



¿Madera extranjera o madera nacional? Geopolítica, comercio y pragmatismo en el abastecimiento de maderas provenientes del Báltico para la Armada (1766-1791)

Foreign Wood or Domestic Timber? Geopolitics, Trade, and Pragmatism in the Supply of Baltic Timber for the Navy (1766-1791)

Óscar Riezu-Elizalde

Universidad de Navarra (España)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6208-5589>

oriezu@unav.es

NOTA BIOGRÁFICA

Óscar Riezu Elizalde es graduado en historia por la Universidad de Navarra, realizó el master de arqueología náutica y subacuática de la Universidad de Cádiz. Actualmente pertenece al grupo de investigación internacional Red Imperial-Contractor State Group de la Universidad de Navarra y es doctorando de la misma universidad.

RESUMEN

El artículo revisa la política española de abastecimiento de maderas provenientes del Báltico para la construcción naval en el último tercio del siglo XVIII, momento en el que tiene su mayor volumen. El objetivo es analizar las relaciones político-comerciales entre España y el Báltico, para ello se estudian los intereses entre la monarquía española y los diferentes agentes implicados como los asentistas, los Arsenalas y el Banco Nacional de San Carlos. Concluye con la idea de que el abastecimiento de maderas no responde tan solo a necesidades propiamente de construcción naval, sino que entran en juego factores políticos como las relaciones internacionales y todo un juego de favores, necesidades y diferencias de ideas sobre qué política seguir en cuanto a la provisión de maderas, que reside básicamente en el dilema de mercado nacional o mercado exterior.

PALABRAS CLAVE

Abastecimiento de maderas; Armada española; Banco Nacional de San Carlos; Siglo XVIII; Contractor State.

ABSTRACT

The article reviews the Spanish policy of supplying timber from the Baltic for shipbuilding in the last third of the 18th century, when it was at its highest volume. The aim is to analyse the political and commercial relations between Spain and the Baltic, studying the interests between the Spanish monarchy and the different agents involved, such as the asentistas, the Arsenalas and the Banco Nacional de San Carlos. It concludes with the idea that the supply of timber does not only respond to shipbuilding needs, but that political factors come into play, such as international relations and a whole game of favours, needs and differences of ideas about which policy to follow regarding the supply of timber, which basically lies in the dilemma of the domestic market or the foreign market.

KEYWORDS

Timber supply; Spanish Navy; Banco Nacional de San Carlos; 18th Century; Contractor State.

SUMARIO

1. UN PASO AL FRENTE. 2. EL IRATI, UNA ALTERNATIVA AL BÁLTICO. 3. EL BANCO ASENTISTA, UNA NUEVA OPORTUNIDAD PARA EL BÁLTICO. 4. MADEDA NACIONAL FRENTE A LA MADERA DEL NORTE. 5. LA EXPEDICIÓN DE TOMAS DE GOYANGOS, UN ESPÍA DE LA ARMADA. 6. EL FINAL DEL ASIENTO DEL BANCO. 7. EL TRIUNFO DE LA MADERA PENÍNSUALR. 8. CONCLUSIONES. 9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

1. UN PASO AL FRENTE

Durante los siglos XVI y XVII la provisión de maderas para la construcción naval siguió un proceso similar al del resto de productos militares. La falta de liquidez de la Hacienda Real hizo que se dejase la provisión de dichos pertrechos en manos de asentistas que pudiesen hacer frente a los grandes gastos que estos contratos suponían. Progresivamente tan solo los grandes hombres de negocios que tuviesen redes comerciales fuertes y suficientes recursos, fueron los únicos que pudieron participar. Por ello conforme vamos adentrándonos en el siglo XVII la provisión de maderas va alejándose de los circuitos nacionales y empieza cada vez más a estar en manos de empresarios y financieros extranjeros, principalmente los holandeses. Los holandeses contaban con acceso al mercado de maderas del Báltico por lo que se fueron poniendo al frente de los principales asientos de provisión de maderas para los astilleros peninsulares. Una vez adquirieron el control del mercado de las importaciones, se interesaron por la propia madera peninsular y durante la última década del siglo XVII intentaron firmar varios asientos para el corte y transporte de la madera de diferentes lugares de la península, lo que suponía una solución para los problemas que tenía la explotación de los recursos forestales durante estos años. Y es que la escasa producción naval peninsular durante la segunda mitad de siglo y la carestía de recursos financieros hacían que la demanda de madera fuese muy baja. Esta situación provocaba que el suministro de madera tuviese un alma puramente local en el que se cortaba la madera cercana a los astilleros para la construcción de unos pocos buques. Los casos más claros son en el cantábrico o las atarazanas de Barcelona¹.

El cambio de siglo y de dinastía trajeron a la península nuevos aires en la política naval española. Ahora la construcción de una flota moderna y poderosa era un objetivo de Estado y se pusieron todos los medios legislativos y financieros para llevarlo a cabo. El primer factor diferencial fue la creación de los tres arsenales peninsulares, Ferrol, Cartagena y Cádiz, los cuales centralizaban la construcción, reparación y aprovisionamiento de las flotas. De esta forma ahora la madera debía llegar a uno de estos tres lugares de forma constante. De esta manera ya no estaba el corte de madera supeditado a un contrato de construcción, sino que se pretende que el flujo de madera sea constante para que haya la posibilidad tanto de construir como de reparar en cualquier momento en los arsenales.

Durante la década de los 50, principalmente a partir de 1748 con la Ordenanza de Montes y plantíos, se comenzó a intentar gestionar las riquezas forestales peninsulares. La monarquía sabía de la necesidad y la importancia que tenía la madera dentro de las ambiciones de la Corona de construir y mantener una flota que rivalizase con la británica. Es por ello que un control de los bosques y por tanto de la madera era fundamental para abaratar costes y conseguir un abastecimiento estable, seguro y sostenible.

Ante esta progresiva gestión de los bosques, se fue intentando cada vez más, controlar lo máximo posible las importaciones de madera, principalmente las del Báltico. A partir de la década de los 60 se comenzó a explorar el Báltico y sus zonas de producción de madera para conocer el género desde su corte en el bosque. Se intentaba pasar de depender del comerciante extranjero a ser la propia Armada la que eligiera qué madera necesitaba en cada momento. Se va a intentar dejar de depender del intermediario pasando a manos españolas el control de las

¹ TORRES SÁNCHEZ, Rafael y RIEZU-ELIZALDE, Óscar, "¿En qué consistió el triunfo del Estado forestal? *Contractor state* y los asentistas de madera del siglo XVIII", *Studia Historica. Historia moderna*, 43/1, (2021), pp. 199-201.

importaciones de madera del Báltico. El primer paso para esta “nacionalización” del Báltico fue que el asiento concedido a la compañía holandesa encabezada por Gil de Meester pasase a manos españolas. Fue Simón de Aragorri y su compañía quienes sustituyeron a los holandeses². Ahora era una compañía española quien estaba al cargo de las importaciones del Báltico, pero sin un control claro y efectivo de la materia prima desde su producción. Este asiento duró hasta 1772 año en el que cambió de manos, pero durante la duración del asiento se llevaron a cabo una serie de actuaciones para conocer mejor el lugar desde donde salían las maderas que iban a llegar a los Reales arsenales. El encargado de realizar este trabajo de investigación fue Felipe Choné.

Para realizar la inmersión en la región Báltica en 1766, la Secretaría de Marina envió a Felipe Choné a Rusia para que investigase, conociese y consiguiese toda la información posible sobre los diferentes géneros de madera que se podían obtener del Imperio Ruso. Su expedición además se extendió por los puertos suecos y por el resto de puertos importantes del Báltico. Durante dos años se ampliaron sus expediciones por los diferentes enclaves estratégicos de la región, en los que no solo se buscaba conocer todo lo posible sobre el abastecimiento de maderas sino también de otros productos estratégicos para la Armada como el cáñamo. Todo este conocimiento acumulado sobre la región llevó a Felipe Choné a firmar en 1768 un asiento para la provisión de cáñamos del Norte para los arsenales peninsulares. Para este propósito Felipe se instaló en San Petersburgo desde donde podía controlar de primera mano el material que enviaba a la Península lo que resultaba en menores costes y mejores calidades para los arsenales.

Viendo el éxito de esta contrata, Felipe Choné se trasladó en 1771 a la Península para reunirse con Miguel de Múzquiz y Julián de Arriaga, ministros de Hacienda y Marina respectivamente, para negociar el abastecimiento de maderas, mucho más complicado y costoso que el de cáñamos del que ya estaba al cargo Felipe Choné. Ante la falta de fondos propios para hacer frente a dicha provisión, la propuesta de Choné fue la de establecer en San Petersburgo una casa de comercio española que estuviese al cargo de Hacienda y que él mismo fuese el comisionado encargado de la provisión de arboladura y tablazón del Norte³. De esta forma se completaba otro paso para conseguir el objetivo borbónico de dejar de depender de los comerciantes extranjeros holandeses y se pasaría a un casi completo control por parte del Estado del abastecimiento de maderas del Norte, en el que un comisionado decidía cuáles eran las maderas que interesaban al propio Estado. El control sobre este flujo de madera no era absoluto debido a que el transporte entre la zona del Báltico y los arsenales, debía llevarse a cabo en embarcaciones extranjeras como las rusas, suecas, austriacas, prusianas, holandesas o danesas principalmente⁴. Pese a haberse aprobado en 1772 que Felipe Choné se encargase del abastecimiento de maderas a través de la creación de una casa comercial española en San Petersburgo financiada por la Hacienda española, no fue hasta 1776 cuando se puso en funcionamiento. Felipe tuvo que realizar una serie de viajes por varios puertos del Báltico como Riga y Stetin en los que buscaba las maderas que más podían interesar a la Armada e incluso crear en dichos puertos establecimientos de la casa de comercio española para poder gestionar la compra de madera. Fue a partir de 1776 cuando España comenzó a tener un control real sobre la madera que compraba y empezó a conocer realmente las diferentes calidades de las maderas de la región báltica que contaba con una cantidad de productores diferentes muy grande, como rusos, suecos, polacos y prusianos entre otros. Este control sobre el suministro de maderas no solo provocó un aumento en la calidad de la madera importada y un mejor control sobre los precios, sino que llevó a los años de mayor tráfico de maderas entre el Báltico y España. Como demuestra Rafal Reichert en sus trabajos estudiando el tráfico marítimo en el estrecho de Sund, los años de mayor concentración de embarcaciones que navegaban hacia España fueron entre 1776 y 1792⁵.

² TORRES SÁNCHEZ y RIEZU-ELIZALDE, “¿En qué consistió...?” *op. cit.*, pp. 210-211.

³ Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), Secretaría de Marina (en adelante, SMA), leg. 355.

⁴ AGS, SMA, leg. 368.

⁵ REICHERT, Rafal, “¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? Un acercamiento a las estrategias de la marina real sobre los suministros de materias primas forestales provenientes del Báltico y Nueva España (1754-1795)”, *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, 32, (2019), pp. 73-102.

2. EL IRATI, UNA ALTERNATIVA AL BÁLTICO

Una vez desecha la intermediación holandesa que había predominado desde finales del siglo XVI, durante el XVII y principios del XVIII, para los pertrechos navales provenientes del Báltico, el comercio con esta zona resultó sin mayores complicaciones hasta 1779. Los pactos de familia borbónicos de este año y la posterior declaración de guerra a Gran Bretaña, para apoyar a los colonos americanos sublevados contra la Corona británica, provocaron que el comercio con el Báltico se complicase de forma drástica. Gran Bretaña consciente de la importancia de esta zona para Francia y España decidió intervenir en el Báltico realizando un bloqueo naval. El bloqueo no solo se realizó contra embarcaciones francesas y españolas, sino que cualquier embarcación neutral de países como Rusia, Suecia, Prusia, Austria... si se sospechaba que llevaban pertrechos navales con destino a Francia o España eran detenidas, registradas y, en caso de encontrar dichos pertrechos, eran conducidos a las islas británicas⁶.

La Hacienda española, consciente de la dificultad para conseguir madera del Báltico comenzó a buscar nuevos lugares desde donde poder abastecerse y sustituir así la madera del Norte.

Para atender al importantísimo objeto de que no falte madera de construcción especialmente arboladura, que será bien difícil tenerla del Norte en las actuales circunstancias ha resuelto el rey que el capitán de navío don Plácido correa pase inmediatamente a los montes que le ha señalado para hacer la provisión de porción crecida de piezas de pino abete⁷.

Es importante destacar que la madera importada desde el Norte era de un tipo muy concreto, se buscaba tablazón y arboladuras, este segundo tipo era la pieza más cara de las embarcaciones y una de las más difíciles de encontrar en una cantidad considerable para poder explotar y abastecer a los arsenales. El pino del Norte que se utilizaba para este fin era perfecto debido a sus grandes dimensiones y su rectitud y grosor. En la Península, en cambio, la mayoría de los pinos que se encontraban eran de un tamaño mucho menor y por tanto no válidos para arbolos los navíos. El abeto o pinabete era una especie que podía asimilarse a los pinos que se podían comprar en el Báltico, de mayores dimensiones que los pinos peninsulares y de una buena rectitud, era perfecto para utilizarse en arboladuras. El problema era acceder a ellos, uno de los únicos puntos de la Península ibérica en el que podían encontrarse abetos de forma considerable para ser explotados de forma continuada era en la zona del pirineo navarro o pirineo occidental. En este lugar el abeto se encontraba entremezclado en bosques de pinos y hayas. Su localización requería de un esfuerzo estatal para poder extraer dichos árboles, probablemente por ello hasta este momento en el que el bloqueo de los recursos del Báltico los hacía muy difícil de importar, no se había pensado en estos árboles peninsulares para abastecer de arboladuras a los arsenales.

Para buscar el mejor lugar para conseguir estas maderas se encargó al capitán de navío Plácido Correa que se trasladase al pirineo navarro y lo recorriese buscando el lugar más idóneo para cortar y transportar las maderas⁸. El lugar seleccionado fueron los alrededores del río Irati, lugar de propiedad real, lo cual facilitaba en gran medida que no hubiese problemas con las justicias de los pueblos ni con los intereses de los ganaderos, agricultores y maderistas locales. Para transportar la madera se aprovecharon los ríos, siguiendo las técnicas, consejos y experiencia de los empresarios de la madera del lugar. Plácido Correa contó con ellos para realizar las construcciones necesarias en el río para poder descender las maderas por ellos. Los cursos que se utilizaron fueron los del río Irati que desembocaba en el río Aragón que a su vez desembocaba en el Ebro llegando de esta forma al Mediterráneo en la localidad de Tortosa desde donde las maderas se embarcaban y se transportaban a Cartagena y Cádiz. Por su parte para llevar las maderas a Ferrol se utilizaba una doble vía fluvial y terrestre. Las maderas se deslizaban por río desde las montañas hasta la localidad de Garralda desde donde se conducían por diferentes pueblos hasta llegar al río Bidasoa donde se cargaba la madera en unas pequeñas embarcaciones para llegar al cantábrico en la localidad de Fuenterrabía. Una vez ahí se

⁶ DAVEY, James, "Securing the Sinews of Sea Power: British intervention in the Baltic 1780-1815", *The international history review*, 33/2 (2011), pp. 166-167.

⁷ AGS, SMA, leg. 368.

⁸ AGS, SMA, leg. 368.

embarcaban y navegaban hasta Ferrol por mar⁹. El Irati ofrecía no solo una fuente continuada de madera a un precio mucho menor al que se estaba consiguiendo del extranjero, sino que provocaba la industrialización y el enriquecimiento de la población rural de esta zona pirenaica, la cual llevaba prácticamente una economía de subsistencia basada en la ganadería y la agricultura mayoritariamente. Además, la inversión realizada para hacer navegable los ríos del lugar, pese a ser un importante desembolso, estaba pensado para que fuese un sitio en el que se explotase la madera durante muchos años lo cual hacía que la inversión fuese rentable.

El problema de la zona del Irati era que necesitaba un acondicionamiento del lugar y por tanto la extracción de maderas no podía realizarse desde 1779, momento en el que se produce el bloqueo del Báltico. Es por ello que hasta que el Irati fue capaz de extraer madera de forma efectiva y continuada se necesitaba seguir contando con el Báltico pese a que iba a ser mucho más difícil y costoso conseguir que las maderas llegasen a la península debido a las injerencias británicas. Para intentarlo, Pedro Normande sustituye a Felipe Chone como el encargado por España para realizar compras de madera y de todo tipo de pertrecho naval que interese. Para poder sortear el bloqueo británico, las compras no se podían realizar a través de la casa comercial española creada años antes por Felipe Chone. El método que utilizará Pedro Normande es el de contactar con casas de comercio holandesas, principalmente, con las que poder colaborar para enviar estos pertrechos navales y especialmente las maderas a la península¹⁰. Pedro Normande contactaba con las casas comerciales holandesas afincadas en San Petersburgo y la hacienda española hacia los correspondientes pagos en Ámsterdam. Esta fórmula no aseguraba que la mercancía llegase, pero sí conseguía algunos éxitos y, en cierta medida, permitía que los arsenales se proveyesen de madera hasta que el Irati comenzó a funcionar de forma continuada a partir de finales de 1781. Si bien es cierto que gracias a esto la Armada consiguió ciertos pertrechos navales y abastecimiento de maderas, para Normande y las casas holandesas el negocio fue del todo infructuoso debido a las confiscaciones de productos por parte de la Royal Navy.

3. EL BANCO ASENTISTA, UNA OPORTUNIDAD PARA EL BÁLTICO

La derrota británica en la guerra de independencia norteamericana supuso una vuelta a las ideas españolas previas a la guerra que se tenían con respecto al Báltico. La política española prebélica conforme al abastecimiento de maderas del Norte era muy clara en cuanto a que pretendían estar presentes en el Báltico y ahora se va a volver a intentar ser un actor importante dentro del complejo mundo comercial de aquel lugar.

El Estado quiso que fuese una institución con la suficiente fortaleza la que se hiciese cargo del asiento. El Banco Nacional de San Carlos, de reciente creación, fue el elegido para encomendarle esta tarea. El director del banco, Francisco Cabarrus, consciente de la dificultad y poca rentabilidad de la empresa aceptó a cambio de conseguir el control y monopolio de la exportación de plata¹¹. Es este desinterés del Banco en la provisión de maderas lo que va a provocar que el Estado desarrolle toda una serie de favores alrededor de este asiento. Las condiciones del asiento para el banco eran completamente favorables, entre otras cosas el Banco no tuvo que pagar una fianza, lo cual se le exigía al resto de asentistas. Pero lo más importante fue la Real Orden del 12 de julio de 1783, en la que se retiraban todos los impuestos que existían a la importación de madera extranjera que fuese con destino para la construcción naval de la Armada¹². Esto no solo provocaba unas condiciones mucho más favorables para que el Banco pudiese surtir de madera a los arsenales de forma mucho más rentable, sino que además impulsaba a España a un puesto mucho más atractivo para los hombres de negocios extranjeros que ahora ven en España un lugar muy favorable para la venta de madera. Por ello, mientras el Banco se hace cargo de la provisión de madera de tablazón y arboladura del Norte, los arsenales

⁹ ARAGÓN RUANO, Álvaro y RIEZU-ELIZALDE, Óscar, "¿Un proyecto quimérico? Suministros forestales desde los pirineos occidentales para la real armada en el siglo XVIII", *Studia Historica. Historia moderna*, 43/1, (2021), pp. 14-18.

¹⁰ AGS, SMA, leg. 366.

¹¹ TORRES SÁNCHEZ, Rafael y RIEZU-ELIZALDE, Óscar. "¿En qué consistió...?" *op. cit.*, p. 212.

¹² Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (en adelante, AGMAB), Arsenales, Maderas, leg. 3821.

van a comenzar a recibir un aluvión de propuestas desde todas las partes de Europa. Destaca entre otras, por lo cerca que estuvo de llevarse a cabo, la sugerencia del Príncipe de Nassau, que, en 1784 ofertó abastecer de madera polaca al arsenal de Cartagena¹³. Lo interesante de esta idea era el recorrido que iban a seguir las maderas para llegar hasta Cartagena. Polonia era un lugar habitual de extracción de madera, ésta se transportaba por río hacia los puertos del Báltico donde se vendía a cualquier potencia europea interesada. En el proyecto, que realizó el Príncipe de Nassau, se plantea en cambio, que esta madera en vez de ser transportada hacia el norte, al Báltico, se transporte hacia el sur con dirección al mar Negro, desde donde se embarcaría y a través del Mediterráneo y llegaría a Cartagena. A Floridablanca le interesó la idea y más habiendo sufrido recientemente el bloqueo británico que impedía un comercio fluido por el Norte. Pero esta iniciativa chocaba frontalmente con los intereses del Banco. El Banco no podía permitirlo, si ya le iba a ser complicado conseguir beneficios de la provisión de madera teniendo el monopolio del Norte, más aún si tenía un competidor para su madera. Floridablanca, siempre del lado del Banco, se lo puso muy sencillo al pedirles un informe sobre la conveniencia o no de aceptar este planteamiento del Príncipe de Nassau ante lo que el Banco emitió un informe negativo alegando precios muy altos, mala calidad de la madera ofrecida y un gran riesgo de que el paso del mar Negro quedase bloqueado por una posible guerra entre rusos y turcos. También, el Banco hace una defensa del producto nacional y dice que no hace falta dicha propuesta porque en España ya tienen de todo lo necesario¹⁴.

“de todas estas dimensiones hay pinos en España y aún algunos mayores y no podemos hacer uso de ellos por no estar beneficiados para el destino de Arboladuras (...) sobre todos estos reparo está el de que si el Príncipe de Nasau ofrece maderas de sus bosques y en ofertas en la misma Polonia tienen que costear toda la Valaquía y atravesar la Besarabia dominio turco si han de seguir el curso del Dniester al mar negro todo lo que hace humanamente dudoso expuesto y nada apreciable este proyecto cuando la mayor parte de los efectos que ofrece los tenemos en el reino sin tantas dificultades y costos...”¹⁵

Una vez desecho el proyecto, el Banco Nacional de San Carlos se hizo cargo de la provisión de maderas del Norte para los tres arsenales peninsulares a partir de 1784¹⁶. Dentro de esta provisión los tipos de madera de los que se va a encargar van a ser tablazón y arboladuras¹⁷. Para ello, los arsenales cada año emitían un presupuesto a dicha institución en el que se especificaban la cantidad y los tamaños de las diferentes piezas de madera que se necesitaban en ese arsenal¹⁸. Pero lo que va a cambiar el Banco va a ser la zona en la que va a comprar la madera. Como hemos ido viendo España se había enfocado en realizar sus compras de madera y sus esfuerzos por hacerse un hueco en el juego político-económico del Báltico centrando sus esfuerzos en San Petersburgo, el asiento de Aragorri, y la expedición de Choné estaban destinadas a conseguir maderas rusas. En cambio, ahora van a realizar sus adquisiciones en Prusia¹⁹, un lugar donde otras potencias, especialmente Francia obtenían parte de su madera. En principio esto, no tenía que suponer ningún problema en cuanto al abastecimiento de la madera, pero sí que supone un claro retroceso en la influencia española en el Báltico frente a la supremacía británica sobre las exportaciones rusas.

En 1785 se llevó a cabo el primer envío de madera por parte del Banco a los arsenales, como hemos dicho, proveniente de los bosques prusianos²⁰. Este primer envío fue un completo fracaso. La calidad de las perchas de arboladura enviadas provocó que en los arsenales no se aceptasen estas piezas. Tan solo en el arsenal de la Carraca de Cádiz de 459 perchas que el Banco había llevado el arsenal aceptó 54, un 11,7% de las perchas presupuestadas y encargadas por el arsenal²¹. Esto no solo provocó un enfado en los ingenieros encargados de los arsenales por la pésima calidad de la madera, sino que, además, provocó una profunda desconfianza en el banco

¹³ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3770.

¹⁴ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3770. Archivo del Banco de España (en adelante, ABDE), Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 134, fol. 324-331.

¹⁵ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3770.

¹⁶ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 133.

¹⁷ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 133.

¹⁸ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 135, fol. 27.

¹⁹ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 135, fol. 154.

²⁰ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 135, fol. 154.

²¹ AGMAB, Arsenales, Consignaciones, leg. 7205.

por parte de los arsenales que desembocó en una profunda crisis en el Banco que se fue alargando durante toda la duración del asiento.

El Banco Nacional de San Carlos conocía antes de aceptar el asiento que conseguir beneficios con él era muy complicado, y sabía que la rentabilidad del mismo basculaba en una balanza muy delicada.

“aunque conoció cuando se formalizó este que en esta provisión de tablas había de tener quebranto, creyó al mismo tiempo que se compensaría de él y aún sacaría el interés respectivo de los desembolsos que había de hacer, con la provisión de perchas²²”

El asiento se basaba en la provisión de tablazón y arboladura. La tablazón era un tipo de pieza que no requería de unas características muy específicas y que por tanto era fácil de conseguir y su precio no era especialmente alto. Pero el precio acordado con la Hacienda para traer esta tablazón era inferior al que le costaba al Banco, es decir, el Banco perdía dinero con la provisión de tablazón²³. Esto se debía principalmente al coste tan alto que tenían en general las maderas provenientes del Báltico y además el coste del transporte de las mismas. El transporte se realizaba mediante la contrata de mercaderes extranjeros los cuales cobraban un precio que rondaba entre 3 o 4 veces más caro que lo que costaba transportar maderas por vía fluvial dentro de la península²⁴. Además, los precios del transporte podían fluctuar debido a las diferentes situaciones internacionales que podían darse como guerras, bloqueos, etc... Es por este encarecimiento de los precios que el Banco fue muy reticente en aceptar un asiento en el que la tablazón lo único que hacía para ellos era producirles pérdidas. Sin embargo, estas pérdidas se compensaban con la provisión de arboladuras, las arboladuras eran piezas mucho más caras cuyos precios variaban mucho dependiendo de su tamaño. Los altos precios de las arboladuras hacían que el Banco consiguiera rentabilidad siempre y cuando lograra abastecer de arboladuras a los arsenales.

Durante este año y el siguiente, 1786, la confianza de los Arsenales con el Banco fue disminuyendo aún más y su capacidad para abastecer con madera de calidad se puso en tela de juicio. En Cartagena, en 1786, la junta del Arsenal no admitió 1.800 tablas y tablones, así como 281 berlingas²⁵. Cádiz, por su parte, para el presupuesto de 1786 no añadió ninguna pieza de arboladura en sus peticiones y Cartagena tan solo 76²⁶. El problema para el Banco era importante ya que si los Arsenales no le solicitaban suficiente arboladura no iba a poder hacer frente a las peticiones de tablazón que, si eran peticiones de un tamaño importante, no hacían más que aumentar las pérdidas para el Banco. Los Arsenales, por su parte, viendo la mala calidad de la madera que el Banco les ofrecía, comenzaron a buscar otras opciones para sus necesidades de arboladura.

4. MADERA NACIONAL FRENTE A LA MADERA DEL NORTE

En esta coyuntura de desconfianza de los arsenales con el banco de San Carlos es cuando el bosque del Irati comenzó a cobrar una importancia completamente fundamental. Hacia 1785 este lugar estaba plenamente operativo con unas rutas de transporte consolidadas y activas prácticamente a lo largo de todo el año. Además, como ya hemos dicho, permitía abastecer tanto a Cartagena como a Ferrol e incluso, con un trayecto más largo, a Cádiz. Además de que en estos años, 1785-1786, había una incertidumbre importante con respecto a si el Banco iba a ser capaz de conseguir arboladuras de calidad, el precio era un factor completamente diferencial entre Irati y el Báltico. La mayor ventaja de la madera del Irati era que no había que comprarla ya que los bosques eran propiedad del Rey y por tanto el coste de extraerla era tan solo el coste de los trabajadores, las obras que se requerían y el transporte de las mismas. Como hemos dicho

²² ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 142, fol. 13.

²³ AGMAB, Arsenales, Consignaciones, leg. 7205.

²⁴ AGS, SMA, leg. 368. AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3778.

²⁵ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 137, fol. 139.

²⁶ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 136, fol. 25. ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 137, fol. 95.

anteriormente el transporte era una de las partes que encarecían el precio de las maderas. Esta diferencia de precio entre las maderas del Irati y las provenientes del Norte la resume muy claramente Plácido Correa:

“en este concepto solo me penetrará el dolor nacional de no poder evitar con nuestras producciones la extracción que causan las extranjeras y mucho más viendo que estas arboladuras valen al rey cuasi de valde si se considera de valor de cada codo cúbico de las alas que llevan a sus costados 60 pues con este cálculo no llegará a dos pesetas cada codo de arboladura²⁷”. (Plácido Correa, 1784)

En esa frase podemos ver el precio de las piezas de arboladura que llevan a los costados las almadías, las embarcaciones que hacen posible el transporte fluvial por esta zona del Pirineo. Nos dice que unas piezas que en el mercado tendrían un precio de 60 reales el codo cúbico, el coste que tendría a la Hacienda sería tan solo de dos pesetas, es decir 4 reales. A este precio hay que añadirle el coste del transporte por mar para llegar hasta el arsenal de destino, el cual además había sido reducido en 1783. Este año, como hemos dicho antes, se eliminaron los impuestos a la importación de madera extranjera lo que favorecía enormemente el asiento del Banco, pero también se eliminaron los impuestos a los mercaderes españoles que trasportasen madera nacional. Es decir, los precios del Irati se verían reducidos también siempre y cuando pudiesen embarcar su madera en embarcaciones mercantes españolas. Antes de esta ley el precio de transportar madera desde Tortosa hasta Cartagena era de 10 reales el codo cúbico y ahora pasó a entre 5 y 6²⁸. En cambio, el transporte de la madera de Hamburgo tenía un coste de 25 reales el codo cúbico de media, ya que variaba ligeramente dependiendo a qué arsenal fuese dirigida²⁹. Además del precio, el otro factor que hacía que los Arsenales prefiriesen desarrollar y potenciar la extracción de maderas en el territorio nacional era la dependencia del extranjero. Habían aprendido la lección de la guerra de independencia americana, de los problemas que podía causar no tener una fuente alternativa de aprovisionamiento y, por tanto, necesitaban estas alternativas nacionales. Por estos motivos, los Arsenales comenzaron a surtir de arboladuras del Irati, haciendo que se convirtiese en el mayor proveedor nacional de este tipo de piezas hasta 1793.

Pero el Irati no fue el único lugar que se buscó para intentar suplir las carencias que el Banco estaba teniendo. Dentro de la península el otro lugar donde se podían encontrar arboladuras era la zona de la Sierra del Segura. Este lugar, que tradicionalmente había abastecido al Arsenal de la Carraca a través del transporte por el río Guadalquivir, comenzó a ser importante para Cartagena. Hasta este momento se había intentado en algunas ocasiones transportar madera de este lugar hacia Cartagena, pero había sido demasiado costoso como para ser rentable y como para poder mantener un abastecimiento continuado. No fue hasta que el ingeniero Manuel Bernia presentase a finales de 1784 un proyecto por el que, utilizando los ríos de vertiente mediterránea se extrajese madera de este lugar³⁰. En la Sierra del Segura, pese a ser un lugar geográficamente cercano a Cartagena no se había podido configurar un sistema para hacerle llegar maderas de forma sostenible y rentables. En cambio, sí que había sido una fuente continua de maderas para el Arsenal de la Carraca debido a que, conducir las por los ríos de vertiente atlántica, que salían de la Sierra del Segura, era mucho más sencillo. Por ello, el proyecto de Manuel Bernia cambió esta situación y permitió a Cartagena pensar en los bosques del Segura como un lugar importante para su abastecimiento.

Tras un primer reconocimiento de la zona, en 1785 se decidió extraer 20.000 codos cúbicos de pino en el primer año y si salía bien se convertiría al lugar en una zona de abastecimiento continuado, siguiendo el proyecto de Manuel Bernia³¹. En 1787 se realizó el primer corte y transporte de madera que finalmente fue de 8.075 codos cúbicos, una cantidad mucho menor de la presupuestada en un primer momento lo que supuso además un aumento del precio del codo cúbico debido a la poca cantidad de madera extraída. De los 50 reales el codo cúbico que se había presupuestado que iba a costar la madera, al extraer 20.000 codos cúbicos, costó

²⁷ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3767.

²⁸ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3792.

²⁹ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3778.

³⁰ LÓPEZ, María Amparo, “Aprovisionando de madera al Arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793)”, *Tiempos Modernos: revista electrónica de Historia Moderna*, 36 (2018), pp. 127-168.

³¹ *Ibid.*, pp. 144-146.

finalmente 75 reales el codo cúbico al ser tan solo de 8.075 la cantidad transportada a Cartagena³². Pese al aumento de precios, la Sierra del Segura se consolidó como un lugar importante de corte de maderas y a partir de este momento fue una de las principales zonas de extracción de madera para el Arsenal de Cartagena, lo que supuso una menor dependencia de las maderas del Norte.

La búsqueda de arboladuras nacionales por parte de la Armada fue más allá de la península y desde 1784 Nueva Orleans entró en escena debido a estas piezas. En un primer momento en ese año se realizó una expedición para comprobar la cantidad y calidad de las maderas que ahí se encontraban, para ver si era posible utilizarlas como arboladura³³. Una vez reconocido el terreno y habiendo encontrado una gran cantidad de madera que podía abastecer de forma muy notable de arboladura tanto a La Habana como en menor medida a Ferrol, se decidió enviar como encargado de las cortas y envíos de madera a Ignacio José Lobio³⁴. A partir de 1785 comenzaron a llegar a Ferrol una serie de arboladuras desde Nueva Orleans. Estos primeros envíos se realizaron para verificar la calidad de las maderas. Se comprobó que se trataba de madera de gran calidad y por tanto se aprobó como fuente de provisión de arboladuras³⁵. Nueva Orleans se consolidó como fuente principal de arboladuras para el Arsenal de La Habana durante estos años, siendo el primer navío arbolado con maderas de este lugar el navío “mejicano” de 112 cañones en 1786 construido en el Arsenal de La Habana³⁶. Pero pese a que su principal destino de maderas fue La Habana, Ferrol también recibió ciertas partidas de madera, sobre todo en estos primeros años del 85 y 86. A partir de ahí el problema del transporte oceánico fue suficiente para que dejaran de llegar partidas de madera.

Paradójicamente estamos descubriendo que reestablecido el comercio maderero con el Báltico gracias al Banco de San Carlos, los arsenales peninsulares comenzaron a buscar otras fuentes de abastecimiento, utilizando las maderas del Banco como mero complemento de sus suministros o como último recurso. Los Arsenales peninsulares en general, debido a la mala experiencia pasada durante la guerra de independencia americana, además de por la mala calidad de las arboladuras, en la que la provisión de maderas desde el Báltico se complicó en exceso y por tanto dejaron de llegar los suministros que tanto necesitaban, se volvieron bastante escépticos sobre aprovisionarse de maderas del Norte. Por tanto, durante los primeros años tras la guerra, en vez de volver a adquirir madera proveniente del Báltico, buscaron lugares y maneras dentro del territorio nacional, incluida América, para dejar de depender de la madera extranjera. Se generó desconfianza por parte de los Arsenales sobre las capacidades del Banco para proveerles de madera de calidad y de poder mantener este suministro de maderas de manera continuada en tiempos de guerra. Es muy interesante resaltar este sentimiento generalizado dentro de los Arsenales de desconfianza pese a que la propia Hacienda fuese un gran valedor del Banco. Por una parte, al Estado le interesaba hacerse fuerte en los mercados internacionales, pero los Arsenales miraban por su propio interés y mirando a sus necesidades productivas, para poder construir y reparar las embarcaciones que se les demandaban necesitaban un flujo continuo de maderas. Por ello prefirieron apostar por la madera nacional por un tema puramente pragmático, ellos necesitaban madera en grandes cantidades, de calidad y de forma continua, y para ello los bosques nacionales eran los que ofrecían estas tres cosas. El Banco, sin duda, fue el mayor perjudicado de este cambio de tendencia, al verse en medio de un asiento que le generaba pérdidas.

5. LA EXPEDICIÓN DE TOMAS DE GOYANGOS, UN ESPÍA DE LA ARMADA

Ante los problemas que estaba causando el asiento de provisión de maderas del Norte, no solo al Banco sino también a los Arsenales y por ende a la Armada, Antonio Valdés, Secretario de Marina en esos momentos, decidió organizar una expedición a los bosques de Prusia formada

³² *Ibíd.*, pp. 157-164.

³³ AGMAB, Arsenales, Maderas, 3774.

³⁴ AGMAB, Arsenales, Maderas, 3774.

³⁵ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3785.

³⁶ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3778.

por una comisión al mando de Tomas de Goyangos, para comprobar de primera mano la calidad y precios de las maderas de esa zona de Europa de la que el Banco se estaba abasteciendo, y que tantos problemas de rechazos en los Arsenales estaba dando³⁷. Tomas de Goyangos, desde finales de la década de los 70 era el comisionado de la provisión de maderas de Cataluña³⁸. Tenía por tanto una dilatada experiencia en lo relacionado con el abastecimiento de maderas. La comisión salió de España en 1786 llegando a Berlín el 13 de octubre de ese mismo año³⁹. Fueron recibidos por el ministro de Estado prusiano, el conde de Schulenberg, el cual le concedió a Goyangos todas las facilidades posibles para desempeñar su labor lo mejor posible, de hecho, se le encargó al consejero de Estado, el señor Brensprung, que acompañase a Goyangos en su viaje por Prusia para que le ayudase en todo lo posible⁴⁰. En un primer momento Goyangos visitó los depósitos de maderas que se encontraban cercanos a los ríos Spree, Havel, Elba y los que se encontraban en la ciudad de Hamburgo⁴¹. Una vez realizada esta inspección, en el mes de marzo de 1787 se pretendía visitar los puertos de Stetin, Danzick y Memel, lugares en los que se acumulaban las maderas que bajaban por el río Oder y que en los meses de marzo y abril era cuando mayor cantidad y variedad de maderas se podían encontrar⁴². Tras haber realizado el reconocimiento de los depósitos sin complicaciones; el reconocimiento de los puertos, previsto para marzo de 1787, tuvo que adelantarse al 14 de febrero de ese mismo año⁴³. El motivo fue las órdenes recibidas por Goyangos de acompañar al cónsul español en Rusia, Antonio Colombi, a Cherson, a orillas del mar Negro, para poder informarse de todo lo que pudiese sobre el comercio de maderas rusas. Goyangos se trasladó a San Petersburgo, llegando el 10 de marzo. Desde ahí se trasladó a Kiev el 26 de marzo desde donde partieron hacia la localidad de Cherson⁴⁴. En este momento Goyangos dejó de ser un encargado comercial que tan solo debía observar los temas relativos al comercio de la madera, y pasó a tener que informar de todo lo relativo sobre la armada rusa. Comenzó a escribir sobre el número de embarcaciones que veía, sus clases, la operatividad de las mismas, los ejercicios que realizaban y en definitiva cualquier cosa que pudiese interesar a la Armada⁴⁵. Básicamente se convirtió en un espía de la Armada. Pese a que se le encargasen estas otras tareas, Goyangos siguió informando sobre las maderas tanto prusianas como rusas. Sus despachos aportaban información sobre territorios a los que España nunca había tenido acceso. Lugares tan alejados como los montes de Kazán en el centro de Rusia a más de 1500 km de San Petersburgo. Pero lo más interesante de los informes de Goyangos era que al haber recorrido los puertos más importantes de la zona era capaz de comparar las diferentes calidades de la madera de cada región. Estos estudios le permitían hacer afirmaciones como que la madera que se encuentra en Prusia no era de muy buena calidad y a un precio muy elevado o que la madera de Rusia y Polonia podían ser utilizadas para diferentes piezas de construcción naval y la consideraba interesante para abastecer a la Armada⁴⁶. Este informe completo sobre toda su estancia llegó a España en 1788, momento en el que ya el interés español en el Báltico comenzó a descender drásticamente.

³⁷ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3778.

³⁸ AGS, SMA, leg. 362.

³⁹ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3778.

⁴⁰ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3778.

⁴¹ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3778.

⁴² AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3778.

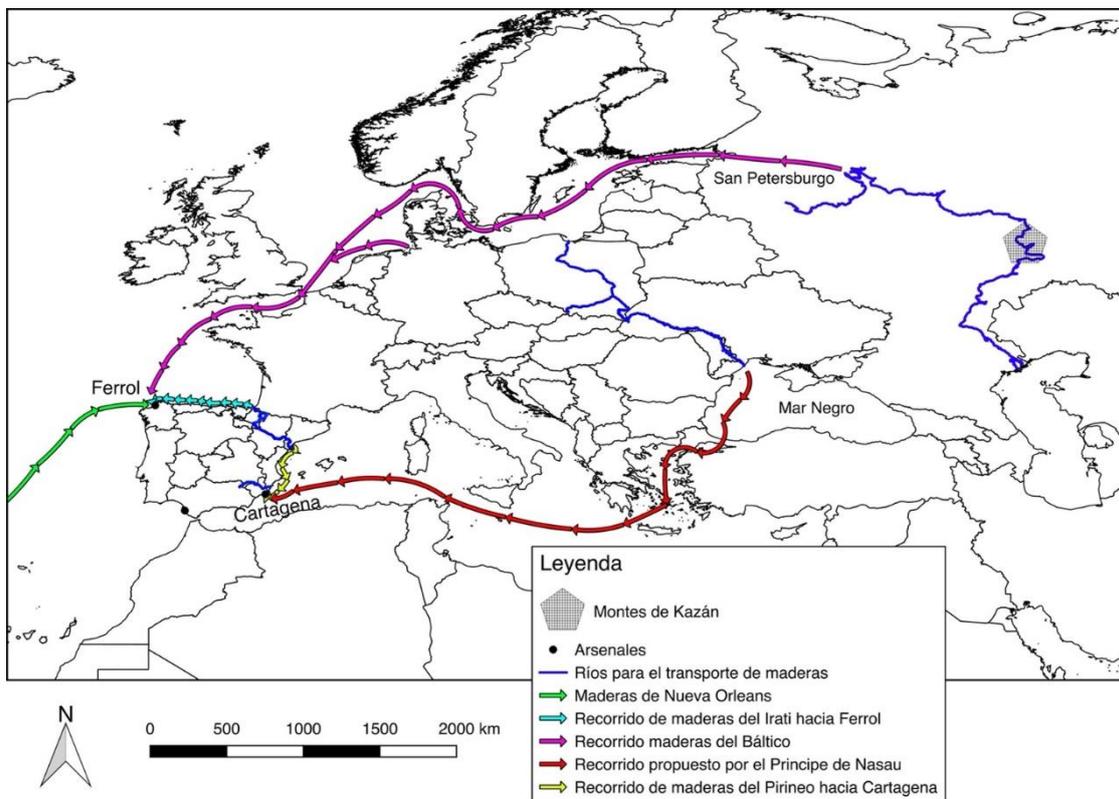
⁴³ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3778.

⁴⁴ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3778.

⁴⁵ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3785.

⁴⁶ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3785.

FIG. 1: MAPA DE LOS DIFERENTES RECORRIDOS QUE HACÍA LA MADERA HASTA LLEGAR A LOS ARSENALES PENINSULARES.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

6. EL FINAL DEL ASIENTO DEL BANCO

Pese a la desconfianza que surgió, sobre todo a partir de 1786 en los Arsenales sobre la provisión de madera del Norte llevada a cabo por el Banco Nacional de San Carlos, continuaron llegando remesas de madera. Las fuentes alternativas de madera, especialmente arboladuras, que hemos ido viendo no suplían al completo las necesidades de los Arsenales y por tanto se seguían completando con pedidos al Banco. La situación por tanto se estabilizó y desaparecieron las quejas por parte de los Arsenales debido a que ya conocían el material y tenían otras fuentes de aprovisionamiento, pero esta situación resultaba insostenible para el Banco. Las peticiones de arboladura eran muy inferiores a lo que necesitaban y por tanto año a año las pérdidas aumentaban. En 1787 el Arsenal de la Carraca no pidió ninguna arboladura⁴⁷, y por su parte en 1788 el Arsenal de Ferrol tan solo 7⁴⁸. Estos pedidos eran completamente insuficientes y fue a partir de este año cuando comenzaron las negociaciones para acabar con este asiento completamente ruinoso para el Banco⁴⁹. En un primer momento el Banco solo quiso renegociar con el Estado los términos del asiento. Para ello pidió que se aumentasen los precios a la tablazón y por tanto que no sufriesen pérdidas por traerla. Además, pedían que se les indemnizase por las pérdidas ya sufridas durante estos años que ascendían a 1.100.000 reales⁵⁰. A todo este problema de precios y pérdidas para el Banco se le sumó el estallido de una nueva guerra en 1788, esta vez entre suecos y rusos, lo cual complicó en gran medida el transporte de la madera desde el Báltico hasta la península. Las embarcaciones rusas y suecas eran algunas

⁴⁷ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 139, fol. 7.

⁴⁸ AGMAB, Arsenales, Consignaciones, leg. 7205.

⁴⁹ AGMAB, Arsenales, Consignaciones, leg. 7205.

⁵⁰ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 142, fol. 13.

de las más utilizadas para confiar el transporte de la madera, pero ahora eran un blanco para un bando u otro, además del aumento de los seguros que conllevaba esta situación de guerra. Al mismo tiempo, el tener que utilizar ahora tan solo embarcaciones danesas y holandesas, produjo la aparición de retrasos en las entregas de madera⁵¹. Ante las peticiones del Banco, el Estado no aceptó ni el aumento en el precio de la tablazón, ni la indemnización por las pérdidas sufridas⁵². El Banco cambió de estrategia y sus directores buscaron a alguien para que les sustituyese en el asiento, se intentaba traspasar los dos años que le quedaban al asiento, 1789 y 1790. El primero que se ofreció a hacerse cargo del asiento fue Antonio Colombi⁵³. Antonio Colombi era el cónsul español en Rusia y había sido la persona que acompañó a Tomas de Goyangos en sus viajes por los bosques rusos. Además, este ofrecimiento de Colombi por hacerse cargo del asiento se hizo tan solo unos meses después de que Goyangos volviese a España. Lo interesante de este caso es la situación privilegiada en la que se encontraba Colombi como para hacerse cargo del asiento, no solo por la información que conocía de las diferentes clases de madera que había en Rusia, sino además residiendo en San Petersburgo conocía de primera mano el comercio de la zona y cómo conseguir unos mejores precios para el transporte de la madera. El Banco, deseoso de quitarse de encima el asiento aceptó la propuesta de Colombi y éste realizó su primera entrega en 1789 de maderas desde San Petersburgo⁵⁴. En este caso se había enviado madera de los montes de Kazán en Rusia, Colombi eligió esta madera por la recomendación hecha por Goyangos. La madera que llegó fue de muy mala calidad lo que provocó el enfado en los Arsenales y del propio Goyangos al cual le pidieron explicaciones, debido a su informe recomendando la madera de este lugar⁵⁵. La respuesta de Goyangos fue reafirmarse en su informe y, para mostrar a la Marina la buena calidad de las maderas de Kazán, pidió que mirasen la madera que la compañía de Filipinas almacenaba en sus depósitos ya que ellos compraban madera de ese lugar para sus embarcaciones⁵⁶. Goyangos argumentó que la mala calidad de esta partida había sido una cuestión de mala conservación de la madera en el trayecto, pero que los montes de Kazán era un lugar de gran calidad para comprar madera⁵⁷. Por un motivo o por otro la duración de Colombi al frente del asiento no duró y a finales de ese mismo año de 1789 el Banco recibió una nueva propuesta para hacerse cargo del asiento arrebatándose así a Colombi. En este caso, la iniciativa vino por parte de Juan Jacobo Gahm, cónsul sueco en Cádiz⁵⁸. El planteamiento de Gahm tenía una mejora de un 1 por ciento sobre los precios de Colombi lo cual fue suficiente para aceptarla por el Banco, pero el Estado no estaba del todo conforme ante este nuevo traspaso. En el momento en el que el Banco firmó el asiento en 1783 recibió por parte del Estado una serie de privilegios que no eran habituales de otorgar a un asentista, como no tener que pagar una fianza a la firma del asiento o en caso de guerra el Estado se responsabilizaba del aumento de precio de los seguros. En este caso no querían otorgar estos privilegios a Gahm. Para aceptar el ofrecimiento el Estado exigió a Gahm tres condiciones: la primera renunciar al fuero de extranjería para que se le pudiera tratar como a cualquier otro asentista, también debía renunciar al pago de los seguros en caso de guerra y por último pagar una fianza como cualquier otro asentista. Juan Jacobo Gahm aceptó las condiciones y por tanto se le traspasó el asiento de provisión del Norte para el año 1790⁵⁹.

7. EL TRIUNFO DE LA MADERA PENINSULAR

A partir de 1791 la provisión de maderas desde el Norte disminuyó de forma drástica, sin un asiento fuerte como el que había llevado a cabo el Banco tan solo se realizaban algunas compras

⁵¹ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 142, fol. 88.

⁵² AGMAB, Arsenales, Consignaciones, leg. 7205.

⁵³ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 142, fol. 270 y 277.

⁵⁴ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 142, fol. 270.

⁵⁵ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3795.

⁵⁶ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3795.

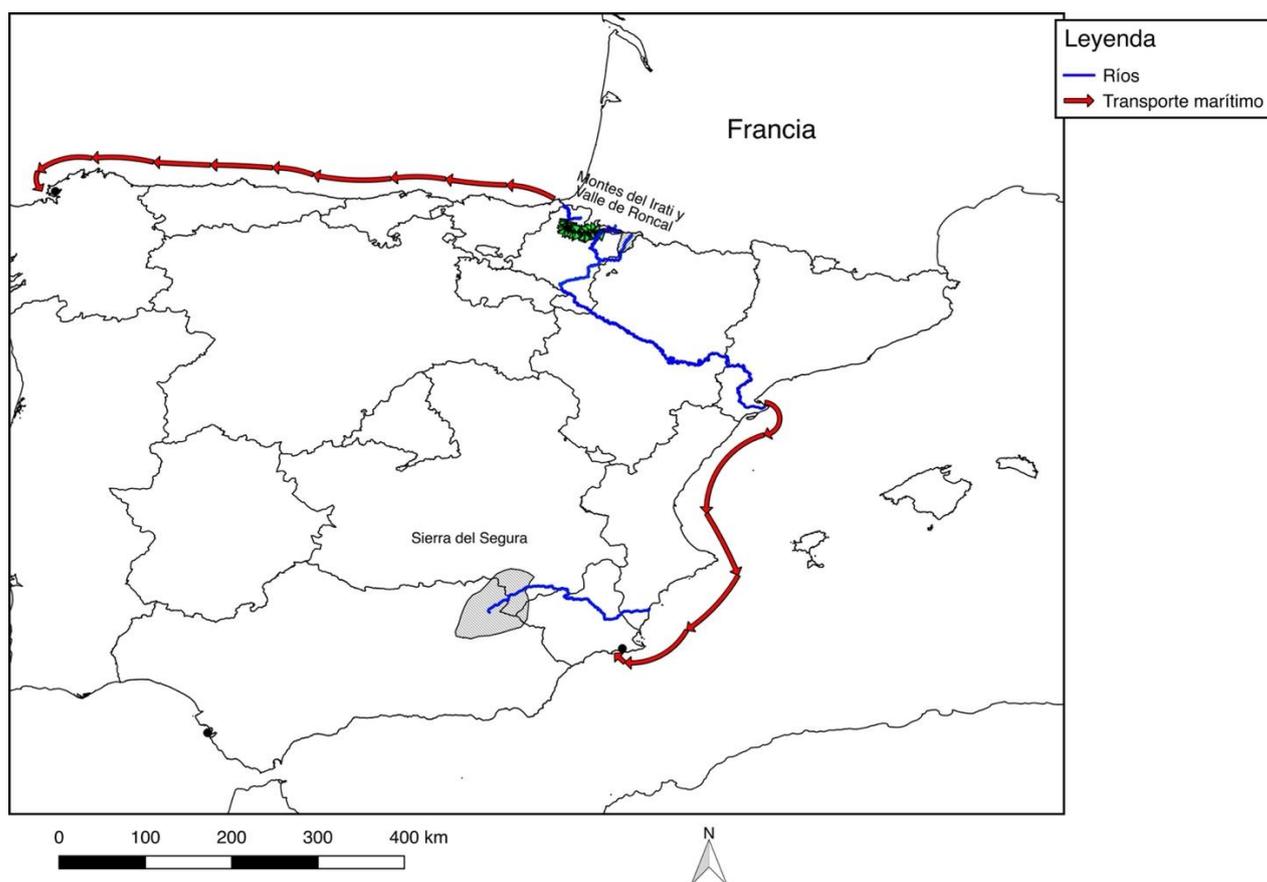
⁵⁷ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3795.

⁵⁸ ABDE, Juntas de Gobierno, Actas de Acuerdos, leg. 144, fol. 192, 195, 241, 274, 299, 318.

⁵⁹ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3795.

aisladas, algunas de ellas a Jacobo Gahm⁶⁰ que seguía en el negocio de la madera, también a otros como José Rodríguez⁶¹ o a Juan Lembeye⁶² a los que se les compraban algunas piezas de arboladura. Sin embargo, ya no había una política clara de intentar ser competitivos en el mercado del Báltico, las grandes ideas, como la de formar una casa comercial española en San Petersburgo, ya estaban olvidadas y ahora la política de abastecimiento estaba mucho más centrada en el propio territorio nacional donde la competencia era menor. Además, las guerras y la crisis financiera de este final de siglo acabaron de destruir cualquier posibilidad de competir con Gran Bretaña o Francia.

FIG. 2: MAPA DE LAS ZONAS DE ABASTECIMIENTO DE TABLAZÓN PENINSULAR EN EL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO XVIII.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Con la retirada del Banco de San Carlos del comercio de madera del Norte se dejó de traer tablazón, por las pérdidas que provocaba. En estos años tan solo se traía del Báltico piezas de arboladura⁶³, por tanto, se volvió más necesario que nunca la búsqueda de una fuente de abastecimiento de tablazón, preferiblemente dentro de la península. El lugar peninsular que tradicionalmente se había dedicado a esta tarea se encontraba en los montes catalanes, que en estos momentos estaban muy desgastados y para su conservación era necesario interrumpir o reducir de forma muy considerable las cortas en estos lugares. Es por ello que se atendió a la solicitud de Pedro Vicente Gamba, un maderista del pirineo navarro, que llevaba intentando

⁶⁰ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3795.

⁶¹ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3795.

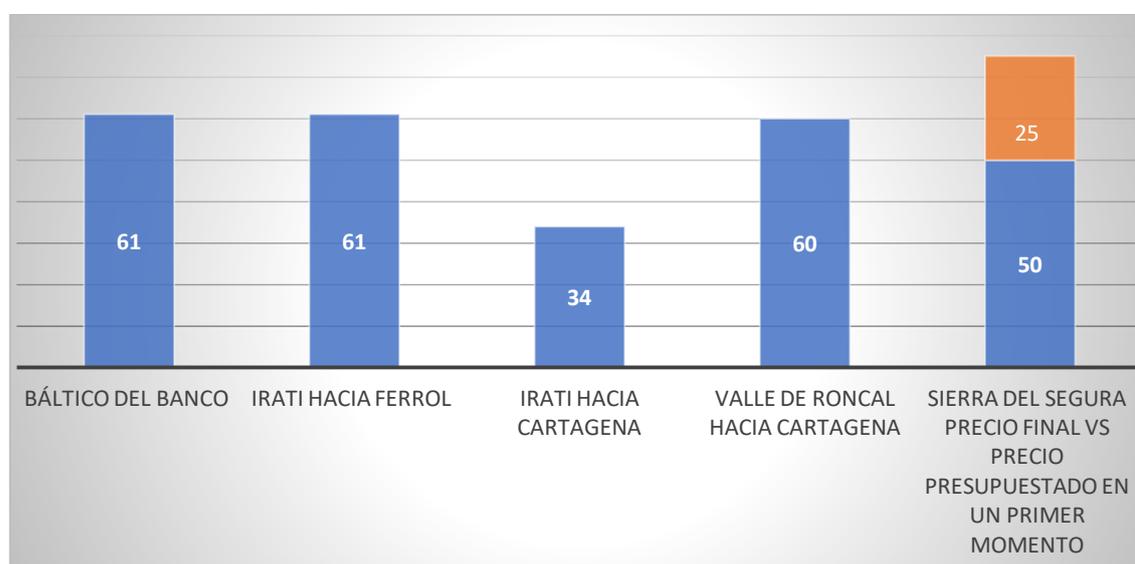
⁶² AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3795.

⁶³ AGMAB, Arsenales, Maderas, leg. 3795.

firmar un asiento de provisión de madera para la Armada desde 1782⁶⁴. Sin embargo, no fue hasta principios de 1791, con la finalización del asiento del Banco Nacional de San Carlos y el de Jacobo Gahm, cuando se aceptó su solicitud. La provisión de tablazón del Norte se había terminado y por tanto se hizo necesario la firma de un nuevo asiento que supliese esta carencia. Pedro Vicente Gambra ofrecía proveer al Arsenal de Cartagena de madera de pino del valle de Roncal, en el pirineo navarro. Para ello se realizó a finales de 1791 un primer envío de madera para comprobar en Cartagena la calidad de la madera ofrecida. Se comprobó la calidad y se firmó el asiento que comenzó en el año 1792 solicitando una provisión de madera de 90.000 codos cúbicos⁶⁵.

La progresiva nacionalización de la madera, que durante la década de los 80 provenía principalmente del Báltico, a principios de los 90 se completa. De esta forma se llegó al objetivo principal que los arsenales deseaban, la independencia de la madera extranjera.

FIG. 3: COMPARATIVA DE PRECIOS, EN REALES EL CODO PÚBLICO, DE LA TABLAZÓN DE DIFERENTES PARTES.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

A pesar de los grandes cambios sufridos en el comercio de madera durante el periodo estudiado (1766-1792) el precio de la tablazón no varió mucho como se puede ver en el gráfico. Esto fue gracias, en parte, a la intervención estatal de los precios, por ejemplo, en el caso del asiento del Banco en el que, pese a que le costaba más traer la madera, el Estado la pagaba a 61 reales el codo cúbico, que era lo que habían acordado en el asiento. Cartagena se aprovechó de tener acceso gracias al transporte fluvial a zonas baratas de extracción como fueron los montes del Irati. También se suponía en un primer momento que los montes de la Sierra del Segura iban a proporcionar madera a un menor precio que la proveniente del Báltico, pero finalmente se encareció hasta llegar al precio de 75 reales el codo cúbico.

8. CONCLUSIONES

⁶⁴ Archivo de Casa Gambra (en adelante, ACG), Copia de cartas de 1778-1783, Sección de correspondencia, leg. 54, fol. 18, 19.

⁶⁵ ACG, Sección documentación, leg. 9.

El Báltico fue un lugar muy importante dentro de la política de abastecimientos de pertrechos navales y entre ellos la madera de la Armada Española del siglo XVIII, para hacerse con este recurso el Estado pasó de simplemente recibir los productos que traían comerciantes extranjeros a directamente ir al Báltico a buscarlos. Para ello intentó crear una serie de influencias comerciales en la zona que le permitían elegir las mejores calidades, precios y transportes. El artículo revisa la idea que la historiografía tradicional ha tenido sobre el Báltico al considerarlo un éxito del Estado al conseguir un lugar de abastecimiento constante y continuado. Planteamos la idea de (en lo concerniente al abastecimiento de madera) fue un fracaso, ya que entre las guerras y una serie de diferencias de intereses entre los Arsenales y la Hacienda provocaron que el suministro del Báltico fracasase. A su vez, este fracaso del Báltico supuso el florecimiento de una serie de zonas dentro del territorio nacional que permitió al Estado lograr una casi independencia del mercado exterior. Así el artículo nos muestra el uso del privilegio y el monopolio por parte del Estado para llevar a cabo sus intereses políticos a través del abastecimiento de madera, una herramienta clave para entender el fenómeno del *Contractor State*. De esta forma el Estado administró el uso de los privilegios para conceder el asiento más importante de suministro de maderas del Norte adjudicándolo a una institución como el Banco Nacional de San Carlos sin que este estuviese interesado en él. Simplemente un juego de intereses e intercambio de favores entre el Banco y el Estado. La madera fue utilizada como una herramienta de política exterior en la que había que decidir entre el interés por el fomento de la economía forestal nacional o aumentar la influencia española en el comercio global de madera.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARAGÓN RUANO, Álvaro y RIEZU-ELIZALDE, Óscar, “¿Un proyecto quimérico? suministros forestales desde los pirineos occidentales para la real armada en el siglo XVIII”, *Studia Historica: Historia Moderna*, 43:1 (2021), pp. 7-39.
- DAVEY, James, “Securing the Sinews of Sea Power: British intervention in the Baltic 1780-1815”, *The international history review*, 33/2, (2011), pp. 161-184.
- LÓPEZ, María Amparo. “Aprovisionando de madera al Arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793)”, *Tiempos Modernos: revista electrónica de Historia Moderna*, 36 (2018), pp. 127-168.
- REICHERT, Rafal, “¿Cómo España trató de recuperar su poderío naval? Un acercamiento a las estrategias de la marina real sobre los suministros de materias primas forestales provenientes del Báltico y Nueva España (1754-1795)”. *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia moderna*, 32, (2019), pp. 73-102.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael y RIEZU-ELIZALDE, Óscar, “¿En qué consistió el triunfo del Estado forestal? *Contractor state* y los asentistas de madera del siglo XVIII”, *Studia Historica. Historia moderna*, 43/1, (2021), pp. 195-226.