

LA PROVINCIA MARÍTIMA DE SEGURA DE LA SIERRA. UNA DEPENDENCIA DE LA ARMADA EN EL INTERIOR

Juan Miguel MONTIJANO FUENTES
Ingeniero agrónomo



N la primera mitad del siglo XVIII, reinando Fernando VI, por motivos estratégicos se hizo necesario un suministro seguro y continuo de madera para mantener operativa a la Marina Real. El problema era que los bosques cercanos a los astilleros, después de siglos de explotación, eran escasos y con una calidad insuficiente de madera para la construcción naval. Había, pues, que buscar una fuente de suministro estable de madera de calidad, con dimensiones adecuadas para cubrir las necesidades que la Marina requería. Esta fuente de madera, además de contar con la materia prima de las características adecuadas, debía disponer de algo fundamental: su situación debía permitir el transporte viable para un gran volumen de materia prima, teniendo en cuenta las limitaciones técnicas de la época.

Para hacerse una idea de la necesidad de madera que había en aquella época, hay que observar que la cantidad indispensable para la construcción de un solo navío era ingente, ya que se necesitaban al menos 3.000 árboles, cada uno de los cuales debía proporcionar 180 metros de *tablazón*, y esto para un navío de tercera clase. Sólo para hacer las 22 vergas de la arboladura de un navío de tres palos y de tercera clase se necesitaban unos 40 pinos.

Sin embargo, la carga de trabajo fundamental de los astilleros consistía, más que en la construcción de nuevas unidades navales, en la reparación de los barcos. Cuando un buque era sometido a reparación, los trabajos no se limitaban solamente a los puentes, cámaras, palos y velas. En el siglo XVIII el



Fernando VI, *el Prudente* (1713-1759), fomentó la construcción naval para la Armada, potenciando la producción de los astilleros de Ferrol, Cartagena y Cádiz, volviendo a posicionar a nuestra Marina, junto a la británica, como la más potente del mundo. Impulsó el comercio con las Indias, y su reinado, injustamente olvidado, supuso un periodo de prosperidad para España.

mantenimiento de un navío de guerra exigía la sustitución periódica de todos los elementos integrantes del casco; de hecho normalmente cualquier navío, al finalizar su vida útil, no era el mismo buque que había sido construido y botado, por lo que el suministro continuo de madera era vital para mantener operativa a la Marina.

El descubrimiento de la utilidad de la sierra de Segura para proveer de la madera que la Marina necesitaba fue, como tantas veces sucede en la historia, derivado de otro acontecimiento. Así, para las obras de la nueva fábrica de tabacos de Sevilla, que se estaba edificando entonces, se precisaban maderas de las que entonces no se disponía en la Península debido a los tamaños y calidades requeridas. Había pues que traerlas de Flandes, pero debido a motivos financieros, ya que había que adelantar el importe antes

de realizar el transporte (hay que recordar que Flandes había dejado de ser español), el superintendente del tabaco don Sebastián Caballero (que lo fue antes de los montes de Segura), al no tener fondos suficientes para anticipar el pago, recordó que en tiempos pasados se habían traído a Sevilla maderas de la sierra de Jaén, y que estas eran de mejor calidad que las de Flandes, y que vivían todavía algunos hombres que habían realizado corriente abajo del Guadalquivir el transporte de la misma mediante las llamadas almadías. De esta forma, se envió a la sierra de Segura personal de su confianza con conocimientos en la materia para que examinasen aquellos montes con arreglo a la instrucción que les dieron, y que posteriormente informasen de la calidad de sus maderas y de la utilidad de las mismas para la obra de la fábrica, estudiando también la posibilidad de restablecer el antiguo tráfico fluvial hasta Sevilla. Se comprobó *in situ* que la calidad era muy alta, que las había de todos los

tamaños y que venciendo algunos obstáculos podía efectuarse, con facilidad y poco costo, su transporte por los ríos Guadalimar y Guadalquivir.

Una vez comprobado lo ventajoso para la Hacienda Real de la operación, los señores secretarios de Estado y del despacho de Hacienda y Marina, marqués de Torrenueva y don José Patiño, dieron su conformidad para la operación, cursando las oportunas órdenes para que esta se ejecutase con celeridad. Así, en 1734 llegó ya a Sevilla la primera maderada compuesta de más de 8.000 piezas de pino salgareño de todas las medidas. En 1735, la segunda, y se fueron efectuando anualmente las talas, a fin de que todos los inviernos se enviase una.

El arquitecto y maestro de obras don Vicente de Acero fue el primero que se dio cuenta de la utilidad de aquellas maderas para los arsenales del rey, y la facilidad de su transporte fluvial por el Guadalquivir, ya que al ser responsable de las obras de la Fábrica de Tabacos asistió a la primera tala que se ejecutó, y a su regreso de la sierra de Segura (a fines de 1734) lo puso en conocimiento del intendente de Marina de Cádiz don Francisco de Varas y Valdés. Este, consciente del interés que para la Marina Real podría tener el asunto, envió al maestro carpintero naval Francisco Gener a principios de diciembre de 1734 a inspeccionar aquellos montes, quien informó a su vuelta (que fue a fines de enero del siguiente año, 1735) al armador don Cipriano Autrán sobre la calidad, clase y abundancia de los árboles, así como de las demás circunstancias de su comisión, lo que propició que el intendente Varas propusiese hacer otro estudio más detallado, que no se llevó a cabo hasta 1738 por haber también solicitado el intendente de Cartagena, don Alejo Gutiérrez de Rubalcava, un informe sobre las ventajas e inconvenientes de conducir por el río Segura las maderas de aquella sierra hasta los astilleros de Cartagena.

Fueron comisionados para realizar esta misión el capitán de fragata Juan Valdés y, nuevamente, el maestro Francisco Gener, saliendo ambos de Cádiz el 1 de abril del año 1738. Ese mismo día se ordenó partir de Cartagena al maestro de arboladura de ese departamento, acompañado de un ayudante. Ambas comisiones tenían que examinar en toda la sierra de Segura la calidad de las maderas, su utilidad para la arboladura de bajeles y si podrían conducirse o navegar en jangadas por dicho río.

El capitán de fragata Valdés finalizó con rapidez su misión, pues el 26 de abril dio parte de haber ejecutado ya el reconocimiento de los montes, informando que había encontrado «un pino de 18 pulgadas de diámetro y de 40 codos de largo, que de 6 hasta 9 pulgadas y de 38 a 42 codos había abundancia, y que de 6 pulgadas hasta el menor grueso era innumerable la porción que había visto: que el color de los más de ellos era blanco, el de algunos de coral, y ninguno acitronado: que serían buenos para arboladura si los hubiesen cuidado, pero que podían aplicarse para mesanas, palos de paquebotes, vergas, vigas, tablones, cuarterones y tablazón, de cuyos géneros había provisión para muchos años: que beneficiándolos, como había prevenido por escrito al alcal-



Aciculares.

de de Segura, podrían servir los más gruesos para palos de navíos grandes en el término de 20 años; pero que para esto era indispensable obligar a las justicias a cortar las ramas, sangrar los árboles y hacer plantíos».

En lo referente al transporte de maderas por el río, dijo que había visto su nacimiento, y que no tenía bastante agua para esta operación; pero que a corta distancia se le agregaban afluentes, a consecuencia de lo cual adquiriría caudal suficiente, y que en las tres leguas que tenía reconocidas no se encontraba recodo alguno que impidiese bajar los palos, y que no habiendo más abajo inconvenientes mayores podía hacerse navegable, pero que era menester abrir carriles para llevar las maderas al Segura. También informó que era muy fácil trasladarlas al Guadalimar y Guadalquivir mejorando los caminos y que

reconocería el río Segura hasta su desembocadura al mar. Una vez verificada la potencialidad de estos montes se creó el Real Negociado de Maderas de Segura, dependiente de la Hacienda, encargado de administrar dichos montes, así como la comercialización de sus productos, tanto a otras administraciones del reino como a particulares.

Hasta 1748 la madera de la sierra de Segura fue pues explotada directamente por el Real Negociado, aunque los primeros problemas entre las distintas administraciones comenzaron a partir de 1745, cuando se solicitaba madera para el Arsenal de La Carraca con unas medidas que no eran las trabajadas por el Real Negociado. Este primer inconveniente se saldó con un acuerdo por el cual el Real Negociado debía abastecer al arsenal a mitad de precio de lo que costaba a cualquier particular o asentista. Sin embargo hubo un acontecimiento que iba a provocar un aumento considerable de la demanda de madera de pino salgareño para la construcción naval. Se trató del hundimiento de la

fragata *El Águila*, lo que reabrió el debate sobre la utilidad de algunos materiales de construcción, entre otros el roble utilizado, ya que demostraba una tendencia a pudrirse. Este hecho fue investigado y se determinó que se podría sustituir por madera de pino, en especial para la tablazón de las cubiertas. El pino salgareño *Pinus nigra* Arnold (*Pinus maritima* Mill.) reunía las características buscadas, su madera es dura y resistente a la putrefacción.

Estaba claro, pues, dónde se podía disponer de grandes cantidades de madera de pino salgareño de la más alta calidad.

Los superintendentes o directores del Real Negociado de Maderas de Segura, ubicado en Sevilla, habían tenido la jurisdicción exclusiva de estos montes hasta que, debido a las circunstancias referidas, por Real Cédula de 31 de enero de

1748, la administración de los bosques situados en las inmediaciones a las playas y ríos navegables, en distancias donde fuera factible la conducción de sus maderas, se transfería a los intendentes de Marina de Cádiz, Ferrol y Cartagena.

Por los artículos 73 y 74 de esta Real Cédula, conocida generalmente con el nombre de Ordenanzas de Montes, estaban sometidos a la jurisdicción de la Intendencia del Departamento de Cádiz los montes de la sierra de Segura, que tenían sus vertientes al Guadalimar y Guadalquivir, y a la de Cartagena los que las tenían al río Segura. Estas Ordenanzas de Montes de 1748, rubricadas por Fernando VI, tenían como principal novedad la creación de las provincias marítimas y el establecimiento de la jurisdicción de Marina sobre todos los asuntos relacionados con el monte.

La Provincia Marítima de Segura de la Sierra incluía 55 localidades, agrupadas en cuatro subdelegaciones comprendidas en los departamentos de Cádiz



Pino salgareño *Pinus nigra* Arnold (*Pinus maritima* Mill.). (Fuente: Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía).

TEMAS GENERALES



Provincia marítima de Segura de la Sierra con los cursos de los ríos Guadalquivir y Segura, por donde se transportaban las pindas a los arsenales de Cádiz y Cartagena. (Elaboración propia).

(vertiente del Guadalquivir y Guadalimar) y Cartagena (vertiente del Segura). Oficialmente fue constituida el 1 de septiembre de 1751, y para su control se nombraron seis guardas celadores. Se ubicó el Ministerio de la Provincia en Segura de la Sierra y las subdelegaciones en Alcaraz, Cazorla, Villanueva del Arzobispo y Santisteban del Puerto.

Desde 1764 se estableció que cada año cortara solo uno de los departamentos para evitar problemas en las conducciones de la madera, cuyas solicitudes de tala se solían hacer en otoño y el delineador marcaba los árboles que eran aptos para ella. Entre los meses de enero y marzo los hacheros cortaban los árboles, dejándolos al aire libre para facilitar la salida de la savia. Con el fin de evitar la putrefacción por el contacto con el suelo, se ponían sobre otros palos menores llamados polines. Una vez lista, la madera era transportada desde el mes de julio a octubre con carretas de bueyes hasta los aguaderos. Junto al río esperaba la madera hasta los meses de noviembre o diciembre, coincidiendo con la crecida del río, para dar comienzo a la navegación de la pinada, que podía tardar entre siete y diez meses en llegar a su destino. Esta era realizada por un grupo de gancheros, que oscilaba entre los 150 y los 300

hombres. Tras llegar la madera a los arsenales, era trabajada por los carpinteros para darle su forma definitiva y usarla en la construcción de los nuevos buques o en la reparación de los existentes. De esta manera casi todos los barcos que salieron de los arsenales de la Marina en la segunda mitad del siglo XVIII contaron con muchas partes de su estructura hechas con madera de la sierra de Segura.

La explotación maderera reactivó económicamente esta zona deprimida. Sin embargo, la Guerra de la Independencia (1808-1814) paralizó la actividad y supuso la ruina para muchas familias que quedaron sin medio de vida, lo que unido a los incendios de los pueblos por parte de los invasores puso a la comarca en una situación crítica.

En 1812, las Cortes de Cádiz derogaron las jurisdicciones especiales, por lo que la administración de la Marina cesó temporalmente en la sierra de Segura. Con el reinado de Fernando VII se restableció el Negociado de Maderas de Segura, dependiente de la Real Hacienda, nombrando un subdirector general residente en Orcera. El Negociado operó con dificultades hasta el establecimiento de las nuevas Ordenanzas de Montes en 1833, aunque su final definitivo no se produjo hasta 1836.

Conclusiones

La creación de la Provincia Marítima de Segura de la Sierra fue de vital importancia para el desarrollo de la Armada durante la segunda mitad del siglo XVIII y el primer tercio del siglo XIX. Para hacerse una idea de la magnitud de esta provincia, hay que tener en cuenta que tenía una superficie de más de 9.500 km² (repartida entre las actuales provincias de Jaén, Albacete y, en menor medida, Ciudad Real), superficie aproximadamente equivalente a la de la actual provincia de Lugo; incluía 55 núcleos urbanos, sin contar aldeas y pedanías, administrados directamente por la Marina a más de 200 kilómetros de la costa más cercana.

Los criterios de explotación de los montes que constituían la provincia fueron, con la aplicación de las Ordenanzas de Montes de la Marina, el embrión de la silvicultura moderna con criterios de sostenibilidad, hoy en día tan de moda. Estas ordenanzas fueron pioneras en toda Europa y seguidas en los ordenamientos forestales de la mayoría de los países durante los siglos XIX y XX.

En la vigente legislación forestal se recogen medidas que ya se contemplaban en las Ordenanzas de Montes de la Marina de 1748 y las sucesivas disposiciones que se fueron realizando por los diferentes responsables de la Provincia Marítima, como por ejemplo:

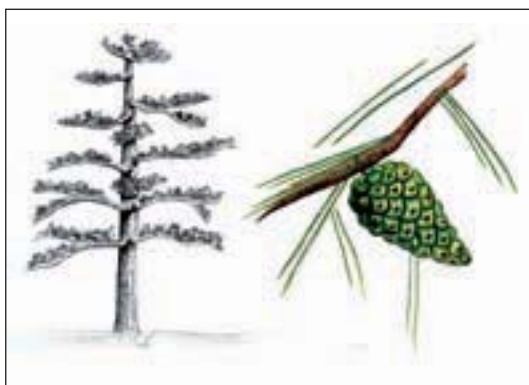
- Atajar los incendios forestales provocados por ganaderos o labradores para procurarse más pastos los primeros o fertilizar nuevas tierras de

TEMAS GENERALES

laboreo los segundos, con la medida de prohibir sembrar y pastar en los terrenos incendiados por espacio de siete años, pasados los cuales estaban ya otra vez poblados o enmalezados los montes o breñales abiertos con el fuego; así, los incendiarios no tenían esperanza de sacar fruto de su criminal operación, por lo que desistían de esta deplorable práctica.

- Sistemático inventariado de las existencias forestales con estrictos criterios dendrométricos y marcado de los árboles a talar una vez alcanzado el turno, evitando la tala de aquellos que no hubiesen alcanzado una edad mínima, favoreciendo una explotación sostenible del monte y evitando la tala indiscriminada de este que impidiera su regeneración; de esta forma, tan solo se cortaba un pie si estaba asegurada su sustitución por otro u otros más jóvenes. Únicamente se concedía a los vecinos el aprovechamiento forestal para sus precisos usos, y de ningún modo a los foráneos que cortaban árboles sin criterio y los comercializaban sin control alguno fuera de la provincia.
- Se incentivaron los viveros para la repoblación de los claros y la regeneración de los montes con las prácticas silviculturales oportunas.

Así pues, hoy día la Sierra de Segura en particular y la silvicultura moderna en general están en deuda con la Marina española del siglo XVIII. Pero también es de justicia un reconocimiento por parte de la Marina a esos rudos hombres del interior, que en su mayoría no conocieron el mar en toda su vida. En la gloria de nuestra Marina no solo contribuyeron los esforzados marineros y oficiales embarcados en los navíos de su majestad. Los duros y peligrosos trabajos de los hacheros de Siles, de los carreteros de Cazorla o de los famosos gancheros de Priego de Córdoba, que recorrían las pinadas durante siete meses, con innumerables privaciones y múltiples accidentes, los más de 600 kilómetros del curso del río Guadalquivir, también contribuyeron a la grandeza de España en todos los mares.



Como última observación derivada de este artículo, indicar que nuestros navíos, cuando surcaban todos los mares y océanos conocidos, eran como pequeños trozos de España, esencia de lo mejor de la nación, con arboladura y tablazón de pino salgareño de la Sierra de Segura, quillas y cuadernas de roble de los bosques cántabros, remos de las chalupas de haya guipuz-

coana y velamen confeccionado con toldos manufacturados en Barcelona, todo ensamblado íntimamente formando en conjunto una única unidad con un único destino: velar por la defensa y grandeza de España.

Relación de los municipios que formaban parte de la Provincia Marítima de Segura de la Sierra con sus superficies

Provincia de Jaén	Sup. km ²	Provincia de Albacete	Sup. km ²	Provincia de C. Real	Sup. km ²
Segura de la Sierra	224	Nerpio	435,78	Vva. de la Fuente*	129,14
Orcera	126	Yeste	511,22	Villamanrique*	370
Puerta de Segura	098,20	Ayna	146,81	Puebla del Príncipe*	033,97
Puebla del Príncipe	33,97	Elche de la Sierra	239,49	Terrinches*	55,52
Hornos	118,40	Alcaraz	370,53	Albadalejos*	48,94
Terrinches*	55,52	Socovos	138,61		
Benatae	64,20	Férez	126,14		
Siles	175	Letur	263,56		
Beas de Segura	160,30	Riópar	80,92		
Villarodrigo	78	Bienservida	90,73		
Torres Albánchez	65,50	Riópar	80,92		
Sant. de la Espada	480	Bienservida	90,73		
Pontones	204	Villapalacios	87,48		
Puente de Génave	38	El Balletero	138,69		
Pozo Alcón	138,61	Bogarra	166,01		
Hinojares	40	El Bonillo	502,67		
Génave	64,20	Cotillas	74,47		
Villacarrillo	239	Lezuza	360,90		
Vva. del Arzobispo	177,38	Peñas de San Pedro	158,75		

TEMAS GENERALES

Provincia de Jaén	Sup. km ²	Provincia de Albacete	Sup. km ²	Provincia de C. Real	Sup. km ²
Iznatoraf	86,54	Villaverde Guadalimar	69,08		
Sorihuela Guadalima	54	Navas de Jorquera*	42,26		
Cazorña		Munera*	229,43		
Iruela	123,97	Barrax*	189,86		
Santo Tomé	73,42	Balazote*	65,15		
Chilluevar	37,70				
Quesada	328,70				
Huesa	138,43				
Chiclana de Segura*	233,70				
S. Esteb. del Puerto*	373				
Castellar	155,48				
Total Jaén	4.399	Total Albacete	4.488,5	Total C. Real	637,6
				TOTAL	9.525

* Pertencientes a la Provincia Marítima hasta 1790.
(Fuente: elaboración propia).

BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE: Martín: 1811. *Provincia Marítima de Segura. Expediente sobre el régimen y administración de los montes de Segura de la Sierra y de su provincia y memoria sobre el propio asunto*. Madrid. Imprenta de don Miguel de Burgos, 1825.
- BAUER MANDERSCHIED, E. (1980): *Los montes de España en la historia*. Madrid. Servicio de Publicaciones Agrarias, Ministerio de Agricultura.
- DE ARANDA Y ANTÓN, G.: «Relaciones documentales de los bosques y los montes marítimos peninsulares en los archivos históricos españoles durante el siglo XVIII y comienzos del XIX». *Revista Ecología*, 2003, núm. 17, pp. 359-379.
- Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas (Decreto 227/1.999). Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.
- Visita a la Provincia Marítima de Segura de don Francisco de Bruna (1764)*. Archivo General de Simancas. Sección Secretaría de Hacienda, legajo 847 en el atado de 1764. Recopilado por Sergio Rodríguez Tauste.