

## EL PROGRAMA DE BOTADURAS

El impulso que la nueva dinastía Borbónica da a la decrepita marina heredada del último Austria se inicia por mandato de Felipe V con la creación en 1714 de la Marina Real y con José Patiño cuando se inician propiamente dicho los planes de fomento al ser nombrado Intendente General de la Real Armada en 1717.

Los planes continuaron en incremento de la Marina y es D. Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada que bajo el reinado de Fernando VI dirigía los despachos de Marina, Indias y Hacienda cuando a sus instancias se promulgan en 1748 las Ordenanzas de Marina, mediante la cual se delimitan los montes sujetos a la jurisdicción militar de la Marina, en especial los montes costeros en los términos y descripciones dados en las citadas Ordenanzas.

Volviendo a la labor de José Patiño, éste, en el año 1723 promulga las Ordenanzas de Arsenales, que dan lugar al inicio de las visitas a los montes próximos a la costa con el fin de valorar la riqueza forestal de los mismos para el empleo de sus maderas en la industria naval.

En el año 1745 se ordena la visita general a todos los bosques maderables por oficiales de la Marina para evaluar mediante un inventario el estado de los recursos maderables de los montes que están próximos a la costa, levantándose posteriormente planos de los montes visitados y ordenándose a los distintos ministros de las provincias marítimas que remitan los datos obtenidos a sus correspondientes Departamentos. Esos inventarios forestales nos permiten hoy día poder estimar la superficie de bosques que había en España durante el siglo XVIII. Y así en el antiguo Reino de Murcia en el año 1751, según el trabajo ejecutado por Fernández de la Torre, se habían contado 601.806.621 árboles clasificados en nuevos-medianos-inútiles (se entiende para la construcción naval) en la que los pinos suponían el 85,2 por ciento. Si estimamos una densidad de 500 pies por hectárea, el bosque de pinar ocuparía una superficie no menor de 1.200.000 hectáreas.

De 1750 a 1754 Francisco Sandoval levanta el estado de los montes de Jerez de la Frontera (Cádiz), contabilizándose en esa visita 28.938.397 árboles, en su mayoría (72 por cien) alcornoques (*Q. suber*). Enrique Martínez hace ante semejante dato la siguiente precisión: «*El término municipal de Jerez de la Frontera tiene 141.000 hectáreas, si estimamos una densidad media arbolada de 400 pies por hectárea, el bosque Jerezano tendría una extensión de 72.000 hectáreas, lo que supone el 50 por ciento de dicho término municipal*».

Por último, de los montes de Doñana, en la visita que giró J. Gutiérrez de Rubalcava en 1750 se describe: «*...242.662 (árboles) en los que el 91 por ciento son pinos y crecidos y medios el 80 por ciento, 18.000 son alcornoques que hacen el 7 por ciento y 1.119 álamos que hacen el 1 por ciento*».

Si estimamos los pinos crecidos (piñoneros) en unas 50 hectáreas, la superficie arbolada sería de 50. 000 hectáreas.

Para llevar a cabo todos estos cometidos se crea una especial estructura administrativa cuya cabeza es el Conservador General de Montes a cuyas órdenes está el Inspector General de Montes, figura ejecutiva de la organización. Esta administración con sus luces y sus sombras, con períodos de supresión y de abandono tuvo vigencia hasta el año 1833 en que Javier de Burgos da las primeras Ordenanzas de Montes.

Todas esas disposiciones trajo como consecuencia durante todo el siglo XVIII unos planes de fomento de la Marina Real que se traducen en unos planes de botaduras concretos en los astilleros reales peninsulares y ultramarinos.

En base a las relaciones de estado de navíos confeccionadas durante el siglo XVIII podemos facilitar las siguientes guías cronológicas de construcción en los distintos astilleros Reales según el porte de los mismos:

#### Astillero: Guarnizo (Santander)

Fechas	Número	Porte
		c. = cañones
1716	4	60 c.
1717	1	60 c.
1721	2	52 c., 60 c.
1723	2	52 c., 62 c.
1724	1	64 c.
1727	2	54 c., 56 c.
1728	3	60 c. (2), 80 c.
1729	1	70 c.
1730	5	50 c., 62 c. (2), 70 c. (2)
1731	2	61 c., 70 c.
1732	1	112 c.
1745	1	70 c.
1751	1	64 c.
1754	2	74 c.
1755	1	74 c.
1756	3	70 c. (2), 74 c.
1759	1	74 c.
1766	2	74 c.
1767	6	60 c., 74 c. (5)
1782	3	68 c., 74 c. (2)
TOTAL	44	

Astillero: La Carraca (Cádiz)

Fechas	Número	Porte
		c. = cañones
1726	1	70 c.
1729	2	60 c. , 62 c.
1731	1	60 c.
1738	1	58 c.
1752	1	74 c.
1754	1	74 c.
1757	1	68 c.
TOTAL	8	

Astillero: Cartagena (Murcia)

Fechas	Número	Porte
		c. = cañones
1731	1	60 c.
1753	2	74 c.
1754	3	74 c.
1764	1	74 c.
1766	1	74 c.
1771	1	74 c.
1772	1	74 c.
1773	1	74 c.
1776	1	74 c.
1777	1	74 c.
1778	1	80 c.
1779	1	74 c.
1781	1	58 c.
1785	2	74 c.
1787	1	64 c.
1788	1	74 c.
1791	1	74 c.
TOTAL	21	

Astillero: El Ferrol (Coruña)

Fechas	Número	Porte
		c. = cañones
1732	1	56 c.
1752	1	64 c.
1753	4	68 c. , 74 c. (3)
1754	9	64 c. , 68 c. (2) , 74 c. (5)
1755	4	74 c.
1758	1	60 c.
1759	8	68 c. , 74 c. (7)
1769	5	74 c.
1779	3	54 c. , 80 c. , 116 c.
1780	1	60 c.
1784	4	68 c. , 112 c. (3)
1789	6	64 c. (2) , 74 c. (3) , 112 c.
1791	5	74 c. (3) , 112 c. , 114 c.
1795	2	80 c.
TOTAL	54	

Astillero: La Habana (Cuba)

Fechas	Número	Porte
		c. = cañones
1700	1	50 c.
1701	1	50 c.
1714	1	50 c.
1718	2	60 c.
1720	1	60 c.
1723	1	64 c.
1724	2	60 c.
1726	1	58 c.
1727	2	54 c. , 56 c.
1728	2	60 c.
1729	1	70 c.

1730	3	52 c. , 64 c. , 66 c.
1731	1	66 c.
1732	3	58 c. , 64 c. , 70 c.
1734	2	58 c. , 64 c.
1735	3	50 c. , 64 c. (2)
1737	1	64 c.
1738	3	50 c. , 70 c. (2)
1740	1	66 c.
1743	1	64 c.
1744	2	70 c.
1745	11	60 c. , 64 c. , 70 c. (3), 74 c. (4), 80 c. (2)
1757	1	70 c.
1759	2	60 c. , 64 c.
1761	2	64 c. , 70 c.
1765	2	94 c. , 98 c.
1766	2	64 c. , 94 c.
1769	1	130 c.
1771	2	68 c. , 80 c.
1773	1	74 c.
1775	1	68 c.
1776	2	64 c.
1780	1	74 c.
1786	2	112 c.
1787	1	112 c.
1788	1	64 c.
1789	1	112 c.
1791	1	74 c.
1794	3	50 c. , 74 c. , 112 c.
TOTAL	72	

A la vista de las relaciones de botaduras anteriores, la cifra de navíos construidos durante el siglo XVIII, alcanza el número de 127 en la península y de

72 en el astillero de La Habana, totalizando 199 navíos de 50 cañones o más de porte. Considerando además los astilleros de Puntales, La Graña, Orio, San Feliú, Pasajes y otras procedencias, la cifra se incrementa en 24 navíos más. Para mayor aclaración al lector, en el Anexo 5 se especifican claramente esos términos en los cuadros núms. 1, 2 y 3.

Abundando en los datos, también se incluye en el citado Anexo el cuadro n.º 4 de barcos adquiridos mediante compra en el siglo XVIII a distintos reinos y repúblicas en la cifra de 10.

Un análisis interesante que corresponde también hacer es señalar aquellas fechas en que se dio mayor impulso a las botaduras en relación directa con los planes de fomento de la Marina Real, así como la aparición de determinados prototipos o modelos, como el 70 cañones en los distintos astilleros y arsenales reales, tanto peninsulares como indianos.

Y así en Cuba las cortas más importantes se efectuaron en los años 1727 para la construcción de 16 navíos y en 1742 para la construcción de 11 navíos. En el astillero de El Ferrol las cortas de mayor entidad estuvieron alrededor de 1750 para la construcción de 27 buques y las de 1781 para botar 17.

El astillero de Cartagena, de menor entidad en cuanto a botaduras, fue más regular en sus abastecimientos de madera durante el siglo XVIII, y podemos considerar las siguientes fechas de tales eventos en 1750, 1763, 1773 y 1782.

En cuanto al astillero de La Carraca, en el interior de la bahía de Cádiz, sólo dos fechas pueden tener cierta importancia por el ritmo posterior de construcción y botaduras, los años 1726 y 1749.

Por último, el cántabro astillero de Guarnizo, impulsado por Antonio de Gaztañeta, fue el pionero desde 1713 con las entradas de madera que favorecieron la construcción de navíos hasta 1729 con 16 de éstos puestos en el agua; posteriormente, los años 1727, 1742, 1753 y 1764 son hitos de entradas de madera en sus almacenes.

Son por tanto las fechas de 1726 - 1727 y las de 1740 a 1750, junto a las de 1770 a 1780, los períodos más importantes de cortas de maderas, tanto en la península como en ultramar, y por consiguiente marcan los plazos de las botaduras más importantes.

El cuadro que damos a continuación ilustra y documenta todo lo dicho a las botaduras y cortas de madera en el Real Arsenal de la Habana en Cuba:

### Maderas estructurales: caobas, cedrelas, guayacanes y otras

Fecha estimada de las cortas	Volumen (m <sup>3</sup> ) de madera de las cortas	Número de navíos botados
1727	37.200	16
1742	33.000	11
1753	21.600	7
1763	20.600	6
1783	34.200	9
TOTALES	146.600	49

FUENTE: Relaciones. Almirante Vigodet. C. Artiñano.

Preparación de G. de Aranda

Los 146.600 m<sup>3</sup> de madera estructural estimada en el consumo de la construcción naval del astillero cubano, asciende a un 73 por ciento del total, previsiblemente utilizado para un 68 por ciento de todas las botaduras de navíos de porte 50 cañones o más.

En cuanto a la aparición del 74 cañones como navío de dos puentes y de tercer rango más popular, podemos decir que no son coincidentes en fechas su aparición en los distintos astilleros reales españoles:

Astillero	Porte	Primera fecha de botadura
LA HABANA	74	1745
LA CARRACA	74	1752
CARTAGENA	74	1753
EL FERROL	74	1753
GUARNIZO	74	1754

FUENTE: Relaciones. Almirante Vigodet. C. Artiñano.

Preparación de G. de Aranda