



**III Ofrenda  
al Río Turia**

*Ribarroja del Turia, 2000*

# *El Turia,* autovía del Reino

José Vte Calatayud Cases  
Cronista Oficial de Ribarroja del Turia

Cuando celebramos nuestras paganas ofrendas al padre Túria, solemos pensar en los frutos que nos dá y muchos asocian dichos frutos a las frutas y verduras, pero no debemos olvidar que el agua es hasta ... fuente de vida, así que no es extraño que nuestro río suponga, en el presente, en el pasado o en el futuro, otros muchos beneficios.

Nuestros antepasados tenían que utilizar todos los recursos que tenían a mano no ya para vivir sino para sobrevivir; así se formó gente especialmente dura y esforzada como lo es la de la Serranía y la del Rincón; estas notas quieren ser un homenaje no sólo al Túria sino también a esos héroes anónimos que fueron los nabateros o armadieros (almadieros).

- 47 -

## **«IR A LA MADERA»**

Ir a la siega o ir a la madera eran las únicas opciones en muchos casos para ganar algo, poco, y, sobre todo para quitar alguna boca de casa durante un tiempo; siempre había algún hijo pequeño que acompañaba al padre; si iban a la siega, tenía que segar; si iban a la madera tenía que acompañar desde la orilla[1]. Gente de Chelva, con el auxilio de vecinos de Ademuz y de Cofrentes, expertos cuya pericia era conocida en toda España y por la que eran contratados para trasportes en otros ríos más importantes como el Tajo o el Guadalquivir[2].

En todo el mundo, hasta principios del siglo veinte, los ríos eran las verdaderas autovías cuando las carreteras eran eso, caminos de carro, y los ríos eran lo que eran, vías fluviales; todo como ya no es. Nuestros hijos deben saber que así era su pasado, su historia y su cultura y no la ajena que creen porque la ven cada día

en los dibujos animados y en las películas de vaqueros, desconociendo la propia en la que se realizaban otros muchos oficios perdidos actualmente, sobre todo porque pertenecen a nuestra cultura y no a una ajena. No es, sin embargo, una historia tan lejana, el abuelo de Enrique Jarabú que todos conocemos por sus trabajos de historia local, era un ganchero de Chelva[3] y aun quedan algunas personas que fueron gancheros en su niñez como Juan José el «tres de bastos», del Rincón de Ademuz[4].

#### EL OFICIO DE NABATERO

- 48 - El nabatero, almadiero o armadiero, se hacía cargo de la madera que se talaba en los bosques del interior y aprovechando los cursos de agua conducía los troncos hasta la desembocadura del río, formando barcasas con los propios troncos, y unién-

dolas para formar verdaderos convoyes cuando se llegaba a los cursos de agua mas importantes, hasta llegar a la playa donde era recogida para su utilización en las ciudades o para ser embarcada y acabar el recorrido por mar en el caso de que no hubiera río (o madera en el interior) en la zona en que iba a utilizarse.

Hechas las talas, las caballerías se encargaban de arrastrar los troncos en carretas o, cuando el terreno lo impedía, "a jorro" (sobre el suelo) hasta la «placha» o "aguadero" (explanada de embarque), lugar del río designado para preparar las expediciones. En la placha se encontraban ya a remojo en fajos los arbustos que se iban a emplear como «verdugos», puesto que todo el material que se utilizaba se obtenía en el mismo lugar y era de lo que la propia naturaleza suministraba, excepto el hachuela y



Recreación del oficio de navateros. Lleida.

la gran barrena metálica para hacer los agujeros en las «mortesas» (rebajes de las puntas de los troncos) por donde se entrelazaban con otros utilizando los verdugos[5].

Los tramos o «tramos» eran de más de cuatro metros de largo y cada uno pesaba con todos sus troncos enlazados, más de cuatro toneladas. Los tramos llevaban dos «remos» delante y uno detrás (o uno y uno los pequeños) hechos con la propia madera, así como sus soportes, siendo las sujeciones hechas con ramas adobadas. A partir de ahí, la habilidad, la fuerza y el conocimiento preciso de cada rincón del río tenían que hacer el resto, siendo los trayectos recorridos en un tiempo de entre una y tres semanas.

El personal necesario estaba compuesto (en nuestro Túría) por ocho operarios o «gancheros»[6], por cada cincuenta cargas de madera, dirigidos por un «cuadrillero», ayudado por un ganchero y un aprendiz. Por cada cuatro o cinco compañías había un «mayoral» y un «conductor» (práctico inteligente que se ponía a la cabeza del convoy)[7]. El personal se organizaba en tres grupos: «delantera» dirigida por un mayoral, «centro» dirigido por dos o más y «zaga», con otro mayoral [8].

Los primeros tenían que salvar los obstáculos y hacer los adobos necesarios para que se embalsara el agua suficientemente para que flota-

ra la madera sin dificultades y estrechar las «camas» si era preciso. Los centrales tenían que hacer que la madera acelerase su marcha por lo sitios apropiados y la zaga tenía que ocuparse de ir deshaciendo las obras que había improvisado la delantera, salvar las piezas ahogadas o «anadones» y recoger las que se hubieran desprendido del tren de troncos. Los gancheros se colocaban en las orillas y trabajaban con sus largas perchas terminadas en un gancho o en una punta de hierro, conduciendo la madera hacia la corriente; en muchas ocasiones era preciso saltar al agua.

#### **TURIA ABAJO**

A principios de siglo los transportes de madera más importantes eran los que se realizaban por el Ebro, compitiendo con ellos los que se hacían por el Tajo, el Túría, el Guadalquivir, Cabriel, Júcar o Segura; los armadieros españoles rivalizaban en pericia y experiencia con otros europeos. En el Túría, los principales aguaderos estaban en Ademuz y en Santa Cruz de Moya, siendo el primer punto peligroso de navegación el azud de Santa Cruz, donde se realizaba un «lecho de troncos» (cauce artificial con troncos), con «agujas» o aletas que facilitaban el paso de la carga a gran velocidad encaminada hacia la compuerta, sin que rompiera el muro de retenida del azud.

- 49 -



Otros pasos difíciles del Túria eran el puente de las Cabras en el término de Aras, los pedriscales comprendidos entre la Tosquilla y Titaguas y la vuelta de la Rodana, el peñasco del Caballo, el Calderón y la Parrilla. En las zonas en las que hay salientes, se realizaban "asnados" o retenciones con maderos atravesados para hacer subir el nivel o, también, "tientos", clavando maderos en las orillas y en el lecho y apoyando en ellos otros horizontales, formando un cauce sin riesgo[9].

El salto más peligroso de todos los del Túria lo constituía el de Chulilla, donde, como sabemos, el río corre por un cañón de docientos metros de alto y unos diez de ancho. Antes de llegar al lugar había que realizar un asnado para "repretar" los maderos y, a continuación los gancheros subían a los riscos para vigilar la madera desde arriba. En estos momentos sólo quedaba apretar los dientes y cruzar los dedos para que ningún madero se atravesase o varios se amontonasen impidiendo la marcha, porque entonces era preciso descolgar a alguien con una cuerda atada a su cintura y que, con el gancho o con el hacha, deshiciera el tapón... tratando de evitar ser arrastrado por la corriente que se originaba o golpeado por algún madero del propio obstáculo o de los que se avalanzaban al desaparecer la barrera [10].

Quedaba sólo el tramo final has-

ta Valencia donde se retenía la madera con unos castillejos para evitar que se perdiera en el mar. La ocasión generaba una gran fiesta y se anunciaba a toda la población, según Escolano[11], cuando los troncos llegaban en número de dos a tres mil. De allí se llevaba a los almacenes, sacándola por un plano inclinado construido, como siempre, con el mismo material que se trasportaba. A partir del siglo dieciseis la madera no pasaba del paseo de la Pechina, una vez que se hubo urbanizado el resto del cauce [12]. Según consta, el transporte, siendo rentable, encarecía el coste de la madera en cinco veces su valor al corte.

## EL NEGOCIO DE LA MADERA

Ya hemos visto que ir a la madera en el río Túria proporcionaba trabajo a muchas familias, aunque sólo fuera durante unos meses, los más duros, puesto que no se podía realizar más que en invierno, por el peligro de las crecidas en otoño y por el estiaje en primavera y verano; aunque esto último no siempre se cumplía como veremos más adelante. También acabamos de ver que se producía un importante encarecimiento del producto. Las maderas de roble, nogal y encina que estos madereros de Chelva y del Rincón acarreaban por el Túria mantenían una importante industria del mueble (ya en el siglo quince). El transporte generó igualmente durante varios siglos una apor-

tación económica para los municipios ribereños (como Ribarroja), puesto que se trataba de material de "importación"[13], sujeto a exacciones tributarias, aportación cobrada muchas veces "en especie", incluso en contra de la voluntad de los propietarios de la madera. En todo caso pleitear no siempre era lo más aconsejable, porque el producto corría el riesgo de pudrirse retenido en una orilla del río.

A pesar de los costes añadidos, el uso del río como vía de transporte ha

sido durante siglos la única opción rentable, hasta el punto de que en 1773, desde Teruel, se proyectó hacer navegable el Túria hasta Valencia, a fin de transportar desde la sierra a la vega valenciana productos como cereales, carbón y maderas; sólo el hecho de que, al contrario que en el río, el transporte con caballerías se podía realizar en ambos sentidos, con lo que éstas volvían de Valencia con vino, arroz, judías y abadejo, cuando las mencionadas caballerías se encontraban libres de otras faenas del campo, impidió que el proyecto se realizase [14].



Dos imágenes de gancheros trabajando en Canadá.

Arriba:  
año 1902.  
Derecha:  
año 1930.



## 750 AÑOS HA

Como en otros muchos temas, gracias a los pleitos podemos recorrer lo historia de los madereros del Reino. Sabemos así que en la defensa del "Derecho que corresponde a S.M. en todos los ríos y aguas públicas del Reyno de Valencia..." se recuerda que

«el Rey Don Jayme I por su privilegio expedido en la villa de Alzira en 30 de enero del año 1267, concedió facultad para que qualquiera pudiese conducir la madera que cortase en los lugares del Reyno de Valencia por los ríos Guadalaviar y Xúcar, franca y libremente, y sin contradicción».[15].

Más tarde, es el Rey Don Jayme II, quien defendía nuevamente los derechos de los madereros, cuando con su privilegio expedido en 1 de junio de 1314, mandó al Teniente de Procurador General del Reyno "hiciese levantar todo embargo y detención", ya que diferentes vecinos de Chelva ocupaban o embarazaban el paso a las maderas que venían embarcadas por el río Guadalaviar[16] [17]. Cuatro años después, 1 de agosto de 1318, el mismo rey hizo demoler sumariamente (es decir, sin juicio) los azudes y acequias que habían hecho los señores territoriales de poblaciones ribereñas (entre los que estaba Ribarroja).

Las reprimendas reales no parece que surtieran mucho efecto o los intereses en juego eran seguramente suficientemente importantes como

para que se mantuviera la disputa entre el rey y los nobles mencionados porque los bandos contra ellos eran continuos por motivos similares: en 1321 se les acusa de "haber cobrado injustamente los derechos de lezda y peaje" a los conductores de una partida de madera por el río Guadalaviar, incluida una nueva movilización o "crida" a seguir la Señera del señor Rey y de la Ciudad contra Don Raymundo de Riusech en particular, señor de Ribarroja ... y la Señera no salía por cualquier motivo[18].

Tampoco permitía el rey que se cobrase peaje o diezmo por la madera conducida desde los montes de Castilla por los ríos Cabriel y Jucar, "para el reino de Valencia", y manifestaba que no se les produjera ninguna molestia a los conductores. Ya en 1360, Don Pedro II seguía insistiendo en que se dejase transitar a los madereros (en esta ocasión se trataba del río Mijares).

Cuando pasamos al siglo XV nos encontramos con una interesante fuente de información en el Archivo Municipal del Ayuntamiento de Valencia, los libros llamados de "Clams"[19]. En dichos libros podemos observar que, en el tema de la madera, Ribarroja salía prácticamente a pleito anual con la ciudad de Valencia (aparte otras quejas o denuncias).

Así sabemos, de momento, que

en 1482 Angel Gil, corredor, y Juan Payro se quejaban de que les "han penyorades dues carretades per dret qu'és diu de passatge per ço com la sua gabarra de fusta devallant per lo riu de Gadalaviar passa per lo terme del dit loch". Al año siguiente sucedió algo parecido con los mismos a quienes de nuevo en "Ribaróia" les habían hecho "deure de certa quantitat de fusta que passaben per lo riu davant lo dit loch o per son terme". Ya en 1484 es Pascual Gomis quien se queja de que en Ribarroja "li han pres ... contra sa voluntat ... per dret de passatge ... fusta que passaba davant lo dit loch ... injustament"[20]

Hay que decir que los reyes defendían sus propios privilegios porque la madera en todo o en parte iba destinada a sus propias obras y, además, los madereros aprovechaban esta circunstancia para "trampear", lo cual sabemos por los testimonios expuestos en los mismos pleitos pues se quejaban los síndicos de las acequias que se veían perjudicados por lo que consideraban un abuso de los madereros cuando, por ejemplo, bajaban madera fuera de temporada con lo que, al cerrar las compuertas impedían el riego en momentos clave del año y se perdían las cosechas; los madereros alegaban que tenían privilegio porque era material para el rey, pero los síndicos contestaban que aquellos incluían siempre alguna partida, aún mínima, para el rey, con el fin de aco-

gerse al privilegio e, incluso a veces, esta partida era "desclasificada" al llegar a Valencia y revendida.

Es el caso del Pleito más documentado que hemos consultado: La ciudad de Valencia contra el Intendente D. Sebastián Gómez de la Torre. En 1774 José Marí que ya había traído otras dos cargas ese año, quiso introducir una más que llegaría a la capital ya en el mes de junio, la ciudad intentó por diversos medios que no lo hiciera porque para ello había que cortar el agua de riego de las acequias. La madera se encontraba en el salto de Chulilla con el asentista D. Joaquín Gavellár. Finalmente los síndicos de las siete acequias se encontraron las almenaras vigiladas por la tropa de orden del Intendente general D. Sebastián Gomez de la Torre y cortada el agua a las acequias.

Los labradores se habían comprometido a transportar la madera a sus costas desde los llanos anteriores a la capital para evitar la pérdida de las cosechas de verano, después de las escasas de seda y trigo que habían tenido. El pleito se alargó hasta principios del siglo diecinueve y la ciudad consiguió que se reconociera que aunque los madereros tenían privilegios, también los tenía el uso del agua y estos eran algo más antiguos y perentorios, pero las cosechas de aquel año se perdieron.

La ciudad, en cualquier caso lograba que no bajaran expediciones después de abril, por los perjuicios a la agricultura[21].

Los pleitos no sólo se originaban por los motivos expuestos; si los madereros se quejaban de que les hacían pagar impuestos, los señores territoriales se quejaban de los destrozos que los troncos producían, y esto sucedía por ejemplo en 1776, como relata E. Jarabú en su artículo publicado en el libro de la Segunda Ofrenda al río Túria[22]. Es cierto que los gancheros eran expertos pero lo que no podía evitarse es que se produjera una tormenta con su correspondiente avenida y se perdiera el control de los troncos o que el agua arrastrase sin control los que habían sido apartados en alguna orilla y se produjeran destrozos en puentes y azudes.

Por un caso así reclamaba en 1850 el conde de Revillagigedo que decía haber tenido que reparar el azud, ya muy deteriorado, por los daños causados por la madera "conducida a flote" en el año 1842 por la sociedad de D. Miguel Arvues, mencionándose también a Vicente Cosín, vecino de Chelva, con una remesa de madera propia de los señores Plan y Sales. El conde pretendía que se le compensase por los arreglos y se le otorgase, ahora que el azud ya estaba en condiciones, el privilegio de cobrar tasas como hacían otros. El Tribunal de la Vega de Valencia le concedió lo primero pero no lo segundo[23].

Vamos llegando al final del siglo XIX y al final también de un oficio. De todos modos, y de acuerdo con las transcripciones de notas de prensa (Las Provincias) que me ha proporcionado E. Jarabú en 1870 la "llegada de la madera" seguía siendo un espectáculo de primera magnitud en la capital así que la gente se llevó una decepción cuando la anunciada llegada de la maderada de enero de ese año no se produjo por la falta de agua suficiente, produciéndose días después y mucha gente acudió a "presenciar las pesadas maniobras de los madereros para sacar del agua las gruesas vigas".

El acontecimiento también era celebrado por los propios madereros y amigos como recogía igualmente la prensa en abril de 1886, cuando mencionaba "la suculenta paella en señal de haber terminado bien la operación" que ofrecieron "los conocidos almacenistas señores Blas y Martí". Eran los últimos años en que esto sucedía, porque con la llegada de la "vía de hierro" las maderas ya no iban hasta Valencia sino que se detenían en Villamarchante desde donde llegaban a la capital por ferrocarril. Unos años después desaparecería el comercio maderero del Túria, con las obras del embalse llamado del "Generalísimo".

Ahora resultaba ya más cómodo y rápido el uso de las nuevas vías de transporte, el ferrocarril como se ha dicho y la carretera, atrás quedaron los héroes anónimos que se cobró el río que los llevaba[24].

## NOTAS Y BIBLIOGRAFÍA

- [1] "...Y con el mazo dando: ir a la madera", en Ababol, enero de 2000, pp. 18-20.
- [2] "Maderero", Gran enciclopedia de la región Valenciana, p.281.
- [3] "El historiador y el río", La Prensa Comarcal de Camp de Túria, 27-IX-1997
- [4] Revisando bibliografía a propósito del tema tropecé, en la Biblioteca Municipal de Ribarroja, con la colección de ejemplares de la revista "Ababol" en la que, en un artículo sobre "ir a la siega", se decía que iban a ocuparse en el futuro del tema que nos ocupa. Contactado el secretario del Centro de Estudios del Rincón de Ademuz (Blás Ferriz) me facilitó la primera entrega de dicho artículo que aún no hemos recibido en la Biblioteca. Posteriormente pude contactar con el Presidente (Angel Antón) en un viaje institucional a la alcaldía de Ademuz a propósito de la Tercera Ofrenda al río Túria, y nos envió también un trabajo sobre el tema, que publicamos en este libro.
- [5] "Los navateros", en la serie Los oficios perdidos de TVE.
- [6] Su indumentaria habitual consistía en chaquetilla oscura, sombrero ancho, así como anchos "saragüells" que dejaban las piernas descubiertas (GERV)
- [7] "Madera", Enciclopedia Espasa, p.1325-1326.
- [8] Por curiosidad, debemos recordar a los más jóvenes que no se trata de un equipo de fútbol aunque lo parezca, pues cuando el fútbol apareció en Valencia el oficio de gancho estaba a punto de desaparecer.
- [9] ibidem
- [10] CAVANILLES, Observaciones..., Madrid, 1797, p.57.
- [11] ESCOLANO, Décadas..., Valencia, 1660, p.122.
- [12] El banco de piedra desde el que los "Jurats" contemplaban las operaciones aún existe en aquella zona y las "Alameditas" de Serranos (muy cerca de donde yo nací, por cierto) son el resto de la "playa de desembarco".
- [13] Aunque ahora nos parezca raro, no podemos olvidar que los señoríos mantuvieron "fronteras" y "aduanas" hasta bien entrado el siglo veinte en muchos territorios. Si bien en algunos casos sin apoyo en la legislación, lo que produjo muchos conflictos, como veremos.
- [14] MARCO BAIDAL, El Túria y el hombre ribereño, Valencia, 1960, pp. 493-494.
- [15] BRANCHAT, Tratado de los derechos y regalías..., Valencia, 1784, pp. 295 y ss.
- [16] Ibidem, Colección de documentos: nº IV, Valencia, 1784, p.200-201.
- [17] 6 El rapapolvo real se hizo extensivo a los señores territoriales de los llamados "pueblos castillo": "Sub eadem forma scripsimus nobili & dilecto viro Artaldo de Luna ratione hominum de Benaguacir, & nobili Blasco Maza ratione hominum de Villamarxant, & dilecto nostro Raymundo de Rivosico ratione hominum de Ripa-rubea...", para este último hubo ración doble como dice más adelante: "...& dictus Raymundus de Rivosico praedictos fustes noluerint facere restituere dominis eorumdem... posposuerint causas legitimas propter quas ad dictos fustes eosdem homines praedictos ad restituerendum praedictos fustes..."
- [18] L'ESCRIVA, Las banderas en el Reino de Valencia, Valencia, p.8.
- [19] Enrique Jarabú y yo mismo fuimos a repararlos, trabajo que él está actualmente haciendo, dedicándose al mismo tiempo a copiar los textos que hacen mención de Ribarroja, por lo que esperamos que aparezcan algunos nuevos testimonios que no mencionemos aquí.
- [20] CLAMS zz -7, años 1471 a 1487, páginas lxxxiii, cxxiii y clxxxvii, Archivo Municipal de Valencia.
- [21] ESTEVE, V., Egecutoria ganada por la muy ilustre ciudad ..., 1774-1817.
- [22] JARABU, E., Crónica del viejo puente sobre el río..., en II Gran Ofrenda al Río Túria, Ribarroja 1997, pp. 37 a 45
- [23] Exp. 850 de 31-I, del Tribunal de Acequeros de la Vega (transcripción manuscrita proporcionada por E. JARABU)
- [24] SAMPEDRO, J.L., El río que nos lleva, 1961.





El Turia fue escenario de auténticas «aventuras» protagonizadas por los «gancheros» del Rincón. (Foto: Imma Sánchez Lluich. Imagen perteneciente a la colección premiada en el Concurso de Artes Plásticas de la II Ofrenda al Río Turia 1997).

CITA:

CALATAYUD CASES, José Vicente: "El Turia, autovía del Reino", en *III Ofrenda al Río Turia*, pp. 46 a 55. Ayuntamiento, Riba-roja de Turia, 2000

PALABRAS CLAVE:

"ir a la madera" – Rincón de Ademuz – Chelva – Cofrentes – Enrique Jarabú – Juan José "tres de bastos" – nabatero – ganchero – Jaime I – Jaime II – Pedro II – Raimundo de Riusech – Clams – Ofrenda – Siglo XIII – Siglo XIV- Siglo XVIII – Siglo XIX - Siglo XX

NOTAS:

- El presente texto se incluyó en el libro presentado con ocasión de la celebración de la III Ofrenda al río Túrria, celebrada en Riba-roja de Turia en el año 2000.

- El estudio pretende hacer un homenaje no sólo al río Túrria sino también al esfuerzo de las gentes de uno de tantos oficios que en el pasado reciente fueron cruciales para el desarrollo de la economía y hoy han desaparecido como tales, los nabateros y gancheros.

- Los serranos, en épocas pasadas iban "a la siega" o "a la madera" o trashumaban. En esta ocasión nos ocupamos de los segundos y presentamos el desarrollo de sus tareas siguiendo nuestro río y transportando las maderadas; al mismo tiempo incluimos una parte de su particular vocabulario, para continuar y finalizar el artículo con un repaso histórico del tema desde la época de Jaime I hasta los albores del siglo XX, cuando el ferrocarril, las incipientes carreteras y las presas acabaron con el oficio.

- El texto que presentamos en El Cronista Virtual, ha sido fotografiado (no escaneado) de un libro original, aunque he sobreimpreso texto en algunas erratas, por lo que no es una copia exacta de este.

---