

LA EXPLOTACIÓN FORESTAL  
Y EL DESARROLLO DEL SECTOR NAVIERO  
EN LA PALMA ENTRE 1799-1850

MARÍA GLORIA EXPÓSITO LORENZO  
PEDRO C. QUINTANA ANDRÉS

## INTRODUCCIÓN

La isla de La Palma se encontraba sumida en una profunda crisis social y económica durante el tránsito entre el siglo XVIII y XIX, reflejo de la situación general en la que se hallaba el Archipiélago. El aumento de la población, fundamentalmente a fines del siglo XVIII, el progresivo retroceso en las exportaciones vitícolas, los rendimientos decreciente de la producción agraria, el aumento de la demanda y las contradicciones sociales internas pusieron al descubierto las graves carencias estructurales.

El grupo de poder palmero, acomodado a la dependencia exterior y a la capitalización de la mayoría de las rentas generadas por el comercio, se halló inmerso en una crisis para la cual tenían escasas alternativas económicas. El modelo de redistribución y de complementariedad productiva y de abastecimiento, que hasta esos momentos había imperado en la región fomentando el intercambio desigual entre islas y el desplazamiento de capitales hacia las dos principales, entró en un profundo colapso del que lentamente sale en la segunda mitad del siglo XIX.

Esta crisis auspició la agudización del proceso de captación y concentración de bienes por el grupo de poder palmero pero también la ruptura del equilibrio económico y ecológico de la isla.

La necesidad de hallar una alternativa al modelo económico del período vitícola propició una presión mayor sobre las áreas boscosas debido a la roturación de nuevas tierras —ante el aumento de la demanda agrícola—, por la progresiva usurpación de las zonas de Propios y la explotación forestal indiscriminada para la exportación clandestina de madera y la construcción naval<sup>1</sup>.

La saca de madera ilegal y las rozas clandestinas fueron las principales razones que posibilitaron la creciente deforestación experimentada en La Palma a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. El aumento de las solicitudes de extracción de madera por los vecinos, para su exportación hacia Lanzarote y Fuerteventura, y las condiciones de escasez en los abastecimientos por las que periódicamente pasaba la isla de La Palma motivaron un inicial intercambio de grano, traídos de las dos primeras, por madera de los montes palmeros. El desarrollo del comercio maderero, el fomento de la industria naval y la realización por los campesinos más pobres de aperos de labranza para la exportación fueron propiciados por el Cabildo palmero como alternativa a la crisis agraria. Esta iniciativa, que perdura hasta comienzos del siglo XIX, estaba fundamentada en un falso optimismo sobre la inagotabilidad de las reservas forestales de la isla. Esta actitud de las autoridades experimenta un cambio radical a partir del primer decenio del siglo XIX al imponerse una legislación más proteccionista —auspiciada por la Real Audiencia de Canarias— y con cargas impositivas más elevadas para cualquier corte y extracción de madera.

Las trabas a la salida de madera y a la explotación forestal para el consumo interno fueron, formalmente, cada vez más restrictivas. Pero todas las medidas serían inútiles ante la pasividad de parte del grupo de poder —al participar directamente en el tráfico y en sus beneficios—, la lentitud de las leyes y la connivencia y prevaricación de las autoridades, pues el aumento del precio de la madera, por las limitaciones a su saca, significaba un incremento en sus ingresos. Este reiterado incumplimiento de la ley facilitó la acumulación de bienes y capitales por los grupos implicados; los terratenientes, los especuladores en el negocio maderero y algunos miembros del poder local.

La construcción naval fue otra de las causas principales para la destrucción del bosque ante el fomento por las autoridades insulares de este sector industrial, que empleaba a una considerable mano de obra a la vez que sustentaba unos amplios ingresos monetarios.

La presión sobre el bosque se agudizó en los períodos de fluctuaciones y confusiones políticas, pues en estos momentos será cuando se producirá su mayor devastación, ante la multiplicidad de jurisdicciones y las desautorizaciones realizadas entre las diversas instituciones encargadas de su guarda. Estas coyunturas políticas eran aprovechadas para realizar todo tipo de desmontes, usurpaciones y contrabando de madera. Así, los períodos constitucionales de la primera mitad del siglo XIX, fundamentalmente durante el Trienio Liberal, se convertirán en los más trágicos por los sucesivos incendios, talas indiscriminadas, etc., que afectan a la mayoría de la masa forestal palmera.

Del mismo modo, el problema sobre la titularidad de los montes, jurisdiccionalidad y forma de explotación se convirtieron en otros de los motivos fundamentales para su progresivo deterioro.

La Real Audiencia de Canarias fue la principal defensora de la protección de los bosques palmeros, especialmente tras la Real Orden de 1802 que hacían juez privativo de montes al comandante de marina limitando la jurisdicción civil<sup>2</sup>, intentando no sólo crear una legislación adecuada sino armonizar los mecanismos socio-económicos necesarios para preservar el monte<sup>3</sup>. El Cabildo de la isla fue la otra institución que se implicó en el mantenimiento de la masa forestal, al ser suya la titularidad de los baldíos y montes de la isla. La propiedad le fue entregada al Cabildo palmero por la Corona mediante la Real Cédula de 26 de noviembre de 1578, aunque ya tenía el beneficio de su explotación por la R.C. otorgada el 14 de febrero de 1537. El Cabildo, apoyado en este reconocimiento, intentó propiciar los cauces adecuados para la utilización de masa forestal pero sus propuestas, como ya se ha citado, tenían más de declaración de intenciones que de una realidad a cumplir.

Durante los períodos constitucionales el Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma, erigiéndose como sucesor del antiguo Cabildo, empleará toda su capacidad en demostrar sus derechos de propiedad sobre los montes de la isla y en los ingresos detraídos de ellos, intentando que el resto de los ayuntamientos no tuvieran ninguna jurisdicción, olvidándose de perseguir los delitos contra la masa forestal. Los ayuntamientos, surgidos al amparo de la nueva ley, y el grupo de poder local que se apodera de ellos intentarán participar de forma directa en la renta generada por los montes, aunque ya lo hacían de modo particular en la apropiación de terrenos y en la venta ilegal de madera, pues será la base de los ingresos de las nuevas corporaciones establecidas. Los terrenos pertenecientes a los nuevos ayuntamientos serán entregados por explotación directa o por venta de terrenos.

Esta polémica jurídico-política donde se implican autoridades locales y regionales (Capitán General, Audiencia, Ayuntamientos) propiciarán aún más la impunidad con la que se explote la riqueza de la isla por contrabandistas, especuladores y parte del grupo de poder.

La isla de La Palma en la etapa estudiada, 1799-1850, es una sociedad en plena transformación, donde la crisis coyuntural que la afecta no es sino un mero detonante de una situación larvada desde los siglos anteriores. El proceso no es tan grave por las repercusiones económicas inmediatas —hambre, recesión, retracción del mercado exterior— sino por la falta casi absoluta de alternativas a una estructura eco-

nómica en la cual se había fomentado el crecimiento de la isla. El fin de la exportación vitícola, que junto a la tierra, era la base de su riqueza no fomentó ninguna solución viable por parte del grupo de poder, que fue incapaz de mantener las altas rentas del pasado. Esta falta de alternativas ocasionó como circunstancia más palpable la hipoteca del futuro ecológico de La Palma en función de sus intereses económicos.

### LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA PALMA: DESARROLLO Y PROBLEMÁTICA

Los astilleros palmeros experimentaron un considerable auge en sus contrataciones a fines del siglo XVIII manteniéndose, con ciertos altibajos, hasta mediados del siglo XIX<sup>4</sup>. La Real Audiencia de Canarias intentó limitar el crecimiento del sector naval, que era paralelo al de la deforestación, el aumento descontrolado de las contrataciones de fábrica y la saca de madera y brea para la construcción de buques en otras islas, pues le achacaba ser las causas principales para que el monte fuera:

«caminando a su ruina, por los muchos incendios que hacen todos los que interesan en dexarlos sin arbolado como son los ganaderos y los que desean tomar al quinto terrenos incultos; por las muchas extracciones de madera para Lanzarote, por la mucha fábrica de brea y exportación a América»<sup>5</sup>.

El propio fiscal real de la isla llega a denunciar la escasa disponibilidad de las autoridades ante los reiterados abusos de los especuladores de madera y los constructores de barcos, cuya actitud llevaba al:

«desorden que reyna sobre el ramo importantísimo de montes, y con el deceso de poner remedio han intentado varios sistemas (...) pero los cuidados de ésta se ben siempre frustrados por las maniobras de aquellos que trafican con maderas (...).

Todos los días se oja con dolor que aún aquellos montes que estaban severamente vedados y las arboledas que resguardavan las fuentes se ban destrosando, y que los remedios que eran la esperanza remota de la isla son devoradas por las cabras, que contra lo establecido por las leyes y ordenansas, apartas en estos montes.

(...) que ya no se encuentran aquellos palos antiguos que davan maderada cerve y durable, que es nesesario hechar mano de los nuevos; esto supuesto siguiéndose el corte para embarcar, según la prisa que le dan, cargando los varcos que salen de este puerto para las islas de Lansarote y Fuerteventura, las más veces clandestina-

mente, las rosas, las continuas fábricas de varcos, como se hallan quatro actualmente en el astillero, sin contarse otro que va a construir en el lugar de Los Llanos, y aquí se surge neesariamente la ruina de la isla porque los torrentes, aumentados con el bolumen de tierra que arrastran las aguas, formavan varrancos»<sup>6</sup>. El Cabildo de la isla y los Ayuntamientos en los períodos constitucionales, por contra, no tuvieron un criterio uniforme a lo largo del período estudiado pues su actitud dependía de la coyuntura económica del momento. Así, en las fases económicas negativas, ante la falta de grano, se sustancian positivamente todas las solicitudes de cortes de madera para la fábrica de barcos, construidos en la isla como en su exterior, mientras que en las etapas de auge productivo la mayoría de las demandas son denegadas. En la primera década del siglo XIX se permite la salida de múltiples extracciones para la isla de Lanzarote a cambio de trigo para el socorro de la isla, de este modo, debido a la falta de grano, don Juan Carrillo, regidor, solicita en voz de su hermano, residente en Lanzarote, se le permita embarcar madera pues «anticipadamente hará venir el mismo buque cargado de toda clase de grano»<sup>7</sup>.

El intercambio de productos de primera necesidad entre ambas islas fue permitido e, incluso, auspiciado por el propio Cabildo de la La Palma que veía en él un considerable ahorro de dinero por una materia prima, la madera, tan abundante, por lo que el alcalde mayor del Cabildo califica esta explotación como un acto positivo pues la población está:

«abastecida con abundancia y a precios moderados de trigo, sevada, millo, centeno, papas y chícharos (...) a cambio de lo que es inútil llamarse tal, por la mucha abundancia de palos blancos, que jamás conocerá la isla, por grande que sea su extracción, y que resulta que una cosa que la abundancia, según queda hecha esprección, la hace inútil, queda el dinero en la isla y a nosotros abundamiento de grano»<sup>8</sup>.

Esta actitud cambia radicalmente en los momentos de vigencia de los ayuntamientos constitucionales, la intromisión de las autoridades militares y la aparición de la Diputación Provincial. A esta lucha política se añade el grave peligro que ocasionaban en las zonas deforestadas las lluvias, lo que supuso una queja formal del Ayuntamiento de Santa Cruz a la Diputación, pues reiteradamente habían dado:

«parte que en el Lomo de Las Ovejas (cercano a la ciudad de Santa Cruz de La Palma) se están cortando pinos y maderas para

los barcos que se están fabricando, de que resulta que se nota en los barrancos que atraviesan esta ciudad»<sup>9</sup>.

Las denuncias de cortes indiscriminados para la realización de barcos partían del Cabildo, de la Junta de Industria y Comercio de Santa Cruz y de la Junta de Montes de la isla creada por la Real Audiencia en 1801<sup>10</sup>, no dudando un integrante de dichas corporaciones, don Nicolás Medina y Fierro, en elevar un informe sobre la conservación de los montes y del grave destrozo que se hacía en la isla con la pasividad de las autoridades y de la connivencia con los delincuentes, pues había:

«un lucro recíproco entre taladores y jueces (que) han paralizado todas las medidas tomadas por la superioridad, éstos porque siguiendo de una pequeña suma que tomaban costas terminava en fianza y soltura por el precio de cinco pesos, según voz pública, abandonaban las causas, como se ven tantas paradas, sin haber sido castigado ningún reo, pues si hubieran experimentado castigo no se repetirían los excesos y pararía la ganancia del juez»<sup>11</sup>.

La doble jurisdicción, militar y civil, junto a la existencia de numerosos aforados que amparados en su condición destrozaban los montes, supuso una forma más de explotación de este recurso en favor de los especuladores, provocando desavenencias entre las dos instituciones. El intento del comandante militar de marina de limitar el poder del Cabildo sobre los montes, por oficio de 15 de diciembre de 1827, significó elevar una queja a la Diputación por la institución palmera pues el juez se fijaba sólo en los beneficios del monte y no en su conservación, lo que ocasionaría que la:

«isla de La Palma va a reducirse dentro de pocos años a una roca escarpada (...) despachando cuantas licencias se le piden, no sólo de las maderas, cuya extracción es permitida como son aperos de labranza hasta cierto número, sí también de la construcción de barcos para fuera de la isla que le constan al síndico tiene dada licencia (aunque hasta ahora no se ha verificado su extracción), señalándose unos crecidos derechos para fondo de aquel juzgado, causando el perjuicio indicado, y privando a los Propios de los derechos de toneladas consedidos por Su Majestad. Allí se ha formado una oficina dotada de crecidos sueldos, como es el de un guarda mayor agraciado con nueve mil reales de vellón corriente y, por éste estilo, los demás. Ahora, pues, reflexiónese por un instante en la formación de un juzgado bien dotado sin más fondos que los productos de cortes y embarques de maderas y se

sacará, por correspondencia, que indefectiblemente vendremos a parar en que se acabe una cosa u otra, es decir, que para subsistir el juzgado presisamente ha de acabar con los montes, cuya desgracia tenemos ya muy cerca»<sup>12</sup>.

El número de salidas de madera, carbón, brea y permisos para la fábrica de barcos permitidos por la Comandancia llega a ser tan elevado que parte de los vecinos de Santa Cruz se ven privados de todo combustible para sus hogares. Esta situación de desabastecimiento, prevaricación y abusos de las autoridades se repite a lo largo del segundo tercio del siglo XIX sin que se hiciera nada para contenerla. Los beneficios emanados del contrabando de madera y de la construcción de buques, en astilleros clandestinos o de fuera de la isla, y de su comercio fraudulento, especialmente con América, serán algunas de las características por las que se guiará la dinámica de los montes. Así, pese a los informes favorables para la fabricación de varios buques de 50 toneladas en 1844, el teniente de alcalde del ayuntamiento santacrucero, don Francisco Rodríguez, achaca a la codicia de parte de las autoridades:

«el estrago que habían recibido los montes a causa de los muchos buques, que de pocos años a esta parte, se han construido, no sólo para el cabotaje de estas islas, sino lo que era más reparable, para la negociación que con éstos se han estado y se está haciendo con su venta en La Habana, que si bien es en beneficio del comercio e industria, debe ésta posponerse a la reciva de la principal riqueza, cual es la conservación de sus montes»<sup>13</sup>.

La limitación de los cortes a ciertos montes, alejados de la ciudad, fue una de las principales iniciativas tomadas por el Cabildo de la isla. Se reservaron los montes de Flores, Cabrito, Chamusquina, Gigil, Nambroque y Roque, todos en la jurisdicción de Mazo, para el corte de madera para barcos, junto a los de Puntagorda, Garafía y Puntallana quedando como privilegiados los de Velhoco, Mirca, Melchora, Tejoya y Vuelta del Botajo<sup>14</sup>.

Pero esta salvaguarda chocaba directamente con el afán recaudador del propio Cabildo y del grupo de élite que se encontraba a su frente, ya que se reitera en sus quejas la pérdida de los beneficios por la exportación de madera, siendo necesario:

«impedir la extracción o embarques de maderas que se hagan clandestinamente porque del otro modo (...) no se le perjudica a sus Propios en la recudación o cobraza de dichos derechos»<sup>15</sup>.

Este celo por el cobro de los derechos de corte, la salida de madera para otras islas y el beneficioso tráfico de cereales se convirtió en la principal preocupación del Ayuntamiento insular, antes que la propia defensa de los montes. La corporación palmera, pese a las negativa para la licencias de nuevas construcciones navales en 1807, *permite, debido al detrimento de las entradas de beneficios por el intercambio de ce-real-madera, el corte de árboles para los barcos de la isla de Lanzarote;*

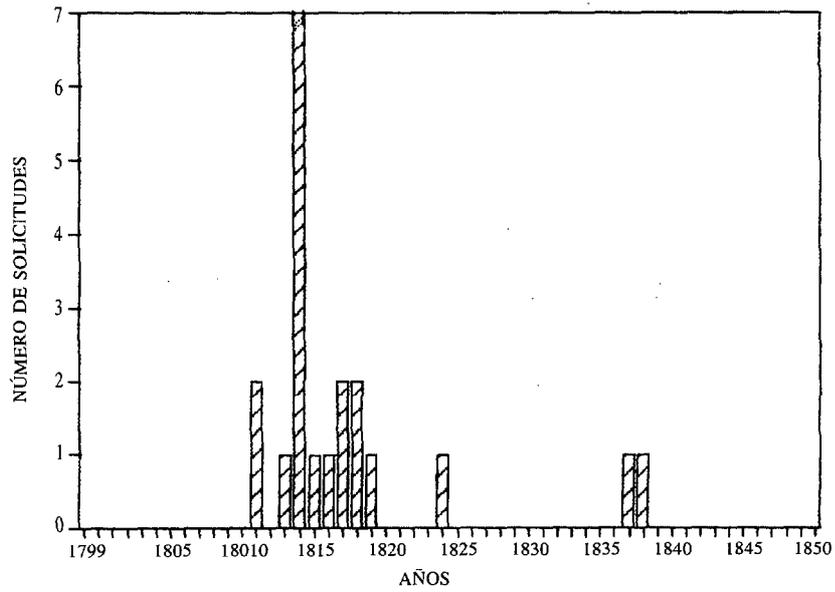
«atendiendo a los muchos varcos que han perdido los vesinos desta isla en las últimas guerras que hacen notable falta para el tráfico desta isla»<sup>16</sup>.

Estos desórdenes fiscales intentaron ser remediados por el Cabildo mediante sucesivas quejas realizadas a la Audiencia, debido a la escasa cuantía de los aranceles cobrados por la madera cortada. Los aranceles se hallaban regulados por la Real Cédula de 10 de junio de 1608, ratificada por la de 6 de diciembre de 1752<sup>17</sup>, *lo mismo que las multas* pero, transcurridos más de doscientos años, su efecto sobre la economía de los infractores era mínimo, pues era preferible abonar una pequeña pena monetaria que perder un negocio tan productivo. El personero general de la isla lamentaba que esta situación propiciara aún mayores desórdenes, pues no sólo «encuentra que además de ser nimio con respecto al presente tiempo, no comprende todas las (maderas) que en aquel se fixo derecho»<sup>18</sup> solicitando entrara en vigor la Real Cédula de 21 de junio de 1770, no adoptada por el Ayuntamiento de la isla, por la que se mandaba se tasase el precio de la madera y se diera el justo valor en cada paraje y a cada tipo de madera. Estas nuevas tasas son adoptadas por el Ayuntamiento de la capital en su sesión del 5 de diciembre de 1814, imponiendo las mayores contribuciones sobre la *sacas de la isla hasta ese momento*<sup>19</sup>.

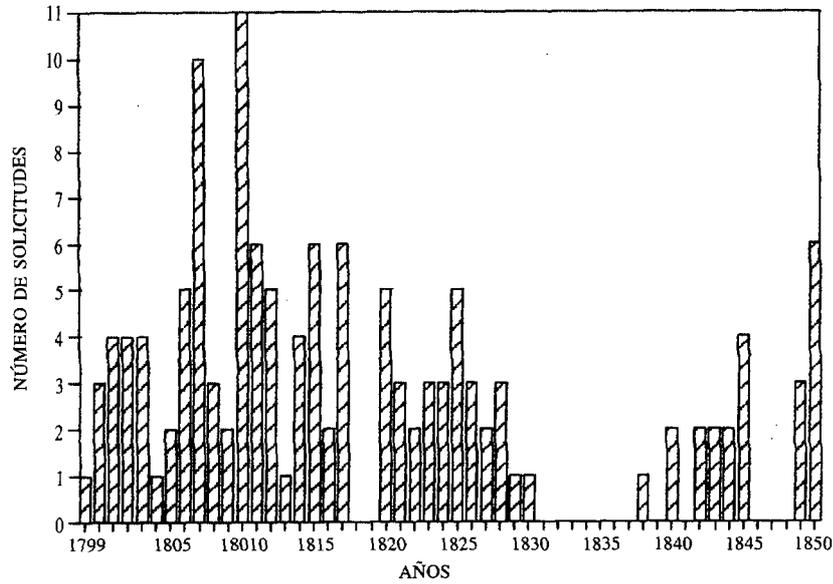
Al mismo tiempo se intentó reducir la tala de árboles para el consumo interno familiar o industrial —pues cada pino destruido equivalía a unos 15 quintales de madera—, suponiendo una sangría ecológica cada vez más acuciante para el vecindario de la isla que se manifestaba en las sucesivas avenidas, destrucción de cultivos, rendimientos decrecientes, alteraciones en las aguas de abastecimiento, destrozos de construcciones civiles, etc.<sup>20</sup>

Esta situación repercutió en las licencias otorgadas por el Cabildo de La Palma para la construcción naval. La fábrica de barcos en la isla supuso un alivio para parte de su población y un gran beneficio para el grupo privilegiado.

SOLICITUD DE MADERA Y BREA. PARA LA REPARACIÓN Y CARENADO DE BUQUES



SOLICITUDES DE CORTE DE MADERAS PARA FÁBRICA DE BARCOS 1799-1850



NÚMERO DE SOLICITUDES PARA LA FÁBRICA Y REPARACIONES DE BARCOS  
PRESENTADAS ANTE EL CABILDO DE LA PALMA ENTRE 1799-1850

AÑOS	FÁBRICA	REPARACIONES
1799-1805 .....	22	—
1806-1810 .....	31	—
1811-1815 .....	22	11
1816-1820 .....	11	6
1821-1825 .....	16	1
1826-1830 .....	10	—
1831-1835 .....	—	—
1836-1840 .....	3	2
1841-1845 .....	10	—
1846-1850 .....	9	—
TOTAL .....	134	20

FUENTES: Actas del Cabildo de La Palma. Legajos 699 al 706.  
Libro de la Junta de Montes 1801-1826. Legajo 734.

NOTA: Elaboración propia.

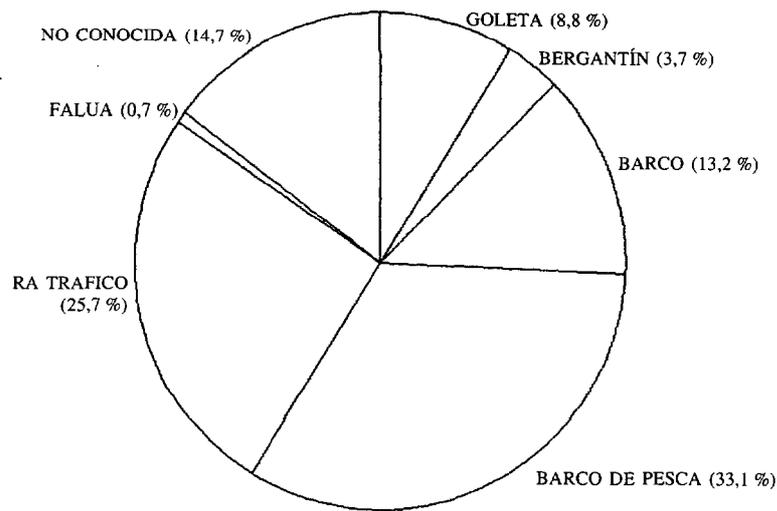
La existencia de varios astilleros clandestinos y la saca de madera para la construcción de contrabando impiden llegar a conocer una cifra real de los barcos construidos en la isla, aunque las cifras que aquí se incluyen nos permiten un acercamiento a las características generales durante la primera mitad del siglo XIX.

La creación de los ayuntamientos constitucionales supuso un grave conflicto entre las corporaciones locales y el de la capital de la isla, no sólo por el gran número de licencias que se concedían a los taladores sino por la propia titularidad de los montes, como ya se ha mencionado<sup>21</sup>. Así, los ayuntamientos del resto de la isla realizan una labor de ocultación y, muchas veces, de connivencia con los madereros y fabricantes de barcos manifestando la mayoría, como sucedía con el alcalde de Los Llanos:

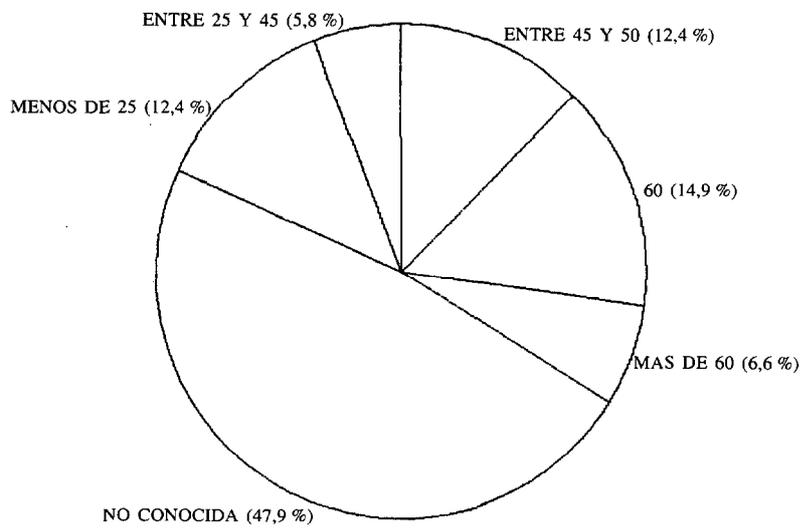
«no reconocía en este Ayuntamiento (de Santa Cruz) ningún poder legítimo que le faculte para mezclarse en ninguna de las cosas tocantes a aquella municipalidad, y por lo mismo quedaba sin efecto las disposiciones dictadas en el particular»<sup>22</sup>.

Esta defensa de intereses por parte de los ayuntamientos constitucionales supuso, durante todo la primera mitad del siglo XIX, una actitud de recelo de la corporación de la capital, que seguía arrogándose

TIPOLOGÍA DE LOS BARCOS CONSTRUIDOS ENTRE 1799 Y 1850



LONGITUD DE LA QUILLA DE LOS BARCOS CONSTRUIDOS ENTRE 1799-1850, EN PALMOS



las prerogativas del antiguo Cabildo, ante la gestión de los recursos forestales, al sólo interesarles el provecho monetario que podían sustraer, pues según un miembro de la Junta de Montes:

«Pasó aquella época y parecía debía haberse mejorado nuestra suerte con respecto a los montes, pero no ha sido así, parece estaba destinado este último tiempo a los Ayuntamientos Constitucionales para de un golpe acabar con todos»<sup>23</sup>.

Los períodos de regreso a la política antiguoregimista suponían una reducción en las solicitudes de extracción y fábrica de buques, más por la prevaricación de los implicados en la represión del contrabando y la falta de voluntad de parte del grupo de poder que por el decrecimiento de la demanda. No es extraño que en las actas de la máxima corporación insular se encuentre anotadas intervenciones contra los encargados de proteger al monte de la ambición desmedida de los especuladores, dirigiendo el síndico del Cabildo sus críticas:

«principalmente sobre aquellas personas que están encargadas inmediatamente de contener los abusos. Esta lo son un guarda mayor y un celador a quien el Ayuntamiento, en virtud de sus facultades, se dignó encomendar los montes de esta ciudad, invistiéndolo también al primero con la inspección y celo de todos los de isla. Dichos empleados jamás han podido estar ignorantes de las talas y desmontes y sobre los ataques hechos sobre los manantiales públicos»<sup>24</sup>.

Pese a estos problemas de carácter jurídico-político el Cabildo fomentó la construcción naval por la recaudación obtenida, la posibilidad de potencial el intercambio con otras islas de materias de primera necesidad, el desarrollo de una industria de gran tradición en la isla, la fuerte demanda buques del exterior para la pesca y el comercio, la creación de puestos de trabajo y poder remplazar parte de los ingresos perdidos por la reducción del mercado vitícola.

En los primeros dos decenios del siglo XIX las licencias se entregaban a particulares que alegaban que los barcos se destinarían a la pesca en los alrededores de La Palma o al tráfico entre islas, así se permite a don Domingo Terencio, vecino de Cádiz, la fábrica de buque por traer:

«porción de grano que vende al público por menudeo (...) que es muy ventajoso a esta isla el que condusga estos viveres de primera necesidad, a menos en este año, y siguiente en que se

consideran muy cortas cosechas (...) y la ninguna esperanza que tenemos de que vengan harinas del norte de América»<sup>25</sup>.

El Cabildo le exige sea compensada la licencia con la traída de grano, aunque el comerciante no llega a cumplir dicha obligación, realizándose por el síndico del Cabildo el 9 de septiembre de 1812 una denuncia ante los tribunales.

Los vecinos de la isla de Lanzarote fueron los principales beneficiados de las licencias para la fábrica de barcos, tanto en los astilleros palmeros como en los de su isla mediante el traslado de la madera necesaria, pues eran los principales suministradores de cereales. El Cabildo de La Palma, y los Ayuntamientos en los períodos constitucionales, aunque prohíbe cualquier saca de madera ante los múltiples barcos que se construyen y la tala clandestina, no duda en conceder licencias a las solicitudes de Lanzarote:

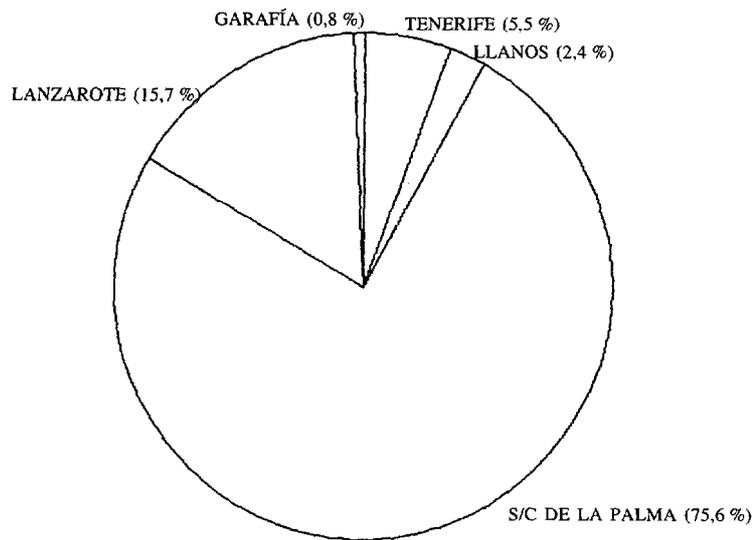
«teniendo presente también que estos naturales no tienen las proporciones de aquella isla para hacerse con varcos con el comercio de su barrilla y ser preferidas estos vesinos»<sup>26</sup>.

Algunos utilizaron esta carencia en los abastecimientos para beneficiarse de licencias, siendo con posterioridad vendido el barco fuera de la isla o dedicado a uso particular. El rechazo de la licencia solicitada por Tomás González Montes para realizar un barco de más de 64 palmos de quilla, se debió a que la Junta de Montes:

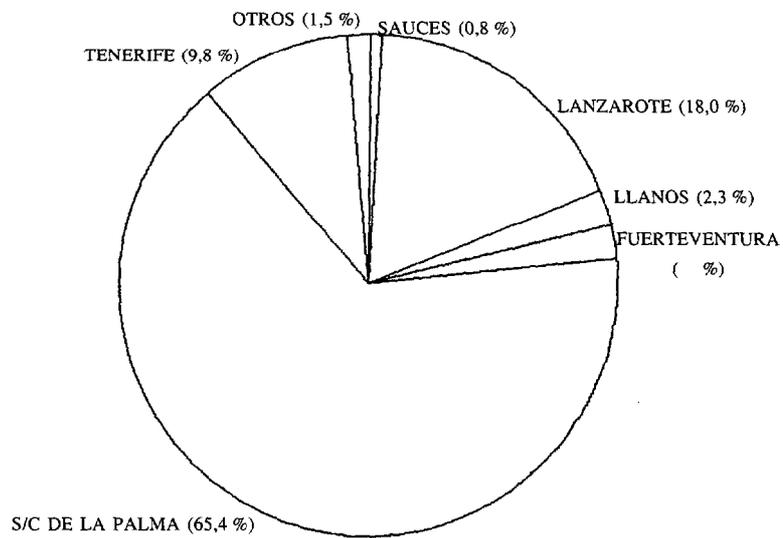
«bió con sospecha la citación después de tanto tiempo pasado, por tratar el bien de un particular»<sup>27</sup>.

En el segundo tercio del siglo XIX, al elevarse las tasas de la madera y las multas —el barco que se venda fuera de la isla antes de 4 años abonará una multa de 500 pesos y si es después de 200—, los astilleros decaen, ante la competencia de los de Tenerife, Lanzarote y Gran Canaria. Además, la madera a partir de estas fechas será habitualmente abastecida por los montes de Tenerife, con menores trabas burocráticas, al ser sus municipios dueños de la masa forestal delimitada para su jurisdicción y tener menores aranceles. Esta falta de contrataciones repercute en el aumento de la pobreza de los vecinos de Santa Cruz de La Palma y que éstos realicen solicitudes para la rebaja de los impuestos sobre los buques que se construyen en sus astilleros. Esta tensión se observa el año 1845 cuando don Francisco Rodríguez Fernández, vecino de Santa Cruz de Tenerife, retira su solicitud de realizar tres

LUGAR DONDE SE REALIZA LA FÁBRICA DEL BARCO, 1799-1850



PROCEDENCIA DE LOS SOLICITANTES DE FÁBRICA DE BARCOS, 1799-1850



buques, dedicados para la carrera de ultramar, en los astilleros palmeros por los elevados derechos a abonar. La desición lleva a que 43 carpinteros de ribera cesantes realicen un escrito por el que solicitan al Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma procure no cometer un perjuicio general, pues sólo contaban:

«en época tan calamitosa por todo respecto como la presente, que lo que ganásemos en las fábricas de los buques que don Francisco Rodríguez Fernández trataba de construir»<sup>28</sup>.

La Corporación capitalina, debido al progresivo deterioro de las contrataciones, por boca del síndico modifica su actitud ya que la construcción de los tres buques suponía unos 15.000 pesos, cuyo:

«socorro había de aliviar en mucha parte la indigencia y tanta miseria como aflige a este vecindario y apoya lo que dice los carpinteros pues las maderas no son de la isla, por lo que no entran en la regulación de arbitrios otorgadas a esta isla por el corte de madera (...) no puede ni deve en su sentir cobrarse en el de que se trata, por no haber el más ligero motivo para sospechar que las maderas con que han de fabricarse estos buques sean de los montes de estos propios»<sup>29</sup>.

La máxima institución de la ciudad, ante la presión de parte de sus componentes y la de los perjudicados, admite la solicitud de exención a cambio del reconocimiento de sus derechos exclusivos al cobro de arbitrios de toneladas para barcos construidos con maderas de la isla, recordando el teniente de alcalde que:

«sin embargo como a la sombra de una medida sabia y justa se ben muchas veces cometerse abusos y demasías (...) se verá obligado a satisfacer impuestos si se acredita haber realizado los buques o parte con madera de la isla»<sup>30</sup>.

El deseo de protección de monte y el de potencial la economía de la isla quedan en dos planos antagónicos cada vez más distantes a los que sólo el progreso y la cada vez más precaria economía regional darán fin en el transcurso del siglo XIX. El Cabildo y los Ayuntamientos, en su afán por propiciar y atraer capitales a la isla, no duda en renunciar a los derechos de aranceles en favor de las zonas de emisión de la madera con tal de que los armadores recurran a los astilleros de La Palma pues:

«cree que sería pernicioso a los intereses procomunales que se entorpeciera de cualquier modo la construcción naval de los astilleros de esta ciudad»<sup>31</sup>.

Las solicitudes del segundo tercio del siglo XIX se basan en la fábrica de barcos para el tráfico de mercancías entre islas y con América, una vez resuelto en parte los rendimientos agrícolas y de abastecimiento de materias del vecindario.

En La Palma en la primera mitad del siglo XIX se dieron las condiciones para el desarrollo de la industria de la construcción naval, pero a costa de la hipoteca de parte de sus recursos. La fuerte antropización que experimentaron ciertas zonas, básicamente en torno a la ciudad de Santa Cruz de La Palma y de la fecunda zona agrícola de Mazo, motivaron la intervención del Cabildo, hasta entonces poco activo en la represión, y a organismos regionales (Real Audiencia, Diputación) que intentaron racionalizar la explotación en un proceso donde la inmediatez del beneficio no permitía vislumbrar la irreparable pérdida ecológica. Si bien la especulación y el tráfico de madera continuó hasta los primeros decenios del siglo XX el sector naval se fue lentamente deteriorando, quedando reducido a cubrir la cada vez más escasa demanda local, por el propio interés del grupo de poder de ir acumulando mayor cantidad de beneficios a través de los impuestos sobre los buques fabricados y la competencia de otras zonas del Archipiélago y de fuera de él.

La isla era una reserva maderera en potencia pero con un frágil equilibrio hombre-medio, como reconocía el propio Escolar y Serrano al recordar que:

«La conservación de estos montes es de la mayor importancia para las demás islas por la madera que sacan de ellos para la construcción de barcos y edificios, pero es todavía más importante para ésta. Elevada y pendiente en extremo como es, sin ellos sería dentro de poco tiempo un árido y horroroso desierto»<sup>32</sup>.

## CONCLUSIÓN

El sector naviero en La Palma durante la primera mitad del siglo XIX se muestra como uno de los más dinámicos del Archipiélago.

El volumen de solicitudes de talas de madera para la construcción y reparación de barcos demandadas está acorde con la riqueza forestal de la isla. Pero esta industria estaba atenazada por la fragilidad de su ecosistema y la dependencia exterior que la hacía sensible a cualquier cambio en el sector.

La lucha entre las diversa corporaciones insulares y regionales por el dominio de los montes propició la indefensión de los mismos contra los múltiples esquilmos y usurpaciones, pero también, a medida que se adentraba el siglo, motivó que cada vez más se fuera creando una conciencia de defensa del medio frente a la progresiva antropización.

El Cabildo palmero deseó buscar alternativas a la crisis de finales del siglo XVIII a través de su riqueza natural aunque ésta era muy limitada en su reproducción, una vez observada la fragilidad ecológica en la que caía la isla, aunque no desistió en este proyecto mediante el fomento de zonas aún con abundante riqueza forestal (Barlovento, Garafía). La cada vez mayor lejanía de las zonas de corte, el aumento de la vigilancia, la inversión en el comercio de la cochinilla, la aparición de zonas donde la saca de madera tenía menores aranceles, la fábrica de barcos con nuevos conceptos de ingeniería, el descenso del intercambio de productos con otras islas y el exterior, la retracción económica del grupo de poder, etc., determinaron la lenta desarticulación del sector.

Las múltiples carencias estructurales, el lugar y papel desarrollado por la isla dentro de la formación social canaria impidieron, una vez englobada en la nueva dinámica económica mundial al Archipiélago, mantener el papel que desempeñó en el comercio canario-europeo-americano durante el Antiguo Régimen. El sector de la construcción naval logró sobrevivir durante la crisis antiguoregimista pero no pudo afianzarse ante la nueva estructura económica y política que se gesta en el Archipiélago con el régimen liberal decimonónico.

## NOTAS

<sup>1</sup> LORENZO RODRÍGUEZ, J. (1987): *Noticias para la Historia de La Palma*. La Laguna. EXPÓSITO LORENZO, M. G. - QUINTANA ANDRÉS, P.: «Deforestación y contrabando: Los montes palmeros a fines del Antiguo Régimen (1799-1830)» en *X Coloquio de Historia Canario-Americana*. 1992 (en prensa). QUINTANA ANDRÉS, P.: «Las transformaciones socio-económica y los montes de La Palma a fines del Antiguo Régimen» en *I Encuentro de Arte, Geografía e Historia de La Palma* 1993 (en prensa).

<sup>2</sup> Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. Real Audiencia. Reales Ordenes no Recopiladas. Tomo 124. Por Real Decreto de 1 de mayo de 1802, el rey dispone que para «la buena administración y régimen de los montes de la dotación de la Marina, que tanto su parte económica y gubernativa como la contenciosa quede de todo cargo de los tribunales de ella, porque de lo contrario se suscitan molestas y continuas dispuestas y competencias con las justicias ordinarias de los pueblos, que han influido sobremanera en la notable decadencia que se experimenta en los arbolados de casi mayor parte de la Península; para evitar pues estos gravísimos inconvenientes, y poder conseguir al propio tiempo la repoblación y fomento de los montes, (...) he resuelto, con el parecer del Generalísimo de mi Armada, que los Capitanes Generales de los Departamentos, Comandantes militares de Marina de las Provincias y los Sdelegados de ella, sean los que se encarguen privativamente de toda la jurisdicción económica, gubernativa y contenciosa de los montes de la comprensión de los tres Departamentos, quedando inhibidos del conocimiento que han tenido hasta aquí los corregidores, alcaldes mayores y justicia ordinaria de los pueblos en la expedición de licencias para la corta de cierto número de árboles, formación de causas de denuncia y su decisión en primera instancia».

<sup>3</sup> Ver nota 1.

<sup>4</sup> Ver para la isla de La Palma LORENZO RODRÍGUEZ, J. (1987): *op. cit.* Para el resto del Archipiélago en diferentes épocas, entre otros estudios; SUÁREZ GRIMÓN, V. (1982): «Construcción naval y tráfico marítimo en Gran Canaria en la segunda mitad del siglo XVIII» en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, pp. 783-880. Salamanca. MORALES PADRÓN, F. (1955): *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla. RAMOS, L. J. (1979): «Navíos extranjeros habilitados como nacionales para efectuar el comercio con América a mediados del siglo XVIII» en *II C. H.C.A.*, pp. 106-143. Salamanca.

<sup>5</sup> Archivo Municipal de Santa Cruz de La Palma. Libro de Junta de Montes 1801-1826. Legajo 734. Fol. 1r. Fecha: 14-9-1801.

<sup>6</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Cabildo. Legajo 699. Sesión de 1 de junio de 1807. Fol. sf.

<sup>7</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Cabildo. Legajo 699. Sesión de 9 de mayo de 1800. Fol. sf.

<sup>8</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Cabildo. Legajo 699. Sesión de 6 de mayo de 1803. Fol. sf.

<sup>9</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Ayuntamiento. Legajo 702. Sesión de 26 de marzo de 1821. Fol. 138v.

<sup>10</sup> Se componía de dos regidores y de dos vecinos «celosos y pudientes», que eran escogidos por los electores elegidos previamente. El primero de los regidores estaba en el cargo 4 años y el segundo 8, y los otros dos componentes elegidos de dos en dos años. La Junta era presidida por el alcalde mayor y acudía el personero y el substituto del fiscal. A.H.P.L.P. Real Audiencia. Libro de Decretos 13-18, fol. 141r. Fecha: 27-8-1801. A.M.S.C.L.P. Libro de la Junta de Montes. 1801-1826. Legajo 734. Fol. 2. Fecha: 14-9-1801.

<sup>11</sup> A.M.S.C.L.P. Infracciones Forestales 1821-1870. Legajo 779. Fecha: 3-4-1821. Fol. sf.

<sup>12</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Cabildo. Sesión del 27 de abril de 1829. Legajo 703. Fol. sf.

<sup>13</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Ayuntamiento. Sesión de 16 de agosto de 1844. Legajo 705. Fol. sf.

<sup>14</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Cabildo. Sesión de 9 de mayo de 1803. Legajo 699. Fol. sf.

<sup>15</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Cabildo. Sesión de 20 de mayo de 1803. Legajo 699. Fol. sf.

<sup>16</sup> A.M.S.C.L.P. Libro de la Junta de Montes. 1801-1826. Sesión 8 de mayo de 1807. Legajo 734. Fol. sf.

<sup>17</sup> Por la Rel Cédula de de 1608 la madera tuvo los siguientes gravámenes: el peso de leña de doce arrobas para ingenios, 2 cuartos; cada cajón de brea para fuera de la isla, 2 cuartos; cada caja de azúcar, 1/2 real; por cada tonelada de barco que se hiciere, 2 reales; 1 ducado para servicio de embarque y desembarque del puerto; 12 tijeras de edificar, 1 real; 12 de sollado, 1 real; 12 de aforro, 1/2 real; trabe, 1/2 real; chaplón, 3 cuartos; 12 tablas de madera blanca, 1/2 real; mástil, 1 real; vergas y pimpollos, 2 cuartos; husillo para ingenios, 2 reales; asientos de varas de toneleros, medio real. La madera que saliera para fuera de la isla tenía que abonar el doble de impuestos, permitiendo «a todos los vecinos desta ciudad e isla puedan sacar y aprovechar todo lo demás que para el sustento de sus casas tuvieran necesidad de leña y otras cosas necesarias para sus labores y reparos de sus heredades guardando las ordenanzas», mandándose que aquellos que no cumplieran fueran castigados con 2.000 maravedís por palo. A.M.S.C.L.P. Libro de Reales Cédulas y Pragmáticas de 1730. Legajo 733.

<sup>18</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Ayuntamiento. Sesión de 5 de diciembre de 1814. Legajo 701. Fol. 59r.

<sup>19</sup> Por la sesión del Ayuntamiento palmero de 5 de diciembre de 1814 las nuevas tasas de la madera se establecieron en función de la madera de tea, habitualmente vedado su corte, viñátigo, barbuzano, til y el de la madera blanca. La madera de tea tenía los siguientes aranceles: por viga de 7 varas y cuarta en cuadro, 4 reales/vara; traves de 7 varas de largo, cuarta de ancho y media de grueso, a fiska la vara, y al mismo precio

los tirantes; madres de corredor de 7 varas de largo, palmo y medio de ancho y tercia de grueso, 6 pesos; flechal de 7 varas de largo y correspondiente grueso, 1 real la vara; canal de trabe de 7-8 varas, a fisca vara, lo mismo que el varón de escalera; trabeta de 5 varas de largo y coto de ancho, doble a 21 cuartos, sencilla la mitad; docena sollado, 10 reales; docena de tijeras o de aforros, 6 reales; jubrones 5-7 varas, a 8 cuartos vara, de 5-6 varas a 5 cuarto varas; hueco de tablones de 21/2 varas de largo y ancho, a 2 reales vara; de 9 cuartos de alto y 7 de ancho, de palmo y medio de ancho o de 3 palmos y mismo largo, a 21/2 reales vara; dos varas de cama hecha, fisca; las armas de destiladeras, puertas y ventanas se calculan «a prudencia de los encargados con respecto a la madera invertida». La madera de viñátigo, til y barbuzano se tasaba a: docena de sillas a 12 reales; cómoda, 12 reales; catre de pilares matrimonial, 1 ducado, de una persona, 6 reales; mesa de juego, 6 reales; esquinero, 4 reales; mesa de media a 2 varas de largo, 7 reales, para agua o de mortero a tostón; pala de viñátigo, a 1 real La madera blanca se tasaba a: tabla sencilla para fondo de barco, 5 cuartos, doble 10; caja de pino de 3/4 larga, 5 reales, la de 4 cuartos, 6 reales; jubrones de acebiños, faya o brezo de 4-5 varas a 8 cuartos; 12 de soleras, a tostón; husillo de palo blanco de 3-5 varas, 3 pesos; 12 palas para parrilla, 2 reales; varas para latada de acebiño, dos cuartos cada una; 12 horquetas, 1 reales, para viña, tostón; 12 garrotes de azadas, 12 cuartos; pala pino, fisca; catres pino, medio tostón, sin labrar 2 reales; parihuela de laurel, 2 reales, de palo blanco 4 reales; 12 timones de arado, 4 reales; tabla de cama, 8 cuartos, ejes para molinos, 6 pesos; husillos de tahona de palo blanco, tostón; peones de tahona 2 reales; rueda de tahona, 4 reales; orejeras, 4 reales; 12 orejeras de arado, 6 cuartos; 12 cabezas de arado, 2 reales; 12 dientes, fisca; remos de 7-8 varas, 2 reales; 12 galápagos, 1 reales; quillas de palo blanco 20-22 palmos, a 8 reales, hasta 30, 12 reales; madera sin tablazón para lanchas comunes, 4 pesos, hasta 30 palmos 6 pesos; maderas para barco de pesca sin quilla, 3 pesos, para lancha 6 pesos; barco de pesca hecho 4 pesos; leña, tres cuartos; cargas de carbón regulares, 2 reales.

<sup>20</sup> Los ingenios de Argual y Tazacorte, cuya contrata con el Cabildo de corte de madera para abastecer sus calderas se remontaba al 26 de enero de 1623 por un montante de 2.000 ducados, tenía limitado los cortes, por licencia particular del Cabildo de 15 de junio de 1807, a la Montaña del Fuego, Lomos de Valencia y Miranda, Laderas del Camino Nuevo, Montaña de Behana y Pinal de las Cuevas.

Pero cada año las restricciones del Ayuntamiento fueron mayores, pues los montes donde se tomaba «van a extinguirse dentro de muy pocos años sino se adoptan nuevas reglas a las prescritas, después de los tres siglos que tienen de origen esta fábrica» estimándose el consumo anual para 1816 en 3.840 pesos de leña de 3 quintales por peso en los 60 días de molienda, suponiendo 11.520 quintales de «suerte que regulando los pinos del día a quince quintales cada uno, resulta destruirse anualmente setecientos sesenta y ocho pinos sólo en cosas del azúcar» sin contar madera para abastecimiento, significando, en total, unos 1.000 árboles al año.

<sup>21</sup> Ver nota 1.

<sup>22</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Ayuntamiento. Sesión de 14 de septiembre de 1840. Legajo 705. Fol. 200v.

<sup>23</sup> A.M.S.C.L.P. Infracciones forestales 1821-1870. Legajo 779. Fecha: 3-4-1821. Fol. sf.

<sup>24</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Ayuntamiento. Sesión de 4 de marzo de 1842. Legajo 705. Fol. 200r.

<sup>25</sup> A.M.S.C.L.P. Libro de Junta de Montes. 1801-1826. Legajo 734. Fol. 108r. Fecha: 5-11-1809.

- <sup>26</sup> A.M.S.C.L.P. Libro de Junta de Montes. 1801-1826. Legajo 734. Fecha: 8-5-1807.
- <sup>27</sup> A.M.S.C.L.P. Libro de Junta de Montes. 1801-1826. Legajo 734. Fecha: 11-5-1803.
- <sup>28</sup> A.M.S.C.L.P. Agricultura. Legajo 124. Fecha: 10-5-1845.
- <sup>29</sup> A.M.S.C.L.P. Agricultura. Legajo 124. Fecha: 10-5-1845.
- <sup>30</sup> A.M.S.C.L.P. Agricultura. Legajo 124. Frcha: 17-5-1845. Por carta de agosto de 1844 de don Francisco Fernández al Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma solicita zona de corte en Barlovento, al estar totalmente intacta «a causa de que nadie se atreviera a encetarlo por la carencia de caminos de tirada, dificultad que yo prometía y prometo sanjar a mi costa» (sf), aunque estas perspectivas de realización de caminos en los montes de Barlovento es finalmente rechazada por el Cabildo el 16 de agosto de 1844.
- <sup>31</sup> A.M.S.C.L.P. Actas del Ayuntamiento. Sesión de 13 de noviembre de 1840. Legajo 705. Fol. sf.
- <sup>32</sup> ESCOLAR Y SERRANO, F. (1983): *Estadísticas de las Islas Canarias*. 1793-1806. Las Palmas.