

**"Ríos de madera".
Recursos forestales e hídricos para la Real Armada durante el siglo
XVIII en Guipúzcoa y Navarra ***

**"Timbers rivers"
Forest and water resources for the Royal Navy during the 18th century
in Guipúzcoa and Navarra**

Álvaro Aragón Ruano
Universidad del País Vasco

Resumen: La Monarquía hispánica hubo de realizar un gran esfuerzo durante el siglo XVIII para mantener su posición de potencia europea, desarrollando una política de fortalecimiento de su poder naval. Ese exigente programa no hubiese sido posible sin el aporte de suministros navales, tanto desde el extranjero como desde los propios territorios de la Monarquía, bien por el sistema de asientos, bien por el de administración directa. En el caso de la provisión de pertrechos navales desde la península, la extracción de materiales como arboladuras, tablazón, breas y alquitranes pudo abarataarse gracias a la utilización de los cursos fluviales. Sin embargo, ello provocó una estatalización y apropiación del uso de los ríos, entrando en conflicto con las necesidades y actividades de las sociedades y habitantes de dichas cuencas.

Palabras clave: Navarra, Guipúzcoa, tablazón, arboladura, transporte fluvial.

Abstract: The Spanish Monarchy had to conduct a great effort during the eighteenth century in order to maintain its European leading position, performing a policy of strengthening of its naval power. This demanding programme would not be possible without the provisioning of naval supplies, from abroad as well as from the Monarchy territories, through the system of private contracts (*asientos*) or using the direct management. In the case of naval supplies from the Iberian Peninsula, the extraction of materials such as masts, spars, timber, tar and bitumen could be cheapen thanks to the use of rivers. Nevertheless, this caused the nationalisation and appropriation of the river uses, coming into friction with the needs and activities of the inhabitants of river basins.

Keywords: Navarre, Guipuzkoa, timber, masts-spars, fluvial transport.

* Recibido el 12 de julio del 2019 Aceptado el 3 de diciembre del 2019

"Ríos de madera"

Recursos forestales e hídricos para la Real Armada durante el siglo XVIII en Guipúzcoa y Navarra¹

El presente artículo pretende indagar en la extracción de tablazón para el carenado y de arboladura para el velamen desde el Pirineo occidental, es decir, desde Guipúzcoa y Navarra, a través de los ríos de ambos territorios y los problemas que ello conllevó. La extracción de materiales desde esta área no fue lineal y constante, debido a la disponibilidad de materiales en otras zonas y de la cambiante política de la Corona que, en función del contexto político y guiada por el pragmatismo, alternaba o combinaba la búsqueda de materiales en mercados internacionales y nacionales, aspectos que son analizados al inicio de la investigación. En el caso de los mercados nacionales y, más concretamente, en el área pirenaica, la extracción de materiales hubo de hacer frente a las dificultades geográficas inherentes a ella. Si bien fueron muchos los proyectos que pretendían hacer de los principales ríos pirenaicos vías navegables, que facilitasen el intercambio de productos y suministros para la Marina, finalmente - como se verá en el segundo de los apartados del trabajo- ninguno se llevó a cabo, por las dificultades técnicas y los altos costos previstos. Prueba de las dificultades son los numerosos conflictos que surgieron en unas y otras latitudes en torno al transporte fluvial de las maderas destinadas a los reales arsenales procedentes del área pirenaica, cuya casuística será analizada en el tercer y último punto.

Para ello se echa mano de documentación, en algunos casos inédita, procedente de fondos tan dispares como los archivos de la Corona de Aragón, Histórico Nacional, Simancas e Indias, o los Archivos Generales de Gipuzkoa y de Navarra, además de una serie de archivos de las Juntas de Valle del Pirineo navarro que dan una visión, tanto macro como micro -desde lo supraterritorial, pero también desde lo local, esto es, combinando el punto de vista de los funcionarios y personal administrativo real, de los representantes de los asentistas y de la Corona en cada territorio, y de las entidades, poderes y operarios locales que, en última instancia, hacían cumplir las Reales órdenes, las condiciones de los asientos e implementaban el corte, labra y transporte de los materiales, además del acondicionamiento de cauces fluviales y caminos-, de este importante negocio, básico para la construcción del Estado moderno en el siglo XVIII.

Los intentos de autoabastecimiento y la aplicación de una política ¿incoherente o pragmática?

La Monarquía hispánica quiso, ya desde comienzos y sobre todo desde finales del siglo XVII, revitalizar su Real Armada -cuya fortaleza se mantuvo en la segunda mitad de dicha centuria²-, ante el embate francés en Europa. Sin embargo, para ello se encontró con un importante hándicap, pues la mayor parte de las importaciones de

¹ Este trabajo se engloba en el Grupo de Investigación Consolidado del Sistema Universitario Vasco País Vasco, Europa y América: Vínculos y Relaciones Atlánticas (IT1241-19) y se enmarca en el proyecto I + D del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades «Guerra, Estado y Sociedad. La movilización de recursos militares en la construcción de la Monarquía Española en el siglo XVIII» (PGC2018-096194-B-I00).

² Rafael TORRES SÁNCHEZ, *Military Entrepreneurs. The Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016, pp. 137-138.

pertrechos navales estaba en manos de los negociadores y mercaderes extranjeros, primero portugueses e italianos y después holandeses, lo que encarecía sobremanera el coste final de las unidades navales. Con la idea de evitar estos enormes gastos -en aras de una política mercantilista-, pero sin renunciar a su programa de revitalización de la real armada, la Monarquía volvió sus ojos hacia la península y sus recursos, en un intento por abaratar los costos, pero, al mismo tiempo, por implicar a sus territorios y elites en la maquinaria del Imperio. Sin embargo, la corona y sus ministros no debieron valorar en su justa medida las dificultades que la orografía peninsular imponía a la extracción de recursos madereros desde aquellas zonas en las que dichos materiales eran ricos y abundantes. Además de ello, no ponderaron debidamente las dificultades derivadas del escaso desarrollo e integración de las vías terrestres y fluviales, ni el choque de jurisdicciones que tal programa iba a desatar, en el marco de una Monarquía compuesta, en la que existía una pléyade de jurisdicciones territoriales y locales³.

Sin duda alguna, fueron los elevados gastos derivados de la importación de pertrechos navales a través de los intermediarios holandeses lo que obligó a la corona a buscar otras vías menos onerosas. Así se manifestaba, sin apenas tapujos, ante el ofrecimiento en 1676-1677 de Gracia de Atocha para proveer a la armada de arboladuras y madera de los Pirineos, a pesar de que calculaba un gasto aproximado de más de 100.000 reales de a ocho, "...teniendo presente la gran importancia de que esto se efectúe por redundar en beneficio común de la Monarchia, respecto de las muchas sumas que se consumen en la madera que se introduce de fuera de estos Reynos..."⁴.

La corona, como es lógico, siempre buscaba la baja de los precios y ofrecía el asiento de provisión de maderas y otros pertrechos navales al mejor postor y ofrecimiento. Así se mencionaba ya en el asiento firmado con Lorenzo de la Bastida, vecino de Sangüesa, en Madrid el 11 de junio de 1681, para la provisión de madera, brea, alquitrán, lona y jarcia para la Real Armada y escuadras de galeras, desde los montes de Aragón, Navarra, Cataluña y Valencia⁵:

"En atención al seruicio que hazeis, la conueniencia que del resulta a mi Real hazienda, y crecidos gastos que aueis hecho, y aueis de hazer para establecer esta prouision en mis dominios, y de la considerable baxa que hazeis en los precios de los dichos generos, y auerlos de conducir a vuestra costa, y por vuestra cuenta, y riesgo al Puerto de Cadiz".

De hecho, en el primer asiento que firmó Lorenzo de la Bastida el 15 de junio de 1678, los precios se rebajaban manifiestamente con respecto al asiento establecido por Juan Enríquez de Mesa el 8 de abril de 1675, activo hasta 1679, quien desde 1667 venía haciendo tareas de asentista directo de naves y se encargaba del buceo de plata y

³ Álvaro ARAGÓN RUANO, "Mar de árboles, vorágine de jurisdicciones. La complicada relación entre la Real Armada española y los bosques del Pirineo Occidental peninsular en el siglo XVIII", en Rosa VARELA GOMES y Koldo TRAPAGA MONCHET (eds.), *Árbores, barcos e homens na Península Ibérica (séculos XVI-XVIII)*, Lisboa, Instituto de Arqueologia e Paleociências da Universidade Nova de Lisboa, 2017, pp. 41-54.

⁴ Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Consejo de Aragón, legs. 0074, nº 003 y 0076, nº 002. Esta misma realidad estaba detrás del cambio de política a partir de 1717, con Patiño, por la que se primará la producción nacional, acabando así con la masiva compra de unidades en el extranjero que presidió el período 1714-1717. Rafael TORRES SÁNCHEZ, *Military Entrepreneurs [...]*, op. cit., p. 147.

⁵ Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Consejo de Aragón, leg. 0058.

cosas perdidas en las costas peninsulares⁶: la mitad en lo referente a los árboles entregados en Tortosa y dos tercios con respecto al precio de los entregados en Cádiz. Existía, no obstante, una gran diferencia en ambos casos: Juan Enríquez de Mesa traía las maderas desde el extranjero, a través de negociantes holandeses, mientras que Lorenzo de la Bastida se había comprometido a extraerlos principalmente desde los montes Pirineos⁷. En realidad, el asiento de Lorenzo de la Bastida marcó un claro cambio en la política de aprovisionamiento de la real armada: sin dejar completamente a un lado la importación de pertrechos navales desde el extranjero, inició una política de abastecimiento desde la propia península y sus recursos, si bien, como se ha dicho, hubo ya un primer ofrecimiento por parte de Gracia de Atocha, esposa de Pascual de Atocha -quien ya en 1659, junto a Rafael Jerónimo y Juan de Soroa, maestros mayores de fábricas de la Armada del Océano y de Guipúzcoa, respectivamente, reconoció los bosques del Pirineo navarro y aragonés-, vecina de San Sebastián, que no salió adelante por los conflictos jurisdiccionales con la Corona de Aragón y los contrafueros que la propuesta planteaba⁸.

No obstante, esta primera vía y sistema de aprovisionamiento desde los Pirineos resultó ser un fracaso, a pesar de que Lorenzo de la Bastida, junto a Juan Francisco de Miranda, logró firmar sendos asientos. Si bien, el primero de los asientos firmados comprendía un período de treinta años -siguiendo a la letra lo establecido en el asiento anteriormente firmado por Juan Enríquez de Mesa, que incluía entre otras cuestiones los pertrechos navales-, esto es, entre 1678 y 1708, a los tres años de su inicio finalizó y Bastida negoció un nuevo asiento, pero esta vez por diez años, entre 1681 y 1691. Ambos asientos vinieron marcados por las dificultades jurisdiccionales relacionadas con el cobro de derechos en las aduanas, de saca y entrada en los reinos por las maderas y materiales transportados, que fue una constante en todo el periodo del asiento, y por las luchas internas del asentista y sus compañeros, principalmente Juan Francisco Miranda, que hicieron que prácticamente el aprovisionamiento de maderas hubiese quedado paralizado durante tres años y medio⁹.

Tras esta mala experiencia, la corona decidió cambiar de estrategia y volver a trabajar con asentistas experimentados. Es por lo que finalmente estableció asiento en 1697 con Daniel Vanheden, también para 30 años, quien ya tenía un largo historial de asientos con la Corona y, junto a otros holandeses como Adrián de Roo o Baltasar de Kiel, monopolizó el abastecimiento de pertrechos de la armada en el último cuarto del siglo XVII; concretamente, desde la década de los años sesenta de manera encubierta y con la ayuda de testaferros españoles, como el mencionado Mesa, y posteriormente, a partir de la década de 1680, de forma abierta y personal. En el caso concreto de Daniel

⁶ Archivo Histórico Nacional (AHN), Diversos-Colecciones, 155, N. 18. Carmen SANZ AYANZ, "Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimientos de pertrechos navales de la Monarquía Hispánica durante el siglo XVII", en *Hispania*, vol. 52, 182, 1992, p. 940.

⁷ Esto seguirá siendo habitual en el período borbónico. Rafael TORRES SÁNCHEZ, "Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la Monarquía española del siglo XVIII", en *Studia Histórica, Historia Moderna*, vol. 35, 2013, p. 175.

⁸ ACA, Consejo de Aragón, legs. 0074, nº 003 y 0076, nº 002. Alfredo J. MARTÍNEZ GONZÁLEZ, "Los asentistas de maderas, relaciones contractuales para las armadas hispánicas (siglos XVI-XVIII)", en Juan J. IGLESIAS RODRÍGUEZ, Rafael M. PÉREZ GARCÍA y Manuel F. FERNÁNDEZ CHAVES (coords.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna: Actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015, vol. 2, pp. 1206 y 1209.

⁹ ACA, Consejo de Aragón, leg. 0058.

Vanheden, si bien estableció su primer asiento en 1682 y se mantuvo en la actividad hasta 1699, ya con anterioridad, Juan Enríquez de Mesa actuó como su intermediario durante los setenta. Desde finales de la segunda década del siglo XVII se había establecido el sistema de asientos factorial, de tal forma que un único hombre de negocios de reconocido prestigio y crédito se encargaba de la provisión general de la armada; es decir, del abastecimiento de todo lo necesario para la armada, a cambio de lo cual disfrutaban él y sus empleados de fuero militar, sujetos únicamente al Capitán General de la Armada, y contaba con un juez conservador, encargándose la propia hacienda real del pago de débitos y facturas. No obstante, la armada alternó este sistema de aprovisionamiento con otros, sufriendo una infinidad de cambios, aunque predominó el sistema de asientos. Precisamente, en el mencionado asiento de 1697 se decía, en clara referencia al asiento de la Bastida, que¹⁰:

"Considerando la importancia tantas veces premeditada de poner corriente la provision de arboles, maderas, brea, y alquitrán, y tablazonos de los montes Pirineos, para las Reales Armadas, y Galeras, y la poca esperança que se tiene de tan gran conveniencia, y vtilidad para estos reinos se consiga por los medios que ha corrido hasta ahora; He resuelto se mude de mano, y que corra con este negocio quien aya tenido otros asientos, en quien se aya experimentado el cumplimiento de lo que ha ofrecido; Y en este supuesto, y en continuación de los servicios que Don Daniel Vanheden me tiene hechos en provision de pertrechos para mi Armada del Oceano, que ha estado a su cargo, y son notorios en mi Consejo de Guerra, y Junta de Armadas, y a otros ministros de la primera gerarquía, y aver ofrecido encargarse de esta de los Pirineos, he tenido por bien de aprobarlo..."¹¹.

Sin embargo, Daniel Vanheden, quien fue acompañado por Juan de Goyeneche y José de Vidarte -por contrata y compañía establecida el 2 de abril de 1697, que establecía la mitad de los gastos y ganancias para el primero y lo mismo para los dos segundos, es decir, estos dos últimos se repartían a medias la mitad de las ganancias y pérdidas de la compañía¹²-, duró poco y dejó el asiento en 1699, aunque sus compañeros fueron quienes lo mantuvieron, renovándolo en dos ocasiones, 1717 y 1722, hasta 1733, en un período en el que a consecuencia de la Guerra de Sucesión, entre 1700 y 1713, la construcción naval se vio paralizada, construyéndose únicamente cuatro navíos de línea y tres fragatas; carencia que se quiso suplir con la compra de 28 unidades en el extranjero entre 1714 y 1717¹³. En los años centrales del siglo XVIII tenemos noticia del asiento firmado por los hermanos holandeses afincados en Lisboa Gil Meester, Juan y Daniel, para abastecer a la Armada Real y los tres departamentos navales de pertrechos, artillería, arboladura -del Norte y los Pirineos- y tablazón. Un primer asiento fue firmado en 1750, siendo renovado dos años más tarde, en 1752. En 1760 se hicieron con el asiento los hermanos Raimundo y Miguel de Soto, de Cádiz, y entre 1761 y 1766 Gerónimo Retortillo, apoderado y protegido, por tanto, en nombre, de

¹⁰ Carmen SANZ AYANZ, "Negociadores y capitales holandeses [...]", op. cit., pp. 926-928 y 942.

¹¹ AHN, Diversos-colecciones, 155, N. 19 y Archivo General de Navarra (AGN), Procesos, 204852 y 204876, y Montes, leg. 2, Carpeta 12.

¹² Julio CARO BAROJA, *La hora navarra del XVIII: personas, familias, negocios e ideas*, Pamplona, Diputación Foral de Navarra, 1969, pp. 111-156. Véase también http://www.nuevobaztan.org/documentos_historicos/Doc05.pdf

¹³ Santiago AQUERRETA, *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: la familia Goyeneche*, Pamplona, EUNSA, 2001, pp. 101-104 y 128-130; Rafael TORRES SÁNCHEZ, *Military Entrepreneurs [...]*, op. cit., pp. 139-141; AGN, Procesos, 5164 y 91374.

Simón de Aragorri¹⁴. Durante este período predominaron las importaciones de arboladuras desde el extranjero, por lo que apenas hay referencias a la extracción en los Pirineos, mientras que la provisión de tablazón se centró básicamente en la extracción desde el área central del Cantábrico y en la importación desde Italia, para el arsenal de Cartagena, a cargo de casas de comercio genovesas y venecianas como las de José Marcerano, Monticheli o Baltasar Castellini y Compañía, bajo la protección financiera de casas también italianas, como la de Juan Bautista Rossi, asentadas en Madrid¹⁵.

Fueron los Gil de Meester quienes se encargaron del transporte de los 110.000 codos anuales que desde la Montaña de Santander se comprometió a cortar y abastecer Juan Fernández Isla, asociado con frecuencia con Juan Bautista Donesteve¹⁶. La intensa explotación de los montes de Cantabria hizo que para la década de 1760 los bosques a dos leguas del mar en Santander estuviesen agotados y las cortas, a partir de entonces, se hiciesen en la parte más meridional (Reinosa, Villarcayo o Aguilar de Campoo), reduciéndose manifiestamente las cantidades a partir de los años 70¹⁷.

Tabla 1. Codos cúbicos remitidos desde la Montaña¹⁸

Año	Codos cúbicos	Nº viajes
1748	40.000	95
1749	70.000	170
1750	80.000	190
1751	145.000	324
1752	110.000	255
1753	50.000	120
1754	35.000	85

Entre 1767 y 1769 llegaron al Ferrol 293.496 codos cúbicos, de los cuales el 44% procedía de Asturias, principalmente del monte de Muniellos, donde había madera para 100 navíos y un millón de codos cúbicos -para su transporte se acondicionaron el Narcea, el Navia y el Sella, pero Gautier rechazó su calidad-, el 31% de Navarra, el 22% de Guipúzcoa y 3% de Santander. Posteriormente, entre 1773 y 1787 llegaron al Ferrol procedentes de Asturias 439.127 codos cúbicos que costaron 25.444.763 reales. En la década de los 80 se siguió extrayendo tablazón de Asturias, pero en la década de 1790 apenas hay ya datos¹⁹.

El agotamiento de los montes de Santander y, posteriormente, también de Asturias, es la razón por la que, a partir de la década de los años 60 la Corona tornó sus ojos nuevamente hacia los montes del Navarra y el Pirineo occidental. El 4 de diciembre de 1766 Arriaga comunicaba al marqués del Real Tesoro la decisión real de encargar a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas el acopio de madera con destino a la

¹⁴ Rafael TORRES SÁNCHEZ, *Military Entrepreneurs* [...], op. cit., p. 108.

¹⁵ Archivo del Museo Naval (AMN), Colección Vargas Ponce, vol. 166, leg. 123; vol. 228, leg. 181; vol. 329, leg. 282; y vol. 384, leg. 343. José P. MERINO NAVARRO, *La armada española* [...], op. cit., p. 221. Rafael TORRES SÁNCHEZ, *Military entrepreneurs* [...], op. cit., p. 171.

¹⁶ Rafael TORRES SÁNCHEZ, *Military entrepreneurs* [...], op. cit., pp. 150-152 y 162.

¹⁷ José P. MERINO NAVARRO, *La armada española* [...], op. cit., pp. 193-198.

¹⁸ *Ibidem*, p. 195.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 232-237.

Armada desde los montes de Navarra, asiento que mantuvo hasta 1782. Durante la guerra contra Inglaterra (1779-1783) los envíos continuaron, aunque a menor ritmo; la Compañía de Caracas solicitó la suspensión del encargo en 1780, aunque sin éxito y, finalmente, en 1782 fue relevada de su obligación por el rey²⁰. En 1769, desde la Secretaría de Marina se insistía en la saca de madera desde Navarra, pues nada se esperaba de Asturias, los montes de la Montaña santanderina se daban por asolados y "sin que sufrague Guipúzcoa al considerable consumo de Ferrol". En realidad, los montes de Guipúzcoa aportaron importantes cantidades de madera para tablazón y ligazones al menos durante 1727-1731 -con 585 robles de Ataun, unos 3.750 codos cúbicos, al mando de Espíritu Pascali, comisario ordenador de Marina-, 1752 -826 robles por contrata de José de Beldarrain en diferentes puntos de la provincia-, 1788 -bajo la dirección de la Real Compañía de Caracas- y 1790-1791 -206 maderas o 1.319 codos cúbicos y 183 robles por valor de 14.376 reales desde Salinas de Léniz, al cargo de José Muller, capitán de navío de la Real Armada e ingeniero jefe de Marina-. La relación duró 15 años y al terminar en 1782 la Compañía de Caracas había suministrado un total de 363.542 codos cúbicos de maderas de roble, que le habían costado a la Compañía 19.504.938 reales. La Guipuzcoana supuso comodidad, claridad y ahorro, aunque sus suministros solo cubrieron una pequeña parte de las necesidades²¹.

En cuanto a los Pirineos, en 1767, se empezó a explorar la posibilidad en lo que a la extracción de tablas de costado y arboladuras se refiere. En 1769, los guipuzcoanos Juan Miguel Zatarain y Miguel Antonio de Iriarte Belandía llevaron a cabo un informe sobre las condiciones y presupuesto para mejorar el transporte de madera desde los Pirineos hasta Fuenterrabía, Bayona y el río Bidasoa, para la extracción anual de 200 mástiles y 10.000 codos cúbicos de tablonería desde los Pirineos navarros. De las tres opciones planteadas, se pensó primero en utilizar el Ebro, pero luego se optó por utilizar el agua hasta Aoiz, desde donde por tierra se llegaba hasta San Sebastián y de allí en barco a Ferrol²². Se hicieron los primeros ensayos, aunque de poca relevancia y con poco éxito, como, por ejemplo, los 24 mástiles que en 1772 Iriarte Belandía y Zatarain hicieron llegar a San Sebastián, pasando por Etzegarate, por donde ambos construyeron un camino -que actualmente es parte de la N-1-. La Corona descartó el uso del asiento y decidió que se encargase directamente la Marina, para lo que envió al Pirineo navarro al teniente de navío Fernando Reinoso, aunque con escaso éxito. Unos años más tarde, durante la guerra con Inglaterra, se retomó el proyecto, eligiendo la vía fluvial (Irati, Aragón y Ebro). Entre 1779 y 1782 Pedro Vicente Gamba, vecino de Roncal, junto a otros socios, firmó un asiento para el acondicionamiento del río Irati, con toda una gama de obras (presas, esclusas) dirigidas por el teniente de navío Plácido Correa²³.

En realidad, la administración de los Borbones recurrió habitualmente al sistema de asientos, fluctuando habitualmente entre éstos y la administración directa; no fue una evolución lineal, sino que incluso ambos sistemas convivieron. Esto no era

²⁰ *Ibidem*, p. 220.

²¹ *Ibidem*, pp. 216 y 218; Álvaro ARAGÓN RUANO, "Mar de árboles [...]", op. cit., pp. 115, 121, 160 y 203-207; Montserrat GÁRATE OJANGUREN, *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, San Sebastián, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1990; Archivo General de Gipuzkoa (AGG-GAO), PT IPT 1888, ff. 67r- 68v, JD IM 2/13/73 y CO UCI 972 y 983.

²² Álvaro ARAGÓN RUANO, "Mar de árboles [...]", op. cit., pp. 49-50.

²³ AGN, Procesos, 157032 y 193045 (I y II), Tribunales Reales, Archivo Secreto, Tit. 33, Fajo 1, N. 5, y Montes, leg. 2, Carpeta 14; Archivo General de Simancas (AGS), Marina, legs. 366 y 368.

señal de debilidad por parte del Estado o una cesión de su autoridad, como se ha venido postulando, pues no existe incompatibilidad entre el crecimiento del poder del Estado y el desarrollo de la participación privada; justo al contrario, únicamente cuando el Estado se veía fuerte, era capaz de imponer contratos de construcción privados con sus propias condiciones. De hecho, hacia 1780 la reintroducción de contratas y asientos en el sistema naval se consideraba estratégica; la razón de ello puede estar en que la Corona y sus ministros actuaron en materia de suministros militares con un marcado sentido pragmático, lo que convertía cualquier método en válido, siempre y cuando sirviese para lograr el objetivo de la provisión y no supusiese una cesión de la autoridad real. Como defiende Torres Sánchez, la política de constante variación entre administración y asiento permitió al Estado aumentar su autoridad, aunque sincrónicamente redujo las alternativas de producción nacional, y con ello se alejó de sus propios principios mercantilistas, puesto que el asiento siempre se hacía en régimen de monopolio o con la ventaja de ciertos privilegios -en lo que ambas partes parecían estar de acuerdo-, lo cual cerraba la puerta a cualquier tipo de competencia. No obstante, ese régimen privilegiado era un problema cuando el único asentista fallaba, pues suponía que en el mercado no quedaban alternativas, teniendo que optar por la administración directa, al menos hasta la aparición de un nuevo asentista. El servicio a la Corona ofrecía una herramienta esencial para establecer relaciones de poder y autoridad en una determinada área, al tiempo que permitía elevar la posición del asentista hasta poder entrar en contacto con otros grupos y elites nacionales. Si el rey era la única fuente de autoridad, un asiento o un nombramiento real ofrecía un medio valioso de promoción y diferenciación social. La principal consecuencia fue que esos flujos relacionales iniciaron una dinámica de creciente identificación entre los asentistas y el Estado²⁴.

²⁴ Álvaro ARAGÓN RUANO, "Mar de árboles [...]", op. cit., pp. 49-50 y 116; Rafael TORRES SÁNCHEZ, "Administración o asiento [...]", op. cit., pp. 159, 162-170 y 185-188 e IDEM, *Military Entrepreneurs [...]*, op. cit., pp. 184 y 231; Iván VALDEZ-BUBNOV, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, UNAM, 2011, p. 365; AGG-GAO, JD IM 2/19/5 y AGS, Marina, legs. 344 y 349.

Tabla 2. Asientos para la provisión de arboladuras y tablazón para la Real Armada²⁵

Periodo de ejecución	Asentista	Periodo contrata	Lugar de extracción	Objeto del asiento
1675-1679	Juan Enríquez de Mesa	30 años	Extranjero	Arboladura Tablazón Betunes
1676-1677	Gracia de Atocha	Propuesta	Pirineos	Arboladura
1678-1680	Lorenzo de la Bastida	30 años	Navarra Aragón Cataluña Valencia	Arboladura Madera Brea Alquitrán Lona Jarcia
1681-1691	Lorenzo de la Bastida	10 años	Navarra Aragón Cataluña Valencia	Arboladura Madera Brea Alquitrán Lona Jarcia
1697-1733	Daniel Vanheden, Juan de Goyeneche José Vidarte	30 años	Pirineos	Arboladura Maderas Tablazón Brea Alquitrán
1741	Jaime Planell, apoderado de Francisco Puget y Agustín Gibert Xurrinch	12 años	Extranjero	Maderas Arboladura Tablazón Betunes

²⁵ Santiago AQUERRETA, *Negocios y finanzas* [...], op. cit., pp. 101-104 y 128-130; Guadalupe CARRASCO GONZÁLEZ, "Cádiz y el Báltico. Casas comerciales suecas en Cádiz (1780-1800)", y Juan TORREJÓN CHAVES, "Madera báltica, Suecia y España (siglo XVIII)", en Alberto RAMOS SANTANA (coord.), *Comercio y navegación entre España y Suecia: (siglos X-XX)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2000, pp. 330-332 y 163-222, respectivamente; Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Disquisiciones náuticas. A la mar madera*, Madrid, Imprenta Aribau y C^a, 1880, vol. 5, pp. 397-398; Juan Jaime LÓPEZ GONZÁLEZ, "Una firma comercial sueca en Cádiz y su relación con los arsenales españoles a finales del siglo XVIII", en *Actas del I Congreso de Historia de Andalucía, Tomo I: Andalucía Moderna (siglo XVIII)*, Córdoba, Caja de Ahorros de Córdoba, 1978, pp. 287-299; José P. MERINO NAVARRO, *La armada española* [...], op. cit., pp. 193-194, 221, 257-262 y 327; Carmen SANZ AYANZ, "Negociadores y capitales [...]", op. cit., pp. 940 y 405-409; Rafael TORRES SÁNCHEZ, *Military Entrepreneurs* [...], op. cit., pp. 151-152, 171, 175-180, 203-208; ACA, Consejo de Aragón, legs. 0058 y 0074, n° 003 y 0076, n° 002, y Real Patrimonio, BGRP, Procesos, 1753, n° 8, B; AGS, Correos, 457B; AGN, Procesos, 5164, 91374, 204852 y 204876, y Montes, leg. 2, Carpeta 12; AHN, Diversos-Colecciones, 157, N. 2 y N. 3, 155, N. 18 y N. 19, y Estado, 4639.

	(Barcelona)			
1742-1753	Jerónimo Ruesga	12 años	Extranjero	Arboladura Tablazón Betunes
1744	Carlos Lasarte	12 años	Extranjero	Arboladura Tablazón Betunes
1749	Eugenio de Mena, apoderado de Juan y Daniel Gil de Meester		Andalucía Valencia Cataluña	Labra, aserrado y conducción a Cádiz y Cartagena
1750-1759	Juan y Daniel Gil Meester	10 años	Extranjero	Arboladura Tablazón Brea Alquitrán
1747-1770	Juan Fernández de Isla	10 años	Cantabria y Asturias	Tablazón
1760	Raimundo y Miguel Soto		Extranjero	Arboladura Tablazón
1761	Casas italianas		Italia	Tablazón
1760-1766	Gerónimo Retortillo, apoderado de Simón de Argorri	6 años	Extranjero	Arboladura Tablazón Betunes
1767	Pedro Luesma de Pasaña y Co	5 años		15-17.000 codos de roble
1772-1780	Felipe Chone y Tomás de Saint Aulary (Bilbao), apoderados del Conde de Clonard	6 años	Extranjero	Arboladura Tablazón Cáñamo Para los 3 departamentos
1778	Carlos María Marraci	3 años	Extranjero	Arboladura Tablazón
1792/1793-1800	Pedro Vicente Gamba	8 años	Pirineos	Tablazón

1781-1784	Pedro Normande y Antonio Colombí (Pablo Greppi en 1783)			Arboladura Tablazón Alquitrán Cáñamo
1784-1794	Banco Nacional de San Carlos, Antonio Colombí como comisionista (1784-1790) y Juan Jacobo Gahn en subarriendo (1790/91-1794)	10 años	Extranjero	Arboladura Tablazón Alquitrán Cáñamo
1795-1800	Juan Jacobo Gahn	10 años	Extranjero	Arboladura Tablazón Alquitrán Cáñamo
1800-1803	Carlos Christiernin (socio de Gahn)		Extranjero	Arboladura Tablazón Alquitrán Cáñamo
1803-1806	Hervás, Colombí y C ^a (Gertrudis Colombí)		Extranjero	Arboladura Tablazón

La batalla en pos de la navegabilidad de los ríos

En esa apuesta por no depender de la importación de productos y comerciantes extranjeros, en busca de cierta autosuficiencia, la Corona volvió su mirada hacia los montes y sierras interiores. Si bien el transporte fluvial se venía desarrollando desde el periodo medieval, a partir de la Edad Moderna se intensificó. El uso del transporte fluvial venía siendo una tónica habitual en el Pirineo occidental, relacionado con el transporte de madera, hierro, trigo, lana y toda una pléyade de productos²⁶. En muchos casos, el transporte fluvial era la única alternativa al transporte terrestre, dificultado por el escaso desarrollo de los caminos, el mal estado de estos, las dificultades y obstáculos orográficos, la lentitud del tiro animal o el excesivo número de pontazgos, portazgos y aduanas que jalonaban los caminos, encarecían y retrasaban el transporte de los productos. En el caso concreto de Guipúzcoa, sabemos que desde época medieval y

²⁶ Juan PIQUERAS HABA y Carme SANCHÍS DEUSA, "El transporte fluvial de madera en España. Geografía histórica", en *Cuadernos de Geografía*, vols. 69-70, 2001, pp. 133 y 138-141.

durante la Edad Moderna, prácticamente hasta la Edad Contemporánea, los ríos guipuzcoanos se utilizaron para el transporte fluvial al menos en las cuencas bajas. Así, a las puertas del siglo XX, tal y como nos relata Gorosabel, el río Deva todavía era navegable hasta Alzola, al menos con alas -unas pequeñas y estrechas embarcaciones, al estilo de las góndolas-, el Urola hasta Bedua, el Oria hasta Usúrbil, el Urumea hasta Hernani, el Oyazun hasta Rentería y el Bidasoa hasta Vera o incluso Santesteban (Navarra), en unas tres leguas de distancia²⁷. Dos siglos antes parece que la situación era bastante similar, pues un contemporáneo como el padre Larramendi en su conocida *Corografía de Guipúzcoa*, publicada en 1754, describía que el río Bidasoa era navegable hasta cerca de Vera de Bidasoa (Navarra), donde subían y bajaban las alas, el río Oyarzun no era navegable, sino hasta Lezo y Rentería, y el Urumea era navegable más de dos leguas, desde el puerto de Santa Catalina hasta algo más arriba de Ereñozu - hasta las herrerías Picoaga y Fagollaga-, donde

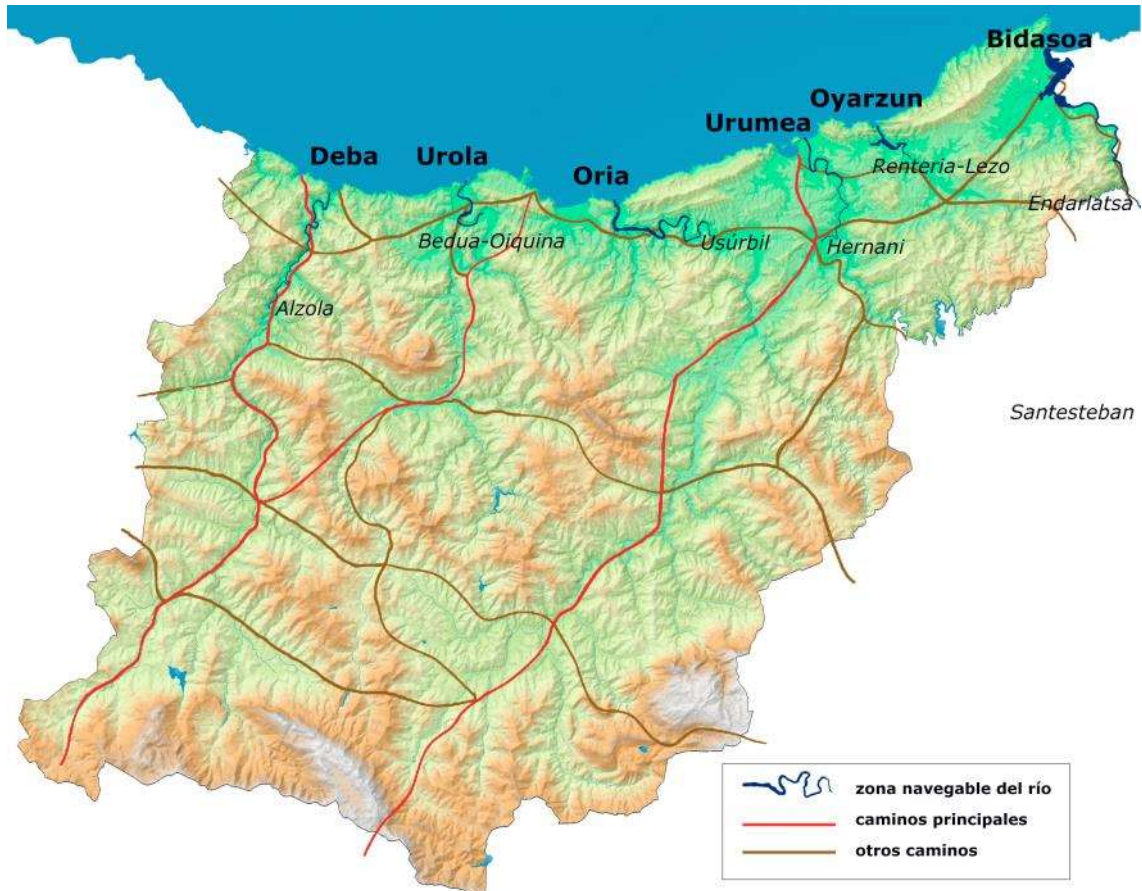
"en alas o gabarras chatas y anchas suben la vena para las herrerías del Urumea y bajan el hierro labrado a San Sebastian, y hoy los anclotes y anclas [...] Baja también de tierra adentro el maderamen necesario para los bajeles al puerto de Hernani y de aquí por el río más debajo de Astigarraga y de allí por tierra hasta la Herrera del Pasaje".

Con respecto al Oria aclaraba que no era navegable, "a causa de las presas y tablas levantadas de la madre, que sirven para molino y herrería, y en Tolosa para los ingenios de la armería real", mientras que el Urola era navegable en media legua, hasta la casa y puerto de Bedua, embarazando su "navegación así las presas de herrerías y molinos como la multitud de peñascos por donde corren las aguas", y el Deva era caudaloso y navegable, con rápidas corrientes hasta Alzola²⁸.

²⁷ José Antonio AZPIAZU ELORZA, "Bedua y los puertos fluviales guipuzcoanos", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, vol. 7, 2012, pp. 157-179, Pablo GOROSABEL, *Noticia de las Cosas Memorables de Guipúzcoa o descripción de la provincia y de sus habitantes*, Tolosa, E. López, 1899-1901, pp. 83-89, y Mariano CIRIQUIAIN Y GAIZTARRO, *Los puertos marítimos en el País Vasco*, San Sebastián, Txertoa, 1986, pp. 42-53.

²⁸ Manuel LARRAMENDI, *Corografía o descripción general de la muy noble y muy leal provincia de Guipúzcoa*, San Sebastián, Maxtor, 2011, pp. 33-36.

Figura 1. Tramos navegables de los ríos y principales vías de comunicación en Guipúzcoa durante la Edad Moderna



Fuente: Elaboración propia a partir de Elena BARRENA, *Historia de las vías de comunicación de Gipuzkoa. Vol. I. Antigüedad y medievo*, Donostia, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1991 y la infraestructura de datos espaciales 1:5000 del Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. B5M

Muchos fueron, en cualquier caso, los proyectos para hacer perfectamente navegables algunos de estos ríos. Así, el año 1582, se trató de hacer navegable el río Oria hasta la villa de Tolosa, para lo que se obtuvo real provisión, en cuyo cumplimiento el corregidor licenciado Gómez de la Puerta se trasladó a Tolosa, donde reconoció el cauce del río desde el puente de Arramele, acompañado de cuatro maestros peritos, por quienes se conceptuó muy factible la realización del proyecto, regulando su coste en 12.000 ducados. Un nuevo intento se produjo en 1596, con la colaboración de los ingenieros Fratin y Tiburcio Spanoqui. No obstante, la obra no se llevó a cabo, por su magnitud y los escasos medios de la provincia. Por su parte, en el siglo XVIII el Bidasoa se convirtió en una vía imprescindible para el comercio entre Guipúzcoa y Navarra, por lo que los proyectos se sucedieron. Precisamente Larramendi comentaba en la mencionada *Corografía* un reciente proyecto, pues "Poco ha andaban discurriendo en hacerlo navegable con mas libertad y desahogo, quebrantando algunos peñascos que estrechan su madre y hacerlo navegable hasta San Esteban, para hacer mas franco y

libre el comercio de Navarra"²⁹. Efectivamente, en 1702 se formó un proyecto por parte del Reino de Navarra para hacer navegable el río Bidasoa desde Fuenterrabía hasta Santesteban, y para abrir un camino real desde esa villa a Pamplona, para de esa forma facilitar la importación de los productos que llegaban a través de los puertos vascos y la exportación de los productos navarros hacia el mar, en un momento en el que la exportación de vino navarro hacia Inglaterra era una de las principales actividades económicas del viejo reino³⁰.

A partir de los siglos XVII y XVIII el recurso al transporte fluvial se fue imponiendo sobre todo en el caso de aquellas orografías montañosas e intrincadas en las que la habilitación de caminos era muy costosa y los ríos eran una alternativa económica y factible. En el ya mencionado asiento que firmó Lorenzo de la Bastida en 1678, en el que se preveía la extracción desde los montes de Navarra y Aragón de palos de arboladura de diferentes medidas hasta Tortosa -por acequias y ríos- o Cádiz -por mar-, el artículo 9 establecía que se deberían hacer navegables los ríos, limpiándolos, abriendo acequias, rompiendo presas, dándole poder a Bastida, pero con la condición de que satisficiera al dueño los daños provocados³¹. En la misma línea, el asiento firmado por Daniel Vanheden, Juan de Goyeneche y José de Vidarte en 1697, también incluía la misma cláusula en el artículo 8 y preveía

"Que respecto de que para conducir los referidos arboles desde los Pirineos a Tortosa, será preciso poner desde ellos navegable todo el camino, abriendo acequias, y rompiendo presas, azudes y tierras, aveis de tener facultad para poder ejecutarlo, como conviniere, al fin de poner corriente este servicio, y establecer la conducción de dichos arboles para adelante, sin que se pueda poner embaraço alguno; y en caso de ponerse, han de procurar superarle las justicias de los realengos mas cercanos con todo esfuerço, luego que se les requiera mas cercanos con todo esfuerço, luego que se les requiera por vuestra parte, allanando las dificultades que se ofrecieren, pues deven ejecutarlo asi, respecto de la conveniencia vniversal que resulta de este negocio, y en su defecto, incurrir en graves penas, pues de otra suerte no podrá concluirse negocio tan importante, ni quedar perfectamente establecida la conducción de dichos arboles, con calidad, que si en las heredades, tierras, caminos, acequias y presas de molinos, que como dicho es, fuere necesario abrir, romper, o quitar, perjudicandose a algún particular, ha de ser de vuestra obligación satisfacer, antes de ejecutarlo, a sus dueños lo que importare, según las leyes y fueros de los Reinos y provincias por donde se huviere de hazer la conduccion y si hizieren estas roturas, sin que por esta razón queden perjudicados en ninguna manera"³².

Fue esta una cuestión que, con el tiempo, a lo largo del siglo XVIII, se fue reforzando. Ya en 1745 y 1746, a la puertas de la publicación de la Ordenanza de Montes de 1748, se estableció una visita general, llevada a cabo por oficiales de la Marina a todos los bosques útiles próximos a las costas. Los planos forestales enviados por los tres departamentos incluían aspectos que se desarrollarían con posterioridad en la Ordenanza, tales como propiedad, ubicación y delimitación geográfica de los

²⁹ *Ibidem*, p. 33 y Serapio MÚGICA ZUFIRIA, *Geografía de Guipúzcoa*, Barcelona, Alberto Martín, [ca. 1915], p. 68.

³⁰ AGG-GAO, JD IM 2/12/58. *An account of Saint Sebastian, in relation to their government, customs and trade*, Londres, Hugh Newman, 1700.

³¹ ACA, Consejo de Aragón, leg. 0058.

³² AHN, Diversos-Colecciones, 155, N 19.

bosques, un inventario de las especies arbóreas y la distancia de los montes respecto de la costa o ríos navegables, además de posibles nuevas vías. Por tanto, la cuestión del transporte de los materiales era esencial. El propio enunciado de la ley denotaba la importancia de los ríos en el planteamiento general de la misma, pues hacía referencia a la "Crías, Conservación, Plantíos y Corta de Montes, con especialidad los que están inmediatos a la Mar, y Ríos Navegables", cuyo cuidado quedaba al cargo de los Intendentes de Marina³³.

No obstante, los bosques del Pirineo occidental quedaron fuera del marco general de dicha Ordenanza de Montes de 1748 y contaron con un régimen propio e individualizado en la mayoría de los casos, al menos en lo referente al régimen económico, político y jurisdiccional -en el caso guipuzcoano, incluso en el contencioso o judicial³⁴-. Por tanto, el transporte de las maderas y arboladuras por los ríos siguió siendo jurisdicción de las instituciones territoriales. De hecho, la Ordenanza particular que se estableció para los montes y plantíos de Guipúzcoa por Real Cédula de 28 de junio de 1749, hacía una clara referencia a la necesidad de hacer navegables y utilizar en el transporte de madera los ríos de la provincia:

"Siendo por la fragosidad del terreno crecidos los costos de los materiales que de lo interior del país y confines de Navarra se conducen a las playas; solicitará la Provincia facilitar su transporte por medio de los ríos Deba, Urola, Oria, Urumea y Vidasoa, procurando hacerlos navegables, a lo menos en quanto queden aptos para que por medio de sus corrientes se dirijan los maderos a sus desembocaderos; sobre cuyo punto discurrirá maduramente los arbitrios de que convenga valerse, sin ocasionar, perjuicio, y me propondrá, si fuere necesario, lo que en este particular concibiere importante a mi servicio y beneficio del país"³⁵.

Fruto de esta voluntariedad, el 12 de marzo de 1750 Tomás de Allo y Nicolás de Inda, por orden del Intendente de Marina llevaban a cabo una relación de los puertos y riberos existentes en Guipúzcoa. El transporte de la madera y tablazón se realizaba, como norma general, desde los montes donde se extraían hasta las zonas navegables de los ríos, para desde allí embarcarlos en alas y gallupas con destino a los puertos y astilleros. La relación iba describiendo cada uno de los puertos guipuzcoanos, de oeste a este, es decir, desde Motrico hasta Fuenterrabía, analizando las posibilidades de transportar madera hasta el mar. En Motrico había que pasar la madera por la calle principal de la villa, que era de mucha pendiente y dificultad. En Deva la madera de construcción se transportaba por el río del mismo nombre hasta el ribero de Alzola - donde estaba situada la rentería y lonja a la que llegaban los productos del interior de la provincia y de la Meseta, vía Vitoria-, desde donde bajaba en gabarras hasta el

³³ Alfredo José MARTÍNEZ GONZÁLEZ, "La elaboración de la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII", en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71-2, 2014, p. 588; María BAUDOT MONROY, "Barcos para el rey. Julián de Arriaga, la madera y la construcción naval (1752-1759)", en Manuel Reyes GARCÍA HURTADO (ed.), *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Madrid, Sílex, 2012, pp. 301-302.

³⁴ Álvaro ARAGÓN RUANO, *El bosque guipuzcoano durante la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*, San Sebastián, Sociedad de Ciencia Aranzadi, 2001, pp. 165-172.

³⁵ Título XXIV, Ley XXV. Don Fernando VI, Aranjuez por Real Cédula de 28 de junio de 1749, *Ordenanza Particular que ha de observarse en los montes y plantíos de la Provincia de Guipúzcoa. Novísima Recopilación de las leyes de España mandada formar por el señor Don Carlos IV* [Facsímil]. Tomo III, Libro VII, p. 550.

cargadero de la localidad de Deva, cuando la ría llevaba mucha agua, pues de lo contrario, las gabarras debían ser movidas a fuerza de bueyes y hombres, hasta el puente de Sasiola (a 5 km de la localidad). En Zumaya la madera se conducía por tierra hasta Narrondo, Bedua -a cuyo cargadero podían subir embarcaciones de hasta 20 toneladas-, Huegun y la rentería de Oiquina, desde donde se llevaba en gabarras hasta el cargadero del puerto de Zumaya. En el caso de Guetaria no era habitual que se cargase madera por tierra, por no haber madera abundante en las cercanías y ser los caminos difíciles y ásperos. Zarauz no contaba con bosques abundantes ni un puerto, por lo que cuando se bajaba madera se hacía desde Guetaria en «jangadas» o «lanchas», lo que resultaba muy costoso. En Orío la madera se acarrea por tierra hasta los riberos de Achirria, Arrazubia, Portu, Izaio, Olaverrieta, Chorcoa, Urdayaga y Babilonia, desde donde se bajaba al cargadero del puerto en gabarras.

Por su parte, en el caso de San Sebastián -principal centro de almacenamiento y carga de madera desde la provincia y el Pirineo occidental- se diferenciaban el puerto de San Sebastián, el de Santa Catalina y el de Pasajes. En el caso del puerto de San Sebastián y su concha, la madera se cargaba en el muelle o en la playa a los que se llegaba por medio de bueyes: las maderas cortas entraban por las puertas de la ciudad y podían atravesar sus calles, mientras que las maderas largas debían ser introducidas por medio de chalupas desde la playa hasta las embarcaciones. Para el puerto de Santa Catalina existían tres riberos: Garziategui en Astigarraga, el puerto de Hernani (actual barrio de Puerto) y la ferrería Fagollaga. Desde estos puntos se bajaba la madera en gabarras en cualquier época del año hasta el puerto de Santa Catalina, donde existía un cargadero. Para cargar la madera en la Concha se debían utilizar bueyes que la transportasen desde Santa Catalina hasta el puerto de San Sebastián. Finalmente, en Pasajes podía entrar cualquier barco a cargar madera, pues contaba con cuatro riberos: La Herrera, Molinao, Rentería y Lezo, desde donde en gabarras llegaba al cargadero. Para terminar, Fuenterrabía contaba con varios riberos: Tellería, junto a la ferrería de Urdanibia, Puentechico, Hospital, Behovia, Zubieta y Montoya, aunque este último estaba situado cerca de Lesaca, en jurisdicción de Vera de Bidasoa; desde ellos se transportaba la madera en gabarras hasta el cargadero³⁶.

Más aún, gracias a una memoria formada en 1749 por Juan de Guesalaga, vecino de Tolosa, maestro carpintero y contra maestre de construcciones durante 24 años en los montes de Guipúzcoa y Navarra -donde calculaba que existía madera y materiales suficientes para unos 30 navíos de 70 cañones-, conocemos la distancia que mediaba desde los diferentes montes de la provincia y la frontera navarra hasta el puerto de Pasajes y sus cargaderos, y los precios del transporte de cada tipo de piezas por medio de parejas de bueyes -aunque en esta ocasión no vamos a reparar en ello-: desde los montes de Ciordia, Olasagasti, Urdiain, Iturmendi, Baraicua, el Valle de la Burunda, los montes de Echarri-Aranaz, Arvizu, Lizarraga, Beingoa, Unanua y Torrano (todos ellos en Navarra) había ocho jornadas; desde el monte Alzania, al sur de la provincia, los montes de Alsasua, los montes Oscoz y Echalecu (Navarra) o el monte Urbarrandia en Lazcano existían siete jornadas; desde los montes de Ataun seis jornadas; desde Villafranca de Ordicia y desde Leiza (Navarra) -incluido Leizalarrea- cinco jornadas; desde los montes de Arriba y Atallo, en el valle de Araiz (Navarra) e Ichasondo, cuatro

³⁶ AGS, Secretaría de Marina, leg. 577, fol. 128; Álvaro ARAGÓN RUANO, "Mar de árboles [...]", op. cit., p. 116.

jornadas; desde Lizarza, en la frontera con Navarra, Leaburu y el monte Aldaba, en Tolosa, tres jornadas y media; desde Asteasu, Villabona y Andoain dos jornadas y media; y, finalmente, desde Urnieta dos jornadas (véase Fig. 1)³⁷.

Tabla 3. Distancia de los montes de extracción de tablazón al puerto de Pasajes (1750)

Origen	Jornadas
Ciordia, Olasagasti, Urdiain, Iturmendi, Baraicua, Valle de la Burunda, montes de Echarri-Aranaz, Arvizu, Lizarraga, Beingoa, Unanua y Torrano (Navarra)	8
Monte Alzania (Guipúzcoa) monte Ubarrandia (Álava), montes de Alsasua, montes Oscoz y Echalecu (Navarra)	7
Ataun (Guipúzcoa)	6
Villafranca de Ordicia (Guipúzcoa) y Leiza (Navarra)	5
Montes de Arriba y Atallo, valle de Araiz (Navarra), e Ichasondo (Guipúzcoa)	4
Lizarza, Leaburu y monte Aldaba (Tolosa) (Guipúzcoa)	3,5
Asteasu, Villabona y Andoain (Guipúzcoa)	2,5
Urnieta (Guipúzcoa)	2

En la primera sesión de las Juntas Generales de Tolosa de 1751 Nicolás de Altuna y Vicente Basazabal fueron nombrados comisionados para estudiar la manera de hacer navegables los ríos de Guipúzcoa, para facilitar la extracción de madera desde los bosques de la provincia. No obstante, no parece que esta comisión llegase a nada y el estudio se desvaneció³⁸. Un proyecto más ambicioso fue el que en 1785 planteó la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, en las juntas celebradas en Vergara, cuando algunos

"de sus individuos propusieron como practicable el pensamiento de continuar el canal del Ebro hasta el océano Cantábrico por medio de los ríos Zadorra y Deva, que teniendo su primer curso poco distantes descargan sus aguas el primero en el Ebro cerca de la villa de Zambrana, provincia de Alava, y el segundo en el expresado mar y puerto de su mismo nombre, provincia de Guipúzcoa".

La Junta aceptó la iniciativa y encargó al arquitecto Echanove el "plan de los ríos Zadorra y Deva con la medición de la altura y descenso de los montes de Salinas".

³⁷ AGS, Secretaría de Marina, leg. 577, fol. 116.

³⁸ *Registro de la Junta General, que esta Muy Noble, y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa ha celebrado en la Noble, y Leal Villa de Tolosa, este año de 1751*, San Sebastián, Bartolomé Riesgo y Montero, 1751, p. 8; Serapio MÚGICA ZUFIRIA, *Geografía de Guipúzcoa* [...], op. cit., p. 78.

La Bascongada planteaba en 1786 preguntar a Floridablanca si enviarle a él las mediciones o a Pignatelli, quien al poco llegaría a Vitoria a fin de supervisar las posibilidades de llevar a cabo el mencionado proyecto. El mismo se debe situar en el marco del proyecto que ese mismo año de 1785 enviaba Ramón Pignatelli a Floridablanca bajo el título de "proyecto de comunicación del Canal con el Mar Océano", que al poco recibía la aprobación para dar inicio a los trabajos previos. Ese proyecto pretendía, al calor de la construcción del Canal Imperial de Tauste, comunicar Tortosa con el Cantábrico, conectando con Guipúzcoa, a través de Pamplona, desde el Ebro por Vitoria hasta Deva, y con Castilla, a través de Burgos, desde Traspaderne a Laredo; para mayo de 1787 remitía a la Corte una relación con planos y perfiles del proyecto. No obstante, ninguno de estos faraónicos proyectos llegó a hacerse realidad jamás³⁹.

También en Navarra, a consecuencia de la instrucción que recibió en agosto de 1750, el Marqués de Rocaverde fue enviado a Navarra a observar puntualmente lo establecido en la Ordenanza de Marina de 31 de enero de 1748. Debía iniciar la visita por los montes Pirineos, por la frontera entre Francia y Guipúzcoa, reconociendo los árboles que se pudiesen sacar sazonados para la construcción de navíos de línea y la facilidad o dificultad de conducirlos a los puertos de Guipúzcoa. Debía examinar los caminos y ríos por los que se podían sacar y proponer todo lo necesario para ello. Con particular cuidado, debía observar el curso del río Bidasoa, desde su origen hasta la desembocadura en Fuenterrabía, examinando desde donde se podía hacer navegable para gabarras, alas o jangadas, a fin de transportar materiales⁴⁰.

Gracias a un informe redactado entre 1766 y 1767 por Francisco Iribarren, escribano real, a instancias del Virrey, sabemos cómo se realizaba el transporte de remos, tablazón y árboles en la zona occidental de Navarra, desde los montes hasta, generalmente, el puente de Santesteban, donde se hallaba el embarcadero en el que se cargaban, para ser transportados en gabarras hasta Fuenterrabía, mientras que la subida del río Bidasoa hasta el puente de Santesteban, desde Fuenterrabía, se hacía con bueyes. Las labores de transporte se realizaban generalmente entre primavera y verano, puesto que ese era el período en el que más disponibilidad tenían los bueyes y boyerizos - liberados de sus tareas agrícolas-, y en el que el río Bidasoa era navegable, de mayo a octubre, pues llegado octubre ya no tenía buena disposición. Desde los montes propios del valle del Baztán existían tres alternativas: primera, se bajaban con caballerías, hasta Arizcun, desde donde se llevaban en bueyes hasta el punto de confluencia de los ríos Errazu y Maya, hasta Arraioz, lugar en el que se unían al río Bidasoa, para lo que empleaban dos días; segunda, desde Baztán se llegaba hasta Echalar, en lo que se empleaba una jornada completa -4 horas para ir y 4 para volver-; tercera, bajar la madera hasta Bidarray, en Baja Navarra, y de allí hasta Bayona, aunque el trayecto era dificultoso y rocoso. Desde los montes de Zozaya también había dos jornadas hasta Santesteban.

³⁹ *Extractos de las Juntas Generales celebradas por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, en la ciudad de Vitoria por Julio de 1786*, Vitoria, Baltasar de Manteli, 1787, pp. 8-9, 11, 14, 73 y 75; y Guillermo PÉREZ SARRIÓN, *El Canal Imperial y la navegación hasta 1812*, Zaragoza, Institución "Fernando el Católico", 1975, p. 141.

⁴⁰ AGN, Tribunales Reales, Archivo Secreto, Tit. 4, Fajo 2, N. 2.

Desde los montes de Idiso y Vértiz había un día o jornada hasta Santesteban. Desde Sumbilla hasta las nasas de Lesaca había dos jornadas y media por el río. Desde Aranaz se podía llevar la madera pasando por Bagalleta (Pagolleta) a Bigandiz, en Oyarzun, y de allí a Rentería, en cinco días ida y vuelta. Desde los montes de Lesaca se podía transportar la madera en un día hasta Fuenterrabía. Desde Anizlarrea, propiedad de la Real Colegiata de Roncesvalles, se transportaba hasta Rentería en dos jornadas. Desde los montes de Vera de Bidasoa se tardaría una jornada hasta el puerto de Montoya, un poco más abajo de las nasas propiedad de Lesaca, donde había embarcadero. Desde Ituren hasta el puente de Santesteban los bueyes podían hacer dos viajes al día y desde Donamaría tres viajes al día. Desde Zubieta se podían llevar por el alto de Ibinzeta, cerca de Loizate, para luego llegar a Bagalleta (Pagolleta) y desde allí a Bigandiz. Desde Erasun se podía llegar a Loizate en un día, mientras que desde Beinza-Labayen se tardarían dos jornadas. Desde Ulzama y Burunda, finalmente, se tardaban dos jornadas hasta llegar al puente de Santesteban⁴¹.

Tabla 4. Jornadas desde los montes de Navarra hasta Fuenterrabía (1766)

Origen	Jornadas
Sumbilla	3,5
Baztán, Zozaya, Ulzama y Burunda	3
Montes de Aranaz	2,5
Montes de Vértiz, Vera de Bidasoa, Anizlarrea, Erasun y Beinza-Labayen	2
Ituren, Donamaría y Santesteban	1

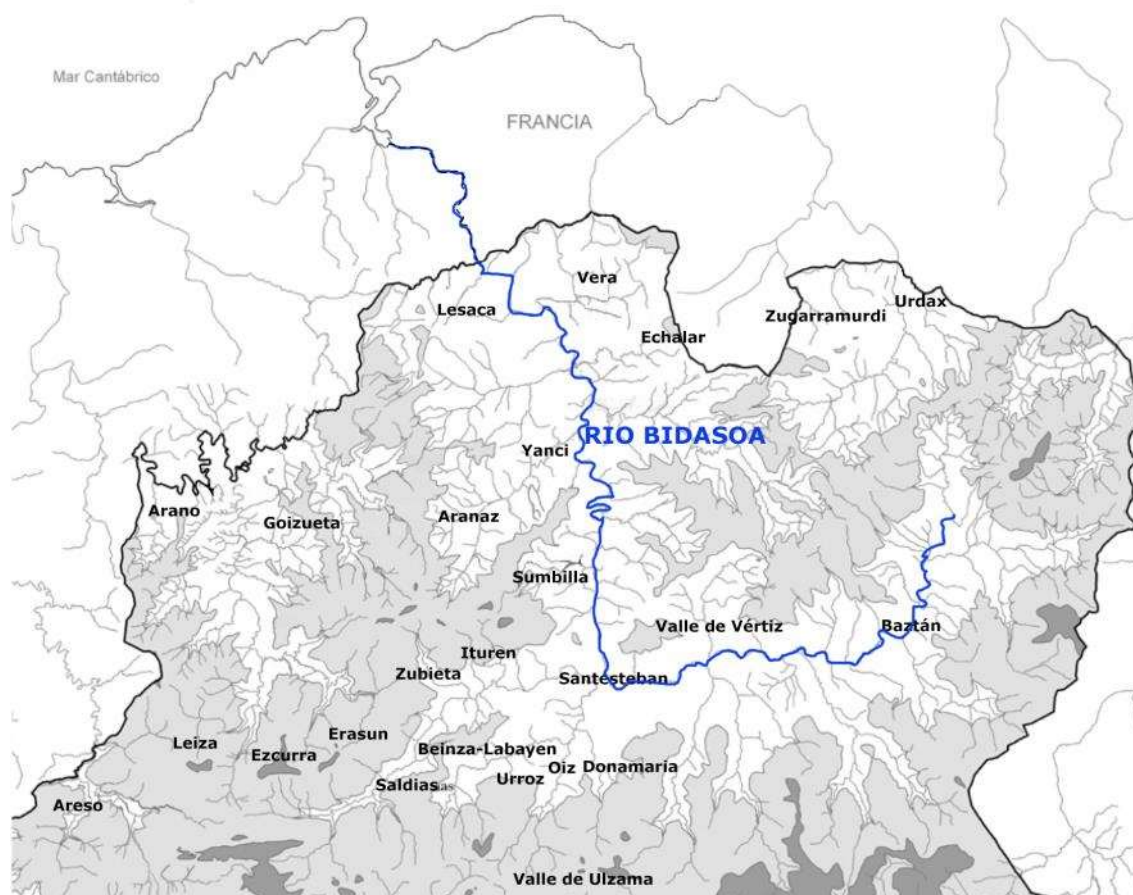
Desde el puente de Santesteban se transportaban los materiales en gabarras hasta el puerto y lonja de Fuenterrabía. En 1766 se emplearon entre 33 y 40 gabarras y en torno a 150 hombres para el transporte de las maderas mandadas cortar por Zuaznabar. Desde Fuenterrabía se transportaba la madera en pataches hasta Pasajes, escoltados por balandras y embarcaciones de la Marina real, para lo que se construyeron dos bajeles, uno más pequeño que el otro para poder entrar en el embarcadero de Lezo, donde había poca agua, o hasta el Ferrol, Guarnizo o Bilbao -para la construcción de paquebotes de correos-. En el transporte por mar participaban habitualmente los pataches de Plencia (Vizcaya), aunque en los años de la Guerra con Inglaterra se retiraron por miedo a los corsarios ingleses (1779-1782). En algún caso, se llevaban los materiales por el Bidasoa hasta el descargadero de Urdanibia -para lo que se utilizaban gabarras y se erigían canales, con tablones de haya y curvas y tablillas de roble- y desde allí por tierra hasta Pasajes, atravesando el alto de Gainchurizqueta, hasta el embarcadero de Lezo y el puerto de Pasajes⁴². El 70% del costo de la madera

⁴¹ AGN, Tribunales Reales, Archivo Secreto, Tit. 33, Fajo 1, N. 1 y VR_DOCUMENTOS, leg. 47, N.3.

⁴² AGN, Procesos, 111690 y 7269 (I y II). AGG-GAO, JD IM 2/13/68; Lourdes ODRIOZOLA OYARBIDE, *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*, San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, p. 275.

correspondía al transporte hasta su llegada al Ferrol, aunque en comparación con maderas procedentes del extranjero seguía siendo barato, pues, en palabras de Zuaznabar, el mencionado año de 1766, "sin género de duda, que si no se hubiese facilitado la navegación del río, no se hubiera dado fin al empeño actual de la remisión al Ferrol de los materiales de ambos navíos en doble tiempo del que se esperaba verificar, y hubiese costado su transporte muchísimo más"⁴³.

Figura 2. Río Bidasoa y áreas de extracción de tablazón en Navarra en el siglo XVIII



Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía digital de SITNA e IDENA (Gobierno de Navarra)

Ante lo intrincado de la orografía pirenaica, los asentistas se vieron obligados a abrir nuevos caminos, acondicionar otros ya existentes, erigir puentes, vados y pasos. En muchos casos, la única opción que les quedó fue echar mano de las rutas fluviales; si bien en los cauces centrales y finales los problemas venían derivados de la existencia de presas, compuertas o acequias que dificultaban el paso, en las cuencas superiores se vieron obligados a mejorar el paso de los ríos, a través de la erección de compuertas, encauzamientos, rotura de rocas y piedras, que además de elevados costos, provocaron

⁴³ José P. MERINO NAVARRO, *La armada española* [...], op. cit., p. 217 y Rafael TORRES SÁNCHEZ, *Military Entrepreneurs* [...], op. cit., p. 162.

no pocos conflictos. Por tanto, fue en las partes altas y en el inicio de los cauces de los ríos pirenaicos donde mayores desembolsos hubieron de hacer los asentistas.

Antonio de Oset, vecino de Salvatierra de Esca, para el transporte de 1.700 maderos tuvo en 1698 que ensanchar, limpiar y acondicionar seis leguas del río (unos 30 km), desde Isaba a Sigues, gastando 2.000 reales de a ocho, para transitar con almadías de 2-3 tramos pasándolas por la presa llamada de los Linares y la del molino harinero de la villa del Roncal, así como por los tres puentes de piedra, permitiéndole abrir puertos o pasos en las dos presas, con la condición de devolverlas al estado anterior y satisfacer los daños realizados. Con posterioridad, José de Vidarte le pagó a Oset dicha cantidad por los trabajos realizados en el río, ante el desistimiento de contrata realizado por este⁴⁴.

Uno de los mayores desembolsos para el encauzamiento del río fue el realizado entre 1779 y 1782 por Pedro Vicente Gamba, vecino del valle del Roncal, quien firmó una escritura de asiento con el Capitán de Navío de la Real Armada, Plácido Correa, junto a Melchor Marichalar, de Urroz, y Martín José García Herreros, de Pamplona, para la apertura y limpia del río Irati, a fin de conducir madera desde la unión de los ríos Urbelcha y Urchuria hasta la salida del puente de Jesús, por 295.000 reales vellón. Los tres socios mayoritarios eran Gamba y los hermanos Manuel Ramón y Martín José García Herreros, quienes tenían desembolsados para la compañía 34.827 reales y 12 maravedís en el pago de obras, que debían satisfacerse de los fondos comunes. Gamba presentó a los jueces árbitros unas cuentas por valor de 82.363 reales y 36 maravedís, pero los hermanos García Herreros las impugnaron y establecieron un valor de 19.141 reales y 8 maravedís y medio contra el primero. La primera sentencia de 1785 condenó a los Herreros y absolvió a Gamba. Las cuentas presentadas establecían un cargo de 113.540 reales y 30 maravedís y un descargo de 103.593 reales y 27 maravedís, con un alcance de 9.947 reales y 3 maravedís, de tal manera que a Pedro Vicente de Gamba se le hacía un alcance final de 26.734 reales y 16 maravedís de plata sencillos, mientras que Manuel Ramón García era acreedor de 6.723 reales y 27 maravedís de plata sencillos y Martín José García de 1.369 reales y 5 maravedís de plata sencillos⁴⁵. Este tipo de obras o parte de ellas debían ser regularmente renovadas, por el paso del tiempo o a consecuencia de avenidas o crecidas del río, como le ocurrió a Gamba en 1788 cuando tuvo que aprontar la restauración de las obras hidráulicas destruidas el 24 de septiembre de 1787 en Urralegui. La villa de Urzainqui se oponía, pero finalmente una Real Orden del 20 de marzo de 1788 le obligó a conceder a Gamba la posibilidad de arreglarlas⁴⁶.

Posteriormente, en 1791, Francisco Xabier Argaiz, del Consejo Real y oidor del Tribunal de Comptos, comisionado para la dirección de la corta, labra y conducción de las maderas de Irati a Tortosa para arboladura de reales bajeles de la real armada estableció contrata con Martín José de García Herreros, vecino de Pamplona, y Juan de Doray, residente en Roncesvalles, por 10 años, para el arrastre de perchas y maderas hasta el apeadero de almadías; es decir, se contrataba uno de los tramos, el más complicado. En esa contrata estaba incluida la ejecución de diferentes esclusas,

⁴⁴ AGN, Procesos, 60193 y 91340.

⁴⁵ *Ibidem*, 193045 (I y II)

⁴⁶ *Ibidem*, 7270.

entablados y presas nuevamente en las regatas Urbelcha y Urchuría, que se unían al río Irati. Es decir, se trataba de obras de reparación sobre lo que ya se había hecho entre 1779 y 1782. Hubo dos propuestas, por un lado, la realizada por los capataces de construcción Manuel Méndez y Fernando Licero, regulada en unos 80.000 reales de vellón y, por otro lado, una versión más económica propuesta por el capitán de ingenieros Juan de Casanova, que ascendía a unos 13.640 reales de vellón; parece que finalmente se optó por la primera. Entre las condiciones, se establecía que los asentistas se obligaban conjuntamente a hacer las presas y demás obras como les indicase el capataz de Marina, corriendo de su cuenta mantener corrientes y servibles dichas obras durante los 10 años. Finalizado dicho periodo de tiempo, deberían dejar las obras en buenas condiciones para el rey, sin pretender que la real hacienda cubriese los gastos. Como en el caso de Gamba, el material necesario lo podían sacar del propio bosque, según les indicase el mencionado capataz, corriendo de su cuenta el corte, labra y traslado. Las maromas, roldanas y utensilios necesarios para el transporte serían prestados por la marina, con la obligación de devolverlas y pagar las posibles reparaciones. Junto a estas obras, se llevaron a cabo otras reparaciones en las esclusas de Orbaiceta y Arike, y se reconstruyeron una enclusa y una presa, denominada de "Gamba", deterioradas a causa de las avenidas sufridas en 1790, con un costo presupuestado de 194.935 reales y 27 maravedís de vellón. Ambas obras, tanto las de Urbelcha y Urchuría, como las de Orbaiceta y Arike se pudieron cubrir gracias al libramiento de 230.000 reales de vellón realizado, por orden del conde de Lerena, al cargo del departamento de Marina de Cartagena, 80.000 para la primera y 150.000 para la segunda⁴⁷.

Para concluir, en 1824 Gabriel Antonio Mancho, vecino de Ochagavía y capitán del batallón de voluntarios del valle de Salazar, solicitaba hacer contrata para el envío de maderas y remos a Tortosa y licencia para iniciar las obras de reparación de las esclusas, que facilitaban el paso de almadías procedentes del bosque de Irati para la construcción naval, que ascendían a unos 8.000 duros. Para el transporte de madera desde Irati había dos esclusas de cantería y mampostería en Orbaiceta y Arike, y para el descenso de la madera en la presa molinar de la primera un "pasadiz o emparrilada" de madera, para facilitar el paso de almadías. Durante la Guerra de la Independencia ambas esclusas quedaron destruidas, así como el aparato de extracción de maderas de Irati. Con el fin de habilitar nuevamente la sierra molinar de Irati, necesitaba 8.000 duros, que solicitaba al real erario, así como la libertad de navegación de las maderas hasta Tortosa, para lo cual solicitaba sobrecarta para que los pueblos no le cobrasen derechos. Se ofrecía para tomar a su cargo dichas obras, con la presencia de un contra maestre y se obligaba a poner en Tortosa los remos necesarios de diferentes medidas a los precios que se estimasen justos⁴⁸.

⁴⁷ AGN, CO_PS. 1ª S, legs. 10, N. 30 y 13, N. 38.

⁴⁸ AGN, VR_DOCUMENTOS, leg. 16, N. 25. Lourdes ODRIOZOLA OYARBIDE, "El bosque de Irati y el transporte de las maderas hasta los Reales Arsenales de Marina (segunda mitad del siglo XVIII)", en *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, vol. LXIV, 2, 2008, pp. 851-863.

Un tránsito repleto de obstáculos y dificultades: conflictividad en torno al transporte fluvial en Guipúzcoa y Navarra

Las dificultades con las que desde un principio se encontraron los asentistas fueron, en algunos casos, insalvables. En mayo del año 1684 Lorenzo de la Bastida amenazaba con tener que dejar el asiento de no poner remedio a los, según él, excesos de los jurados del lugar de Bergua. Al parecer, teniendo que abrir un camino en el lugar de Bergua y habiendo notificado a los jurados la real cédula con la que contaba para la extracción de árboles, estableció fianzas para cubrir los posibles daños. Los mencionados jurados le guiaron por un lugar que resultó, una vez acondicionado el camino y desembolsado grandes cantidades, no ser adecuado para la extracción de los árboles. Habiendo abandonado ese trozo de carretera y abierto otro, pero sin tasación, los del lugar amenazaban con no dejar pasar los árboles. Aunque no se les habían pagado los daños, pero sí se les habían dado seguridad y fianzas de que se les pagarían, los habitantes de Bergua intimidaron y amenazaron a los peones que los transportaban. Finalmente, los jurados acompañados de muchos vecinos fueron al camino que se estaba construyendo y con las piedras que estaban preparadas para hacer un puente, construyeron un muro para evitar el paso de los árboles, si no mediaba previamente el pago de los mismos. Bastida pedía un castigo ejemplar para los jurados, pues de dilatarse el bloqueo, en ocho días las aguas del río bajarían su nivel y no se podrían transportar los árboles⁴⁹.

Además de ataques y detenciones contra los criados del asentista Juan de Goyeneche, el 23 de septiembre de 1699, en medio de la causa sobre la paga de las maderas cortadas por éste en los montes del concejo de Isaba, los vecinos contrariados dispararon tres arcabuzazos a la casa que Juan de Goyeneche tenía en la villa, habitada por su hermano José de Goyeneche, prior de Velate y superintendente del asiento, por la gatera de una puerta de la caballeriza, que hicieron caer las tablas del techo y rompieron una puerta. Así mismo colocaron en la puerta de la casa un escrito en el que le amenazaban de muerte. Para terminar, sabotearon y destruyeron una serie de canales, deshicieron una compuerta o conclusa y en otras muchas cortaron estacas, arrancaron clavos, quitaron puertas y picaron las cuerdas y jarcias, dejándolas inhabilitadas⁵⁰.

Los asientos para la provisión de la real armada obligaban a los asentistas a acondicionar los ríos para facilitar el transporte. Así, como ya se ha mencionado, en 1782 el acondicionamiento del río corrió a cargo del asentista Gamba, siendo los materiales necesarios libres para él, mientras que los vecinos podrían cortar únicamente para leña o madera, pudiendo utilizar toda la infraestructura y obras de Gamba, aunque dándole a 5 reales de jornal para pagar los honorarios de aquellos que abrían las esclusas, debiendo dichos vecinos abonar los daños que generasen. Así mismo, Gamba se haría cargo del pago de los daños que el transporte de madera provocase sobre los vecinos y sus posesiones, con la condición de que la madera que cortase no la podría llevar por el Esca suelta, sino en almadías. No obstante, en numerosas ocasiones el asentista se negó al uso de los vecinos. Eso es lo que le ocurrió en 1702 a Bernardo Ros, vecino de Isaba, al que se le acusaba de transportar sus maderas sin permiso del

⁴⁹ ACA, Consejo de Aragón, leg. 0058.

⁵⁰ Memorial dado al señor virrey para que interpusiere su autoridad sobre los pleitos suscitados contra Juan de Goyeneche sobre pago de los mástiles, haciendo relación expresiva de todo lo acaecido, 1699. Archivo de la Junta del Valle del Roncal, caja 021, 09.

asentista José Vidarte. Ros alegaba que los vecinos de Isaba eran y habían sido dueños de sus montes y ríos, y como tal tenía derecho a disfrutar del río. La villa de Isaba alegó en favor de Ros que éste cortó la madera precisa para fabricar una casa en el vedado de Artecendencia, propio de Isaba, y al transportarlo por el río no cometió delito alguno, puesto que el río Esca era propio y privativo de Isaba y siempre sus vecinos habían podido transportar madera sin problemas. Ros se vio obligado a utilizar el río, pues por tierra hubiese sido imposible transportar los maderos, por lo fragoso del lugar donde los cortó, que estaba pegante al río y tenía fácil acceso a él. Algo similar le ocurrió en 1804 a José Salvador, vecino de Burgui, que pretendía bajar 478 maderos a las esclusas del Roncal, propiedad de Gamba, quien le pedía 180 pesos por los perjuicios causados⁵¹.

Era habitual que los mástiles hiciesen daños en las infraestructuras existentes en los ríos, como presas, acequias o molinos harineros, sobre todo cuando se producía alguna avenida del río. Así, en 1702, los mástiles que tenía a su cargo Goyeneche provocaron importantes daños en el molino harinero de Garde, a causa de la esclusa que había construido Goyeneche, pues se produjo una avenida de aguas del 6 al 7 de diciembre de 1702. A consecuencia de los daños provocados, los vecinos de Garde se vieron obligados a moler su grano en el molino del vecino Roncal. El concejo de Garde pidió a Gastón de Iriarte, poderhabiente de Goyeneche, que reparase el molino. Sin embargo, este alegó que el molino era una obra muy antigua y sus paredes ya estaban en mal estado antes de construir la esclusa. Además, al construir la esclusa se desvió en parte la fuerza del río, protegiendo el molino. De no ser así, la avenida del año anterior, que fue la mayor en 50 años, se lo hubiera llevado. Ya en febrero de 1702 había habido una fuerte avenida por lluvias que se había llevado puentes, molinos y presas, incluidas las presas e esclusas de conducción de mástiles -estos accidentes meteorológicos deben ser enmarcados en el denominado Mínimo de Maunder⁵²-. La villa de Garde alegaba que el daño no fue provocado únicamente por la mencionada esclusa, sino por otras dos situadas en las villas de Isaba y Burgui. Los testigos se quejaban de que para hacer la esclusa se rompió un monte lleno de maleza y árboles que quebraba la fuerza del río, por lo que al eliminarlo también lo hicieron con ese impedimento. Algunos años más tarde, ante una situación similar, se evaluaron los daños realizados en el trayecto por 123 mástiles propiedad de José Vidarte: en la presa anterior a Isaba se evaluaron en 589 reales y en la posterior en 444 reales, en la de Urzainqui en 684 reales, en la presa del molino harinero del Roncal en 920 reales, en la presa del molino harinero de Garde en 1.083 reales y en la presa del molino harinero de Burgui en 1.305 reales⁵³. En 1799, Basilio Blasquiz y Pedro Antonio Garate, maestros carpinteros y canteros, vecinos de Isaba y Vidangoz hicieron inspección, a petición de la villa de Urzainqui, del barranco de Urralegui y de los daños que podría causar la continuación del transporte de maderas, que calculaban en unos 15.620 pesos⁵⁴.

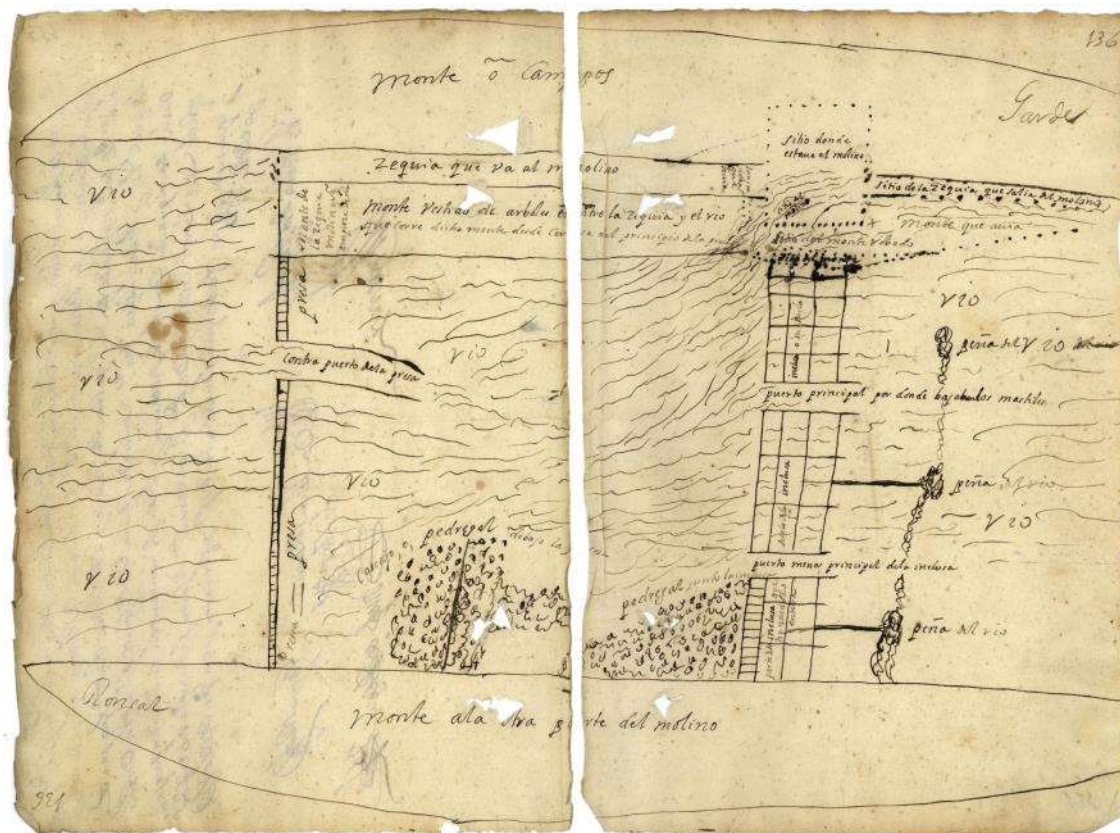
⁵¹ AGN, Procesos, 4968, 157032 y 208540.

⁵² Armando ALBEROLA ROMÁ, *Los cambios climáticos. La Pequeña Edad de Hielo en España*, Madrid, Cátedra, 2014, pp. 95-97.

⁵³ AGN, Procesos, 5164 y 190449.

⁵⁴ AGN, Montes, leg. 2, Carpeta 14.

Figura 3. Croquis de la presa y molino harinero de Garde, realizado con motivo del proceso elevado por los daños provocados por los maderos, en el marco de las avenidas de 1702, a raíz de la construcción de una esclusa por parte del asentista Juan de Goyeneche. Valle de Roncal, 18 agosto de 1703



Fuente: Archivo General de Navarra, Corte Mayor, Proceso n. 190449, fol. 136.

En tiempos de Plácido Correa, es decir en la década de los años ochenta, los daños provocados por la conducción de maderas desde Irati se dejaron sentir en las presas de Aoiz, en las del Marqués de Falces, en las de las villas de Peralta, Funes, Marcilla, lugar de Osa, ciudad de Sangüesa, Orbaiceta y Artajo, Molino de Artieda y en la del Duque de Villanueva. Correa solicitaba que se abriesen los puertos al menos entre San Juan de Junio y San Juan de Navidad, puesto que ante la escasez de agua algunas almadías varaban. Los mástiles y perchas varados tenían de largo 40-50 codos u 80-90 pies (23-25 m), aunque puntualmente podían llegar hasta los 102 pies (31 m), y la almadía tenía 15 pies de ancho (4,5 m), mientras que el contrapuerto a lo sumo tenía 18-20 pies (5,5-6 m), y la parte trasera de los mástiles era más ancha y pesada que la delantera. Habitualmente, las perchas se reunían de tres en tres, en el caso de los grandes árboles, y de doce en doce en el de los árboles menores, y se enviaban de 15 a 37 almadías; generalmente, hasta la entrada en el río Aragón, las almadías eran a lo sumo de 2-3 tramos, para luego, cuando el caudal aumentaba, reunir las al menos en 10-12 tramos. En cuanto a los remos, se enviaban 3.000 remos al año, en grupos de 25-30 unidades. Bajaban hasta el Ebro y cogían el Canal Imperial, hasta Sangüesa, desde

donde se dirigían a Tortosa y de allí a Cartagena o Cádiz⁵⁵. En su defensa, Correa alegaba que las almadías también pasaban por Tudela, Tauste, Ujué, Carcastillo, Milagro, Caseda, Garralda y Oroz Betelu, y por otras del reino de Aragón y Cataluña, y sus dueños no habían solicitado daños. El problema principal era que la presa estaba elevada 2,5 pies de altura, debido a las estacas, tablas, fajinas y tierra, y la inacción de los almadieros. Al parecer, se estaba arreglando la presa con piedra (200 carretas) y demás pertrechos, pero una riada deshizo todo el aparato. El puerto estaba siendo reparado, para lo que se cortó el agua con el mencionado aparato, cuando aparecieron las almadías. No pudieron finalizar la obra en dos ocasiones por las sucesivas avenidas del río. Finalmente, decidieron que el mejor modo de desvarar la almadía era quitando tronco a tronco y deshaciéndola, para luego volver a hacerla y limpiar el puerto. Por 15 días de detención, desde el 29 de diciembre hasta el 12 de enero, y por el trabajo de desmontado y posterior montado, a los 7 almadieros afectados se les pagaron un total de 667 reales sencillos y 15 maravedís⁵⁶.

En numerosas ocasiones el problema era el impedimento que las pesqueras provocaban para el paso de almadías o los daños causados por estas en aquellas. Varios eran los particulares que tenían pesqueras en los afluentes del río Ebro. Antes de la salida de las almadías siempre mediaba una circular en la que se pedía a todas las justicias hasta el río Ebro que tuviesen los puertos abiertos, esto es, a Villanueva de Aezcoa, Arike, Garralda, Oroz Betelu, Artozqui, Osa, Orbaiz, Itoiz, Aoiz, al administrador del Marqués de Castelfuerte, al Conde de Ayanz y Marqués de Elio, dueños de la mitad de la presa de Aoiz, a Roncesvalles por la presa de Artajo, a Sangüesa, Caseda, Galipienzo, Ujue, Murillo el Fruto, Carcastillo, Monasterio de la Oliva, Mérida, Santacara, Caparrosa, Rada, Marcilla, Villafranca, Valtierra, Arguedas, Tudela, Acequia imperial, Cabanillas, Fustiñana y Traslapuente. En 1781 el escribano José Francisco Burgues, en nombre de Correa, ordenó que retirasen los pilotes de piedra, órdenes de estacadas, maderas y demás ingenios de un total de 23 pesqueras: 1 en Ezcay, 1 en Itoiz, 1 en Gorriz, 6 en Aoiz, 1 en Ecay, 1 en Villabeta, 1 en Argos, 1 en Ayanz, 1 en Murillo, 1 en Larrangoz, 2 en Artajo, 1 en Artieda, 1 en el molino de Artieda, 1 en Rípodas y 1 en Liédena. En el caso de la presa de Oroz, cuando llegaron el 19 de enero las almadías se la encontraron cerrada, por lo que tuvieron que estar dos días de espera, con los consiguientes gastos que eso conllevó, pues los operarios seguían cobrando sus jornales y debían ser alimentados y alojados⁵⁷. En 1785 la conducción de cada almadía costaba habitualmente 1.700 reales vellón, pero por los obstáculos y retrasos producidos en las mencionadas almadías ascendieron a 2.300 reales vellón⁵⁸.

En otro orden de cosas, uno de los conflictos habituales era el del fraude de los derechos de paso de la madera, pues los asentistas aprovechaban sus privilegios y exenciones para comerciar madera por su cuenta con particulares. Así, por ejemplo, en

⁵⁵ José P. MERINO NAVARRO, *La armada española* [...], op. cit., pp. 257-258; José QUINTERO GONZÁLEZ, "La madera en los pertrechos navales. Provisión de motones, remos y bombas al arsenal de la Carraca", en *Tiempos Modernos*, vol. 10, 2004, pp. 5 y 6. En 1703 navegaron 36 almadías para llevar a Zaragoza desde Burguí 600 árboles grandes (AGN, Procesos, 4986) y en 1788 37 almadías (AGN, Procesos, 170662). Antonio de Oset manifestaba que las almadías eran de 2-3 tramos hasta alcanzar el río Aragón, donde pasaban a constar de 10-12 tramos (AGN, Procesos, 60193).

⁵⁶ AGN, Procesos, 62392 y Tribunales Reales, Archivo Secreto, Tit. 33, Fajo 1, N. 5.

⁵⁷ *Ibidem*, N. 2

⁵⁸ *Ibidem*, Tit. 4, Fajo 2, N. 53.

1788, Octavio Toledo, arrendador de los derechos en Sangüesa denunciaba que pensando que existía fraude, hizo consulta al Patrimonial del Reino, pues sospechaba que bajo el pretexto de ser para el Canal Imperial de Tauste o para Tortosa, y a nombre de Gamba, muchos almadieros pasaban la madera para venderla en los pueblos del trayecto o en Aragón. Exigía que cuando cruzasen la última tabla de Navarra, antes de pasar a Aragón, se les diese guía y razón de la madera y a la vuelta tornaguía que certificase que la madera se había empleado en el mencionado proyecto. El receptor del reino presentó un informe en el que demostraba que se hicieron ventas en Gallipienzo, Murillo el Fruto, Santacara, Traibuenas, Caparroso, Marcilla, Alfaro y Barca de Castejón, y hacía relación de la madera que después de atravesar el Canal pasó a Aragón, principalmente hacia Zaragoza. No obstante, Ramón Pignatelli, protector del Canal Imperial de Aragón, salió en defensa de Gamba, alegando que por contrata tenían acordado que se les eximiese del pago de derechos. Gamba, que llevaba madera de Hecho y tablas de haya desde Andía y Urbasa, cedió algunos maderos para reparar el puente de Caparroso. Sin embargo, un auto de julio de 1788 obligó, finalmente, a Gamba a pagar los derechos y en caso contrario a sufrir cárcel⁵⁹.

A pesar de que el comercio de maderas para la real armada estaba exento del pago de derechos, como establecía la real orden de 12 de julio de 1783, que hacía libre la extracción de madera, aunque fuese para el extranjero o navíos mercantiles, a los asentistas se les seguían exigiendo. Por regla general, una vez preparadas las almadías y dispuestas a salir, el asentista enviaba certificación a los pueblos. Entonces se le daba permiso para enviar las almadías, con la condición de que en dos meses presentase certificación de que la madera se había utilizado para la real armada. En 1792, el duque de Granada de Ega, dueño de la presa de Santacara, elevó causa contra Gamba, al que acusaba de no pagar los derechos en dicho punto de su propiedad. Gamba se defendía alegando que dos meses eran muy poco tiempo y no le había sido posible entregar la certificación; pedía un plazo total de 4 o 5 meses, por lo que, finalmente, se le prorrogaron dos meses más y, efectivamente, recibió la certificación de la llegada de 1.213 piezas de pino de Navarra al Real Arsenal de Cartagena. Gamba salió absuelto, pero se estableció que se diese razón de las almadías que habían pasado por ese punto, para que la real hacienda se hiciese cargo⁶⁰. Un año después, sin embargo, Gamba tuvo que pagar 1.430 reales y 3 maravedís por derechos impagados. El asentista alegaba que las maderas iban al arsenal de Cartagena y que por tanto estaban libres de derechos, escudándose en la contrata y real orden de 12 de marzo de 1790. Sin embargo, en 1793 una real orden estableció que no se hiciese nueva contrata con asentistas con exención de derechos, pues deberían pagarse los derechos de alcabalas y cientos de las maderas que se transportasen para los reales arsenales, por lo que Gamba no podía excusarse del pago entre 1793 y 1795. Gamba alegaba que la contrata la firmó el 30 de noviembre de 1792, es decir, antes de dicha real orden, por lo que debía estar exento. Finalmente, la sentencia de 19 de mayo de 1796 condenaba a Gamba a pagar la mencionada pena, y al pago de las maderas que posteriormente había transportado⁶¹.

⁵⁹ AGN, CO_PS. 1ªS, leg. 10, N. 10 y 22, y leg. 65, N. 9. Las maderas para la real armada estaban exentas del pago de derechos en el Bocal, no sin embargo el resto, que durante el XVIII estaban sujetos a tarifas establecidas en 1755, 1758 y en fechas posteriores. Guillermo PÉREZ SARRIÓN, *El Canal Imperial* [...], op. cit. pp. 93-94 y 130-131.

⁶⁰ AGN, Procesos, 7270.

⁶¹ AGN, CO_PS.1ª S. leg. 10, N. 30.

Para terminar, en los cursos fluviales el conflicto también surgió por el cobro de derechos de paso, si bien era algo habitual como revela el caso de la lonja de Hernani, cuyo arrendador cobraba en 1768 diferentes derechos por el transporte desde la misma hasta el puerto de Sarroeta o Santa Catalina de materiales como duelería, remos, ripia (1 real de plata/carro), maderamen para construcción de casas (5 maravedís/codo), construcción naval (5'5 maravedís/codo), quillas de 60 codos (7 maravedís/codo), cintas y durmientes (3 maravedís/codo) y bombas (2'5 maravedís/codo)⁶². En el río Bidasoa, el asentista de la extracción de madera desde Navarra, Julián Vidaror, pretendió en 1793 cobrar 2 reales por cada gabarra o barca que no tuviese que ver con el transporte de madera para la Armada, como prorrateo por lo que le costaba mantener navegable el Bidasoa. Alegaba que anualmente pagaba 230 pesos a Lorenzo de Irazabal, para el mantenimiento del canal del río Bidasoa, desde Santesteban a Fuenterrabía, además de costear los diques de Sumbilla y Vera. Al parecer, aprovechando las infraestructuras, algunos gabarreros se habían obligado a conducir carbón a las ferrerías de Endarlasa, sin abonar la prorrata que les correspondía. Vidaror argumentaba que hasta que no se hizo navegable el Bidasoa, ninguna gabarra bajaba de Santesteban a Montoya, en Vera de Bidasoa, donde como hemos visto había embarcadero o lonja en la que se acumulaba también toda la vena que llegaba desde Vizcaya. Con anterioridad, se bajaban remos y almadías y pagaban derechos en las presas de Sumbilla y Vera. Vidaror acusaba a los gabarreros de deteriorar con sus pértigas y bueyes las presas y canales, confeccionados con madera y herraje, y tablillas ancladas en el suelo atadas con cavillas. Los gabarreros, por su parte, alegaban la existencia de nasas salmoneras en el río Bidasoa, en el término de Galingueta, un poco más arriba de la lonja de Montoya, la antigüedad de las ferrerías municipales de Lesaca, Echalar, Aranaz y Yanci, y que hacía 29 años se sacaron maderas para la Real Compañía de Caracas sin que se les exigiese nada⁶³.

En las primeras décadas del siglo XIX, sin embargo, el cobro de derechos de paso se institucionalizó, en este caso, de la mano de algunas villas. La villa de Sumbilla, por ejemplo, impuso 6 reales fuertes por cada gabarra que cruzase la presa de Sumbilla con madera para la Real Armada o carbón para las ferrerías. La villa se justificaba diciendo que eran muchas las villas que solicitaban el pago de determinadas cantidades por el paso de gabarras y que el cobro de derechos era necesario para el mantenimiento del paso y del molino, puesto que este contaba, en ocasiones, con poca agua, pues todo el flujo lo absorbía el dique para el paso de gabarras. Según peritaje realizado en 1807, el dique tenía 186 varas y su única función era el paso de gabarras, pues no era necesario para el molino, y su mantenimiento era muy costoso: el dique sólo se abría cuando llegaban las gabarras y no se cerraba hasta que alcanzaban el molino (más o menos unos 15 minutos), tanto cuando bajaban como cuando subían tiradas por yuntas de bueyes; mientras tanto, el molino quedaba paralizado⁶⁴.

Conclusiones

La provisión de arboladuras y maderas desde el Pirineo vasco-navarro durante el siglo XVIII vino marcada por las dificultades impuestas, por un lado, por la difícil

⁶² Álvaro ARAGÓN RUANO, "Mar de árboles [...]", op. cit., p. 118.

⁶³ AGN, Procesos, 93858.

⁶⁴ *Ibidem*, 221860.

orografía de la geografía pirenaica y, por otro, por el carácter compuesto de la Monarquía Hispánica y el consecuente choque entre jurisdicciones. Las estrategias llevadas a cabo por la corona pasaron por muy diferentes etapas y estrategias durante el siglo XVIII, combinando la administración directa con el asiento. En numerosas ocasiones, la marina tuvo que rectificar sus decisiones y estrategias o amoldarse a sus posibilidades económicas y al contexto internacional, siempre guiada por la máxima de la búsqueda de los mejores precios y la rentabilidad. No obstante, esto no fue siempre posible y en la mayoría de las ocasiones se vio obligada a combinar la importación de pertrechos navales extranjeros con el abastecimiento local -lo que Torres Sánchez ha calificado de «utopía mercantilista»⁶⁵-. La corona así mismo hubo de enfrentarse a la finitud de los recursos, pues allí donde arboladuras o tablazón eran ricos y abundantes, también eran disputados por otras actividades, de ahí la importante serie de conflictos a los que los asentistas tuvieron que enfrentarse. Eso mismo obligó a la corona a variar sus estrategias y a centrar sus esfuerzos coyunturalmente en unas o en otras latitudes. Si bien, la explotación de tablazón se centró en el Cantábrico central en las décadas de los años 50 y 60, la madera de los montes navarros tuvo una cierta continuidad desde mediados hasta finales del siglo XVIII.

En realidad, los asentistas, en la mayoría de los casos personajes originarios de los lugares de explotación, actuaron como los ojos y las manos del monarca, construyendo su Estado. Es decir, estos asentistas fueron quienes protagonizaron el desarrollo del Estado en los rincones más alejados de su territorio, contribuyendo a la modernización, comunicación y desarrollo económico de esos lugares y sus habitantes. Por un lado, muchos lugares de difícil acceso, quedaron mejor comunicados con sus capitales de provincia o con las principales rutas de comercio gracias a las infraestructuras terrestres o fluviales construidas por los asentistas -si bien los grandes proyectos nunca llegaron a fructificar-. Por otro lado, no se debe olvidar que en la erección de esas infraestructuras o en el transporte de los materiales participaron campesinos y jornaleros de esos propios territorios, que gracias a estas laborales obtuvieron unos ingresos adicionales imprescindibles para su supervivencia. Así mismo, el mantenimiento y aprovisionamiento de esos operarios y trabajadores incentivó el comercio y mercado de productos locales o regionales, e incluso del de productos coloniales que procedían de lugares tan alejados como la costa guipuzcoana, ayudando así a mejorar la integración de la economía española y de los mercados peninsulares⁶⁶.

Las actividades que se desarrollaban en los ríos guipuzcoanos y navarros y que entraron en disputa y conflicto con los intereses de la real armada fueron numerosos. En todo caso, si bien la corona priorizó sus propias necesidades, era consciente de lo imprescindible de dichas actividades, por lo que siempre intentó y recomendó a sus asentistas llegar a acuerdos y a una cierta convivencia entre todas las actividades e intereses. No obstante, los propios intereses locales o territoriales chocaron en numerosas ocasiones con los de la corona o los de los propios asentistas. Los conflictos

⁶⁵ Rafael TORRES SÁNCHEZ, *Military Entrepreneurs* [...], op. cit., pp. 194 y 201-208.

⁶⁶ En esta misma línea se sitúa también Torres Sánchez, quien considera que no siempre se ha tenido debidamente en cuenta el papel que la política de asientos tuvo en el estímulo de la producción local y, por consiguiente, de las élites locales, que de esa forma fueron incorporadas al proyecto monárquico, convirtiéndose en los mayores valedores del fortalecimiento de la monarquía y de sus demandas navales. *Ibidem*, pp. 179 y 231.

surgieron en dos planos bien distintos. Por un lado, los asentistas se hubieron de enfrentar a los obstáculos que sus almadías encontraban en los ríos, provocados por el transporte particular de maderas o por la existencia de molinos y pesqueras, que sufrían habitualmente importantes destrucciones por parte de las maderas transportadas. Estos obstáculos contribuyeron al retraso de las almadías y al sobrecosto derivado del pago de salarios, estancias y reparaciones adicionales que ello conllevaba. Por otro lado, para el mantenimiento de las infraestructuras establecidas, tanto los asentistas como, más tarde, algunas villas se vieron forzados a exigir ciertos derechos de paso, con los que hacer frente a las reparaciones y gastos que periódicamente debían realizar en canales y presas. Así mismo, bajo el paraguas de la gratuidad a la que se debía someter a las maderas destinadas a la real armada o al canal Imperial de Tauste, algunos asentistas o al menos algunos de sus capataces y almadieros intentaron de forma subrepticia vender parte de la madera a particulares, con lo que obtener un beneficio adicional. Las autoridades locales o los dueños particulares de presas, molinos o aduanas se emplearon a fondo tratando de evitar este tipo de fraudes, aunque en muchas ocasiones no lo consiguieron. Para ello hubiese sido necesario un complicado, aunque efectivo sistema de guías y tornaguías que, sin embargo, era de difícil aplicación en una frontera entre reinos y territorios (Guipúzcoa y Navarra, Navarra y Aragón o Francia) excesivamente permeable, en la que el contrabando era una de las actividades más lucrativas.

En cualquier caso y a pesar de todos los obstáculos y dificultades, los asentistas cumplieron con sus cometidos y contratados y mantuvieron la maquinaria de guerra y del Estado a "flote", a pesar del coste económico o personal que eso pudo suponer. Aunque los gastos y desvelos sufridos por los asentistas jamás revirtieron en un enriquecimiento económico, los beneficios que estos recibieron fueron de orden social y político, pues les ayudaron a convertirse en referentes locales o territoriales y a abrir para ellos nuevas vías de negocio y presencia en la Corte y el Estado, como ejemplifican los casos de Juan de Goyeneche, Pedro Vicente Gamba o Miguel Antonio Iriarte Belandía; es decir, les permitieron obtener prestigio y "crédito" para sus negocios. Se convirtieron al mismo tiempo en los brazos del Estado en sus lugares de origen y allí donde actuaron para la obtención de materiales. Es decir, ellos también, o sobre todo, contribuyeron a la construcción del Estado moderno.