián Caballero, en Segura, 19 de agosto de 1736.

47. AGS, *Secretaría de Marina*, 563, el marqués de Esquilache a Julián de Arriaga, en Aranjuez, 28 de mayo de 1764.

- Los intendentes serían los responsables de cumplir las reglas para evitar incendios, no permitiendo sembrar en terrenos quemados, ni pastar en los talados con el objetivo de hacer frente a los posibles pirómanos, castigando los rompimientos de tierras de los montes.
- Los intendentes y el subdelegado del Real Negociado deberían promover las carreterías de la zona, conservando sus privilegios.
- La paga de los guardas y celadores correspondería al subdelegado del Negociado, así como su nombramiento o cese⁴⁸.

Por aquel entonces existían voces que hablaban de la sobreexplotación del monte. En este sentido, la Secretaría de Marina no dudaba en mirar al Real Negociado acusándole de estar esquilmando el bosque de ciertas especies como los pinos negros o rodenos, lo que le llevó a plantear la necesidad de acotar los lugares de tala a puntos concretos, como se hizo con los montes de Villanueva del Arzobispo reservándolos para el Negociado, aunque infructuosamente porque se llegó a reconocer que no se talaba en ellos.

La pretensión de Marina, con todo, era alejar las talas del Real Negociado de los espacios interiores de Segura, con gran riqueza de pino salgareño que interesaban preferentemente a los arsenales. Baste recordar al respecto, cómo Marina intentó frenar la pretensión de los responsables del Real Negociado de explotar en el interior de la sierra los montes de Calarejos y Fresnadilla, en los términos de Siles y Segura, al alegar en principio que no había piezas para el interés de la Marina, algo que fue refutado drásticamente por esta, limitando las licencias a la tala de árboles que no superaran las diez varas⁴⁹.

El enfrentamiento entre las dos administraciones fue drástico. Marina acusaba al Real Negociado de sobreexplotación del bosque en detrimento de los intereses de los arsenales, dando por hecho que aún cuando se le fijaban límites en las dimensiones de las piezas a talar, estos eran incumplidos⁵⁰.

Marina se mostraba contraria a levantar al Real Negociado la prohibición de cortar pinos blancos, reservados exclusivamente para la construcción naval en los arsenales⁵¹. Con todo, admitía la posibilidad de que se abasteciese de dichas piezas siempre que se cumpliesen una serie de condiciones: que lo hiciese en «moderada cantidad» cuando otros tipos de pinos no le ofreciesen las mismas dimensiones y

48. *Ibidem*.

49. AGS, *Secretaría de Marina*, 563, Montes de Segura. Los intendentes de Cádiz y Cartagena, 15 de junio a 31 de julio de 1764.

50. *Ibidem*.

51. AGS, *Secretaría de Marina*, 563, Alonso Venero a Juan Domingo de Medina, en Orcera, 4 de julio de 1764.

en los parajes que se determinasen al efecto «por menos importantes»⁵² y siempre que no perjudicase a la Marina. Alonso Venero, ministro de Marina en Segura, determinó autorizar únicamente al Real Negociado en las cortas de pinos blancos de entre cinco y diez varas de longitud.

Mientras, se autorizó al Real Negociado a cortar pinos negrales y carrascos en la Fresnadilla, Calarejos y Hoya Guardia, en los términos de Siles, Segura y Alcazar, siempre que estos tuvieran unas dimensiones entre cinco y diez varas de máximo, prohibiendo no solo la corta de pinos salgareños, así como de árboles de dimensiones superiores a las diez varas, sino de pinos de vuelta a tenor de su utilidad para la construcción de bajeles de la armada. Una vez completada su labor, los hacheros deberían presentarse ante el juzgado de Marina para declarar bajo juramento cuántos pinos habían labrado y sus clases⁵³.

El enfrentamiento entre ambas administraciones se intentó solventar este mismo año de 1764 con la determinación de que se realizasen talas alternativas por lo que respectaba a las maderas que se flotaban con destino al río Guadalquivir, estipulándose que un año las talas correspondieran a la Marina, con destino al arsenal de La Carraca, y al siguiente, al Real Negociado de Maderas.

La medida no estuvo exenta de controversia. El problema en el abastecimiento, en cuanto al arsenal de La Carraca se refiere, se achacó en alguna ocasión a la alternancia fijada, lo que llevó en 1776 a solicitar el fin de las talas alternativas, pidiendo se determinasen cortas anuales para ambas instituciones, ya que los intereses de ambas en torno a las dimensiones de la madera eran diferentes⁵⁴:

combendra se quite la alternatiba, que hasta ahora se ha seguido y continua de cortar en ellos vn año la Marina, y otro año el Negociado de Sevilla, y que se establezca que en todos se corten por ambos ramos los arboles que por cada vno se necesiten para sus respectibas aplicaciones, por cuiio medio se proveera la Marina de las piezas principales, que necesita, y el Negociado de otras menores dimenciones, que seran suficientes al surtimiento del común⁵⁵.

En otras ocasiones la alternancia se incumplió, como acaeció en 1770, año en que le correspondía talar madera a Marina, que sin embargo no lo hizo, pretendiendo hacerlo en el sucesivo 1771, cuando en realidad correspondía al Real Negociado⁵⁶.

52. *Ibidem*.

53. AGS, *Secretaría de Marina*, 563, Alonso Venero a don Juan Pichardo, en Orcera, 27 de julio de 1764.

54. AGS, *Secretaría de Marina*, 568, La Carraca, 26 de marzo de 1776.

55. AGS, *Secretaría de Marina*, 568, escrito de la junta del departamento de Cádiz, en Isla de León, 22 de abril de 1776.

56. AGS, *Secretaría de Marina*, 344, Miguel de Múzquiz a don Julián Arriaga, en Aranjuez, 11 de mayo de 1770.

Las disputas, de hecho, entre ambas instituciones continuaron. Así, en 1777 se solicitó a los responsables del Real Negociado no cortar pinos salgareños, especialmente útiles para la construcción de bajeles de la armada, instándole a abastecerse de pinos carrascos, rodenos y donceles «con que se surten las obras publicas»⁵⁷.

La geografía de los aprovechamientos forestales en beneficio del arsenal gaditano varió a lo largo del tiempo. Hemos detectado cómo en los primeros años de la Provincia Marítima en las áreas dependientes del Departamento Marítimo de Cádiz se incidió en las cortas en el entorno de Cazorla y su subdelegación⁵⁸. Así, a partir de 1752 se extrajo madera de los sitios de Guadalentín, Valdeazores, Nava del Cedazo, Nava de San Pedro y Guadalentinejo⁵⁹. Posteriormente, las talas se expandieron a las inmediaciones de Segura y Orcera. Sin embargo, tras el estallido de la guerra de la Independencia, las cortas volvieron a trasladarse de este ámbito hacia el Sur, de nuevo, a los montes de Cazorla.

El arduo proceso desde la corta en los montes hasta su flotación se prolongaba durante varios meses. Las talas tenían lugar en marzo, una vez pasados los meses de frío invierno, especialmente complicados en esta Provincia Marítima, por la frecuencia de nevadas. A finales del siglo XVIII, sin embargo, la época de las talas se trasladó a las menguantes de enero o agosto, al comenzar a considerarse esta como la mejor etapa para dicha práctica, al no existir circulación de savia en los árboles y por lo tanto, resultando la acción menos dañina para los ejemplares (Muñoz, 1825: 57).

Una vez producida la corta, las piezas de madera se trasladaban en carretas tiradas por bueyes hasta zonas próximas a los aguaderos, donde se disponían sobre polines y gobenes, y se dejaban al aire libre, con el objetivo de facilitar su ventilación y secado, para que perdieran la resina (Álvarez, Fernández-Golfín, 1992), una labor fundamental para posibilitar su posterior flotación.

En el proceso de traslado desde los montes donde las piezas eran cortadas hasta los puntos donde se dispondrían para su secado, se requería de abundante mano de obra, que llegó a la regular movilización, por parte de los responsables de la Provincia Marítima de todas las carretas existentes en el partido de Segura, que debían dedicarse prioritariamente y exprofeso al transporte maderero para el real servicio⁶⁰. Esta actividad, según hemos podido observar a través de la consulta de

57. AGS, *Secretaría de Marina*, 568, escrito de Antonio Reylo Velarde sobre fomento de montes en las vertientes de los ríos Guadalquivir, Guadalimar y Guadalmena, Madrid, 22 de marzo de 1777.

58. AGS, *Secretaría de Marina*, 320.

59. AGS, *Secretaría de Marina*, 335, escrito de don Alonso Venero, en Segura de la Sierra, 6 de marzo de 1765.

60. Archivo Histórico Provincial. Jaén [AHPJ], *Protocolos notariales*, 22389, fol. 13 r.

los protocolos notariales de Segura y Orcera se acometía habitualmente entre el 1 de junio y el 29 de septiembre⁶¹.

A los carreteros les correspondía un complicado trabajo, ya que no solo se les responsabilizaba de acometer el transporte de las piezas de madera desde el monte hasta los lugares donde esperarían a ser flotadas, sino que se consideró que entre sus obligaciones se encontraba también abrir los carriles por los que las piezas habían de ser portadas.

A continuación, entre los meses de julio y octubre —dependiendo del mes en que se hubieran talado y transportado para el secado— las maderas eran trasladadas hasta los aguaderos, y finalmente, entre noviembre y diciembre, cuando comenzaba la época de lluvias, se iniciaban las flotaciones⁶².

Los espacios de la Provincia Marítima de Segura de la Sierra dependientes del Departamento Marítimo de Cádiz recurrieron a flotar la madera por hasta cinco aguaderos diferentes, sitios en los ríos Trujala, Madera, Guadalimar y Guadiana Menor, vertiendo sus aguas, todos ellos, y por tanto, las piezas que transportaban, con posterioridad, en el río Guadalquivir, por el que se conducía la materia prima hasta Sevilla, siendo desde allí desembarcada, para ser, a su vez, conducida en tartanas⁶³ hasta La Carraca (Vigueras, 2002: 51; Ydáñez, 1999: 305-325). En el último tercio del siglo XVIII hemos detectado cómo las maderas se transportaban desde los aguaderos en la Sierra de Segura hasta Alcalá del Río, donde las piezas se acopiaban en balsas, forma en la que realizaban las tres leguas restantes hasta Sevilla⁶⁴.

El aguadero más activo, por ser el que con más asiduidad aparece en la cartografía de la época, era el localizado en el río Trujala, en las inmediaciones de la actual Puerta de Segura. Mientras, aunque existía un aguadero en el Guadalimar, las autoridades de la Marina consideraban que no era muy óptimo⁶⁵, por lo que debió de funcionar como una opción alternativa. Por su parte, el aguadero del Guadiana Menor, sito en Cear, vivió años de gran actividad a inicios del siglo XIX, cuando entre 1810 y 1811 las cortas de madera pasaron del entorno de Segura y Orcera a concentrarse en los montes de Cazorla⁶⁶, muy probablemente como consecuencia directa de la destrucción a la que las tropas francesas sometieron a la capital de la Provincia Marítima y a la sede de su tribunal de Marina.

61. AHPJ, *Protocolos notariales*, 22389.

62. AGS, *Secretaría de Marina*, 576.

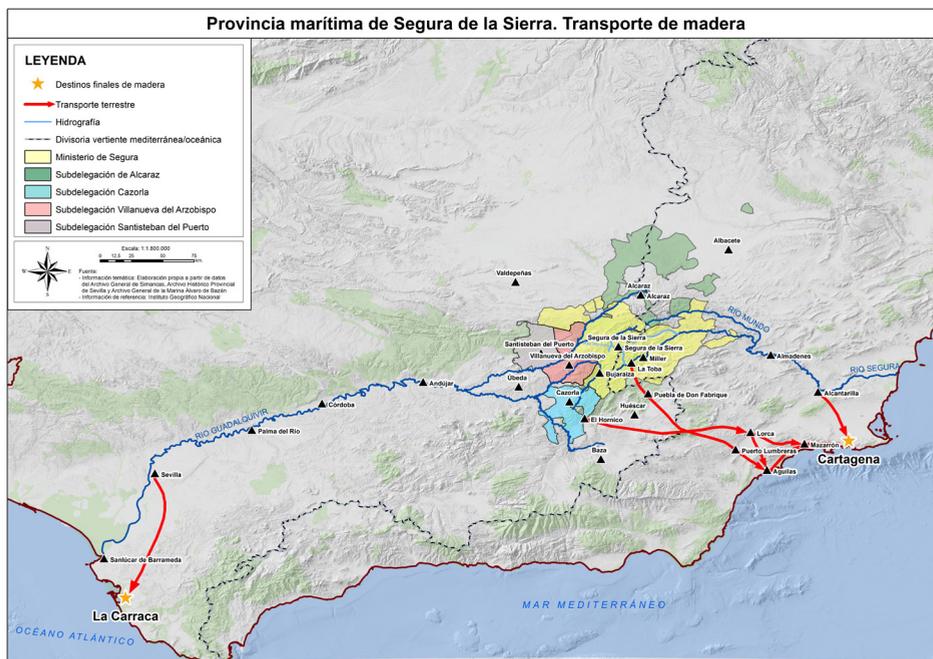
63. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán [AGMAB], *Arsenales*, 3785.

64. Una descripción del sistema de transporte de las maderas con destino a La Carraca, en AGS, *Secretaría de Marina*, 357, escrito al ministro de Sevilla, en San Ildefonso, 29 de julio de 1777.

65. AGS, *Secretaría de Marina*, 576.

66. Al respecto, resulta interesante la consulta de la documentación conservada en AHPJ, *Protocolos notariales*, 22388.

MARÍA AMPARO LÓPEZ ARANDIA
 LOS SUMINISTROS FORESTALES DESDE LA PROVINCIA MARITIMA DE SEGURA DE LA SIERRA A TRAVÉS
 DEL REAL NEGOCIADO DE MADERAS, LA SECRETARÍA DE MARINA Y LOS ASENTISTAS



MAPA 2. Transporte de madera desde la provincia marítima de Segura de la Sierra (elaboración propia).

Si numerosos fueron los problemas que hemos detectado en el proceso previo a las flotaciones, no resultaron de menor significación las dificultades surgidas en el instante de proceder a las conducciones fluviales. La principal, sin duda, la circunstancia de depender de cursos de agua con un caudal irregular, por lo que habitualmente las maderadas quedaron al auspicio de las condiciones meteorológicas. De hecho, la falta de agua, unos años, y el exceso de la misma, por la existencia de fenómenos como lluvias torrenciales, otros, entorpecieron, cuando no impidieron, el proceso normal de flotación. Recordemos al respecto, por ejemplo, cómo en 1788 los responsables de las cortas de madera advirtieron que por falta de aguas en los ríos Guadalimar y Guadalquivir habían sido ya suspendidas las pinadas de dos años correspondientes al Real Negociado de Maderas y de tres de las relativas al arsenal de La Carraca⁶⁷.

67. AGMAB, *Arsenales*, 3785, Juan Pichardo a Manuel Bernia, en Orcera, 30 de abril de 1788. Meses más tarde, Manuel Bernia volvería a insistir sobre dicho asunto: la suspensión de cinco

TABLA 1. Solicitudes de madera desde el arsenal de La Carraca

AÑO PREVISIÓN	AÑO ENVÍO	PIEZAS DE MADERA
1751	1752	9990
1757	1758	7400
1758	1759	1500
1761	1763	7976
1763	1764	3998
1770	1771	400
	1777	2923
	1779	1912
1780	1781	1079

Fuente: AGS, *Secretaría de Marina*, 319, 327, 328, 331, 333, 344, 357, 362, 365

La cantidad de materia prima transportada varió cada año, como se evidencia especialmente tras la promulgación de las ordenanzas de Montes de 1748, cuando comenzaron a realizarse previsiones anuales de la necesidad de madera desde el arsenal.

A pesar de las previsiones, en algunas ocasiones el arsenal de La Carraca se encontró desprovisto de la materia prima necesaria para proseguir su labor, como acaeció en 1765⁶⁸. Una situación similar se repitió en 1773 adoptándose como solución solicitar madera de Segura prestada al Real Negociado, ante la necesidad de contar con ciento cincuenta madres de pino para las tareas de construcción de la carena del navío San Julián⁶⁹. La solicitud de madera prestada al Real Negociado se repitió en 1774 demandándole cincuenta madres más⁷⁰.

3.2. *El surtimiento maderero al arsenal de Cartagena*

El surtimiento maderero al arsenal de Cartagena estuvo condicionado por la orografía, que dificultó, cuando no impidió en numerosas ocasiones el transporte

pinadas por el río Guadalquivir, dos correspondientes al Real Negociado y tres pertenecientes a La Carraca. AGMAB, *Arsenales*, 3785, Manuel Bernia a Juan Pichardo, en 16 de mayo de 1788.

68. AGS, *Secretaría de Marina*, 335, notificación en 15 de enero [1765]

69. AGS, *Secretaría de Marina*, 350, informe del intendente de Cádiz, en Isla de León, 27 de abril de 1773.

70. AGS, *Secretaría de Marina*, 355, Francisco de Bruna a don Miguel de Múzquiz, en Sevilla, 6 de marzo de 1776.

fluvial de la materia prima por los ríos Tus, Segura y Mundo. La explotación maderera desde Segura de la Sierra a este arsenal cobró importancia cuando se evidenciaron los problemas de abastecimiento al mismo desde el Pirineo catalán y Tortosa (Merino Navarro, 1981: 247-249).

Ya en 1736, todavía sin haber realizado ninguna visita desde Cartagena a Segura de la Sierra, los responsables del arsenal reconocieron la riqueza de su arbolado, considerándolo propicio para la construcción naval (López, 2018: 135). Fue finalmente en 1738 cuando se encomendó al comandante Juan Valdés y Castro la tarea de analizar la posibilidad de que los montes de Segura fueran explotados a favor del arsenal cartagenero (Wing, 2004: 358)⁷¹. El resultado de la visita fue la estimación de que en un espacio de tres leguas comprendido desde la ribera del río Segura, había suficiente madera para ser explotada por la Marina por un período de veinte años (Wing, 2004: 375). En 1741 se procedió a realizar una nueva visita desde Cartagena, en la que se ratificó las posibilidades para su explotación forestal⁷².

Con la promulgación de la ordenanza de Montes en 1748 pasaron a depender del Departamento de Cartagena todos los montes con vertiente al río Segura, pasando a quedar supeditados a Cartagena los montes situados en la Sierra de Alcaraz. En definitiva, dependieron del arsenal mediterráneo algunas de las áreas más ricas en arbolado de la Provincia Marítima de Segura, como los parajes del barranco de Fuenfría⁷³, Rambla Seca, los montes de María Aznar⁷⁴, El Hueco de Bañares, La Toba⁷⁵, sitios, todos ellos, en el término de Segura; Naval Caballo, Naval Peral, Naval Espino, Naval Asna, localizados en las vertientes del río Segura, junto al Calar del río Mundo; el barranco del Buitre o barranco de Fúnez —sitos en término de Castril—; los montes entre el Calar de la Sima —en las inmediaciones del término de Yeste— y Hornillo; o Fuente del Tejo, en las vertientes del río Tus⁷⁶, entre otros (López, 2018: 141).

71. AMNM, *Colección Vargas Ponce*, tomo XXXIII, Ms. 64, doc. 169, fol. 196 r-v.

72. AMNM, *Colección Vargas Ponce*, tomo XXXIII, Ms. 64, doc. 275, fol. 349 r, Zenón de Somodevilla a don Bernardo Bentura León, en Aranjuez, 9 de junio de 1741.

73. AGS, *Secretaría de Marina*, 575, Relación de los parajes donde se cortará madera para el arsenal de Cartagena [año 1775].

74. Sobre este monte se concentrarían las cortas acometidas a inicios de la década de los años ochenta del siglo XVIII por parte del arsenal de Cartagena. Archivo Naval. Cartagena [ANC], *Junta Económica del Departamento*, sesiones de 3 de febrero, 20 de marzo, 5 de abril y 18 de septiembre de 1781, fols. 32 v, 33 r, 40 r, 59 v y 152 v.

75. AGS, *Secretaría de Marina*, 576, lugares preferidos para las cortas de madera, Cartagena, 6 de febrero de 1781.

76. AGS, *Secretaría de Marina*, 748, Visita a los montes de la Provincia Marítima de Segura de la Sierra desde el arsenal de Cartagena, realizada por Joaquín García de León, Cartagena, 12 de agosto de 1749.

El surtimiento maderero al arsenal de Cartagena desde este ámbito se consolidó a partir de los años cincuenta del siglo XVIII, después de la prohibición de extraer maderas del Norte peninsular, como Santander, y ante la frustración de traer madera procedente de Cuba, implicando que áreas de abastecimiento hasta entonces secundarias como Segura de la Sierra, Navarra, Cataluña, e incluso Italia o el Báltico pasaran a ocupar un lugar primordial (Baudot Monroy, 2012: 326; López, 2018: 143).

La riqueza del arbolado de esta zona chocó sin embargo con las dificultades orográficas de las vertientes mediterráneas, que supuso una gran complicación para las pinadas que se flotaban por los ríos Tus, Mundo o Segura, que debían vencer lugares tan complicados como el paso de La Toba, que algunas pinadas tardaron hasta cuatro meses en salvar, o Los Almadenes de Calasparra.

Así, desde 1752 se presentaron diversos proyectos, desde el propio arsenal o desarrollados por asentistas sobre la flotación de madera por los ríos Mundo y Segura hasta Cartagena. En 1752 detectamos la primera intervención decidida del arsenal para favorecer la llegada de madera. La fecha, aunque no tengamos datos que nos lo confirmen con exactitud, consideramos que no es baladí. No podemos olvidar que fue en este año cuando la ciudad de Alcaraz, junto a las localidades de su partido, en las que quedaban incluidas villas como Villaverde, Cotillas y Bujaraiza, pasaron a integrar, junto a sus términos municipales, la Provincia Marítima de Segura de la Sierra⁷⁷. Estimamos que no se trata de una casualidad, ya que desde este instante, los proyectos que se plantearon desde el arsenal de Cartagena para promover las talas y las conducciones fluviales tuvieron como objetivo prioritario la explotación de buena parte de estos espacios. Así, en dicho año se diseñó un primer proyecto para llevar a cabo conducciones de madera desde la Sierra de Alcaraz — en su franja Norte — y Ayna — «donde son innumerables los pinos que pueden sacarse»⁷⁸ —, a través de los ríos Mundo y Segura hasta las inmediaciones de Alcantarilla, sita a nueve leguas del arsenal, donde las piezas serían desembarcadas para ser transportadas por carretería hasta Cartagena.

La estrechez de los cursos de ambos ríos, a diferencia de la situación con la que se encontraban las flotaciones que se dirigían hacia el Atlántico, obligaron a acometer una verdadera labor de ingeniería que incluyó el barrenar determinados puntos del curso del río Mundo, en concreto tres zonas: las denominadas La Higuera, El Tartamudo y el Puntarrón de Ayna, ensanchando, de este modo, artificialmente su

77. AGS, *Secretaría de Marina*, 558, escrito de José de Rubalcava sobre la incorporación de los montes de Alcaraz a la jurisdicción de Marina, en octubre de 1752. Igualmente, AHPJ, *Provincia Marítima de Segura*, 62468, real orden contra las pretensiones del corregidor de Alcaraz sobre el conocimiento y jurisdicción de montes, en 7 de septiembre de 1784.

78. ANC, *Puertos, ríos y canales*, IM-V-a legajo 1, exp. 4, José Maltes, maestro mayor de arboladura, a Pedro Martínez, en Cartagena, 4 de diciembre de 1752.

cauce, para permitir el tránsito de las piezas de madera. Misma tarea se optó por acometer también en el cauce del Segura, en concreto, en esta ocasión, en los sitios de Los Almadenes de Cíezar y en El Solvente.

A pesar del elevado coste que esta acción implicaría —un añadido de sesenta y nueve mil reales de vellón— a los gastos habituales del proceso de tala, flotación y conducción de la madera y de los jornales a los que había que hacer frente, se consideraba un mal menor ante la interrupción del aprovisionamiento maderero procedente de Tortosa⁷⁹, lo que obligaba a incrementar la presión sobre los montes de la Provincia Marítima de Segura de la Sierra, en un instante en que el arsenal cartageno comenzaba a encontrarse en plena actividad. A pesar de todo, incluso de haber contado con la aprobación pertinente de los responsables del arsenal, el proyecto no fue llevado finalmente a cabo⁸⁰.

Lejos de tratarse de una acción puntual, el descenso en la llegada de madera procedente de los montes catalanes implicó que tanto el propio arsenal, como asentistas particulares miraran a los bosques de la Provincia Marítima de Segura como la mejor opción para abastecer de materia prima a dicho centro.

Tras el proyecto frustrado de algún asentista, desde el arsenal de Cartagena se volvió a promover el estudio de la viabilidad del surtimiento desde los montes segureños. En 1757 se desarrolló otro proyecto sobre flotación de madera por el río Segura, planteando situar un aguadero en La Toba, en el término de Segura de la Sierra, obligando a barrenar algunos lugares, con el objetivo de ensanchar el cauce, caso de las inmediaciones del puente de Yeste o Los Almadenes de Calasparra⁸¹. Las tareas de acondicionamiento ascenderían a veintiocho mil novecientos reales de vellón⁸².

Igualmente se estudió la posible adecuación del río Mundo, estableciéndose que el aguadero se situaría en la vega de Riópar, en término de Alcaraz, habiéndose de barrenar también algunos parajes para ensanchar el cauce, caso de El Higueras, El Higueral y Gargantón, así como un espacio entre el río Bogarra y el de Carboneras, en el Portarrón de Ayna, con el fin de abrir un canal que favoreciese el paso de las pinadas. Actuaciones que importarían sesenta y uno mil ochocientos reales⁸³. El

79. ANC, *Puertos, ríos y canales*, IM-V-a legajo 1, exp. 4, Francisco Barrero Peláez, intendente del arsenal de Cartagena al marqués de la Ensenada, en Cartagena, 6 de diciembre de 1752.

80. ANC, *Puertos, ríos y canales*, IM-V-a legajo 1, exp. 4, escrito de don Francisco Barrero, en Madrid, 6 de noviembre de 1756.

81. ANC, *Puertos, ríos y canales*, IM-V-a legajo 1, exp. 4, escrito de don Diego de los Ríos y Mendoza, regidor perpetuo de la villa de Segura de la Sierra, en Segura de la Sierra, 30 de junio de 1757.

82. *Ibidem*.

83. *Ibidem*.

proyecto finalmente no se llevó a cabo ante los temores de los efectos que pudiera provocar una avenida de agua⁸⁴.

Las flotaciones de madera desde Segura a Cartagena comenzaron en la década de los años sesenta, aunque con irregularidad, paralizándose estas en 1765 durante una década (Pérez-Crespo, 1992: 111)⁸⁵. Estos problemas motivaron que el transporte maderero con destino al arsenal mediterráneo se realizara por vía terrestre, a través de carretería, como sucedió en 1773 con motivo de la explotación de tres mil doscientas cincuenta piezas de madera de los lugares de Pinar Negro y Fuenfría (Pérez-Crespo, 1992: 117).

En 1775 se elaboró un nuevo proyecto que planteó la promoción de conducciones madereras desde la Sierra de Alcaraz⁸⁶ por el río Mundo hasta Alcantarilla, transportándose desde allí las piezas en carretería hasta Cartagena, y cuyo costo se presupuestó en ciento cincuenta mil reales⁸⁷. Iniciativa que terminó siendo, igualmente, refutada por su elevado costo⁸⁸. Ello motivó que de nuevo, entre 1777 y 1779 se optase por transportar la madera extraída en la sierra por carretería (Muñoz, 1825: 61).

En la década de los años ochenta el protagonista fue el ingeniero Manuel Bernia, que planteó la tala de entre doce y quince mil codos cúbicos de madera de pino, así como otras cuatro mil piezas pequeñas, que se utilizarían en el encauzamiento del río cuando se procediese a la flotación⁸⁹ y que serían vendidas en los pueblos del tránsito de la pinada⁹⁰. El proyecto implicaba acciones en el curso del río Segura.

84. ANC, *Puertos, ríos y canales*, IM-V-a legajo 1, exp. 4, escrito de José Romero, comandante de ingenieros de Marina, presidente de la Junta del Departamento Marítimo de Cartagena, en Cartagena, 10 de mayo de 1775.

85. AGS, *Secretaría de Marina*, 352.

86. ANC, *Puertos, ríos y canales*, IM-V-a legajo 1, exp. 4, Miguel de Múzquiz a don Julián de Arriaga, en El Pardo, 15 de marzo de 1775 y don Julián de Arriaga a don José de Roxas, en Madrid, 25 de marzo de 1775.

87. ANC, *Puertos, ríos y canales*, IM-V-a legajo 1, exp. 4, escrito de José Romero, comandante de ingenieros de Marina, presidente de la Junta del Departamento Marítimo de Cartagena, en Cartagena, 10 de mayo de 1775.

88. ANC, *Puertos, ríos y canales*, IM-V-a legajo 1, exp. 4, escrito de José de Roxas a don Julián de Arriaga, en Cartagena, 11 de julio de 1775. Igualmente, AGS, *Secretaría de Marina*, 352, escrito de Miguel de Múzquiz, en San Ildefonso, 1 de agosto de 1775.

89. ANC, *Junta Económica del Departamento*, 2732, sesión de 24 de octubre de 1785, fol. 47 r.

90. AGMAB, *Arsenales*, 3774, Manuel Bernia a don José de Roxas, en Segura de la Sierra, 15 de octubre de 1785.

La primera pinada del proyecto de Manuel Bernia tuvo lugar en 1787⁹¹. Esta fue desaguada en el puente de las Ovejas, una vez pasados Los Almadenes de Calasparrá, en las inmediaciones de Alcantarilla, desde donde las piezas que la componían fueron llevadas por carretería hasta el arsenal⁹². En el transporte se invirtieron ocho meses y diez días desde su flotación⁹³, superando, de este modo, ampliamente, los cuatro meses que se previeron en el proyecto inicial. Resultado de esta primera pinada fue la recomendación para sucesivas ocasiones de desestimar el transporte de pinos blancos, fomentando por el contrario la explotación de rodenos, que ofrecían como ventaja su mayor ligereza para ser flotados, así como refutar el transporte de piezas en curva, ante la imposibilidad de ser trasladadas por los canales que se habían abierto en el curso del río (López, 2018: 153).

Se determinó reducir, igualmente, las dimensiones de las piezas de madera que deberían flotarse, fijándose que no sobrepasaran las dieciocho pulgadas de grueso para las piezas con destino a la construcción de baos, y de catorce pulgadas de grueso y veinte de ancho, con largos entre los dieciocho y veintidós codos, para las que se usaran en piezas de manos de cinta⁹⁴.

Las pinadas con destino a Cartagena estuvieron integradas por un número de piezas similar, como norma habitual, a aquellas demandadas desde La Carraca. La flotación de 1787 estuvo compuesta por novecientas veintiséis piezas de madera⁹⁵. Superior fueron las previsiones realizadas para 1790, de dos mil veinte piezas de pino⁹⁶, o para 1791, de tres mil quinientas piezas, finalmente reducidas a tres mil cuatrocientas cuarenta y siete⁹⁷. Muy similar fue la pinada de 1793, compuesta por tres mil ciento sesenta y cinco piezas⁹⁸.

Por real orden de 27 de mayo de 1793 quedaron suspendidas las flotaciones desde la Provincia Marítima de Segura hacia Cartagena, para recurrir exclusivamente al sistema de asientos como vía de surtimiento maderero (Pérez-Crespo, 1992: 127).

91. AGMAB, *Arsenales*, 3778, Claudio José Muñoz a don Antonio Valdés, en Villa de Ojos, 14 de octubre de 1787.

92. AGMAB, *Arsenales*, 3774, informe de Luis Mesia, Cartagena, 26 de septiembre de 1787.

93. AGMAB, *Arsenales*, 3778, Claudio José Muñoz a don Antonio Valdés, en Villa de Ojos, 14 de octubre de 1787.

94. AGMAB, *Arsenales*, 3774, Juan Pichardo a Antonio Valdés, en Segura de la Sierra, 26 de abril de 1788.

95. AGMAB, *Arsenales*, 3785, acuerdo de la junta del departamento de Cartagena, en Cartagena, 15 de abril de 1788.

96. AGMAB, *Arsenales*, 3795, acuerdo de la junta del departamento de Cartagena, en Cartagena, 9 de febrero de 1790.

97. ANC, *Junta Económica del Departamento*, 2733, sesión de 11 de agosto de 1791, s/f.

98. ANC, *Junta Económica del Departamento*, 2734, sesión de 22 de agosto de 1792, s/f.

4. PARTICIPACIÓN DE ASENTISTAS

En tercer lugar, y de forma paralela a los dos anteriores, hemos constatado la introducción de un tercer elemento en discordia, como fue el de la explotación particular, principalmente a partir de la entrada de asentistas en el negocio. La labor de los asentistas como abastecedores de madera para la Armada había sido notable entre los siglos XVI y XVII, manteniéndose en el siglo XVIII, quedando incluso regulada su acción por las ordenanzas de Montes de 1748 (Martínez, 2015a: 1211-1212, Martínez, 2015b). Así, a pesar de la centralización promovida por Ensenada, se siguió recurriendo a asentistas (Torres, 1997: 153).

Los arsenales recurrieron a los asentistas en numerosas ocasiones. Así, por ejemplo, desde el arsenal de La Carraca, ya en 1740 ante la adquisición de madera de Segura a los almacenes de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla y ante la constatación de la óptima calidad de la madera segureña, se planteó abiertamente recurrir en años sucesivos a asentistas que a un precio ventajoso portasen la madera al arsenal directamente desde la sierra⁹⁹. Incluso, en 1758, desde el mismo arsenal de La Carraca se planteó dar por finalizada la explotación forestal directa por parte del Estado¹⁰⁰, para pasar a recurrir únicamente al abastecimiento por parte de asentistas, acción que finalmente no se llevó a efecto.

Mientras, desde el arsenal de Cartagena se recurrió al asiento como medio para promover el transporte maderero desde la Provincia Marítima de Segura, ante todo, ante las notables dificultades para proceder a las maderadas por vía fluvial, por la difícil orografía y los problemas ofrecidos, como consecuencia, por cauces como los de los ríos Mundo y Segura, a diferencia de la situación presentada por el Guadalquivir.

La explotación maderera a través de asentistas terminaría dando lugar a fenómenos de picaresca, como se puso de manifiesto mediante la presentación de algunas denuncias, caso de una en la que se señaló la adquisición de madera en una proporción tres veces superior a la cantidad que se necesitaba realmente, lo que, por tanto, a su vez, nos indica que se recurrió a esta vía, al mismo tiempo, para comerciar ilícitamente con la materia prima¹⁰¹.

99. AGS, *Secretaría de Marina*, 377, Ciprián Autrán a Andrés Gómez de la Vega, en La Carraca, 13 de enero de 1740. Para Ciprián Autrán los asentistas podrían abastecer de madera al arsenal a un precio ventajoso de cien reales de vellón cada tablón de seis pulgadas.

100. AGS, *Secretaría de Marina*, 328, escrito del intendente de Marina, en Cádiz, 11 de octubre de 1758.

101. AGS, *Secretaría de Marina*, 562, el marqués de Someruelos a Julián de Arriaga, en Madrid, 27 de noviembre de 1763.

En este contexto, individuos como Francisco Gener, del que con posterioridad hablaremos con mayor detenimiento, residente en Segura, se convertirían pronto en protagonistas.

Gener firmó un asiento para el surtimiento de madera de las sierras de Segura y Cazorla al arsenal de La Carraca entre el 1 de septiembre de 1749 y 1761. Su objetivo era suprimir el avituallamiento que se realizaba de determinadas piezas desde los Pirineos a través de otros asentistas como José Larruy y Daniel Gil de Meester para hacerlo desde tierras segureñas. Así, para el primer año acordó aportar cuatro mil quinientos tablones, dos mil tablas, sesenta palos de arboladura y una porción de madera de fresno, álamo blanco y chopo, garantizando que en años sucesivos, una vez aprobada su calidad en el arsenal, las cifras serían superiores. Igualmente, por el mismo contrato se comprometía a aportar otra madera que el resto de asentistas no servía, caso de mil tablones de veinte codos de largo, veinte pulgadas de ancho y cinco pulgadas y medio de grueso, quinientos de ellos de pino doncel y otros quinientos de pino salgareño¹⁰².

Para evitar enfrentamientos con los oficiales del Real Negociado de Maderas se determinó que se cortase en sitios diferentes por parte del asentista, instando al subdelegado del Real Negociado a permitir en todo momento su labor. Además, se autorizó a Gener a utilizar los carriles abiertos por el Real Negociado para el transporte maderero, permitiéndose igualmente la libre navegación de las piezas flotadas por el asentista hasta Sevilla¹⁰³.

Francisco Gener resultó un personaje conflictivo, ya que entró en choque con otros asentistas, como sucedió con don Pedro Asencio, vecino de Cádiz, asentista de maderas de roble y encina para la construcción y carena de navíos, quien tenía autorizado cortar dicha madera desde Segura y Alcaraz hasta Jerez, a quien Gener, dedicado a la corta de pinos, intentó que se le prohibiera su labor por parte de la autoridad competente¹⁰⁴.

En el caso del surtimiento al arsenal de Cartagena, destacó en 1756 don Francisco Ortuño, vecino de Murcia, quien se ofreció al arsenal cartagenero para proceder a la limpieza de los cauces de los ríos Mundo y Segura para transportar a través de ellos madera desde los montes de Alcaraz, con flotaciones que llegarían hasta la propia Murcia e incluso hasta la misma desembocadura del río Mundo, en Guardamar, es decir, cubriendo, prácticamente, los 325 kms existentes entre el nacimiento del río Segura y su desembocadura. Ortuño se comprometió a abastecer de madera no

102. AGS, *Secretaría de Marina*, 608, 2, 2, 16, asiento del arsenal de La Carraca con Francisco Gener.

103. *Ibidem*.

104. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 114, don Joseph de Posadas Macacho al marqués de la Ensenada, en Segura de la Sierra, 3 de septiembre de 1746.

solo el arsenal, sino las ciudades de Murcia, Orihuela y Alicante por un período de diez años, asegurando que le ahorraría al arsenal un 15 % de la inversión que este debía realizar en caso de acometer él directamente la extracción y conducción maderera¹⁰⁵. Sin embargo, el ofrecimiento de Ortuño fue refutado por la Corona, por lo que su propuesta no tuvo lugar¹⁰⁶.

A pesar del rechazo, la solicitud del asentista murciano sirvió para que Fernando VI instara al intendente del arsenal de Cartagena, don Francisco Barrero, a inspeccionar el curso de los ríos Mundo y Segura y estudiar el costo que podría suponer al arsenal acometer las tareas de adaptación de ambos cursos al paso de las posibles pinadas¹⁰⁷.

En otras ocasiones el abastecimiento desde la Sierra de Segura al arsenal de Cartagena mediante asentistas sí tuvo éxito, caso de 1777 cuando se recurrió a acuerdos con particulares para extraer madera de pino de los montes sitios en Castril y Nerpio¹⁰⁸ o Fuenfría y Pinar Negro, localizados estos dos últimos espacios, en el término municipal de Segura de la Sierra¹⁰⁹.

Decisión, la de recurrir a asentistas para garantizar el abastecimiento, que paralelamente supuso un reforzamiento del control sobre aquellos individuos que solicitaban licencias para la corta de madera en las áreas dependientes del arsenal, como sucedió con don Francisco Muñoz Pérez, vecino de Murcia, quien adquirió

105. ANC, *Puertos, ríos y canales*, IM-V-a legajo 1, exp. 4, escrito de don Francisco Barrero, en Madrid, 6 de noviembre de 1756.

106. *Ibidem*.

107. ANC, *Puertos, ríos y canales*, IM-V-a legajo 1, exp. 4, orden a don Juan Gerbaut, intendente del Departamento Marítimo de Cádiz, en Madrid, 9 de noviembre de 1756.

108. Madera concertada por el arsenal de Cartagena aunque, curiosamente, no para ser empleada en la construcción naval, sino en las obras del Real Canal de Murcia. ANC, *Junta Económica del Departamento*, caja 2730, sesión de 24 de julio de 1777, fol. 18 v.

109. Desde la Junta del Departamento de Cartagena se intentó acordar con un vecino de Lorca, Diego Navarro Vela, sobre el asiento para «corta, labra, arrastre y conducción» de madera de dichas zonas, tampoco en esta ocasión para tener exactamente como fin la construcción naval, sino en este caso la edificación de un cuartel de presidiarios y cordelería que se establecería en el complejo de dicho arsenal. En total, se acordaría la explotación de entre dieciséis mil y dieciocho mil codos de madera. En el proceso de adquisición terminaría interviniendo Manuel Bernia, por entonces ingeniero extraordinario, con el fin de incrementar la proporción de madera obtenida con una paralela acción directa desde el arsenal, adquiriendo madera de los mismos lugares, Fuenfría y Pinar Negro, por compra, directamente, al concejo de Segura. La actuación de Bernia llevó, incluso, a ampliar la zona de corta a unos montes próximos a Huéscar, propiedad del duque homónimo, en donde se talaron más de dos mil codos cúbicos de madera. Sobre estos avatares, ANC, *Junta Económica del Departamento*, caja 2730, sesiones de 16 y 20 de diciembre de 1777; 7, 10, 15 y 19 de enero, 11 de marzo, 9 y 19 de mayo, 11 y 26 de junio, 8 de julio, 5 de agosto y 3 de septiembre de 1778, fols. 90 v, 94 r-v, 98 r, 99 r-v, 103 r, 104 r, 120 v-121 r, 142 v-143 r, 147 r, 157 r-v, 163 r-164 r, 165 v-166 v, 173 r (la sesión de 3 de septiembre, sin foliar).

tres mil pinos cortados en los montes de Segura de la Sierra en 1776, que se emplearían en realidad no en la construcción naval, sino en la factura de un edificio en el arsenal en el que se custodiarían tornos y máquinas de hilar y torcer sedas. Desde el arsenal se instó a hacer un especial seguimiento a este individuo para constatar si las maderas taladas se utilizarían realmente para ese fin o eran vendidas en un almacén de Murcia¹¹⁰.

5. EL ATRACTIVO POR EL CONTROL DE LA EXPLOTACIÓN MADERERA EN LA PROVINCIA MARÍTIMA DE SEGURA DE LA SIERRA. ¿UN FOCO DE CORRUPCIÓN?

Las consecuencias de los procesos presentados con anterioridad en muchos casos derivaron no solo en la conformación de redes entre los individuos que los controlaron, sino también en el surgimiento y aparición de situaciones elocuentes de corrupción, ante el atractivo que suponía ejercer un dominio sobre la explotación, transporte y posterior venta y distribución de una tan anhelada materia prima para la Corona, como la madera, fenómeno del que disponemos de diversos ejemplos, tanto entre los representantes de las élites locales, como entre los miembros de la propia administración estatal.

En este sentido, hemos advertido de la consulta de las fuentes documentales, cómo muchos de los responsables de la explotación forestal, buena parte de ellos miembros de las élites locales de los núcleos de la Provincia Marítima, y sobre todo, con especial peso, aquellos originarios o residentes en los principales ámbitos de decisión, como los núcleos de Segura y Orcera, tuvieron gran protagonismo. Este fue el caso de determinadas familias, como la de los Zorrilla, propietarios de carretas, que llegaron a ejercer un control prevalente y omnipresente en el proceso de transporte para el comercio maderero, entre cuyos miembros fue más que significativa la actitud de un clérigo, prior, que llegó a participar de forma paralela a su actividad pastoral en el negocio maderero de manera muy activa¹¹¹. Una cuestión, por otra parte, que no resulta puntual y que se ha advertido también en otras actividades económicas y para otros ámbitos geográficos, como ya apuntó en su momento Antonio José Díaz para el caso del negocio vitivinícola en Córdoba. Un hecho que nos pone, de este modo, de manifiesto, la participación habitual de los integrantes del clero

110. ANC, *Junta Económica del Departamento*, caja 2729, sesión de 7 de marzo de 1776, fols. 143 r-144 r. Las pesquisas acometidas, de hecho, pusieron de manifiesto que en realidad Francisco Muñoz solo necesitaba de mil piezas para las obras para las que las había solicitado. Al respecto, ANC, *Junta Económica del Departamento*, caja 2729, sesión de 20 de marzo de 1776, fols. 152 v-153 r.

111. Un ejemplo de su participación en el negocio maderero, en AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 115, Juan Gallego a Sebastián Caballero, en Úbeda, 17 de enero de 1736.

de la Edad Moderna en negocios lucrativos, trascendiendo de su misión espiritual. Don Antonio Zorrilla llegó a aprovechar su condición de eclesiástico para cortar y transportar madera sin la preceptiva licencia exigida y que se dispensaba cuando la Real Hacienda necesitaba la materia prima, enfrentándose a los responsables del Real Negociado¹¹².

Otro ejemplo, en esta ocasión, con gran protagonismo en el gobierno municipal de Segura, fue el de Diego de los Ríos, regidor en el concejo segureño, con evidentes intereses ganaderos, quien, mientras negociaba con sus bueyes en la Provincia Marítima de Segura, llegó a ser designado sustituto de José de Rubalcava como subdelegado de Marina en 1757¹¹³ tras haber sido nombrado con anterioridad, en 1751, juez conservador de montes y plantíos de esta provincia marítima del interior peninsular¹¹⁴. Diego de los Ríos, por tanto, llegó a ser juez y parte en el negocio de surtimiento forestal a la Corona.

De hecho, no fue el único caso, habiendo sido posible en nuestras pesquisas de archivo localizar otros similares, aunque quizás no tan llamativos, como el protagonizado por Pedro Martínez Gómez, otro regidor de la villa de Segura y alcalde ordinario de Orcera, quien participó activamente en el negocio de corta y tráfico maderero durante el ejercicio de su cargo¹¹⁵.

Junto a estos, encontramos algún otro ejemplo significativo, como el ya conocido de Francisco Gener, responsable de supervisar las labores de extracción de madera y su flotación por el Guadalquivir en las pinadas dependientes del Real Negociado de Maderas.

Los conocimientos de este individuo sobre construcción naval, habían sido ya reconocidos previamente por los dirigentes del Real Negociado de Maderas, lo que llevó a que se convirtiera en una figura central en la supervisión del proceso de extracción maderera con destino final a los arsenales del sur peninsular en los años inmediatos a que se procediese a la regulación de las pinadas por el río Guadalquivir, y antes de que desde los departamentos marítimos se procediese a la directa explotación de los recursos forestales.

A pesar de los conocimientos y la capacidad de Gener para discernir entre las especies más convenientes para ser destinadas a la Real Fábrica de Tabacos y aquellas para ser empleadas en la construcción naval, esto no resultó suficiente para que su

112. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 115, escrito del obispo de Málaga, en Sevilla, 22 de mayo de 1736.

113. AGS, *Secretaría de Marina*, 560, Pedro Salvador de Arcos a don Julián de Arriaga, Madrid, 24 de febrero de 1757.

114. Archivo Municipal de Orcera, caja 1.

115. AHPJ, *protocolos notariales*, 22389, escrituras en Orcera, 19 de febrero de 1748, y 2 de septiembre de 1749.

actuación y comportamiento fueran puestos en duda en muchas ocasiones por la propia Administración. Es más, Gener llegó a ser acusado de intentar estafar a la Secretaría de Estado de Hacienda, al pretender que la Administración pagase de forma independiente a su hijo, al que previamente él mismo había no solo introducido, sino empleado en el proceso de extracción maderera¹¹⁶.

La actividad de Francisco Gener en la Provincia Marítima de Segura se presenta de esta forma, como una más que evidente muestra de lo que hoy calificaríamos como tráfico de influencias. Gener aprovechó su posición privilegiada y su situación en la Administración estatal como responsable del control del surtimiento maderero a favor del real servicio para ofrecerse, al mismo tiempo, a título particular, como asentista al propio arsenal de La Carraca. De hecho, incluso llegó a firmarse un contrato al efecto y se llegaron a establecer por escrito las condiciones del mismo, en las que curiosamente, a priori, en ningún momento se aludía en su firma a que se disfrutaba ya de un puesto en la Administración del Estado y menos que se ejercía un dominio sobre el abastecimiento maderero, sino únicamente se hacía referencia al hecho de que Gener era, según se señala de modo textual en la documentación de archivo consultada, «residente en la villa de Segura de la Sierra»¹¹⁷.

Con todo, es cierto que a pesar de todos los problemas y conflictos derivados de la explotación forestal, un importante sector de la sociedad local resultó beneficiada directa o indirectamente de la misma, al haber participado de una forma u otra en el negocio. Una situación que no se aprecia, a priori, abiertamente de la lectura de determinadas fuentes como el catastro de Ensenada, como en su día puso de manifiesto Gila (1998: 191-366), pero sí de otras, como la lectura de los protocolos notariales, volviéndonos a poner de manifiesto la vital importancia del entrecruzamiento de fuentes documentales en el proceso de construcción del discurso histórico.

6. CONCLUSIONES

Los suministros forestales para la Corona desde la Provincia Marítima de Segura de la Sierra en el siglo XVIII estuvieron marcados por una compleja interacción de participantes en el proceso de explotación y transporte de una vital materia prima, especialmente en la Edad Moderna, como la madera, tanto para la actividad edilicia, como para la construcción naval, desde órganos de la propia Administración del Estado a particulares.

116. AHPS, *Fábrica de Tabacos*, 117, Gregorio de la Cruz y Tirado a don Francisco Gómez de Barreda, en Orcera, 31 de agosto de 1737.

117. AGS, *Secretaría de Marina*, 608, 2, 2, 16, contrato como asentista de don Francisco Gener.

Especialmente elocuente fue el caso de la explotación maderera que se flotaría por el río Guadalquivir, ante la que recayó un doble interés por parte de la Secretaría de Estado de Hacienda, cuyo destino sería en principio la construcción de la Real Fábrica de Tabacos de Sevilla, aunque a través de un organismo creado al efecto para regular el abastecimiento, el Real Negociado de Maderas, terminó abriendo una vía para la venta de madera a terceros; y posteriormente la Secretaría de Estado de Marina, con destino al arsenal de La Carraca, una vez comprobadas las óptimas cualidades de la madera segureña para la construcción naval. Esta dualidad en la explotación maderera conllevaría procesos de conflictividad en la sierra, en la que sobrevolaría la duda de la sobreexplotación y que intentaría ser solventada con decisiones como la dispuesta en 1764 estableciendo la tala y flotación en años alternativos por una y otra institución.

Paralelamente tuvo lugar la explotación maderera con destino al arsenal de Cartagena, activado ante la falta de abastecimiento en el arsenal de madera procedente del Norte peninsular y Tortosa. No resultó fácil la explotación en este caso, que se encontró principalmente con el problema de unos cursos fluviales, como los ríos Tus, Mundo y Segura muy escabrosos y que ofrecían serias dificultades orográficas a vencer por las flotaciones, lo que ocasionó que en más de una ocasión se optara por el transporte por carretería.

En tercer lugar, intervinieron los asentistas, quienes ofrecieron a los arsenales condiciones aparentemente más ventajosas que la explotación directa por el Estado. A pesar de las iniciativas, que en el caso del arsenal de La Carraca llegaron a plantear ser la única forma de avituallamiento maderero, lo cierto es que constituyeron una vía de menor entidad que el abastecimiento directo por parte de la Secretaría de Marina.

El proceso de explotación maderera, de la que buena parte de la sociedad local se benefició de un modo u otro, derivó en la aparición de fenómenos de corrupción, así como en el germen de muchos de los conflictos de los que este ámbito geográfico sería protagonista: desde enfrentamientos entre las distintas instituciones encargadas de la explotación, a choques entre dichas instituciones y la sociedad local en relación al tema de la sobreexplotación del espacio natural, cuestiones sobre las que aún resulta necesario profundizar y abordar un minucioso estudio al respecto.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez Noves, H. y Fernández-Golfín Seco, J. I. (1992). *Fundamentos teóricos del secado de la madera*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Araque Jiménez, E. (2016). *Los últimos pineros. El transporte fluvial de madera desde las Sierras de Segura y Cazorla (1894-1950)*. Jaén: Universidad de Jaén.
- Baudot Monroy, M.^a (2012). Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval. En García Hurtado, M.-R. (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos* (pp. 297-328). Madrid: Sílex.

- Cobo de Guzmán y Lechuga, J. (1994). *Estudio sobre las ordenanzas de montes del año de 1748 y del expediente sobre el régimen de administración de los montes de Segura de la Sierra y de su Provincia Marítima, 1811*. Jaén: Caja de Jaén.
- Córdoba de la Llave, R. (1996). La red hidrográfica y su incidencia sobre las comunicaciones por el término de Córdoba durante el siglo XV. En Criado de Val, M. (dir.), *Caminería hispánica. Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, tomo II. *Caminería Histórica* (pp. 211-233). Madrid: Patronato Arcipreste de Hita-Asociación Técnica de Carreteras.
- Córdoba de la Llave, R. (1997). Navegación y transporte fluvial en la Península Ibérica a fines de la Edad Media. En Criado de Val, M. (dir.), *Caminería Hispánica. Actas del III Congreso Internacional de Caminería Hispánica* (pp. 215-233). Madrid: Diputación Provincial de Guadalajara-CEHOPU-Ministerio de Fomento.
- Cruz Aguilar, E. (1981). La Provincia Marítima de Segura de la Sierra. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 107, 51-82.
- Cruz Aguilar, E. de la (1987). El Negociado de Maderas de Segura de la Sierra. *Historia. Instituciones. Documentos*, 14, 225-274.
- Cruz Aguilar, E. de la (1993). El Fuero de Segura de la Sierra. Una subfamilia del Fuero de Cuenca. En Ayerbe Iríbar, M. R., *Estudios dedicados a la memoria del profesor L. M. Díez de Salazar Fernández* (vol. I, pp. 111-120). Bilbao: Universidad del País Vasco.
- Diego García, E. de (2002). Estructuras de la organización naval: departamentos y arsenales peninsulares. En VV. AA., *Arsenales y construcción naval en el Siglo de la Ilustración* (pp. 15-39). Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Gila Real, J. A. (1998). La Sierra de Segura en el Catastro del Marqués de la Ensenada. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 168, 191-366.
- González Jiménez, M. (2008). El Guadalquivir medieval. En Rubiales Torrejón, J. (ed.), *El río Guadalquivir* (pp. 213-221). Sevilla: Junta de Andalucía-Ministerio de Medio Ambiente.
- Idáñez Aguilar, A. F. (1996). La conservación del medio en dos textos jurídicos medievales: las ordenanzas de la ciudad de Jaén y de la villa de Segura de la Sierra. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 161, 159-186.
- Laguna Ramírez, M.^a C. (1997). *El Guadalquivir y Córdoba en el Antiguo Régimen. Navegación, conflictos sociales e infraestructura económica*. Córdoba: Universidad de Córdoba.
- Lindo Martínez, J. L. (2008). *Castilla-La Mancha. Maderadas y gancheros*. S. l.: Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
- López Arandía, M.^a A. (2009). El mar en el interior. La provincia marítima de Segura de la Sierra. En Dubert, I. y Sobrado Correa, H. (ed.), *El mar en los siglos modernos* (tomo I, pp. 437-450). Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
- López Arandía, M.^a A. (2012). Maderas del rey. Aprovechamientos madereros en la provincia marítima de Segura de la Sierra. En Araque Jiménez, E. y Moya García, E. (eds.), *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses: (Siglos XVIII-XX)* (pp. 13-71). Jaén: Universidad de Jaén.

- López Arandía, M.^a A. (2017). Territorio vs. Estado. Nuevas fronteras y conflictos en la España del siglo XVIII. En Favaro, V., Merluzzi, M., Sabatini, G. (a cura di), *Fronteras, representaciones, integraciones y conflictos entre Europa y América, s. XVI-XX* (pp. 365-385). Madrid: Fondo de Cultura Económica, Madrid.
- López Arandía, M.^a A. (2018). Aprovisionando de madera el arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793). *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 9(36), 127-168.
- Martínez González, A. J. (2015a). Los asentistas de maderas, relaciones contractuales para las armadas hispánicas (siglos XVI-XVIII). En J. J. Iglesias Rodríguez, R. M. Pérez García, y M. F. Fernández Chaves (eds.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna. Editorial Universitaria de Sevilla* (vol. 2, pp. 1195-1214). Sevilla: Universidad de Sevilla-FEHM.
- Martínez González, A. J. (2015b). *Las Superintendencias de Montes y Plantíos (1584-1748): Derecho y Política forestal para las Armadas en la Edad Moderna*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Merino Navarro, J. P. (1981). *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria Española.
- Morales Sánchez, J. (1991). *La Real Fábrica de Tabacos. Arquitectura, territorio y ciudad en la Sevilla del siglo XVIII*. Sevilla: Fundación Fondo de Cultura de Sevilla.
- Muñoz, T. (1825). *Expediente sobre el régimen y administración de los montes de Segura de la Sierra y su provincia*. Madrid: Miguel de Burgos.
- Muñoz Buendía, J. P. y González Palacios, J. M.^a (2004). Encuentros históricos entre Siles y Segura de la Sierra. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 189, 271-299.
- Pérez-Crespo Muñoz, M.^a T. (1992). *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editora Naval.
- Rodríguez Tauste, S. (2012). La Provincia Marítima de Segura de la Sierra. Siglos XVIII-XIX. En Araque Jiménez, E. y Moya García, E. (eds.), *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (siglos XVIII-XX)* (pp. 79-124). Jaén: Universidad de Jaén.
- Torres Sánchez, R. (1997). «Servir al rey», más una comisión. El fortalecimiento de los asentistas en la corona española durante la segunda mitad del siglo XVIII. En Fernández Albadalejo, P. (coord.), *Monarquía, Imperio y pueblos en la España Moderna* (pp. 149-168). Alicante: Caja de Ahorros del Mediterráneo-Universidad de Alicante-AEHM.
- Viguera González, M. (2002). *El transporte de madera por flotación y carretería, desde los bosques de Sierra de Segura hasta Sevilla y los arsenales de La Carraca (Cádiz) y Cartagena, durante los siglos XVIII y XIX (1734-1833)*. Madrid: Puertos del Estado.
- Wing, J. T. (2004). Spanish Forest Reconnaissance and the Search of Shipbuilding Timber in an Era of Naval Resurgence, 1737-1739. *Journal of Early Modern History*, 18, 371-382.
- Ydñez de Aguilar, A. F. (1999). El transporte fluvial de la madera de los montes de Jaén. *El Toro de Caña*, 4, 305-325.