

Estudio de las almadías en sus diversos aspectos históricos, geográficos y culturales

M^a CARMEN GUERRERO ASPURZ

En 1952 bajaba la última almadía por aguas del Esca, del Aragón y Ebro. Con ella desapareció una tradición secular cuyo estudio constituye el objeto del presente trabajo. En él se han procurado recoger la gran diversidad de enfoques que el tema presenta.

Así la *vertiente histórica*, estrechamente unida a la económica aborda la evolución del comercio de la madera desde las primeras noticias hasta su etapa final, pasando por el periodo de esplendor del siglo XVIII, que corre parejo con el desarrollo espectacular en esos años de la Marina. De ello existen abundantes referencias documentales, en especial sobre los conflictos de intereses que el paso de los pertrechos para la Armada ocasionaba.

A la dimensión temporal, se añade una perspectiva espacial y geográfica: la de la *ruta almadiera*. Mediante los testimonios de aquellos que la transitaron por tierras de Navarra y Aragón se puede reconstruir el trayecto desde la cabecera de los ríos pirenaicos hasta el valle del Ebro, lleno de contrastes paisajísticos pero no exento de peligro.

Este viaje iba precedido del trabajo de preparación y ensamblaje de las almadías. Para ello, se empleaba una *técnica* precisa, expresada con un *vocabulario* de gran riqueza terminológica. Los últimos almadieros conservan de manera admirable la jerga y la esencia de este duro oficio, que lo fue de tantos roncaleses y salacencos durante generaciones, y del que hoy, cuando ya es sólo un recuerdo, hemos querido dejar constancia.

ENCUADRE APROXIMATIVO: ÉPOCA Y ESCENARIO DEL TRANSITO DE ALMADIAS

Desde tiempos remotos fue frecuente el transporte de la madera por vía fluvial¹, bien suelta, confiada a la corriente, o enlazados los troncos entre sí, formando una balsa de varios tramos gobernada por el hombre.

1. Esta práctica ha sido común en Italia, donde los "rattieri" transportaban la madera a través del río Piave hasta Venecia; en Francia (aquí se llamaba a estos hombres "radeliers") y en Austria.

A este mismo quehacer se dedicaron durante siglos los "navateros" en el Alto Aragón y los "raiers" en Cataluña. Los "gaucheros" del Tajo hacían lo propio, pero conduciendo la madera suelta con la ayuda de unos "gauchos".

A este tipo de balsa llamaron los árabes “al ma’diya” y con el nombre de “almadía”, o las variantes “armadía” y “aumedía” (ésta en el Pirineo oriental) aparece registrada con frecuencia en documentos medievales de Navarra, Aragón y Cataluña ². Comparten estas tres regiones una considerable riqueza forestal que surtió en gran parte a la Armada española durante el siglo XVIII, época de mayor auge del tráfico almadiero.

Base imprescindible para todos los astilleros eran los bosques de roble y pino, cuanto más próximos mejor.

El transporte con carretas de bueyes o mulas no se podía verificar a más de cinco o diez leguas. El camino más frecuente fue el acuático, por mar o por los ríos navegables ³.

En Navarra eran el Esca, Salazar e Irati el único medio de conducir la madera por ser los caminos de difícil tránsito. Y así fue hasta bien entrada la presente centuria.

De estos ríos es el Esca el más propiamente almadiero. Vertebrada a su paso el valle de Roncal, de hondo sabor pirenaico. De su solar comenta Madoz, a propósito de Burgui: “Participa más de monte que de llano. Criándose muchos pinos, bojés y otros arbustos, con buenas yerbas de pasto” ⁴. Al mismo carácter montaraz responde el resto del valle.

Son éstas tierras de “pan traer”, en las que el terreno labrantío apenas alcanza el diez por ciento, siendo el resto ocupado por laderas abarrancadas, entre las alturas pirenaicas al norte y la doble muralla rocosa de las sierras de Illón y Leyre al sur.

Esta accidentada topografía ha dificultado secularmente la comunicación con regiones más meridionales, aunque no ha determinado su aislamiento; unas veces el Esca, por el que bajaban las almadías, y otras la “cabañera”, el camino ganadero, vincularon estrechamente el Roncal con “las tierras llanas” de las Bardenas Reales o las vegas del Aragón y el Ebro.

El río y la cañada son, además, expresión de los dos modos de vida tradicionales de esta zona: el comercio de la madera y la ganadería trashumante.

HISTORIA DEL TRAFICO ALMADIERO

Primeras noticias documentadas. El auge del siglo XVIII. Regulación del tránsito de madera de 1817. Las últimas almadías ⁵.

Son los aragoneses, ansotanos y chesos fundamentalmente, los que primero descendieron en almadías por aguas navarras y los que controlaron este tráfico hasta el siglo XVIII, en que roncaléses y salacencos tomaron el relevo.

Las primeras referencias documentales en Navarra, del siglo XIV, aluden a la recaudación de los derechos de pasaje en Sangüesa, ciudad que desde el principio sería

2. COROMINAS, J. *Diccionario crítico etimológico castellano e hispano*. Gredos, Madrid, 1980, vol. 1.

3. BAUER, E. *Los montes en la historia de España*. Madrid: Servicio de publicaciones agrarias. 1980, pág. 165.

4. MADDOZ, P. *Diccionario geográfico estadístico histórico de España*. Madrid, 1849.

5. En relación a la historia de las almadías, el trabajo de Florencio Idoate: *Almadías* (Temas de cultura popular nº 38) ofrece una interesante información apoyada por abundantes referencias documentales.

uno de los principales puertos del recorrido almadiero y un centro importante del comercio de la madera. Este comercio sufrió los altibajos originados por las guerras y por los abusos debidos a la anarquía reinante. Sin embargo, a fines del siglo XV hay un auge notable motivado por la demanda de grandes cantidades de tablazón para los palacios que el monarca Carlos III está construyendo en Tafalla y Olite.

A finales del XVI tenemos noticias de un pedido de mil remos que desde Ochagavía, en el valle de Salazar, se conducen a Tortosa para la Armada del Rey, pero siguen siendo los aragoneses los principales proveedores de este género.

Mediado el siglo XVII se comienza a explotar de forma masiva los montes de los valles pirenaicos que abastecerán de madera, brea y alquitrán a la floreciente Marina Real.

En el archivo de la Junta del valle de Roncal se conserva una cédula real de 1697 en la que se establecen las provechosas condiciones en las que se debía realizar este aprovisionamiento.

“Considerando la importancia tantas veces premeditada de poner corriente la provisión de árboles, maderas, brea y alquitrán, y tablazones de los montes Pirineos para las Reales Armadas y Galeras (...) He resuelto se mude de mano, y que corra con este negocio quien haya tenido otros asientos (...)

Que haveis de tener facultad para cortar todos los árboles madera corta y tablazones, y labrar toda la brea y alquitran que se pudiere a fin de conducirlo todo para las Armadas, Galeras y Navíos referidos en quales quiera de dichos montes, sin que por nada de esto se os aga pagar cosa alguna; y para que tenga efecto, se ha de escribir, si fuese necesario, en mi Real nombre a los ministros de las Cortes de los Reynos de Aragón y Navarra paraque se superen los embarazos que pudieran ofrecerse, dándose también por el Consejo de Aragón las Hórdenes que puedan conducir al entero cumplimiento de lo que en este asiento se dispone; pues resulta en combeniencia Universal de todos estos dominios”. (Cédula Real espedida en relación al asiento hecho con Daniel Vanheden para el aprovisionamiento de madera con destino a la Armada).

Los privilegios de la Marina en la administración y aprovechamiento de los bosques estaban orientados a fomentar la construcción naval que se desarrolló considerablemente con la llegada de los Borbones.

Aumentó así la demanda de pino silvestre. “Su madera reunía elasticidad, escaso peso y gran duración y se empleaba en la fabricación de arboladuras, sobrequillas, bordas, forros... Junto al roble era la especie de mayor importancia en la construcción de barcos”⁶.

Los árboles del Pirineo roncalés y los del bosque de Irati, en el valle de Salazar, ofrecían una producción forestal de óptima calidad, de la que surtieron en gran parte a los astilleros más importantes. La primacía en el comercio maderero pasaba así a los roncaleses. El siglo XVIII sería la época dorada del tráfico almadiero.

Confluyen en este hecho otros factores, como las obras del Canal Imperial y la aparición de figuras emprendedoras como Pedro Vicente Gamba, alcalde de la villa de Roncal, que suministró la madera necesaria para dicha construcción y dotó, asimismo, al Esca de un sistema de esclusas y represas para facilitar el descenso de las almadías.

6. Sobre la madera necesaria para la fabricación naval de cumplida cuenta la obra de E. Bauer (op. cit.) pág. 168.

Del volumen del tránsito de éstas por aquellos años nos da F. Idoate una relación ⁷. (Se observa un auge importante a partir de 1770, debido a las obras del Canal Imperial).

AÑOS	MADEROS
1766	6.223
1767	3.267
1768	4.656
1769	8.839
1770	10.920
1773	15.652
1774	24.265
1780	28.000

Los pleitos y enfrentamientos acompañan la historia de las almadías desde sus comienzos hasta el siglo XIX. Los maderistas pagaban derechos de paso en las presas de numerosas localidades, de pontaje y de castillaje (se daba una fusta por balsa a los nobles de las fortalezas que jalonaban el curso del Aragón). Solamente en territorio navarro hacían treinta y nueve pagos, lo que disminuía la rentabilidad del negocio. El paso de las maderas ocasionaba numerosos daños en molinos y regadíos, cuando no en los puentes, si al enfilear éstos se chocaba con sus machones. Por otro lado, los pueblos ribereños embarazaban el tránsito de las almadías construyendo “pesqueras” o manteniendo los contrapuetos de las presas cerrados.

Los reyes intercedieron repetidamente concediendo exenciones en el pago de estos derechos. Primero fue Fernando el Católico, a los almadieros aragoneses y más tarde, en el siglo XVIII, se libra a la madera destinada a la Armada Real de pagar en concepto de paso, pontaje o de otro tipo con la oposición declarada, en ocasiones, de las localidades del trayecto.

Así en un informe de Plácido Correa ⁸, capitán de navíos de la Real Armada, a propósito de la pretensión de dichas localidades de “establecer una contribución al Rey” alega éste: “...No allar en autor alguno antiguo o moderno entablada semejante pretensión con el Rey, o particulares de el inmemorial tiempo a esta parte, que se navega por los Ríos, siendo así que los mencionados particulares hazen un continuado tráfico de Maderas por el Aragón, Ebro y otros franqueándoles de justicia los Puertos desde San Juan de Navidad asta San Juan de Junio... sin ser demandados por tal conserbación y apertura y sólo de presente al Rey se le haze esta instancia siendo evidente no es particular Interés suyo si no de toda la Monarquía la conducción de las Arboladuras.

No puedo menos de hacer presente que la enumpciada conducción proporciona a los naturales de Navarra tan abundantísimo colmo de intereses, que aun cuando tuviesen alguna pérdida en el producto de sus molinos (que según acavo de ver no la ay co-

7. IDOATE, F. (op. cit.) pág. 16.

8. A.G.N. Archivo Secreto. Título 33, fajo 1º nº 5, págs. 25 y ss. *Informe de Don Plácido Correa*, “comisionado real para la corta de arboladuras en el Bosque de Irati, y su conducción a Tortosa por los ríos Irati, Aragón y Ebro”, en el que responde a las quejas que ocasionaban el paso de las almadías.

mo creía) sería el cotejo de esta a la ganancia en la proporción de dos mil para más de un millón”.

Y más adelante recuerda como la ley “manda que se abra paso en las Presas para la suvida de las truchas la cual es una mina de las Presas; ¿Y qué racional declarará es mayor utilidad común franquear el paso a las Truchas, que a las Armadías, cuando estas dan tanto ingreso al Reino de Navarra, y evitan la extracción de grandes cantidades a los extranjeros”.

Las Cortes de 1817 intentaron resolver este asunto de madera definitiva. Ya en 1806, una Real Cédula a favor del valle de Roncal había prohibido que se exigieran derechos por el tránsito de la madera, aunque esto en la práctica no sirvió de gran cosa.

Por entonces el comercio maderero ya no resultaba tan provechoso como en el siglo anterior. A fines de éste la guerra de la Convención marca el inicio del declive que se agudiza con la guerra de la Independencia.

En ambos conflictos el valle del Roncal se vio muy afectado. Las tropas francesa arrasaron a su paso pueblos y campos y los roncaleses se vieron obligados a empeñar su madera en la reedificación de sus casas y a venderla para sufragar gastos.

Condiciones en las que pesaban aún más las gabelas que se imponían al paso de las almadías y que, por otra parte, las nuevas ideas liberales del momento veían como un anacronismo que debía desaparecer: “Queda abolido lo que llamaban derecho de castillage; por el cual, en varios puntos de los Ríos Aragón y Ebro pagaban los conductores de almadías; ya en especie de madera, ya en dinero, un tributo que no pudo tener otro principio que el de otros de esa naturaleza de los tiempos del feudalismo”⁹.

Las Cortes requirieron la opinión de letrados que establecieran los derechos a la libre navegación fluvial y la de “personas versadas en la conservación de las presas, en el ejercicio de la pesca y en la compra y trato de maderos”. Se constituye así la siguiente normativa:

— Las presas construidas en ríos transitados por almadías deben tener un paso más bajo de pavimento accesible.

— Estos puertos deben estar abiertos del primero de noviembre al primero de junio y podrán cerrarse el resto del año.

Se regula además el tamaño de las balsas, el paso por los puentes de éstas, la propiedad de la madera desmandada (“primo capienti”), etc.

Pasada la primera mitad del siglo XIX, en la que continuaron los conflictos bélicos: la “francesada”, primera guerra carlista, resurge el comercio de la madera. A éste se añaden ahora los montes de las poblaciones de Bigüezal y Tiermas. Asimismo, aparecen a lo largo de los ríos numerosas serrerías mecánicas, que harán aumentar la demanda.

La construcción naval sigue requiriendo una parte importante de la producción forestal. Las “velas”, almadías de sólo dos tramos pero formados por maderos de gran tamaño, conducían éstos hasta Tortosa, para dicho fin.

En la última postguerra revivió el tráfico de almadías compitiendo con los primeros camiones. La carestía de combustible hacía más rentable utilizar la vía fluvial.

9. A.G.N. Sección de legislación. Legajo 23, carpeta 8. Año 1817. Informes tomados por las Cortes acerca de un proyecto de ley para “arreglar el tránsito de maderas i almadías por los ríos y las condiciones de las presas”.

Con la construcción del pantano de Yesa acabó la era de las almadías. La última bajo en 1952. Desde entonces han tenido lugar numerosas exhibiciones, tanto en tierras navarras, como aragonesas y catalanas. Demostraciones públicas que han querido homenajear a la última generación de almadieros.

Este oficio requería no sólo el valor para afrontar los peligros del trayecto, sino de “arte” para elaborar estas peculiares embarcaciones, que como ellos refieren, “se hacían a conciencia”.

TECNICA DE LAS ALMADIAS

El trabajo de la madera. Preparación de las distintas partes que forman la almadía; docenes, catorcenes, secenes... jarcias y barreles.

El almadiero era conocido también como maderista pues la madera consistía su principal ocupación durante la mayor parte del año. Empezaba por seleccionar y derribar los mejores pinos de los bosques roncaleses, los labraba y armaba luego convirtiéndolos en embarcación y carga a la vez; y así, en forma de almadía, viajaban río abajo hasta Zaragoza y a veces hasta Tortosa.

Este proceso comenzaba con el trabajo de monte en junio o julio, una vez levantadas las cosechas, y ocupaba los meses de verano en los que la madera cortada se podía conservar seca. Consistía en abatir los árboles, seleccionando siempre los más derechos, y aligerarlos de ramas y corteza. Todo ello se hacía con el hacha destrál. La había de dos tipos, una para cortar y otra para escuadrar el tronco.

La madera procedía en su mayor parte de pino y en menor proporción de abeto o abeto. Rara vez era de haya. Esta al ser más densa emerge poco el agua, por lo que si se incluía entre los tramos iba intercalada entre los troncos de pino, a razón de tres de éstos por uno de haya. Sin embargo, parece que en otra época hubo mayor demanda de este tipo de madera, que era requerida para remos de marina.

Una vez destejado el árbol se cortaba en secciones que recibían distinto nombre según su medida. Esta se calculaba con la vara navarra que equivalía a poco menos de un metro, unos ochenta centímetros aproximadamente.

Los maderos más cortos medían cuatro metros, seguían los llamados “docenes” de cuatro metros y ochenta centímetros, los “catorcenes” de cinco con sesenta metros, los “secenes” que tenían seis con cuarenta y los “dieciochenes” que alcanzaban los siete metros veinte centímetros. Los mayores eran los “aguilones” —de ocho metros—, los “puentes” o los destinados a postes que podían llegar a los doce y trece metros.

Estas mismas denominaciones aparecen registradas en 1817 en el informe mandado hacer por las Cortes sobre un proyecto para tránsito de maderas por almadías: “Los maderos que llaman docenes, secenes, aguilones, puentes, mastiles...”¹⁰.

Los pinos, que superaban con cierta frecuencia los veinte metros se seccionaban según estas medidas dependiendo no sólo de su altura sino de lo recto de su fuste, procurando siempre el máximo aprovechamiento del árbol.

Cada una de las piezas se nivelaba y labraba con el hacha. Con un cordel de lana se

10. Sección de legislación, legajo 23, carpeta 8. Año 1817.

“echaba una línea” y se marcaba con un tizón de carbón “buscándole el derecho” al madero. Con esta referencia se cuadraba el tronco con gran precisión, dejándolo ligeramente más grueso por la parte posterior (coda) que por la punta.

Cada tronco llevaba tallado con hacha la marca de su propietario, a veces incluso un sello con su escudo.

Esta señal se repetía cuatro veces por madero (una vez en cada extremo y en ambas caras) y tenía por objeto evitar que se confundiera con los ajenos y poder identificarlo en caso de riada.



Fig. 1. Algunas marcas de identificación de los troncos.

A partir de la Virgen de Septiembre se comenzaban a preparar los barreles y vergas con los que más tarde se unirían los troncos formando los tramos.

Las “vergas” o “jarcias” eran las ataduras de vara de avellano cuya flexibilidad permitía resistir virajes rápidos, lo que no hubiera sido posible con un ensamblaje de clavos y alambre por lo que éstos apenas se utilizaban, pues su uso además hubiera entorpecido la corta de los troncos una vez en la serrería.

Todos los vecinos tenían derecho a aprovisionarse gratuitamente de este material en los comunes del valle. La “suelta” oficial solía ser por la festividad de todos los Santos. Por entonces, bien entrado el otoño, el avellano, que ha perdido las hojas, estaba en condiciones de ser trabajado (no antes, pues estando tierno se troncha fácilmente).

La cantidad de jarcias necesarias era considerable teniendo en cuenta que cada tronco podía emplear para su atado hasta cuatro de éstas. Por ello el amadero a veces las adquiría por fajos de cincuenta (cuarenta y ocho varas y dos de atadizo).

En otra época se hubo de recurrir a traerlas de los pueblos vecinos como se señala en este expediente de Burgui:

“No siendo suficientes los árboles para jarcias tanto de aprovechamiento común como de particulares, se va en busca de ellos a otros pueblos importando los que se traen por valor de más de cuatromil reales”¹¹.

Al hecho de ir a aprovisionarse de esta planta se llamaba “ir a cortar jarcia”. Para ello se seleccionaban los brotes más finos de avellano que desbastados y limpios se guardaban hasta que se precisaba de ellos para armar la almadía. Entonces se remojan para devolverles la flexibilidad.

Una vez macerados se retorcián con la mano sujetando la vara por lo más recio de ésta. La jarcia quedaba así resquebrajada longitudinalmente, como una cuerda, excepto en el extremo “capitón”, que se dejaba sin retorcer para rematar con él el anudado del tramo.

La última pieza de la almadía la constituía el “barrel”: jaro de haya o roble de unos

11. Del artículo de Alfredo Floristán: “Comunes del valle del Roncal”. *Diario de Navarra*, 24-12-1978.

diez centímetros de grueso y de una largura aproximada a la anchura del tramo. Nunca era de pino por ser esta madera más quebradiza.

El barrel se colocaba perpendicular la tramo y actuaba de travesaño en torno al cual se entretejían las vergas.

Montaje de las almadías de los ataderos. Como se procede en la confección de los tramos y sus peculiaridades.

A finales de agosto y principios de septiembre se empezaba a “arrimar la madera” a los ríos, concretamente a unos pedregales apropiados llamados “ataderos”, donde se armaba la almadía.

Hasta allí se acarreaban los troncos desde el monte a lomos de caballería. El almadiero dependía de los esforzados mulos para el arrastre de la madera por lo que un accidente, una rotura de pata, podía resultar fatal.

Los barrancos en ocasiones facilitaban la labor, más si iban crecidos. Sus aguas conducían los maderos sueltos hasta el río donde se retenían con una parada. A esto se le llamaba “barranquear la madera” y se hacía fundamentalmente en el barranco de Mintxate, en el término de Isaba.

A lo largo del curso del Esca y del Salazar eran numerosos los ataderos.

Los más importantes del Salazar son: Ezcároz, Oronz, Sarriés, Güesa, Uscarrés, Aspurz y puente de Bigüezal. También bajaban almadías por la regata Zaldaña, desde la foz, en término de Esparza, hasta la confluencia con el río Salazar, en Ibilcieta. El más importante de los del valle del Roncal era el de Laguayo, cerca del embalse de Uztárroz; embalse que regulaba el agua del Esca. Otro atadero importante había cerca de Roncal, en las proximidades del arranque de la carretera de Garde.

Además, por el regacho Biñes transportaban almadías los de Vidángoz ¹².

En Navascués servía a este fin el barranco de Benasa.

En dichos lugares comenzaba el montaje de la balsa, disponiendo los troncos de las tramadas alineados sobre dos maderos que servían de base.

Siempre el madero más grueso iba en el centro del tramo pues a éste le correspondería pasar por el mayor cauce del río. Se le solía hacer una “mortesa”, un corte a lo largo, para que levantara más en el agua.

Los troncos adyacentes decrecían en espesor hacia los extremos, donde se colocaban los más delgados; a la vez la anchura de cada madero disminuía longitudinalmente desde el extremo delantero: punta hasta el opuesto: coda, que era más grueso.

En cada uno de estos extremos se tallaba en bisel una punta llamada “escarba”. Los dos cortes laterales se denominaban “orejeras” y tenían por objeto dejar espacio entre los troncos para atarlos posteriormente.

Cada tramo que compone la almadía tiene sus propias singularidades y recibe un nombre en función del lugar que ocupa. De este modo, el que iba en cabeza era conocido como “tramo punta” y estaba formado por troncos de seis metros y cuarenta centímetros (que como anteriormente se ha dicho son los llamados “secenes”).

Por la parte posterior se labraba el “cerco”, rebajando los maderos unos centíme-

12. CRUCHAGA PURROY, J. “Estudio etnográfico del Romanzado y Urraúl alto” en *Cuadernos de etnología y etnografía de Navarra*. Pamplona. Año II, nº 5, 1970. (Pág. 33).

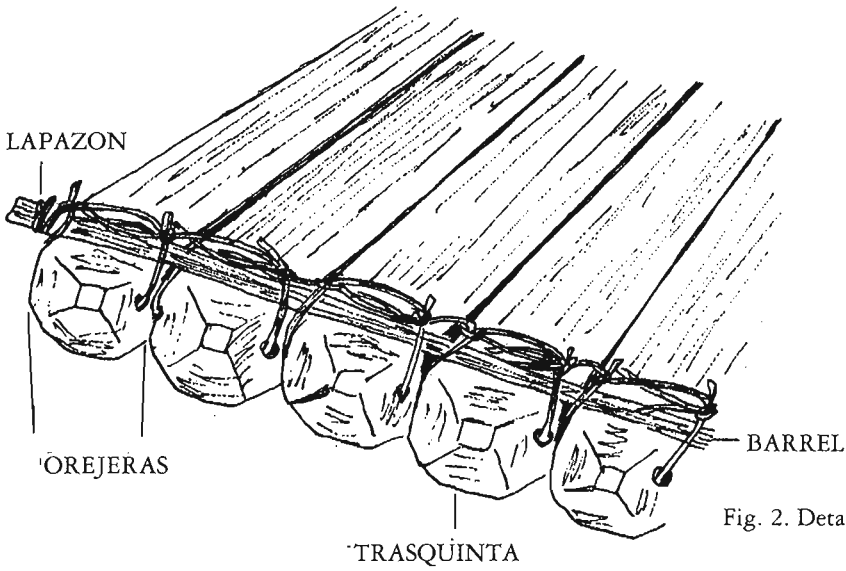


Fig. 2. Detalle de la "escarba".

tros a partir del central hacia los orilleros, en forma de arco o punta. El cerco permitía virar a la almadía, dándole mayor movilidad, aunque si era demasiado acusado hacía jugar a ésta más de lo debido, por lo que su medida debía estar hábilmente calculada.

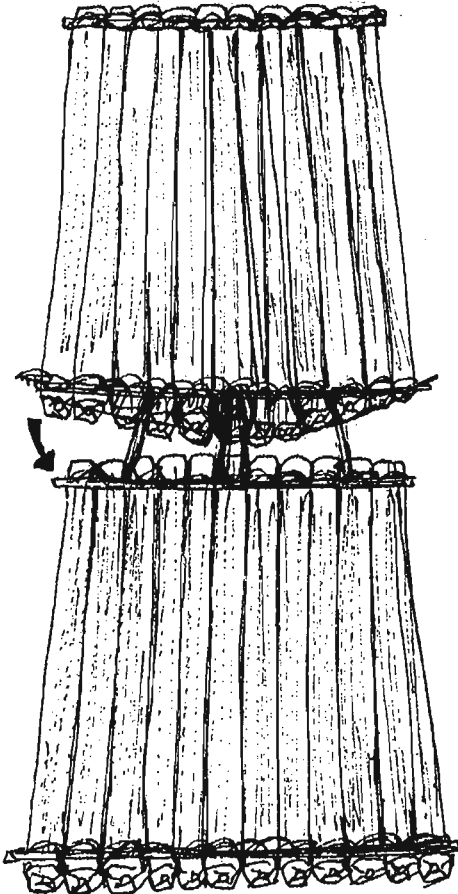


Fig. 3. Detalle simplificado de los dos primeros tramos. Los maderos orilleros del segundo tramo están resguardados por la parte posterior del tramo puntero. Se protegen así de los obstáculos frecuentes que presenta el río.

El tramo puntero muestra el cerco característico.

La parte inferior, en contacto con el agua, llamada "trasquinta" iba redondeada para que salvara mejor los obstáculos del río.

Con una barrena se taladraban en diagonal dos agujeros en cada palo, tres o cuatro si era muy recio, que iban de la cara superior de la escarba a la cara inferior, junto a las aristas de las orejas.

Por estos orificios, de unos tres centímetros de diámetro se introducían las vergas. Los troncos se iban uniendo con éstas, unos a otros y con el barrel, empezando siempre por la izquierda (mirando de frente la almadía).

Afianzando bien el barrel, los extremos de la jarcia se retorcían entre sí en espiral, dejando un cabo más largo que enlazaría con el tronco siguiente. En los "maderos orilleros" se remataba el anudado con otra verga de refuerzo conocida como "lapazón" que se sujetaba a unas hendiduras practicas detrás del barrel.

Este entramado vegetal, flexible y sólido al mismo tiempo, se denominaba "antoka".

En cuanto a la anchura de los tramos, las almadías roncalesas no pasaban de cuatro metros, para ajustarse a la medida de los contrapuestos de las presas. Las que descendían por el río Salazar eran más estrechas, (tres metros y veinte centímetros como máximo), pues así lo exigía el apretado paso de la foz de Arbayún.

Los tramos eran más anchos de atrás que de delante. Tenían pues, forma trapezoidal, de modo que no presentaran esquinas salientes, así la parte posterior de un tramo resguardaba la delantera del siguiente.

Junto al borde delantero del tramo punta iban ajustados los "clavillotes" o "remeras" en los que se colocarían posteriormente los remos, timón de esta rudimentaria nave.

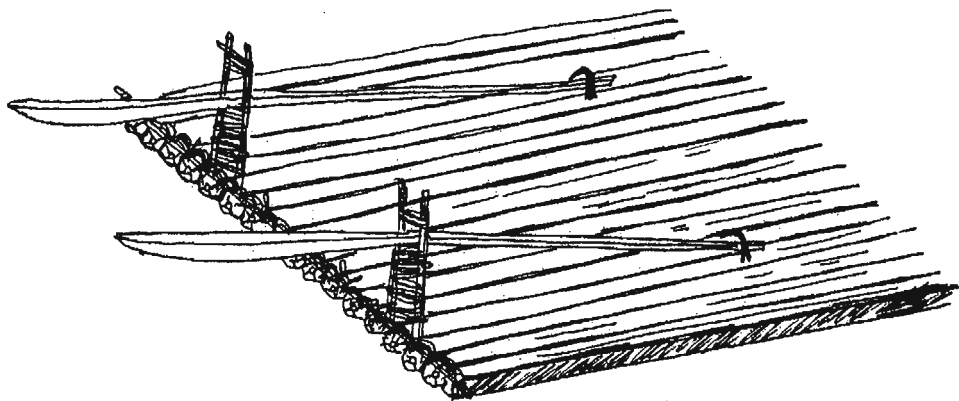


Fig. 4. Detalle del tramo punta. Disposición de los clavillotes y remos.

Constituían estos clavillotes dos estacas de haya, "juegos", clavadas verticalmente y separadas por unos veinte centímetros. En torno a estos juegos se arrollaban unas vergas formando un entramado, "guarniz", sobre el que descansaba el remo.

Los remos, con los que se gobernaba la balsa, tenían una longitud aproximada de ocho metros y estaban tallados en madera de pino.

Al colocar el remo había que “buscarle la gracia” de forma que no sobresaliera poco ni mucho, dándole el juego justo. Para ello, apoyado en el guarniz, debían de quedar los dos extremos: “pala” y “manillera” perfectamente equilibrados.

En el tramo, al par de la manillera, una argolla de jarcia o alambre dulce sujetaba el remo fuera del agua cuando éste no era necesario. Era el “testimbau”, uno por cada remo.

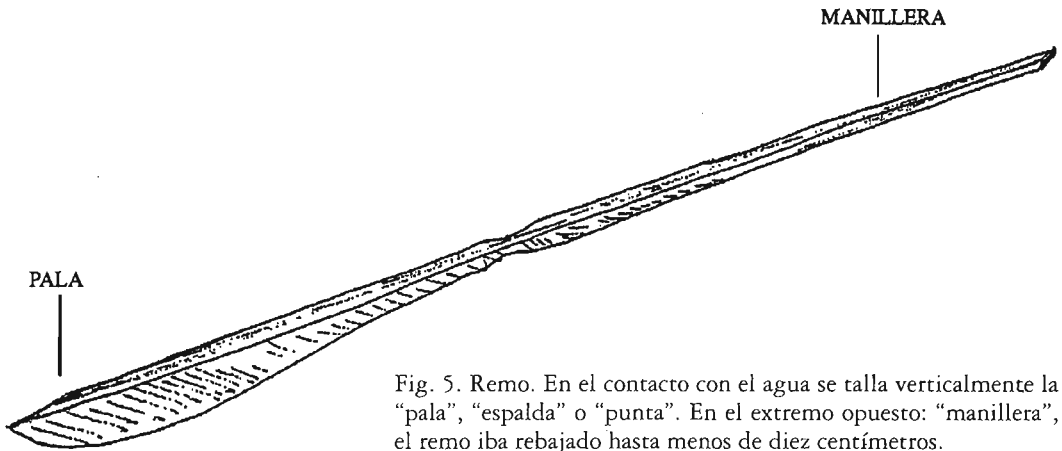


Fig. 5. Remo. En el contacto con el agua se talla verticalmente la “pala”, “espalda” o “punta”. En el extremo opuesto: “manillera”, el remo iba rebajado hasta menos de diez centímetros.

En el tramo llamado “ropero”, que seguía al tramo punta, se colocaban los maderos más cortos: los “docenes”.

“En el tramo ropero llevan la ropa y el cordero con la bota” era un dicho que expresaba en qué consistía todo el equipaje: algunas prendas como el espaldero de piel de cabra, comida y vino para aliviar el frío. Todo ello se colocaba sobre el “burro” o “ropero” que no era sino dos palos separados por medio metro o poco más, dispuestos verticalmente en el centro de la parte delantera de este segundo tramo y unidos por una verga a manera de puente. Colgado en el burro se mantenía aislado del agua lo poco que se precisaba para el viaje (además de lo ya citado se solía llevar unas jarcias de repuesto, sirga de alambre para amarrar la almadía en las paradas y una tranca por hombre para apalancarla cuando encallaba).

El tercer tramo era el de los troncos conocidos como “catorcenes”.

La almadía la formaban por lo general cuatro o cinco tramos, ocasionalmente seis y hasta siete. La largura total de ésta variaba según el número de tramos pero por término medio alcanzaba los veinticinco metros.

Siempre en el último tramo, llamado de “cola”, iban los maderos más largos. En él se colocaban otros dos remos, o sólo uno, dependiendo del tipo de almadía. Las primeras que recuerdan estos maderistas eran las de “mano a mano” que llevaban únicamente dos remos, guiados el de delante por el “puntero” y el de cola por el “codero”.

Más tarde se utilizaron maderos más gruesos y aumentó el tamaño de estas balsas, lo que obligó a incorporar un remo más al tramo punta. Estas de tres ramos, a veces cuatro, eran el tipo más frecuente en los últimos años.

Una vez dispuestos y terminados los tramos se deslizaban hasta el agua, donde se unían entre sí con jarcia fuerte, sirga de alambre o más frecuentemente, con ramas de chaparro.

Se comenzaba por el tramo punta al que, ya en el agua, se amarraba a la orilla con una maroma. A continuación se procedía de la misma manera con el resto de los tramos.

Estos se unían entre sí por tres puntos. La ligadura central llamada “chintura” era más recia e iba mejor afianzada. A izquierda y derecha llevaba dos tirantes que en la unión del tramo punta y ropero se ataban más flojos que la chintura para dar mayor juego a la almadía.

En el “cosido” de los restantes tramos, los tres, a veces cuatro, tirantes se tensaban con fuerza y se disponían más separados.

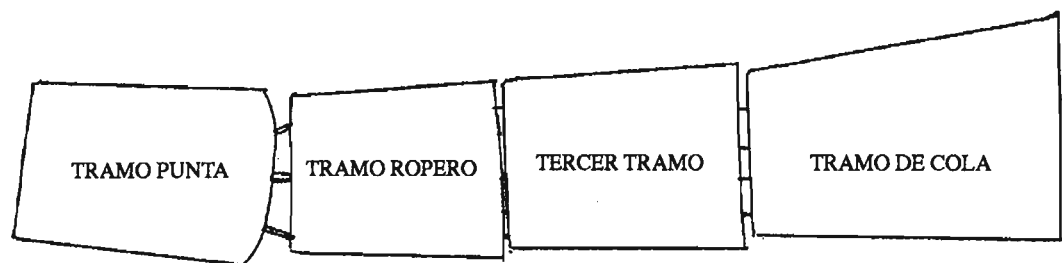


Fig. 6. Disposición de los tramos y su sujeción. La forma en que se une el tramo punta con el ropero y el cerco de aquel permiten maniobrar a la almadía.

Como remate final se ajustaban el burro o ropero y los remos según hemos mencionado.

Concluida la labor de montaje, la embarcación quedaba varada en la orilla del Esca, a la espera de que el almadiero la guiara aguas abajo hacia las tierras de la ribera del Ebro.

LA RUTA ALMADIERA

De los Pirineros al Ebro las almadías veían sucederse en su camino paisajes y lugares de acusados contraste, al tiempo que el valle se abría y las aguas que surcaban fluían cada vez más abundantes y reposadas.

Siempre hacia el sur, atravesaban en una primera etapa la montaña roncalesa, por tierras de las siete villas que el río va enlazando entre bosques de pinos, ariscas peñas y tajos profundos.

A la altura del término del Matral, que hoy ocupa el embalse de Yesa, el Esca se unía al Aragón, recolector de las escorrentías de buena parte del Pirineo, que en su curso bajo se desliza mansamente, dibujando meandros sobre una dilatada llanura agrícola. Desde sus orillas, Sangüesa, Cáseda, Mélida, Caparros, Carcastillo... vieron pasar durante siglos las balsas de los montañeses. En algunos de sus puertos habían de repostar antes de adentrarse en las Bardenas Reales. De aspecto desértico, casi sahariano, estos yermos parajes poco recordaban los bosques de donde procedía la arboladura.

Al dejar este paisaje estepario, tan conocido por aquellos “otros roncaleses”: los pastores, los fértiles regadíos tudelanos se aparecían a los ojos de los almadieros como una ilusión. Las mismas aguas que los llevaban, celosamente administradas por los hortelanos ribereños, hacían posible ese milagro.

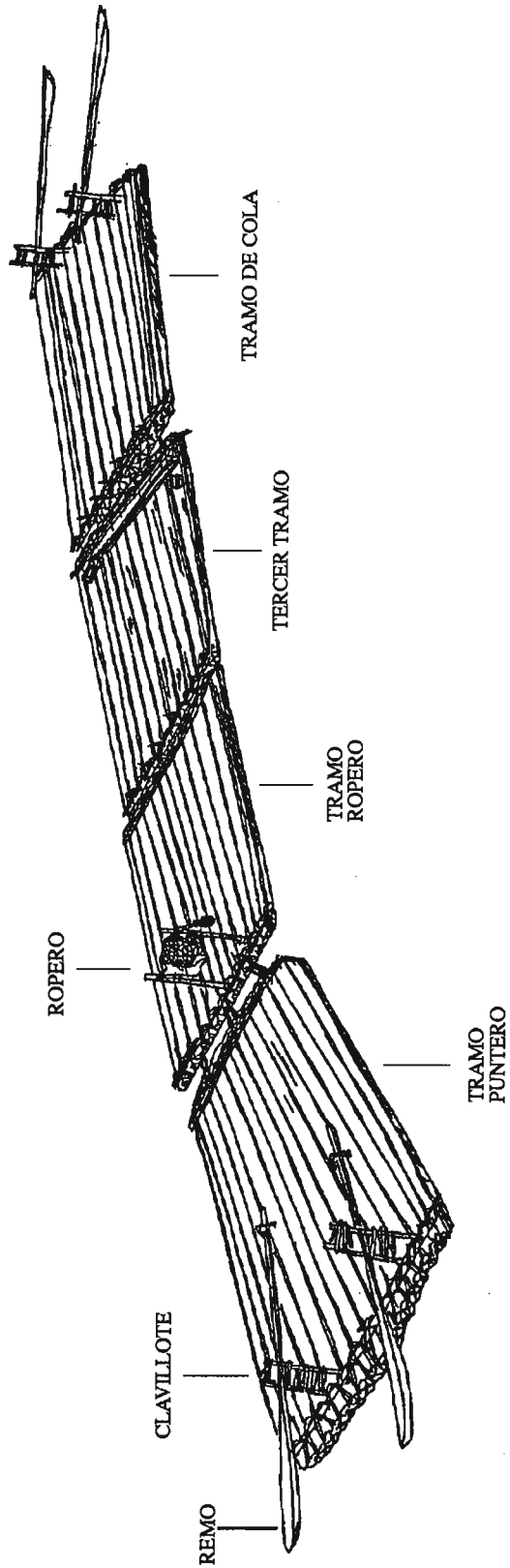
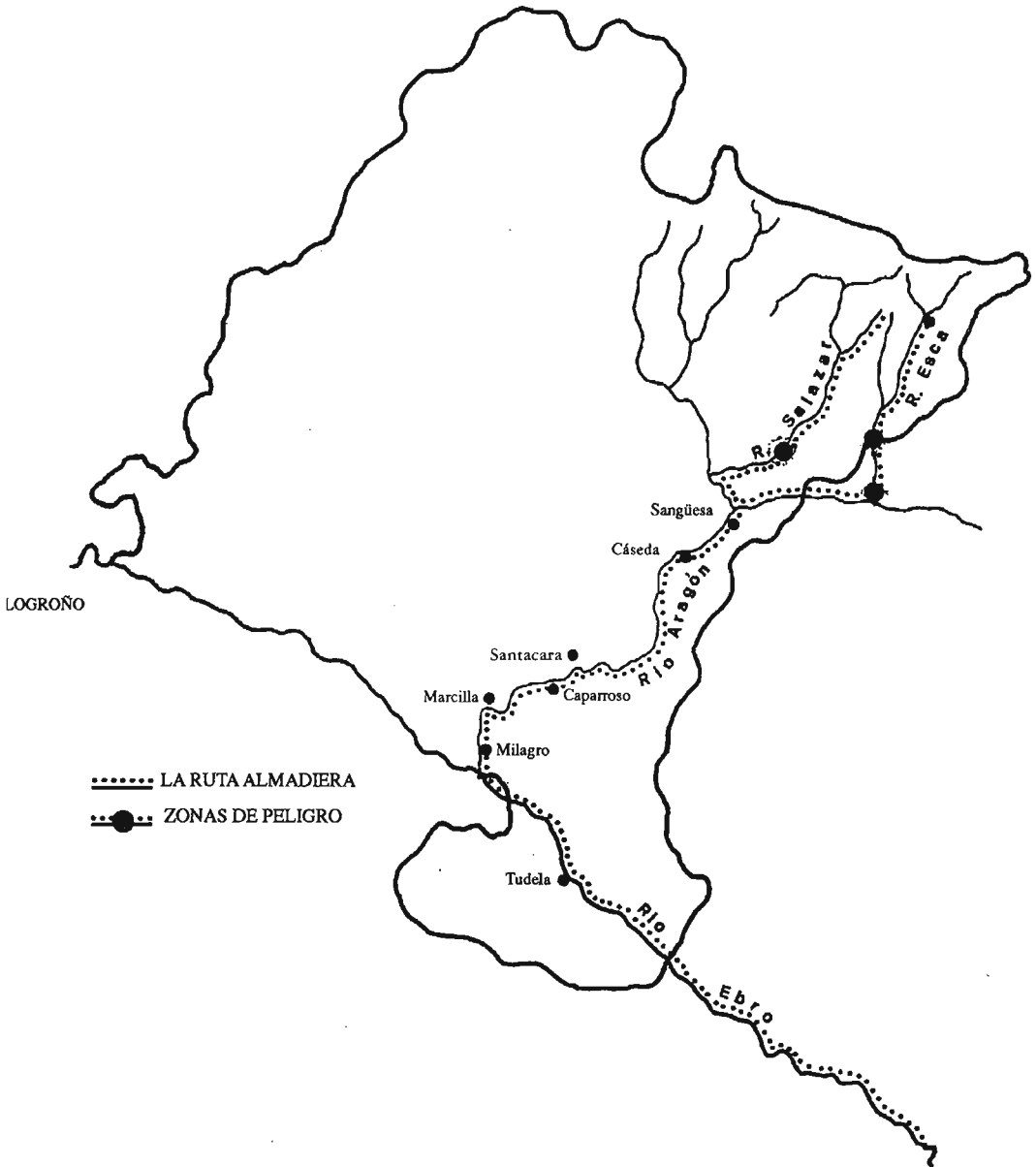


Fig. 7. Almadía de cuatro tramos.

El último tramo del recorrido discurría por tierras de Aragón, que el Ebro cruza majestuosamente rumbo a Zaragoza, generalmente destino final del trayecto.



Nota: No aparece representado el embalse de Yesa, posterior a la época de las almadías.

ZARAGOZA

Por el Esca hasta el Matral

Esta era la primera etapa del trayecto, quizás la más peligrosa por los estrechamientos, "foces" y "congostos", que origina el río al cortar transversalmente la estructura caliza.

El panorama se abría aguas abajo de Sigüés, en el Matral, frecuente punto de arribada como recoge la canción:

“Al compás del remo tenemos que ir a almadiar,
por el río abajo desde Burgui hasta el Matral.
Ten mucho cuidado no vayas a amorrar,
porque en las revueltas tienes que cabecear”.

El peligro de amorrar del que advierten estos versos era frecuente y mayor si había poco fondo o algún escollo entorpecía el descenso.

Un choque frontal causaba a veces la ruptura del vergaje, deshaciendo de este modo la tramada. Si el golpe era lateral la balsa podía cruzarse. Esto resultaba especialmente arriesgado en el estrecho paso de la foz de Arbayún, donde alguna almadía quedó atravesada, encajonándose entre las escarpadas paredes y atrapando debajo a uno de los tripulantes.

El almadiero, sin embargo, conocedor palmo a palmo del río, no hacía muchas concesiones. Fija la atención en la corriente, sorteaba las trampas que éste le iba tendiendo a lo largo de su curso. Cada tramo del recorrido, cada accidente, cada cambio en el lecho era una señal de referencia. El Esca estaba bautizado de la cabecera a la desembocadura. Los nombres no obedecen a una casualidad, sino a que cada uno tiene su razón y su historia y aún hoy son recordados con gran precisión por aquellos que los conocieron de primera mano.

Así, en el trayecto se pasaba por zonas de bajío, como los bancos de “la Virgen” o de las “nogueras” y por otras más profundas como los pozos de “los curas” o de “la palomera”; se rebasaban revueltas y peñas: “peña Recibieta”, “el tres de copas”... y se evitaba, sobre todo, “atopar con los bolos” como el “bolo Mandua” o “el cargadero de leña”.

La temporada almadiera se iniciaba en noviembre o diciembre y se prolongaba hasta mayo o junio. No existía una normativa al respecto, aunque al parecer sí que la hubo en el pasado, estando condicionada la época del descenso por las variaciones estacionales del caudal del Esca. Se desprende de ello que la estación almadiera por antonomasia fuera la primavera. En mayo el deshielo de las nieves provoca un aumento considerable del volumen de la corriente que se acentúa al llegar al Aragón. Del río crecido por las aguas de fusión se decía que bajaba “mainco” o “maienco”.

Aun así era preciso aumentar la potencia del caudal. Para ello se soltaban las “tajaderas” o compuertas de los pequeños embalses y esclusas que regulaban el agua del Esca y de sus principales barrancos. Esto se llevaba a cabo cada mañana a primera hora, cuando, pasados los primeros días del deshielo, aminora la crecida, el lenguaje almadiero: cuando no bajaba “agua de madre”.

Las almadías, varadas junto a los ataderos, partían con la “balsada” de Uztároz o la de Isaba que aportaba las aguas del barranco Mintxate.

Procedentes de todo el valle, las almadías iban saliendo debidamente espaciadas, pues la estrechez del cauce así lo requería. Llegaban a bajar, en la misma mañana, hasta doce balsas. Las últimas corrían el peligro de “quedarse en seco”; es decir, que pasara la “riada” para cuando les tocara el turno de marchar. Los almadieros del sur del valle debían regresar entonces a sus pueblos, para volver a Isaba el día siguiente e intentarlo otra vez.

Al bajar seguidas embarcaciones de todo el valle cabía otro riesgo: si la que iba en

cabeza encallaba o “topaba con un bolo” las otras irremediablemente chocaban contra ella. Los remeros de la almadía que había tenido el percance avisaban para que las que seguían “arrimasen” a la orilla.

Por el Aragón y el Ebro

Al llegar el Aragón han quedado atrás las congosturas del Esca y aparentemente el peligro. Así se refleja en estos versos:

“Tras los ríos peligrosos
cuando pasan del Metral
remando ya por el Ebro,
todo es remar y cantar”.

Sin embargo, aunque la anchura del lecho en este tramo facilitaba el descenso, no desaparecían por ello las dificultades ni las situaciones de riesgo.

El mayor obstáculo era sin duda “brincar” las presas que a lo largo del Aragón y del Ebro refrenan sus cauces. Una de las más peligrosas era la de Santacara. Al pasar por esta ciudad el Aragón, que ha recibido ya a todos sus tributarios, ha aumentado considerablemente su caudal. La almadía, al descender por la rampa de este dique se hundía hacia el fondo y con ella sus tripulantes, hasta que la fuerza de la corriente los devolvía de nuevo a la superficie. El agua les cubría en ese momento por entero y el impacto era tan violento que los almadieros habían de colocarse de canto sobre la balsa, firmemente amarrados a unas vergas, que sujetaban a uno de los tramos, o asidos al ropero.

La presa del Bocal sobre el Ebro, aguas abajo de Tudela, constituía otra complicación importante. La altura del salto obligaba a arrojar las almadías sin hombres, divididas en tramos, sueltos o unidos de dos en dos. En la parte delantera de estos se ataba una maroma que por el otro cabo era sujetada desde la orilla. Al tirar bruscamente de este extremo, los tramos caían a las remansadas aguas del Ebro. Había que realizar esta maniobra con habilidad, de forma que estos no se plegaran uno sobre el otro, lo que se decía “hacer el libro”.

Al llegar a Sangüesa, por ser más ancho el cauce del Aragón que el de Esca y menos los peligros, se unían dos almadías, una tras otra, en lo que se llamaba una “media”. Así descendían hasta Milagro, donde una vez pasada la presa de dicho lugar se juntaban dos medias a lo ancho formando una “carga” que suponía por tanto el equivalente a cuatro almadías y unos sesenta y cinco metros cúbicos de madera. De esta forma hacían el trayecto del Ebro.

Al mismo tiempo se reducía el número de hombres (por regla general la almadía bajaba tantos como remos).

La duración del viaje hasta Zaragoza era de seis o siete jornadas con “buen agua”; el mal tiempo o los vientos podían sin embargo, retrasar la llegada unos tres o cuatro días.

En el trayecto, Sangüesa, Cáseda, Marcilla, Tudela... eran paradas fijas. En sus fondas y posadas cenaban y dormían estos roncaleses luego de haber dejado las almadías amarradas a un chopo en los “arrimaderos” de que disponía cada pueblo.

Al llegar a Tudela se aprovisionaban de comida, y pasando el Bocal, la cocinaban en un fuego hecho con la madera sobrante de unir varias almadías (ropero, remos). Para beber, a veces, sólo agua del Ebro, que habían de filtrar con un pañuelo por lo tur-

bia que bajaba.

Zaragoza era el principal destino de la madera. Allí se situaban importantes almacenes y serrerías, algunos propiedad de roncaleses establecidos en esa ciudad.

Sin embargo, durante el recorrido, se iban vendiendo troncos sueltos al pasar por la Ribera. Al arribar a sus pueblos, los almadieros pregonaban su mercancía a la voz de: “El que quiera comprar madera que salga a la balsa”.

El precio por entonces, después de la última guerra, era de siete pesetas “el palo” y el metro cúbico se pagaba a unas quince pesetas.

El viaje de vuelta se hacía en tren, pero los padres de estos últimos almadieros regresaban muchas veces andando desde Zaragoza hasta el valle del Roncal, durmiendo en pajares y posadas.

La vida del almadiero era ciertamente dura; iba permanentemente mojado, en invierno a ello se añadía el frío y, a veces, la nieve de la que apenas les resguardaba un sombrero de ala ancha que solían llevar. Pero ni esto ni la violencia del río que a veces costaba vidas, arredra a estos bravos navegantes de agua dulce. Trabajar en la madera, ser almadiero, era la ilusión desde pequeños de muchos roncaleses. Algunos comenzaban muy jóvenes, con once y catorce años; primero lo hacían como coderos y luego pasaban a ser punteros. Con el tiempo aprendían a conocer la corriente y cada recodo del río, a ser, en definitiva, buenos almadieros; esto suponía una gran habilidad para dominar los rápidos, sortear los machones de los puentes y entrar derechos por los contrapuestos de las presas. La convivencia con el río les enseñaba a interpretar el talante variable de éste, lo que llamaban “el gallo del agua”; si, por ejemplo, el agua “reía”, rebullía, era señal de poco fondo. Esto era frecuente en el Aragón y el Ebro, que no por más caudalosos eran más fácilmente transitables. Por ello había que mantener la atención fija en la corriente durante todo el recorrido y procurar una perfecta compenetración entre punteros y coderos.

Este oficio requería de una gran fortaleza física, agudeza visual y también de un carácter arrojado. La mentalidad del almadiero era muy distinta de la del otro prototipo de montañés: el pastor; aquel era menos conservador y más amigo del riesgo y la aventura.

LÉXICO ALMADIERO

Gran parte de los vocablos que constituyen el léxico almadiero pueden ser adscritos al “habla navarra”, “navarro medieval” o “antiguo navarro”, englobado tradicionalmente en lo que se ha denominado “dialecto navarro aragonés”. Así hemos podido constatar como muchos de estos términos son recogidos en el *Diccionario de voces aragonesas* de J. Borao¹³, o en estudios más recientes como el de Tomás Buesa.

Otras palabras, como “antoka”, de la que no hemos encontrado referencias, son probablemente voces de origen euskera.

Llama la atención el empleo de términos propios del lenguaje marineró: “amorrar” hacer calar de proa a un buque, “cabecear” (moverse mucho el buque de proa a popa) o “jarcia”.

13. BORAO, J. *Diccionario de voces aragonesas*, “Biblioteca de escritores aragoneses”. Zaragoza. Sección literaria, t. 3. Dip. Provincial de Zaragoza. 1884.

A pesar de tener un uso restringido, como jerga de oficio que es, el lenguaje almadiero ha pasado a formar parte del habla popular en dichos como: “Después de la riada, almadiar”, significando emprender una acción demasiado tarde, o “pesar más que un catorcen” (del que se hace eco J. Borao)*.

Incluimos a continuación, una lista de los términos más característicos de la jerga del almadiero que se definen en el presente estudio, a cuyas páginas remitimos. Algunos de ellos aparecen registrados en el Diccionario de voces aragonesas (DVA) o en el trabajo de Tomás Buesa y son recogidos en su mayoría por José María Iribarren en su vocabulario navarro.

Vocabulario almadiero

Aguilón, 12	Jarcia, verga, 13
Amorrar, 21	Lapazón, 16
Antoka, 16	Maderista, 12
Atadero, 14	Mayenco, maienco, 21
Balsada, 21	Mortesa, 14
Barranguear, 17	Orejas, 14
Cabecear, 21	Pala, 22
Capitón, 13	Puente, 12
Carga, 22	Punta y tramo punta, 12, 14
Cerco, 14	Riada, 21
Clavillotes o remeras, 16	Ropero, 17
Coda, 13; Der. codero, 17	Secén, 12
Chintura, 18	Tajadera, 21
Docen, 12	Testimbau, 17
Escarba, 14	Tramo, 14
Guarniz, 16	Trasquinta, 16

INFORMANTES

Los datos de la técnica y el trayecto de las últimas almadías se basan en testimonios de almadieros de Isaba (Lázaro Barace), de Burgui (Eulogio la Petra) y de Salvatierra de Esca (Tomás Iglesias).

14. BUESA OLIVER, T. *Unas calas en las hablas de Navarra*. Pamplona. Dirección de Educación, 1980.