

## **CUANDO LOS MONTES ERAN DE LA MARINA**

*(Extraído y adaptado del artículo del mismo nombre, autor Julio Guillén. Revista MONTES, nº31, 1950. Pp.31-38)*

Cuando un constructor trazaba el plano del bajel que quería fabricar, se volvía carpintero para su ejecución. En puridad, antes se debía de convertir casi en leñador, para elegir en el mismo bosque los árboles apropiados por su figura para cada pieza y ligazón.

Los árboles se reconocían uno por uno en cuanto a su figura y estado de salud, en la época de su mayor frondosidad. Debían alcanzar los ochenta o cien años para llegar a la robustez. Siendo difícil de averiguar la edad sin talarlo, se servían de signos exteriores como la corteza, que las hojas fueran bien verdes y poblaran todas las ramas, que carecieran de verdín, verrugas en el tronco y hongos en su pie.

Se podían pudrir de forma natural, enfermedad grave que convertía el centro del tronco en polvo, o accidental por el mal uso y descuido de los montes. Montes en la Marina era sinónimo de bosque natural. Al artificial se le llamaba plantío.

Los árboles se cortaban cuando la madera podía secarse bien sin miedo a pudrirse. Generalmente se talaban en las menguantes de luna de diciembre, enero y febrero, pues la savia retrocedía hasta las raíces por la frialdad de la atmósfera. Entonces es cuando el árbol estaba más sano y dispuesto a secarse después de cortado.

Se talaban los precisos o los que pudieran transportarse en verano al astillero. Quedaban en el monte y por primavera se descascarillaban lo que no perjudicaba a su madera exterior. Una vez en el arsenal o astillero, se colocaban en fosas llenas de agua de mar o en lugares resguardados de la misma bahía. Generalmente bastaban unos dieciséis meses para que el tronco liberase la tinta o humor acre que crían algunos como el roble.

De las enfermedades que afectaban a la madera la más temible era el teredo o la broma, que es marino y propio de aguas templadas. No pudre la madera, pero sus colonias penetran por toda ella y la hacen inservible, debilitándose con sus infinitas galerías. Fue uno de los mayores enemigos de los navegantes por las Indias. Contra ellos no bastaron el sebo ni el azufre. Se tuvo que recurrir al emplomado, es decir, forrar de plomo la obra viva como más tarde a recubrirla de planchas de cobre.

Era natural que la madera más empleada en la construcción naval fuera la local y la de montes cercanos al astillero. Por ejemplo, en Levante se empleaba el olivo, el almendro, el naranjo y el algarrobo. Por la Baja Andalucía el alcornoque, por el Norte el roble y por Marruecos el cedro. Las maderas duras, más fuertes y pesadas, se empleaban en las piezas resistentes del casco, y las livianas o blandas en los altos y superestructuras para no disminuir la estabilidad.

El pino de España servía para todo menos para la arboladura. La mejor madera era, indudablemente, la de roble siendo excelente el nuestro. Un barco cuyo casco fuera todo de roble, aunque resultaba pesado, tenía la vida asegurada por muchos años, aunque generalmente bastaba con que lo fueran la quilla, cuadernas y ligazones; y algunas trancas de tablas del forro.

Además del roble y del pino se empleaban: tejo y sabino para tallas y mascarones; álamo para ejes y ruedas de cureña, cañas de timón y ejes de cabrestantes; olmo para motonería y algunas ligazones de embarcaciones; cedro en las obras muertas del casco, por su ligereza y por no astillarse con los balazos; haya para remos y espeques; fresno para cureñas de artillería; nogal y caoba para muebles y utensilios; encina verde para cabillas; y guayacán, aunque exótico y sin rival por su extrema dureza, para roldanas de motonería y chumaceras de las hélices.

La organización de montes y plantíos comenzó a mediados del siglo XVI. Velar por su conservación y explotación racional fue empeño de la Marina. Se implantaron medidas para acabar con el desbarajuste que reinaba en la corta de árboles que acababa con los bosques.

Se nombraron superintendentes de fábricas de naos, montes y plantíos, con instrucciones para seguir la evolución forestal, para señalar en cada año el número y calidad de los árboles que se habían de plantar, así como que se dispusiera igualmente con orden y medida los que se habían de desmochar y cortar.

La Real Armada de 1714 absorbió la jurisdicción forestal y en los años sucesivos se emitieron ordenanzas y reglamentos para el aumento y conservación de montes y plantíos y se creó la figura del celador de montes o guarda jurado. Así hasta 1814.

En 1834 el Ministerio de Fomento e Instrucción Pública absorbió, entre otras funciones, los montes y plantíos en los que la Armada había intervenido durante casi tres siglos y que, al poco, la construcción naval de hierro haría olvidar del todo. Finalizó así una legislación tutelar sabiamente iniciada por Felipe II, cuando al construir navíos se le decía *sembrar pinos en la mar*.

**CN (Ret.) Eduardo Bernal González-Villegas. IHCN. Radio 5 Todo Noticias**

Resumen:

Desde el siglo XVI cuando un constructor naval trazaba el plano del bajel que quería fabricar, se volvía carpintero para su ejecución. Incluso leñador, para elegir en el mismo bosque los árboles apropiados por su figura para cada pieza y ligazón. Desde ese siglo la Marina se empeñó en la organización de montes y plantíos y velaba por su conservación y explotación racional.