

ARCINIEGA GARCÍA, LUIS: «El abastecimiento fluvial de madera al Reino de Valencia», en MONTESINOS, JOSEP; POYATO, CARMEN (Eds.): *La Cruz de los Tres Reinos. Espacio y tiempo en un territorio de frontera*. Cuenca, Universidad de Castilla-La-Mancha, 2011, págs. 99-134.

## El abastecimiento fluvial de madera al Reino de Valencia

Luis Arciniega García  
Universitat de València

La madera fue durante siglos un material indispensable para muchos oficios. Se requería para la realización de muebles, barcos, carros, herramientas, puentes, retablos, cajas de órganos..., y era imprescindible en la construcción y conservación de edificios, por lo que constituía una condición vital para el desarrollo humano, lo que obligaba a solventar las dificultades de su accesibilidad. A comienzos del siglo XVII, el cronista Gaspar Escolano enumeró los árboles que había en el Reino de Valencia para *maderame* y *marinaje*: álamos blancos y negros, chopos, alcornoques, cipreses, enebros, hayas, abetos, encinas, sauces, pinos albares... Sin embargo, hay dos aspectos que cabe matizar, y ambos quedan contenidos en las contemporáneas palabras que el reputado fray Lorenzo de San Nicolás expuso para España: *Entre nosotros la que mas comunmente usamos es el pino, y entre estos arboles ay diferencia de unos a otros*<sup>1</sup>.

Probablemente uno de los mayores tópicos al tratar la madera en zonas costeras es que a pesar de ser un material sostenible, su continuado uso para fines tan variados y principalmente navales hizo que paulatinamente la línea de bosque se alejase hacia el interior, resultando cada vez más costosa su obtención. Sin embargo, este hecho sólo atiende a una parte del binomio apuntado por el erudito fraile arquitecto; esto es, la existencia de madera, pero no al importante hecho de que tuviera unas características concretas, que por ejemplo para la construcción exigían en el área mediterránea niveles de altitud medios y altos. Y en este punto, incluso, las posibilidades de uso no estaban sujetas sólo a su existencia, sino a su disponibilidad de acceso terrestre, marítimo o, principalmente, fluvial. Razones por las que las zonas cercanas al nudo hidrográfico de la sierra de Albarracín, donde inicia su recorrido hacia la vertiente atlántica el río Tajo, y hacia la mediterránea los ríos Guadalaviar-Turia, Cabriel y Júcar, alcanzaron un gran protagonismo. La ausencia de abundantes maderas de buenas condiciones en las riberas valencianas de los ríos citados obligó a abastecerse de los reinos de Castilla y Aragón; en ambos casos a través de las tierras de Moya. En tierras valencianas forales el rey aseguró la libre circulación de la madera, y los jurados de la capital llegaron a entenderla como vitualla, por lo que participaron constantemente en su abastecimiento y control de precios, también a instancias del oficio de *fusters*.

### LOS RÍOS VALENCIANOS COMO VÍAS DE COMUNICACIÓN

En gran parte de Europa se ha dispuesto de importantes vías de comunicación fluvial, principalmente a partir del siglo XV gracias al uso de esclusas, y los ríos han contribuido a configurar los ejes terrestres de comunicación. La situación de los ríos en España ha sido bien distinta, y desde hace muchos siglos no presentan un caudal lo suficientemente estable como para ser navegables y transportar de manera regular las

---

<sup>1</sup> ESCOLANO, GASPAS: *Década Primera de la historia de la insigne, y coronada Ciudad y Reyno de Valencia*. Valencia, Pedro Patricio Mey, 1610, Libro IV, cap. III, col. 683. SAN NICOLÁS, FRAY LORENZO DE: *Arte y Uso de Arquitectura*. Madrid, Imp. de Juan Sánchez, 1639; cap. XLVI.

mercancías. Con anterioridad, sí pudo hacerlo el Ebro hasta Tudela, el Guadalquivir hasta Córdoba, el Júcar hasta Alzira, y el Turia permitió tener puerto en el mismo acceso a la ciudad de Valencia. Sin embargo, desde el siglo XIII, a la secular estacionalidad de los ríos, se sumó la proliferación de norias, molinos y azudes que manipulaban el curso del agua, y por consiguiente lo dificultaban, aunque el control de los mismos podía hacerse compatible e incluso ponerse al servicio de la navegabilidad. El Ebro mantuvo ésta desde Zaragoza y esporádicamente desde Navarra, intensificado con la puesta en explotación del canal Imperial de Aragón, pero a través de barcazas planas que se detenían en Tortosa, donde un puente de barcas interrumpía cualquier continuidad hacia el mar y era necesario embarcar las mercancías en naves preparadas para la navegación marítima; como también ocurría en el Júcar en Cullera. Diferente era el caso de Sevilla, donde podía finalizar o iniciarse la singladura marítima, y que tenía su fin poco antes del puente de barcas. Una estructura ésta, que por su carácter modular, permitía abrir el paso de la navegación interior según las necesidades.

Los casos citados eran los más significativos en un panorama de evidentes limitaciones. Para solventar esta deficiencia, en 1581 Juan Bautista Antonelli, ingeniero militar italiano al servicio de Felipe II, le presentó una propuesta sobre la navegación de los ríos peninsulares, entre los que se encontraba el Júcar. Una las razones que esgrimía para defender la importancia del proyecto era la cohesión política de los reinos peninsulares y el ahorro económico que se alcanzaría al establecer una red de vías fluviales que permitiesen el movimiento de tropas y mercaderías, y entre ellas la de los materiales que se utilizaban en la construcción. En este punto, no sin cierta intención en la elección del ejemplo, pedía al monarca que imaginase cuánto ahorraría en la obra de El Escorial, y en tantas otras, si pudiera abastecerlas por la navegación<sup>2</sup>. El proyecto, como es bien sabido, no llegó a realizarse, pero de su oportunidad para satisfacer una carencia nos hablan diversas acciones en el siglo XVIII. Por un lado, la inquietud gubernamental. Así, la Real Ordenanza de fecha 4 de julio de 1718 atribuyó al recién creado Cuerpo de Ingenieros Militares, entre una notable diversidad de cometidos en lo relacionado con la infraestructura de las comunicaciones, la formación de mapas con observaciones de los ríos que pudiesen hacerse navegables y utilizarse para batanes, molinos y riegos. Idea sobre la que insistió la Ordenanza de Intendente de Corregidores de 13 de octubre de 1746, y que constantemente desde las instituciones se reclamaban a través del levantamiento de mapas científicos<sup>3</sup>. Y, por otro, que a finales del siglo XVIII Benito Bails recordase la propuesta del ingeniero italiano y la necesidad de llevarla a cabo<sup>4</sup>. Voces a las que se unieron otras en el siguiente siglo con diferentes propuestas, como la de J. I. Zunuzegui de construir un canal que comunicase Cantábrico y Mediterráneo a partir del descubrimiento por el ingeniero Lemaur del punto de vertientes al mar en el origen del arroyo Otsaurte, en la cordillera de San Adrián; o la de hacer navegable el Júcar hasta Cuenca, y utilizar la Albufera como canal de

---

<sup>2</sup> La transcripción del informe en LLAGUNO Y AMIROLA, EUGENIO: *Noticias de los Arquitectos y Arquitectura de España desde su Restauración, Acrecentadas con Notas, Adiciones y Documentos por don Juan Agustín Cean Bermúdez*. (1829) Madrid, Turner, 1977; t. III, págs. 198-207. Un primer estudio sobre la contextualización de este proyecto y devenir en ALZOLA Y MINONDO, PABLO DE: *Historia de las Obras Públicas en España*. Bilbao, Imprenta de la Casa de la Misericordia, 1899, págs. 146-156.

<sup>3</sup> SÁNCHEZ, JOAN EUGENI: “Los ingenieros militares y las obras públicas del siglo XVIII”, en *Cuatro conferencias sobre historia de la ingeniería de obras públicas en España*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1987, pág. 52. SAMBRICIO, CARLOS. *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1991, págs. 41-49.

<sup>4</sup> BAILS, BENITO: “Arquitectura hidráulica”, 1796, t. IX, Parte II, en *Elementos de matemáticas*. 1787-1793, Ibarra, Madrid, vols. X.

navegación<sup>5</sup>. La idea de Antonelli surgía conocedor de los grandes avances que en este terreno se habían alcanzado en otros territorios bajo el control español, como en Flandes y el norte de Italia, y las opiniones posteriores lo hicieron después de observar la viabilidad de magnas obras como el canal del Midi, realizado en tiempos de Luis XIV de Francia, o la gran utilidad en las islas británicas de los canales para transportar el carbón de modo económico.

En tierras valencianas los ríos son poco caudalosos, de régimen irregular y con pendiente, y perpendiculares a su principal y ancestral eje de comunicación terrestre, de disposición norte – sur, con origen en la antigua vía Heraklea – Augusta, por lo que sólo el Palancia ha contribuido a crear un eje de comunicación hacia el interior, en este caso hacia Aragón. A pesar de las limitaciones de estos ríos, tempranamente se expuso los beneficios que aportaban. Mohamed al-Idrisi, geógrafo musulmán del siglo XII, habló de la navegabilidad, aunque reducida, de los ríos valencianos, así como de su uso para hacer descender la madera desde Cuenca. Más explícito fue tiempo después el influyente franciscano Francesc Eiximenis en el *Regiment de la cosa publica* (1384, editado como incunable en 1499), pues citó como sexta de las noblezas del reino *que ací ha quatre flums navals*: Guadalaviar, que pasa por Valencia; Millars, que lo hace por Burriana; Segura, que recorre Orihuela y desemboca en Guardamar; y Júcar, que convierte Alzira en una isla y se une al mar en Cullera. Especificando, además, *por los quals devalla fusta de Castella, bella ab gran còpia, e qui reguen la plana copiosamente*. Una situación que fue constantemente alabada en Valencia. Muchos viajeros han descrito la capital con términos parecidos a los empleados por Enrique Cock en 1586: una urbe *fundada sobre agua*, y generadora del *lindo y verde sitio y cuasi el más hermoso de toda España*. En definitiva, el río aseguraba el abastecimiento de agua para consumo de la población y de la fértil huerta, y era vía de descenso de la madera necesaria para muchos usos.

El mar y los ríos han sido utilizados como vías de comunicación y han desempeñado un papel destacado en el abastecimiento de materiales. La selección de éstos no sólo estaba sujeta a su calidad y cualidades, sino a la distancia a la que se hallaban y a las posibilidades de transporte que presentaban. Y aunque los citados ríos valencianos no eran navegables \_\_salvo el Júcar en su tramo final\_\_, se utilizaron desde antiguo para transportar maderas dejando que los troncos fueran arrastrados por la corriente natural o creada a través de represas y otros adobos en el cauce con ayuda de expertos gancheros<sup>6</sup>, principalmente de Ademuz, Chelva y Cofrentes, que en cuadrillas que agrupaban centenares de hombres descendían de tres a seis meses desde los confines del reino hasta la desembocadura de los citados ríos. Una actividad que desempeñaron en época medieval musulmanes y en la moderna los moriscos, y sólo a partir de 1609 con su expulsión se dejó paso exclusivo a los cristianos.

Así, en el sur de las tierras valencianas y en límite con las murcianas, el río Segura transportó los pinos de las sierras de Segura, Alcaraz y Moratalla, hacia Orihuela, Elche y la cercana Alicante.

El río Júcar era el único de los valencianos que permitía un uso más amplio a través de barcas, bien de personas bien de mercancías: hacia el mar aprovechando el

---

<sup>5</sup> ALBIÑANA, SALVADOR; HERNÁNDEZ, TELESFORO MARCIAL: “Técnica e Ilustración en Valencia: los proyectos portuarios”, *Saitabi*. 1984, nº 34, págs. 125-151.

<sup>6</sup> Destaca, sin duda, como primer estudio de amplitud cronológica, esfuerzo de síntesis y aportación documental el trabajo de SANCHIS DEUSA, CARME; PIQUERAS HABA, JUAN: “La condució de fusta a València (segles XIII-XX)”, *Cuadernos de Geografía*. 2001, nº 69/70, págs. 195-214. Estos autores también han abordado el tema en el marco de la Península Ibérica, así como CÓRDOBA DE LA LLAVE, RICARDO: “Navegación y transporte fluvial en la Península Ibérica a fines de la Edad Media”, *Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. III. 1997, págs. 215-233.

correr de las aguas, y contracorriente mediante la sirga o arrastre con sogas y tracción animal, y que se producía desde época antigua<sup>7</sup>. Tras la conquista cristiana en el siglo XIII queda documentado el transporte de madera por este río, así como el descenso por barca de personas de rango hasta Cullera<sup>8</sup>. En el siglo XVI el ingeniero Antonelli constataba su trascendencia en el transporte de mercancías al afirmar que de él *se sirve parte del reino de Valencia hasta Cullera y la Mancha, pasa la saca de pan, cuando la hay, y de otras cosas y para las de la mar para ella*<sup>9</sup>. Entre esas otras cosas, sin duda, tuvo un protagonismo destacado y constante la bajada de maderas de Cofrentes y del valle de Ayora, y desde la cuenca del Cabriel hasta su confluencia en Cofrentes con el Júcar desde los bosques de Cañete, Boniches, Enguídanos, Pajarón, San Martín, etc. Probablemente, ésta es la *Quelaza* que señalaba el geógrafo musulmán del siglo XII Mohamed al-Idrisi para hablar de la madera que bajaba por el Júcar<sup>10</sup>. En época posterior se mantienen los acuerdos de abastecimiento desde distintas zonas que recorre el Cabriel; por ejemplo, a finales del siglo XIV desde Fuencaliente<sup>11</sup>. La madera que bajaba por el Cabriel-Júcar llegaba hasta los importantes centros carpinteros de Játiva, a escasa distancia del curso fluvial, y de Alzira, situada en una isla formada por el río, o continuaba hasta Cullera, donde frecuentemente era embarcada por mar a los astilleros de Denia o a Valencia, donde era utilizada en la construcción.

La madera que descendía por el Júcar desde 1261 estaba libre de lezda y peaje, pero debía pagarse a los oficiales reales el *cinquenteno*, *cinquentè* o *cinquentí*, un derecho de navegación que consistía en una pieza cada cincuenta que bajasen. En 1280 ya se documenta el pago de tributos de la madera que se enviaba hasta Alzira; en concreto, por Simón de Arnedo<sup>12</sup>. El recuento de la madera y separación de la correspondiente al rey se producía en el vado de Barraga, citado en la *Crónica de Jaime I*, cerca del desaparecido lugar de Alcocer, en las proximidades de Alberique y de la desembocadura del río Albaida, como consta en privilegio de 1321. A mediados del siglo XV consta que los troncos podían sacarse en Antella, pero que para trasladarlos a Játiva era más conveniente hacerlo en Alzira<sup>13</sup>, en estas fechas en el arrabal de San Agustín. El desembarcadero de Rafol fue el más utilizado durante la Edad Moderna.

El impuesto del *cinquantí* fue utilizado frecuentemente para premiar servicios al rey. Pedro el Ceremonioso en 1336 entregó 60 troncos a uno de sus consejeros, y en 1351 al alcaide del castillo de Játiva dio 300 por su lealtad durante la Guerra de la

---

<sup>7</sup> PARODI ÁLVAREZ, MANUEL J.: *Ríos y lagunas de Hispania como vías de comunicación: la navegación interior en la Hispania Romana*. Écija, Gráficas Sol, 2001.

<sup>8</sup> Archivo de la Corona de Aragón (=ACA), Reg. 292, f. 4; 16 de diciembre de 1299. Jaime II ordena a A. Meseguer, de la cámara del rey, que pague 22 sueldos barceloneses a cada uno de los dueños de las dos barcas que llevaron a su familia hasta Cullera.

<sup>9</sup> LLAGUNO Y AMIROLA, EUGENIO: op. cit., (1829) 1977; t. III, págs. 198-207.

<sup>10</sup> Así lo han interpretado SANCHIS DEUSA, CARME; PIQUERAS HABA, JUAN: op. cit., 2001, pág. 196. Estos autores consideran la cuenca del Cabriel como la principal área de aprovisionamiento de la época medieval en tierras valencianas.

<sup>11</sup> SANCHIS DEUSA, CARME; PIQUERAS HABA, JUAN: op. cit., 2001, pág. 198. Citan el contrato del valenciano Joan Mançanet de 1394 para talar 3.000 pinos robles, cerca de Fuencaliente, obteniendo permiso para lanzar ésta y otras partidas al río (citado por R. Bernabeu en 1982).

<sup>12</sup> MARTÍNEZ FERRANDO, JESÚS ERNESTO: *Archivo de la Corona de Aragón. Catálogo de la documentación relativa al antiguo reino de Valencia contenida en los registros de la Real Cancillería Real... II. Pedro el Grande*. Madrid, 1934, pág. 94, doc. 990.

<sup>13</sup> BRANCHAT, VICENT: BRANCHAT, VICENT: *Tratado de los derechos y regalías que corresponden al real patrimonio en el Reyno de Valencia*. Valencia, imprenta de Joseph y Tomas de Orga, 1785; cap. VI, n. 7, pág. 298; y colec. t. 2, cap. 6, n. 9. SANCHIS DEUSA, CARME; PIQUERAS HABA, JUAN: op. cit., 2001, págs. 196-198. En la localización del vado citan a J.M. Ruiz.

Unión<sup>14</sup>. Tradicionalmente se destinó a la conservación del mismo castillo. Así se constata, por ejemplo, en 1468<sup>15</sup>. Y la atención se mantuvo pues se hallaba en un estratégico punto de comunicación, y sirvió como lugar de custodia de personajes ilustres. Sin embargo, desde 1590 diversas concesiones reales destinaron el derecho real de la madera que llegaba por el Júcar al Rafol a algunos conventos necesitados de la zona. En 1590 al monasterio agustino de Nuestra Señora del Socorro (el Socós), que lo utilizó para acabar doce celdas y un claustro<sup>16</sup>, en 1595 al convento de dominicas de Játiva, posteriormente a los de san Francisco y santo Domingo en la actual Villanueva de Castellón, y en 1605 lo solicitó por seis años el monasterio jerónimo de Santa María de la Murta, en Alzira<sup>17</sup>. Pronto fue necesario recuperar el impuesto para el propio castillo, y ante la persistente falta de maderas en 1642 se persiguió asegurarlo con otros ingresos<sup>18</sup>.

Por su parte, el río Mijares abasteció de maderas de la sierra de Gúdar la zona de Castellón, Villareal y Burriana. En circunstancias concretas de gran demanda de la capital del reino, como en 1360 durante la Guerra de los Dos Pedros, desempeñó un destacado papel<sup>19</sup>, pero en general su relevancia con esta función fue menor que la de sus congéneres, tanto por su régimen irregular como por los conflictos con los agricultores, que contaron con el apoyo real. Para regular el abastecimiento de agua los agricultores construyeron numerosas presas y azudes. En Sonella y Mijares (Onda, Castellón) se han estudiado presas de época romana dedicadas a usos agrícolas<sup>20</sup>. Y desde luego fue una costumbre mantenida en el tiempo, hasta el punto de causar fricciones en la utilidad del agua. Por esta razón, los de Castellón, Burriana y Almazora acudieron ante Alfonso III para defender sus intereses, y por real privilegio de 1433 se estableció que Pedro de la Spasa y Sancho Canou no pudieran bajar la madera más allá de los azudes construidos por los habitantes de dichos pueblos para el riego de sus tierras<sup>21</sup>. Azudes que siguieron construyéndose en la Edad Moderna.

Finalmente, la capital y mayor urbe del reino, se abastecía a través del río Guadalaviar – Turia de pino: en tierras valencianas de Ademuz y de los Serranos, en Aragón de lugares como Arcos y Terriente, y de tierras castellananas del pino salgareño o negral o de Cuenca, procedente de las tierras de Moya, así como de pino melis, variedad del negral. Las palabras de Eiximenis sobre el gran volumen de madera de Castilla que llegaba a tierras valencianas, concretamente de los cercanos y fronterizos dominios de Moya, alcanzan tiempo después una descripción corográfica en las del cronista Gaspar Escolano, quien a comienzos del siglo XVII, tras hablar de la excelente calidad del agua del Turia, hizo hincapié en los beneficios del transporte fluvial y se explayó al describir las condiciones en las que se hacía descender por él las maderas de los montes de Moya en Castilla:

---

<sup>14</sup> FERRER I MALLOL, MARIA TERESA: “Boscos i deveses a la Corona de catalano-aragonesa (S. XIV-XV)”, *Anuario de Estudios Medievales*, 1990, nº 20, págs. 485-539; pág. 523.

<sup>15</sup> GUIRAL-HADZIIOSSIF, JACQUELINE: *Valencia. Puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valencia, Edicions Alfons el Magnànim, 1989, pág. 223.

<sup>16</sup> ACA, Consejo de Aragón, legajo 651, nº 62. De los 40 maderos redondos y 4 cuadrados, valorados en unas 500 ó 528 libras, se les concede la mitad.

<sup>17</sup> ACA, Consejo de Aragón, legajo 707, nº 31/1, y legajo 864, nº 241.

<sup>18</sup> ACA, Consejo de Aragón, legajo 883, nº 87.

<sup>19</sup> SANCHIS DEUSA, CARMÉ; PIQUERAS HABA, JUAN: op. cit., 2001, págs. 199-200.

<sup>20</sup> JIMÉNEZ SALVADOR, JOSÉ LUIS: “La cultura del agua en Hispania Romana”, Abad Casal, Lorenzo (Coord.): *De Iberia in Hispaniam. La adaptación de las sociedades ibéricas a los modelos romanos*. 2003, págs. 317-347. Cita a L. Caballero y J. Sánchez-Palencia.

<sup>21</sup> BRANCHAT, VICENT: Op. cit., cap. VI, n. 9, págs. 301-302. OBIOL MENERO, EMILI M.: *L'aprofitament de l'aigua a l'horta del Millars*. Castellón, Diputació de Castelló, 1985, pág. 61.

*Otro beneficio se saca del, (por el qual no se le está poco reconocida la ciudad de Valencia) que la sirve todos los años de Recuerdo perpetuo para la infinita madera de Pino que se corta en los Pinares de Moya, del Reyno de Castilla, para los menesteres de tan populosa Ciudad. Porque siendo imposible, sacarla en carretas de aquellos bosques y tierras fragosas; o por lo menos, de inmensa costa, hasta ponerla en Valencia: mostro la necesidad a los hombres el atajo del Rio, con echar los maderos desde lo alto a la corriente del; y despues governandolos muchos peones, que andan sobre ellos con garfios y palos, como quien navega en barcos: y no dexandolos hasta dar vista a los muros mismos de la Ciudad, llevados de la corriente, es una de las apazibles vistas que ella tiene el dia que toma puerto la madera: Porque en la muchedumbre de la chusma, y de los Pinos cortados que entran, en numero de dos mil y tres mil, se representa al bivo una flota de las Indias, que entra por Guadalquivir. No es de menos solaz la suma diligencia con que luego se entiende en sacarlos del agua, y ponerlos por orden en hileras y rimeros tan largos, que del un cabo al otro se pierden de vista. Y es cosa de asombro, que con ser tantos, a pocos meses no queda una astilla dellos; que todos se han labrado y deshecho en servicio de la Ciudad<sup>22</sup>.*

No cabe duda de que la comparación con la flota de Indias era testimonio de frustraciones: en Valencia su río perdió la navegabilidad hasta la ciudad que tuvo en época romana y mantuvo en la medieval para barcas de pesca de escaso calado, el Grao tenía unas deficientes infraestructuras para la carga y desembarque, y quedó relegado del comercio hacia el Atlántico. Pero también es una descripción muy ilustrativa de la navegación, que recayó frecuentemente en moriscos y tras su expulsión, sin aparente problema, quedó en manos de cristianos viejos. Así lo recoge, en las fechas en las que se publicó la obra de Escolano, el diario de Pere Joan Porcar que en 1610 dice: *I aquest any fonc lo primer que cristians portaven la madera i treballaven ab gran diligència*<sup>23</sup>.

La admiración por este espectáculo permaneció hasta los últimos días de esta actividad. En el último cuarto del siglo XVIII A. Ponz constaba cómo por el Guadalaviar–Turia bajaba la madera del marquesado de Moya y la serranía valenciana, A. J. Cavanilles calificaba el paso de la madera de Moya por los cañones de Chulilla como un acontecimiento interesante<sup>24</sup>, y en 1785 se construyó en Valencia "el navío". Éste era un canapé en forma de popa de un barco o galeón, con mascarón de rostro femenino, y bocas de cañones, que originalmente se situó en el paseo de la Pechina, al comienzo del pretil que flanqueaba un lado de la bajada al cauce del río situado más abajo del azud de Rovella. Según la tradición aquí se sentaban los vocales de la Junta de *Murs i Valls* para inspeccionar el paso por el azud de las maderadas que llegaban de la serranía<sup>25</sup>. Una xilografía de 1893 atestigüa la vigencia de este tipo de transporte<sup>26</sup>, y prácticamente permaneció hasta avanzado el siglo XX. Las conversaciones mantenidas con descendientes de los hombres que desempeñaban esta actividad y parecidos

---

<sup>22</sup> ESCOLANO, GASPAR: *Segunda Parte...* Valencia, Pedro Patricio Mey, 1611, Libro VII, cap. I, col. 278.

<sup>23</sup> PORCAR, PERE JOAN: *Coses evengudes en la ciutat y Regne de Valencia. 1589 - 1628*. Madrid, Cuerpo facultativo de archiveros, bibliotecarios y arqueólogos, 1934, vols. II; t. I, apunte 586.

<sup>24</sup> PONZ, ANTONIO: *Viage de España, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse, que hay en ella*. Madrid, Joaquín Ibarra, 1772 - 1794, vols. XVIII; 1774, libro III, carta VIII, nº 32. CAVANILLES, ANTONIO JOSÉ: *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y Frutos del Reyno de Valencia*. 1797, Libro III, pág. 57.

<sup>25</sup> Se publicó una vista en el t. I de "Geografía General del Reino de Valencia". Otra ha sido reproducida en CATALÁ GORGUES, MIGUEL ÁNGEL; VEGA BARBENA, SUSANA: *Valencia 1900. El legado fotográfico de J. Martínez Aloy*. Ajuntament de València, 2007, pág. 138.

<sup>26</sup> CATALÁ, MIGUEL ÁNGEL: *Valencia en el Grabado*. Ajuntament de València, 1999, pág. 263.

testimonios dejados por escrito<sup>27</sup> nos muestran la escasa variación que experimentó su oficio desde las descripciones históricas expuestas.

La demanda de Valencia era tan elevada que, como muestra el estudio de los libros de *peatge del mar*, fue bastante frecuente la llegada de madera desde Cullera y Vinaroz<sup>28</sup>. El primero por ser la desembocadura del Júcar, aunque el tiempo de descenso desde las tierras conquenses casi duplicaba a la alternativa del Turia, y llegada la madera a Cullera debía sumarse el transporte marítimo y el terrestre desde el Grao hasta la capital. Mientras que Vinaroz destacó por su ubicación e infraestructuras portuarias en época moderna al servicio de las galeras reales. Este hecho generaba una demanda y, además, se convirtió en centro de redistribución dada su proximidad a la desembocadura del Ebro, el río más caudaloso de España, en su mayor parte navegable y que permitía el contacto con las tierras del Pirineo; y entre mediados del siglo XVI y el XVIII Vinaroz y Oropesa fueron destinos de los grandes caminos de la madera abiertos para bajar desde las sierras de Benifassà y de Gúdar, que se ampliaron a finales del XVIII con los que comunicaban los bosques de Mosqueruela con las dos poblaciones citadas y San Carles de la Ràpita, y desde allí proveer a la Marina<sup>29</sup>.

## EL TRANSPORTE Y APROVISIONAMIENTO DE LA MADERA: REGALÍA

Desde los orígenes medievales cristianos del Reino de Valencia el libre paso de la madera constituyó una regalía; es decir, una preeminencia o prerrogativa que en virtud de suprema potestad ejercía el soberano. El rey se reservó el dominio directo sobre las aguas, incluyendo todo aquello que las surcaran, como el tránsito de maderas y barcas, y cualquier obra que las cruzaran, como los puentes. Con la estabilidad de las instituciones municipales y del sistema señorial el monarca concedió algunos derechos de monopolio; esto es, el conjunto de atribuciones que se arrogaban tendentes a obligar a los vasallos a usar una serie de bienes en beneficio propio. Fue frecuente que estas concesiones afectaran a los puentes, con lo que se garantizaba una atención a las infraestructuras viarias, pero fue excepcional en el caso del transporte de la madera. El control del rey sobre estos derechos en detrimento de los dueños territoriales por donde fluían las aguas se mantuvo como manifestación de la necesidad de garantizar un bien común frente a los privativos, que no en pocas ocasiones se quisieron hacer valer.

En el Reino de Valencia temprana y constantemente los monarcas aseguraron el libre transitar de la madera para favorecer el abastecimiento. Así, Jaime I en 1261 otorgó a los castellanos vecinos de Utiel exención del derecho de lezda y peaje sobre el transporte de madera por el río Júcar con la condición citada del *cinquantí*<sup>30</sup>; y mediante

---

<sup>27</sup> Por ejemplo, las recogidas por MARTÍNEZ ALABAU, LUCIANO: “Ir a la madera”, *Alabol*, 2000, n° 21, págs. 18-20; n° 22, págs. 14-20; n° 23, págs. 10-17; n° 24, págs. 11-13. LINDO MARTÍNEZ, JOSÉ LUIS: *Maderadas y Gancheros*. 2008, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

<sup>28</sup> CASTILLO PINTADO, ALVARO: *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid, 1967. SALVADOR, EMILIA: *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*. Universidad de Valencia, 1972.

<sup>29</sup> SORIANO MARTÍ, J.: “Aprovechamientos y funciones del bosque en ocho siglos de historia forestal en Els Ports (Castelló)”, *Millars. Espai i Història*. 1995, n° 18, págs. 79-93. SANCHIS DEUSA, CARME; PIQUERAS HABA, JUAN: op. cit., 2001, especialmente págs. 209-211. Martín de Viciana ya constata la construcción del carril para bajar madera de la serranía, con un tránsito de unos cuarenta carros diarios de pino y encina que servían para la construcción de barcos y exportación (VICIANA, MARTÍN DE: *Libro Tercero de la Chronyca de la inclicita y coronada ciudad de Valencia y de su Reyno*. (1564) Valencia, La Sociedad Valenciana de Bibliófilos, 1881, pág. 146).

<sup>30</sup> MARTÍNEZ FERRANDO, JESÚS ERNESTO: op. cit., 1934, pág. 78, doc. 338. MARTÍNEZ ORTIZ, JOSÉ: *Documentos de la Historia de Utiel. Siglos XIII al XVI*. Ayuntamiento de Utiel, 1999.

privilegio expedido en Alzira en 1267 concedió facultad para que la madera que cortasen los habitantes de Reino de Valencia pudiera conducirse por cualquier medio, incluidos los ríos Guadalaviar-Turia y Júcar, libre y francamente y sin contradicción, sin pagar leda ni peaje<sup>31</sup>. Atendiendo a este privilegio, se dictaron diferentes soluciones reales contra aquellos que embarazaban o dificultaban el paso a la madera que venía por los ríos Guadalaviar-Turia, Júcar y Mijares. Por disposición real la madera conducida desde los bosques de Teruel podía bajar libremente por los tres reinos, y hubo momentos de entendimiento y colaboración, como sucedió con las solicitudes de los monarcas aragoneses para su Armada Real, y puesta en varias ocasiones al servicio del rey castellano contra los granadinos, como en el sitio de Tarifa, y un ejemplo es la petición de madera que en 1307 el rey Jaime II solicitó de los vecinos de Teruel, Moya y los lugares de Jaime de Jérica.

Aunque la madera circuló libremente por el reino de Valencia, sin pagar derechos ni en el valle de Ayora ni en los lugares vecinos al río Guadalaviar-Turia<sup>32</sup>, existían derechos reales que sí debían atenderse, como el del puerto de Castilla al pasar la frontera entre reinos, y en el Júcar el del *cinquentí* para las maderas que llegasen hasta el Rafol. El rey podía renunciar a estos derechos o eximir de pena por traerla de fuera para favorecer algunas obras públicas. En este sentido, resulta significativa la licencia concedida por Alfonso IV en 1342 al consejo de Quart, en las cercanías de Valencia, para poder reparar el puente sobre el río y añadir pontazgo sobre personas y animales, así como 3 sueldos por cada dos maderos que bajasen por las aguas<sup>33</sup>. Lo frecuente, es que no se dijese nada sobre esta posibilidad o que explícitamente se negase, como se refleja en un auto de Fernando VII de 1754 por el que se establecía un nuevo canon del pontazgo que incluía caballerías, carruajes y ganado, pero que excluía a las personas que pasaran a pie y a los vecinos de Requena y su jurisdicción, así como las maderas que fueren conducidas por el agua y *passaren por vajo del puente*<sup>34</sup>.

Otra intervención real que podemos destacar es la que concedió Martín I a Orihuela a comienzos del siglo XV para reconstruir los puentes de madera, o la de Carlos V en Valencia en la primera mitad del siglo XVI: en 1520 rogó a Juan de Cabrera y Bovadilla, II marqués de Moya, que arrendase la madera de pino de los montes de Moya a la ciudad de Valencia, lo que transmitió a la ciudad; y en 1542, en plena efervescencia de las obras defensivas ante la amenaza del Turco se eximió de pago del derecho a la madera llevada para estas obras en Valencia a mosén Francés Juan Pertusa, caballero vecino de aquella ciudad<sup>35</sup>.

A pesar de esta protección real, los conflictos se repetían a causa de los impuestos que se solicitaban a la madera que llegaba desde otro reino o por los derechos de peaje que reclamaban consejos y señores. Desde luego, el recorrido *internacional* de

---

<sup>31</sup> *Aureum opus regalium privilegiorum civitatis et regni Valentiae*. Valencia, 1515, f. 21v; privilegio 74. BRANCHAT, VICENT: op. cit., 1785, cap. 6, n. 3, págs. 296-297 y colec. t. 2 cap. 6, n. 1. MARTÍNEZ FERRANDO, JESÚS ERNESTO: op. cit., 1934, pág. 719, doc. 719.

<sup>32</sup> *La Germanía de Valencia: Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública del Excmo. Señor don Manuel Danvila y Collado*. Madrid, 1884, pág. 454. A comienzos del s.XV Martín el Humano concedió a su sobrino el rey de Castilla franquicia de impuestos para la madera castellana que pasara por sus reinos (FERRER I MALLOL, MARIA TERESA: op. cit., 1990, pág. 524).

<sup>33</sup> ACA, reg. 874, f. 31; 13 de enero de 1342. ARCINIEGA GARCÍA, LUIS: *El saber encaminado. Caminos y viajeros por tierras valencianas de la Edad Media y Moderna*. Valencia, Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 2009; pág. 276.

<sup>34</sup> LATORRE ZACARÉS, IGNACIO: "La Puente de Pajazo: Un paso crucial en el tránsito en el Camino Real de Valencia a Castilla", *El Trullo: revista gráfica de la Fiesta de la Vendimia*.

<sup>35</sup> *Real Academia de la Historia. Índice de la colección de Don Luis de Salazar y Castro...* Madrid, 1949, t. II, págs. 121-122 y t. IV, pág. 457.

la madera por tres reinos complicaba mucho su transporte<sup>36</sup>. En muchas otras ocasiones las tensiones en la bajada de la madera procedían por las diferencias de intereses entre los madereros y los agricultores, puesto que la construcción de puentes y, sobre todo, azudes para encauzar las aguas hacia acequias o canales de las ruedas de molinos harineros, dificultó la navegación y el traslado de maderadas, y éstas frecuentemente afectaron las infraestructuras de los anteriores o su uso, generándose un pertinaz enfrentamiento. Por otro lado, podían surgir conflictos por coincidencia de las maderadas de diversa propiedad.

Los ejemplos son abundantes. En 1280 el rey ordenó a los vecinos de Chelva que no impidiesen a los de Camarena y Arcos el transporte de madera por el río a los lugares de Valencia, y en 1282 a los bailes y peajeros de los lugares del Júcar que no impidiesen el paso por el río de la madera que el infante don Sancho de Castilla concedía a los frailes menores de Alicante y Murcia para la construcción de sus conventos<sup>37</sup>. En 1301 Jaime de Jérica, enfrentado con Jaime II, sometió a tributo la madera que pasó por su término, a lo que el rey recordó el privilegio otorgado por Jaime I para conducir madera hasta Valencia sin pagar peajes, lezdas o cualquier otro derecho. Una situación que pocos años después se repitió y denunciaron los que bajaban la madera desde Teruel. Los de Moya retuvieron en 1303 y 1310 la madera que bajaba desde Teruel, por argumentar daños a sus aguas en el primer caso, y por exigir peaje en Santa Cruz en el segundo. Situación que los de Moya padecieron por los valencianos de frontera de Benaguacil y La Pobla, que retuvieron la madera por los destrozos ocasionados en puentes, huertas y regadíos. En 1314 Jaime II mandó levantar el embargo y detención que algunos vecinos de Chelva por estos motivos hacían de las maderas embarcadas por el río Guadalaviar-Turia<sup>38</sup>. Hacia 1317 Ramón de Riusec en Ribaroja y Artal de Luna en Benaguacil reclamaron pagos y retuvieron madera para forzarlos, y representantes de Moya se quejaron ante el rey porque al entrar en el reino de Valencia se exigía peaje a la madera que llevaban a su capital<sup>39</sup>. El monarca aragonés procuró remediarlo en 1322 con la protección de la navegación a través de cartas de seguro y guiaje<sup>40</sup>. Con anterioridad, en 1318, adoptó otra medida a favor de la navegación al ordenar al procurador general del reino que hiciese demoler sumariamente y sin juicio los nuevos azudes y acequias que habían hecho y ensanchado los dueños territoriales que tenían pueblos inmediatos a la orilla del Guadalaviar-Turia, reponiendo las cosas en el estado que tenían antes, para que las aguas pudiesen pasar libremente hasta la ciudad y huerta de Valencia según antigua costumbre<sup>41</sup>. Y dictó privilegio por el que se establecía que en Cofrentes no debía pagarse diezmo, peaje ni pasaje de la madera que se conducía de los montes de Castilla por los ríos Cabriel y Júcar.

En 1321 la ciudad de Valencia tuvo que hacer valer sus derechos por el secuestro de la madera frente a Blasco Maça, señor de Villamarchante, que lo hizo aduciendo los daños que ésta había hecho en puente y azud, y frente al alcaide de

---

<sup>36</sup> I MALLOL, MARIA TERESA: “Boscos i deveses a la Corona de catalano-aragonesa (S. XIV-XV)”, *Anuario de Estudios Medievales*, 1990, nº 20, págs. 485-539; pág. 518.

<sup>37</sup> MARTÍNEZ FERRANDO, JESÚS ERNESTO: op. cit., 1934, págs. 258 y 320, docs. 1.206 y 1.503.

<sup>38</sup> BRANCHAT, VICENT: Op. cit., cap. 6, n. 4 y 7, pág. 297.

<sup>39</sup> FERRER I MALLOL, MARIA TERESA: Op. cit. 1990, págs. 519-520.

<sup>40</sup> DIAGO HERNANDO, MÁXIMO: “Introducción al estudio del comercio entre las coronas de Aragón y Castilla durante el siglo XIV: las mercancías objeto de intercambio”, *En la España Medieval*. 2001, 24, págs. 47-101; pág. 72.

<sup>41</sup> BRANCHAT, VICENT: Op. cit., cap. 6, n. 5, pág. 297; y colec. t. 2, cap. 6, n. 6.

Ribaroja, que lo justifica en derechos de señorío<sup>42</sup>. Las tensiones entre los reinos vecinos en torno a 1322 llevaron a confiscaciones de madera y a la prohibición de que bajase hacia Valencia. Para solucionar el conflicto Jaime II concedió protección a todos los castellanos que lo hicieran<sup>43</sup>. La madera bajó, y el problema fue la reclamación de impuestos. En 1325 el mismo rey tuvo que recordar una vez más a los de Moya que la madera que pasaba por el Guadalaviar-Turia jamás había pagado peaje, y en 1333 los dueños de la madera cortada en Teruel denunciaron que los castellanos cargaban gravámenes sobre la misma, a lo que en desagravio y compensación el infante Pedro ordenó que se tomara la madera castellana que bajara por el río necesaria para indemnizar a los aragoneses<sup>44</sup>. Eran momentos de tensión entre las dos coronas por lo que la necesidad de madera obligó a Pedro el Ceremonioso a proteger el abastecimiento: en 1336 puso bajo protección a todo el que bajara madera por el río, y diez años más tarde se especificaba que esta situación sería válida aunque hubiera guerra<sup>45</sup>. Así sucedió, y en las décadas centrales del siglo XIV fueron constantes los embargos de madera que los de Moya padecieron en tierras valencianas<sup>46</sup>.

En 1360 representantes valencianos expusieron ante Pedro II que los dueños de los castillos y lugares confinantes al río Mijares impedían el tránsito de maderas cortadas en Aragón, pues querían cobrar derechos de pasaje. Por lo que el rey, además necesitado de esta materia prima en el contexto de la guerra con Castilla, otorgó un privilegio por el que la madera conducida por el río o camino terrestre estaba exenta de pago a los señores de los dominios por donde pasara, salvo el de las indemnizaciones por los daños que causaren por razón del tránsito<sup>47</sup>.

El último cuarto del siglo XIV y la primera mitad del siglo XV fueron especialmente activos en el comercio de madera, a pesar de los altibajos sufridos por las prohibiciones derivadas de las relaciones político-militares entre los reinos vecinos. En 1377 el monarca aragonés envió un representante al reino de Castilla para adquirir la madera que necesitaba para el palacio del Real de Valencia. Un edificio que también exigió 1.000 cargas de madera de igual procedencia en 1419. La madera que en 1387 compraron los valencianos en Albarracín fue retenida un año más tarde por los oficiales reales castellanos en Moya, como fianza de los impuestos que les exigían, además del *cinquantí*. En este tiempo, los mercaderes valencianos tenían serias dificultades en los reinos vecinos. Así, en 1389 unos pidieron ayuda a Juan I para poder sacar la madera que habían adquirido. Una protección que el rey, necesitado de madera para la construcción de las galeras que debían vigilar la costa, ofreció un año más tarde. Sin embargo, en 1391 los mercaderes nuevamente se quejaban de que los 10.000 pinos que se compraron al consejo de Albarracín los retenía éste pues reclamaba pagos por indemnizaciones ante los desperfectos que la madera ocasionara en azudes. Hacia el año 1393 los castellanos comenzaron a pedir el impuesto llamado “quema”<sup>48</sup>.

La extrema necesidad de esta materia prima en Valencia hizo que el rey castellano administrase las concesiones, y que cuando éstas se produjeran recayeran en

---

<sup>42</sup> *Llibre de Memories de diversos sucesos e fets memorables e de coses senyalades de la ciutat e regne de Valencia (1308-1644)*. Valencia, Acció Bibliogràfica Valenciana, 1930, t. I, pág. 7-11.

<sup>43</sup> FERRER I MALLOL, MARIA TERESA: Op. cit., 1990, pág. 522.

<sup>44</sup> DIAGO HERNANDO, MÁXIMO: op. cit., 2001, pág. 69.

<sup>45</sup> FERRER I MALLOL, MARIA TERESA: Op. cit., 1990, pág. 521.

<sup>46</sup> La mayoría de los documentos relativos a Moya procedentes de Real Cancillería, en SÁEZ FERNÁNDEZ, TEODORO (Coord.): *Moya (Cuenca), tierras de frontera. Historia y documentos (1269-1375) (a la luz del A.C.A.)*. Asociación de Amigos de Moya (Cuenca), 2007.

<sup>47</sup> BRANCHAT, VICENT: Op. cit., cap. VI, n. 7, pág. 300; y colec. t. 2, cap. 6 y 9. SANCHIS DEUSA, CARME; PIQUERAS HABA, JUAN: op. cit., 2001, págs. 199-200.

<sup>48</sup> FERRER I MALLOL, MARIA TERESA: Op. cit., 1990, págs. 510, 514, 518-521.

personas cercanas. Enrique III concedió privilegio a su hermano el infante Fernando de Antequera para cortar hasta 5.000 pinos y poder sacarlos hacia las tierras de la corona vecina. En 1401 solicitó del rey aragonés licencia para transportar hasta 15.000 piezas por los ríos Guadalaviar-Turia, Cabriel y Júcar; y ya convertido en rey de Aragón se acogió a dicha merced en 1414 para vender 6.000 cargas a unos mercaderes valencianos. En 1449 la reina de Castilla, segunda esposa de Juan II, recibió de éste la autorización para llevar al reino de Valencia hasta 2.000 cargas de madera procedentes de las sierras de Cuenca y Requena. Una situación de privilegio que los castellanos intentaron acrecentar con trabas a la madera procedente de Aragón, con el reclamo de aduana, diezmo, impuestos, incluso secuestros bajo acusación de robo<sup>49</sup>.

Estas situaciones se perpetuaron en la Edad Moderna, pero con la especificidad de la paulatina concesión de ciertos derechos de cobro señorial, así como por impuestos del reino y municipales. Por ejemplo, la concesión del marquesado de Moya a Andrés de Cabrera, alcaide del alcázar Segovia y mayordomo de la casa real, y a su esposa Beatriz de Bovadilla se inscribe en las dádivas otorgadas por los monarcas castellanos a personas cercanas para el control de la explotación y exportación de la madera. La unión de las dos coronas liberó de las trabas que para esta actividad suponía la consideración de materia estratégica y aumentó el interés comercial de la madera, lo que trajo nuevas trabas por ejercer el control de la actividad. De este modo, se concedió al marqués facultad para cobrar seis sueldos por carga de madera que pasara por sus tierras. Poco tiempo después el marqués aumentó los derechos de pasaje a la madera procedente de Aragón hasta el punto de hacer inviable económicamente este envío, pues pasó de 6 sueldos por carga a 12 y poco después a 24, por lo que la ciudad de Valencia llevó el asunto ante las Cortes de 1547 en Monzón<sup>50</sup>. El marqués también reclamó derechos de pasaje terrestre. Así lo hizo en 1590 con la madera que Valencia compró en Cañete para reconstruir la parte de casa de la ciudad arruinada por el incendio de 1586. Sin embargo, por las mismas fechas el marqués, arrogándose a privilegios contenidos en fueros, pidió al monarca ayuda para que la madera que pretendía bajar desde sus estados por los ríos Guadalaviar-Turia y Cabriel-Júcar, pudiera hacerlo sin que se le exigieran aranceles por los lugares por donde pasara. En 1597 el rey pidió a su virrey que trasladase este tema a la Real Audiencia, y un año más tarde ante la inminente descenso de la madera por los ríos citados solicitó del rey carta de provisión para que circulase libremente, conforme a privilegios<sup>51</sup>. A pesar de ello, cuando Frances Joan Pertusa bajó la madera desde el marquesado de Moya le fueron quitados algunos troncos en Villamarchante, argumentando compensación por los daños causados en azudes y acequias<sup>52</sup>; en 1611 la villa de Gestalgar y don Baltasar de Monpalau señor de la baronía y de Sot de Chera y lugar de Sans, pretendían seguridad para que las maderas del marqués no dañasen el puente de madera ni en los azudes y acequias de riego<sup>53</sup>; y en mayo 1615 el mismo señor se apropió de cincuenta maderos de la cabaña del marqués de Moya en concepto del derecho del *cinquantí*, a lo que obviamente se opuso el marqués por la franqueza que siempre había tenido la madera que pasaba por dicha baronía para el abastecimiento de Valencia<sup>54</sup>.

---

<sup>49</sup> DIAGO HERNANDO, MÁXIMO: op. cit., 2001, págs. 70-71.

<sup>50</sup> GHAZALI, MARIA: *Entre confréries et corporation. Le métier des charpentiers de Valence (XVe - début XIXe siècles)*. Dossier de candidature au diplôme National d'habilitation à diriger des recherches. 2004, Decembre. Université de Paris X – Nanterre; t. 2, pág. 126 y t. III, págs. 22-23.

<sup>51</sup> Archivo del Reino de Valencia (=ARV), Real Audiencia, Procesos, Parte 1ª, Letra M, exp. 708.

<sup>52</sup> GRAULLERA SANZ, VICENTE: Op. cit., 1995, 3 vols.; vol. II, págs. 1.687-1.704; pág. 1.701.

<sup>53</sup> ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte 2ª, Letra P, exp. 1.046.

<sup>54</sup> ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte 3ª, Apéndice, exp. 7.213, mal estado.

Esta situación de continuas tensiones se mantuvo incluso tras la supresión de los Fueros a comienzos del siglo XVIII. Aunque en este punto, la situación foral vivida en tierras valencianas fue la que se procuró extender a toda España. En tiempos de Fernando VI la Instrucción de Corregidores otorgó gran importancia a las aguas, y en los de Carlos III se inició la centralización en el rey de las competencias en materia de aguas, haciendo prevalecer el derecho público sobre el privativo<sup>55</sup>. En concreto, en la huerta de Valencia la sucesión de normativas muestra el peso de los comerciantes de la madera y los intereses del monarca con astilleros necesitados de este bien para la Armada Real. Así, en un principio, el 16 de noviembre de 1775 por Real Orden se estableció que los comerciantes podrían hacer el uso de las aguas del río Turia para conducir la madera al mar, o al desembarcadero de la ciudad de Valencia, los meses de marzo, abril u octubre, mientras que las siete acequias se reservaban los meses de verano. El 22 de febrero del siguiente año una nueva Real Orden estableció a favor de los comerciantes los meses de octubre hasta finales de abril. Y el 16 de julio de 1778, se dictó providencia para que se permitiese el paso de las maderas en el resto de meses siempre que no hiciese falta el agua para las huertas, y en todo momento con conocimiento de la ciudad<sup>56</sup>, como en alguna ocasión se hizo.

## **EL TRANSPORTE Y APROVISIONAMIENTO DE LA MADERA: INTERVENCIONISMO MUNICIPAL Y COLECTIVISMO DEL OFICIO**

Los grandes municipios, movidos por el bien público y sometidos a las presiones de algunos oficios, consiguieron el beneplácito real para aumentar su intervención en el abastecimiento y control de los precios de muchos productos necesarios para el avituallamiento de la población y el trabajo de los oficios. En este sentido, la madera era indispensable para muchos sectores profesionales y para la vida humana. La necesidad de madera de buenas condiciones y su dependencia del transporte fluvial también exigió numerosas medidas de control, que no evitaron la existencia constante de conflictos.

La importancia del agua para consumo humano y de la huerta, y la diversidad de usos e importancia de muchos de ellos, entre los que sobresalía el aprovisionamiento de madera, hizo que Valencia interviniera en asuntos muy alejados geográficamente, como los intentos por controlar el caudal de los ríos. Por ejemplo, en la transición de los siglos XIV al XV se formó una comisión de expertos que valorase un proyecto de trasvase de aguas del río Júcar o del Cabriel al Turia. En julio de 1500 los jurados dieron provisión a Gaspar Amat, síndico y racional de la ciudad, para ver las posibilidades, en octubre se entregaron 25 libras a los maestros de la ciudad Pere Compte y Pere Benia (o Vinya) *per anar al mellor laygua del riu Chuchera xi en dret dels aquells com en dret de tos*, y un mes más tarde se pidió que se pagara a los que habían ido a nivelar el agua<sup>57</sup>. También acudieron a Moya el maestro Pere Torà y el rector de Betxí, expertos en el arte del nivel, el jurado R. Tolsa, mosén Jaume Escrivà y Miquel de Palomar<sup>58</sup>. Y en 1533 Jerónimo de la Torre, doctor en cada uno de los derechos, Joan Dalacant (de Alicante), cantero, Antoni de Xàtiva y Vicent Eiximeno, alias Vicent de Oliva, obreros de villa,

<sup>55</sup> ALZOLA Y MINONDO, PABLO DE: op. cit., 1899, págs. 341-342.

<sup>56</sup> BRANCHAT, VICENT: Op. cit., cap. 6 nn. 18 y 19, págs. 313-316, yolec. t. 2 cap. 6, nn. 30, 31 y 32. Recogido también en BORRUL Y VALANOVA, F.X.: *Tratado de la distribución de aguas del río Turia y del Tribunal de los acequeros de la Huerta de Valencia*. Valencia. Imp. Benito Monfort, 1831.

<sup>57</sup> Archivo Municipal de Valencia (=AMV), Manual de Consell, A-50, ff. 177v-178, 231v y 232v. Ya fue apuntada la participación de los maestros en ORELLANA, MARCOS ANTONIO: *Biografía pictórica valentina...* (Mss. h. 1800) Xavier de Salas, 1930, págs. 21-23. GLICK, THOMAS F.: *Regadío y sociedad en la Valencia medieval*. Valencia, Del Cenja al Segura, 1988; págs. 363-367.

<sup>58</sup> CARRERES ZACARÉS, SALVADOR: "Ordenaciones municipales valencianas de la Edad Media". *Saitabi*. 1944, págs. 9-17; pág. 16.

cobraron 1.231 sueldos y 11 dineros *per la anada que aquells han fet a terra de Moya per livellar lo rio de Gabriel sis podia engravar en lo riu Guadalaviar*<sup>59</sup>. Salvador Carreres Zacarés interpretó estas noticias como una forma de evitar sequías y mejorar las cosechas, pero en la última década del siglo XV no se constatan estos problemas, y bien pudieran estar relacionadas con el deseo de asegurar un caudal suficiente para abastecer de madera a la capital y mayor centro de consumo de este bien. Precisamente, éste fue el año en el que llegaron los dieciocho tirantes de cuarenta y un palmos encargados al marqués de Moya para cubrir el Consulado del Mar<sup>60</sup>, con un alfarje de vigas transversales de grandes dimensiones.

En ocasiones, la madera era comprada directamente por la ciudad o perseguía las condiciones menos onerosas, que desde el siglo XVI estuvieron ligadas a los acuerdos con el marqués de Moya. El abastecimiento de madera a la ciudad de Valencia durante la Edad Moderna giró en torno a dos derechos: el otorgado por Jaime I y por el que la madera podía descender libremente por los ríos, sin pagar impuestos de leda o pasaje por los territorios por los que pasara, y el reconocimiento real a los municipios de que la madera era un material imprescindible para la vida humana. De la primera opción era firme defensor el marqués de Moya, aunque su titular consiguió que la madera que pasara por sus tierras sí pagase derechos de pasaje. Los municipios por su parte defendieron la equiparación de la madera a la condición de vitualla; y ello no tanto como cosa necesaria para la comida, cuanto para la vida.

El intervencionismo municipal lo justificaron los jurados en fueros privilegios y autos de corte medievales que les permitían intervenir en temas de abastecimiento de vituallas. En este punto, obviamente, lo discutible es que la madera se considera vitualla (conjunto de cosas necesarias para la comida), y que para algunos explícitamente se exponía en el privilegio 43 de Alfonso V el Magnánimo, donde al hablar de vituallas, incluyó la madera. Por su parte, los detractores de esta consideración entendieron que *lignis* hacía referencia a la leña necesaria para cocinar. De cualquier modo, lo cierto es que la consideración de vitualla para la madera fue ganando terreno en la práctica, y así lo manifiestan acciones municipales. Por ejemplo, el consejo de la ciudad dio provisión a los jurados para abastecer de *forments, carns com altres vitualles*. Y en muchas otras ocasiones especificó, como en junio de 1499, que la facultad se concedía *per que la dita ciutat sia abundantement provehida de totes les coses necessaries a la vida humana*<sup>61</sup>. La actuación de la ciudad se enmarca en su deseo de controlar el curso del río, las materias primas indispensables, los precios de las mismas y el cobro de impuestos. Un control que también se dirige especialmente a materiales de la construcción como el ladrillo, la cal y la madera<sup>62</sup>. En 1500 la ciudad ya fijó un precio para ésta, y en varias ocasiones el rey apoyó la competencia de la ciudad en este tema. En 1555, como parte de la *Claveria Comuna* de la *Taula de Canvis*, se creó la *Claveria de l'Avituallament*, que debía tratar estos asuntos. Las competencias de los municipios en esta materia y en la recaudación de sisas se justificaban en privilegios de época medieval, y en la moderna se refrendaron en las cortes de los años 1564 (fuero 85) y 1585 (fuero 110), y Felipe II en 1561 y 1594, y Felipe III en 1600, 1612, 1614 y 1617 se dirigieron a sus virreyes para que los conflictos sobre estos temas no se trasladasen a la Real Audiencia,

---

<sup>59</sup> La inspección de 1533 fue citada por CARRERES ZACARÉS, SALVADOR: *La Valencia de Juan Luis Vives*. 1941, Imp. hijo de F. Vives Mora, Valencia, pág. 45.

<sup>60</sup> La referencia a la compra de madera destinada a la Lonja en ALDANA FERNÁNDEZ, SALVADOR: *La Lonja de Valencia*. Biblioteca Valenciana, 1988, vols. II; t. I, pág. 91. El actual alfarje es el que Joan del Poyo hizo para la Casa de la Ciudad, trasladado allí en época contemporánea.

<sup>61</sup> AMV, Manual de Consell, A-50, ff. 21-24, 168-168v y 348-348v.

<sup>62</sup> AMV, Manual de Consell, A-50, ff. 496-496v y 519v-520.

renunciado a esta competencia en beneficio de la ciudad. Las sentencias también crearon precedentes. Así, en 1566 la Real Audiencia estableció que el oficio de *fusters* tenía libertad, según costumbres, de comprar madera y firmar acuerdos para ello, pero que los oficios estaban sometidos a las ordenaciones de los jurados de la ciudad, a los que correspondía el establecimiento del precio.

La diputación estableció en 1614 un nuevo impuesto por el derecho general de entrada que gravaba al comprador en 10 reales por carga, y algunos municipios tuvieron autorización para gravar la madera. La ciudad de Valencia estableció el del *dineret*: 4 dineros. Hacia 1620 se estableció que los 8 dineros de la sisa de mercadería (aceite, madera, cueros, espartería y obra de tierra de la ciudad de Valencia) que los arrendadores de dicho impuesto cobraban por libra entre el vendedor y comprador, se cobrasen íntegramente al que llevaba la mercadería, con lo que aseguraban el recaudación. En 1620 el marqués de Moya pleiteó por el cambio introducido en el cobro de sisas por mercadería, que supuso que los 8 dineros por libra que debían asumir comprador y vendedor, lo hiciera sólo el primero, y se negó la posibilidad de tratarlo en la Real Audiencia<sup>63</sup>; y en 1628, el marqués que tanto se opuso a la consideración de la madera como vitualla, la destacaba por ser *uno de los vastimentos mas importantes para la provision de la dicha Zui(co) pues tiene este el primer lugar tras el pan y carne por la falta que de ellas ay en la dicha Ciudad*<sup>64</sup>.

Por su parte, el oficio de *fusters* reguló la igualdad en el acceso a la materia prima<sup>65</sup>. Los capítulos de 1482 establecían que si un carpintero se procuraba madera, debía destinar una parte para el resto de colegas del oficio en los cinco días siguientes a la recepción, y en caso de incumplimiento tendría una multa de 30 sueldos, y que si los cofrades le pedían debía venderles una parte al mismo precio que le había costado. En estos aspectos también insistían las ordenanzas de 1643, puesto que el capítulo 20 recordaba lo fijado siglos atrás, y el capítulo 21 señalaba que la que viniese por mar sólo la pudiese comprar el oficio para que después se repartiera.

## **EL ABASTECIMIENTO DE MADERA A LA CIUDAD DE VALENCIA DESDE EL MARQUESADO DE MOYA Y TIERRAS CONTIGUAS**

Como hemos visto, en época medieval la madera hacia Valencia procedía principalmente de la zona de Albarracín, en Aragón, y con numerosas problemas debía pasar por las tierras castellanas cercanas a Moya. En la Edad Moderna la unión de las dos coronas y el papel privilegiado geográfico y señorial del marquesado de Moya cambiaron el origen de la madera. Los pinares del marqués estaban junto a los principales ríos que se utilizaban para la flotación de maderas, y por sus tierras debía pasar la que descendiese de Aragón. Esta situación se convirtió en un instrumento de fuerza, que se vio reforzado por la licencia real que le otorgaba derecho señorial de paso o peaje, y por el que podía cobrar 6 sueldos por cada carga de madera que pasase por sus tierras, lo que en la práctica aseguraba su intermediación y consiguiente beneficio.

A finales del siglo XV se aprecia un considerable aumento de la actividad en la flotación de madera destinada a la construcción desde el noroeste del reino de Valencia, como Ademuz y Castielfabib, y en los límites de Aragón, como Arcos, y los de Castilla, como Moya<sup>66</sup>. Y será este último el que gane especial protagonismo. Desde comienzos del siglo XVI la ciudad de Valencia se aseguró el abastecimiento de madera con

---

<sup>63</sup> ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte Primera, M, 1.446.

<sup>64</sup> ACA, Consejo de Aragón, legajo 872, nº 71.

<sup>65</sup> GHAZALI, MARIA: Op. cit., 2004. Aborda el control de la materia prima en t. II, págs. 108-111; las ordenanzas de 1643 en t. III, págs. 69-75.

<sup>66</sup> GUIRAL-HADZIIOSSIF, JACQUELINE: op. cit., 1989, págs. 220-229.

contratos con el marqués de Moya. En 1520, por intervención real, Juan de Cabrera y Bovadilla, II marqués de Moya, arrendó la madera de pino de los montes de Moya a la ciudad de Valencia. En 1534 se arrendaron las maderas del marquesado de Moya<sup>67</sup>. En 1542, en el contexto de la fortificación del reino ante la posible llegada del Turco, mosén Francés Juan Pertusa, caballero vecino de Valencia quedó eximido del pago de derechos. Pero, como hemos adelantado, para resarcirse el marqués aumentó esos derechos hasta triplicarlos, por lo que se elevó queja en las cortes de 1547. Un año más tarde le compraron 500 cargas.

El matrimonio de Luisa de Cabrera, tercera marquesa de Moya, con Diego López Pacheco, tercer duque de Escalona, conde de Santiesteban y marqués de Villena, otorgó el control en el abastecimiento de madera fluvial más allá del marquesado de Moya, como lo manifiesta actuaciones en el río Cabriel: Luis de Alarcón Fajardo, alcalde en Jorquera del duque de Escalona, retuvo la madera que Requena cortaba en su término, por lo que la villa también se quejó, y Carlos I tuvo que dictar provisión en 1548 para que el gobernador del marquesado de Villena hiciera justicia en esta querrela<sup>68</sup>. Tiempo después se separaron temporalmente las casas nobiliarias, pero el titular del marquesado de Moya defendió constantemente la franqueza de madera que descendía por el río para el abastecimiento de Valencia.

La ciudad de Valencia podía arrendar los pinares, comprar cargas o, principalmente, conceder préstamos, como sucedió en 1550 con 4.500 libras entregadas a Hieronimo Tinto, caballero, y 1.000 a micer Frances Ros<sup>69</sup>; y hacia 1565 con las 6.000 libras *per rahó dels pretechs de la dita ciutat fets per obs de auitallar aquella de madera*<sup>70</sup>. En otras ocasiones se concedía una licencia bajo criterios estipulados. Por ejemplo, en 1573 el honorable Hierony Aniego, mercader, hizo llegar madera, que los jurados de la ciudad fijaron en un precio máximo por carga de 12 libras. En 1577 don Juan Pardo de la Casta se comprometió a aportar 600 cargas de madera del marquesado de Moya a 11 libras y 15 sueldos durante siete años, y en 1585 renovó su compromiso por cuatro años al precio de 12 libras y 9 sueldos<sup>71</sup>.

Las intervenciones municipales no excluían otras empresas de abastecimiento. El duque de Gandía desempeñó un importante papel al trasladar desde Ayora y Cofrentes, así como desde la villa de Enguidanos en la provincia de Cuenca, la madera que hacía descender por el Cabriel-Júcar conducida por moriscos vasallos de las citadas poblaciones valencianas hasta Cullera, desde donde se trasladaba una buena parte a los hornos de los trapiches de su ducado. Así lo declaraba Pedro Marín, baile de Miramar, que encargado de esta actividad entre 1554 y 1572<sup>72</sup>. Por otro lado, también se produjeron situaciones cercanas al fraude. Por ejemplo, en 1584 se produjo un curioso conflicto con el honorable Miguel Tortejada, que aportó 50 cargas de madera cuadrada obtenida en la misma raya con Castilla, pero que él hizo pasar como del otro lado y vendió al precio que la ciudad fijaba el proveedor Juan Pardo de la Casta. En su defensa argumentó que se obtuvo tan cerca de Castilla que apenas había diferencia, que gastó mucho en hacer caminos para trasladarla hasta el río, y que en él la falta de agua le

---

<sup>67</sup> ARV, Protocolos, 1.292, Pere Linas, 18 de mayo de 1534. Agradecemos al Dr. Vte. Graullera este dato.

<sup>68</sup> Archivo Municipal de Requena (=AMR), 10.060; año 1548.

<sup>69</sup> FERRERO MICÓ, REMEDIOS: *La hacienda municipal de Valencia durante el reinado de Carlos V*. Valencia, Ayuntamiento de Valencia, Delegación Municipal de Cultura, 1987, pág. 105.

<sup>70</sup> BENEYTO PÉREZ, JUAN: "Regulación del trabajo en la Valencia del 500", *Anuario de Historia del Derecho Español*. 1930, Madrid, t. VII, págs. 183-310.

<sup>71</sup> LAPEYRE, HENRY: *La Taula de Cambis (en la vida económica de Valencia a mediados del reinado de Felipe II)*. Valencia, Del Cenja al Segura, 1982, pág. 293.

<sup>72</sup> LA PARRA, SANTIAGO: "El nacimiento de un señorío singular: el ducado gamdiense de los Borja", *Revista de Historia Moderna*. 2004, 24, págs. 31-66; págs. 60-61.

obligó a más de seis meses de trabajo frente a los dos o tres que se empleaban habitualmente. Finalmente, señaló que el precio que la equiparaba con la de Castilla a buen seguro se modificaría en el nuevo contrato, como de hecho sucedió.

En 1589 el caballero Frances Vicent Artés arrendó la madera de los montes del marqués de Moya y abasteció la ciudad, con un precio por carga cercano a las 13 libras. Además trajo madera de Castilla a su costa, a la que la ciudad también impuso un precio máximo de venta, lo que suscitó un pleito. Él consideraba que fijar precios sólo podía hacerse por jurisdicción real, y por lo tanto los jurados no eran competentes en este tema. Estos últimos, por el contrario, reconocían la regalía, pero argumentaban una jurisdicción delegada. Mientras esto se trataba la gran riada de ese año, que derribó varios puentes de la ciudad, se llevó hasta Ibiza y África gran parte de la madera que no pudo vender el caballero, generándole pérdidas superiores a 3.000 ducados. Ante esta situación, Felipe II atendió la demanda del afectado y el 25 de noviembre de 1589 le dio permiso para vender libremente la madera que quedaba en la rambla del Real, con el compromiso de retornar la diferencia si la sentencia no era favorable a sus pretensiones.

A la madera perdida se unió el inicio de la magna obra de asegurar el cauce del río, construir paredones de piedra y nuevos puentes, así como la necesidad de reconstruir parte de la casa de la ciudad perdida en el incendio de 1586 durante la estancia en la ciudad de Felipe II. Los jurados de la ciudad compraron la madera en Cañete, pero al pasar por las tierras del marqués de Moya se les exigió un pago, los representantes municipales se negaron al considerar que en Castilla el paso era libre para todas las mercaderías, el marqués les impidió el paso y llegaron a pleito en el Consejo Real de Castilla<sup>73</sup>. Al tiempo, el titular del marquesado de Moya defendió la franqueza de madera que descendía por el río para el abastecimiento de Valencia frente a los peajeros<sup>74</sup>, y a comienzos del XVII frente al señor de Gestalgar<sup>75</sup>.

En 1601 el marqués se comprometió a llevar a la ciudad unas 600 cargas de madera anuales durante seis años, que podría vender a un precio máximo de 15 libras la carga, y por las que recibía un préstamo de 15.000 libras, con el primer medio año libre de interés y con préstamos sucesivos cuando se cancelara el anterior<sup>76</sup>. El acuerdo resulta interesante porque fija precios, deja abierta la posibilidad de aumentar el aprovisionamiento o aplazarlo en caso de peste o levantamiento, en cuyo caso se llevaría al siguiente año lo comprometido y la mitad de lo del año anterior, y establece las condiciones de descenso desde el *cantalar* de Ademuz hasta el Llano del Real, frente al palacio del Real. De este modo, el detalle de los capítulos aseguraba que el descenso de estas cargas no entrase en contacto con otros envíos; que personas y animales que contribuyesen al descenso gozasen de franqueza e inmunidad de pasos; que durante el descenso sólo pudiera vender por los sitios por donde pasase 25 cargas, y que una vez llegase a Valencia los jurados eligiesen el lugar donde acumularla y los marqueadores certificaran su calidad. Además, especificaba que si alguien solicitase rebaja en el precio debía ser con conocimiento y consentimiento del administrador del marqués.

El conflicto surgió cuando aparte de las cargas comprometidas el marqués llevó por su cuenta 200 más que pretendía vender libremente, a lo que la ciudad se opuso. El juicio resultante de esta discrepancia muestra la vulnerabilidad del abastecimiento. El

---

<sup>73</sup> ACA, Consejo de Aragón, legajo 588, nº 8.

<sup>74</sup> ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte 1ª, Letra M, exp. 708.

<sup>75</sup> Por ejemplo, en el año de 1611 intervinieron el procurador del marqués de Moya y el síndico de Gestalgar y señor del mismo (ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte 2ª, Letra P, exp. 1.046). En 1615 el marqués de Moya y Baltasar de Mompalau, señor de Gestalgar (ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte 3ª, Apéndice, 7.213).

<sup>76</sup> ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte 1ª, Letra M, exp. 799.

marqués consideraba que la madera era una regalía y el municipio no podía entrometerse, y denunciaba que la exclusiva venta a los carpinteros hacía subir los precios, pues éstos la acumulaban y la revendían sin cortapisa. Los jurados, por su parte, recordaban que la madera era una de las principales vituallas porque era necesaria para la construcción y conservación de las casas sin las cuales no se podía pasar la vida humana, y que por concesión real ninguna causa relativa a los avituallamientos podía ser llevada a apelación a la Real Audiencia. Los jurados justificaban su intervención en la escasez, en su mucha necesidad y en lo inapropiado que era que un particular fijase la prelación en la venta de un bien tan importante. Finalmente la ciudad estableció una autorización municipal que acreditaba las buenas intenciones de los compradores<sup>77</sup>.

La tensión entre el marqués y el oficio de *fusters* también se dirimía en este tiempo en los tribunales, pues en 1602 los carpinteros iniciaron un juicio contra aquél por vender madera serrada en la ciudad<sup>78</sup>.

En 1604 el mercader Pere Pau Bergada, en nombre propio y como administrador de las negociaciones de la madera de Cañete y Camarena, acordó con una compañía de carpinteros de la ciudad, cuyos procuradores eran los carpinteros Onofre Gornals, Esteban Ravanals, Jerónimo Gallart, Pedro Mas y Domingo Vallada, la empresa de llevar a la ciudad 900 cargas de madera desde Terriente, en Aragón. El problema surgió al atravesar desde Teruel las tierras del marquesado de Moya por el pasillo de Cañigral, y por lo que se les exigió un pago por los carriles y caminos realizados para pasar la madera. Por este motivo cerca de 500 cargas quedaron secuestradas en el cantalar de Santa Cruz. El acuerdo al que llegaron las partes fijó la tasa en 5.000 reales castellanos; esto es, 500 libras. En 1606 las dos partes acordaron enviar unas 400 cargas de madera para hacerlas navegar hasta Valencia bajo responsabilidad de Alonso de Çamordan, morisco de la villa de Cofrentes. Aunque tiempo después el marqués reclamó el pago de las 500 libras, quedó desestimado por los gastos derivados del incumplimiento del acuerdo. Las cargas del marqués llegaron más tarde del 21 de marzo, día pactado para la salida, por lo que quedaron paradas las cerca de cien personas que participaban en la navegación: la mayoría gancheros a 3 reales de jornal al día; cinco mayores y un escriba a 4 reales, además del gasto de mantenimiento por persona y día que ascendía a real y medio. La tardanza en la salida supuso el gasto de 300 libras por jornales de los trabajadores parados. Además, el marqués llevó muchas más cargas de las 500 a las que tenía derecho cada una de las partes, y aumentó el trabajo porque al salir más tarde *entrant les calors la fusta se asola ab l'aygua calenta y per conseguent ha menester major numero de gent y de diez que fins arribar a la present ciutat comesuetori*<sup>79</sup>.

No obstante, el acuerdo del marqués de Moya y el mercader Bergada sirvió para establecer un asociación para concertar conjuntamente la navegación de las cabañas de 1607 y 1608, que debían tener preparadas el 1 de marzo, o buscar quien lo hiciera y asumir costes<sup>80</sup>. El acuerdo de navegación siguió muchos años. Así lo indica el dietario de Pere Joan Porcar, que señala cómo la avenida del río del 27 de julio de 1610 se llevó mucha de la madera traída por el marqués de Moya y por *Vergara*<sup>81</sup>. A finales de la siguiente década se mantenían estas asociaciones de navegación; en concreto, el convenio con Juan Bautista Bergada establecía que ambos juntarían las cargas de

---

<sup>77</sup> *Ibidem*.

<sup>78</sup> GHAZALI, MARIA: Op. cit., 2004, t. II, págs. 127-128.

<sup>79</sup> ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte 1ª, Letra M, exp. 1.011.

<sup>80</sup> *Ibidem*.

<sup>81</sup> PORCAR, PERE JOAN: op. cit., 1934, t. I, apunte 586.

madera, éste las haría descender, y recibiría madera del marqués para pagar los derechos de navegación<sup>82</sup>.

En 1607 el marqués se enfrentó nuevamente a las limitaciones que establecía la justicia civil de la ciudad de Valencia por requerimiento del oficio de *fusters* para que no vendiera madera sin marcar, ni a más de 15 libras la carga y que llegó a alcanzar las 21. Las alegaciones de las dos partes, contenidas en centenares de páginas sin excesivo orden, aportan gran información sobre el tema que nos ocupa<sup>83</sup>. El marqués insistió, como anteriormente hizo Artés y él mismo, en la falta de competencia de los jurados de la ciudad en poner precio, pues rechazaba que se equiparara a vitualla de comer y beber, u otras que concerniese a los alimentos y sustento. Y llegado el caso de asumir esta circunstancia exponía que el precio de 15 libras era muy bajo, a tenor de los múltiples gastos que su obtención y traslado acarrearaban. Finalmente, denunció que al fijarle el mismo precio para la madera no serrada y la serrada indirectamente se le impedía vender esta última. Estimaba que los aserradores, que no eran carpinteros, podían ser contratados tanto por él como por los carpinteros, y que si sólo a éstos se le permitía vender la madera aserrada sin fijar precio se hacía sin competencia, por lo que la reventa encarecía el producto sólo en bien del oficio, que sin gastos en traerla tenía en la venta su principal beneficio.

La defensa que hizo el marqués, a través de su procurador Joan Bautista Queyto, resulta de lo más interesante, pues interpreta el aumento de los gastos de la madera, que en ochenta años dobló el precio de la carga. Las razones, que pone en relación con el de los alimentos, vestidos, heredades..., se relacionan con el dinero que viene de Indias, con las consecuencias de la paz y el comercio, y además en el caso de la madera desde finales del siglo anterior por los *molts nous edificis y diversos embelliments en la present ciutat*. Finalmente, aunque tácitamente, pues se insiste en un lapso de diez o doce años, que remontaría el especial incremento a finales del siglo XVI, se hace referencia al aumento de precios con la estancia de la corte en Valencia con motivo de las bodas reales entre Felipe III y Margarita de Austria. El propio monarca el 19 de enero de 1600 reconocía el aumento de precios producido en la ciudad por su presencia, y ante la falta de reajuste apoyaba a los jurados para que interviniesen.

El marqués de Moya presentó a los jurados memoriales de los gastos por la obtención de la madera. Relató los muchos peligros y gastos que la riqueza maderera de sus estados tenía: podía desaparecer por incendios; podía perderse si cortada no se podía trasladar por falta de carretería o por las dificultades de nieves, temporales u otros imponderables; en la navegación corría el peligro en encastillarse y hacerse trozos, hundirse, quedar retenida por falta de agua, perderse con una avenida del río... El precio aumentaba porque a las 8 libras que le costaba al marqués cada carga de madera había que sumarle una más por una jornada de transporte de varias leguas hasta el río, puesto que el arrendamiento de los pinares a Artés supuso la deforestación de la zona más cercana a medio de transporte. Además, los carreteros exigían los pagos en plata, lo que requería intereses de cambio. La navegación de la madera había pasado en los últimos diez o doce años de 20 reales la carga a más de 30, y aún así era difícil encontrar personas que se responsabilizasen, por lo que era necesario tomarlas a jornal, lo que suponía que cada carga hubiera pasado de 2 ducados a precios que oscilaban entre las 4 y las 6 libras, como le había sucedido con grandes pérdidas con Luis Granero y Francisco Corcet de Cofrentes, y los Clemente de Ademuz. Asimismo, apuntaba que el derecho del puerto de Castilla se había doblado en los doce últimos años.

---

<sup>82</sup> ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte 2ª, Letra I-J, exp. 2.935.

<sup>83</sup> ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte 1ª, Letra M, exp. 975.

También opinaba el marqués que las negociaciones para traer madera eran trabajosas, costosas e incluso peligrosas, por lo que creía lo más sensato era animar a los proveedores y no atemorizarlos. Si, como era evidente, los gastos aumentaban también debía hacerlo el precio de venta. Y ante esta situación solicitaba la misma consideración que otros proveedores de mercaderías en Valencia, a las que se les había permitido aumentar el precio de venta por el aumento de costes, o el dispensado a otros suministradores de maderas en el reino de Valencia, Toledo, Madrid u otras ciudades, a los que se les permitía la venta sin precio fijado. En su defecto, el marqués pretendía poner fin al exclusivo control de la venta de madera en la ciudad de Valencia por parte del oficio de carpinteros, y ofreció vender la carga de madera aserrada a una libra menos que aquellos, y garantizando la calidad por ser toda de su marquesado.

Finalmente, el tribunal mantuvo la consideración de la madera como vitualla, y por consiguiente autorizó el intervencionismo municipal con las acciones de los jurados. El marqués no consiguió todos sus propósitos, pero ante las dificultades declaró su falta de interés en traer nuevas cabañas, y señaló que le era más rentable enviarla por el Júcar al Rafol, cerca de Alzira, o a Cullera, o por otros medios a Toledo y Madrid. Y al menos este órdago tuvo que surtir efecto, pues el contrato que se firmó ese mismo año incrementó en dos libras el precio de la carga de madera, y se le permitió vender la madera a su criterio, con el compromiso de que si la Real Audiencia determinaba que no tenía derecho a hacerlo por encima del precio aforado estaría obligado a restituir la diferencia<sup>84</sup>.

En 1608, cuando expiraba el anterior acuerdo, a pesar de los desencuentros, y muy probablemente como medio de forzar mejoras en uno nuevo, la ciudad volvió a capitular directamente con el marqués el avituallamiento de la madera. Las condiciones y desarrollo de las circunstancias tuvieron resultados lamentables durante décadas<sup>85</sup>. El procurador del marqués se comprometía a abastecer a Valencia durante seis años con 400 cargas de madera anuales, 50 más o menos, de madera cuadrada de negral de Castilla, y otras tantas de madera cuadrada de Aragón de la mejor "sort". El acuerdo es parecido al anterior, pero se eleva a 50 las cargas que pueden venderse en los términos por donde descendiese la madera, y se especifica que la ciudad garantizaría el caudal con el agua de las acequias, y que en el destino el procurador separaría correctamente la madera según su procedencia. La ciudad debía prestar al procurador del marqués 20.000 libras cada uno de los años, y no podía firmar otro acuerdo mientras estuviera vigente. También se especificó en este acuerdo que en caso de peste o levantamiento de moriscos, por lo que sería necesario tener campo y ejército, no estaría obligado a aportar madera al año siguiente. Así sucedió, y la expulsión provocó la penuria.

El problema surgió con el contrato firmado el 14 de febrero de 1609. Dos años más tarde el marqués y sus fianzas debían pagar las 20.000 libras y los intereses pactados tras el primer medio año sin interés. Sin embargo, el dinero de la venta realizada por el marqués no llegaba al municipio. Por esta razón, éste decidió en julio de 1611 embargó toda la madera apeñada en el Llano del Real. El marqués solicitó a los jurados que marcasen toda la madera por las tres esquinas o a marco lleno, y puso súplica en la Real Audiencia para que se revocase el embargo. La ciudad, por su parte, temía perder el dinero prestado por tener vinculados el marqués bienes y estados, y estar los fianzas Jerónimo Mercader y su hijo sin posibilidades de responder tras la expulsión de los moriscos. En 1612 la Real Audiencia no falló favorablemente a la ciudad, y el

---

<sup>84</sup> ARV, Real Audiencia, Procesos, Primera Parte, M, 1.010.

<sup>85</sup> GHAZALI, MARIA: Op. cit., 2004, t. II, pág. 218 y t. III, págs. 55-57.

asunto llegó hasta el consejo del rey, que en el mes de mayo determinó se le reclamase al marqués, y un mes más tarde que no vendiese la madera<sup>86</sup>.

Además de las cargas de madera aportadas a la ciudad el marqués firmó contratos con carpinteros, como el de 1613 con una compañía formada por unos cincuenta. El acuerdo tenía vigencia hasta 1621, y el marqués se comprometió a aportar anualmente 350 cargas de madera de Castilla \_\_salvo en 1614, que podía llevar 100 cargas de Aragón\_\_, y unas 20 más a voluntad del proveedor. Se llevarían a costa del marqués hasta el Llano del Real, donde quedaría marcada como conviniera con la ciudad. A tenor de experiencias anteriores el precio gozó de cierta precisión. Se estableció que sería el que fijara la ciudad o, si no lo hiciera, al precio que vendiera la mayor parte de ella, y en caso de que subiera se tendría que rebajar la tercera parte del aumento<sup>87</sup>.

Un año más tarde reconocieron haber recibido de Gaspar Toscano, administrador de la madera del marqués, 342 cargas, medio seseno y un cabrio (890 piezas: 42 mejorías, 318 sisas, 314 maderos, 168 cuadernos, 31 sisenos, 7 cabrios), de las que 320 eran de Castilla y 18 de Aragón; y un año más tarde se reclamó el pago<sup>88</sup>. Ciertamente fue un periodo de serias dificultades por el tema morisco, pues su expulsión fue motivo para no enviar todas las cargas de madera; a este sector de la población pertenecían gran parte de los gancheros que se encargaban durante meses de bajar la madera, y su substitución por cristianos supuso un sobrecoste; y porque las personas que actuaban como fianzas quedaron sin posibilidad de responder al préstamo, lo que generó más desconfianza. En este contexto, en 1614 quebró la *Taula de Canvis*.

El descenso de la madera en estos momentos es claramente perceptible a través del análisis del derecho del *cinquantí* de la madera que por Júcar llegaba al Rafol: De las 500 libras que aproximadamente se recaudaba en 1595 a través de un descenso de madera por valor de 25.000 libras, se pasó a cifras exiguas, como las 60 libras de 1613, las 9 de 1614, nada en 1615, 21 libras en 1616 y 1617, y nada de 1617 a 1621. Sólo en 1622 se advertía de la mucha madera cortada en los pinares de Moya, que pudiera igualar la recaudación real de 1595<sup>89</sup>. En 1642 se buscaba para el castillo de Játiva, al que principalmente se destinaba la recaudación del citado impuesto, nueva financiación ante la falta de madera que descendía por el río. Ante el descenso de la recaudación en la primera mitad del siglo XVII aumentaron los impuestos, lo que a su vez redujo más el comercio de la madera.

Resquebrajada la relación del marqués con los jurados de la ciudad y con el oficio de *fusters*, al que se enfrentó por el derecho de venta de la madera, compañías de carpinteros y el propio oficio buscaron abastecerse con mercaderes que proporcionaran madera de otros lugares. En noviembre de 1613 una compañía de treinta y dos carpinteros concertaron con el mercader Miguel Bergada y Joan Asensio de Ocon, señor del lugar de Ojos Quemados, habitador en el lugar de Terriente, aldea de Albarracín<sup>90</sup>, la compra de 226 cargas de madera cuadrada. El 1 de enero de 1614 el mercader debía depositarlas junto al río en la rambla de Ademuz, y pagar los 92,5 reales castellanos por carga del derecho del puerto de Castilla. Los carpinteros se obligaban a pagar

---

<sup>86</sup> ACA, Consejo de Aragón, legajos 705, nº 62, 706, nº 48 y 707, nº 3.

<sup>87</sup> APPV, Frances (Bertomeu) Simanques, 24.478; 2 de septiembre de 1613.

<sup>88</sup> APPV, José Just, 16.990; reconocimiento de deuda firmado el 13 de agosto de 1614. Pleito en ARV, Real Audiencia, Procesos, Parte 2ª, Letra M, exp. 1.355.

<sup>89</sup> ACA, Consejo de Aragón, legajo 707, nº 31/1.

<sup>90</sup> APPV, 16.989, Joan Josep Just, 19 de noviembre de 1613. La compañía nombra procuradores a Pere Joan Vila, Antoni Espi (21 de noviembre de 1613).

satisfaciendo algunas deudas que Bergada había adquirido, principalmente en el tiempo que ocupó en reunir la madera. Nuevamente el asunto acabó en los tribunales<sup>91</sup>.

El oficio de *fusters* también se lanzó a la aventura del abastecimiento. En 1615, cuando estaba a punto de expirar el acuerdo firmado por la ciudad, ante la incapacidad de crédito municipal y la escasez de madera que cerraba talleres, el oficio de carpinteros tomó a censo 2.000 libras para comprar 250 cargas de madera de Arcos, en Aragón, pero como no era suficiente para pagar los derechos y gastos de navegación se vieron obligados a pedir a la ciudad un préstamo de 1.000 libras, con interés del 5% anual. Lo que suponía una pesada carga que sumiría al oficio en disputas y juicios durante más de veinticinco años. La situación se agravó tanto que para pagar deudas los capítulos de *fusters* de 1620 regularon y aumentaron el pago que cada carpintero haría al oficio por las compras de madera y piezas, y aumentaron las cantidades que debían pagar maestros y obreros, así como las tasas por los derechos de examen<sup>92</sup>.

Como resultado del citado contrato, el clavario del oficio de carpinteros de la ciudad de Valencia estableció un acuerdo con Esteve Joan, Sebastià Pere Jaca y Francés Català para carretear y navegar por el río las citadas 250 cargas desde el término de Arcos<sup>93</sup>. Debían entregárselas en el molino del marqués de Moya en el término de Ares y bajarlas por el río hasta el Llano del Real. Allí terminarían de cobrar las 3 libras, 12 sueldos y 6 dineros por cada carga, pues el precio debía pagarse en tres veces: la primera cuando se lanza, y se paga en plata valenciana; la segunda cuando está en el salto de Chulilla, y se abona en la *Taula de Canvis* de Valencia; y la tercera al llegar al Llano del Real, y se paga en plata castellana. Muy interesante es la información que especificaba que el descenso estaba sometido a los privilegios reales, que constituían una serie de normas sobre derechos de navegación y otros asuntos que quedaban englobados y solventaban cualquier dificultad bajo la expresión *los usos del río* que aluden a tradiciones consuetudinarias. Otras circunstancias se detallaban con mayor rigor: Si por falta de agua o impedimento de la ciudad no llegase la madera, se establecía que ni la compañía ni el oficio estarían obligados a pagarla; si la madera del marqués de Moya, que ya estaba lanzada, tomara la delantera, la compañía no estaría obligada a llevarla; y si se pasaba del Real, debía llevarse a un lugar donde los carros pudieran transportarla.

En 1622 en la Real Audiencia se expuso cómo al marqués de Moya le correspondía el principal *avituallament de la madera ques porta a la present çitutat*<sup>94</sup>. Obviamente, no era la única vía, por ejemplo en 1624 se constata la llegada de abundante madera procedente de Vinaroz y de Denia<sup>95</sup>, pero desde luego era la más estable. Así, en junio de 1627 la ciudad volvió a asumir la responsabilidad aprovisionar a la capital de madera a través de un acuerdo con el marqués. Durante seis años aportaría anualmente 500 cargas de madera de su marquesado a 18 libras la carga. A la rebaja conseguida por la ciudad se sumaba la imposición de un sueldo por libra comprada de mercadería, lo que suponía 18 sueldos por carga, y dejarle al marqués un precio de venta de 17 libras y 2 sueldos. El marqués pidió que no se le cobrara por estar firmado el contrato con anterioridad<sup>96</sup>.

---

<sup>91</sup> Los *fusters* llevan el asunto ante la Justicia Civil en 1616, y se condena a Bergada a unas 743 libras. El albarán firmado por Dionís Ortis, que se presentó como procurador de Bergada, es la base de la condena.

<sup>92</sup> BAIXAULI JUAN, ISABEL: *Els artesans de València del segle XVII. Capítols dels oficis i col·legis*. Universitat de València, 2001, págs. 101-103.

<sup>93</sup> APPV, Joan Josep Just, nº 16.992; 28 de abril de 1616. Con otra fuente documental GHAZALI, MARIA: Op. cit., 2004, t. II, págs. 131-134.

<sup>94</sup> ARV, Real Audiencia, Procesos, Primera Parte, M, 1.524.

<sup>95</sup> ARV, Maestre Racional, peatge del mar, 10.973.

<sup>96</sup> ACA, Consejo de Aragón, legajo 872, nº 71.

Cuando algunas fuentes de Játiva apuntaban cómo desde hacía años no bajaba apenas madera por el Júcar procedente de los pinares, pues *el tiempo como a consumidor de todas las cosas consumió los bosques de donde baxava la madera y a esta causa ha faltado la rentas*<sup>97</sup>, la ciudad de Valencia volvió a concertar con el marquesado el abastecimiento de madera. En 1641 Pedro Martínez vecino de la villa de Moya, en nombre del marqués, virrey y gobernador y capitán general de las provincias de la Nueva España<sup>98</sup>, se comprometió a abastecer a la ciudad de Valencia durante seis años (desde 1643 hasta 1648) con 400 cargas de madera “obrada y quadrada”, colocada en los puentes de la ciudad por los meses de mayo o junio. El acuerdo mantenía muchas de las garantías del proceso especificadas en los anteriores para que no coincidiesen maderadas, para que existiera caudal, para que circularan las personas y bestias que contribuyeran a ello, y establecía exenciones en casos extraordinarios como incendios, riadas, pestes o guerras. Se añadían condiciones que favorecían la convivencia de usos en el río, como el avisar un mes antes para asegurar paso libre en los azudes, y tener tiempo de hacer harina. La ciudad prestó 5.000 libras pagadas por la *Taula de Canvis* de Valencia, que debería devolverlos en seis pagos junto a un interés del 5% anual.

En la segunda mitad del siglo XVII la madera continuó bajando por el río Turia con parecida procedencia, pero en gran medida se desvinculó de la intermediación del marqués de Moya. En 1650 una compañía de vecinos de Valencia, encabezada por Jacinto Agramunt, depositario del Santo Oficio, y Vicente Agramunt, firmó con Francisco Muñoz, labrador de Santa Cruz de Moya la entrega de una cabaña de 300 cargas de madera cuadrada y 20.000 quintales de leña redonda que se debía comprar, cortar y navegar desde el término de Moya al río Blanco hasta la balsa donde se desembarca y apeña y de allí a las murallas de la ciudad, donde marcarían y venderían, sin poder hacer otro tipo de acuerdo de abastecimiento, durante los seis años que durase éste. Muñoz se comprometía a gastar 1.000 libras de su dinero lo necesario hasta que la madera se echase al río, correspondiendo a los Agramunt asumir los pagos desde este momento, aunque se reconocieran a favor de los tres<sup>99</sup>. En 1658 Miquel Estruch, especiero, se comprometió a abastecer la ciudad con madera cuadrada y redonda por seis años (desde 1659) a través del río Guadalaviar-Turia: primer año 150 cargas de madera castellana y 30.000 quintales de madera redonda; los demás años 200 cargas de madera cuadrada de Castilla y 30.000 quintales de madera redonda. Debía apeñarse entre los portales Nuevo y de Serranos entre los meses de junio y julio. Se establecía las garantías habituales, y la ciudad debía prestar 9.000 libras que devolvería en 6 pagos más un interés del 5% anual. Se vendería cada carga a 22 libras y 10 sueldos, y el quintal de madera redonda a 4 sueldos y 3 dineros. La ciudad, por su parte recibiría del abastecedor el impuesto *de tot metent y dineret* y del comprador el suyo; esto es, 18 y 20 sueldos por carga de madera cuadrada, respectivamente. Con las mismas condiciones de devolución que en el anterior acuerdo, y con iguales precios de venta e impuestos en 1659 se firmaron dos acuerdos de aprovisionamiento de madera castellana por el Guadalaviar con dos carpinteros. Josep Merino se comprometió a abastecer la ciudad por cuatro años con 1.000 cargas de madera cuadrada en dos entregas (en junio julio de 1659/1660 y 1661/1662): 600, 50 más o menos, en el primero de cada bienio y 400 en el segundo, y por lo que debían prestarle 3.000 libras. Josep Vaquer se comprometió con 300 cargas de madera cuadrada castellana por seis años (desde 1660), y por lo que recibiría un préstamo de 6.000 libras<sup>100</sup>.

---

<sup>97</sup> ACA, Consejo de Aragón, legajo 883, nº 87.

<sup>98</sup> GHAZALI, MARIA: Op. cit., 2004, t. II, págs. 134-138 y t. III, págs. 66-69.

<sup>99</sup> APPV, Joaquín Ribera y Real, 8.365; 2 de junio de 1650.

<sup>100</sup> GHAZALI, MARIA: Op. cit., 2004, t. II, págs. 138-140 y t. III, págs. 108-109.

En el último tercio de siglo la ciudad realizó diversos acuerdos que garantizaran el aprovisionamiento<sup>101</sup>. En 1668 Jaume Vaquer, carpintero, aceptó proveer a la ciudad con 1.500 cargas de madera cuadrada de Castilla en seis años (500 en 1669, y las otras cada dos años). La ciudad le prestó 6.000 libras que se comprometió a devolver en seis pagos más el 5% de interés anual, y a venderlas a 24 libras y 10 sueldos la carga; en las que incluyó el derecho de *tot metent*, que eran 18 sueldos la carga, que él debía abonar. El acuerdo detalla con la pretensión de evitar muchos de los conflictos frecuentes en esta actividad. La ciudad aseguraba paso libre por el río, avisando un mes antes de la llegada para abrir azudes y tener tiempo para hacer acopio de harina. El proveedor debía reparar los daños causados por el traslado de la madera, salvo en caso de avenida, pero no le podían embargar la madera. No debía pagar derecho de homenaje por los castillos que hubiera en los términos por donde pasara (el llamado *cinquanteno*). También tenían franqueza las personas y animales que contribuyesen al abastecimiento. No podía vender madera alguna desde el azud de Moncada hasta la ciudad, sin licencia de ésta. Debía dejarla en el puesto de la Alameda, apeñarla con la parte de arriba la cara de vizcaíno y “marquejar a march ple d’en Pellicer” como se acostumbra, incluso en las piezas que llaman bachilleres (de estas sólo se admiten 45 de cada 500). En 1675 el carpintero Gaspar Gostans se comprometió a abastecer de madera la ciudad con 1.000 cargas de madera cuadrada de Castilla durante los meses de junio-julio del cuatrienio 1676-1679. La ciudad debía prestarle 6.000 libras que se obligaba a devolver en las condiciones habituales, y vendería cada carga a un precio de 24 libras, que incluía impuesto y el real que debía pagar al marcador por cada carga. Y en 1679 se acuerda el abasto de madera redonda por tres años a Jaume Vaquer, al que le prestaron 3.000 libras, y que en agosto de 1680 puso tanta que cumplía con todo lo acordado<sup>102</sup>.

A finales del siglo XVII se produce un cambio notable hacia una liberalización en el abastecimiento. Existen contratos de aprovisionamiento como el que en 1696 firma el carpintero Francisco García<sup>103</sup>. Éste se comprometió a facilitar hasta el año 1701 unas 1.000 cargas de madera cuadrada del marquesado de Moya (a 23 libras la carga), que agruparía entre el puente Nuevo y de Serranos, sin estorbar el camino ni la obra del paredón que debía realizarse. Para ello se le prestaron 4.000 libras que devolvería bajo condiciones habituales, como parecidos fueron el resto de apartados. La importancia del contrato es que el nombre del adjudicatario no se conoció hasta el día de la firma con la ciudad, y se estableció que durante el tiempo del acuerdo otros podrían abastecer la ciudad. El objetivo era evitar la exclusividad en el arrendamiento del aprovisionamiento, lo mismo que denunciaba el marqués de Moya a comienzos de siglo, pues era propuesta por negociantes que perseguían que aumentase el precio. Por el contrario, la abundancia permitía no alterar los precios y socorrer las necesidades. La ciudad defendía su tradicional facultad para reducir los contratos de abastecimiento a aquellos con los que firmase<sup>104</sup>. Sin embargo, atendiendo a la sugerencia del marqués de Castel Rodrigo, su anterior virrey, en 1698 el rey concedió la libre conducción de madera por el río<sup>105</sup>. Poco tiempo después, el oficio de *fusters* comisionó a su síndico el escultor Julio Capuz a buscar un censal con el que aprovisionarse de madera. Finalmente, en 1701 se decidió tomar 500 libras a censal de las 4.000 en propiedad<sup>106</sup>.

---

<sup>101</sup> GHAZALI, MARIA: Op. cit., 2004, t. II, págs. 141-143 y t. III, págs. 111-118.

<sup>102</sup> ACA, Consejo de Aragón, legajo 806, nº 22. Su muerte, sin embargo, obligó a buscar nuevas fianzas.

<sup>103</sup> GHAZALI, MARIA: Op. cit., 2004, t. II, págs. 144-145 y t. III, págs. 128- 130.

<sup>104</sup> ACA, Consejo de Aragón, legajo 935, nº 95.

<sup>105</sup> GHAZALI, MARIA: Op. cit., 2004, t. III, pág. 132.

<sup>106</sup> ARV, Gobernación, Litium. 1701, 2.782, mano primera, fol. 30v. y 2.783, mano once, fols. 48-49v. se toma del colegio de Santo Tomas de Villanueva de Valencia.

Durante el siglo XVIII la actividad prosiguió con las necesidades habituales, a las que se sumó la demanda de los astilleros de Cartagena, a la que como hemos visto la legislación otorgó prioridad en el uso de las aguas del río. A comienzos del siglo XIX el viajero Christian August Fischer denunció el privilegio opresor de siembra de la madera para la construcción naval que fue otorgado por el Tribunal de la Marina en detrimento de la agricultura<sup>107</sup>. Lo que establecía un elemento más en las seculares tensiones por los daños a puentes e infraestructuras hidráulicas.

Sin embargo, en época contemporánea una sucesión de acontecimientos redujeron paulatinamente la actividad de la flotación de maderas por los ríos. El Decreto LXXXII de 6 de agosto de 1811 extinguió los señoríos jurisdiccionales, lo que supuso el fin del derecho privilegiado que el marquesado de Moya gozó relativo al comercio de maderas; y la gran catástrofe ocurrida en 1864 en el Júcar con el descenso de la madera también tuvo repercusión legislativa. En el siglo XX los primeros aprovechamientos hidroeléctricos y el desarrollo de mejores transportes terrestres, supusieron el final del uso tradicional del agua en la flotación de maderas<sup>108</sup>.

\*\*\*

El conocimiento del abastecimiento de madera constituye una cimentación firme para entender la actividad y práctica constructiva valenciana de la Edad Moderna, pues entre las opciones factibles, merced a la posibilidad de aprovechamiento de vías fluviales, la madera de Moya se consideró la más adecuada para la construcción. Esta contribución al estudio del origen geográfico de la madera y su disponibilidad nos permite abordar el análisis de las técnicas constructivas, el carácter simbólico que alcanzó el uso de este material, e incluso las alternativas que pudieron desarrollarse a este bien tanpreciado, y que llevó al marqués de Moya a tenerlo como un elemento de prestigio. Aspectos estos últimos que desarrollaremos en otro momento<sup>109</sup>.

---

<sup>107</sup> FISCHER, CHRISTIAN AUGUST: *Gemälde von Valencia*. Leipzig, Heinrich Graff, 1803. Edición de Berta Raposo Fernández, *Cuadro de Valencia*. Valencia, Biblioteca Valenciana, 2008, págs. 144 y 256. Por su parte, defiende, en comparación con otros usos, la escasa relevancia del abastecimiento para la Marina, FERRER PÉREZ, VICENTE: “Els boscos valencians i la construcció naval en la segona meitat del segle XVIII”, *Cuadernos de Geografía*. 2001, 69-70, págs. 23-52.

<sup>108</sup> GIL OLCINA, ANTONIO: “Importancia y desaparición de un uso tradicional del agua: la flotación de maderas”, *Ería*. 2006, nº 69, págs. 57-74.

<sup>109</sup> ARCINIEGA GARCÍA, LUIS: “La madera de Castilla en la construcción valenciana de la Edad Moderna”, en Serra Desfilis, Amadeo (Coord.): *Arquitectura en Construcción*. Publicaciones de la Universidad de Valencia. 2010, pp. 283-344. Y “El marqués de Moya morador de la casa del Cid en Valencia” (en prensa).

## IMÁGENES:

Detalle de las personificaciones de los ríos valencianos en la cartela del mapa “El reino de Valencia dividido en sus dos gobiernos que son Valencia y Orihuela y dos tenencias que son Xativa y Castellon”, de Francisco Antonio Cassaus, grabado por Juan Francisco Francia en 1693.

Detalle de la cuenca del río Júcar en el “Mapa geográfico del Reyno de Valencia dividido en sus trece gobernaciones” (edición de 1808) de Tomás López de Vargas.

Detalle del río Júcar en el plano ARV, Mapas y Planos, 005. Se ha indicado con flechas los lugares de Antella, Alcócer y Alzira.

Detalle de la cuenca del río Guadalaviar – Turia en el “Mapa geográfico del Reyno de Valencia dividido en sus trece gobernaciones” (edición de 1808) de Tomás López de Vargas.

Transporte de madera hasta el pueblo de Mislata. 1893 Dibujo del natural de José María Cortés y Bau, xilografiado por Martín Rico y Ortega.