



## LOS GANCHEROS DEL TURIA

Cedemos desde La Kukula el espacio de este boletín para dar a conocer, mediante tres valiosas colaboraciones, el oficio del "ganchero" tan próximo en riesgo, sacrificio y valentía al de nuestros almadieros. Desde aquí nuestro agradecimiento a sus autores y nuestro reconocimiento, homenaje y admiración a todos aquellos que desempeñaron el oficio de ganchero.

Durante siglos se ha aprovechado la corriente de los ríos para comerciar y conducir maderas. Dependiendo de los cauces y caudales de los ríos, el comercio se realizaba de dos maneras: en balsas (almadias, navatas o rais) por los ríos Ebro y sus afluentes, o por el método denominado por "piezas sueltas" (ríos Turia, Júcar, Cabriel, Segura, Guadalquivir y Tajo entre otros). Nos centramos ahora en esta última modalidad.

A la gente que se dedicaba a este oficio, se le denominaba pinero en Andalucía, ganchero en el Tajo y afluentes y maderero en Valencia, piquero o barranqueador en Navarra, aunque como nombre genérico se utilice el de "ganchero". El ganchero recibe su nombre de la herramienta que utiliza, el "gancho, pica, bichero o percha". Es una vara de entre 2 y 3 metros, de avellano, que en un extremo tiene un gancho de hierro con dos puntas, una recta o "bollar" que servía para empujar los palos, y otra curva, llamada "arpa", para poder acercarlos. Con sólo este gancho, valiéndose de su agilidad, maestría, experiencia y disciplina, eran capaces de conducir miles de troncos por los cauces de los ríos durante cientos de kilómetros hasta los centros de consumo. Los gancheros valencianos eran originarios de Cofrentes, Rincón de Ademuz y las poblaciones que componían el antiguo Vizcondado de Chelva (Tuéjar, Titaguas, Domeño, Calles y, sobre todo, Chelva). La conducción de las maderas por el río se denominaba "maderada".

El oficio de ganchero era transmitido y en ocasiones heredado en organización gremial en los pueblos de origen, donde en tempo-

rada gran parte de la población activa se desplazaba a pie a los ríos a conducir madera durante meses. Pese a la dureza del oficio no tenía consideración laboral ni social. Para la sociedad en la que vivían, eran los parias de los trabajadores, la clase trabajadora más baja. En el ámbito laboral, no llegaron a disfrutar de los progresos sindicales que otros trabajadores lograron en sus reivindicaciones en el curso de los tiempos; y en el ámbito social, estaban mal mirados, se les tenía como asilvestrados y además se les temía. La mayoría de ellos no sabían leer ni escribir; y en ocasiones, las maderadas servían como refugio a algunos prófugos de la ley. Es por ello que sus gestas, habilidades y contribuciones quedaron escoradas en el olvido por tiempo.

El río Turia, debido a su fisionomía, sirvió como escuela para muchos gancheros, donde adquirían las destrezas y maestrías necesarias para la realización de este arriesgado y difícil oficio. Técnicas que llevaron a muchos otros ríos de España, incluidos los afluentes de los grandes ríos pirenaicos (barranqueadores). Hay que reseñar que grandes empresarios de la madera fueron en su juventud gancheros como fueron Juan Correcher, en Cofrentes, y Gil Roger Duval en Chelva.

La maderada era movilización de cientos de trabajadores conduciendo miles de troncos durante meses el río, itinerando sin descanso siempre a la vera de la mercancía. Los gancheros se organizaban en *secciones o campañas*. Estas estaban formadas por un jefe o *cuadrillero*, entre ocho y quince gancheros u operarios (número que variaba), un ranchero y un aprendiz. Cada 4 o 5 secciones o campañas las dirigía un mayoral que dependía directamente del conductor o *maestro de río*, siendo éste, en muchas ocasiones, quien contrataba las maderas. Las maderadas se dividían en tres partes: *la zaga, el centro y la delantera*, estando dirigidas cada una por un mayoral; dependiendo del tamaño de la maderada, podría haber varios mayoriales dirigiendo el centro. Además, las maderadas tenían personal adicional que se encargaba de la intendencia: el tendero que dirigía y administraba la tienda. Cada quince días, aproximadamente, los gancheros recibían la visita de los *roperos*. Éstos, aparte de traerles el *hato*, les daban noticias y recados de sus familias. El hato se llamaba al saco donde traían la ropa limpia, algo de comer y, oculto entre la ropa, algún papel donde ponían las noticias íntimas de la familia. El ropero debía ser del mismo pueblo que el de los gancheros que visitaban y ser conocedor del oficio, siendo normalmente un antiguo ganchero. Éste se volvía a llevar al pueblo el hato de cada ganchero para entregarlo a las familias respectivas.

Las maderadas solían extenderse a lo largo del río entre 1 o 30 km, dependiendo del número de piezas a transportar, en algunos casos llegaron hasta las 40.000 piezas. Por ello, fue menester desarrollar un método de comunicación entre las campañas a base de señales y silbidos que les permitieran dar la información a toda la maderada de una forma rápida y eficaz.

**Manuel Félix Cruz Pedraza**  
Presidente de la Asociación Cultural Gancheros del Turia



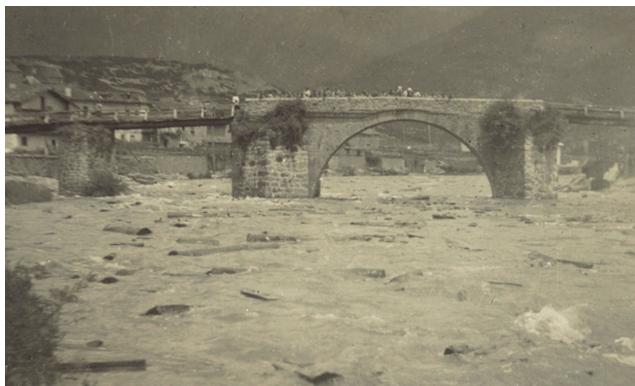
Flotación por piezas sueltas en el río Cabriel. Salto del Troqueadero, Boniches, Cuenca. 1920, Revista España Forestal.

# LA SOCIEDAD "EL IRATI, S.A."

La sociedad El Iراتi S.A. fue promovida y fundada en 1907 por el aezcoano Domingo Elizondo aunque hasta 1911 no comenzó su actividad a pleno rendimiento. Domingo, nacido en Aíre en 1848, siendo aún adolescente, había emigrado a Argentina, en donde tras algo más de veinte años de duro y sacrificado trabajo amasó una pequeña fortuna. A su vuelta en 1888, decidió invertir no solo su dinero sino también toda su vida y esfuerzo en su proyecto soñado, la explotación de lo que él consideraba la mayor riqueza de su valle natal, la madera de los bosques de Iراتi.

El primer dilema que se planteó Domingo era cómo trasladar la madera hasta su destino final Pamplona, para su venta y distribución. La carretera hoy existente entre Agoitz y Orbaizeta, pasando por Orotz Betelu no existía, por tanto, no le iban a servir caminos ni carreteros. Ya desde su infancia, Elizondo había visto cómo se utilizaba el río Iراتi como vía de conducción no solo de leña para el consumo de pueblos y ciudades sino también de grandes troncos, normalmente de abeto, que la Marina española utilizaba para los mástiles de sus barcos. El transporte se facilitaba con la utilización de varias esclusas o presas de piedra que en su apertura originaran grandes caudales capaces de arrastrar las piezas. Es importante saber que con los troncos de haya no se pueden hacer almadias como con las coníferas, ya que por su peso específico esas almadias no flotan bien. Teniendo presente que la concesión de la explotación de los montes salacencos o aezcoanos era exclusivamente para la madera de haya, decidió utilizar el río Iراتi para transportarla por flotación, en maderos sueltos, aprovechando los mayores caudales de invierno y primavera.

Con las antiguas esclusas en desuso, al comenzar la explotación por El Iراتi en 1911, se comenzaron a hacer otras más pequeñas, construidas artesanalmente en madera, en regatas como Txangoa, Kakoila, Koixta o Errekaidorra, a cuyo cauce se había llevado la madera desde los tajos. Al abrir sus compuertas el agua embalsada producía una súbita riada, capaz de llevar los troncos al menos hasta la siguiente esclusa. Estas pequeñas esclusadas habitualmente no eran capaces de bajar troncos y leñas hasta su destino final. De esta forma, en 1922 se construyó una gran esclusa, en este caso de obra, la presa de Iratia, de 40 metros de altura y una gran capacidad de embalse. Iba a servir, además de regulador del caudal del río, para las varias centrales eléctricas que la empresa tenía en su curso inferior. Con la madera dispuesta aguas abajo de la presa, en un momento determina-



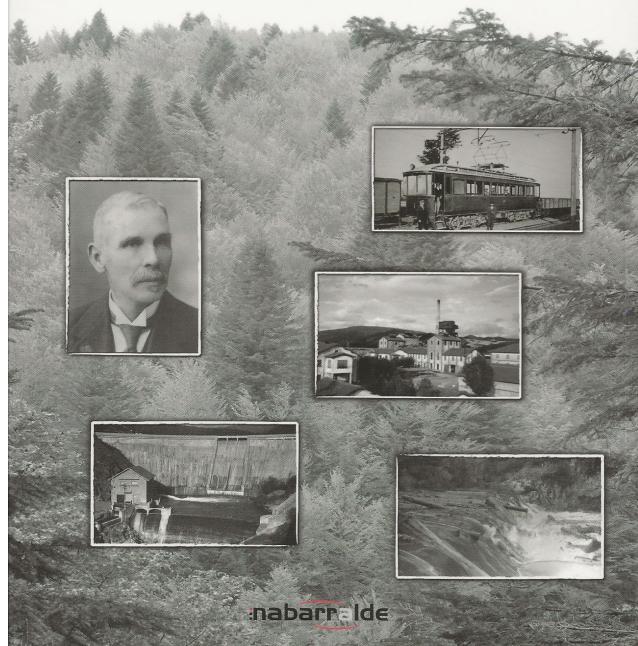
Una pantanada a su paso por Orotz Betelu.  
Foto: J. Elósegui. Fototeca Soc. Aranzadi

do se abrían las compuertas produciéndose una fenomenal riada, una "pantanada", capaz de arrastrar los troncos hasta Ekai de Lóngida. Como allí el Iراتi hace un brusco giro hacia el este, en dirección contraria al destino final previsto, la madera debía desembarcarse en la citada localidad de Ekai, en donde en un gran aserradero se troceaba y preparaba para sus distintos usos. Para llevarla, después, hasta Pamplona, la empresa construyó el ferrocarril eléctrico entre dicha estación y Sangüesa, pasando lógicamente por su aserradero de Ekai. Además de tren de mercancías, iba a dar también servicio de pasajeros en todo su recorrido entre 1911 y 1955.

Las pantanadas, realizadas entre 1925 y 1957, además de cumplir su cometido de bajar la madera, constituían todo un espectáculo, por la fuerza del agua y el estruendo producido. El curso del río es en muchas zonas bastante abrupto y tortuoso, por lo que con frecuencia los grandes troncos quedaban encallados en recodos o rocas salientes; aquí iban a entrar en acción los gancheros o píqueros, conocidos aquí como barranqueadores. Fue seguramente la casualidad la que hizo que el maestro de gancheros de Chelva Juan Salvador, que andaba por los ríos pirenaicos a la búsqueda de lugares en los que ejercer su oficio y ganarse el sustento, contactara en Agoitz con Domingo Elizondo. Era lo que el promotor necesitaba y pronto le encargó que trajera una cuadrilla de gancheros desde Chelva para trabajar en la empresa. La cuadrilla inicial de unos veinte trabajadores, junto con otros barranqueadores autóctonos, recorrían en su labor todo el trayecto entre Iraia y Ekai, desentramando y empujando los troncos con sus picas. Durante más de cuarenta años, gancheros y barranqueadores ejercieron su oficio, muchas veces en malas condiciones por la climatología, siempre mojados y ateridos de frío, en un trabajo, además, con alto riesgo de accidentes.

## EL IRATI S.A. EL SUEÑO DE DOMINGO ELIZONDO

Victor Manuel Egia Astibia



nabarralde

"El Iراتi S.A. El sueño de Domingo Elizondo" de V. M. Egia Astibia.  
Editorial Nabarralde, 2014.



Gancheros en el río Iratí en las cercanías de Agoitz. Foto: DFN Archivo General de Navarra

Para aprovechar los restos de la madera trabajada en su aserradero, ramas y leña menuda, El Iratí S.A. montó en 1910 junto al aserradero una novedosa instalación para fabricar carbón vegetal por el método de la pirólisis seca en retortas herméticas. Al hacerlo aprovechaba, además, el vapor producido para destilar diferentes productos químicos. Es decir, que con una sola materia prima, la madera de haya, iba a conseguir no solo sus productos derivados, traviesas de ferrocarril, tablería y piezas para muebles, sino también carbón vegetal y numerosos productos químicos, acético, formol, acetona, etc.

En 1941 la empresa montó otro aserradero y varias retortas similares a las de Ekai en Roncal, instalación hoy reconvertida en fábrica de quesos, la actual Enaquesa. El Iratí S.A. fue de este modo una empresa multidisciplinar, autosuficiente y sostenible, que supo y fue capaz de dar trabajo durante más de medio siglo a muchos vecinos del valle del Iratí y sus zonas colindantes, también a algunos llegados desde la lejana Chelva. Además, daba servicio público a otros muchos, sea con el transporte por ferrocarril o con la energía eléctrica sobrante, energía producida en sus propias centrales hidroeléctricas a lo largo del río. Por todo ello puede considerarse como una de las más importantes empresas, sino la más, en el desarrollo industrial de Navarra de la primera mitad del siglo XX.

El transporte de madera en troncos sueltos por el Iratí y la realización de las citadas pantanadas, al igual que la técnica de las almadias en los ríos Salazar y Eska, constituye una muestra de actividad, aunque ya abandonada, de gran valor patrimonial y etnográfico.

**Victor Manuel Egia Astibia**

**Investigador del patrimonio industrial**

**Autor del libro "El Iratí S.A., el sueño de Domingo Elizondo"**



Cuadrilla de gancheros chelvano en Agoitz. Foto cedida por S. Salvador

# EL BARRANQUEO EN EL RÍO IRATI: BENEFICIOS Y PÉRDIDAS



Ganachers efectuando su trabajo. Foto cedida por S. Salvador

Oscar Ramos Cabodevilla ha investigado los barranqueadores en el río Irati, la llegada de los primeros chelvanos, las muertes producidas durante la actividad hasta 1953 y la creación de la pequeña cuadrilla de barranqueadores de Artozqui (Valle de Arce). Información que verá su luz la primavera de 2026 en el libro: **“Barranqueadores y centralistas del río Irati”**.

El proyecto emprendido por Domingo Elizondo necesitó de la llegada del grupo de ganachers naturales de Chelva (Valencia), expertos y curtidos en el manejo de la madera en el río Turia. El maestro Juan Vicente Salvador Álvarez fue el primero en llegar a Aoiz desde los ríos del Alto Teruel, siendo nombrado encargado por la Sociedad “El Irati” para elegir y contratar a jóvenes chelvanos para venir a Navarra. Fueron numerosos los que en cuadrillas asignados por tramos los primeros años desempeñaron el trabajo de encauzar la madera desde el monte de Irati hasta el aserradero de Ecay. Esto conllevaba jornadas interminables de esfuerzo físico, frío, estar constantemente mojados y correr el riesgo de caídas al río con consecuencias fatales. Las condiciones de vida eran precarias, hacinados en barracones en una fábrica abandonada de Aoiz y en bordas y pajares por los distintos pueblos del Irati. Algunos de ellos volvieron a su tierra de origen después de años de arduo trabajo, otros echaron raíces contrayendo matrimonio con mozas de la zona. Ellos fueron los que en cuadrillas enseñaron el oficio a los jóvenes de los distintos valles de montaña del Irati.

El oficio de barranqueador en el río Irati dio un vuelco económico a la zona de montaña del valle de la Aezcoa, Oroz Betelu y Artozqui, fueron numerosos jóvenes los que vieron la posibilidad de obtener jornales de trabajo en el barranqueo de la madera desde los montes de la Aezcoa hasta el aserradero de Ekai. Todo ello llevó beneficios económicos pero también pérdidas humanas, al desarrollarse el trabajo en condiciones difíciles y de alto riesgo. Fueron cuatro los jóvenes que fallecieron barranqueando en el río Irati. El primero fue un joven chelvano llamado Salvador Cervera Sánchez de 24 años que cayó fatalmente en la zona de Olaldea en 1917 y después de treinta días desaparecido apareció su cuerpo en la landa del señorío de Muniain (Arce), fue enterrado en el pequeño cementerio del señorío y fue su descubrimiento lo que ha movido toda esta investigación. Lorenzo Barberena Vicente natural de Orbaiceta de 18 años fallece en 1921 al caer de una esclusa de madera para almacenar agua y morir ahogado. Francisco Salvador Martínez natural de

Chelva de 19 años fallece en 1931 al caer de una esclusa de madera al río y después de dos días aparece su cadáver ahogado. Martín Orradre Lecunberri natural de Oroz Betelu de 24 años fallece en 1952 al caer al río en Olaldea y después de 30 días aparece su cadáver en la presa de Usoz (Arce). Esta muerte fue el desencadenante que se disolvieran las cuadrillas de barranqueadores ya que el riesgo y la poca remuneración económica hicieron que los jóvenes dejases de trabajar en dicha actividad. Con esta investigación exhaustiva el autor ha querido rendir un homenaje a todas aquellas personas que trabajaron en el oficio de barranqueador en el río Irati.

Siempre la historia recordará las cuadrillas de barranqueadores chelvanos, aezcuanos y de Oroz Betelu. Se ha podido rescatar la historia de una pequeña cuadrilla de barranqueadores del pueblo de Artozqui a la orilla del río Irati con el testimonio de José Iribarren Equiza (Artozqui) el último barranqueador de Artozqui que falleció en diciembre de 2024 a los 93 años. Fue un joven con altas miras llamado Teodoro Iturrealde Elizari “Chocarro” el que organizó la cuadrilla de barranqueadores de Artozqui en 1944. Teodoro persona simpática y rocera hizo amistad con encargados y jefes de la Sociedad “El Irati”, siendo gran amigo de Ramón Villanueva (Aoiz) que era el encargado general del transporte de la madera por el río Irati. Teodoro Iturrealde propone a Ramón Villanueva crear una cuadrilla para la temporada de invierno desde noviembre hasta abril y recluta a catorce jóvenes de Artozqui sobradamente preparados y conocedores expertos del tramo del río desde Iñarbe hasta Osa. Fueron varios los accidentes graves ocurridos destacando el de Salvador Legasa que casi se desangra por un corte profundo en la pierna, caídas, roturas de huesos y el peligro de ahogarse ya que casi ninguno sabía nadar, aunque siempre volvían la siguiente temporada a trabajar por un jornal.

La historia de nuestros pueblos que no se escribe se olvida, y para la siguiente generación se pierde para siempre.

**Oscar Ramos Cabodevilla; Muniain (Valle de Arce)**

Boletín impreso con la colaboración de:

Edita: Asociación Cultural La Kukula

Depósito Legal: NA2358-2015

[www.lakukula.com](http://www.lakukula.com) [info@lakukula.com](mailto:info@lakukula.com)



Ayuntamiento  
de Burgui  
Burgiko  
Aiza Bulgua