



Rafal Reichert

“El comercio de maderas del Báltico Sur en las estrategias de suministros de la Marina Real, 1714-1795”

p. 77-94

*Redes empresariales y administración estatal:  
la provisión de materiales estratégicos en el mundo  
hispánico durante el largo siglo XVIII*

Iván Valdez-Bubnov, Sergio Solbes Ferri y Pepijn Brandon  
(coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México  
Instituto de Investigaciones Históricas

2020

386 p.

Figuras

(Serie Historia General 39)

ISBN 978-607-30-3585-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 8 de abril de 2021

Disponible en:

[http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/721/redes\\_empresariales.html](http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/721/redes_empresariales.html)

D. R. © 2021, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



## EL COMERCIO DE MADERAS DEL BÁLTICO SUR EN LAS ESTRATEGIAS DE SUMINISTROS DE LA MARINA REAL

1714-1795

RAFAL REICHERT

Instituto de Estudios Ibéricos e Iberoamericanos  
Universidad de Varsovia

La política militar y fiscal de la Corona española atravesó diferentes dinámicas y cambios a lo largo del siglo XVIII con el fin de recuperar su poderío bélico ante la competencia global de otras potencias europeas.<sup>1</sup> Un buen ejemplo de ello es el manejo de suministros madereros y otros bienes forestales para los departamentos navales de la Armada Real, esenciales para aumentar el número de buques de guerra requeridos para proteger las rutas de comunicación con las posesiones ultramarinas. Para enfrentar el desafío de la competencia internacional, los funcionarios de la Marina, creada en 1714, tuvieron que resolver varios problemas de naturaleza económica, logística y administrativa para agilizar el funcionamiento de los astilleros y arsenales en El Ferrol, La Carraca-Cádiz, Cartagena de Indias y La Habana.

Desde hace una década, la mirada de los historiadores giró hacia la importancia que el Mar Báltico y sus recursos naturales y comercio marítimo tuvieron para el sistema naval español. Por esta razón contamos ya con algunos trabajos o menciones generales que demuestran el creciente interés por estudiar la relación entre la Corona española y la región báltica. Entre estas obras destacan las aportaciones de

<sup>1</sup> El presente artículo es producto del proyecto *The Role of Wood Supplies from the Southern Baltic Region and the Viceroyalty of New Spain in the Development of Spanish Seaborne Empire in the Eighteenth Century* n. 2017/25/B/HS3/01017, financiado por The National Science Center, Poland.

Juan Torrejón Chaves y Ana Crespo Solana,<sup>2</sup> que presentan el tema de la búsqueda de recursos forestales en dicho mar, refiriéndose además al comercio y a los negocios de los mercaderes suecos y holandeses con el Estado español y sus representantes. Ambos trabajos remarcan la importancia de algunos puertos del Báltico (Copenhague, Gdansk/Danzig, Riga y San Petersburgo), no obstante, no profundizan el tema con las secuencias estadísticas de dichos recintos. El primer texto que lo intentó demostrar fue el artículo de Rafal Reichert, quien a través de los registros de peaje de Sund (Dinamarca) elaboró las estadísticas del comercio directo entre los puertos del Báltico sur (desde Lubeck hasta Kláipeda/Memel) y España entre 1700 y 1783.<sup>3</sup> Por otra parte, también cabe mencionar las aportaciones de Rafael Torres Sánchez y Manuel Díaz Ordoñez, quienes han estudiado diferentes aspectos de los asientos de materias primas forestales provenientes del Báltico y las estrategias gubernamentales, comerciales y fiscales de los Borbones españoles y la Armada Real para obtener mayor provecho de ese negocio.<sup>4</sup>

En el caso particular de los suministros de maderas para la Marina tenemos una abundante historiografía ibérica que ha tomado interés por estudiarlos en las últimas dos décadas del siglo XXI. Cabe

<sup>2</sup> Juan Torrejón Chaves, “La 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; Ana Crespo Solana, *El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, Banco de España, 2000, y “El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)”, *Investigaciones de Historia Económica*, Asociación Española de Historia Económica, n. 8, 2007.

<sup>3</sup> Rafal Reichert, “El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783”, *Hispania*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, v. 76, 252, 2016.

<sup>4</sup> Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016. De Manuel Díaz Ordoñez, “El riesgo de contratar con el enemigo. Suministros ingleses para la Armada española en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, n. 80, 2003; *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009; “La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del imperio español en el siglo XVIII”, *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, 2016.

señalar algunos autores como Gaspar de Aranda, Álvaro Aragón Ruano, Alfredo Martínez González, José Quintero González, Luis Gutiérrez Rivera, John T. Wing, María Amparo López Arandía, Ana Rita Trindade y Koldo Trápaga Monchet,<sup>5</sup> quienes han estudiado, desde distintos puntos de vista, la problemática de cortes y de abastecimientos de madera para la construcción naval durante la época borbónica. Estos autores han mostrado cómo los astilleros, tanto peninsulares como americanos, recibían madera de los bosques metropolitanos y ultramarinos, mencionando de forma general otros rumbos de los cuales se importaba la madera, como las regiones del Báltico y del Mediterráneo.

Por estas razones, en el presente capítulo se presenta un acercamiento al tema del comercio de maderas a partir del trabajo con las fuentes documentales e historiografías hispana y polaca, compa-

<sup>5</sup> Gaspar de Aranda, *Los bosques flotantes: historia de un roble del siglo XVIII*, Madrid, ICONA, 1990, y *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999; Álvaro Aragón Ruano, “La historiografía forestal sobre época moderna en el panorama internacional, español y vasco: una revisión bibliográfica”, *Vasconia*, Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza, Donostia, n. 37, 2011; Luis Gutiérrez Rivera, “La destrucción histórica del bosque en Galicia”, *Semata. Ciencias Sociais e Humanidades*, Universidad de Santiago de Compostela, 13, 2001; Alfredo Martínez González, “Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736)”, *Revista Hispanoamericana*, 3, 2013, y “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”, *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, EEHA-CSIC, 71, n. 2, 2014; José Quintero González, “La madera en los pertrechos navales. Provisión de motones, remos y bombas al arsenal de La Carraca”, *Tiempos Modernos*, 4, v. 10, 2004; John T. Wing, *Roots of Empire. Forests and State Power in Early Modern Spain, c. 1500-1750*, Leiden-Boston, Brill, 2015; Koldo Trápaga Monchet, ‘Resucitando la guerra de la mar’. The Timber Supply as a Political Problem in the Court of Lisbon (1617-1622)”, en Rosa y Mario Varela Gomes (eds.), *The Management of Iberian Forest Resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archaeology*, Lisboa, Instituto de Arqueología e Paleociencias, 2015; Ana Rita Trindade, “Bourbon Naval Policy, Forestry and Timber Supply for Shipbuilding in Andalusia (1700-1759). Brief Introductory Research Notes”, en Rosa y Mario Varela Gomes, *The Management of Iberian Forest Resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archaeology*, Lisboa, Instituto de Arqueología e Paleociencias, 2015; María Amparo López Arandía, “Aprovisionando de madera el arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793)”, *Tiempos Modernos*, v. 36, n. 1, 2018, p. 127-168.

rándolos con las estadísticas del comercio directo entre el Báltico sur y España elaboradas con base en los registros digitales del peaje de Sund<sup>6</sup> en el período 1714-1795, con el fin de demostrar los lazos comerciales y las estrategias estatales implementadas para asegurar mayor provecho en los suministros forestales provenientes del norte europeo.

*Años de diseño y de elaboración de estrategia naval española  
(1714-1754)*

La renovación de la Marina Real fue un proceso que inició con la fundación de esta Secretaría en el año de 1714. Con dicha creación se asentaron las bases para su unificación y su desarrollo administrativo, logístico y tecnológico. Sin embargo, desde el principio la situación se mostró difícil debido a que en los primeros años del reinado de Felipe V el monarca fue influenciado por Jean Orry, lo que obstaculizó la introducción del proyecto de construcción de barcos en los astilleros españoles propuesto por el primer secretario de la Marina, Bernardo Tinajero de la Escalera. A diferencia de éste, Orry optaba por la compra de los navíos necesarios en Francia.<sup>7</sup> Con ello se suspendió el plan de reestablecer la construcción propia de barcos en los astilleros de la península ibérica y de las Indias. Sin embargo, los cimientos ya estaban puestos, como lo demuestran la creación del sistema de construcción naval a la española, diseñado por Antonio de Gaztañeta,<sup>8</sup> y el otorgamiento del primer asiento para

<sup>6</sup> <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom>

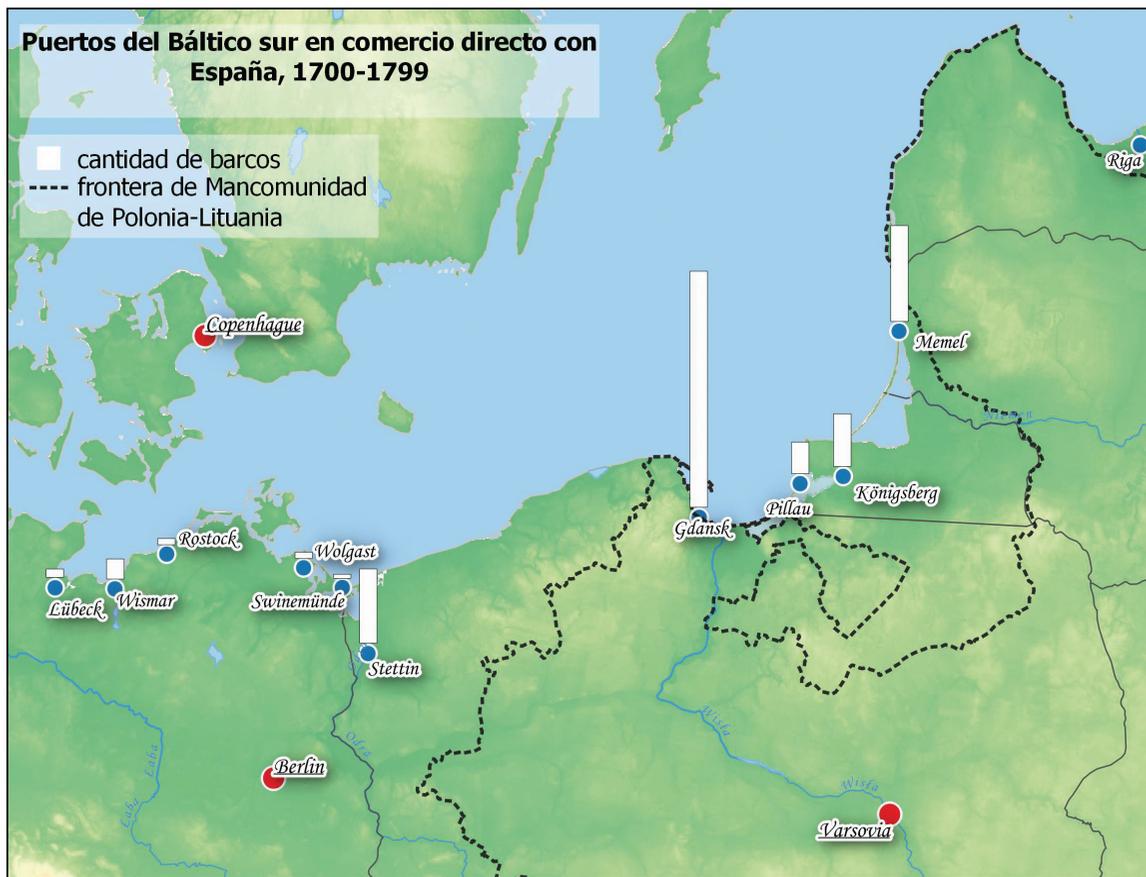
<sup>7</sup> Douglas Inglis, "The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century", *New Aspects of Naval History*, Baltimore, The Nautical Aviation and Publishing Company of America, 1985, p. 48.

<sup>8</sup> Con sus tratados de construcción naval, *Arte de fabricar Reales (1687-1691)* y *Proporciones de las medidas arregladas a la construcción de un bajel de guerra de setenta codos de quilla (1712)*, revolucionó la elaboración de barcos de guerra en España. En el caso de Gaztañeta, es importante recordar que en 1702 fue nombrado superintendente de Fábricas y Plantíos de la Costa Cantábrica, cargo que le permitió gestionar astilleros y plantaciones de madera en Cantabria y el País Vasco destinados a la Marina. En aquel entonces Gaztañeta organizó y centralizó la construcción naval española alrededor del astillero de Guarnizo.

MAPA 1



Elaboración: *Look4GIS*-Łukasz Brylak con base en el software QGIS.



Elaboración: *Look4GIS*-Łukasz Brylak con base en el software QGIS.

construir navíos de línea para la Marina en dicho estilo en La Habana.<sup>9</sup> Sabiéndolo, sólo fue cuestión de tiempo para que se emprendiera el desafío de crear una nueva y moderna Armada Real de España. Efectivamente, ello sucedió en el año de 1717, cuando José Patiño, nombrado intendente de Marina, puso en práctica el plan de restablecimiento y fortalecimiento de las fuerzas navales.<sup>10</sup>

En el caso del suministro de madera para los departamentos de El Ferrol, La Carraca-Cádiz y Cartagena, creados en la década de 1720, el enfoque se centró en la regularización de la extracción de dicha materia prima de los bosques peninsulares, los más cercanos a los astilleros reales. Este suceso se puede explicar, quizá, por la inestabilidad dentro de la propia Secretaría de Marina, donde, en el período 1714-1742, estuvieron al mando ocho ministros, de los cuales únicamente José Patiño duró diez años (1726-1736). El resto permaneció en el cargo entre uno y tres años, lo que seguramente no permitió el desarrollo de proyectos a largo plazo, pues cada nuevo secretario intentaba organizar la Armada a su manera. Esta situación cambió definitivamente a partir de 1743 y perduró hasta 1795, cuando nuevamente los ministros ocuparon su puesto por corto plazo.<sup>11</sup>

El primero que se mantuvo durante un período considerable —excluyendo los tiempos de Patiño— fue el marqués de la Ensenada, quien estuvo al mando de la Secretaría de Marina entre 1743 y 1754. Durante su gobierno se realizó el cambio de la política de suministros hacia los monopolios de asiento para los comerciantes capaces de proveer a los departamentos y astilleros reales de las enormes cantidades de madera necesaria para continuar con la construcción de barcos de guerra. Por esta razón, a finales de la década de 1740 se puso atención en los suministros de materias primas forestales provenientes de otras regiones europeas y americanas. Esta nueva política de abastecimiento de la Ensenada también tuvo otro fin: asegurar las reservas

<sup>9</sup> En 1713 se firmó un asiento con Manuel López Pintado para la construcción en La Habana de diez navíos de sesenta cañones y dos de transporte durante cuatro años.

<sup>10</sup> Allan Kuethe y José Manuel Serrano Álvarez, “El astillero de La Habana y Trafalgar”, *Revista de Indias*, 67, 241, 2007, p. 766-767.

<sup>11</sup> Agustín Guimerá y Olivier Chaline (coords.), *La Real Armada. La Marine des Bourbons d’Espagne au XVIIIe siècle*, París, Sorbonne Université, 2018, p. 275.

madereras peninsulares para “malos tiempos”. Como hacían otras potencias navales del Viejo Mundo (Gran Bretaña, Holanda y Francia), el Estado español inició sus exploraciones para obtener perchas, vigas, arboladuras y tablonería en otras regiones del mundo atlántico, especialmente en el Báltico.

No se puede olvidar que durante las primeras décadas del siglo XVIII la situación política de España estuvo marcada por los conflictos bélicos (la Guerra de la Cuádruple Alianza, 1717-1721; la Guerra Anglo-española, 1727-1729, y la Guerra de la Oreja de Jenkins, 1739-1748) en los cuales invertía sus recursos económicos. Además, la inestabilidad geopolítica de la región del Báltico, que durante ese tiempo era el escenario de la Gran Guerra del Norte (1701-1721) y de la Guerra de la Sucesión Polaca (1733-1735), también tuvo influencia en la escasez del comercio directo entre España y el área báltica.

Regresando al tema de las maderas, el primer movimiento significativo tuvo su inicio en 1750, año en el cual se otorgó por diez años un gran asiento a la casa comercial de los Gil de Meester (o Gildemeester), dirigida por los hermanos Juan y Daniel, holandeses que radicaban en Lisboa. La compañía ya había participado en el transporte de maderas del Cantábrico a El Ferrol desde 1747 y, a partir de 1749, a La Carraca-Cádiz y Cartagena. Sin embargo, el momento crucial fue el año de 1750, cuando los Gil de Meester firmaron ese enorme asiento para transportar las arboladuras y la tablonería procedentes del Báltico.<sup>12</sup> A partir del siguiente año, en los registros del departamento de El Ferrol aparecen varias menciones a embarcaciones francesas, holandesas e inglesas, pero lo que es más importante es que también se encuentran dos registros poco usuales referentes a una goleta sueca y una danesa que trajeron puntales, curvas, choques, esloras, barrotines, tablazón de roble y cuñas al arsenal de El Ferrol. Ello sugiere que ya a partir del primer año de asiento (1751) aparecen los transportes de maderas traídas de alguna región del Báltico (véase cuadro 1).<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Rafael Torres Sánchez, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016, p. 239.

<sup>13</sup> En el “extracto de las maderas de construcción alijadas en los diques de esta ensenada de Carranza desde el 14 de mayo de 1750 con expresión de las embarcaciones que las han conducido, sus capitanes y banderas de cuenta y riesgo

Cuadro 1  
EXTRACTO DEL REGISTRO DE ARRIBADAS HECHO  
POR JUAN DE ISLA DEL DEPARTAMENTO DE EL FERROL

<i>Mes y año</i>	<i>Tipo de embarcación</i>	<i>Nombre del capitán</i>	<i>Nombre del barco</i>	<i>Mercancía</i>	<i>Total de piezas</i>
Noviembre de 1751	Galeota sueca	Juan Nistran Equestron	San Juan	Varia de piezas labradas, tablazón de roble y cuñas	166 1 de clase A 27 de clase B 3 de clase C y 1839 de otra
Diciembre de 1751	Galeota dinamarquesa	Clastrompe	La Paz	Puntales, curvas, choques, esloras, barrotines	219

FUENTE: AGS, *Secretaría de Marina*, 4298, Maderas y tablonés del Ferrol, f. 50-52v.

Esto en cierta manera confirma el análisis de los registros de Sund (véase gráfica 1), donde se expone el movimiento marítimo entre los puertos del Báltico sur y España desde 1714 hasta 1754, fecha en que termina la gestión del marqués de la Ensenada en la Secretaría de Marina. Se nota que los primeros intentos por conseguir la madera en dicha región báltica se realizaron en los años 1742-1744, cuando se registraron cuatro barcos con cargamentos de madera para construcción naval. Sin embargo, este movimiento se puede considerar marginal, ya que, como se ha dicho anteriormente, todavía en la década de 1740 la política de suministros para los arsenales reales se basaba en la extracción de la madera peninsular.<sup>14</sup>

de don Juan de Isla". Archivo General de Simancas (AGS), *Marina*, 4298, Maderas y tablonés del Ferrol.

<sup>14</sup> En el año 1729 aparece el primer registro de maderas destinadas a España, y precisamente fue de Stettin/Szczecin a Cádiz y el cargamento se componía de 618 vigas y duelas para barriles. Registros digitales de Sund, <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom> núm. de microfilm 193, imagen 0407.

Después de 1744 los cargamentos de madera son interrumpidos y aparecen de nuevo a partir del año 1750, cuando tenemos un barco registrado. En 1751 se registran dos, pero ya en 1752, 1753 y 1754 surgen respectivamente nueve, doce y trece embarcaciones con madera para construcción naval. Este movimiento marítimo demuestra claramente el interés del Estado español por ampliar su estrategia de suministros madereros en nuevos mercados, en este caso en el Báltico. Esta tesis muestra la importancia de la diplomacia hispana y señala la interesante inversión de la Corona en recursos humanos y económicos para fortalecer su posición política en el escenario europeo, pero también para conseguir las conexiones con los mercados de suministros forestales y de cereales de la región báltica. Este hecho se encuentra muy bien reflejado en el *Reglamento de los sueldos con que se deberá de asistir a los Ministros de todas clases que empleare el Rey en las cortes extranjeras* de 1749, donde, entre las más importantes sedes de poderes europeos (Roma, Viena, París, Londres y Berlín), aparecen también las misiones diplomáticas en San Petersburgo, Copenhague, Estocolmo y el consulado en Danzig/Gdansk, puntos estratégicos en el comercio de la cuenca báltica.<sup>15</sup>

Esta estrategia de ampliar la esfera de influencia al norte europeo también fue demostrada por Cezary Taracha en su investigación sobre el espionaje español. El historiador polaco señala que entre 1746 y 1754 el marqués de la Ensenada envió a su gente (Damaso Latre y Agustín Hurtado) con el fin de realizar misiones de espionaje industrial, militar, naval, tecnológico y comercial en Dinamarca, Suecia, Sajonia y Rusia. El ministro también solicitaba por la vía legal a los embajadores y cónsules informes y relaciones sobre el desarrollo de la industria naviera, sobre el estado del ejército y marina real y, por supuesto, sobre el comercio nacional de cada país. Dejaron sus contribuciones sobre estos temas el marqués de Puentefuerte y José Belezar a lo largo de sus embajadas en Copenhague; el marqués del Puerto, Jerónimo Grimaldi, y Francisco Javier de Carrión durante sus estancias diplomáticas en Estocolmo, y el conde de Bena y Luis Perrot mientras estaban realizando sus misiones consulares en

<sup>15</sup> Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), *Estado*, leg. 3439, exp. 33.

Gdansk/Danzig.<sup>16</sup> Estos esfuerzos brindarían los resultados esperados durante la segunda mitad del siglo XVIII, cuando los envíos de madera, cáñamo, lonas y cereales se hicieron frecuentes y paulatinamente aumentaron sus volúmenes hasta finales de la centuria.

*Las maderas del norte: un factor importante en la estrategia de suministros para la Marina (1754-1795)*

El cambio de la política de suministros de madera y otros pertrechos navales ya señalados fue ejercido en los últimos años del gobierno del marqués de la Ensenada. Su sucesor, Julián de Arriaga, continuó con la exploración de los mercados extranjeros, de los cuales la Armada recibía cada vez más provisiones. Al parecer el asiento firmado con Gildemeester seguía un buen desarrollo, pues el movimiento marítimo registrado en Sund entre 1755 y 1760 consigna el pago de peaje de 17 barcos con cargamento de madera para construcción naval procedentes de la región del Báltico sur (véase gráfica 2). Cabe aclarar que en los asientos que a partir de 1750 firmó la Corona con el fin de suministrar madera báltica a los departamentos navales solamente se hace mención de dos puertos: Riga y San Petersburgo.<sup>17</sup> Sin embargo, existen en Sund los registros de barcos con maderas para El Ferrol, Cádiz y Cartagena de otros lugares como Memel/Kláipeda, Pillau/Baltisk, Königsberg/Kaliningrado, Danzig/Gdańsk y Stettin/Szczecin, es decir, de los principales puertos del Báltico sur (véase cuadro 2).

Según los registros, el negocio de maderas bálticas fue interrumpido con el estallido de la Guerra de los Siete Años (1756-1763), en la cual España participó desde enero de 1762. El conflicto bélico resultó ser un desastre para la Corona, pues se sufrieron las humillantes ocupaciones británicas de La Habana y Manila. Las reformas que se aplicaron al Ejército y a la Marina después de la derrota en dicha guerra resultaron ser una excelente solución para que, en las

<sup>16</sup> Cezary Taracha, “El marqués de la Ensenada y los servicios secretos españoles en la época de Fernando VI”, *Brocar*, 25, 2001.

<sup>17</sup> AGS, Secretaría de Marina, libro 787 y 788, varios expedientes.

**Cuadro 2**  
**NÚMERO DE BARCOS QUE SALIERON DE PUERTOS BÁLTICOS CON MADERA  
PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOLA EN LOS REGISTROS DE SUND,  
SIGLO XVIII**

<i>Período</i>	<i>Puertos del Báltico Sur</i>						<i>Total</i>
	<i>Gdańsk/ Danzig</i>	<i>Szczecin/ Stettin</i>	<i>Kláiþeda/ Memel</i>	<i>Kaliningrado/ Königsberg</i>	<i>Baltisk/ Pillau</i>	<i>Otros</i>	
1700-1709	0	0	0	0	0	0	0
1710-1719	0	0	0	0	0	0	0
1720-1729	0	1	0	0	0	0	1
1730-1739	0	0	0	0	0	0	0
1740-1749	5	0	0	0	0	0	5
1750-1759	41	10	0	1	0	1	53
1760-1769	16	7	3	7	0	0	33
1770-1779	66	20	59	19	7	8	179
1780-1789	12	10	144	21	9	6	202
1790-1799	12	2	47	5	3	0	69
TOTAL	152	50	253	53	19	15	542

FUENTE: Reichert, 2016, y registros digitales de Sund: 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277 y 278.

siguientes décadas, la Armada española gozara del mejor período de su desarrollo con la victoriosa participación en la guerra de Independencia de las Trece Colonias Americanas a partir de 1779. Por eso, al analizar los registros de Sund es muy visible que los años de 1770 a 1780 fueron los de mayor demanda de materias primas para cubrir las necesidades de la producción de buques de guerra del rey. Esto fortaleció las asignaciones de asientos para las casas comerciales de Suecia y de los hispanos asociados en el mercado comercial y en el mundo político de Rusia. Éste fue el caso del asiento de Felipe Chone, un mercader vasco que, con el apoyo económico del conde

Clonard, Miguel de Soto, presentó a finales del año 1771 un contrato para *La provisión de arboladura y tablazón del Norte a los arsenales de los tres departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena*. El asiento se firmó el 2 de enero de 1772 con una duración prevista de seis años<sup>18</sup> y, como se puede observar en la gráfica 2, los años 1772-1778 fueron de constante aumento del movimiento de barcos con madera para la construcción naval en la península ibérica, lo que puede sugerir que los intermediarios de los asentistas españoles conseguían la madera en toda el área sur del Báltico, y no sólo en Riga y San Petersburgo.

En la década de 1770 se registraron en los libros de peaje de Sund 135 barcos. Los mayores envíos de maderas se realizaron en 1776 (32 embarcaciones), 1777 (34 buques) y 1778 (36 naves, el número máximo durante el siglo XVIII, igualado en 1786). Estos datos demuestran el gran interés de la Corona por participar en el negocio de pertrechos navales provenientes del Báltico.

Entre los años 1779 y 1781 se observa una disminución en los cargamentos de madera que, no obstante, fueron reemplazados por los de cereales, suceso que hay que interpretar como el cambio de necesidades de surtir los astilleros en materias forestales por el aprovisionamiento de alimentos para mantener a miles de marinos y soldados durante la guerra contra la Gran Bretaña.

En 1784 la situación vuelve a su estado anterior, como lo confirma el arribo de los treinta barcos cargados con la madera del Báltico sur a los arsenales peninsulares. Es importante subrayar que a partir del año 1783 el Banco Nacional de San Carlos recibió el monopolio para las provisiones de la Armada y Ejército, lo cual significó un cambio importante en la política de pertrechos, fortaleciendo el mayor control del Estado español sobre los asentistas. Con ello, la junta directiva del banco dio luz verde para que en el negocio de maderas del norte entraran las casas comerciales suecas de Jünger, Glashoff, Herman, Ellerman & Schlieper y Gahn, que adquirirían las maderas en diferentes puertos del Báltico, como Stettin, Gdańsk, Königsberg, Memel y Riga.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> AGS, Secretaría de Marina, libro 788, exp. 2.

<sup>19</sup> Torrejón, "La madera báltica, Suecia y España...", Cádiz, 2000, p. 166.

Una confirmación del enfoque hacia esta región es el envío de un cargamento de maderas a El Ferrol a petición del Banco de San Carlos con la mediación de la Sociedad de Berlín en 1784. En el mismo año, el príncipe de Nassau presentó a los directores un proyecto para conseguir las maderas para el departamento de Cartagena en los abundantes bosques situados en la actual Bielorrusia, que pertenecían entonces a la Mancomunidad de Polonia y Lituania. Lo novedoso en su propuesta fue la idea de realizar el transporte de cargamentos madereros por el río Dniéper hasta el Mar Negro, y de ahí al Mediterráneo.<sup>20</sup> No se sabe si el proyecto se realizó, pues no se encontraron noticias de ello. Queda pendiente, por lo tanto, la revisión de los asientos italianos, los cuales traían las llamadas “maderas rumanas” provenientes de los mares Adriático y Negro, con sus centros de acopio en Dubrovnik (Croacia), Varna (Bulgaria) y Constanța (Rumania). Esa materia prima se extraía de los montes de los Balcanes y de los Cárpatos. Con estas pistas no se puede descartar la posibilidad de que se consiguieran maderas también de la desembocadura de Dniéper.<sup>21</sup>

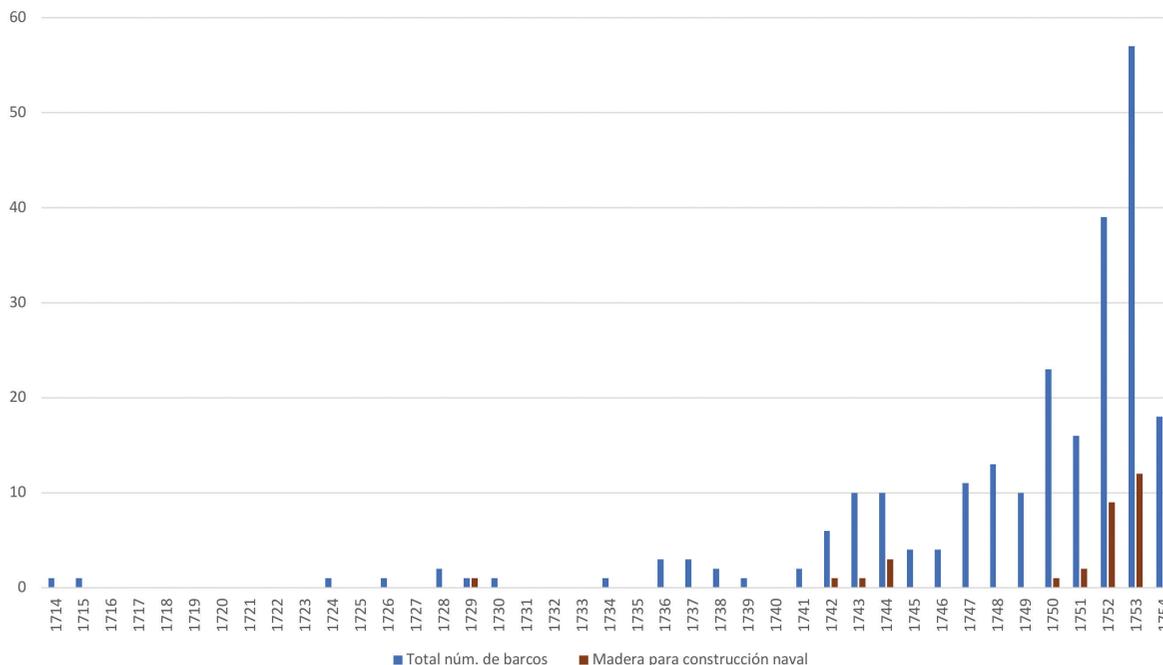
Al analizar los datos sobre el transporte de maderas para la construcción naval del Báltico sur a España que aporta la tabla 2, es interesante notar que en las tres últimas décadas del siglo XVIII, el puerto que envió más barcos con dicho cargamento fue Memel, con 250 registros en Sund. Le sigue Danzig con 90 embarcaciones, Königsberg con 45 buques, Stettin con 32, Pillau con 19 y otros puertos de la región con 14 barcos. Lo que es incuestionable es que el *Hinterland* de todos estos puertos (menos el de Stettin) forma los densos bosques de los actuales países de Lituania, Rusia, Bielorrusia y Polonia, que hasta 1795 formaban parte de la Mancomunidad de Polonia y Lituania, y que una parte considerable de ellos pertenecía a una sola familia, la del magnate Radziwiłł, la más influyente en la política interior y comercio de la unión de ambas naciones en los siglos XVII y XVIII. En el Archivo General de Registros Históricos, en Varsovia, se conserva una parte de los documentos históricos de dicha familia, y entre ellos se encuentra un ramo que corresponde a la

<sup>20</sup> Torrejón, “La madera báltica, Suecia y España...”, Cádiz, 2000, p. 184.

<sup>21</sup> Archivo General de la Marina “Don Álvaro de Bazán” (en adelante AGMAB), Arsenal, leg. 3.762. Un ejemplo de ello es el contrato con Joseph Marcerano para asiento de maderas de Rumania por seis años a partir de 1 de enero de 1761.



Gráfica 1  
COMERCIO DIRECTO ENTRE EL BÁLTICO SUR Y ESPAÑA. COMPARACIÓN ENTRE EL TOTAL DE BARCOS CON DIFERENTES CARGAMENTOS Y LOS QUE LLEVARON LA MADERA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL 1714-1754

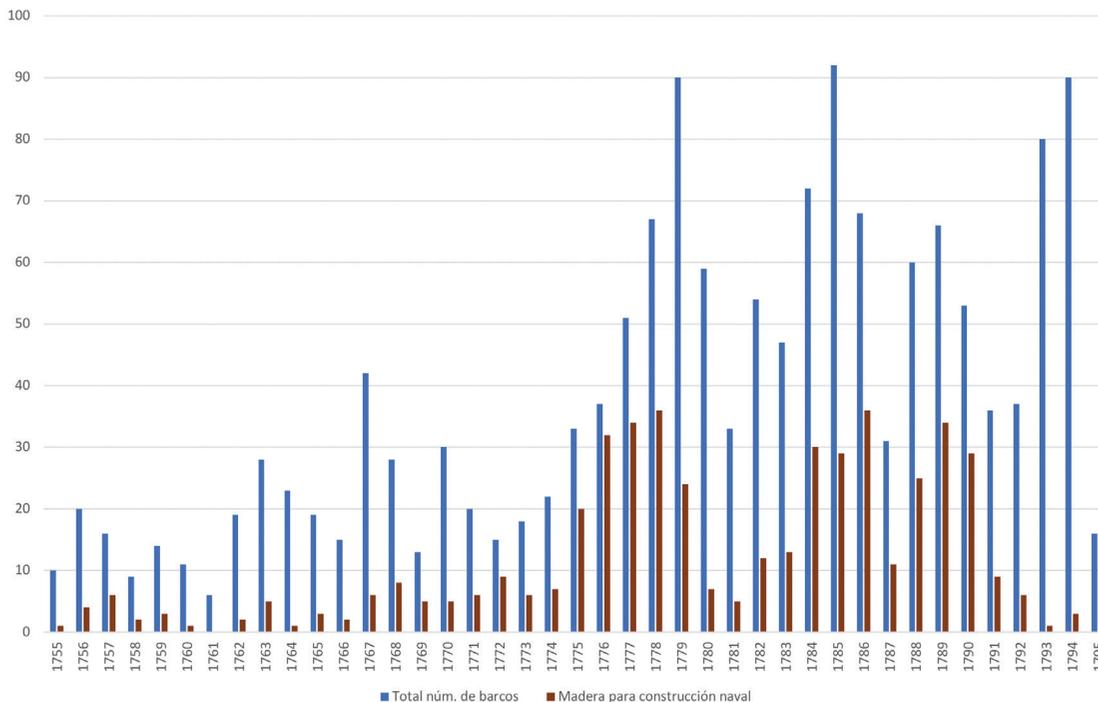


FUENTE: Reichert, “El comercio directo de maderas...”, n. 252, 2016 y registros digitales de Sund, <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom>. Números de microfilms: 165, 172, 174, 176, 177, 178, 187, 190, 191, 192, 193, 195, 201, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244.



Gráfica 2

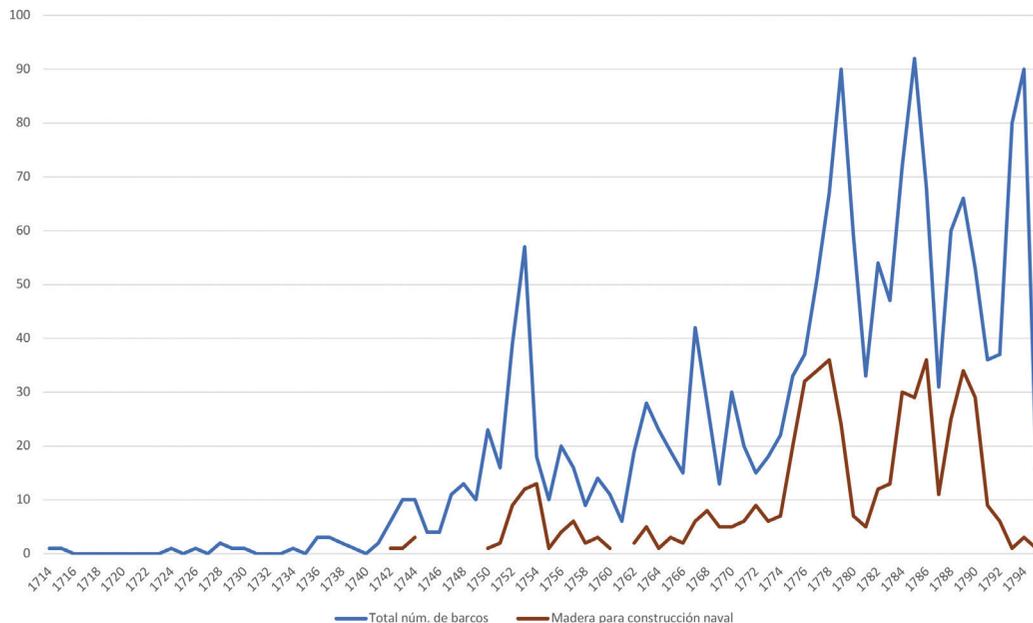
COMERCIO DIRECTO ENTRE EL BÁLTICO SUR Y ESPAÑA. COMPARACIÓN ENTRE EL TOTAL DE BARCOS CON DIFERENTES CARGAMENTOS Y LOS QUE LLEVARON LA MADERA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL 1755-1795



FUENTE: Reichert, “El comercio directo de maderas...”, núm. 252, 2016 y registros digitales de Sund, <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom>. Números de microfilms: 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277 y 278.

Gráfica 3

COMERCIO DIRECTO ENTRE EL BÁLTICO SUR Y ESPAÑA. COMPARACIÓN ENTRE EL TOTAL DE BARCOS CON DIFERENTES CARGAMENTOS Y LOS QUE LLEVARON LA MADERA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL 1714-1795



FUENTES: Reichert, “El comercio directo de maderas...”, núm. 252, 2016 y registros digitales de Sund, <http://www.soundtoll.nl/index.php/en/welkom>. Números de microfilms consultados: 165, 172, 174, 176, 177, 178, 187, 190, 191, 192, 193, 195, 201, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277 y 278.

navegación fluvial de diferentes bienes, entre los cuales la mayoría son informes sobre cortes de maderas con el fin de enviarlos a los puertos bálticos. Una muestra de ello se puede apreciar en el cuadro 3.

Por otra parte, es importante señalar que la madera para la construcción naval proveniente del *Hinterland* del Báltico sur fue monopolizada por los puertos dependientes de Prusia, como Memel, Königsberg y Pillau, en la Prusia Oriental, y Stettin, el puerto integrado a Prusia que controlaba el comercio fluvial del río Óder. Únicamente el puerto gdanskiano era dependiente de la Corona polaca y vigilaba la navegación por el río Vístula. Estos datos demuestran que el poder político y el comercio marítimo en esta región fueron dominados por la Corona prusiana, que de esta manera controlaba las salidas y las entradas de materias primas y mercancías hacia y desde la Mancomunidad de Polonia y Lituania. Esto influía sin duda en el crecimiento de los aranceles que se pagaban obligatoriamente en la aduana al momento de entrar o salir de Memel, Königsberg y Pillau, y seguramente elevaba los precios de las maderas compradas por España y otros poderes navales de Europa.

Finalmente, cabe preguntarse qué puertos españoles fueron los más beneficiados por el comercio directo con la región del Báltico sur (véase cuadro 4). La respuesta parece obvia, ya que la ciudad con mayor vinculación con el mercado báltico fue Cádiz. Esto no debe de sorprender, ya que, como lo han aclarado en sus investigaciones Crespo y Torrejón,<sup>22</sup> este puerto fue de destino final pero también fue un importantísimo puerto de escala que conectaba el norte europeo con el Mediterráneo y con las Indias. Entre 1750 y 1799 dicho puerto recibió 324 embarcaciones con las maderas para construcción naval, de las cuales posiblemente un número importante fue redistribuido en los departamentos de La Habana y Cartagena, y solamente una parte fue aprovechada por el astillero de La Carraca. El segundo puerto con mayor recepción de buques con dicha materia prima fue El Ferrol, con 105 cargamentos recibidos. Esto demuestra la relevancia estratégica de este puerto en la industria naviera durante la segunda mitad del siglo XVIII y su auge en la década de 1770, cuando en los registros de Sund se

<sup>22</sup> Crespo, “El comercio holandés y la integración de espacios económicos...”, v. 3, n. 8, 2007; Torrejón, “La madera báltica, Suecia y España...”, Cádiz, 2000.

Cuadro 3  
UNA MUESTRA DE MADERA DE LOS BOSQUES  
DE LA FAMILIA POLACA RADZIWIŁŁ  
1761-1777

<i>Lugar de extracción</i>	<i>Tipo de piezas de madera</i>	<i>Cantidad de piezas</i>
Bosque Dubiński (actual Polonia)	Vigas y mástiles	831
Bosque Nelibocki (actual Bielorrusia)	Troncos, vigas, mástiles, baupreses	3 953
Bosque Newelski (actual Rusia)	Troncos	116
Bosque Wiźuński (actual Bielorrusia)	Mástiles	54

FUENTE: Archivos General de Registros Históricos, *Archiwo Radziwiłł*, fondo XX, sig. 31 y 32, Varsovia, Polonia.

Cuadro 4  
NÚMERO DE BARCOS QUE ARRIBARON A LOS PUERTOS ESPAÑOLES  
CON MADERA PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOLA  
EN LOS REGISTROS DE SUND, SIGLO XVIII

<i>Periodo</i>	<i>Puertos españoles</i>							<i>Total</i>
	<i>Cádiz</i>	<i>El Ferrol</i>	<i>Cartagena</i>	<i>Santander-Bilbao-San Sebastián</i>	<i>Málaga</i>	<i>Sevilla</i>	<i>Otros puertos</i>	
1700-1709	0	0	0	0	0	0	0	0
1710-1719	0	0	0	0	0	0	0	0
1720-1729	1	0	0	0	0	0	0	1
1730-1739	0	0	0	0	0	0	0	0
1740-1749	5	0	0	0	0	0	0	5
1750-1759	19	19	3	8	3	0	1	53
1760-1769	24	5	4	0	0	0	0	33
1770-1779	94	67	8	1	3	5	1	179
1780-1789	144	12	7	12	13	6	8	202
1790-1799	43	2	0	6	11	4	3	69
TOTAL	330	105	22	27	30	15	13	542

FUENTE: Reichert, 2016 y registros digitales de Sund: 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277 y 278.



apuntaron 67 buques con las maderas de construcción naval para este astillero. En cambio, Cartagena recibió solamente 22 barcos madereros. Se puede suponer que también Málaga —que se encuentra en la misma cuenca marítima— desarrolló la función del puerto de escala, ya que a la ciudad malagueña arribaron treinta transportes con maderas para la industria naviera. Finalmente, cabe señalar que a los puertos cantábrico-vascos (Santander, Bilbao y San Sebastián) llegaron 27 barcos con dicha materia prima y, lo que todavía sorprende, que hacia Sevilla se registraron quince embarcaciones madereras, en su mayoría con tablonería y vigas, lo que puede sugerir que el puerto sevillano los necesitó no tanto para la fabricación de buques sino, para las reparaciones y averías.

### *Conclusiones*

Los reinados de los primeros Borbones en el trono español, es decir, de Felipe V y de su hijo Fernando VI, se pueden considerar como el período de creación de las estructuras legislativas, administrativas y económicas necesarias para el buen desarrollo de la Secretaría de Marina Real. Durante ese tiempo, los ministros, intendentes y oficiales reales —pero también los economistas y pensadores políticos— realizaban investigaciones sobre las necesidades de la Corona en diferentes horizontes político-económicos. Una de ellas tocaba al restablecimiento comercial y a su defensa contra los adversarios europeos, especialmente frente a Gran Bretaña. En múltiples informes, memorias y relaciones aparece con frecuencia el tema de los recursos forestales, tanto peninsulares como americanos, que se podrían aprovechar para la construcción naval española. Con ello, se puede establecer la tesis de que en las primeras décadas del siglo XVIII se buscaban las materias primas más cercanas y accesibles en el momento de su demanda. Por esta razón no aparece el gran interés por las maderas fuera del sistema estatal de España.

Este contexto cambió con el marqués de la Ensenada (1743-1754), quien desde los primeros años de su gestión al frente de la Secretaría de Marina buscó la posibilidad de suministrar los arsenales reales con las maderas provenientes del Báltico, del Mar Negro, del Adriático, así como de las selvas americanas. Quizá no lo logró

durante su gobierno al frente de la Armada, pero sus gestiones diplomáticas y políticas dieron resultado sobre todo durante los gobiernos de sus sucesores, Julián de Arriaga (1754-1776), Pedro González Castejón (1776-1783) y Antonio Valdés (1784-1795), cuando se dinamizó el comercio marítimo de materias primas provenientes de las Indias, del Mediterráneo y del Báltico. Al hablar de este último mar, una vez más se invoca a los registros de Sund, que de una manera clara reflejan esta tendencia de incremento de la circulación de barcos entre el Báltico sur y España, tanto con los cargamentos de madera para la construcción naval como con otras mercancías como cereales, duelas para elaborar barriles, cáñamo, lonas y linazas, entre otras (véase gráfica 3). Este cambio de la política de pertrechos también fue posible por el otorgamiento de asientos a los asentistas asociados con la región del Báltico, como los comerciantes holandeses Gil de Meester, en la década de los 1750, o las casas comerciales suecas de Jünger, Glashoff, Herman, Ellerman & Schlieper y Gahn, que a partir de 1783 fueron contratadas por el Banco de San Carlos.

Esta estrategia demuestra que el Estado español seguía la tendencia de las políticas imperialistas empleadas por otros poderes navales de Europa, contribuyendo así al desarrollo de la globalización temprana. El caso de los suministros madereros para la Armada es solamente un ejemplo de dicho fenómeno, y en este caso es obvio que España entró en la competencia por las materias primas con el fin de fortalecer su poderío naval y así competir en la carrera militar con Gran Bretaña.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ARAGÓN RUANO, Álvaro, “La historiografía forestal sobre la época moderna en el panorama internacional, español y vasco: una revisión bibliográfica”, *Vasconia*, San Sebastián, Sociedad de Estudios Vascos-Eusko Ikaskuntza, n. 37, 2011, p. 117-140.
- ARANDA, Gaspar de, *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999.
- , *Los bosques flotantes: historia de un roble del siglo XVIII*, Madrid, ICONA, 1990.

- CARRASCO GONZÁLEZ, Guadalupe, “Cádiz y el Báltico. Casas comerciales suecas en Cádiz (1780-1800)”, en Alberto Ramos Santana (coord.), *Comercio y navegación entre España y Suecia (siglos X-XX)*, Madrid, Fundación Berndt Wistedt, 2000, p. 317-345.
- CRESPO SOLANA, Ana, “El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)”, *Investigaciones de Historia Económica*, v. 3, n. 8, 2007, p. 45-76.
- , *El comercio marítimo entre Ámsterdam y Cádiz (1713-1778)*, Madrid, Banco de España, 2000.
- DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel, “El riesgo de contratar con el enemigo. Suministros ingleses para la Armada española en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, n. 80, 2003, p. 65-73.
- , “La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del imperio español en el siglo XVIII”, *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, 2016, p. 93-123.
- , *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009.
- GUIMERÁ, Agustín y Olivier Chaline (coords.), *La Real Armada. La Marine des Bourbons d’Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, París, Sorbonne Université, 2018.
- GUTIÁN RIVERA, Luis, “La destrucción histórica del bosque en Galicia”, *Semata. Ciencias Sociais e Humanidades*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, v. 13, 2001, p. 105-166.
- INGLIS, Douglas, “The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century”, *New Aspects of Naval History*, Baltimore, The Nautical Aviation and Publishing Company of America, 1985, p. 47-58.
- KUETHE, Allan y José Manuel Serrano Álvarez, “El astillero de La Habana y Trafalgar”, *Revista de Indias*, v. 67, n. 241, 2007, p. 763-776.
- LÓPEZ ARANDIA, María Amparo, “Aprovisionando de madera el arsenal de Cartagena: el proyecto de Manuel Bernia y las flotaciones por el río Segura (1784-1793)”, *Tiempos Modernos*, 36, 1, 2018, p. 127-168.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo, “Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736)”, *Revista Hispanoamericana*, 3, 2013, p. 1-26.
- , “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”, *Anuario de Estudios Americanos*, 71, 2, 2014, p. 571-602.
- MERINO NAVARRO, José P., *La Armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José, “La madera en los pertrechos navales. Provisión de motones, remos y bombas al arsenal de La Carraca”, *Tiempos Modernos*, n. 4, v. 10, 2004, p. 1-12.
- REICHERT, Rafal, “El comercio directo de maderas para la construcción naval española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783”, *Hispania*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 76, 252, 2016, p. 129-157.
- TARACHA, Cezary, “El marqués de la Ensenada y los servicios secretos españoles en la época de Fernando VI”, *Brocar*, Universidad de la Rioja, 25, 2001, p. 109-122.
- TORREJÓN CHAVES, Juan, “La 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, p. 163-222.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.
- TRÁPAGA MONCHET, Koldo, “Resucitando la guerra de la mar”. The Timber Supply as a Political Problem in the Court of Lisbon (1617-1622)”, en Rosa y Mario Varela Gomes (eds.), *The Management of Iberian Forest Resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archaeology*, Lisboa, Instituto de Arqueologia e Paleociencias, 2015, p. 49-56.
- TRINDADE, Ana Rita, “Bourbon Naval Policy, Forestry and Timber Supply for Shipbuilding in Andalusia (1700-1759). Brief Introductory Research Notes”, en Rosa y Mario Varela Gomes, *The Management of Iberian Forest Resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archaeology*, Lisboa, Instituto de Arqueologia e Paleociencias, 2015, p. 57-63.
- WING, John T., *Roots of Empire. Forests and State Power in Early Modern Spain, c. 1500-1750*, Leiden-Boston, Brill, 2015.