

EDUARDO ARAQUE JIMÉNEZ

Universidad de Jaén

## *La contribución de los montes del Protectorado español del norte de Marruecos al abastecimiento ferroviario de madera (1948-1958)*

### RESUMEN

Los montes del Protectorado español del norte de Marruecos se convirtieron en un importante foco de aprovisionamiento de madera para el sector ferroviario español a partir de 1948. Hasta la independencia de este país en 1956, *Explotaciones Forestales*, la división creada en el seno de RENFE, logró fabricar más de un millón de traviesas que resultaron trascendentales para la renovación de la red ferroviaria española, tremendamente deteriorada tras la guerra civil.

### RÉSUMÉ

*La contribution des massifs forestiers du Protectorat espagnol du nord du Maroc à l'approvisionnement ferroviaire en bois (1948-1958).*- Les massifs forestières du Protectorat espagnol du Maroc sont devenus depuis 1948 un important foyer d'approvisionnement du bois destiné au secteur ferroviaire espagnol. Jusqu'en 1956, date de l'indépendance marocaine, *Explotaciones Forestales*, la division créée au sein de RENFE (Réseau National du Chemin de Fer Espagnol) a réussi la fabrication de plus d'un million de traverses qui ont joué un rôle fondamental pour la rénovation du réseau ferré espagnol, profondément détérioré après la Guerre Civile.

### ABSTRACT

*The contribution of the forest massifs in the North Moroccan Spanish Protectorate to the railway timber supply (1948-1958).*- Since 1948, the Spanish Protectorate of North Morocco became an important place for the Spanish railway timber supply. Until the independence of Morocco in 1956 *Explotaciones Forestales*, division created by RENFE (the public railway enterprise), managed to manufacture over than a million of sleepers, which were essential for the Spanish railway renovation, strongly damaged during the Civil War.

### *Palabras clave / Mots clé / Key words*

Aprovisionamiento de madera, ferrocarril, fabricación de traviesas, Protectorado, Marruecos, montes.

Approvisionnement en bois, chemin de fer, fabrication de traverses, Protectorat, Maroc, massifs forestières.

Timber supply, railway, sleepers manufacture, Protectorate, Morocco, forest massifs.

### I

### INTRODUCCIÓN

**E**L RÉGIMEN de extrema autarquía bajo el que se desarrolló la economía española a partir del momento en que finalizó la guerra civil, obligó al «nuevo estado» a intensificar el ritmo de extracción de aquellos

recursos naturales que resultaban imprescindibles para la recuperación del país. Uno de esos recursos sobre los que la intervención estatal alcanzó mayor calado fue la madera, cuya utilización se consideraba fundamental, entre otras, para la reconstrucción de la red ferroviaria española (traviesas y postes telegráficos), así como para la fabricación de distintas partes del material rodante

(cajas de vagones de viajeros y de mercancías), e incluso en la edificación de viviendas para los trabajadores y otro tipo de dependencias empresariales. La Ley de 4 de junio de 1940 estableció de una forma clara y concisa la jerarquía que debía regir en el abastecimiento de madera a los distintos sectores y subsectores económicos, figurando en primer lugar el de los ferrocarriles, seguido de las explotaciones mineras y, en tercer lugar, los poblados adoptados por el Jefe del Estado. A las necesidades de estos tres sectores quedaban subordinadas todas las demás que pudieran tener los distintos ramos de actividad.

Durante los primeros años de funcionamiento de RENFE<sup>1</sup>, una parte de la madera requerida por la empresa se extrajo de las principales masas forestales de titularidad pública repartidas por todo el territorio nacional, si bien se centró de una forma muy especial en los montes de las Sierras de Segura y Cazorla y en los de la provincia de Soria, de los cuales se obtuvieron entre 1942 y 1953 un total de 885.266 m<sup>3</sup> de madera en rollo y con corteza (casi las dos terceras partes de la madera aprovechada por la compañía ferroviaria en ese período), cuyo destino principal fue la fabricación de traviesas sobre las que descansaban las vías férreas. Buena parte de esos aprovechamientos se ejecutaron por *Explotaciones Forestales*, una división creada en 1942 en el seno de RENFE con el fin de gestionar todo los acopios de madera que demandaba la empresa.

Semejantes ritmos de extracción maderera no podían mantenerse por mucho tiempo, so pena de acabar esquilmando el mayor capital que poseían los montes, lo que no era aconsejable ni siquiera en las difíciles circunstancias de abastecimiento de primeras materias que se registró durante la posguerra. Las advertencias que se hicieron en ese sentido por el cuerpo técnico que trabajaba en esas zonas forestales, obligaron a RENFE a estudiar y buscar nuevos focos de aprovisionamiento de madera, fijándose antes que en ningún otro lugar en los montes del Protectorado español del norte de Marruecos. Fue así como a partir de 1948 se sentaron las bases de una intensa explotación forestal que se extendió hasta 1958, dos años después, por tanto, de darse por extinguida aquella figura jurídico administrativa que había mantenido España desde 1912.

Ni en la abundante bibliografía aparecida durante aquellos años, ni en los numerosos trabajos sobre la in-

<sup>1</sup> La Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) se creó mediante la Ley de 24 de enero de 1941, sobre ordenación ferroviaria y de los transportes por carretera.

tervención española en la zona que se han publicado en las últimas décadas<sup>2</sup>, existe referencia alguna a la explotación forestal con fines ferroviarios que se llevó a cabo en los montes marroquíes a mediados del pasado siglo. Sólo un pequeño trabajo del que fuera el último responsable de *Explotaciones Forestales* en Marruecos, José Luis Mombiedro, publicado a raíz de la conmemoración del 25 aniversario de la creación de esta división, nos recuerda los múltiples avatares por los que atravesó el aprovechamiento de los montes del Protectorado (MOMBIEDRO DE LA TORRE, 1968). Esta desatención, a nuestro modo de ver, ha estado provocada por la carencia de fuentes de información sobre el particular ya que buena parte de la abundante documentación que debió generar esta empresa, si es que alguna vez se conservó, continúa hoy en paradero desconocido. Sólo han sobrevivido, que sepamos, algunas de las Memorias anuales redactadas por la empresa, custodiadas actualmente en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles<sup>3</sup>. Afortunadamente para los fines de este estudio, en esta institución se conservan casi todas las memorias correspondientes a los años en que *Explotaciones Forestales* operó en el norte de Marruecos. En concreto allí se encuentra la primera memoria de la empresa, que abarca el período comprendido entre octubre de 1942 y diciembre de 1953, compuesta por cinco volúmenes, y las tres memorias anuales pertenecientes a los años 1954, 1955 y 1956<sup>4</sup>. Faltan, por tanto, las relativas a 1957 y 1958, cuando ya había desaparecido el Protectorado y se estaban apurando los últimos aprovechamientos concedidos antes de iniciarse el traslado definitivo a España.

También se han conservado en esta misma Fundación las Memorias anuales del Consejo de Administración de RENFE, elaboradas a partir de 1942<sup>5</sup>. En el apartado relativo al acopio de madera por la compañía, se hacen algunas referencias a las zonas de aprovisionamiento de *Explotaciones Forestales*, y entre ellas a Marruecos, pero en casi todos los casos pecan de un exceso de triunfalismo, sobre todo cuando se hace referencia a

<sup>2</sup> Una recopilación bibliográfica exhaustiva de lo publicado hasta finales del siglo XX puede verse en los diferentes capítulos de la obra colectiva editada por Nogué y Villanova, 1999.

<sup>3</sup> En esta institución únicamente se conservan las Memorias que nosotros hemos podido manejar. Por su destacado interés para la investigación neohistórica sobre los montes españoles, sería conveniente en el futuro tratar de rastrear el paradero de las Memorias correspondientes al período 1957-1963.

<sup>4</sup> Cuando las citemos en el texto lo haremos como Memoria de E.F., seguido del año al que corresponden.

<sup>5</sup> Cuando las citemos en el texto lo haremos como Memoria del C.A., seguido del año al que corresponden.

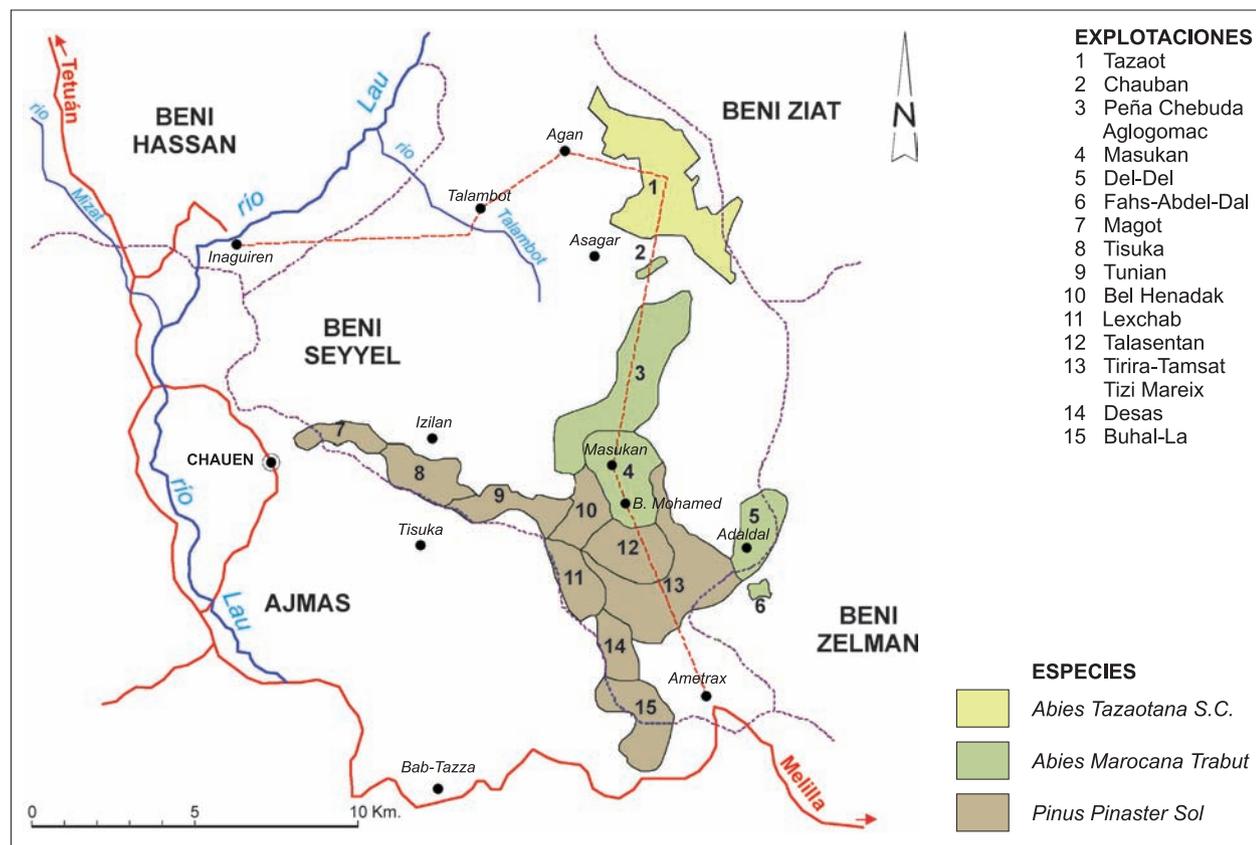


FIG. 1. Croquis de las zonas de *Abies* y *Pinus pinaster* en las cabilas de Beni Sey-yel y Ajmas, y sus posibles vías de saca. Fuente: Sánchez Cózar (1948), adaptado por Garrido Almonacid, A. (2009).

las posibilidades con que contaba la empresa a la hora de hacerse con los aprovechamientos maderables de los montes del país, calculadas siempre al alza para no sembrar la alarma entre los consejeros.

Por último, en manos de particulares se ha conservado otro tipo de información de un gran interés, a una parte de la cual hemos podido tener acceso después de efectuar muchas indagaciones en el país vecino. Se trata de documentos elaborados por algunos Ingenieros de montes que trabajaron en la Delegación de fomento de la Alta Comisaría de España en Marruecos, que por múltiples avatares han ido pasando de unas manos a otras hasta llegar a parar a quienes hoy los custodian. Desafortunadamente el Archivo de Tetuán, donde debe haberse conservado la mayor parte de la documentación generada durante el Protectorado, lleva cerrado ya varios años y no se atisba ningún interés por su apertura en un futuro inmediato. Es verdad que quienes han llegado a manejar esos fondos cuando el Archivo estaba abierto al público no han hecho nunca referencia a la

clase de documentación que aquí más nos puede interesar, pero también es cierto que las temáticas de esas investigaciones nada tenían que ver con el asunto que a nosotros nos ocupa.

Así pues, este trabajo se basa en las fuentes citadas y en otros trabajos colaterales que hemos podido ir detectando a lo largo del desarrollo de este proyecto de investigación<sup>6</sup>. El objetivo que perseguimos no es otro que mostrar la crucial importancia que desempeñaron los montes de Marruecos en el abastecimiento de madera al sector ferroviario en unos momentos particularmente críticos para España, en los cuales el país se topó con dificultades insalvables a la hora de aprovisionarse de este recurso en el exterior, completamente bloqueado al régimen de Franco hasta bien entrados los años cincuenta.

<sup>6</sup> «Los espacios forestales del norte de Marruecos. Evolución reciente, situación actual y posibilidades de futuro (I y II)». Proyecto de investigación financiado por la Agencia Española de Cooperación Internacional (A/567/06).

Si en otras coyunturas críticas para el acopio de madera se había optado por una reducción sensible del nivel de consumo de este recurso, tras la guerra civil no cabía tal solución pues la red ferroviaria había llegado a su máximo nivel de deterioro y resultaba imprescindible una renovación en profundidad de la misma. Y ello era así por las enormes esperanzas que el «nuevo estado» había depositado en la correcta articulación de la red, a la que se consideraba como una pieza insustituible del proceso de «reconstrucción nacional».

## II

### NECESIDAD DE LA MADERA DE MARRUECOS

Aunque tradicionalmente se había sugerido por algunos de los Ingenieros de Montes que trabajaban en los servicios del Protectorado la conveniencia de utilizar una parte de la madera de las masas forestales marroquíes en la fabricación de traviesas para las líneas ferroviarias españolas, toda vez que ya se había podido comprobar su enorme utilidad en el levantamiento y en la renovación de la red ferroviaria marroquí (VEGA, 1948), lo cierto es que tal posibilidad sólo empezó a tomarse en serio una vez que finalizó la guerra civil española. Hasta entonces, dificultades de todos los órdenes habían hecho inviable la puesta en marcha de semejante empresa. Entre ellas, la más importante fue el continuado clima bélico que caracterizó a toda la región del Rif central, la mayor y mejor despensa de recursos madereros de todo el Protectorado, convertida en principal teatro de operaciones de la guerra mantenida entre España y las harkas rifeñas bajo el mando de Abd-el-krim (MADARIAGA, 1999). No es menos cierto que la Administración forestal española tampoco disponía de un conocimiento exhaustivo de la riqueza maderera que albergaba la zona bajo su control, entre otras razones por la crónica carencia de personal técnico capaz de evaluarla mediante reconocimientos sistemáticos de las masas montuosas. Se conocía, por los resultados de algunas expediciones científicas y otra clase de trabajos de investigación desarrollados desde finales del siglo XIX (GONZÁLEZ BUENO y GOMIS BLANCO, 2001), la gran riqueza botánica que albergaba la zona asignada a España, e incluso se tenía la certeza de las grandes potencialidades corcheras de la región<sup>7</sup>, pero faltaba un estudio riguroso acerca de la ca-

pacidad de producción maderera de las principales masas forestales y, sobre todo, de sus posibilidades reales de explotación con fines comerciales. Además de todo lo anterior, el mercado maderero ferroviario en España, después del grave colapso que había experimentado durante la Primera guerra mundial, en ningún momento había presentado problemas de abastecimiento, de manera que las empresas no se habían visto empujadas a buscar mercados alternativos a los habituales. Es más, durante muchos años se presentaron problemas de saturación en el mercado debido a que la mayor parte de las compañías ferroviarias habían encontrado sus principales fuentes de aprovisionamiento en países del centro y norte de Europa, lo cual les había empujado a desechar durante muchos años las maderas de procedencia nacional (ARAQUE JIMÉNEZ, 2008).

Al finalizar la guerra civil las condiciones de aprovisionamiento de este recurso, tanto en el mercado interior como en el internacional, cambiaron de forma drástica. El bloqueo internacional al que se vio sometido el régimen de Franco imposibilitó el acceso a los tradicionales mercados exteriores, particularmente a los europeos, de los cuales se habían venido abasteciendo de traviesas casi todas las grandes compañías ferroviarias españolas. Por otro lado, el nivel de la demanda de madera destinada al sector ferroviario creció de una forma vertiginosa como consecuencia de la renovación en profundidad que hubo que realizar en el conjunto de la red ferroviaria, carente de los mínimos trabajos de conservación durante muchos años, y sometida a frecuentes actos de sabotaje y bombardeos durante los años en que tuvo lugar la contienda fratricida. En esta tesitura no hubo más remedio que intensificar los ritmos de extracción maderera de las principales masas forestales españolas, especialmente de aquellas de titularidad pública que se habían mantenido en un mejor estado de conservación. Desde este punto de vista, como ya se dijo, los montes estatales de las Sierras de Segura y Cazorla y los pertenecientes al Ayuntamiento de Soria se conformaron desde un primer momento como los dos principales focos de aprovisionamiento maderero de RENFE. Conforme avanzaban los años cuarenta, no obstante, el cuerpo técnico que gestionaba esas masas empezó a mostrarse muy reticente respecto al mantenimiento de los ritmos de extracción maderera que se habían autorizado al comienzo de esa década ya que comprometían seriamente el futuro de esas masas. En el caso de los montes sorianos, además, la entidad propietaria no estaba de acuerdo ni en los precios ni en las modalidades de pago de la madera ya que ocasionaban un notable perjuicio a sus

<sup>7</sup> Sobre este asunto insistió una y otra vez la *Revista de Montes* a partir de 1912.

intereses. En este contexto RENFE no tuvo otra opción que recurrir a los montes marroquíes para abastecerse de madera, aun siendo consciente del sustancial encarecimiento que podía experimentar el precio de este producto por la enorme distancia a la que se encontraban los montes de aprovisionamiento, y las enormes dificultades que entrañaba las operaciones de transporte desde las escabrosas montañas rifeñas hasta su destino en la Península Ibérica.

### III

#### RECONOCIMIENTO DE MONTES DE SÁNCHEZ CÓZAR

La decisión adoptada por RENFE no hubiera sido posible sin el trabajo previo desarrollado en los montes del Protectorado por Santiago Sánchez Cózar, un joven Ingeniero de Montes de la promoción de 1940, que nada más incorporarse a los servicios forestales marroquíes a finales de ese año, emprendió un duro e intenso trabajo de reconocimiento de las principales masas forestales controladas por España con dos objetivos fundamentales: por un lado, completar el mapa forestal de la zona, delimitando las extensiones ocupadas por las distintas especies de arbolado, y, por otro, determinar el mejor procedimiento para la explotación económica de los recursos madereros que albergaban esas masas. Según su propio testimonio (SÁNCHEZ CÓZAR, 1946), durante las épocas de buen tiempo, y siempre que el servicio administrativo en las oficinas de Tetuán se lo permitía, Sánchez Cózar se dedicó a reconocer una serie de cabilas del Rif central que hasta entonces sólo habían sido visitadas fugazmente por algunos naturalistas españoles como Pío Font Quer. Así, durante los veranos de 1943 y 1944 el joven Ingeniero reconoció los montes de las cabilas Beni Jaled, Beni Ersin, Beni Selman, Beni Mansor, Beni Busera, Beni Ziat y Beni Sey-Yel (figura 1). En esta última localidad, tras varios años de duro trabajo, derivado del extremado aislamiento de la misma, llegó a identificar y describir una nueva especie de abeto que crecía en el monte Tazaot, a la cual la comunidad científica pasó a denominar desde entonces como *Abies tazaotana* S. Cózar. A diferencia de los abetos ya conocidos (*Abies pinsapo*, *Abies numidica* y *Abies marocana*), e incluso del de más reciente descubrimiento (*Abies pinsapo ssp. Marocana*) (CEBALLOS y MARTÍN BOLAÑOS, 1928), la especie descrita por Sánchez Cózar era la que presentaba un

dad del suelo; en la que los fustales, según conteos efectuados en diversas porciones de la masa, en más de 65 por 100 de los árboles pasan de los 60 centímetros de diámetro y de los 18 metros de altura» (SÁNCHEZ CÓZAR; 1946, págs. 449-450).

Al margen de esta singular aportación a la ciencia forestal, Sánchez Cózar tuvo la oportunidad de estudiar detenidamente otras masas forestales de pinos, quejigos y cedros, tratando de determinar en todos los casos sus posibilidades de aprovechamiento por parte de la Administración española. La primera consecuencia de ese trabajo fue la puesta en explotación del cedral de Asfesta, situado en la cabila de Beni Jaled, después de la construcción de una pista forestal que ponía en comunicación la masa con la carretera de Tetuán a Melilla. Desde la perspectiva que aquí nos interesa, Sánchez Cózar pudo apreciar las excelentes posibilidades de aprovechamiento que presentaban algunas especies como el Abeto de marruecos (*Abies marocana*) o el Quejigo de África (*Quercus mirbeckii*) para la fabricación de traviesas para los ferrocarriles. Y así lo dejó expuesto en distintos trabajos en los que analizaba la utilidad forestal de los montes marroquíes para los intereses españoles (SÁNCHEZ CÓZAR, 1942 y 1948).

Tal y como expuso en su día MOMBIEDRO DE LA TORRE (1968), en 1947 Sánchez Cózar invitó a visitar Marruecos a Jaime Cebrián, quien poco después de incorporarse al Distrito Forestal de Soria había sido llamado por RENFE para organizar y dirigir la división de *Explotaciones Forestales*. Instalado en la ciudad de Cazorla, donde tuvo su sede la división durante varios años (ARAQUE JIMÉNEZ, 2009), Cebrián pudo conocer de primera mano las posibilidades reales de explotación que presentaban los montes de las Sierras de Segura y Cazorla, por lo que no tardó en llegar al convencimiento de que los ritmos de extracción de madera que se habían autorizado en los años inmediatamente posteriores a la guerra civil no podían sostenerse a medio plazo, y que el Patrimonio Forestal del Estado, más temprano que tarde, acabaría reduciéndolos drásticamente. Ésa y no otra creemos que fue la razón que empujó a Jaime Cebrián a viajar a Marruecos, adelantándose con ello en un año a la Comisión estatal que en 1948 recorrió las posesiones españolas del norte de África para estudiar las posibilidades de intensificación de los aprovechamientos forestales y agrícolas<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Las únicas noticias que tenemos de esta Comisión, por el momento, son las que ofrece Jaime de Foxá en una nota necrológica dedicada a Fernando Nájera, quien formó parte de las mismas (FOXÁ, 1966).

«mayor vigor vegetativo y quizá la única que se encuentra en su máximo bioecológico, conservando espléndidamente la fertili-

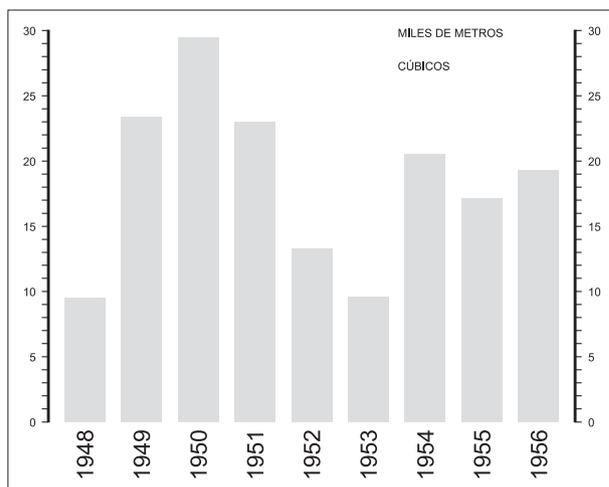


FIG. 2. Volumen de madera concedido a RENFE.

Tras una excursión (descubierta, en palabras de Sánchez Cózar) de varios días por la región de Gomara, el emisario de la compañía ferroviaria debió advertir tan grandes posibilidades de extracción de madera que a mediados del año siguiente comenzó a funcionar la primera explotación de la división en el monte Bouhasen, donde la abundancia de Quejigos africanos de un porte extraordinario hacía presagiar la obtención de un gran número de traviesas. Como es obvio en ese primer momento tanto las operaciones de tala, desramado y descortezado como las de fabricación de traviesas se realizaron a mano por cuadrillas de trabajadores llegadas desde la localidad malagueña de Igualeja.

La euforia que provocó en la compañía ferroviaria este descubrimiento fue notoria, como atestiguan perfectamente las actas del Consejo de Administración de RENFE. En las correspondientes a 1948 se afirmaba que la empresa había conseguido el permiso para la explotación de 150.000 m<sup>3</sup> de madera de pinsapo y 100.000 m<sup>3</sup> de madera de roble, de los cuales esperaba obtener alrededor de 2 millones de traviesas<sup>9</sup>. Como enseguida veremos, semejante afirmación no dejaba de ser un mero espejismo carente de la más mínima lógica selvícola, destinada únicamente a sembrar el optimismo en la dirección de una compañía que cada día se topaba con mayores problemas de abastecimiento, y no ya sólo en lo tocante a maderas sino también a otra clase de insumos de primera necesidad. De hecho, sólo tres años

<sup>9</sup> Véase Memoria del C.A., 1948.

después, al presentar el plan de reconstrucción nacional de las líneas férreas, la propia empresa, influenciada, sin duda, por las previsiones más realistas de algunos expertos (AGUADO SMOLINSKI y FOXÁ TORROBA, 1949), rebajaba sus previsiones de abastecimiento de madera en Marruecos, que ahora quedaban reducidas a la mitad, o sea, a 125.000 m<sup>3</sup> (RENFE, 1951).

#### IV MADERA APROVECHADA Y TRAVIESAS OBTENIDAS

A pesar de esta corrección a la baja, las cifras que siguió ofreciendo el Consejo de Administración de RENFE sobre aprovisionamiento maderero en los montes marroquíes continuaron siendo tan optimistas como las que acabamos de citar. La realidad, sin embargo, era otra muy diferente. Así lo dejaban ver las sucesivas Memorias elaboradas por la división de *Explotaciones Forestales* en estos primeros años de funcionamiento a las que antes hacíamos alusión; una documentación cuya consulta resulta imprescindible para conocer el papel jugado por los montes marroquíes, y españoles en su conjunto, en los momentos iniciales de implantación de la nueva política ferroviaria impulsada por RENFE.

De acuerdo con los datos que de ellas pueden extraerse, entre los años forestales 1948-1949 y 1956-1957 se concedieron y aprovecharon por la empresa ferroviaria española un total de 165.114 m<sup>3</sup> de madera, una cifra muy inferior a la que había dado a conocer el Consejo de Administración en 1948 y, desde luego, considerablemente más baja de las que se fueron haciendo públicas en las memorias posteriores de este organismo. A pesar de ello, ese volumen representó nada menos que el 60% de toda la madera aprovechada en el Protectorado entre 1948 y 1955 (EL ABDELLAOUY y ED-DINE CHIKHI, 1999).

De ese volumen total, aunque las cifras a este respecto son bastante confusas<sup>10</sup>, el 70% correspondió a madera de quejigo y el 30% restante a madera de pinsapo; una proporción que nada tenía que ver con la distribución de las masas forestales de la zona, calculadas en

<sup>10</sup> Aun sin contabilizar la madera aprovechada en 1956, al ofrecer los datos desglosados por especies las Memorias de *Explotaciones Forestales* elevaban hasta 172.755 m<sup>3</sup> el volumen de madera obtenido en los montes marroquíes entre 1948 y 1955. De ese total, 122.425 m<sup>3</sup> correspondían a madera de roble y 50.330 m<sup>3</sup> a madera de pinsapo.

8.000 has. de roble y 8.300 has. de pinsapo (BAS AUGUSTÍN, 1957). La distribución anual de esas concesiones es la que se muestra en la figura 2, en el cual se puede observar la extraordinaria fluctuación que experimentaron las concesiones de aprovechamientos de unos años a otros.

Entre las razones que explican semejantes oscilaciones, independientemente de las que luego señalaremos, debemos citar, ante todo, el enorme retraso con el que se concedían los aprovechamientos, cuyas autorizaciones debían sortear numerosos trámites dentro del complejo entramado burocrático en que llegó a convertirse la administración del Protectorado. Como muchos de los montes no pertenecían al Estado español y otros tantos eran de propiedad indeterminada, había que realizar continuas gestiones ante las autoridades del Mazjen para conseguir los preceptivos permisos de corta, lo que a veces se dilataba durante meses e incluso años. No es menos cierto, por otro lado, que en ocasiones era la demora en los pagos de la empresa ferroviaria la que estaba en el origen del retraso de los permisos. A pesar de su posición de dominio en el mercado del transporte de viajeros y mercancías, RENFE no siempre dispuso de la liquidez necesaria para afrontar los pagos que se exigían desde Marruecos por lo que las autorizaciones para las cortas se dilataban.

Sea como fuere lo cierto es que con la madera aprovechada durante estos años se obtuvieron cerca de un millón de traviesas de 2,60 metros de largo (cuadro I), las más usuales en las líneas férreas españolas<sup>11</sup>, además de 232.073 traviesas cortas de distintas dimensiones (desde 1 a 2,40 metros de largo), y 15.709 cachas o traviesas para cambios, cuya longitud oscilaba entre los 3 y los 4,70 metros. Al margen de ello, con las maderas sobrantes se obtuvieron otra clase de productos secundarios que iban desde tacos y tablas para envases hasta leña y serrín, todos los cuales, como después veremos, o bien se entregaron directamente a RENFE, o bien se comercializaron entre particulares y empresas, generalmente marroquíes.

En correspondencia con las clases de madera concedida, casi las dos terceras partes de las traviesas de an-

CUADRO I. *Traviesas obtenidas por Explotaciones Forestales*

	Roble	Pinsapo	Total
Traviesas de 2,60 m.	613.185	368.511	981.696
Cachas para cambios	11.800	—	11.800
Traviesas cortas	231.034	1.039	232.073
Tacos	71.815	5.198	77.013

Fuente: Memorias de *Explotaciones Forestales*.

cho normal y todas las cachas y traviesas cortas se fabricaron a partir de los troncos de quejigo africano (roble). La madera de pinsapo, en cambio, sólo se empleó en la elaboración de la primera clase de traviesas y en poco más de un millar de traviesas cortas, si bien con los restos de elaboración se confeccionaron varios miles de tacos. Aparte de ser la especie más abundante, el empleo del roble frente al pinsapo presentaba dos grandes ventajas: la mayor resistencia de la madera, lo que se traducía en un mayor período de vida útil de las traviesas, y la posibilidad de ser utilizada en blanco, esto es, sin necesidad de ningún tipo de tratamiento previo. Este último aspecto resultó crucial, sobre todo cuando empezaron a recibirse en España las primeras traviesas, pues los productos necesarios para el creosotado de la madera, el método habitual de tratamiento empleado en España con las maderas de coníferas y con el haya, no sólo eran muy caros sino que también resultaban muy difíciles de encontrar en el mercado nacional, pues casi todos ellos procedían del exterior. Conforme fueron pasando los años y superándose los problemas de abastecimiento, también la madera de quejigo, como enseguida se verá, se sometió a esa misma clase de tratamiento que alargaba de forma considerable su período de utilización en el viario.

## V MECANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS FORESTALES

Aunque los primeros aprovechamientos concedidos, como hemos visto, se ejecutaron manualmente, muy pronto se pusieron en marcha los medios pertinentes para conseguir una completa mecanización del proceso productivo hasta donde los adelantos técnicos lo permitían, desde la saca y el transporte de los troncos de arbolado hasta su transformación en traviesas y otra clase de piezas de madera secundarias. Es más, la mecanización de todas estas faenas se produjo con una celeridad

<sup>11</sup> Estas cifras difieren de las que ofrece Mombiedro, que debió contabilizar los datos en 1958, o sea, en el momento en que se clausuró la explotación marroquí. Por ello el número de traviesas de 2,60 metros, el de cachas para cambios y el de tacos es algo superior al que se obtiene de las Memorias que manejamos, que como se ha dicho sólo se extienden hasta 1956. Sorprende, sin embargo, que el número de traviesas cortas que se contabilizan en estas Memorias sea muy superior al que ofrece el autor referido.



FIG. 3. Apiladero de madera de roble en el monte Bouhassen.

que para sí hubieran querido los Ingenieros que trabajaban en los montes españoles, que seguían trabajando en unas condiciones de extrema dureza.

A nuestro modo de ver, la urgencia con la que actuó la Administración forestal a la hora de mecanizar toda la cadena productiva estaba claramente determinada por la situación política del Protectorado. A esas alturas del siglo, el Gobierno español, seguramente como el francés, ya debía tener fundadas sospechas de que aquella figura jurídica que se había impuesto a comienzos de siglo tenía los días contados. La fuerte presión internacional del cada vez más nutrido grupo de nacionalistas marroquíes iba en aumento por lo que todo hacía presagiar que más temprano que tarde Marruecos acabaría alcanzando la independencia. Ante esta tesitura no quedaba otra opción que intensificar los ritmos de extracción de recursos para obtener los máximos beneficios en el menor plazo de tiempo posible. Y ese objetivo sólo podía alcanzarse mediante la introducción generalizada de maquinaria en las distintas fases del proceso de producción.

Únicamente en las operaciones de corta y desramado de los troncos en el monte no pudo abordarse ese cambio trascendental, ya que la introducción de las sierras mecánicas en esta clase de labores no se produjo hasta después de la salida de España de Marruecos (RUBIO MAZÓN, 1968). Por tanto no quedó otra opción que seguir realizando estas tareas con aquellos viejos artilugios de corta que durante muchos años había empleado la población indígena para proveerse de las distintas piezas de madera que precisaban para la construcción de sus viviendas, la elaboración de aperos agrícolas y toda clase de utensilios domésticos. Los mismos con los que en la segunda década del siglo XX se habían



FIG. 4. Camión y vía de saca.

elaborado las traviesas precisas para el levantamiento de las líneas férreas que discurrían por la zona del Protectorado, tanto la que unía Ceuta y Tetuán como la que se dirigía desde Larache a Alcazarquivir (VIDAL PÉREZ y ALBERICH GONZÁLEZ, 2004).

Radicalmente diferente fue la situación que se registró en las operaciones de traslado de las piezas en el interior de los montes, desde las zonas de corta hasta los apiladeros. A diferencia de lo que coetáneamente estaba sucediendo en España, la mayoría de estos desplazamientos dejaron de hacerse con animales de tiro, que aparte de lentos resultaban muy costosos. *Explotaciones Forestales* se dotó de su propia maquinaria para efectuar estas labores, y en algún momento hasta llegó a alquilar tractores al ejército español para poder extraer las piezas a un ritmo más veloz. Sólo en aquellos casos en los que la pendiente del terreno imposibilitaba la presencia de maquinaria o hacía extremadamente peligrosa su utilización, se mantuvieron activos los animales de tiro.

También el transporte de los troncos desde los montes se efectuó desde un primer momento mediante medios mecánicos, a partir de una pequeña flota de 15 camiones militares que RENFE había adquirido en los desguaces de la II Guerra Mundial. Una vez rectificadas sus motores, estos potentes vehículos ascendían con suma facilidad hasta los grandes apiladeros situados junto a las zonas de corta. Allí se cargaban con los



FIG. 5. Cable aéreo instalado en el monte Bouhassen.



FIG. 6. Arrastre mecánico de troncos en el aserradero de Al Hamra.

enormes troncos de arbolado y con una gran rapidez se depositaban junto a la serrería. Este sistema permitía extraer a diario de los montes miles de metros cúbicos de madera, con lo cual la serrería se mantenía abastecida durante las veinticuatro horas, fabricando ininterrumpidamente las traviesas que se demandaban desde España. En este caso la mecanización de la saca de madera fue posible gracias a la previa ejecución de más de 100 kilómetros de caminos y pistas forestales, cuya construcción, a más de costosa, resultó enormemente compleja en la mayoría de los casos debido a lo accidentado de muchos tramos. No obstante, *Explotaciones Forestales* ya contaba con la experiencia de las Sierras de Segura y Cazorla, donde se había construido más de 160 kilómetros de pistas forestales de estas mismas características, lo cual facilitó algo las cosas.

La mecanización de la saca se completó con la instalación de dos cables aéreos, ambos sobre las empinadas laderas del monte Bouhassen, capaces de extraer los más pesados troncos de arbolado desde aquellas porciones de los montes a las que no era posible el acceso por vía terrestre. También en este caso la empresa disponía de una probada solvencia en la manipulación de este tipo de artefactos, que venían funcionando a pleno rendimiento tanto en las aludidas Sierras de Segura y Cazorla como, sobre todo, en los montes del Pirineo navarro (MAZA, 1968).

Pero la obra más emblemática de cuantas ejecutó *Explotaciones Forestales* durante su presencia en el Protectorado fue, sin lugar a dudas, la serrería que montó junto a la carretera que unía las ciudades de Tetuán y Xauen, en un inmenso despoblado perteneciente al municipio de Al Hamra que sólo se ocupaba para la celebración del zoco de los miércoles; de ahí el nombre

que hoy recibe ese populoso núcleo urbano: Al Arbâa<sup>12</sup>. A esas instalaciones se referían con admiración todos los Ingenieros que pasaron por Marruecos, e incluso los que sin haber estado nunca allí conocían la clase de maquinaria instalada y su enorme capacidad de producción. En paralelo al levantamiento de las edificaciones y a la instalación de maquinaria, hubo que proceder a la acometida de electricidad, para lo cual fue preciso construir una pequeña central hidroeléctrica, desde la cual se tendió un cable de alta tensión de más de 15 kilómetros que transportaba la energía hasta las mismas instalaciones. La serrería contaba con dos grandes naves y un almacén anexo para tablillas. Junto a ella se disponía un pequeño taller para reparación de camiones así como un pequeño poblado para alojamiento de sus trabajadores, integrado por 19 viviendas, semejante a los que *Explotaciones Forestales* había construido junto a algunas de sus serrerías españolas.

La factoría comenzó produciendo 1.000 traviesas diarias en dos turnos de 8 horas. En los años finales del Protectorado había duplicado esa capacidad de producción; cifra que no se igualó en ningún momento por las serrerías que funcionaban en España, tanto las que poseía *Explotaciones Forestales* como las que sistemáticamente tuvo que alquilar a los industriales madereros en las diferentes zonas de corta.

La inmensa mayoría de las traviesas fabricadas en la serrería de Al Arbâa, como se había previsto, se trasladaron hasta la Península para ser empleadas en el esta-

<sup>12</sup> En el mapa topográfico 1:50.000 se denomina a esta localidad Beni Hassan, nombre con el que se conoce la tribu que habitó históricamente toda esta zona.

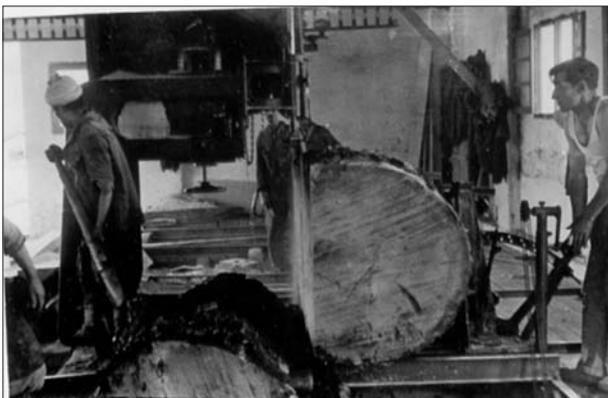


FIG. 7. Sierra mecánica.



FIG. 8. Traviesas apiladas en la serrería.

blecimiento de nuevas líneas y, sobre todo, en la renovación de la deteriorada red nacional. La urgencia con la que eran requeridas las traviesas en España obligó a *Explotaciones Forestales* a realizar un enorme esfuerzo económico en esta operación motivado por las frecuentes rupturas de carga a las que se enfrentaba el traslado de las piezas.

En los cada vez más numerosos camiones que integraban el parque de la empresa, y en otros muchos que hubo que alquilar a lo largo de todos estos años a través del potente Sindicato de transportes marroquí<sup>13</sup>, se transportaban las piezas desde la serrería de Al Arbâa hasta la estación ferroviaria de Tetuán. Allí se cargaban los vagones que partían en trenes especiales hacia el puerto de Ceuta. De nuevo volvían a descargarse las traviesas y a embarcarse para su traslado a la Península, habitualmente hasta el puerto de Málaga aunque algunas partidas se derivaron hacia el de Tarragona. Ya en suelo español, también mediante trenes especiales, las piezas se dirigían hasta las fábricas de creosotado para someterse a esa operación antes de su instalación en el viario. Las traviesas que entraron por la capital malagueña se creosotaron en su totalidad en la factoría existente en la localidad jiennense de Andújar<sup>14</sup>.

## VI BALANCE ECONÓMICO Y SOCIAL

Como la mayor parte de las explotaciones que puso en marcha la división de RENFE en los montes españo-

les durante estos años, la de los montes marroquíes también resultó altamente deficitaria en términos económicos. Sólo en los aprovechamientos efectuados entre 1948 y 1953 (cerca del 60% del total) se generó un déficit de 102 pesetas por metro cúbico de madera aprovechado, cifra que únicamente se vio superada por los resultados negativos que se registraron en las Sierras de Segura y Cazorla, donde ese montante se elevó hasta 113 pesetas. Semejantes balances resultaron considerablemente peores que los obtenidos en las otras tres grandes despensas madereras de RENFE, Soria, Huelva, Navarra y Lérida, donde las pérdidas para la compañía oscilaron entre las 29 y las 86 pesetas por metro cúbico de madera aprovechado (figura 9). Y todo ello, como enseguida se verá, con el agravante añadido del bajo precio al que se adquirió la madera marroquí en comparación con el del resto de las zonas peninsulares de abastecimiento.

A pesar de tamaño descalabro económico, en ningún momento se pensó en abandonar la empresa marroquí. Al contrario, hasta el mismo instante de la desaparición del Protectorado la dirección de *Explotaciones Forestales* siguió realizando gestiones en todas las esferas administrativas para conseguir nuevos aprovechamientos madereros que permitieran incrementar la producción de traviesas. Para los intereses ferroviarios del Estado español era preferible soportar este fuerte déficit antes que renunciar a la posibilidad de abastecerse de centenares de miles de traviesas en uno de los pocos mercados exteriores que permanecía abierto a España.

En el capítulo de ingresos, la partida más abultada correspondió, como es lógico, a la entrega de traviesas a RENFE, que representó el 75,1% de los ingresos totales de *Explotaciones Forestales* (figura 10). Como antes decíamos, a la empresa ferroviaria española fueron

<sup>13</sup> Véase Memoria de E.F., 1954.

<sup>14</sup> Véase Memoria del C.A., 1952.

CUADRO II. *Traviesas entregadas a RENFE*

	Roble	Pinsapo	Total
Traviesas de 2,60 m.	605.606	367.639	973.245
Traviesas cortas	156.105	–	156.105
Traviesas de cambio	11.800	–	11.800
Total	773.511	367.639	1.141.150

Fuente: Memorias de *Explotaciones Forestales*.

a parar todas las cachas fabricadas así como el 99% de las traviesas de ancho normal. En cuanto a las traviesas cortas, RENFE recibió de *Explotaciones Forestales* un total de 156.105 piezas, lo que equivalía al 67% de todas las producidas (cuadro II).

Al anterior porcentaje de ingresos habría que unir otro 7,1% correspondiente a la valoración de los productos que por razones estrictamente contables hubo que traspasar cada año a la cuenta de resultados del año siguiente. En su inmensa mayoría esos productos se entregaron también a RENFE.

El restante 17,8% lo ingresó *Explotaciones Forestales* como consecuencia de la venta de distintos productos a varias empresas públicas y particulares, tanto españolas como marroquíes. Entre esos productos, las traviesas cortas ocuparon un lugar destacado por su importancia estratégica y trascendencia económica. Aunque no siempre las Memorias que manejamos identifican a los compradores de este producto, las veces que lo hacen nos permiten precisar que el principal cliente de *Explotaciones Forestales* durante estos años fue la empresa propietaria de la línea férrea Ceuta-Tetuán, que adquirió cerca de 25.000 traviesas en las que invirtió casi 700.000 pesetas. Los Ferrocarriles estatales de vía estrecha se convirtieron en otro buen cliente de la empresa durante estos años. A ellos se les hicieron llegar 20.875 traviesas valoradas en más de medio millón de pesetas. Mucho menos voluminosas, aunque no pueden despreciarse en ningún caso, fueron las compras efectuadas por Tranvías de Granada, por la Cerámica de Castillejos, muy cerca de la frontera española, para atención de un pequeño ramal que comunicaba sus instalaciones con la línea Tetuán-Ceuta, o por los Ferrocarriles de Marruecos que precisaba las piezas para la conservación del viario que discurría por la zona del Protectorado español.

El resto de los productos comercializados (madera escuadrada, quejiguetas, tabla de envase, costeros, leña y serrín), fueron a parar a manos de comerciantes ma-

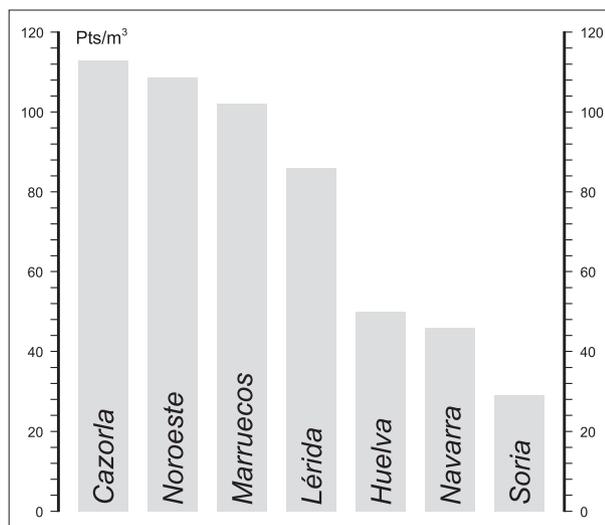


FIG. 9. Pérdidas por metro cúbico de madera aprovechada.

arroquíes, quienes encontraron en la venta de estos subproductos una magnífica oportunidad de negocio.

En cuanto a los gastos, como decimos, lo más sorprendente era el escaso peso relativo que dentro de los mismos tenía la partida consagrada a lo que en la terminología forestal se conocía como adquisición del monte, esto es, la compra de los pies maderables una vez determinado su volumen. Aunque el peso relativo de los mismos fue creciendo con el paso de los años, tan sólo el 12% de los casi 100 millones de pesetas invertidos entre 1948 y 1956 se consagraron a la compra de arbolado (figura 10).

En buena medida, ello se debió al bajo precio al que *Explotaciones Forestales* consiguió adquirir la madera ofertada<sup>15</sup>, sobre todo si lo comparamos con los precios que la empresa llegó a pagar en las principales zonas de aprovisionamiento españolas. Tomando como año de referencia 1954, podemos comprobar como las 62,14 pesetas que se abonaron por cada metro cúbico de madera en pie adquirido en los montes de Marruecos, equivalían a la quinta parte del precio más barato que ese año se pagó en España (montes de Lérida), y era siete veces inferior al más caro, el de los montes del Sur de España, donde el metro cúbico se cotizó a 424,22 pesetas (figura 11).

El capítulo más voluminoso de gastos correspondió a la elaboración de la madera, que alcanzó el 75% de

<sup>15</sup> Véase Memoria de E.F., 1956.

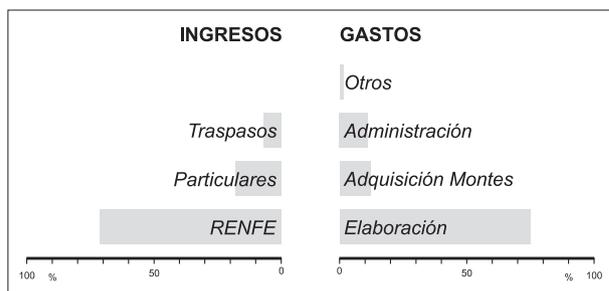


Fig. 10. Ingresos obtenidos y gastos realizados por Explotaciones Forestales.

los gastos totales. En esta partida estaban incluidos todos aquellos cargos originados en el proceso de producción y transporte de las traviesas, desde la corta del arbolado hasta los derechos que había que satisfacer en la aduana antes de enviar la madera a España. De todos los epígrafes que componían esta partida el más voluminoso era el del transporte en camiones, cuyo montante era muy superior al doble del valor de la madera en el monte. En él estaban incluidos los gastos generados por los camiones que formaban parte del parque de la empresa así como los ocasionados por la numerosa flota de camiones que hubo que alquilar a particulares. También resultaban de una gran relevancia los gastos originados en el transporte marítimo, equivalentes en este caso a casi el doble del valor de la madera. En los momentos iniciales, cuando la producción de traviesas aun no era muy voluminosa, el traslado se realizó mediante la contratación de fletes aislados en los diferentes cargueros que se dirigían a la Península. Pero en vista de lo costoso de la operación, muy pronto se optó la contratación de un barco especial de 200 Tm. de carga útil al servicio exclusivo de *Explotaciones Forestales*. La embarcación se contrataba en el momento en que existían suficientes piezas acumuladas en el puerto de Ceuta para garantizar el transporte diario a la Península durante el período de tres meses por el que se establecía el acuerdo. De este modo logró reducirse algo el precio del transporte marítimo, que al final era el que acababa elevando sustancialmente el precio de las traviesas. La tercera gran partida digna de reseñar por su montante económico correspondía a los gastos de transformación de la madera en la serrería de Al Arbâa, que superaban ligeramente los 4,5 millones de pesetas.

Una gran parte de los gastos consignados en todas estas partidas iban destinados al pago de jornales de los obreros empleados en las distintas fases del proceso. En sus momentos de mayor auge *Explotaciones Forestales*

llegó a dar empleo directo a más de 2.000 trabajadores, una cifra nunca antes igualada por ninguna de las empresas que operaban en el Protectorado. Eso no sólo la llevó a ser declarada «empresa modelo» en 1953, sino también, como apuntaba Luis Mombiedro, a conseguir

«una aureola de afectos entre los marroquíes, que se patentizó por el pesar que entre ellos produjo el fin de aquellas explotaciones. Ni siquiera en las épocas de más violencia nacionalista dejamos de salir un día a aquellos montes sin más medios de defensa personal que la relación humana con dos mil musulmanes que supieron apreciar, a través del personal de RENFE, a nuestra Patria» (MOMBIEDRO DE LA TORRE, 1968, pág. 230).

## VII CRÍTICAS DESDE DENTRO

Seguramente por el enorme calado social de la empresa y por los suculentos ingresos que proporcionaba a las arcas del Mazjen, durante los primeros años de funcionamiento la labor de *Explotaciones Forestales* no suscitó ningún tipo de controversia en la sociedad marroquí. Curiosamente, que nosotros sepamos, ni siquiera el pujante nacionalismo puso reparo alguno a la actuación forestal desarrollada casi en beneficio exclusivo de España. Contrariamente a lo que había sucedido en los primeros momentos del Protectorado, cuando una parte de los nativos anticolonialistas se mostraron muy activos contra la extracción de los recursos mineros que llevaban a cabo las empresas españolas, ahora no se alzó ninguna voz para denunciar las voluminosas cortas y extracciones de arbolado a las que se estaban viendo sometidos los montes rifeños. Es muy posible que semejante actitud se debiera a que el régimen de Franco supo ganarse desde un primer momento a todos aquellos políticos nacionalistas más activos que podían oponer una mayor resistencia a la acción española (MADARIAGA, 2002).

Desde el lado español, el carácter prioritario que se había dado al abastecimiento de recursos por el sector ferroviario, erradicó cualquier atisbo de crítica acerca de los procedimientos más o menos ortodoxos encaminados a conseguir ese alto fin estratégico. Es más, en algunos casos los lamentos estaban motivados por el hecho de no haber conseguido los aprovechamientos suficientes para la obtención de los 2 millones de traviesas a los que aspiraba el Consejo de Administración de RENFE (RUBIO MAZÓN, 1968).

Las cosas comenzaron a cambiar en el momento en que José María Barnola se incorporó a la Jefatura del servicio de montes, integrada en la Delegación de Eco-

nomía de la Alta Comisaría, a comienzos de 1952. Este Ingeniero perteneciente a la promoción de 1923 ya gozaba de una dilatada trayectoria profesional cuando llegó a Marruecos. Tras haber estado destinado en varios Distritos Forestales, desde finales de 1944 Barnola figuraba como profesor auxiliar de la Escuela de Ingenieros de Montes, cargo que había compatibilizado desde mediados de 1948 con el de la Jefatura del Servicio de la Madera, en el que permaneció hasta su cese en octubre de 1951.

En una extensa Memoria que elevaba al Alto Comisario poco después de hacerse cargo del servicio<sup>16</sup>, Barnola comenzaba reconociendo las numerosas mejoras que la Administración española había introducido en el ramo de montes, a pesar de la penuria presupuestaria y del escaso personal técnico con que había contado este servicio desde que se instaurara el Protectorado. Sus reflexiones, por tanto, no pretendían censurar los procedimientos empleados hasta esos momentos sino introducir nuevas orientaciones encaminadas a conseguir una mayor nivel de eficacia en la administración de la riqueza que se le había encomendado.

En el aspecto que aquí más nos interesa, el de los aprovechamientos forestales, Barnola entendía que su valoración sobre el sistema de adjudicación seguido hasta entonces no podía efectuarse desde un punto de vista estrictamente técnico pues era consciente de que muchas concesiones a determinadas entidades y a la población indígena se habían guiado por otro tipo de criterios. Asumidas plenamente esas circunstancias especiales, aseguraba al Alto Comisario que su Informe no aspiraba a modificar en lo esencial tal estado de cosas pero sí era partidario de introducir algunas modificaciones formales en los procedimientos encaminadas a conseguir una defensa más eficaz de las masas forestales. Y es que muchos de los aprovechamientos se aprobaban sin un mínimo conocimiento de las condiciones de los montes, de tal modo que se corría el riesgo

«de consumir en breve espacio de tiempo una gran parte del capital acumulado (en este caso madera), conformándose a obtener después una renta indudablemente mucho menor (por corresponder a un capital previamente reducido del modo dicho)».

A su juicio tal política era incompatible con lo que aconsejaba una prudente administración. Por ese cami-

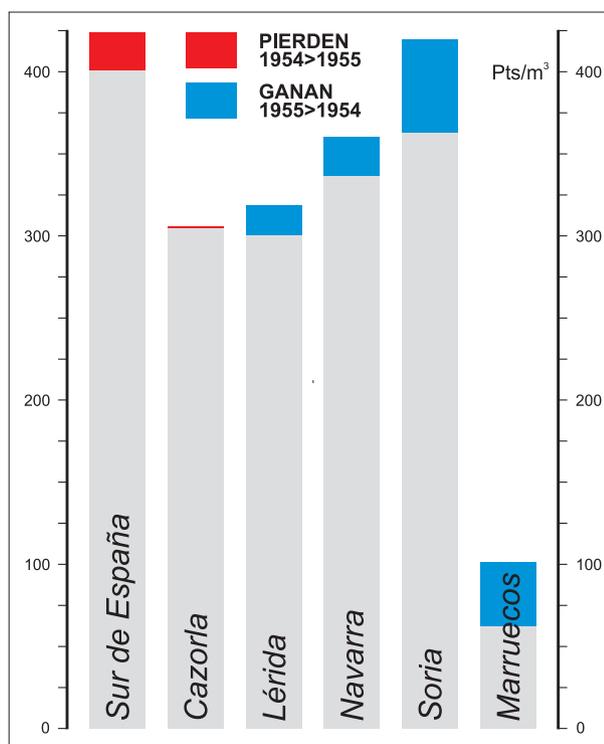


FIG. 11. Valor de la madera en pie; años 1954 y 1955.

no no tardarían mucho tiempo en agotarse las existencias económicamente cortables, lo que conduciría inexorablemente a una suspensión de los aprovechamientos madereros durante un largo período de tiempo.

Para probar cuanto decía, y no creemos que fuera casual la elección, exponía los casos de dos de los montes sobre los que *Explotaciones Forestales* tenía depositadas gran parte de sus esperanzas de aprovisionamiento en aquellos momentos. En la tercera sección del monte Bouhassen<sup>17</sup>, un estudio previo sobre sus posibilidades, realizado por un procedimiento poco adecuado, había fijado éstas en 11.400 m<sup>3</sup> de madera anuales, las cuales se habían descontado en un 50% para prevenir los posibles errores en su determinación. Pues bien, tras la realización de un nuevo estudio ajustado a las Instrucciones vigentes en España, las posibilidades se habían reducido hasta los 2.047 m<sup>3</sup> de madera anuales, o

<sup>16</sup> «Memoria que, acerca de los problemas forestales de la zona y de las orientaciones que a su juicio conviene adoptar, eleva a S.E. el Alto Comisario el Ingeniero Jefe del Servicio de Montes». Tetuán, 24 de julio de 1952. Original mecanografiado.

<sup>17</sup> En la segunda sección de este monte, Explotaciones Forestales había venido trabajando desde su instalación en Marruecos. En ese momento se le concedió el aprovechamiento de 5.000 m<sup>3</sup> de madera pero fue tan intenso y aclaró tanto la masa de Quejigo que hasta después de 1953 no se le volvió a conceder ningún aprovechamiento en esta sección. En la sección primera se le concedieron 12.301 m<sup>3</sup> a explotar durante un quinquenio a partir de 1950-1951.

sea, menos de la mitad de las posibilidades iniciales después de su corrección. En el monte Tazaot, donde *Explotaciones Forestales* esperaba obtener un aprovechamiento de 100.000 m<sup>3</sup> de madera una vez que se autorizara su explotación, Barnola, después de estudiar los primeros resultados que arrojaba el inventario de existencias, llegaba a la conclusión de que tal volumen debía «reducirse muchísimo o el plazo de su aprovechamiento ha de ampliarse considerablemente».

A la vista de tales consideraciones, no es de extrañar que en la propuesta de Plan de aprovechamientos de 1953<sup>18</sup>, Barnola redujera al máximo los volúmenes de madera ofertados en la inmensa mayoría de los montes. De ello salió seriamente perjudicada *Explotaciones Forestales*, ya que, como quedó demostrado en su momento, sólo pudo aprovechar ese año 9.551 m<sup>3</sup> de madera, el volumen más bajo, junto con el de 1948, de cuantos obtuvo la empresa durante sus años de presencia en el Protectorado. La carencia de materia prima alcanzó tales extremos que en 1954 la empresa propuso a la Alta Comisaría que se le concedieran 27.000 m<sup>3</sup> de madera para aprovecharlos en los dos años siguientes, al cabo de los cuales se retiraría de Marruecos<sup>19</sup>.

Al margen de esas restricciones, Barnola impuso otra serie de condiciones según las cuales la división de RENFE no podía optar al aprovechamiento de aquellos montes que ya vinieran siendo aprovechados por los industriales madereros, españoles y nativos, antes de su presencia en la zona. Por otro lado, dentro de los volúmenes concedidos, incluía una parte proporcional de árboles dañados con el fin de eliminar estas existencias de forma rápida. Finalmente, limitaba las concesiones a la empresa al período de tiempo imprescindible para compensar los gastos realizados en la apertura de las vías de saca. De este modo, mediante revisiones más frecuentes de los precios, el Mazjen dejaría de ver disminuir la renta en metálico obtenida por la explotación de sus montes.

Respecto al pretendido aprovechamiento de la tercera sección del monte Bouhassen y del monte Tazaot, Barnola llamaba la atención del Alto Comisario sobre dos ofertas en firme que tenía sobre la mesa, ambas de empresarios españoles que también se dedicaban a la fabricación de productos que escaseaban en nuestro país, tales como la confección de envases para la exporta-

ción de frutas y la elaboración de duelas para la fabricación de cubas. En los dos casos los aspirantes a concesionarios estaban dispuestos a satisfacer un precio por el metro cúbico de madera muy superior al que de ordinario venía abonándose en la zona y, por supuesto, más elevado que el que de ordinario abonaba RENFE. De ahí que el Ingeniero, aun consciente de la obligación legal establecida en nuestro país de priorizar el abastecimiento ferroviario, sugiriera la posibilidad de tener en cuenta esas ofertas a la hora de fijar los precios a *Explotaciones Forestales*. Dicho con otras palabras, Barnola estaba sugiriendo un alza en los precios que hasta entonces había satisfecho la empresa por un recurso que cada día resultaba más escaso en Marruecos.

Oficialmente, no conocemos las reacciones a las propuestas de José María Barnola, ni por parte de RENFE, ni de la Alta Comisaría. De aquella sólo tenemos constancia de las quejas expresadas por el Consejo de Administración durante 1953 y 1954 por las cada vez mayores dificultades que encontraba en las adjudicaciones de aprovechamientos. Respecto a la Alta Comisaría lo único que sabemos es que a mediados de 1953 Barnola fue relevado del cargo de Ingeniero Jefe del Servicio de Montes y ascendido a Subdelegado de Agricultura y Producción. Aunque se mantenía dentro de la Delegación de Economía, Industria y Comercio, no cabe duda que esa nueva responsabilidad lo apartaba del control directo de los montes.

Aun así, como decíamos, *Explotaciones Forestales* se tropezó a partir de estos años con notables resistencias a la hora de conseguir aprovechamientos madereros con suficiente entidad como para abordar su explotación. Además, los precios de la madera sufrieron un alza espectacular y empezaron a pesar cada vez más en las cuentas de explotación. En 1955, el valor del metro cúbico de madera en pie casi se había duplicado respecto al año anterior (de 62,14 había pasado a 101,11 ptas./m<sup>3</sup>), por lo que se habían achicado de forma sustancial las diferencias existentes respecto a los montes españoles. Ahora ese valor sólo era tres veces inferior al de la madera de los montes de las Sierras de Segura y Cazorla, que fueron los que más bajo se cotizaron ese año, y equivalían a una cuarta parte del precio de la madera en los montes soriano, los más caros (figura 11).

Por otra parte, los fuertes gastos en transporte (carretera, ferrocarril y marítimo) seguían gravando de forma ostensible el precio final de las traviesas obtenidas, que cada día se diferenciaban menos de las fabricadas en España. En estas condiciones la empresa inició en 1954 el proceso de abandono paulatino de la

<sup>18</sup> Plan de aprovechamientos para el año 1953 (maderas y corcho). Tetuán, 19 de noviembre de 1952. Original mecanografiado.

<sup>19</sup> Véase Memoria del C.A., 1954.

explotación marroquí mediante el traslado de una parte de su plantilla hasta las instalaciones que mantenía abiertas en distintas provincias españolas<sup>20</sup>.

En cualquier caso la decisión definitiva de abandonar Marruecos por parte de *Explotaciones Forestales* se tomó después de comprobar que habían empezado a remitir las extremas condiciones de abastecimiento maderero del mercado español. La tímida apertura de la economía española que se había iniciado a comienzos de los años cincuenta alcanzó su punto culminante en 1953 tras la firma del convenio con Estados Unidos<sup>21</sup> (BARCIELA LÓPEZ, 2000). Este acuerdo, como pudo comprobarse inmediatamente después de su firma, resultó determinante para el aprovisionamiento de madera al sector ferroviario, que a partir de ese momento pudo acceder a distintos mercados internacionales a comprar aquellos productos de los que no podía abastecerse en el interior. A los mercados portugués, argentino y brasileño, que ya figuraban como importantes focos de aprovisionamiento de traviesas antes de efectuarse este acuerdo, se le unieron los de Francia y Estados Unidos, desde donde comenzaron a recibirse múltiples pedidos de centenares de miles de piezas, los cuales pudieron sufragarse en gran parte gracias a la denominada «ayuda americana».

Por otro lado, durante estos mismos años se aceleró el proceso de sustitución de la madera por el cemento en la fabricación de traviesas, lo que propició una caída en la demanda de aquella y, consecuentemente, la disminución de la fuerte presión que hasta entonces habían soportado los montes. Sólo entre 1954 y 1964 se instalaron en el conjunto de la red ferroviaria española más de un millón de traviesas de hormigón y, lo que es más importante, en el plan decenal de modernización de RENFE para el período 1964-1973 se decidió prescindir por completo de las traviesas de madera en las labores de renovación del viario (MINISTERIO DE AGRICULTURA, 1966). De este modo, según las previsiones que efectuaba OYARZUN LARRAYOZ (1963), en 1966 se precisarían alrededor de 1,3 millones de traviesas para toda la red mientras que tan sólo cinco años antes RENFE había tenido que adquirir más de 2,5 millones de piezas.

## VIII CONCLUSIONES

A tenor de cuanto acabamos de exponer, parece probado que la contribución de los montes del Protectorado español del norte de Marruecos resultó decisiva para el aprovisionamiento de traviesas por parte de RENFE. *Explotaciones Forestales* procuró aprovechar al máximo todas las posibilidades madereras que se le ofrecían en aquellos montes con el fin de atender a aquel fin primordial que se le venía exigiendo desde España. Aunque todavía quedan muchos aspectos por investigar, que sólo podrán aclararse cuando se abran a los interesados algunos de los Archivos que hoy permanecen cerrados, aquellos intensos ritmos de explotación pudieron sostenerse desde un primer momento gracias a la generosa colaboración de las autoridades marroquíes dueñas de los montes, que no tuvieron ningún reparo en autorizar las cortas solicitadas y simplificar los trámites burocráticos siempre que se recibieran en tiempo y forma las correspondientes contrapartidas económicas.

En una región caracterizada desde antiguo por su fuerte conflictividad política, derivada en gran parte de las ínfimas condiciones de vida que padecía la inmensa mayoría de su población, la generación de riqueza y empleo a la que tanto contribuyó *Explotaciones Forestales*, no cabe duda que actuó como un poderoso antídoto contra el previsible estallido social que anunciaba una deteriorada situación económica.

Aunque la huella de esta actuación se ha borrado casi del todo, no estaría de más hacer un esfuerzo para tratar de recuperarla e integrarla en algún programa de educación ambiental sobre el territorio rifeño, dirigido no ya sólo a la población local, desconocedora en gran medida de esta singular parcela de la presencia española en Marruecos, sino también al creciente número de visitantes que anualmente recorren estas tierras. Existen hoy numerosas oportunidades para encontrar apoyo a esta tarea que muy bien podría tener cabida dentro de los programas de ayuda al desarrollo que viene ejecutando tanto el gobierno español como la Unión Europea.

<sup>20</sup> Véase Memoria de E.F., 1954.

<sup>21</sup> Nos referimos al conocido como «Pacto de Madrid», firmado para el establecimiento de las bases militares de utilización conjunta que el ejército norte-

americano instaló en suelo español. A cambio de ello, España recibió una serie de donaciones y préstamos, parte de los cuales se destinaron a la mejora de las comunicaciones ferroviarias.

## B I B L I O G R A F Í A

- AGUADO SMOLINSKI, J. y FOXÁ TORROBA, J. de (1949): *El abastecimiento de maderas y la posibilidad de regularlo*. Madrid. Publicaciones del Ministerio de Agricultura, 52 págs.
- ARAQUE JIMÉNEZ, E. (2008): «Ferrocarriles y recursos madereros en Andalucía (1854-1939). Primera aproximación», en Cuéllar Villar, D. y Sánchez Picón, A. (editores): *150 años del ferrocarril en Andalucía*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, tomo II, págs. 593-639.
- ARAQUE JIMÉNEZ, E. (2009): *Madera para RENFE. El aprovisionamiento ferroviario de madera en los montes españoles (1942-1953)*. Inédito. Aceptado en *Cuadernos Geográficos*.
- BARCIELA LÓPEZ, C. (2000): *La ayuda americana a España (1953-1963)*. Lección inaugural del curso 2000-2001. Alicante. Publicaciones de la Universidad de Alicante, 145 págs.
- BAS AUGUSTÍN, L. V. (1957): «Actividades del servicio de montes en la zona norte de Marruecos y futura organización del mismo». *Montes*, nº 77, págs. 345-352.
- CEBALLOS, L. y MARTÍN BOLAÑOS, M. (1928): *El abeto de Marruecos: una excursión al monte Magó*. Madrid. Real Sociedad Española de Historia Natural, 11 págs.
- EL ABDELLAOUI, M. y EDDINE CHIKHI, N. (1999): «Explotación de los recursos naturales», en Nogué, J. y Villanova, J. L. (eds.): *España en Marruecos (1912-1956)*. Discursos geográficos e intervención territorial. Lleida. Edit. Milenio, págs. 509-550.
- FOXÁ, J. de (1966): «Ha muerto don Fernando Nájera». *Boletín de la Asociación de Investigación Técnica de la Madera*, nº 18, págs. 1-3.
- GONZÁLEZ BUENO, A. y GOMIS BLANCO, A. (2001): *Los naturalistas españoles en el África hispana (1860-1936)*. Madrid. Organismo Autónomo Parques Nacionales, 425 págs.
- MADARIAGA, M. R. de (1999): *España y el Rif. Crónica de una historia casi olvidada*. Melilla. Ciudad Autónoma de Melilla, 535 págs.
- MADARIAGA, M. R. de (2002): *Los moros que trajo Franco*. Barcelona. Martínez Roca, 442 págs.
- MAZA, J. de la (1968): «Problemas generales de la explotación forestal en el Pirineo». *Montes*, nº 141, págs. 251-256.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA (1966): *Consumo, producción y comercio exterior de la madera en España. Evoluciones y perspectivas en el período 1950-1975*. Madrid. Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial, 78 págs.
- MOMBIEDRO DE LA TORRE, L. (1968): «La explotación forestal de RENFE en Marruecos». *Montes*, nº 141, págs. 227-230.
- NOGUÉ, J. y VILLANOVA, J. L. (eds.) (1999): *España en Marruecos (1912-1956). Discursos geográficos e intervención territorial*. Lleida. Edit. Milenio, 570 págs.
- OYARZUN LARRAYOZ, F. (1963): «Consumo de traviesas de madera de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles». *II Asamblea Técnica Forestal*. Madrid. Ministerio de Agricultura, págs. 761-765.
- RENFE (1951): *Desarrollo de su plan general de reconstrucción*. Madrid. Sucesores de Rivadeneyra, 217 págs.
- RUBIO MAZÓN, J. M. (1968): «Las explotaciones forestales de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles». *Montes*, nº 140, págs. 127-133.
- SÁNCHEZ CÓZAR, S. (1942): «Explotaciones forestales en el Protectorado», en *Cómo es la zona del Protectorado español en Marruecos*. Barcelona. Edit. SIEM, págs. 71-94.
- SÁNCHEZ CÓZAR, S. (1946): *El Abies del Tazaot*. Madrid. C. Bermejo, 14 págs.
- SÁNCHEZ CÓZAR, S. (1948): «Los bosques de Marruecos y su tratamiento», en Alta Comisaría de España en Marruecos: *Acción de España en Marruecos. La obra material*. Tetuán. Talleres del Instituto Geográfico y Catastral, págs. 285-374.
- VEGA, L. A. de (1948): «Los ferrocarriles del Protectorado. Del principio de la hermosura al jardín de las Hespérides», en *Cien años de ferrocarriles en España*. Madrid. Comisión oficial para la conmemoración del primer centenario del ferrocarril en España, págs. 215-233.
- VIDAL PÉREZ, J. M. y ALBERICH GONZÁLEZ, J. (2004): *Los ferrocarriles en los protectorados y colonias españolas en África. Marruecos, Guinea Ecuatorial e Ifni. El cruce del Estrecho de Gibraltar*. Barcelona. Lluís Prieto Editor, 287 págs.

Recibido: 24 de noviembre de 2008

Aceptado: 15 de diciembre de 2008