Las maderadas en la cabecera del Tajo

Maximiliano Cava

A pesar de mi avanzada edad, 91 años, aún me considero capaz de traer a la memoria y poner sobre el papel todo lo que conocí en mi juventud sobre el trabajo de las últimas generaciones que se dedicaron al transporte de maderas de Sierra de Cuenca para llevarlas hasta el río Tajo y luego hacerlas avanzar en el tramo más alto y menos caudaloso.

En primer lugar es justo que citemos a los arrastradores, quienes con su par de mulas o con aquellos fuertes carros eran los encargados de acercar los troncos desde el monte unos kilómetros hacia abajo del nacimiento del río, en donde empezaba la tarea de otros hombres cuyo título era el de braceros. La misión de estos consistía en acercar gavillas de ramas cortadas a uno y otro lado del cauce del río, con las que los troncos de aquella madera, adobada de ramaje, formaba un gran depósito de agua, y donde un grupo de profesionales en aquella tarea, llamados gancheros, construían un canal de unos dos metros de ancho. A continuación, a la distancia que ellos consideraban adecuada, realizaban otra segunda presa de más o menos capacidad, que a través de un nuevo canal, uno tras otro, aquel grupo de gancheros, como responsables de todo el proceso, hacían avanzar a los troncos hasta su desembarque.

Aquellos trabajos empezaban cuando comenzaban a aparecer las grandes lluvias y fuertes nevadas, entre finales de otoño y comienzos del invierno, época en que descendían grandes torrentes a causa de la nieve acumulada en aquellas altas cumbres, próximas a mil metros sobre el cauce del río, y que, en no pocas ocasiones, debido a su gran caudal, les destruía buena parte de su trabajo, formando una gran trastienda con la madera, que era difícil de recomponer; y a veces penetrando a un lado y otro del río en las mismas cuevas que ocupaban tanto los gancheros como los braceros como único alojamiento.

El racionamiento, que corría a cargo de la compañía maderera, se suministraba desde Masegosa, que era el pueblo más próximo al iniciar los trabajos, entre quince o veinte kilómetros, tres o cuatro horas a paso de caballerías, como único medio de transporte para hacer llegar los artículos de primera necesidad a aquellos grupos de operarios, y siempre que la meteorología no apareciera en contra de los porteadores de tan necesario servicio, entre ellos un servidor, que a veces nos veíamos en la necesidad de aplazar algunas fechas dicho transporte a causa del gran espesor de nieve en todo el camino, ya que cada metro iba aumentando, encontrándose Masegosa, como primer punto de partida, alrededor de mil cuatrocientos metros sobre el nivel del mar, y luego todo el trayecto hacia arriba hasta alcanzar los mil setecientos cincuenta con que cuenta el punto de destino. Con un gran número de caballerías y conductores expuestos a lo peor, hacíamos llegar el convoy a un cobertizo de ganado donde nos recibía un

grupo de aquellos hombres, haciéndose cargo de la mercancía, que tras largo y penoso camino la transportaban durante una hora o más cargada sobre sus hombros hasta llegar a la orilla del río.

A muy corta distancia del comienzo de la maderada nos encontramos con el primer afluente, llamado Hoceseca, que aproximadamente aportará un caudal tres veces superior al del tramo anterior del Tajo. Con tal motivo, los braceros, que eran los primeros en incorporarse en la compañía, habiendo prestado aquel tan valioso como necesario servicio durante treinta o cuarenta días, en ese lugar causaban baja.

Derecha: Desembarque y cambras de madera
Inferior: Maderada en el río Tajo

A partir de entonces, los troncos continuaban su curso sin tanta necesidad de retención de agua, salvo alguno rebelde con la intención de no flotar, al que los gancheros, con aquellas varas de avellano que acababan en una punta de hierro con dos funciones, empujar y retener, dejaban apartado en cualquier extremo.

Durante las primeras semanas de faena, los *ceñajos* existentes junto al río eran el alojamiento de los trabajadores, durmiendo a varios grados bajo cero y expuestos a ser arrastrados por la corriente. Aunque al principio el siguiente desplazamiento les resultaba un poco distanciado, al fin y al cabo se trataba de un pueblo, Peralejos de las Truchas. De día en día todo era acortar distancia, a la vez que los días iban alargando, otro factor que también jugaba a su favor.

En aquel primer pueblo que se alojaban, también se abastecían de todo lo más necesario, hasta la entrada en el término de Poveda de la Sierra, en cuyo trayecto se alojaban en albergues de ganado, o *tinás*, que es como se llaman en esta sierra. A corta distancia de ese pequeño pueblo hace su aparición un afluente llamado Cabrillas, desde cuyo punto entraban en la Alcarria Alta, de la provincia de Guadalajara, ya próximo al comienzo de la primavera, y debido a estos dos factores desde allí en adelante las nieves no solían hacer acto de presencia.

Poco a poco, en la medida que se incorporaban al Tajo otros afluentes como el Guadiela, avanzaba más el transporte de la madera y el esfuerzo de sus conductores, los gancheros, era más relajado. Falta les hacía algo de descanso a esos esforzados profesionales, que conducían los pinos desde principios del invierno hasta bien avanzada la primavera, realizando duras y comprometidas maniobras, saltando entre los palos como auténticos equilibristas, y sin que faltara algún que otro chapuzón, o lo que era peor, bronquitis, pulmonías y neumonías, con el agua a varios grados por debajo de cero en buena parte del transcurso, e incluso ahogamientos y otros accidentes mortales.

SERVICIOS HIDRAULICOS DEL TAJO

CONCESIONES

Flotación de maderas

Visto el oficio que se inserta a continuación, suscrito por don Carlos Mejino Clemente, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Peralejos de las Truchas (Guadalajara), en nombre y representación del mismo, se abre información pública por el plazo de treinta días naturales, a contar de la publicación de este anuncio en el «Boletín Oficial» de la provincia de Guadalajara, para que durante el mismo puedan presentar reclamaciones o observaciones cuantos se consideren interesados y especialmente los Ayuntamientos de los pueblos cuya jurisdicción atraviesa el río que se trata de utilizar y los concesionarios de aprovechamientos a que puedan afectar la conducción de maderas solicitada, en estas oficinas, sitas en Madrid, calle de Agustín de Bethencourt, número 4 (Nuevos Ministerios).

Madrid, 10 de Junio de 1952.—El Ingeniero Director adjunto, Manuel Antón. 1303

¿La última maderada en el Alto Tajo?

José Luis Sampedro, en su novela El río que nos lleva, recrea una última maderada por el Tajo, desde su tramo alto hasta Aranjuez, datándola a principios de los años cuarenta del pasado siglo, es decir, recién finalizada la guerra civil. Pero aún debieron transcurrir algunos años más hasta que todos los montes maderables fueran accesibles a los camiones que habían sustituido el transporte fluvial.

Prueba de ello es el anuncio del Boletín Oficial de la provincia de Guadalajara, de 10 de julio de 1952, por el que se exponía al público la solicitud hecha por el Alcalde de Peralejos de las Truchas, D. Carlos Mejino Clemente, mediante la que pedía a los Servicios Hidráulicos del Tajo autorización para conducir por el río un aprovechamiento maderable de 586 pinos, destinados a la reparación de edificios municipales, desde Las Juntas –paraje de confluencia del Hoceseca con el Tajo– hasta la Central Nueva, cargadero situado cinco kilómetros más abajo.

Hoy, que llegan los carriles a cualquier rincón de nuestros pinares y la saca resulta más sencilla y rentable, la madera está depreciada: cosas del progreso.

Las maderadas en la literatura

Juan Navarro Reverter[1], escribe en *La madera del Turia*, publicado en 1869, sobre los gancheros del Alto Tajo:

Rudo hijo de la serranía de Cuenca, del Alto Tajo [...] es por punto general el ganchero fuerte, robusto, bronceado, enjuto y tan insensible como la materia que su gancho guía. Parco hasta el exceso en el vestir, parece que solo lleva sus anchos calzones para burlarse de las inclemencias del invierno. Ocúpase en las faenas del campo mientras llega la época de la maderada, y cambia entonces la reja del arado por una percha diestramente manejada. Sobrio en la comida como parco en el estilo, apenas gasta el contratista dos reales diarios por su frugal manutención. Semejante a las aves emigratorias, aparece una vez cada año en las orillas del río, retirándose después con el escaso fruto de sus ahorros a vegetar en el patrio suelo. Tal es, –a grandes rasgos trazada– la breve monografía de ese valeroso soldado forestal, que por la mísera cantidad de veinte cuartos diarios emprende durante los hielos invernales una vida nómada, casi salvaje, y tiene para descansar de su incesante trabajo la cama en el duro suelo, a la intemperie, entre nieves y lobos, y gracias si las leñas de las riberas del río pueden dar alguna vez calor a sus ateridos miembros, pueden secar sus húmedos vestidos.

Torres Mena[2], escribe en *Noticias conquenses* (1878):

Para las conducciones por el Tajo, los principales embarcaderos estaban en la dehesa de Belvalle en el término de Beteta (cerca del puente del Martinete) y en otro paraje del término de Peralejos de las Truchas junto al molino (antiguo aserradero) y la época ordinaria de los embarques es a finales de marzo. A las tres leguas de curso se tropieza con el primer paso difícil, en el sitio llamado la Herrería del dicho Peralejos, donde después de las precauciones necesarias se consigue salvarlo con retraso de tres a cuatro días, para tropezar enseguida, tres leguas más bajo, con el verdadero peligro en el Salto de Poveda. Después de diez, doce o más días de afanes en este punto, se construye un canal de gran pendiente de dieciséis a veinte varas de largo, con el sacrificio a veces de algún operario. Con dificultades, aún cuando no de tanta monta, se tropieza sucesivamente con las llamadas ruderas, lechos muy pedregosos de San Pedro, Garabatea y Pelayo, en el puente llamado de Tagüenza y en la presa de Armallones, hasta llegar al sitio de la Tornillera, en el término de Ocentejo.

[1] Juan Navarro Reverter (Valencia, 27 de enero de 1844 – Madrid, 2 de abril de 1924). Ingeniero de Montes, literato y político español, fue ministro de Hacienda durante la regencia de María Cristina de Habsburgo–Lorena y durante el reinado de Alfonso XIII, periodo este en el que también fue ministro de Estado.

[2] José Torres Mena nace en Casas–Ibáñez (Albacete) el 16 de octubre de 1822, y muere en La Almarcha (Cuenca) el 29 de septiembre de 1879. Ejerció en Madrid como abogado de pobres, fue diputado por Cuenca del Partido Liberal, formando parte de la Junta Nacional (11–2–1873) al proclamarse la Primera República y escribió, entre otras obras, *Noticias conquenses*, un libro imprescindible para la historiografía de la provincia de Cuenca.

José Luis Sampedro[3], en *El rio que nos lleva* (1961), describe asi el Alto Tajo:

El Alto Tajo no es una suave corriente entre colinas, sino un río bravo que se ha labrado a la fuerza un desfiladero en la roca viva de la alta meseta. Y todavía corre infatigable la dura peña saltando en cascada de un escalón a otro (...). Sí, el esfuerzo del río continúa: lo demuestra el aspecto caótico de obra a medio hacer, con los desplomes de tierra al pie de los acantilados, las enormes peñas rodadas desde lo alto hasta en medio del cauce, la rabia de las aguas y su espumajeo constante. El río bravo sigue adelante, prefiriendo la soledad entre sus tremendos murallones, aislado de la altiplanicie cultivada y de sus gentes, para que nadie venga a dominarle con puentes o presas, con utilidades o aprovechamientos. (...) Apenas los pastores y los trajinantes se le acercan por necesidad. Sólo los gancheros se atreven a convivir con él, y aun así parece encabritarse para sacudirse los palos de sus lomos y enfurecerse más aún contra los pastores del bosque flotante...

Francisco Piñas Amor[4], en un artículo de *Cuenca*, núm. 29, de 1987, escribe:

El único contacto personal que he tenido con uno de estos hombres fue en Priego, comiendo en casa de Escamilla, donde un compañero de mesa, ambos solos en el comedor, se expresó con la mayor amargura y dolor con que, en toda mi vida, he oído a un hombre hablar de su juventud. Había sido ganchero; su recuerdo era que se tenían que conformar, muchas veces, con una raspa de bacalao y pan, y dormir donde les cogiese la noche, a veces en laderas escarpadas, cerca del agua, exasperados porque mojados y con tal incomodidad era imposible el descanso; y todo esto con jornales miserables. Piénsese en la época más apropiada para el transporte por el río, que precisamente no es la del estiaje, en verano.

[3] José Luis Sampedro Sáez (Barcelona, 1 de febrero de 1917), escritor, humanista y economista que aboga por una economía «más humana, más solidaria, capaz de contribuir a desarrollar la dignidad de los pueblos. En 2010 el Consejo de Ministros le otorgó la Orden de las Artes y las Letras de España por «su sobresaliente trayectoria literaria y por su pensamiento comprometido con los problemas de su tiempo». En 2011 se le concedió el Premio Nacional de las Letras Españolas. Su novela, *El río que nos lleva*, publicada en 1961, y llevada al cine por Antonio del Real en 1989, rinde homenaje a los gancheros del río Tajo en su labor de transportar la maderada río abajo, desde el Alto Tajo hasta su desembarque en Aranjuez.

[4] Biólogo e historiador conquense.