



Oficios del pasado: Maderadas atravesando Cieza

Cieza y el Segura, el río que nos lleva, fueron escenarios de un modo de vida redescubierto para muchos de nosotros cuando José Luis Sampedro escribió sobre ese universo de hombres, agua, trabajo y sentimientos que suponía una conducción de madera, a través de la ruda naturaleza, al capricho del fluir de una impredecible corriente de agua.

La historia de los abrigos en los escarpados acantilados del cañón de Almadenes, del hisn Siyasa, de la primera fortaleza y casa de la Encomienda cuyos muros cobijaban una incipiente villa hasta la ciudad que conocemos hoy, ha estado ligada al Segura. De él ha venido la vida, la fertilidad de sus tierras, la comunicación y el progreso, así como frecuentes riadas que suponían grandes pérdidas económicas y humanas, sus aguas lo mismo daban pan que dejaban miseria.

Pero el río no sólo ha servido para regar huertas y mover molinos, si no que hubo un tiempo en que por su condición de “maderable” fue testigo de un oficio hoy desaparecido y solo repetido en nostálgicas fiestas como demostración de una forma de vida ruda y peligrosa, la de los gancheros.

EL SEGURA, UN RÍO MADERABLE

Atendiendo a la localización de las masas forestales, a la condición de los cauces de los ríos y a los itinerarios fluviales se pueden destacar tres regiones madereras en España: Pirineos, Montes Universales de Albarracín y Sierra del Segura, subdivididas según los ríos que fluyen por ellas y sus destinos.

El principal nudo hidrográfico de la región subbética lo forman el Guadalquivir, el Segura y los afluentes de ambos. El tramo superior de sus cuencas poseía una gran riqueza arbórea que fue explotada para abastecer las zonas donde este recurso escaseaba, transportando los troncos por medio de flotaciones.¹

Las conducciones o flotaciones de maderas con origen en las Sierras de Segura y Cazorla están documentadas desde hace más de diez siglos.² Gracias a los testimonios que se conservan en los archivos de Simancas y de la Marina así como importantes obras de principios del XIX, conocemos las características de esta actividad.

Un árbol maderable es aquel apto para su uso en industria, construcción, utensilios, etc, es decir no meramente para combustible, y una de las especies preferidas fue el pino laricio, también conocido como pino de Segura por ser históricamente uno de los lugares donde alcanzó un óptimo desarrollo (algunos ejemplares llegaban a medir 40 metros), dichos bosques debieron ser excepcionales en algunas épocas como queda constatado por el geógrafo Al-Razi en el siglo X al referirse a la abundancia de pinos de estas sierras y que su modo de transporte era la vía fluvial, siglos después Madoz recoge en su diccionario: “ las sierras de Segura...sus maderas son de la mayor calidad de la provincia y la que mas produce...las inmensas cerradas de pinos cuya clase es la que mas abunda...vuelvan los montes de Segura al grado de prosperidad que tuvieron. Era este tal en 1808 y aun en 1820 que no solo podía atenderse con ellos a la construcción de Armadas, sino a todas las necesidades de la Artes y la construcción civil en las provincias de Andalucía, Ciudad Real, Albacete y Murcia...frecuentes suelen ser estas conducciones de madera...”³

(1) GIL OLCINA, A. “Importancia y desaparición de un uso tradicional del agua: la flotación de maderas”. Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante, 2005.

(2) ARAQUE JIMÉNEZ, E. Conducciones fluviales de madera desde las sierras de Segura y Cazorla. (1894-1949) *Cuadernos Geográficos*, 40 (2007-1), pp 81-105.

(3) MADDOZ, P. (1846-1850) Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en Ultramar.



Conducciones que bajaban por el Guadalquivir y sus afluentes para abastecer el sur, y por el Segura y los suyos desde la sierra que le da nombre, Alcaraz y Moratalla hacia Orihuela, Elche y Alicante, ente otros destinos.⁴

El pino de Segura aparece en documentos históricos andaluces como material de construcción de las atarazanas sevillanas por Abd-Rhamm II, y a partir del siglo XV sobre todo en contratos de obras tales como las que se acometieron para restaurar la Alhambra tras la conquista de Granada, manteniéndose la demanda a lo largo del tiempo para reactivarse con la construcción de la Fábrica de Tabacos de Sevilla ya en el XVIII.⁵

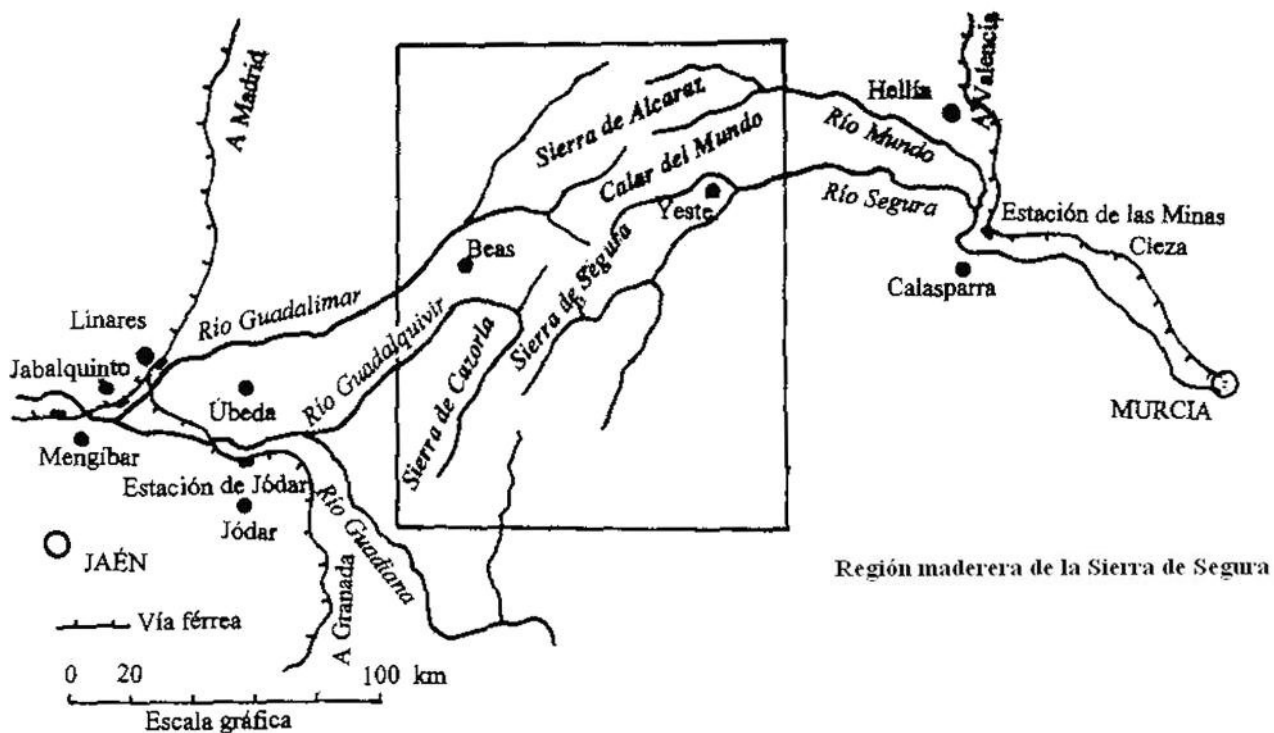
El Segura por su caudal, como la mayoría de los ríos españoles, no era navegable pero si apto para el transporte fluvial y de ello queda constancia en las Relaciones Topográficas de Felipe II, cuando en una de las informaciones del Concejo de Hellín sobre dicho río consta: "...es rio grande y caudaloso porque

por él se lleva y pasa madera a la ciudad de Murcia e Oriüela, ques del Reyno de Valencia y otras partes".⁶

Durante mucho tiempo este medio fue preferido al terrestre y marítimo, pues como decía el ingeniero de montes y político Navarro Reverter en 1879: "ni el camino cuesta ni el motor tampoco, ambos son dones de la naturaleza, efectos de la gravedad". Esta fue la opinión general hasta finales del XIX, aunque no la considero del todo cierta, ya que sí suponía un gran coste sobre todo en trabajo humano, el que llevaban a cabo los encargados de conducir las grandes maderadas.

PINEROS DE LA SIERRA DE SEGURA

El oficio de las gentes del río se remonta muchos siglos atrás, en época medieval fue llevado a cabo por musulmanes, después principalmente por moriscos y tras su expulsión quedó en manos de cristianos viejos. Así lo recoge Pere Joan Porcar en su diario de 1610 : "I aquest



Mapa extraído de Piqueras Haba, y Sachis Deusa, C.
"El transporte fluvial de la madera en España"

(4) 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, pp 99-134.

(5) RODRIGUEZ TROBAJO, E. Procedencia y uso de la madera de pino silvestre y laricio en edificios históricos de Castilla y Andalucía. En *Arqueología de la Arquitectura* 5, 2008.

(6) Relaciones Topográficas de los pueblos del Reino de Murcia (1575-1579) p 153.



any fonc lo primer que cristians portaven la madera i treballaven ab gran diligència.”⁷

Aunque mayoritariamente se les denominaba gancheros, en la zona de Murcia eran más conocidos como pineros.

Por las características de nuestro río las conducciones se hacían por piezas sueltas, era más económico que el de almadías pero a cambio exigía abundante mano de obra que en nuestra zona procedía principalmente de Yeste.⁸ Era un oficio que requería mucha destreza, especialización y disciplina y de fuerte tradición familiar.

Los hombres necesarios para llevar a término la flotación solía variar dependiendo de su volumen, desde 30 al centenar en una maderada media, hasta 500 para las mayores que podían consistir en 100.000 pinos y extenderse 30Km, todo ello gobernado por un maestro de río, máximo responsable que debía contar con la confianza de los pineros y del dueño de la madera. El resto de personal se dividía en un complicado y jerarquizado entramado de hombres cuya herramienta de trabajo era el característico gancho o bicha que da nombre a su oficio y que consistía en una vara de aproximadamente dos metros rematada con una punta de lanza de 10 cm y un gancho para manejar los troncos. Ver a los hombres trabajar causaba asombro por donde pasaban y también no pocos conflictos, como veremos que sucedió en Cieza.

El proceso desde origen a destino era largo, a menudo entre principio de los trabajos y el fin medaban seis largos meses. Empezaba con la compra, tala, arrastre, purga, hasta llegar a lo más difícil: la conducción. Para ello habían estipuladas fechas concretas dependiendo de la cuenca, en la del Segura se recomendaba empezar en otoño para que el arrastre por el río pudiera efectuarse en primavera cuando había más caudal y menor era el riesgo de crecidas que en nuestra caso se estimaba como máximo entre septiembre y octubre.⁹ Pero la mayoría de las veces no se cumplía, como en la documentada a su paso por nuestra ciudad en la que las maderas se encontraban en pleno viaje en enero de 1863.

ENFRENTAMIENTOS Y CONFLICTOS POR EL USO DE LAS AGUAS PÚBLICAS

El pago de peaje, paso entre reinos o los impuestos, eran algunas de las cuestiones que daban lugar a tensiones entre las partes implicadas llegando en algunos casos a generar episodios violentos.

La organización y resolución de conflictos originados por esta actividad se regía por la ley de la costumbre y las diferentes ordenanzas de los municipios implicados adoptándose acuerdos de forma puntual, pero el incremento de la conflictividad demandaba legislación más concreta. Con la política de Carlos III de centralización de las competencias que hacían prevalecer el derecho público de uso de las aguas sobre el privado se promulgaron nuevas leyes.

El tráfico de mercancías por medio marino y terrestre estaba perfectamente reglado desde hacía tiempo, pero el fluvial no se reguló hasta bien entrado el siglo XIX cuando el aumento de población y la demanda de materiales para el desarrollo (el ferrocarril, por ejemplo) hizo necesarias normas administrativas que dieran respuesta a los problemas más habituales: encuentro de dos o más maderadas en el río o salvaguardar los intereses de industria y población usuaria de las aguas de las villas ribereñas.

En el Real Decreto de 1860 las conducciones ocupaban el 4º lugar en prioridad de uso de aguas públicas de las 5 en consideración, y hasta 1877 no se estableció la obligación de instruir un expediente por cada conducción que debían tener en cuenta la opinión de los Ayuntamientos afectados, así como las fechas y el depósito de una fianza por los daños que pudieran ocasionar en cualquiera de las etapas, incluso si éstos se producían al sorprender una riada a la maderada a su paso por una población.

Eduardo Araque Jiménez profesor de la Universidad de Jaén, en su trabajo sobre las conducciones desde las Sierras de Segura y Cazorla de 2007 destaca que tras consultar numerosas fuentes:

“A pesar de tan detallado procedimiento, por el momento no hemos logrado dar el paradero de nin-

(7) 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, pp 99-134.

(8) Ejemplos de pueblos gancheros fueron Beas de Segura, La Puerta y Yeste en la cabecera del Guadalquivir y Segura. Cañamares y Priego en las del Tajo y Júcar, figuran como los maestros de río más renombrados durante el XIX los de Cofrentes y Chelva para las del Cabriel-Júcar.

(9) PIQUERAS HABA, J. SACHIS DEUSA, C. “El transporte fluvial de la madera en España”. *Cuadernos Geográficos* 69-70. 127-162. Valencia 2001.



guno de esos expedientes anteriores a 1894. Desde esta fecha es posible conocer con un cierto grado de detalle las características más relevantes de cada una de las flotaciones que se embarcaron en las Sierras de Segura y Cazorla...”,¹⁰ por lo tanto los hechos transcritos mas adelante pueden aportar algunos de esos detalles y aunque nuestra fuente no sea exactamente un expediente, sí es una información muy concreta sobre como se procedía ante estos incidentes recogida muy pormenorizadamente en las Actas Capitulares del Ayuntamiento de Cieza de 1863, contando así mismo con un informe de 1895 que juzga si el río Segura debe ser declarado como no flotable.

Como hemos podido constatar en la actualidad existe un interés creciente por estudiar los temas forestales y de explotación de la economía de la madera desde una perspectiva histórica. Son muchos los datos que se van aportando a la historia económica y social de la Región, aun así, quedan cuestiones por investigar mas a fondo, como el destino de esas piezas o las empresas y sociedades encargadas del negocio, información que aportará el estudio de otras fuentes, tales como boletines regionales o archivos locales, como en el caso concreto que nos ocupa averiguando que su destino era Guardamar, el nombre del empresario Sr Rábena, que tras investigar someramente



Conducción de maderas

Foto extraída de parquenaturaltotajo.blogspot.com.es

(10) ARAQUE JIMÉNEZ, Eduardo. “Conducciones fluviales de madera desde las Sierras de Segura y Cazorla (1894-1949)”, *Cuadernos Geográficos*, 40 (2007-1), pp 81-105.



aparece como de Albacete y daría pie a seguir en el tema “empresas”, así como en la procedencia de los pineros, el capataz es Juan Martínez (¿sería de Yeste, lugar del que históricamente procedían los pineros que navegaban el Segura?).

Pero centrándonos en los conflictos que se derivaban de esta actividad, uno de los más habituales eran las reclamaciones por el daño sufrido en infraestructuras del municipio, unas veces sólo imperfectos otras en cambio ocasionaban la destrucción total de, en la mayoría de los casos, precarios puentes que comunicaban huertos y población.

Hay que tener en cuenta que la intervención en el paisaje y obras de la riberas era muy intensa, para que nos hagamos una idea aunque muy simplificada de cómo se desarrollaba el trabajo diremos que las maderadas se dividían en 3 secciones a cargo de un mayoral o capataz: la 1ª construía las obras necesarias para facilitar el paso, la del centro agilizaba la conducción y por último la sección de zaga y la más difícil, deshacía las obras. Si a todo este complicado mecanismo añadimos la inesperada crecida del río descontrolando todos esos troncos sueltos, podemos imaginar el peligro que se generaba para la población y los propios trabajadores.

MADERADAS ATRAVESANDO CIEZA

Como hemos visto por el río Segura se trasportaba la madera en su camino a los aserraderos o barcos según algunos autores al menos tres veces al año hasta mediados del XIX.¹¹ y Cieza vería atravesar los troncos guiados por los pineros con asiduidad.

Con motivo de un desgraciado incidente al menos uno de estos impresionantes descensos ha quedado recogido en las Actas.

Las riadas que afectaban a las poblaciones situadas en las riberas del Segura ocasionaban continuamente la destrucción de los puentes de madera, por eso desde antiguo en el ánimo de los ciezanos y su consistorio anidaba la idea de construir un puente de piedra, proyecto que se vería truncado una y otra vez por diferentes problemas entre ellos reunir el dinero necesario, lo único que se podía hacer era reparar los

de madera o bien erigirlos de nuevo a la mayor brevedad posible, incluso esto se hacía sumamente penoso para la economía de los ciezanos ya que a veces aún no se había consolidado uno cuando una nueva crecida lo inutilizaba.

En las actas se suceden las noticias de las avenidas, en 1708, 1726, 1733, 1804 o la de 1852 y el siguiente que se llevó el puente y supuso un gasto de 10.000 reales, por citar sólo algunas.

A partir de esas fechas se empezó a pensar seriamente en la construcción de un puente que ofreciera seguridad, deseo que comenzó a verse materializado en 1860 cuando el Director General de Obras Públicas aprueba que en el plazo de 4 meses se verifique el estudio que el Ayuntamiento de Cieza ha solicitado para dicha obra.¹² Pasado este trámite las obras del futuro Puente de Hierro salieron a subasta el 10 de febrero de 1860 según publica la Gaceta de Madrid el día 1 de enero de ese año, finalizándose las obras en 1864.¹³

El 7 de enero de 1863 una flotación de maderas procedente de las sierras de Segura con destino Guardamar se encontraba atravesando la villa.

El cronista Ramón M^a Capdevila apunta en su obra que el 10 de enero se produjo una crecida en el río Segura, dato que no ha podido ser cotejado en las actas, aunque sí lo que refiere a continuación: “en esos días se hace una conducción de madera hasta Guardamar, la que al pasar por Cieza, derribó el puente sobre el río Segura, haciendo un verdadero destrozo.”¹⁴ Sin especificar si fue el de Hierro (recordemos que estaría en construcción por esas fechas) o uno de madera.

Una vez consultadas las actas capitulares de la sesión extraordinaria convocada en el Consistorio ciezano el 12 de enero, podemos afirmar que fue uno de madera situado en los alrededores de la población, sin especificar sitio exacto ya que la mayoría de las veces variaba la ubicación de los mismos al ser reconstruidos “en donde más convenga”. Aunque por las informaciones que apuntaremos más adelante bien pudo estar situado entre los heredamientos del Menjú, Estrecho, Barranco y acequia superior a la de la Andelma. No hay ninguna referencia a desperfectos en el de Hierro.

(11) PIQUERAS HABA, J. SACHIS DEUSA, C. El transporte fluvial de la madera en España. Cuadernos Geográficos 69-70. 127-162. Valencia 2001.

(12) Gaceta de Madrid, 22 de mayo de 1859.

(13) Gaceta de Madrid, 1 de enero de 1860.

(14) CAPDEVILA, R M^a. Historia de la Excelentísima Ciudad de Cieza, Tomo III. Cieza 2007. p 458.



Puente de Hierro en 1870

Fotografía publicada en TRASCIEZA, nº 6 de 2011

A la vista de esta información pueden plantearse dos cuestiones que intentaremos explicar: si las maderadas que bajaban por el Segura serían lo suficientemente grandes para ocasionar la destrucción del Puente de Hierro y por qué precisamente durante una riada se hacía la conducción.

Por los datos recogidos en diversos trabajos se puede constatar que el volumen de madera que llegó a circular por el río fue verdaderamente importante.

Según Araque Jiménez entre los años 1890 a 1935 a través del Segura se movilizaron 874.952 piezas en 28 conducciones, si bien admite que los estudios que se han realizado hasta ahora abarcan la etapa

que va desde el primer tercio del siglo XVIII hasta mediados del XIX y “al margen de este período y de estos temas, apenas se ha prestado atención a otros momentos históricos en los cuales el volumen de madera transportado por los ríos que nacen en estas sierras fue mayor, ni se ha reparado en otras cuestiones cruciales”¹⁵ Los hombres necesarios podían ir desde la veintena hasta cien para una de volumen medio (en torno a 50.000 piezas) y en las más importantes contando todos los trabajos indirectos que generaban, hasta 500. Por lo tanto, aunque no fue el caso de nuestro puente de Hierro, tal volumen de madera unido a circunstancias adversas bien podría ocasionar graves daños, como ocurrió en otras poblaciones llegando no

(15) ARAQUE JIMÉNEZ, Eduardo. Conducciones fluviales de madera desde las Sierras de Segura y Cazorla (1894-1949). *Cuadernos Geográficos*, 40 (2007-1), pp 81-105.



solo a desaparecer puentes de piedra, si no casas y demás construcciones. Nuestra villa se libró del peligro añadido tan solo por unos días, ya que a finales de enero empezaron a sucederse una serie de crecidas del Segura.

Un año después del incidente descrito en Cieza tuvo lugar una avenida del río Júcar en noviembre de 1864 al tiempo que una maderada cruzaba varios municipios. El desastre fue de tal magnitud que se solicitó por Real Orden una Memoria para valorar la culpa que le cupo a la conducción en los daños y a raíz de sus conclusiones se modificó la Ley de 1866 para flotaciones, haciéndose hincapié en las indemnizaciones y las fechas concretas para llevarse a cabo.

De esa Memoria podemos deducir que aunque por fortuna en nuestra villa no llegó a ser tan grande la catástrofe, si se hubieran dado las circunstancias la situación no nos hubiera resultado tan ajena. En una circular del Gobierno Civil de Valencia se leía: “Del reconocimiento practicado por mi autoridad de los daños causados con motivo de la reciente inundación, resulta con todas las probabilidades de acierto, que la enorme cantidad de maderas que existían en los ríos concluyentes ha sido la causa principal de los terribles males que acaban de tener lugar”¹⁶ Habían destruido huertas, acequias, casas y azudes, pero además se lamentan de los perjuicios que causan el paso de maderadas no sólo en las crecidas, también cuando circulaban en otoño e invierno. Arrasó muchos municipios, en la población de Tous “...de poco mas de 300 casas que la formaban, 107 han sido arruinadas, muchas de ellas...imposible reconocer el emplazamiento, pues el agua se llevó no solamente materiales que las constituían, sino hasta los cimientos y la tierra...” además destruyó un puente construido sobre el Albaida que “constaba de ocho tramo de hierro sentados sobre pilas y estribos de sillera...éste fue arrastrado por la corriente” y otro sobre el río Montesa que “se componía de un tramo de hierro de vigas tubulares de 56m de luz sobre estribos de 24m de altura...esta obra considerada como una de las principales fue destruida el 4 de noviembre”.¹⁷

Por lo tanto las concentraciones de madera si podían dar pie a grandes destrozos.

Y como ya hemos visto, no es que se hiciera caprichosamente en esos días, si no que hombres y maderas habían iniciado su viaje meses atrás, por lo que las inclemencias del tiempo les podían alcanzar en cualquier punto de su trayecto.

El incidente de Cieza motivó una contundente reacción por parte del Alcalde que achacaba el desastre a la impericia del conductor de la maderada. Desde que empezaron a circular los troncos mantuvo una vigilancia exhaustiva de los acontecimientos y junto con los concejales adoptó medidas para buscar responsabilidades y subsanar la pérdida que había sufrido la ciudad a la mayor brevedad posible.

El tono y la rapidez de la actuación de las autoridades no es nada extraño: la conducción traía muchos conflictos entre los empresarios madereros y las poblaciones sobre todo con los agricultores y propietarios de molinos, y en algunos casos con los ciudadanos que atribuían a los gancheros los desordenes y enfrentamientos entre mozos que tenían lugar por las noches cuando estos accedían a las tabernas del pueblo,¹⁸ hay que tener en cuenta que a veces acampaban durante días en las villas, concretamente en ésta las maderas empiezan a cruzar el día 7 alargándose hasta el 13.

La crónica de dichos incidentes la podemos seguir casi a tiempo real gracias a la información que nos brindan las actas de esos días, tal como lo vivieron los ciudadanos que desde las orillas observaban preocupados y curiosos los acontecimientos.

EL INCIDENTE DE ENERO DE 1863

“Sesión extraordinaria del 12 de Enero de 1863

En la villa de Cieza a doce de Enero de mil ochocientos sesenta y tres, reunidos en sesion los Señores que componen el Ayuntamiento de esta población en virtud de citación hecha ante Diem con espresion de causa por el Alcalde presidente se manifestó: Que consta al Ayuntamiento la conducción de maderas que se esta haciendo por el rio Segura que atraviesa este termino municipal, y también que en el dia de ayer a las cuatro y media de la tarde, el puente provisional de madera construido por este Municipio a las inmedia-

(16) BOSCH Y JULIÁ, M. Memoria sobre la inundacion del Júcar en 1864, presentada al Ministerio de Fomento, Editorial: Madrid : Imprenta Nacional, 1866. pp 387-88.

(17) Memoria relativa a la inundación ocurrida en el años 1864 en el rio Júcar, VVAA, Anales de Obras Pública, Nº11, Madrid 1879. pp 64, 71-73.

(18) El peculiar modo de vida de los pineros o gancheros, cuyos métodos de trabajo, lugares de procedencia, dieta alimenticia, e incluso su rico léxico se puede conocer con todo lujo de detalles en MAÑAS GUSPI, 1898; IDAÑEZ DEAGUILAR, 1996 y 1999.



ciones del pueblo sobre el espresado rio, fue destruido completamente por las vigas y palos que se conducen, arrastrando a aquel el impetu de las mismas, dejando solo señales del sitio en que estuvo colocado. El hecho tenido lugar es de suma importancia por sus consecuencias y por la destrucción de una obra cuyo coste se eleva a mas de diez mil reales. Por ello el Alcalde presidente lo pone en conocimiento del Ayuntamiento, para que teniendo en cuenta que el puente de que se trata le pertenece, en representación del pueblo, acuerde lo que estime procedente.”

“Sobre la destrucción del puente de madera.

Cumple ademas al Alcalde que preside, exponer la manera en que se verificó la destrucción del citado puente, según es publico y notorio para dejarlo consignado y que sirva de dato en la resolucio que se adopte. Desde el día siete del actual comenzó a bajar madera por el rio, sin que en aquel día se notase daño notable en el puente provisional, hoy destruido. El día ocho fue vastante la porcion de palos y vigas que se atravesaron en los caballetes y estrivos del repetido puente, formando rafa que impidiendo el curso libre de las aguas y mandando notable fuerza sobre el puente, le causo vastante perjuicio, mas habiendo amonestado al encargado de la conducción Joaquin Martínez por su descuido, puso gente a dar salida a las maderas, consiguiendo efectuarlo y dejar el paso libre. El día nueve y diez acontecio lo mismo que el ocho. La madera se amontonaba sobre los caballetes del puente perjudicandolo.

Hasta el punto de hacerle perder su nivel y torcerlo, dando con ello lugar a nuevas amonestaciones al citado conductor por su descuido e impericia; pues habiendo tenido constantemente la gente necesaria en el puente para dar discurso a las vigas y formar las empalizadas necesarias, haberse evitado el daño que en el repetido puente se venia causando paulatinamente. El día once, en fin, debido al quebranto que ya en los anteriores habia sufrido la obra, y a la madera que se agrupó sobre los caballetes del puente, a las cuatro y media de la tarde, el puente de madera que habia resistido hasta allí, que habia sufrido sin deterioro ni perdidas de solidez las grandes avenidas del Segura que desde su construccion se han ido sucediendo, con mayor o menor intervalo de tiempo hasta el siete del actual, cuyo caballetes estaban elevados, sosteniendo vigas y maderas perfectamente travadas y elevadas, quedo destruido completamente arrastrandolo las que se conducían y corriendo unas y otras con arta pena y

sentimiento del vecindario que las veía marchar al rio abajo. Facil habria sido con buena prevision, dirigiendo bien las maderas, evitar el gran daño ocasionado. Pero es lo cierto que no hubo diligencias en los conductores vastante para prevenir el mal. Ellos debieron formar empalizadas como se practicó en la conducción anterior. Ellos debieron trabajar sin descanso para impedir los arrimamientos, y si se havian estaban en el deber de trabajar sin descanso para destruirlos. Ellos no debian haber movido madera de los sitios en que estaban desde el día siete para evitar arrastrase la corriente mas de las necesarias. Ellos, en fin, no debieron jamas dar lugar a las amonestaciones repetidas que por su descuido le hacia la autoridad, y es bien seguro que sin tantos defectos en la conducción, el daño se habria evitado y los grandes perjuicios ocasionados por la destrucción del puente no habrian tenido lugar.

En cuanto afecta a lo acontecido el día once falta que relatar un echo importante. A las siete de la mañana viendo que bajaba por el rio mas madera de la regular y teniendo de ello noticia el Alcalde habla, a las nueve y media de la misma mañana requirió fuertemente al conductor Joaquin Martínez para que la aglomeración que se habia comenzado a formar sobre el puente, se destruyera, entrañando hubiese dado lugar a ello y la apatia de la gente empleada en la conducción de las maderas. A las once se empezó a trabajar para dar salida a tanto palo y viga que con ímpetus fuertes demansaban sobre el puente, y a la una de la tarde mandó el citado Martínez paralizar los trabajos que a las once comenzaron, produciendose por momentos un depósito tal de vigas y palos luchando con el puente que a las cuatro y media, según dicho es, fue completamente destruido. En vista de lo ocurrido, que se lamenta, y de quedar incomunicadas ambas orillas del Segura, el Ayuntamiento acordara lo procedente...”¹⁹

Y el Municipio, después de discutirlo acordó dar parte al Gobernador Civil para que inste al dueño de la madera a reparar los daños, en caso contrario apelarán al Tribunal que corresponda.

INDEMNIZACIONES Y AVENENCIAS: LA RECONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE DE MADERA

El 27 de enero aparece reflejado en el acta la avenencia que ha tenido lugar entre el Alcalde y el conductor de la madera en nombre del dueño en el modo de compensar los daños que esta ha causado en el municipio,

(19) AC 12-01-1863 AMC.



para ello el Sr. Bautista Rábena se compromete a dejar la madera que se necesita para reconstruir el puente, cediendo para ello 35 piezas que se hallan diseminadas por las riberas del río, así como otras que se pudieran encontrar. Además entrega 1300 reales en metálico al Regidor de la Villa Pascual Marín y Marín. Se firma el acuerdo y se envía al Gobernador Civil para que lo ratifique.²⁰

Esto ocurría a finales de enero, y ambas partes se comprometían a reparar el puente en un plazo muy breve de tiempo, hablan incluso de 15 días, pero lo cierto es que en junio de ese mismo año no se han iniciado las obras.

El 26 de junio el Alcalde convoca a los hacendados de los heredamientos del Menjú, Barranco, Argar, Estrecho y acequia superior a la de la Andelma, así como a los vecinos en general mediante un bando para dar explicaciones sobre la demora en la reconstrucción.

Justifica que no ha sido por indolencia, sino que las crecidas que hasta ese día ha sufrido el Segura lo han hecho imposible, ocasionando graves daños a los propietarios y vecinos que no han podido abonar las tierras, ni moler el grano en los molinos de la orilla opuesta, y no es posible retrasarla más. Pero hay un problema.

Visto el plano y la tasación de la obra, los recursos destinados en su día no cubrirán los gastos y por supuesto el Municipio carece de fondos para ello. Además considera que los hacendados son los más interesados, así que “invitan” a los mismos a sufragar los gastos.

El Regidor dice que tras los trabajos de recogida de madera, de los 1300 reales depositados sólo quedan 627.

Ante la necesidad de restablecer la comunicación entre las dos orillas, los propietarios acceden finalmente a aportar cada uno de manera proporcional el dinero que falte y ponen sus condiciones: entre ellos formaran una comisión para supervisar todo el proceso y se les hará entrega de los 627 reales que todavía restan en poder del Regidor.

Este dinero sin embargo no lo destinaran a la reconstrucción del puente, sino que por acuerdo

unánime de los propietarios, deciden “destinarlo a un acto humanitario, donándolo a la Casa de Caridad que hay en esta Villa”, como dejan reflejado en el documento.²¹

NOTICIAS DE OTRAS CONDUCCIONES POR CIEZA

Aunque hasta el momento de la que tenemos más información es de la maderada de 1863, existen noticias anteriores que avalan este tipo de tráfico a lo largo del tiempo por nuestra villa, sin ir mas lejos en el acta hemos podido leer como el Alcalde al recriminar la actuación de los conductores apunta: “ que se debería haber actuado como en la conducción anterior”.

Pero hay constancia de otras mas antiguas, tales como la que tuvo lugar en 1670 cuando el maestro Melchor de Luzón “fue a distintos lugares del reino a buscar madera de 40 palmos que se trasladó por el río...” para la fortificación de la Puerta de Orihuela en Murcia.²²

Ante la importancia de los puentes como comunicación, puerta y camino para el desarrollo de las villas atravesadas por el Segura se hizo acuciante la necesidad de sustituir los de madera por otros de estructura más sólida. Y si Cieza hubo de esperar hasta 1864 para contar con el Puente de Hierro, en la capital de la Región ya se habían presentado diferentes proyectos en noviembre de 1701, aunque por diversos motivos la construcción no daría comienzo hasta 1717.

Una vez dado el visto bueno y considerando el riesgo de crecida, urgía hacer la provisión de materiales y empezar por fin con la edificación del Puente Viejo de Murcia, aunque para ser exactos por aquellas fechas sería el flamante Puente Nuevo.

Lo primero era hacer acopio de la madera destinada a los cimientos, que tras la estimación del volumen que se necesitaba por el arquitecto responsable de la obra Toribio Martínez de la Vega, costó 9.5000 reales y “conduciéndola por el río desde la Sierra de Segura donde se cortaría, así se había hecho en 1701”²³ con lo cual nos aporta el dato de que en ese año hubo otra conducción con destino a obras en Murcia que debió atravesar de nuevo el término de

(20) AC 28-1-1863 AMC.

(21) AC 26-6-1863 AMC.

(22) De la Peña Velasco, C. El Puente Viejo de Murcia. Universidad de Murcia 2001. p 119.

(23) Ibidem, p 120.



Cieza, documentando también la de 1739 para finalizar las obras del puente de Murcia.

Como ya existía una Ordenanza que prohibía el paso de maderas desde el primer Azud, se solicitó licencia y la ciudad de Murcia se comprometió a pagar posibles daños si se complicaban las cosas, como efectivamente ocurrió.

El tiempo apremiaba y según el arquitecto lo mejor era cortarla en el menguante del mes de enero, a mediados de abril de 1717 los trabajos previos habían concluido dándose aviso de que ya era posible empezar la conducción, los troncos se echaron al río a finales de ese mes y ahí empezaron los problemas.

Según las estimaciones la madera debía llegar a Murcia a principios de junio, pero el poco caudal hacía lentísimo su avance a pesar de contar con mucha mano de obra y se temía que no llegase antes de San Juan. No sólo no ocurrió así, sino que en septiembre los troncos estaban atravesados en los Almadenes de Cieza y se temía que la situación empeorase si llovía, sobre todo por el paso de Blanca. Y una vez más se confirmaron los temores: en octubre tuvo lugar una avenida y en noviembre la madera estaba atrancada en el municipio blanqueño. Ante el peligro de que la crecida estropeará el material y ocasionara la pérdida del puente de madera de Murcia, se pensó en desembarcarla en la Ribera de Molina de Segura.²⁴

Como vemos se van recuperando episodios y datos relacionados con esta actividad desde las constataciones en el siglo XIV hasta su cese definitivo ya mediado el siglo XX.

ÚLTIMAS CONDUCCIONES POR EL SEGURA.

EL FINAL DE UN MODO DE VIDA

El transporte fluvial de la madera se mantuvo constante aunque con oscilaciones durante siglos.

A lo largo del tiempo se fue regulando pasando de las Ordenanzas particulares de cada Municipio a las Leyes de Aguas del XIX. Esto se hizo necesario por los problemas que ya hemos apuntado y que se hicieron más frecuentes cuando nuestro país se incorporó al desarrollo industrial y al aumento de una población que demandaba más recursos.

Ya no era el transporte seguro y económico del pasado y aumentaban los escollos a salvar durante el trayecto, tales como la construcción de presas y azudes, molinos, aumento de acequias para el riego y sobre todo las fábricas de la luz. Según los expedientes conservados los impedimentos que sus dueños ofrecían demuestran que fueron sus opositores más activos, todo ello complicaba y encarecía sobremanera el trabajo.

En 1879 la Ley de Aguas obligaba a que los embalses fuesen dotados de instalaciones para salvaguardar la flotación, obras muy complejas que suponían verdaderos desafíos de ingeniería

La primera gran presa construida en la cabecera del Segura para evitar sus avenidas fue la de Talave en 1918 y tuvo que cumplir esta Ley, no ocurriendo lo mismo 15 años después con la construcción de la macropresa de la Fuensanta.²⁵

Y el ferrocarril fue otro competidor que se imponía a pasos agigantados.

Casi parece una paradoja: las empresas constructoras de la red ferroviaria se convirtieron en las mayores demandantes y consumidoras de la madera que acarreaban los ríos, pero una vez construidas se revelaron como la alternativa económica y segura para el transporte de la misma.

Así pues, conforme se iban terminando las estaciones se convertían en el punto final de las maderas, dichas estaciones se denominaban “playas de embarque”.

En el caso concreto de nuestro río Segura fue crucial la estación de Hellín en 1864 y casi desde que comenzó su trazado se tienen noticias de la construcción de un camino para el arrastre de maderas desde la confluencia del Mundo y el Segura hasta la estación, y no menos determinante fue la inauguración del tramo Calasparra-Cieza de la línea Chinchilla-Cartagena que tuvo lugar el 27 de marzo de 1865.²⁶

Esto queda confirmado con el testimonio de Virgilio Marín, ganchero de 74 años y natural de Yeste, quien desde los siete años trabajaba junto a su padre y en el que afirma “nunca llegué hasta la Vega Baja porque la construcción del ramal del ferrocarril de Chinchilla a Murcia en 1862 y de ahí hasta la

(24) *Ibidem*, p 121.

(25) GIL OLCINA, A. “Importancia y desaparición de un uso tradicional del agua: la flotación de maderas”. Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante, 2005.

(26) Federación castellano-manchega de amigos del Ferrocarril. <http://fcmaf.es/cronologia.htm>



estación de Las Minas de Calasparra hizo que la maderada se cortara en este municipio murciano”.²⁷

Con lo cual la conducción que hemos recogido de las actas de 1863 bien pudo ser la última o bien ya pasarían muy raramente, pues a partir de esas fechas las valoraciones de los Ayuntamientos a la hora de permitir o no el paso de madera empezó a ser decisivo amparados por nueva legislación, como la Ley de Aguas de 1883, según la cual cuando en un río declarado no flotable quisiera hacerse la conducción en tiempo de crecida o con presas móviles, ésta será autorizada por el Gobernador de la Provincia si el expediente de los representantes municipales dictamina que no perjudica a la villa.

Para acogerse a este derecho el consistorio ciezano en 1885 emite al Gobierno Civil de Murcia un informe muy bien argumentado en el que pide que se declare el río Segura a su paso por el término de Cieza, como no flotable, en él se refleja que de no ser así se deberían acometer costosas obras y además “El trayecto que recorren las aguas sobrantes que derrama por la presa llamada del Río hasta incorporarse con el desagüe del Canal que conduce las aguas hasta Molino llamado de la Inquisición y la fabrica de majar esparto de los Señores Gomez y Marin no podría ser destinado en época alguna del año a la flotación...”²⁸ alegando también que pondrían en serio peligro la vida de los conductores de maderas por el paso entre Cieza y Calasparra, largo espacio sembrado de peñascos donde se estrellan las aguas y corren en la mayor parte de sus recorridos entre márgenes de tajos que se miden centenas de metros de altura en los Almadenes.

El Gobernador emite su decisión declarando al río Segura a su paso por Cieza, no apto para las flotaciones.

Por ello cuando a principios de febrero de 1899 el Sr. José Precioso Roche, vecino de Alcantarilla, quiere hacer una conducción desde la Estación de Minas, de la provincia de Albacete, hasta la Contraparada de Murcia debe pedir previamente la autorización a Cieza, que en el plazo de 30 días y después de oír a los vecinos e implicados decidirá sobre su conveniencia.²⁹

El 15 de febrero los concejales presentan su informe, y tal como puede deducirse, se niegan “en

defensa de los intereses del vecindario a la descabellada pretensión del Sr. Precioso”.³⁰

Se acogen al artículo 141 de la Ley de Aguas del 83 y a la declaración de río no flotable para evitar la ruina de su máxima riqueza: la huerta y los establecimientos fabriles e industriales que ya existen.

Dejan constancia que es impensable llevarla a cabo siendo como es el Segura en este término tan impetuoso, con curvas que aumentan la velocidad de la avalancha de troncos y estando tan reciente además un grave suceso. Tan sólo unos meses antes en una conducción del mismo Sr. Precioso en los alrededores de la estación de Minas donde tenía los troncos almacenados, la crecida del Segura ocasionó la destrucción de puentes, presas, muros y barcas, dejando a su paso un erial.³¹

Es obvio que el Gobernador tras recibir el informe que considera como muy perjudicial para Cieza el paso de maderas, verdadero cataclismo según lo denomina el Alcalde, no da la autorización, instando al propietario a que haga el transporte por ferrocarril aunque le resulte más caro.

El caso de Cieza nos va dando idea de cómo el progreso se abría paso y traía nuevas formas de vida, pero al tiempo suponía profundos cambios en la de un colectivo que se veía abocado a desaparecer y que no estaba dispuesto a hacerlo sin luchar: el de los pineros y sus familias.

Como hemos ido recogiendo en los estudios consultados, el volumen de trabajo que generaba esta actividad era muy importante. Pensemos lo que sería para una localidad agrícola como Yeste y aldeas aledañas emplear a cientos de hombres cuando allí el trabajo no era suficiente para subsistir, sin contar los empleos indirectos que daba a lo largo del recorrido incluso en la ciudades ribereñas, demandando a veces hasta un millar de personas. Además el trabajo de ganchero aunque dependía de la jerarquía y las mejoras laborales apenas llegaban, no estaba mal pagado, en todo caso mejor que el de peón agrícola, según datos aportados por Gil Olcina en 1864 un maestro de río percibía 20 reales al día, un mayoral 10 y un ganchero 3’5. En 1928, era de 15 pesetas para maestro, 5 y 2 pesetas para los otros. Además del salario recibían los víveres, el recado y una prima de enganche o bistreta. Para tener una comparativa con los salarios de un jornalero ciezano, decir que a principios

(27) www.diarioinformacion.com/vega-baja/2010/09/13/maderada

(28) AC 1-1-1885.

(29) AC 1-2-1899 AMC.

(30) AC 15-2-1899 AMC.

(31) Ibidem.



Fotografía: Museo del Ferrocarril

del siglo XX percibía 1'50 pts por una larga jornada, produciéndose además un decrecimiento de esta retribución monetaria.³²

Pero no sólo peligraban los empleos de los conductores, también se verían afectados municipios como Calasparra y pueblos cercanos ya que en los puntos de embarque como lo fue la estación de Minas se contrataban a veces más hombres que los que componían las propias conducciones.

Como ya hemos dicho, en 1918 se construyó el embalse del Talave (35 hm³) y se intentó proteger este trabajo en cumplimiento de la Ley de Aguas de 1879 dotándolo de infraestructuras para salvar las flotaciones, pero cuando se hizo el de la Fuensanta (210 hm³) al que los gancharos de Yeste llamaban “La Muralla” por lo infranqueable que resultaba, ni siquiera se contemplaba una vía para salvar la presa.³³

La situación llegó a tal extremo de tensión que en las Cortes el diputado por la provincia de Albacete Edmundo Alfaro manifestó que “era tal la angustia que se vivía en Yeste que estaban dispuestos a volar el pantano, con el perjuicio que resultaría para Murcia...”.³⁴ La prensa también se hizo eco del conflicto, pudiendo leer en La Verdad de Murcia de enero de 1932: “La supresión de las conducciones dejará en la miseria a más de 1.000 hombres”. Según el mismo diputado llegarían

pronto a 3.000 los desocupados, ya que ese era el volumen de empleos que generaban los trabajos en el saque de Minas de Calasparra, próximos a extinguirse.

Yeste arrastraría una gran crisis laboral, el 80% de las familias vivían del bosque y aunque se dio empleo a los pineros afectados por el cese de las conducciones en las obras de la presa, esto sólo alivió la situación un par de años, después volvió el paro dando lugar a enfrentamientos que alcanzaron el momento más dramático en mayo de 1936 con los llamados Sucesos de Yeste.³⁵

Por todo ello el final era inevitable y aunque aún se mantuvo alguna actividad (de 1941 a 1947 hubo 7 conducciones de escasa dimensión) ya no llegaban hasta su destino final si no que eran desembarcadas en el saque de Minas (Calasparra) y de allí partían en ferrocarril hacia los aserraderos de Alcantarilla, Murcia o Madrid.

La última maderada por el Segura tuvo lugar en 1947, precisamente para acarrear traviesas destinadas a RENFE,³⁶ dejando atrás un complejo mundo que implicó a hombres y paisaje, que nos deja crónicas de tragedias y progreso, un mundo recreado actualmente en las fiestas veraniegas de algunas aldeas como las de la Graya de Yeste, quedando en episodios para el recuerdo, pero no en el olvido.

Manuela Caballero González

(32) SALMERÓN GIMÉNEZ, F. J., La lucha por la supervivencia de un trabajador ciezano (1874-1937) p 28, C.E.H.Fray Pasqual Salmerón, Cieza 2010.

(33) GIL OLCINA, A. Importancia y desaparición de un uso tradicional del agua: la flotación de maderas. Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante, 2005.

(34) Levante Agrario, 1932 AMM.

(35) GIL OLCINA, A. Importancia y desaparición de un uso tradicional del agua: la flotación de maderas. Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante, 2005.

SEPÚLVEDA LOSA, Rosa M^a. “La primavera conflictiva de 1936 en Albacete”, *Pasado y Memoria*, N^o2, 2003.

(36) Asociación de gancharos de Priego. <http://gancharosdepriego.com/maderadas.html>