

EXPLORACIONES FORESTALES (y II)

LA SERRERIA
DE SORIA

Unos tractores
inmensos
con pinzas
y con motor
rugiente
nos recogieron
y apilaron.



Breve historia

de

un tronco

Reportaje: LETICIA ESCARDO
Fotos: MAN

NEVABA sobre Soria polvo de poliestileno. La estación castellana estaba transformada en estación rusa y el calendario había echado marcha atrás más de medio siglo. Se rodaba «Dr. Zhivago».

No supondría nadie viendo la famosa película que tras esa estación «principio de siglo» y a pocos metros se encuentra la serranía modernísima de Explotaciones Forestales RENFE-Soria, donde la maqui-



A mí me subieron a lo alto de una gran torre de troncos hermosos como yo.



Entramos en la nave de serrería por una rampa de entrada de madera en rollo y pude darme cuenta de la cantidad de máquinas que me esperaban.

naría y el hombre han alcanzado un alto grado de entendimiento.

Sobre una superficie de tres hectáreas, larga y estrecha como la vía del tren, se alzan cinco naves y dos cobertizos. Las edificaciones comenzaron a construirse a finales del 69 y empezó la instalación a funcionar en agosto de 1971.

Las naves de serrería y carpintería tienen 1.700 y 1.600 metros cuadrados diáfanos, en un estilo arquitectónico que armoniza con la estación: tejado de pizarra, muros dobles con cámara de aire, estructura de hierro y ventanas y puertas correderas de hierro.

La madera entrante proviene de Pinar Grande, monte distante cincuenta kilómetros de Soria y en cuyo interior se encuentra la cola del primer embalse que en su recorrido tiene el Duero.

La madera, hasta el año 69, era comprada directamente por Explotaciones Forestales en las subastas; a partir de ese año y con motivo de celebrarse un concurso-subasta para la industrialización de la madera procedente de los montes del Ayuntamiento de Soria y la Mancomunidad de sus ciento cincuenta pueblos, y de la cual fue adjudicataria la sociedad Traimsa, es ésta la que vende a RENFE la madera de aserrío del monte Pinar Grande.

RENFE, a su vez, cede a Traimsa los costeros, serrín, etc., para aprovecharlos en su inmensa fábrica de tableros. El aprovechamiento para uso de RENFE es aproximadamente de un 66 por 100 sobre la madera en rollo entrante en serrería.

CIFRAS Y CARACTERÍSTICAS

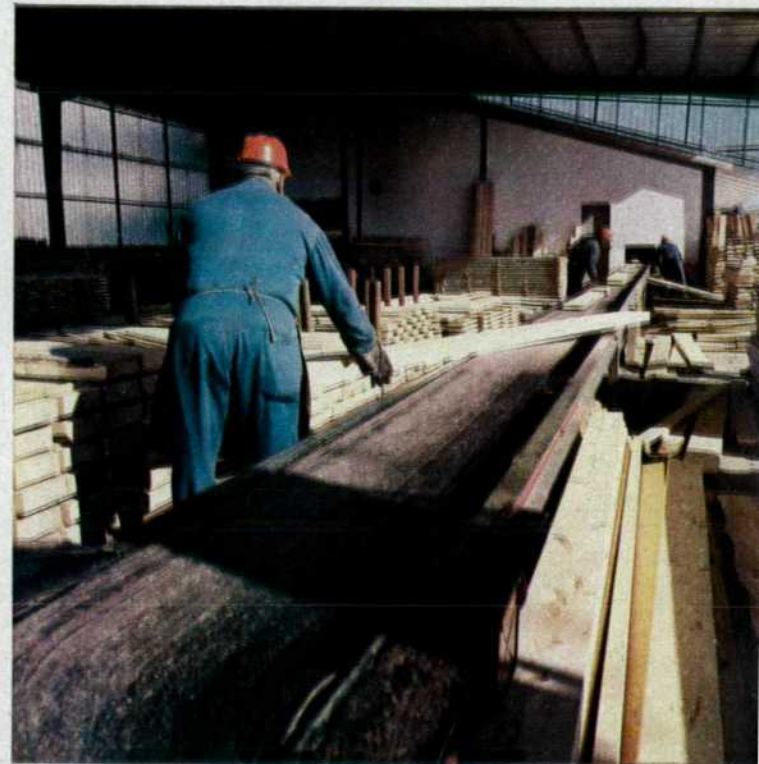
De esta madera utilizada por RENFE el año 1973, el 17 por 100 ha sido destinado a fabricación de traviesas, el resto lo ha sido a pisos, forros, tablonería, cuñas, junquillos, pedidos especiales, peldaños, estribos y otro tipo de elementos que se utilizan en reparación de vagones. Estas cifras varían cada año de acuerdo con las necesidades de la Red. Tanto en la serrería como en la carpintería tienen aspiración de serrín todas las máquinas y todas las instalaciones tienen red de incendio y calefacción. Para uso de los noventa y un empleados fijos existen aseos, vestuarios y comedor.

En otro pabellón aparte funcionan las oficinas. La serrería se complementa con tres cámaras de secado, una de cincuenta metros cúbicos de capacidad y dos de veinticinco metros cúbicos, y una nave donde se da una primera capa de pintura al piso y forro de vagón.

Don Antonio Ayala Pérez Montoya, in-



Yo ya me iba en la cinta transportadora al cobertizo de clasificación.



Allí, por medio de carretillas elevadoras, me apilaron en espera de que mi grado de humedad fuese un 45 por 100.

geniero encargado de Explotaciones Forestales de RENFE, en Soria, me enseñaba con entusiasmo «su» serrería, en cuya proyección y ejecución ha colaborado directamente. Me habla de las características de cada máquina y las pone en funcionamiento seguro de su manejo, con la misma satisfacción con la que una madre muestra las gracias y saberes de su hijo. Pero para que el lector se haga mejor idea sobre el funcionamiento de esta serrería, esta periodista cree más conveniente convertirse en esta ocasión en tronco. Poder de la prensa. Y ésta es mi historia.

CUANDO YO ERA UN HERMOSO PINO

Qué fácil para Rabindranath Tagore decir: «Sé como el sándalo que bendice el hacha que le hiere»; se ve que él no era árbol, pero yo soy pino silvestre de alta copa y robusto tronco, crecido en tierra alta y fría, y dije muchas cosas malas de la motosierra que me abatió. Me las callo por respeto y porque cualquier día tenía que ser, ya me lo habían dicho mis compañeros: «Majo, engorda mucho y



Te sacan el jugo hasta dejarte en un 15-17 por 100 de humedad.

verás qué pronto acabas». Así, que me caí echando savia en espumarajos de rabia y me troncaron a la medida justa de 2,60; entonces comprendí que mi destino sería convertirme en traviesa y forro

de vagón. Menos mal, después de todo, porque lo que no consentía mi dignidad era que me hicieran sillita de aula o mesa de despacho.

Me subieron al camión y allí nos fui-

mos sangrantes unos cuantos, mientras los demás pinos movían las ramas con furia y tristeza. Adiós, Pinar Grande. Para qué pensar en lo que dejaba; me dormí. Bajamos a Soria y cerca de la estación nos paramos. Unos tractores inmensos con pinzas y con motor rugiente nos recogieron y apilaron.

Allí, en el patio de entrada de la serrería, nos apilaron según características y necesidades. A mí me subieron a lo alto de una gran torre de troncos hermosos como yo y esperamos varios días.

Una mañana, bien temprano, nos tocó el turno y pasamos a fábrica.

Entramos en la nave de serrería por una rampa de entrada de madera en rollo y pude darme cuenta de la cantidad de máquinas que me esperaban. Dos carros automáticos de volante de 1.300 mm., que cortan a la ida y a la vuelta (ya no hay salvación); dicen que son los primeros en España de este tipo (vaya honra); una desdobladora también de volante de 1.300 mm., una canteadora múltiple, tres retesteadoras y, por si acaso, auxiliariamente y ya no montadas en cadena, vi un galerín y una máquina de pecho.

EN UN VIAJE ME DEJERON HECHO TABLON

Subí al carro, vi a un hombre en una cabina manipular y la sierra se me vino encima; tenía los dientes afiladísimos por los dos lados y me dejaron en un viaje hecho un tablón. El hombre de la cabina accionó y me dieron media vuelta, con lo cual ya me dejaron completamente cuadrado. Pero todo fue tan rápido que

EXPLORACIONES FORESTALES: SU FUTURO

Y ya para completar, una entrevista con el director del servicio, don José María Rubio

Acaba de cumplir el medio siglo, y casi el cuarto de trabajo en RENFE. Ingresó en 1950, llevó la explotación del Pirineo navarro, y en 1957 fue nombrado subjefe de Explotaciones Forestales, a las órdenes directas de Jaime Cebrián. Al morir éste, en 1962, fue nombrado ingeniero jefe.

—¿Su mayor preocupación?

—Que la empresa alcance los máximos niveles de productividad, compatiblemente con una mejora constante de su personal en su bienestar.

—¿Y su ilusión, cuál es?

—Mantener el espíritu deportivo en el trabajo que supo infundir en él su creador, inolvidable amigo y jefe Jaime Cebrián.

—¿Se siente satisfecho del trabajo?

—Sí, porque hasta la fecha he conseguido lo que deseaba, y

espero que los cuadros de mandos que van sustituyendo a los antiguos, por imperativos de edad, se muevan en este mismo ambiente y lo sepan transmitir a sus subordinados.

—¿Qué futuro tiene Explotaciones Forestales?

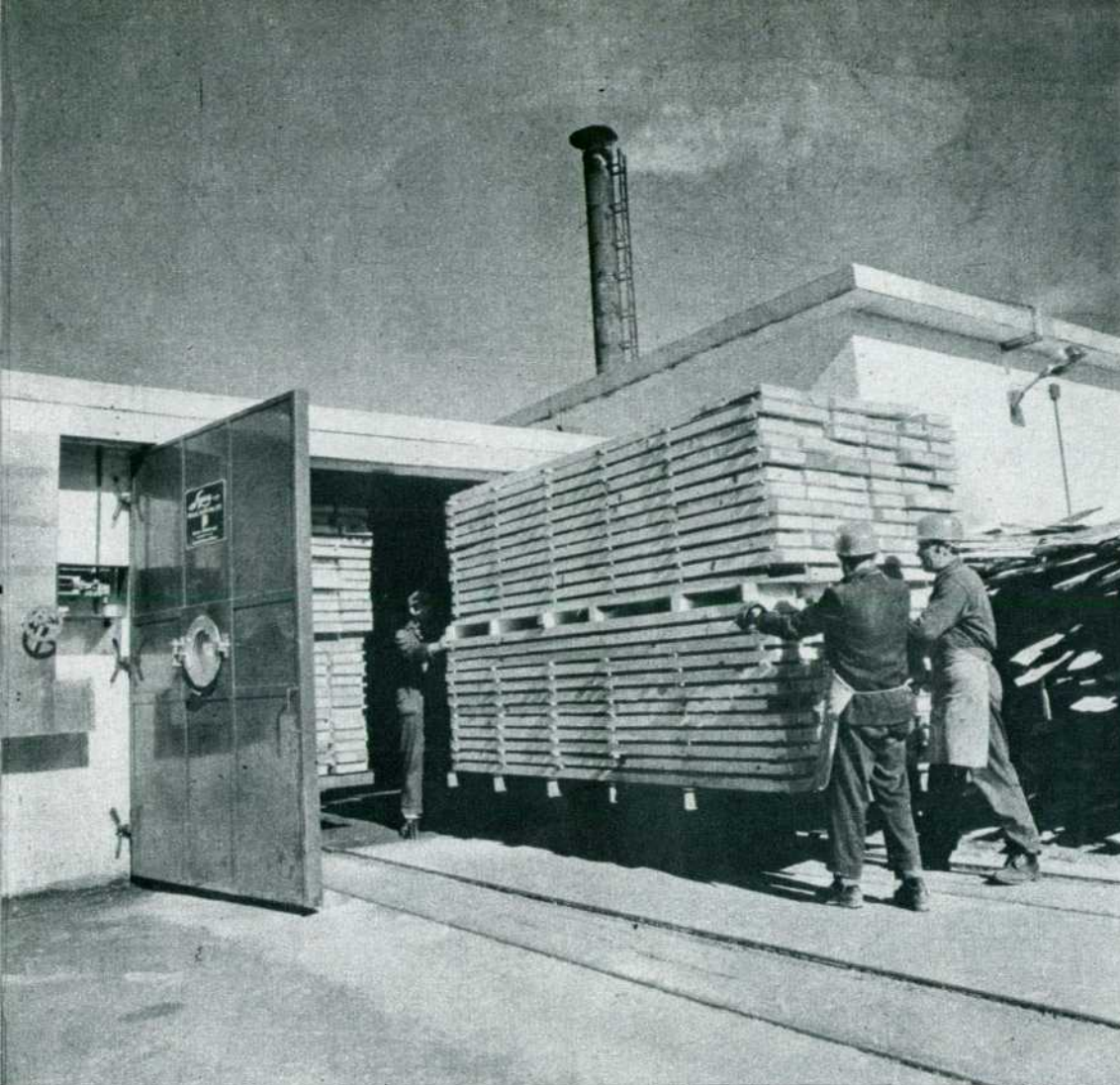
—Las Explotaciones Forestales constituyen una de las acciones contempladas dentro del Plan Estratégico de la Red, y su Estudio Definitivo ha sido estudiado y aprobado hasta el año mil novecientos ochenta y cinco.

—Su meta final es la de alcanzar una situación estable, en la que, con la debida antelación, sean conocidos anualmente los distintos productos de madera que la Red precisa, y que se obtienen de los aprovechamientos forestales que la misma tiene adjudicados.

—Se supone, por consiguiente, que se han de continuar entre-



De carpintería puedes salir de cualquier cosa. Arcas, armarios, tableros, taburetes, mesas.



Aún te queda por pasar a la nave de imprimación.

no me dio tiempo de quejarme; ya subía otro igual que yo y yo ya me iba en la cinta transportadora al cobertizo de clasificación. Antes de salir de la nave, al fondo, vi el taller de afilado para las sierras de cinta y para los discos de sierra circulares. El suelo era de tarima para proteger las cintas de golpes. ¡Hasta eso! Allí les afilaban los dientes a modo. Las cintas pueden durar seis horas, pero sólo las dejan cuatro trabajando, pues así duran más y las operaciones son más sencillas.

Había muchas máquinas: tres afiladoras, una de las cuales era especial para afilar en doble sentido; una chafadora, una tensionadora, prensa, horno y biseladora. Sobre cada máquina, un cartel en rojo o amarillo chillaba al hombre: «Cuidado con las manos». Y salí al cobertizo de clasificación. Allí, por medio de carretillas elevadoras, me apilaron en espera de que mi grado de humedad fuese un 45 por 100. Yo, como soy grueso, pues tendrán que esperar antes de meterme al horno. Porque allí te asas.

Te sacan el jugo hasta dejarte en un 15-17 por 100 de humedad.

Los hornos trabajan con desperdicios de madera día y noche. Allí te quedas el tiempo que necesites, pues depende de la madera y el grosor; dicen que la media es de setenta horas. ¡Ya está bien!

Después del horno te dejan otro tiempo en el cobertizo, al aire, para que te arrugues o encojas a tu gusto, después de tanta sofocación. Así vuelves a coger humedad y te quedas con el 20-22 por ciento, que dicen es lo que debe tener la madera bien curada.

EN EL PLAN ESTRATEGICO SE PREVE UNA INVERSION EN MAQUINARIA Y MODERNIZACION DEL ORDEN DE 400 MILLONES DE PESETAS

gando las traviesas y diversas piezas de madera para atender las necesidades de vía, el forro y el piso para la preparación de vagones, y el suministro de postes, crucetas y leñas que precisa la Red, manteniendo el almacén con las necesidades mínimas.

»Se seguirá suministrando mobiliario diverso por el taller de carpintería y se continuarán realizando, con el grado de intensidad preciso, las valoraciones de incendios ocasionados por el ferrocarril en terrenos colindantes al mismo, las cortas de arbolado a lo largo de la vía que estorben la visibilidad, así como las plantaciones precisas, bien para fijación de terreno, ornamentación del mismo o estaciones.

—¿Y los fines?

—A lo largo del Plan se alcanzará el nivel necesario de me-

canización en las instalaciones y equipos, se aumentará el aprovechamiento de la explotación, se incrementará la productividad por unidad de tiempo y se mejorarán las condiciones de seguridad del trabajo y la calidad de los productos acabados, manteniéndose el nivel conseguido mediante la conservación y reposición de los elementos adquiridos.

Ahora, con números que hablan por sí solos.

—¿Cifras?

—Desde el año mil novecientos setenta y cinco al mil novecientos ochenta y cinco, inclusive, RENFE necesitará del orden de nueve millones de traviesas, seis millones y medio en vía general y dos millones y medio en vías secundarias; unas seiscientas mil cachas y ciento cincuenta mil metros cúbicos de madera escuadrada de piso y forro, para lo que será preciso

un aprovechamiento del orden de dos millones de metros cúbicos c/c.

En este Estudio Definitivo, incluido en el Plan Estratégico de la Red, se prevé una inversión en maquinaria y modernización de las instalaciones y mecanización del trabajo forestal, del orden de 400 millones de pesetas, habiéndose invertido hasta la fecha poco más de doscientos.

—¿Y los medios para realizar este Plan?

—El encarecimiento progresivo de la mano de obra nos ha movido a programar la modernización del equipo de la maquinaria forestal, de los talleres de aserrado y de los talleres de creosotado y regenerado, redactándose tres programas a largo plazo en este sentido.

»Durante los tres primeros años que lleva en ejecución ese Plan, se ha mecanizado el tra-

bajo forestal en las explotaciones del Sur, en parte de las del Norte, se han construido dos serrerías, se han instalado dos plantas descortezadoras y se ha dado un gran empuje a la mecanización, invirtiéndose del orden de doscientos millones de pesetas.

»En la actualidad se dispone de treinta y cuatro camiones para la carga, cincuenta y cinco vehículos diversos (Land-Rover, autocares, coches-taller, barracones móviles), doce tractores de cadenas, veintitrés forestales, ocho teleféricos y veinte vehículos cargadores y transportadores de madera en rollo elaborada.

—Muchas gracias, señor Rubio.

Con este futuro abierto a muchas realizaciones termina este reportaje sobre una faceta inédita e interesantísima de RENFE: Explotaciones Forestales.



Y así ya te cosen en paquetes y a esperar el embarque.



Desde puerta a tablero, estantería o escalera, puedes convertirte en cualquier cosa.

Y así me pasó a mí. Pero prefiero no acordarme de los sudores que pasé en el horno. Yo, como era destinada a traviesa, no entré en carpintería. Pero otros pobres salieron que no los reconocía nadie. Porque allí hay también muchas máquinas: dos machihembradoras, una empalmadora, dos tupis, dos regruesadoras, dos universales, una espigadora, dos esopladoras, una marqueteadora, una prensa hidráulica y otra de armar, y unas máquinas complementarias.

Por si se estropea cualquier tipo de máquina, también tienen allí taller mecánico, así que no te salvas.

De carpintería puedes salir de cualquier cosa. Arcas, armarios, tableros, taburetes, mesas, puertas, molduras, mostradores, mangos para palas, estanterías, gálibos pantógrafos, escaleras, tresillos, ventanas. Cualquier cosa.

Sales disparado, hasta con barniz te dejan.

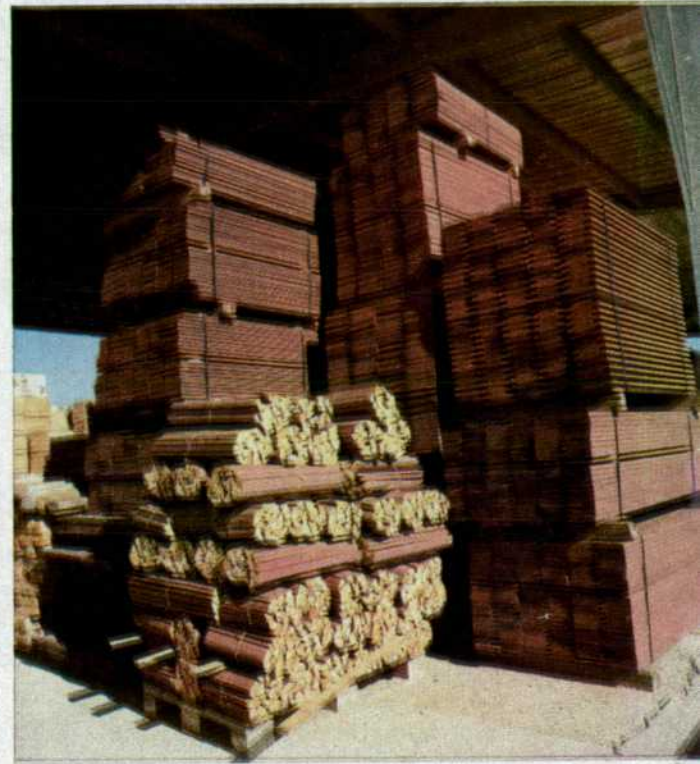
¡Pero si eres tablón de forro aún te queda por pasar a la nave de imprimación! Allí hay un monorraíl que te zarandeo por el aire, quieras o no, te acerca adonde está una cuba con la pintura, se acciona un pistón y la cuba sube despacito empapándote de granate hasta el último poro; baja la cuba y tú, chorreando, te alejas por el monorraíl para meterte en un túnel de rayos infrarrojos, donde se seca la pintura. Y así ya te cosen en paquetes y a esperar el embarque.

Servicio ya lo prestamos pronto. Uno se acostumbra rápidamente a los cambios de destino y casi ya estoy ilusionado por acabar siendo traviesa. Me falta aún el cresotado, pero aquí no hay eso y tengo que ir fuera. No, si aún tendré que sudar el nuevo oficio.

Vienen los pedidos y los trenes se mar-



Si eres tablón de forro, te empapan de granate hasta el último poro.



Servicio ya prestaremos pronto.

chan llenos de madera, de traviesas y de muebles.

«Ya se va la madera, ya se va marchando, ya se queda la sierra triste y pelada».

Don Antonio Ayala y don Bernardo Nieto, que dirigen la carpintería, han tenido la amabilidad de enseñarme bien la instalación y contestar a las preguntas que esta periodista, ajena al mundo maderero, les hacía para poderse convertir en tronco y facilitar el paso de los señores lectores a ese ambiente.

Ha sido un placer, espero que compartido por ustedes.

Allí vi cómo les afilaban los dientes a modo. ▶



Había muchas máquinas.

