

Nombre: Canal de traviesas de la Cerrada del Utrero

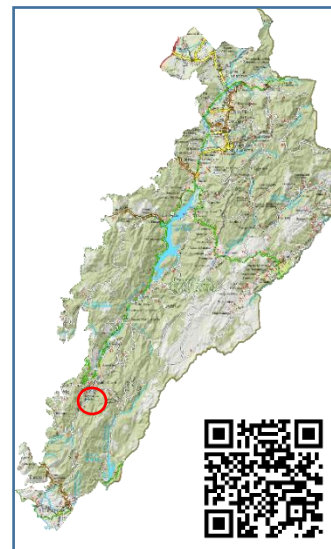
ECF Nº: 02

Recorrido temático

01

A

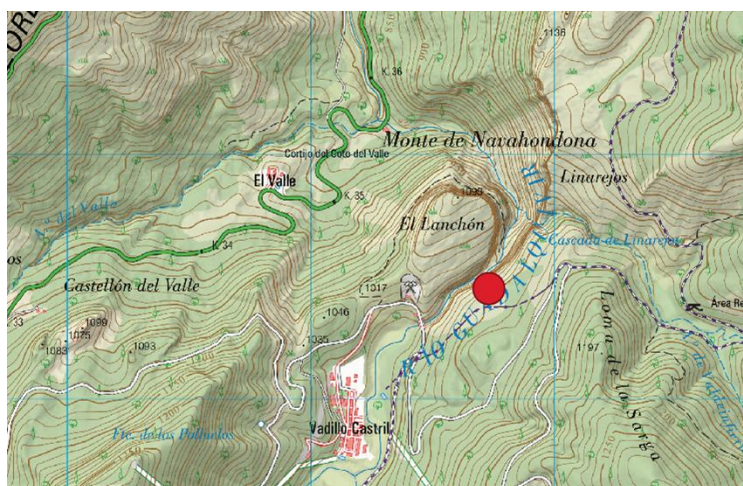
DESCRIPCIÓN GENERAL



TITULAR	Junta de Andalucía
ESTADO ACTUAL	Sólo se conservan algunos tramos del canal original.
USO	Este elemento de la cultura forestal no tiene ningún uso en la actualidad.
CRONOLOGÍA	Años 1940.
RECOMENDACIONES	El ECF no es frágil, pero se deberían evitar acciones que puedan deteriorarlo.

B

LOCALIZACIÓN



TÉRMINO MUNICIPAL

Cazorla

MONTE Navahondona

LOCALIDAD MÁS PRÓXIMA

Vadillo-Castril

COORDENADAS

37.92457

-2.92341

Otros elementos cercanos

6, 8, 9, 23 y 24

ACCESO	En el km 31,7 de la carretera A-319, tomar el desvío hacia Vadillo-Castril y el sendero señalizado de la Cerrada de Utrero. Caminar por el sendero hasta el pie del embalse que allí existe. El ECF está en la margen izquierda del río.
ACCESIBILIDAD	El elemento no es accesible para personas con movilidad reducida. 

C

DESCRIPCIÓN DEL ELEMENTO Y DE SU CONTEXTO

El elemento consiste en los restos de una antigua canal, construida con piedras y cemento para lanzar por ella las traviesas de las maderadas que debían atravesar el difícil paso de la Cerrada de Utrero. ¡NO LLEGÓ A USARSE!, pues su trazado y dimensiones resultaron ser inadecuados para la finalidad prevista. Las coordenadas corresponden a un tramo bien conservado, que se sitúa por delante de la presa del pequeño embalse que se localiza en ese sitio. Tiene una longitud de unos 20 metros, unos 50 centímetros de profundidad y otros tantos de anchura en la parte interna del canal. Es perfectamente visible desde el sendero señalizado de la Cerrada de Utrero.



Ocurrió desde bastante antes, pero se sabe fidedignamente que una maderada de pinos cortados en los montes del actual Parque Natural llegó flotando por el río Guadalquivir hasta Sevilla en 1734 para construir la Real Fábrica de Tabacos (actual rectorado de la Universidad de Sevilla). Poco después, el territorio fue declarado Provincia Marítima, pese a estar llamativamente lejos de la costa, y la Marina tomó el control de los aprovechamientos madereros hasta 1836. Durante ese período de casi un siglo de duración, bajaron arrastradas por la corriente del Guadalquivir no menos de 19 maderadas que contabilizaron más de 100.000 piezas de madera destinadas a la construcción naval.

Después de ser usada en los tablazones y arboladuras de los barcos que habrían de surcar los mares, la madera de pino salgareño fue la preferida para elaborar las traviesas del ferrocarril y, consecuentemente, muy demandada por las primeras empresas ferroviarias desde mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. Y, durante la mayor parte de ese tiempo, hasta que el transporte por carretera se impuso definitivamente a partir de 1949, las traviesas bajaron flotadas en las aguas de los ríos principales, al igual que lo habían hecho antes los troncos para los mástiles de la flota española. De esta forma, los pinos salgareños de las sierras de Cazorla, Segura y Las Villas fueron importantísimos para dos sectores estratégicos del país: el transporte marítimo y el tren, contribuyendo a la conformación de España tal y como la conocemos hoy.

D

SIGNIFICADOS INTANGIBLES

El esfuerzo de los pineros que condujeron magistralmente las maderadas río abajo fue impagable.

Las maderadas iniciaban su camino a finales del invierno para aprovechar el mayor caudal de los ríos. ¿Te imaginas trabajar dentro del cauce del río tras el deshielo de la nieve, cuando el agua viene gélida y el sol, todavía tibio, no impide que el frío te cale hasta el tuétano de los huesos? ¡Cuán importante fue el sacrificio de aquellos hombres constantemente mojados, mal vestidos y mal alimentados, pero dotados de una maña y una profesionalidad increíbles para cumplir con el cometido de llevar cientos de miles de piezas de madera durante cientos de kilómetros por dentro de los ríos hasta su destino!

Fuentes, bibliografía y citas para ampliar información

-Nieto R. (2021). La sierra ignorada. Ediciones Rufino Nieto.