

María Amparo LÓPEZ ARANDIA

Universidad de Extremadura

# Pueblos y caminos del agua. Las raíces históricas del transporte maderero por el río Guadalquivir

## RESUMEN:

La explotación de recursos como la madera y la presencia de cursos de agua han marcado, históricamente, la vida de numerosas poblaciones en la Península Ibérica.

El siglo XVIII resulta clave para rastrear las raíces históricas de estos procesos. La promulgación, en 1748, de las Ordenanzas de Montes y el nacimiento de las provincias marítimas regularon la explotación maderera, ligándola, indisolublemente, al transporte fluvial.

Un caso elocuente fue el de la provincia marítima de Segura de Segura, nacida en el interior, y cuya cotidianidad quedó sometida a los departamentos marítimos de Cádiz y Cartagena.

A pesar de la desaparición de estas demarcaciones en el siglo XIX, la explotación y el transporte fluvial de madera prosiguió e incluso, se incrementó hasta mediados del siglo XX.

## PALABRAS CLAVE:

Madera; Transporte fluvial; Guadalquivir; Provincia marítima; Segura de la Sierra.

## TOWNS AND WATERCOURSES. THE HISTORICAL ROOTS OF TIMBER TRANSPORT IN THE RIVER GUADALQUIVIR

### ABSTRACT:

The exploitation of natural sources as wood and the presence of watercourses have influenced the life of many populations in the Iberian Peninsula.

The 18<sup>th</sup> century is a key period to study the historical origins of these processes. The enactment of the Ordenanzas de Montes, in 1748, and the origin of the maritime provinces organized the exploitation of wood, linking, indissolubly, the fluvial transport.

A good example was the maritime province of Segura de la Sierra, which were in the interior of the Peninsula, and whose daily nature was subjugated the maritime departments of Cádiz and Cartagena.

Despite the disappearance of these demarcations in the 19<sup>th</sup> century, the exploitation and the fluvial transport of wood continued and increased even, until the middle of the 20<sup>th</sup> century.

### KEY WORDS:

Wood; Fluvial transport; Guadalquivir; Maritime Province; Segura de la Sierra.

La explotación de recursos naturales, como la madera, unida a la presencia de cursos de agua, ha determinado históricamente la vida cotidiana en distintos lugares de la Península Ibérica.

En el siglo XVIII, la construcción de la Real Fábrica de Tabacos, en Sevilla, unida a las reformas borbónicas, que convirtieron al desarrollo de la Marina, y por ende, a la construcción naval, en uno de sus objetivos prioritarios tuvieron como consecuencia directa un notable incremento de la demanda de explotación maderera en los bosques peninsulares.

La promulgación en 1748, por parte de Fernando VI, de las llamadas *Ordenanzas de Montes*, y la creación de unas nuevas demarcaciones administrativas y territoriales, denominadas provincias marítimas, reguló esta explotación, no sólo en zonas próximas al litoral, sino también en el interior peninsular, cuando los bosques y montes factibles de ser explotados se encontraran en áreas de influencia de ríos navegables, ligando, así, indisolublemente, la explotación maderera al transporte fluvial.

Ejemplo sintomático de esta situación fue el origen de la provincia marítima de Segura de la Sierra, nacida en el interior, en una antigua zona de frontera con el extinto reino de Granada, en gran parte, dependiente de la provincia de Castilla de la orden de Santiago, y limitada por los reinos de Jaén y Murcia, cuya cotidianidad quedaría, desde dicho instante, sometida a los departamentos marítimos de Cádiz y Cartagena.



Figura 1. Fuente: Viguera González (2002).

El transporte maderero hasta los arsenales gaditanos y murcianos (aunque en nuestro caso, nos centraremos en el ejercido por el Guadalquivir) nos permite observar la configuración y modelación de la razón de ser de verdaderos pueblos del agua, poblaciones cuyo día a día se vincularía, desde entonces, directamente, a la explotación de dicho recurso y su transporte fluvial, apreciable en la existencia de determinados oficios; en la existencia de determinados tiempos a lo largo del año; en su propia actividad económica, etc; y sobre los que emerge un principal protagonista: el Guadalquivir, que ejerció como camino del agua desde su cabecera, en la propia provincia marítima de Segura, hasta el puente de Triana, en Sevilla, donde la madera era desembarcada, para ser trasladada por carretería hasta los arsenales, situación de la que nos han quedado diversas muestras tanto pictóricas, como cartográficas de la época, sin olvidar las huellas toponímicas, aún vivas en el callejero sevillano en la actualidad.



Figura 2. Fuente: Museo Naval. Madrid.



Figura 3. Fuente: Fototeca INIA. MON-1198.

La explotación maderera, promovida en el siglo XVIII por las Secretarías de Estado de Hacienda –a través de la Real Fábrica de Tabacos– y Marina, e iniciadas en 1734, con el transporte de ocho mil troncos a Sevilla, dio lugar a numerosos conflictos y enfrentamientos, así como al surgimiento, a inicios del siglo XIX, de voces que hablaban de la sobreexplotación y destrucción del entorno natural<sup>1</sup>.

Las maderadas, no obstante, aún con posterioridad a la desaparición de las provincias marítimas, prosiguieron hasta bien avanzado el siglo XX, promovidas por empresas como RENFE, con *pinadas* muy superiores a las de la Edad Moderna, que llegaron a sobrepasar las doscientas mil piezas<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> MUÑOZ, T., *Expediente sobre el régimen y administración de los montes de Segura de la Sierra y su provincia*, Madrid, 1825.

<sup>2</sup> ARAQUE JIMÉNEZ, E., «Conducciones fluviales de madera desde las Sierras de Segura y Cazorla (1894-1949)», *Cuadernos Geográficos*, nº 40, 2007, pp. 81-105.

Éstas representan, sin duda, uno de los principales referentes de un patrimonio cultural, cuya memoria es digna, no sólo de estudiar, sino también de conservar y preservar.

## CONCLUSIONES

Las conducciones por el Guadalquivir representan un buen ejemplo de cómo una actividad económica, como la explotación maderera y su transporte fluvial condicionó la vida de numerosas poblaciones y sus habitantes, en especial en un entorno tan limitado para la práctica agrícola, por su orografía, como la Sierra de Segura.

El siglo XVIII, sin embargo, lejos de significar la «destrucción del monte», como se clamó a inicios del siglo XIX, a tenor de las cifras de las piezas transportadas, no supuso tanto una sobreexplotación cuantitativa, sino cualitativa: se comerció con los mejores ejemplares.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARANDA Y ANTÓN, G. de, *Los bosques flotantes. Historia de un roble en el siglo XVIII*, Madrid, ICONA, 1990.
- ARAQUE JIMÉNEZ, E., «Conducciones fluviales de madera desde las Sierras de Segura y Cazorla (1894-1949)», *Cuadernos Geográficos*, n° 40, 2007, pp. 81-105.
- LÓPEZ ARANDIA, M<sup>a</sup>. A., «Maderas del rey. Aprovechamientos madereros en la provincia marítima de Segura de la Sierra», en ARAQUE JIMÉNEZ, E. y MOYA GARCÍA, E., *Aprovechamientos madereros en los montes jiennenses (siglos XVIII-XX)*, Jaén, Universidad de Jaén, 2012.
- MUÑOZ, T., *Expediente sobre el régimen y administración de los montes de Segura de la Sierra y su provincia*, Madrid, 1825.
- VIGUERAS GONZÁLEZ, M., *El transporte de madera por flotación y carretería, desde los bosques de Sierra de Segura hasta Sevilla y los arsenales de La Carraca (Cádiz) y Cartagena, durante los siglos XVIII y XIX (1734-1833)*, Madrid, Ente Público Puertos del Estado, 2002.