

LOS ÚLTIMOS PINEROS
EL TRANSPORTE FLUVIAL DE MADERA DESDE LAS
SIERRAS DE SEGURA Y CAZORLA (1894-1950)

EDUARDO ARAQUE JIMÉNEZ



UNIVERSIDAD DE JAÉN

Araque Jiménez, Eduardo

Los últimos pineros : el transporte fluvial de madera desde las Sierras de Segura y Cazorla (1894-1950) / Eduardo Araque Jiménez . -- Jaén : Servicio de Publicaciones, Universidad de Jaén, 2016. -- (Territorio y sociedad ; 11)

221 p. ; 24 cm

ISBN 978-84-16819-40-9

1. Transporte de mercancías 2. Madera 3. Jaén (Provincia) 4. Siglo 19-20. I. Universidad de Jaén. Servicio de Publicaciones, ed .II. Título
338.47

© Eduardo Araque Jiménez

© Universidad de Jaén

Primera edición, julio 2016

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Servicio de Publicaciones

ISBN

978-84-16819-40-9

DEPÓSITO LEGAL

J-272-2016

COLECCIÓN

Territorio y Sociedad, 11

EDITA

Publicaciones de la Universidad de Jaén
Vicerrectorado de Proyección de la Cultura, Deportes y Responsabilidad Social
Campus Las Lagunillas, Edificio Biblioteca
23071 Jaén (España)
Teléfono 953 212 355 – Fax 953 212 235
servpub@ujaen.es

IMPRESO POR

Gráficas «La Paz» de Torredonjimeno, S. L.
Avda. de Jaén, s/n
23650 Torredonjimeno (Jaén)
Teléfono 953 571 087 – Fax 953 571 207

Impreso en España

«Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar, escanear o hacer copias digitales de algún fragmento de esta obra».

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	11
1.- EL TRANSPORTE FLUVIAL DE MADERA DURANTE LOS SIGLOS XVIII Y XIX.....	19
1.1.- El Real Negociado de Maderas	21
1.2.- La intervención del Ministerio de Marina	24
1.3.- Conducciones fluviales	28
1.4.- Mejoras en el sistema de conducciones	38
1.5.- Del ocaso a la reactivación de las conducciones	42
2.- INCREMENTO DE LA DEMANDA Y PROLIFERACIÓN DE LAS MADERADAS (1894-1936)	53
2.1.- Fuentes y normativa	55
2.2.- Conducciones y madera transportada	62
2.3.- Modos de abastecimiento	68
3.- CONDUCCIONES FLUVIALES DE MADERA ANTES DE LA GUERRA CIVIL.....	79
3.1.- El tráfico de madera por el Guadalquivir.....	79
3.2.- Conducciones fluviales por el Guadalimar	92
3.3.- Maderadas por el río Segura	103
3.4.-Propuestas de mejora de Fernando Baro.....	106
4.- LAS ÚLTIMAS CONDUCCIONES DE MADERA.....	109
4.1.- Condiciones de aprovisionamiento.....	110
4.2.- Conducciones de madera por el Guadalquivir y sus afluentes	116
4.3.- Conducciones por el río Segura.....	125
4.4.- Innovaciones técnicas	126
5.- UNA OPORTUNIDAD LABORAL.....	135
5.1.-Volumen de empleo directo.....	136

5.2.- Empleo indirecto	140
5.3.- Jerarquía laboral y niveles salariales.	144
5.4.- Manutención y pernoctación	154
5.5.- Trabajos complementarios.	156
5.6.- Reclutamiento de los pineros.	159
5.7.- Contabilidad de las últimas conducciones.	160
6.- TENSIONES Y CONFLICTOS POR EL USO DEL AGUA.	171
6.1.- Daños en puentes y otras infraestructuras.	173
6.2.- Conflictos con los regantes	176
6.3.- Presión de las compañías hidroeléctricas.	179
6.4.- Grandes infraestructuras hidráulicas	197
6.4.1.- Embalse del Tranco.	198
6.4.2.- Pantano de la Fuensanta	200
6.5.- Detención de las conducciones e incautación de la madera	204
BIBLIOGRAFÍA.	211

*Pero donde el arte de estos marinos de agua
dulce raya en lo épico es al esquivar con serena
presteza los infinitos escollos sueltos, que solo enseñan
una insignificante saliva gris.*

Félix Urabayen, *La última cigüeña*

*A la memoria de mi bisabuelo Clemente,
que bajó hasta "las Andalucías" guiando a los pineros
y se olvidó para siempre del camino de regreso a Siles.*

A mi madre, que creció entre pineros.

INTRODUCCIÓN

Hasta bien avanzado el siglo XX, la mayor parte de los pies de arbolado, o los distintos tipos de piezas de madera que se elaboraron a partir de ellos, se extrajeron de los montes por vía fluvial, aprovechando para ello algunos de los grandes ríos o los múltiples arroyos que surcaban los macizos forestales en los que tenían lugar las cortas. Millones de metros cúbicos de madera se evacuaron de este modo, para lo cual, en no pocos casos, fue preciso proceder a la adecuación de los cauces de los ríos mediante obras de suma complejidad, que garantizaran y facilitaran la movilización de las piezas por las corrientes de agua. Pero el traslado de tan voluminosa carga fue posible, ante todo, por el generoso esfuerzo de una legión de hombres perfectamente adiestrados en estas labores, conocidos en cada una de las grandes zonas peninsulares en las que mayor incidencia tuvo este medio de transporte con un nombre genuino: pinero, gancharo, raier, almadiero, navatero, bichero, etc.

El transporte de las piezas adoptó dos formas principales que caracterizaron a cada una de las zonas en las que la movilización de este recurso alcanzó mayores dimensiones. El transporte por piezas sueltas, como gustaban llamar los estudiosos a esta forma de conducción, se practicó, fundamentalmente, en los ríos de la mitad meridional de España, sobre todo en el Tajo, Guadalquivir, Júcar, Segura y Turia, así como en algunos de sus principales afluentes. Desde las orillas de los ríos, una legión de trabajadores perfectamente entrenados y organizados, acompañaba durante días o a lo largo de meses, el lento discurrir de los troncos de arbolado por las aguas, ayudándose en sus faenas de ganchos o bicheros (largas varas con un gancho de factura muy peculiar en la punta), que les permitían dirigir y manipular las piezas de madera cuando estas se encontraban con algún obstáculo en el cauce que les impedía la navegación.

Por su parte, el desplazamiento mediante la agrupación de las piezas en almadías, también conocidas como navatas y rais, se realizó preferentemente en los ríos navarros, catalanes y aragoneses, todos los cuales tenían su origen en la cordillera pirenaica. Con cualquiera de estas denominaciones se hacía alusión a una especie de balsa integrada por varios troncos, dispuestos en paralelo y unidos entre sí por cualquier clase de ramaje resistente obtenido de las plantas que se encontraban en el entorno de los ríos. Para la navegación cada almadía contaba con un conductor puntero y otro codero provistos de sus respectivos remos, quienes procuraban dirigir la balsa evitando las aguas más turbulentas de la corriente.

De ambos modos se transportó durante siglos la madera por los ríos siempre que las condiciones de la corriente lo permitieron. Ni los períodos de estiaje, ni los de fuertes lluvias, resultaban apropiados para el transporte fluvial. En el primer caso porque obligaba a los pineros a realizar continuas represas y otro tipo de obras más dificultosas, que resultaban imprescindibles para disponer de una corriente mínima de agua en el cauce, gracias a la cual las piezas pudieran avanzar, aunque fuera de forma muy lenta. Durante las temibles y repentinas crecidas de los ríos tampoco era aconsejable el transporte maderero, ya que se corría el riesgo de perder todas las piezas transportadas por su arrastre hasta el mar, además de poner en peligro la vida de quienes trabajaban en condiciones tan adversas.

Actividad tan singular ha despertado un enorme interés durante las últimas décadas, que se pone de manifiesto, en primer lugar, en los múltiples trabajos de investigación que vienen dedicándosele. Enfocados desde diferentes perspectivas científicas, la mayor parte de ellos resultan sumamente ilustrativos y determinantes a la hora de desentrañar la complejidad del modo de vida de las conocidas genéricamente como gentes de río, así como para calibrar la decisiva contribución del transporte fluvial de madera al desarrollo económico del país durante los últimos siglos. Sirvan como ejemplo los excelentes trabajos de síntesis de los profesores Piqueras Haba y Sanchís Deusa (2001) y Gil Olcina (2006), o las magníficas y lujosas monografías de Pallaruelo (2008) y Lindo Martínez (2008), por citar únicamente aquellos que se cuentan entre los de más reciente publicación.

Por otro lado, la enorme expectación social que suscita el transporte fluvial de madera podemos percibirlo a través de la proliferación de todo tipo de fiestas populares por medio de las cuales un creciente número de localidades riverieñas dispersas por todo el país, tratan de recrear las ancestrales formas

de transporte de la madera por los ríos. Se quiere mostrar de este modo la extremada dureza de un trabajo repleto de incomodidades e incertidumbres, a pesar de la perfecta organización laboral que caracterizaba al pequeño ejército que se movía con las piezas de madera. Es un ejercicio de recuperación de las señas de identidad de numerosos pueblos y comarcas peninsulares en las que el transporte fluvial se conformó durante siglos como uno de los principales modos de vida de sus habitantes. Se trata de transmitir esas señas a las generaciones actuales, ajenas en muchos casos a todo lo que tiene que ver con una actividad que ha formado parte esencial de su pasado más reciente. Los promotores y organizadores de este tipo de celebraciones aspiran, a su vez, como ya sugiriera Luis Bello a finales de los años veinte (Bello, 1929), y remarcará Diego Quiroga cuatro décadas después (Quiroga, 1969), a la creación de un nuevo producto turístico, sugerente y diferenciado de los que suelen ser habituales en el medio rural, con capacidad para generar una corriente de visitantes hacia estos ámbitos que contribuya a la implantación de un nuevo modelo de desarrollo basado en el aprovechamiento integral de todos sus recursos patrimoniales.

Desde una perspectiva académica, en las Sierras de Segura y Cazorla contamos con uno de los trabajos pioneros dedicados al análisis de este sistema de transporte. Nos referimos al *Expediente sobre el régimen y administración de los montes de Segura de la Sierra y de su Provincia*, una obra publicada por primera vez en 1811 “por disposición del gobierno intruso”, y reeditada en 1825 con el añadido de un texto de Martín Fernández de Navarrete (AA.VV. 1825). Los diferentes autores que participaron en la redacción de ese *Expediente*, abordaban con mayor o menor lujo de detalles las conducciones fluviales que se habían llevado a cabo durante el siglo XVIII por los ríos Guadalquivir y Segura, así como por sus principales afluentes de cabecera, especialmente por el río Guadalimar. Además de exponer detalladamente las características esenciales de este sistema de transporte, analizaban críticamente sus ventajas e inconvenientes, reseñando algunos de los proyectos que se habían elaborado durante esos años para acortar el tiempo de desplazamiento de las piezas entre estas sierras y la capital sevillana. En este texto y en algunos de los documentos oficiales que manejaron sus autores, conservados en diferentes archivos nacionales, se han basado la totalidad de los trabajos sobre esta época que se han editado hasta el momento.

Hasta casi un siglo después de la primera edición de este libro, aparte de las noticias que esporádicamente publicaba la prensa, nada más se supo de las conducciones fluviales con origen en las Sierras de Segura y Cazorla. Es

verdad que el tráfico fluvial había experimentado un acusado declive desde comienzos del siglo XIX, pero no lo es menos que en los años postreros de esa centuria ya se advertían signos inequívocos de su reactivación. Esa debió ser la razón principal que animó a José Mañas Guspi –un alumno de la Facultad de Derecho de la Universidad de Valencia– a elaborar un excelente estudio sobre el modo en que se realizaban las cortas de madera y las conducciones por la cuenca del río Segura, que vio la luz en el *Boletín de la Real Sociedad Geográfica* a finales de siglo (Mañas Guspi, 1898). No deja de sorprender que fuera este futuro abogado quien se ocupara de semejante cuestión y no lo hicieran ninguno de los muchos ingenieros de montes que trabajaron en estas sierras durante esos años, máxime cuando existían algunos trabajos precedentes dignos de imitación.

El primero de estos profesionales que se ocupó de estudiar el asunto con un cierto detenimiento fue Juan Navarro Reverter, quien le dedicó a las maderadas por el río Turia un extenso y muy documentado artículo que apareció en sendos números de la *Revista Forestal, Económica y Agrícola*, la primera revista española de contenido esencialmente forestal (Navarro Reverter, 1872). A imitación de él, aunque de forma mucho menos profunda, otros ingenieros de montes se dedicaron en esa misma época a dar a conocer los aspectos esenciales de las conducciones por el Tajo y por el Júcar en otras publicaciones periódicas como la *Revista de Montes*, o en libros dedicados expresamente a los transportes forestales (Castel, 1877 y 1878; Cerón, 1879). Estos trabajos pioneros tuvieron continuidad, muchos años después, en otros que a modo de actualización les dedicaron distintos autores, tanto ingenieros de montes, como otro tipo de profesionales que conocían a la perfección el sistema de conducciones por esos grandes ríos del centro y este peninsular (Lleó, 1928; Mantilla, 1931).

El interés científico se vio secundado por el enorme atractivo que empezaron a despertar las maderadas en la prensa a partir de las primeras décadas del siglo XX. Cautivados por el gratificante espectáculo que siempre llevaba aparejado el paso de las piezas que arrastraba la corriente, numerosos periódicos dedicaron un buen número de páginas a describir el tipismo de las vestimentas con las que se cubrían los pineros, o a resaltar las tretas y cabriolas que algunos de ellos realizaban sobre las piezas flotantes, o a enfatizar los trabajosos adobos que eran capaces de formar en los cauces con las piezas transportadas, ayudándose solo con los ganchos que portaban. En no pocas ocasiones, esos trabajos periodísticos se acompañaban de magníficos reportajes de igual o más valor que los textos, pues las imágenes permitían al lector contemplar con todo lujo de detalles unos elementos y unas operaciones que eran muy difíciles de