

Crespo-Guerrero, José-Manuel
Araque Jiménez, E. (2016), Los últimos pineros. El transporte fluvial de madera desde las Sierras de Segura y Cazorla (1894-1950) , Servicio de Publicaciones de la Universidad de Jaén, Jaén, 221 pp., ISBN 978-84-16819-40-9
Investigaciones Geográficas (Mx), núm. 92, abril, 2017, pp. 25-26
Instituto de Geografía
Distrito Federal, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56950566018>

Araque Jiménez, E. (2016),
Los últimos pineros. El transporte fluvial de madera desde las Sierras de Segura y Cazorla (1894-1950), Servicio de Publicaciones de la Universidad de Jaén, Jaén, 221 pp., ISBN 978-84-16819-40-9

En los últimos años se han publicado trabajos geográficos sobre el transporte fluvial de madera por los ríos españoles, todos ellos de indiscutible interés por sus aportaciones al conocimiento de la actividad, las transformaciones territoriales asociadas y los modos de vida que estuvieron vigentes en distintas regiones de España hasta la segunda mitad del siglo XX. Baste con citar, entre otros, los estudios geográficos de los profesores Antonio Gil Olcina, Juan Piqueras Haba, María del Carmen Sanchís Deusa o José Sierra Álvarez, los cuales retoman una línea de investigación presente en la geografía desde 1920.

El trabajo de Eduardo Araque Jiménez, profesor del Departamento de Geografía de la Universidad de Jaén, se centra en las Sierras de Segura y Cazorla: principal foco de producción maderera del sur de España desde el primer tercio del siglo XVIII. Hasta 1950 flotaron anualmente por los ríos Guadalquivir, Segura y sus respectivos afluentes, Guadalimar y Mundo, maderas que fueron variando su lugar de destino con el decurso de los años. Buena parte de las piezas obtenidas en estas sierras llegaron a la ciudad de Sevilla. Allí, el “Negociado de maderas” las destinaba a la construcción naval, civil y religiosa. En la segunda mitad del siglo XIX, una vez construido el armazón del esqueleto ferroviario del sur y sureste peninsular, se acortó considerablemente el flote de las maderadas para situar los puntos de “desembarque” en zonas próximas a las estaciones ferroviarias.

Tras un breve resumen histórico de lo acaecido durante el siglo XVIII y la primera mitad del siglo XIX, el grueso del trabajo del profesor Araque es-

tudia las conducciones a partir de los momentos finiseculares, una vez que las fuentes ofrecen datos fidedignos sobre este tipo de tráfico fluvial, derivados del control exhaustivo que la hacienda pública ejerce sobre el mismo. La rica y abundante información que publican los boletines oficiales del Estado español, y de las provincias por las que discurren las conducciones, permiten conocer aspectos cruciales de este modo de transporte hasta el momento de su extinción a mediados del siglo XX.

En el caso de las Sierras de Segura y Cazorla, lo que pone en evidencia este estudio es la perfecta correlación entre el incremento de las piezas transportadas por los ríos citados y los primeros proyectos de ordenamiento de montes conocidos en España. En la segunda década de la centuria pasada, tiene lugar la máxima cantidad de conducciones fluviales y de mayores dimensiones: en no pocos casos una sola conducción puede llegar a movilizar más de 100 000 piezas de madera. Aunque es difícil conocer la clase de piezas transportada en cada ocasión, pues las fuentes no siempre lo precisan, la inmensa mayoría suele ser traviesas (durmientes) para el ferrocarril, que en esos años se está ampliando o renovando en profundidad tras sus primeros años de andadura.

En consonancia con el tipo de mercancía transportada, el saque de la madera tiene lugar en aquellos puntos del cauce más próximos a las estaciones ferroviarias que poseen las distintas compañías que operan en Andalucía (estaciones de Mengíbar y Linares-Baeza) y Castilla (estación de Minas). En ellas, las piezas son recibidas para luego distribuirlas por vía férrea, al modo que se registraba en los principales países europeos a fin de ahorrar costes de transporte.

Después de la fuerte decadencia que sufren las conducciones en los años treinta, y su total extinción durante los años de la Guerra Civil española, tiene lugar la súbita recuperación a partir de 1942. El contexto económico de esos años obliga a la

Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) a recuperar este modo de transporte puesto que no es posible una alternativa terrestre, dada la carencia crónica de vías de saca en los montes y la escasez generalizada de vehículos a motor y combustible para alimentarlos. En esos años de posguerra, las Sierras de Segura y Cazorla, como afirma Araque, se convierten en la principal despensa maderera para el ferrocarril. De ellas se extraerá el grueso de las traviesas necesarias para la reconstrucción del tejido ferroviario. Las conducciones fluviales alcanzan dimensiones jamás conocidas en España ni, posiblemente, en ningún país europeo, con flotaciones que llegan a superar el medio millón de traviesas transportadas de una sola vez por el río Guadalquivir.

La dilatada actividad en el tiempo y el enorme volumen de madera extraído tuvieron unas destacables repercusiones laborales en estas comarcas aisladas y empobrecidas del sur de España. Los centenares de pineros que se ocuparon del transporte fluvial conformaban un pequeño ejército de trabajadores dispuesto a intervenir en el momento solicitado. De los recursos económicos obtenidos en los trabajos de río dependía en gran medida la economía familiar. Era una actividad extremadamente dura y penosa, en contacto directo con el agua incluso en los fríos días invernales, sin lugar fijo ni comodidades para descansar después de jornadas agotadoras, pero ni siquiera la dureza del trabajo disuadía a los pineros a la hora de incorporar a sus vástagos más jóvenes a tan extenuantes faenas.

El arraigo secular a ese modo de vida convirtió a los pineros de las Sierras de Segura y Cazorla en verdaderos expertos de fama nacional, a pesar de que casi nunca se ocupó de ellos la prensa española, más preocupada en resaltar los valores de los gancheros que surcaban las aguas del Tajo y depositaban la madera en Aranjuez. Sin embargo, muchas de esas cuadrillas procedían de las localidades giennenses, donde los maestros de río los reclutaban por su

demostrada pericia y profesionalidad. Hasta allí acudían en un movimiento migratorio poco conocido pero de indudable interés geográfico. Incluso está demostrada la presencia de pineros de estas serranías en el Pirineo, donde era muy valorada su actividad en el “barranqueo” de las piezas antes de que se formaran las típicas almadías que recorrían las aguas de esos ríos torrenciales.

Esta actividad nunca estuvo exenta de tensiones y conflictos con otros usos y usuarios del agua que fluía por los ríos andaluces, manchegos y murcianos. Aunque solían resolverse o repararse de forma amistosa. Todo cambió a medida que se fueron haciendo presentes en los cauces las grandes obras hidráulicas de las compañías hidroeléctricas. Los gobiernos decidieron primar la nueva forma de producción de electricidad a gran escala. Fue entonces cuando las autoridades contemplan este viejo uso del agua como un elemento arcaizante que había que erradicar de los cauces en favor del progreso civilizatorio: la producción de electricidad. Las fórmulas de compatibilidad nunca se consideraron y las legales de arbitraje no resultaron efectivas; así, las conducciones acabaron languideciendo hasta su completa extinción.

La resurrección efímera de las conducciones durante la posguerra fue un espejismo, producto de unas circunstancias socioeconómicas tremendamente adversas para España. La desaparición de esta forma de transporte maderero puso fin a unos procesos territoriales en España vinculados a la economía maderera y a un modo de vida que Eduardo Araque ha tratado de reconstruir, para que al menos no desaparezca de la memoria de aquellas sierras de la provincia andaluza de Jaén.

José-Manuel Crespo-Guerrero
Instituto de Geografía,
Universidad Nacional Autónoma de México