

## LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PISTA FORESTAL EN PLENA GUERRA CIVIL

En febrero de 1937, con la caída de Málaga y el avance de las tropas franquistas hasta superar la ciudad de Motril, quedó estabilizado el frente de guerra en la zona comprendida entre Sierra Nevada y el mar Mediterráneo. Aunque hubo actividad militar durante el resto de la contienda en este sector, las posiciones ya no experimentaron grandes variaciones hasta la entrega del ejército republicano, a finales de marzo de 1939.

El expediente documental escogido nos muestra un proyecto planteado en el verano de 1937 con una finalidad militar, como la coyuntura bélica exigía, pero también con una visión de futuro para el desarrollo social y económico de la comarca. El objetivo era la construcción de una pista forestal de casi siete kilómetros y medio, que uniera el campamento que el XXIII Cuerpo de Ejército republicano tenía establecido en Juviles con el pueblo de Trevélez, en la vanguardia del combate contra los soldados franquistas. Los efectos de la guerra y las duras condiciones de la zona requerían una carretera que permitiese, por ejemplo, el transporte de materiales, el avituallamiento de víveres y provisiones o el traslado de enfermos y heridos, muchos de los cuales morían ante la lentitud que proporcionaba la evacuación realizada en acémilas por el tortuoso sendero que unía ambos puntos de la Alpujarra granadina.

Y, aunque la propuesta partió de los mandos de la 23 División del mencionado Cuerpo de Ejército, fue pronto asumida por los responsables del Distrito Forestal de Almería, con sede en Laujar de Andarax. El exhaustivo informe elaborado por el ingeniero-jefe, además de plantear los aspectos técnicos de la construcción y el cálculo de los costes con detalle, no dudaba en resaltar la importancia social de la obra, ya que “Trevélez, que es el pueblo más alto de España (1.651 metros), carece de toda comunicación rodada, no obstante sus industrias, fértil vega y numeroso

vecindario”, añadiendo que sus productos maderables derivados de los castaños, nogales y encinas, siempre tenían que “hacerse carbón en el monte, por carecer de caminos, o sacarlos en muy pequeños trozos, con un coste muy elevado”. Por otra parte, tampoco se olvidaba de que el trayecto proyectado formaba parte de una carretera de gran importancia para unir los pueblos de la Alta Alpujarra y su conexión con Granada y Almería.

Además, los documentos incorporados al expediente nos muestran la situación de los municipios cercanos a la vía de comunicación propuesta. Así, podemos advertir los efectos de la guerra en la actividad económica de los pueblos, al reflejarse la imposibilidad de aportar obreros al proyecto debido a que había muchos en los frentes de guerra y los demás tenían que dedicarse a las faenas agrícolas como la recolección de patatas o de aceitunas, o la siembra de cereales. En este sentido, los alcaldes de la comarca no dudaban en reconocer que “la falta de brazos y el mal tiempo” habían retrasado las tareas del campo hasta el punto de poner en peligro la producción. Estas circunstancias originaban la necesidad de disponer de un presupuesto mayor para construir la pista forestal, al tener que abonar unos jornales más altos que incentivaran la participación en unas labores con elevada peligrosidad –debido a la proximidad del frente- y en las que los trabajadores debían aportar sus propias herramientas.

Rafael Quirosa-Cheyrouze y Muñoz  
Universidad de Almería