

**B**arcos mercantes y navíos de guerra, en definitiva, la construcción naval a gran escala, obligó a las principales potencias europeas a establecer políticas madereras de abastecimiento, no sólo desde sus territorios europeos, sino en sus posesiones de ultramar o en territorios cercanos dominados. La dinámica de guerras suponía la construcción de flotas de combate tan grandes que necesitaban ingentes cantidades de madera para su construcción. Francia, Inglaterra, Holanda y España, a finales del XVII y principios del XVIII, para mantener su poderío militar empezaron a depender de otras regiones no dominadas, alcanzando gran importancia los bosques de Escandinavia y los de las llanuras de Europa noroccidental. Mientras que Francia había desarrollado unas leyes forestales (Leyes de Colbert) que le permitían mantener una independencia en declive, el resto de los países europeos dependían de abastecimientos externos casi en su totalidad. Este hecho propició que los principales bosques cercanos a los países en guerra estuvieron sometidos al dominio y apetencia territorial de los contendientes. Tal fue así que las vías del Báltico se convirtieron en territorio a proteger para el abastecimiento de madera. En el intervalo de 1658 a 1814, la flota inglesa tuvo que trasladarse al Báltico unas veinte veces para mantener abiertos los principales puertos de suministro, alcanzando gran relevancia el de Riga. La presión británica sobre la ruta báltica alcanzó su máximo despliegue entre 1808 y 1813, cuando a pesar del dominio del ejército napoleónico, consiguió pasar convoyes de 600 mercantes escoltados por la marina inglesa. Sabedores de la importancia de la madera en aquellos momentos, los abastecedores bálticos más importantes encarecieron la materia prima enormemente, sobre todo en tiempo de guerra (gran Guerra del Norte hasta 1721). Este hecho hizo que algunos países favoreciesen el comercio con sus colonias de ultramar. Aún así, la precariedad del suministro obligó a que los principales consumidores llegasen a trasladarse a la región del mar Negro, haciendo uso del roble de Albania, y ocasionalmente del roble italiano y corso. No obstante, la fabricación de mástiles requería fustes de elevadas dimensiones que sólo se producían en la región báltica y en las posesiones británicas de la costa este americana. La pérdida de estas últimas por la corona inglesa motivó el retorno de los británicos al mercado del Báltico, fundamentalmente para el abastecimiento de mástiles. El comercio del Báltico nunca llegó a perder su importancia y alcanzó tanta relevancia que se creó un sistema de control de calidad que garantizaba las características de la madera. La madera marcada con la corona de Dantzig era la de mayor calidad. En definitiva, la construcción naval propició un comercio internacional de madera a gran escala que condujo para este fin con la aparición del vapor y el hierro como material sustitutivo.

### El siglo XIX

El declive de la construcción naval no supuso la desaparición del comercio de maderas, sino que lejos de esta posibilidad, la selección de maderas para construcción y ebanistería condujo al desarrollo de núcleos de comercio internacional. En el siglo XIX la denominación de **madera del Norte** se aplicaba a la perteneciente a varias especies, como **roble, pino y pinabete** procedentes de Suecia, Noruega, Rusia, Prusia y otras regiones de Europa septentrional. Dicha acepción se remonta en el caso de Noruega al siglo XII. La denominación de maderas del Adriático procedían de Nápoles, Rumania, Tirol meridional (**abetos y alerces**), Carinthia, Carniola, Styria, Istria, Croacia, Bosnia, Trieste, etc, siendo este último uno de los puertos comerciales más importantes. En los puertos del mar Negro se recibían maderas de coníferas tan apreciadas como las del Báltico, procedentes de Moldavia y Galatz (**pinabete, pino, haya, fresno y roble**), siendo el puerto más importante este último. Con el nombre de maderas de América se agrupaban las maderas que procedían de Canadá, Estados

## El comercio de la madera en el siglo XIX



Unidos y otras regiones vecinas. Las especies más importantes fueron y todavía son: **fresno, tilo, haya, carpe, nogal, plátano, cedro, cerezo, castaño, olmo, arce, roble, pinabete, pino**, etc.

Mientras los gobiernos de la península escandinava establecían planes de recuperación de sus formaciones boscosas muy mermadas por la construcción naval, Rusia a través de sus puertos de Arkangel, Onega, Tornea, Uleaborg, Nya, Carleby, Wasa, Christinestad, Biornborg, Abo, Revel, Habsal, Borgo, Lovisa, Viborg, San Petesburgo, Kronstad, Narva, Pernov y Vindau, Finlandia a través de Helsingford, y Letonia a través de Riga y Libau exportaban madera por valor de 26,5 millones de pesetas a finales de siglo.

Los principales puertos de Alemania eran: Memel, Koenigsberg, Dantzig y Stettin, recibiendo los dos primeros maderas por el Niemen, el tercero por el Vistula, y el último por el Oder. De todos ellos el de mejores condiciones era el de Dantzig, ya que disponía de una gran extensión de agua para mantener la madera flotando. La madera era clasificada por peritos oficiales muy expertos, siendo respetado su criterio por comerciantes y compradores. Los robles eran especialmente clasificados, marcándose con W los de primera calidad y con WW los de segunda calidad.

Bélgica, apenas producía madera para su autoabastecimiento y el gobierno ordenó disposiciones que frenasen la devastación total del Estado. Su producción más importante se limitaba a madera de haya procedente de Soigné (considerada como el primer ejemplo de monte alto sujeto a cortas regulares y periódicas) y a la de roble originaria de las Ardenas. Holanda y Dinamarca, gozaban de mejor salud forestal

pero su presencia en el mercado internacional era escasa. En el Reino Unido, la riqueza forestal durante el siglo XIX quedó reducida a 1,5 millones de ha con un ratio de 0,06 ha por habitante, valor éste muy inferior a la media del resto de países europeos. La riqueza minera, capaz de satisfacer las necesidades energéticas, junto a las posesiones de ultramar ricas en maderas de construcción, hizo que se descuidaran las actuaciones forestales. Las posesiones de las Indias Orientales, Canadá y Australia, satisfacían las necesidades de suministro de maderas que desde principio de siglo habían sufrido un notable aumento. Los dos mercados por excelencia con gran diversidad de maderas eran los de Londres y Liverpool. Las importaciones realizadas por Gran Bretaña, principalmente de sus colonias, se refleja en la tabla siguiente:

Año	m <sup>3</sup>
1811	731.754
1843	2.287.076
1850	3.035.926
1859	4.242.836
1865	6.519.600

Francia, con aproximadamente 9 millones de ha de superficie forestal, mantenía un flujo comercial maderero con España estable. El valor de la producción se estimaba en 1876 en 237 millones de pesetas. A pesar de que los montes franceses gozaban de buena salud productiva (2,5 m<sup>3</sup>/ha. año), la demanda creciente de las necesidades internas del país galo hicieron que los niveles de importación alcanzasen valores considerables (tabla 2).

Período	Importación (pta)	Exportación (pta)
1847-1851	47.620.000	4.500.000
1852-1856	67.160.000	8.100.000
1857-1861	107.660.000	8.220.000
1862-1866	142.900.000	2.000.000
1867-1868	176.000.000	4.350.000

Tabla 2. Importaciones y exportaciones realizadas por Francia

**Robles y pinos**, en especial el *P. pinaster var. maritima*, son las principales especies que concurrían a los mercados franceses, entre los cuales deben señalarse como más importantes los de Burdeos, Havre, Tolón, Brest, y Marsella, siendo éste último el que mayor intercambio mantenía con España.

En Italia la deforestación iniciada por los particulares relegó a un segundo plano a este país en cuanto a productor de madera. Su superficie forestal en el siglo XIX se estimó en 5 millones de ha, con una producción media anual de 17 millones de m<sup>3</sup>. Los principales mercados madereros eran: Génova, uno de los mejores de Europa, Liorna, Civita-Vecchia y Nápoles.

La percepción que los forestales tenían sobre el comercio de maderas estadounidense era alarmante. Las cortas indiscriminadas sin planes selectivos advertían un desastre forestal de primera magnitud de no tomar las medidas oportunas. Ya en 1861, las exportaciones de madera alcanzaron la cifra de 12 millones de dólares (61,5 millones de pesetas), siendo el consumo local de 307 millones de pesetas.

Canadá exportaba a finales del XIX un millón de m<sup>3</sup>, representando un valor de 24 millones de pesetas. Los principales mercados eran: Quebec, Saguenay, Brunswick, Montreal y Saint-John.