

# PRESAS, MOLINOS, PUENTES Y TRANSPORTE DE MADERA DURANTE EL SIGLO XVI EN LOS RÍOS ARGÁ Y ULZAMA (NAVARRA)

David Alegria Suescun – Aitor Pescador Medrano

Departamento de Historia (Universidad de Navarra)<sup>1</sup>

*Si estuvieran sujetos a pagar los daños por las avenidas del río, como se pueden causar tantos en una sola con el ympetu de aguas, arboles y maderas que baxan, perderian totalmente sus caudales, cuio temor ympedira el continuar en el dicho abasto, en perjuizio gravissimo de la causa publica y de tantas favricas y ofizinas que se probeen del genero de leña.*

José Cuadrado y Miguel Gayarre, procuradores del Regimiento de Pamplona, en el pleito contra los vecinos de Lizaso por rotura de la presa molinar. Año 1677.

## 1.- INTRODUCCIÓN

El fenómeno de descender madera utilizando métodos tradicionales a través de los cauces fluviales, desde las zonas boscosas hasta los lugares demandantes de esta materia prima, es común a muchas regiones europeas. Navarra, de norte a sur, también ha participado de esta singular práctica, objeto de varios estudios desde hace unos años. Los primeros se deben al archivero Florencio Idoate, quien dedicó una serie de investigaciones a las “almadías” navarras<sup>2</sup>. Gracias a su labor, y la de posteriores historiadores y etnógrafos<sup>3</sup>, se ha podido documentar a la perfección esta costumbre, felizmente recuperada en algunas citas

<sup>1</sup> Esta comunicación forma parte del Proyecto de Investigación *Estudio histórico-cultural del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona*. Cuenta para ello con el apoyo de N.I.L.S.A. (Navarra de Infraestructuras Locales S.A.).

<sup>2</sup> F. IDOATE IRAGUI, *Almadías y almadieros por el Aragón*, en “Rincones de la Historia de Navarra”, Institución Príncipe de Viana - Diputación Foral de Navarra, Pamplona, 1954, t. I, pp. 188-191; *Almadías y almadieros*, en “Rincones de la Historia de Navarra”, Institución Príncipe de Viana - Diputación Foral de Navarra, Pamplona, 1956, t. II, pp. 382-388; *Bosques, almadías y repoblación forestal*, en “Rincones de la Historia de Navarra”, Institución Príncipe de Viana - Diputación Foral de Navarra, Pamplona, 1966, t. III, pp. 583-595; y, *Almadías y almadieros por el Aragón*, en “Temas de Cultura Popular”, Institución Príncipe de Viana - Diputación Foral de Navarra, Pamplona, 1969, núm. 38.

<sup>3</sup> Sobre las almadías navarras en general pueden consultarse los trabajos de M<sup>a</sup> Amor BEGUIRISTÁIN GÚRPIDE, *Almadía*, en “Gran Enciclopedia de Navarra”, Caja de Ahorros de Navarra, Pamplona, 1990, t. III, pp. 230-233; VV.AA., “El agua en Navarra”, Caja de Ahorros de Navarra, Pamplona, 1991, pp. 17-19; M<sup>a</sup> del Carmen GUERRERO ASPURZ, *Estudio de las almadías en sus diversos aspectos históricos, geográficos y culturales*, en “Cuadernos de Etnología y Etnografía de Navarra”, Príncipe de Viana, Pamplona, 1992, núm. 59, pp. 7-24; Juan Cruz LABEAGA MENDIOLA, *Almadías y almadieros*, en “Etnografía de Navarra”, Diario de Navarra, Pamplona, 1996, vol. 1, núm. 16, pp. 242-256; y, VV.AA., *La ruta de la madera*, Catálogo Exposición “Itinerarios Medievales en Navarra”, Museo Gustavo de Maeztu, Estella, 4-30 de julio del 2000.

como el conocido *Día de la Almadía*<sup>4</sup>. Sin embargo, los referidos trabajos se centran exclusivamente en la parte oriental de Navarra, donde los ríos que la atraviesan – principalmente Irati, Esca y Aragón– llevaban la madera desde los valles pirenaicos hasta el Ebro, dejando de lado otras áreas en las que también se conoció un medio de transporte y sustento similar. Por otro lado, la bajada de leña en los cauces orientales se efectuaba por medio de “almadías”, esto es, plataformas o balsas fabricadas con los propios troncos, engarzados unos con otros y manejadas directamente desde dentro. Sin embargo, hay constancia de otras modalidades de transporte de leña, menos conocidas que las primeras y localizadas generalmente en ríos occidentales de Navarra como son el Arga, Ulzama, Arquil, Mediano, Bidasoa y Araquil. Así, la presente comunicación pretende dar a conocer, aunque sea de forma somera, el tráfico de madera por estas otras vías, incidiendo especialmente en la problemática planteada entre el descenso de leña y la infraestructura fluvial de presas, molinos y puentes de los ríos Arga y Ulzama.

Todas las dotaciones integradas en el curso del río se ven afectadas, directa o indirectamente, por el paso de la leña. Resulta inevitable, por tanto, que el tránsito maderero se convierta rápidamente en un elemento generador de conflictos, que con frecuencia ofrece episodios de viejas rencillas y abusos, al igual que algunos de sutil picaresca. El poder público interviene para dirimir las diferencias suscitadas entre los “leñeros” y los propietarios de los bienes supuestamente afectados. En este sentido, la documentación conservada en la Sección de Tribunales Reales del Archivo General de Navarra sobre pleitos y querellas por el “paso de la leña” es francamente abundante para el siglo XVI. Precisamente estos procesos judiciales son los que constituyen la principal fuente de información consultada para este trabajo.

## 2.- EL DESCENSO DE MADERA POR LOS RÍOS

### 2.1.- Las primeras “leñadas”

Resulta difícil proponer una fecha de inicio para una actividad que parece arrancar desde tiempos inmemoriales. Hay constancia de bajada de madera en los siglos bajomedievales por el río Aragón<sup>5</sup>. Esta práctica –o una parecida– también sería habitual para la misma época en otros cursos fluviales navarros con caudal suficiente. En el caso de los ríos Ulzama y Arga, la primera referencia documental que encontramos se remonta al año 1537<sup>6</sup>. Se trata de un pleito y sentencia contra Ana de Dicastillo, señora de Eriete, por el cobro indebido de ciertas servidumbres, entre ellas el de una “fusta” o madero por el trasiego de las “almadías” en el puente sobre el Arga de su propiedad. Sin embargo, los datos que aporta este documento no guardan mucha relación con el desarrollo posterior que conocemos del tráfico maderero en el Arga. Por ejemplo, el canon de paso establecido, la evocación que se hace en el documento a cobros “desde antaño” y el excepcional empleo de la palabra “almadía” para el citado río, apuntarían más bien hacia una reminiscencia del llamado *derecho de castillaje*, más propio de los ríos orientales en época medieval<sup>7</sup>. Igualmente, resulta llamativo el propio “transporte de madera” por el lugar de Eriete, situado aguas abajo de Pamplona, en principio destino final de toda la madera que llegaba por el Arga y Ulzama<sup>8</sup>. Baste decir que la sentencia pronunciada por el Consejo Real no reconoció los derechos que reclamaba la señora de Eriete.

No obstante, el documento nos aproximaría a los prolegómenos de la bajada de madera, que de forma continuada y regularizada se produce a partir de mediados del siglo XVI por los

<sup>4</sup> Se celebra anualmente a principios de mayo. El paso de las embarcaciones por la presa de Burgui, espectacular, congrega a multitud de curiosos en esa jornada festiva (vid. [www.almadiasdenavarra.com](http://www.almadiasdenavarra.com)).

<sup>5</sup> Vid. F. IDOATE, *Almadías...*, p. 188 y M. C. GUERRERO, *Estudio...*, p. 18.

<sup>6</sup> Archivo General de Navarra [en adelante AGN], *Sección de Comptos. Documentos*, caj.180, núm. 59.

<sup>7</sup> A finales de la Edad Media parece que se estableció este privilegio, consistente en el pago de una madera por almadía para poder franquear así ciertos pasos de los ríos Aragón y Ebro (vid. VV.AA., *El agua...*, p. 17).

<sup>8</sup> Los casos documentados de tránsito de madera aguas abajo del primer tramo del Arga en Pamplona –punto oficial de descarga– son fruto de accidentes o bien posteriores al año 1537.

ríos Ulzama y Arga. En una declaración de 1549 el cantero Sancho de Ibiricu afirmaba que no hacía ni doce años que se *inventó el descendir por el río la dicha leña*<sup>9</sup>. Por las mismas fechas, pero en un proceso diferente, Ramón de Noáin, molinero del molino de Burlada, reconocía a Diego Cruzat, patrimonial del rey, como el primero en bajar leña. En el mismo documento el molinero Martín de Urtasun calculaba unos catorce años aproximadamente desde que se comenzó a transportar madera con cierta regularidad<sup>10</sup>. En consecuencia, los comienzos de la “traída” organizada de madera por el Arga transcurrirían entre los años 1535 y 1537. Destaca el hecho de que uno de los pioneros fuera un importante cargo público. Es más, muchos de los posteriores “encargados de la leña” son personajes de extracción social considerable –como comerciantes, funcionarios y profesionales cualificados–, capaces de afrontar el arriendo estipulado y seguramente con intereses particulares en algún ramo del negocio<sup>11</sup>. Incluso, ya en el siglo XVII, figuran entre los encargados de bajar leña por el Arga, las carmelitas descalzas y el señor de los palacios de Larraingoa (Erro) y de Erro y Arizaleta (Esteribar)<sup>12</sup>.

A mediados del siglo XVI también se produjo un hecho que sin duda influyó en la eclosión del negocio leñero. La necesidad de contar con madera para múltiples usos, caseros e industriales, abrumaba a muchas poblaciones en aquellas fechas, pero especialmente a la ciudad de Pamplona y sus alrededores, donde la masa boscosa comenzaba a extinguirse. Por aquel entonces se decía que *los montes estaban muy gastados, mayormente los de la cuenca de Pamplona*. La misma fuente de información nos indica que la madera se empleaba fundamentalmente como leña para el fuego doméstico y en la pequeña carpintería, aunque también era considerable el consumo en la construcción, carboneras, hornos, tintorerías y tejeras<sup>13</sup>.

## 2.2.- El sistema empleado en el Arga y Ulzama

La madera que circula por el Arga y Ulzama –se citan pino y haya– se talaba en los montes de los valles septentrionales de Esteribar, Eugui y Ulzama. El tamaño de los maderos que se “echaban al río” es difícil de precisar, aunque se dice que a veces había que cargar con ellos al hombro o en bestias. En la documentación se suelen emplear términos genéricos como “leña”, “leños”, “madera”, “maderos” o “maderamen”. No obstante, cabe pensar que se aprovecharía esta rápida y cómoda vía de transporte para ejemplares de mayor porte.

En primer lugar, la madera era transportada hasta las orillas del río, donde se apilaba con el fin de completar el número de cargas que se deseaban bajar. Al parecer no existía ningún límite. Una serie de presas auxiliares, dispuestas en cauces menores y pequeñas regatas, permitían a los leñeros regular el caudal del “río principal” y controlar el volumen de madera depositado<sup>14</sup>. Completado el proceso de “carga”, las maderas eran marcadas con la seña particular de cada propietario. Lamentablemente la documentación no es muy precisa a la hora de concretar el tipo de muescas. Se habla de ninguna, una, dos, tres y hasta cuatro

<sup>9</sup> AGN, *Sección de Tribunales Reales. Procesos* [en adelante STRP], núm. 65.513, sin foliar [en adelante, s. fol.].

<sup>10</sup> AGN, STRP, núm. 65.383, fol. 27v. y 31r.

<sup>11</sup> Entre la documentación del siglo XVI destacan algunos traficantes como el mercader Arnaut de Mongelos y su hijo Miguel, el notario Juan de Ategui, Antón de Ansorena, Martín de Istúriz, el hornero Domingo Samper, Pedro de Gárate, Juan de Labayen, el peletero Martín de Larrasoaña, Martín de Urtasun o Juan de Zabaldica. La mayoría residen en Pamplona. Muchos de ellos conocerían bien el oficio, puesto que procedían de localidades septentrionales bañadas por los ríos Arga, Ulzama y Bidasoa.

<sup>12</sup> AGN, STRP, núm. 151.643, fol. 13r., núm. 151.682, fol. 1v., y núm. 6.653, fol. 8r.-12r.

<sup>13</sup> AGN, STRP, núm. 65.513, s. fol.

<sup>14</sup> En 1579 se decía que una presa de este tipo, emplazada en los montes de Ayerdia en Lanz, no valía ni para salto de leña ni para retener el agua (AGN, STRP, núm. 87.100, fol. 45r.).

*huescas*<sup>15</sup>. De esta forma la madera quedaba identificada para evitar confusiones con la de otros leñeros y, más importante aún, para poder reclamarla en caso de robo o apropiación indebida. En contrapartida, las señas en la madera podían ser pruebas inequívocas del responsable de un destrozo. A continuación, la leña se echaba escalonadamente al río. Por medio de un sistema de redes quedaba embalsada y lista para iniciar su viaje<sup>16</sup>. A pesar de ello, era fácil que el mal estado de estas redes y/o las frecuentes avenidas de agua provocasen la rotura de las mismas. Entonces la leña se “escapaba” aguas abajo, descontrolada y mezclada con todo tipo de ramas, maleza y árboles, provocando muchos destrozos.

El transporte en sí de la leña era realizado desde las orillas por cuadrillas de hombres, habitualmente grupos de 10 y 15 individuos, asalariados y que se encargaban de controlar no sólo el descenso, sino también de vigilar que nadie sustrajera madera durante el largo trayecto hasta llegar a Pamplona<sup>17</sup>. Continuamente “conducían” la leña con palos largos, coronados con garfios metálicos que alcanzaban hasta los maderos más lejanos. Antes de afrontar una presa, se dice que “encaminaban de punta” las leñas para evitar daños<sup>18</sup>. Con el mismo fin, los hombres se posicionaban encima de las presas para ayudar el paso de la madera por encima de ellas<sup>19</sup>. Pero, por otro lado, esta marcha de los que “iban en custodia de la madera” por las lindes del río era motivo de más quejas y disputas. Su paso causaba fuerte malestar entre los dueños de los terrenos pegados al río, que supuestamente dañaban<sup>20</sup>.

La “riada de leña”, como se denomina en algunos documentos, duraba varios días, normalmente una quincena, hasta que su desembarco definitivo en Pamplona<sup>21</sup>. Un proceso de 1551 recoge que cada leñero repetía la operación tres y cuatro veces al año, durante los meses de mayor caudal del río<sup>22</sup>. En ese tiempo, el número de cargas que se traían a la capital del reino podía alcanzar cifras elevadísimas. En una ocasión se citan hasta 70.000 leños<sup>23</sup>.

Una vez en el término de Pamplona, la última parada de la madera se emplazaba junto al molino de Caparroso, inmediatamente antes de su presa. Este lugar fue motivo de recurrentes pleitos entre los dueños del molino y los distintos leñeros. Al parecer se trataba de uno de los mejores sitios para apea los leños y distribuirlos por la ciudad, aunque no el único<sup>24</sup>. Las partes contenciosas se quejan continuamente la una de la otra de diversos problemas y atropellos en el lugar contencioso. La familia Marcilla de Caparroso, propietaria del ingenio y de los codiciados terrenos adyacentes, reclaman fuertes compensaciones por las continuas roturas de su presa debido al “rompimiento” –y a veces “mala sujeción”– de la red que guardaba la leña antes de evacuarla del río. Los leñeros, apoyados por el regimiento de Pamplona, critican el cada vez más alto precio que tienen que pagar por dejar la leña en los terrenos de los Caparroso. Según denunciaban las heredades alquiladas eran un “vergel” cada día en peores condiciones por los agujeros que dejaban los trabajadores de la tejería cercana,

<sup>15</sup> El leñero Martín de Legasa tiene una señal en forma de “sortija” y la de Arnaut de Mongelos, uno de los más importantes transportistas, eran tres muescas (AGN, STRP, núm. 67.754, fol. 8r.; y núm. 87.100, fol. 23r.).

<sup>16</sup> En un proceso de 1564-1565, un testigo declaraba que Antón de Ansorena *tenía cortadas, y echadas en la ribera de Jasuaran, encia vaxo, hasta el río que viene a Pamplona, mucha cantidad de leños* (AGN, STRP, núm. 87.100, fol. 3r.).

<sup>17</sup> AGN, STRP, núm. 9.768, s. fol.

<sup>18</sup> AGN, STRP, núm. 151.682, fol. 40v.

<sup>19</sup> 1551, AGN, STRP, núm., fol. 45r.-v.

<sup>20</sup> Por ejemplo, los de Huarte criticaban, en 1551-1552, *que los hombres que vaxan la dicha leña que suelen venir muchos (12-15), van, andan y pasan por las orillas del dicho río y como los demandantes tienen sus heredades contiguas y tenientes al río, los dichos hombres les pisan e huellan lo que tienen sembrado y plantado en sus heredades y les quebrantan los setos y otras cerraduras* (AGN, STRP, núm. 65.513, s. fol.).

<sup>21</sup> AGN, STRP, núm. 65.383, fol. 25r. y núm. 65.513, s. fol.

<sup>22</sup> AGN, STRP, núm. 65.513, s. fol.

<sup>23</sup> AGN, STRP, núm. 97.060, fol. 1r.

<sup>24</sup> Con anterioridad, las pilas de leña se dejaban unos 200 metros más abajo, pasado el puente de la Magdalena. Parece ser que este emplazamiento contaba con mejores accesos a la ciudad que el del molino de Caparroso (AGN, STRP, núm. 97.060, fol. 1r.).

quienes parece que tomaban tierra del mismo indiscriminadamente<sup>25</sup>. El secular conflicto se apaciguaría un tanto con la construcción –hacia 1574– del llamado *Río de los Leños* o *Cequia de los Leños*, una canalización de piedra que “sorteaba” tanto la presa como el molino de los Marcilla de Caparros y trasladaba la leña nuevamente hasta poco más abajo del puente de la Magdalena<sup>26</sup>.

*Acequia o Río de los Leños*, en Pamplona.  
Anónimo. Año 1907. Fuente: Gran Enciclopedia de Navarra, Caja de Ahorros de Navarra, Pamplona, 1990, t. IV, p. 154.



### 2.3.- La polémica a lo largo del siglo XVI

Como ya ha quedado apuntado, la consolidación del transporte de madera a Pamplona conllevó la aparición de multitud de conflictos judiciales a partir de la segunda mitad del siglo XVI. Los dueños de molinos, presas, puentes y de las heredades lindantes con las orillas se querellaban contra los arrendadores y asentistas de la leña, dado que el continuo trasiego de leña y hombres ocasionaba importantes daños en sus propiedades. Con la intención de regular esta situación, una provisión real del 5 de enero de 1549 ordenaba que todos aquellos que quisieran bajar leña por el río Arga deberían concertar de antemano con los dueños de los molinos, presas y puentes, el precio a pagar por las posibles roturas que se pudieran provocar<sup>27</sup>. Poco después estas compensaciones se convertirán en tasas fijas, sancionadas para el trayecto del río Arga el 19 de diciembre de 1550 y, para el Ulzama, el 9 de febrero de 1565<sup>28</sup>. Con frecuencia los propietarios de presas y puentes piden una revisión de estas cuotas. En algunos casos sufrieron alguna modificación, pero en general se mantuvieron inalteradas hasta al menos el siglo XVIII.

A la más mínima señal de rotura en una presa, los afectados no dudan en apropiarse inmediatamente de la mayor cantidad de leña posible, “llenando las acequias de sus molinos”. Excusan su devolución aduciendo los obligados derechos de paso y, además, compensaciones por los daños ocasionados en sus instalaciones. Sin embargo, ante la dificultad de reunir suficientes pruebas inculpatorias con las que demostrar la autoría de los destrozos, los tribunales reales solían condenar estas retenciones de leña por indemnización de daños, reconociendo tan sólo las tasas de paso. Se ofrecía entonces a los propietarios de los puentes y molinos afectados dos opciones. Por un lado, reintegrar la madera confiscada a su dueño, cobrando media tarja por leño en concepto de derechos de paso o bien quedársela íntegramente, pagando a tarja por madero. En cualquiera de los dos casos los arrendadores de la leña salían ganando. Sin duda, para las autoridades prevalecía la necesitada provisión de leña a la ciudad de Pamplona antes que el interés particular de los molineros, concejos o señores afectados en su patrimonio.



Parte del traslado de la provisión real de 6 de noviembre de 1563 a favor de doña Margarita Díez de Armendáriz y don Juan de Beaumont y Navarra, señores del palacio de Artieda y propietarios del molino de Olaz, y de Lanzarote de Gorraiz, señor del de Gorraiz y titular de una presa en Huarte. Se les faculta para cobrar un canon de 6 ducados por leñada, a pagar por adelantado. Caso de no ser así, podían retener la madera hasta que el interesado satisficiera la tasa establecida. AGN, *Sección de Tribunales Reales. Procesos*, núm. 87.072, fol. 11r.

<sup>25</sup> AGN, *STRP*, núm. 97.060, fol. 1r.

<sup>26</sup> Vid. AGN, *STRP*, núm. 66.464 y núm. 99.050. José Joaquín ARAZURI DÍEZ dedica a esta interesante acequia un capítulo de su *Pamplona antaño*, Pamplona, 1967, pp. 75-81.

<sup>27</sup> Documento inserto en AGN, *STRP*, núm. 65.513, s. fol.

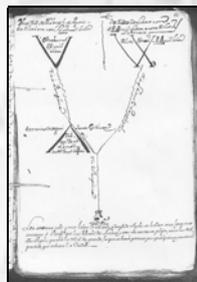
<sup>28</sup> Documentos insertos en AGN, *STRP*, núm. 66.464, fol. 3r-4v. y núm. 87.541, fol. 4r-5r., respectivamente.

La regulación también alcanzó a los propios leñeros. Para evitar problemas entre ellos por apropiaciones de madera ajena –como los sucedidos en 1565 entre Antón de Ansorena y Arnaut de Mongelos– se ordenaba, el 14 de junio de 1564, que todos los maderos fueran señalados con muescas para reconocer a su propietario. Este protocolo era ya práctica habitual, pero en este momento se concretaba la forma de realizar las señas. Por evidentes cuestiones prácticas, se dictaminaba que debería marcar las maderas aquel que tuviera menos leña en el río<sup>29</sup>.

#### 2.4.- *El conflicto en siglos posteriores*

El descenso de madera por los dos mencionados ríos prosigue de manera regular en las centurias siguientes. En 1599 consta que una riada destruyó el puente de Burlada. Para sufragar los gastos de reparación, el concejo decidió cobrar “pontaje” –también denominado “pontaje de la pasa de leña de los leñeros” – sobre la madera que transitaba por el Arga hacia Pamplona. Esta tasa sabemos que se hizo efectiva en años como 1601 y 1627. En el primero de ellos, los derechos fueron dados en arriendo a un tal Juan Forcén, quien obtuvo un beneficio de 1 ducado y 10 tarjas por los 15.000 maderos –a 4 tarjas el millar de leños– que pasaron por Burlada<sup>30</sup>.

Con el paso del tiempo lógicamente la legislación ganó en precisión para que no se escapara ningún detalle. Por ejemplo, en lo referente a la construcción de más presas o puentes, lo cual siempre planteaba una nueva fuente de pleitos. El derecho de paso por las dotaciones de nueva planta debía ser entonces oficialmente reconocido por el Consejo Real, como sucedió con el puente levantado por los vecinos de Oricáin en 1704<sup>31</sup>. Para el año 1732 contamos con el orden estricto de bajada que se estableció para las distintas “riadas de leña”, evitando así las peligrosas aglomeraciones<sup>32</sup>. No obstante, los mismos problemas de derechos de paso, daños en presas y retenciones de leña persisten en los siglos XVII, XVIII y XIX. Contamos con numerosos ejemplos de ello en los molinos y heredades de Eugui y Cilveti, Esteribar, Lizaso, Ostiz, Arre, Huarte, Olaz, Villava, Burlada, Pamplona y hasta Artazu, a casi 30 kilómetros aguas abajo del término de Pamplona<sup>33</sup>.



Croquis mostrando la ubicación exacta de la madera de Martín José de Aoiz (72.000 leños) en el río Arquil y la de Juan de Lizaso (84.000 leños) en el río Ulzama, para determinar la preferencia de bajada de la misma a Pamplona. Año 1732. AGN, *Sección de Tribunales Reales. Procesos*, núm. 61.093, fol. 12r.

<sup>29</sup> AGN, *STRP*, núm. 87.100, fol. 43r.

<sup>30</sup> Vid. José M<sup>a</sup> JIMENO JURÍO, *Estudio toponímico de Burlada*, Pamplona, 1991, pp. 86-88.

<sup>31</sup> Inserto en el proceso AGN, *STRP*, núm. 21.367, fol. 35r.-v.

<sup>32</sup> AGN, *STRP*, núm. 61.093.

<sup>33</sup> Vid. AGN, *STRP*, núm. 121.192; 15.793; 151.643; 151.682 y 31.135; 151.643; 21.367 (inserto en); 45.405; 60.300; 21.367; 6.653; 82.192; 54.475; 17014226; 61.398; 135.758; 166.618; y 82.192. En estas mismas centurias, hay noticias de la circulación de madera –aunque sea de forma accidental– hasta por lo menos la villa de Falces, próxima a la desembocadura del río Arga en el Aragón.

### 3.- EL ITINERARIO DE LA LEÑA

#### 3.1.- La ruta del Arga

Una comisión de expertos reales se encargó de tasar las diferentes cuantías que debían cubrir los leñeros para atravesar, sin impedimento alguno, los puentes, molinos y presas que jalonaban el Arga en su tramo alto y medio hasta la ciudad de Pamplona. Se tomaron en cuenta factores como la cantidad de leña bajada y el tipo, calidad y función de cada construcción. Seguramente también influirían en aquellas decisiones el propietario y la mediación de otros privilegios en cada lugar. Según el referido documento de 19 de diciembre de 1550, se establecieron en el Arga las siguientes cuotas por cada 1.000 cargas de leña<sup>34</sup>:

Tipo	Lugar	Titular	Tasa
Presa	Eugui (términos de)	Abad de Urdax	2 ducados y 20 tarjas
Presa	Urtasun	Abad de Urtasun	1 ducado y 40 tarjas
Puente	Saigós	Saigós	16 tarjas
Puente	Zubiri	Zubiri	40 tarjas
Presa	Urdániz	Vizconde de Zolina	3 ducados y 30 tarjas
Presa	Urdániz	Urdániz	3 ducados y 30 tarjas
Puente	Urdániz	Urdániz	20 tarjas
Puente	Larrasoaña	Larrasoaña	40 tarjas
Presa	Zuriáin	Zuriáin	1 ducado
Puente	Zuriáin	Zuriáin	16 tarjas
Puente	Anchóriz	Anchóriz	40 tarjas
Presa	Iroz	Iroz	3 ducados y 30 tarjas
Puente	Iroz	Iroz	20 tarjas
Puente	Zabaldica	Zabaldica	20 tarjas
Presa	Huarte	Huarte	40 tarjas
Presa	Huarte	Lanzarote, señor del palacio de Gorráiz	4 ducados
Presa	Olaz	Palaciano de Artieda	4 ducados
Presa	Huarte	Gaspar de Ezpeleta	4 ducados
3 Puentes	Huarte	Huarte	1 ducado y 10 tarjas
Presa	Huarte y Villava	Huarte y Villava	40 tarjas
Puente	Burlada	Burlada	40 tarjas
Presa	Burlada	Arcediano tabla de la Catedral de Pamplona	4 ducados
<b>TOTAL:</b>			<b>29 duc. y 492 tarjas</b>

#### 3.2.- La ruta del Ulzama

La regulación del río Ulzama siguió las mismas pautas que la del Arga, pero con quince años de retraso. Concretamente la provisión real data del 9 de septiembre de 1565. En el intervalo de tiempo, parece que los principales arrendadores de la leña desplazaron su actividad del Arga al Ulzama, aprovechando que éste todavía ofrecía libre tránsito. Se buscaba el descenso de la mayor cantidad de leña posible, sin cortapisa jurídica ni gasto alguno. No se respetaban los avisos de “traída” de leña que marcaba la ley ni se asumían los riesgos de posibles destrozos. Según se desprende de algunos procesos, esta sería la única forma de asegurar cierto margen de beneficios. Las cantidades estipuladas, por cada 1000 cargas de leña, para las dotaciones del río Ulzama se recogen a continuación<sup>35</sup>:

<sup>34</sup> Las presas figuran en sombreado.

<sup>35</sup> El puente de Oricáin cobra 5 reales por leñada desde 1704. Había sido construido poco antes (vid. nota 30).

Tipo	Lugar	Titular	Tasa
2 Puentes	Iráizoz	Iráizoz	10,5 tarjas
Presa	Cenoz	Cenoz	1 ducado
Presa	Guerendiáin	Guerendiáin	2 ducados
Puente	Guerendiáin	Guerendiáin	3 tarjas
Presa	Latasa	Latasa	1 ducado
Presa	Latasa	Latasa	4 reales
Presa	Ripa	Ripa	1 ducado
Presa	Ciáurriz	Ciáurriz	12 reales
Puente	Ciáurriz (puente de arriba)	Ciáurriz	5 reales
Puente	Ciáurriz (puente de abajo)	Ciáurriz	1 ducado
Presa	Ostiz	Ostiz	3 ducados
Puente	Ostiz	Ostiz	4 reales
Presa	Osavide	Osavide	3 ducados
Presa	Sorauren	Sorauren	3 ducados
Puente	Sorauren	Sorauren	14 tarjas
Presa	Oricáin	Oricáin	30 reales
Presa y 2 puentes	Arre	Arre	45 tarjas
Puente	Trinidad de Arre	Trinidad de Arre	12 tarjas
Presa	Trinidad de Arre	Trinidad de Arre (para los arrendadores de los dos molinos).	4 reales
Puente	Villava	Villava	12 tarjas
<b>TOTAL:</b>			<b>15 ducados, 59 reales y 96,5 tarjas</b>

#### 4.- MOLINEROS *VERSUS* TRANSPORTISTAS DE MADERA

El choque de intereses entre ambas partes es evidente. Por un lado, los leñeros buscan la máxima rentabilidad a su negocio, bajando la mayor cantidad de madera posible, aun conociendo los riesgos que esto entrañaba. Para ello en ocasiones se valen de algunas “tácticas” como no avisar del paso de leña; conducirla de noche; aprovechar las continuas avenidas de agua, árboles y maleza para lanzar la leña con ellas; mezclarla con la de otros para dificultar las identificaciones; descuidar el mantenimiento y utilización de las redes; directamente no satisfacer los derechos de paso; pero sobre todo, pasar mucha más madera de la que se declaraba en un principio. Por su parte, los propietarios de molinos suelen exagerar los daños ocasionados en sus instalaciones, pretenden arreglarlas o reconstruirlas completamente a costa de los leñeros, ocultan la madera que confiscan y siempre minimizan las cantidades aprehendidas.

Hay casos ciertamente singulares, como el artificio que se construyó para la presa de Lizaso en 1757. Los conductores de la leña habían prometido pasar con mucha prudencia por esta presa. Para precaver cualquier eventualidad hicieron *un artificio de madera o tablas en forma de una sangradera* y así lo instalaron. Sin embargo, este aparato estaba ideado más bien para salvar el paso de la madera por una *calzada de extrañas elevaciones* que para protegerla en sí, como finalmente se demostró<sup>36</sup>. Huelga decir que la desconfianza entre molineros y leñeros sería mutua.

<sup>36</sup> AGN, STRP, núm. 21.367, fol. 9r.-v.

#### 4.1.- Los daños en las presas

Como hemos visto, los titulares de los molinos y puentes se quejan de la bajada de leña, por unos cursos fluviales que, según afirman, nunca han sido “navegables”. Las presas son las grandes afectadas por esta práctica. En los procesos consultados se denuncia continuamente que los troncos chocaban frontalmente contra la parte alta de las mismas. La gran *furia, impetu y peso que traya la leyña, y los grandes golpes que daba* destruían los *cabeçales altos* de las presas<sup>37</sup>. Francisco de Aguirre, propietario del molino del barrio de la Magdalena en Pamplona, nos ofrece en 1549-1550 una descripción de su presa antes de su destrucción por la leña de Antón de Ansorena. Según declaraba, su molino se encontraba *bien corriente y moliente, y la dicha presa bien reparada, con sus cabeçales muy buenos y parejos, y por delante llena de arena y cascajo que retenia y retubo bien el agua*. Sin embargo, con el paso de la leña quedó desecha<sup>38</sup>.

Otras veces se informa que el choque de los leños abre grandes boquetes en las presas, *de tal manera que quitan agua al molino*<sup>39</sup>. El desastre podía ser aún mayor, puesto que, tras superar a duras penas la presa o directamente agujerearla, las maderas podían retroceder con los remolinos que se formaban y, golpear esta vez en la base de la misma. Así parece que ocurrió en 1551-1553 en el molino de Burlada. Según narraba un testigo, los leños daban *de recudida tan grandes golpes y encuentros devaxo para arriba que hazian temblar toda la presa (...)* y cada leño estaba *media hora y más junto a la dicha presa en la parte devaxo a causa del dicho remolino dando golpes continuamente en la dicha presa. E yban y venian de la una esquina y cabo de la dicha presa al otro, dando siempre golpes y encuentros, y no se quitaban de alli hasta que cayesse mucha cantidad de leña y echasen y sacasen unas otras con mucha premia y daño de la dicha presa*<sup>40</sup>. A todo esto hay que añadir que las presas eran derribadas coincidiendo con los meses de mayor caudal, por lo que las avenidas naturales del otoño-invierno terminaban por desbaratar toda la estructura de estas construcciones, dificultando y encareciendo enormemente los trabajos de reparación. Por ejemplo, en el referido caso del molino de la Magdalena de Pamplona, se reconocía que si el desastre hubiera sucedido en verano, la presa se podía haber reconstruido *con la misma piedra que en sí tenia, sin armadura de fusta y sin echar cascajo y arena en la frente y delantera de ella*, pero, lamentablemente en pleno invierno, su titular era *forçado a traer de nuevo más de quatroçientas carretadas de piedra de la cantera, que le costará çient ducados*<sup>41</sup>.

En la documentación manejada aparecen reparaciones de todo tipo en las presas, desde pequeños recubrimientos hasta reconstrucciones completas. Por ejemplo, hacia 1550 se tuvieron que rehacer 30 codos (15,24 metros) de la presa del ingenio de Olaz por culpa de un leño que se había metido en la *endaça* de la presa, golpeando y derrocando las piedras<sup>42</sup>. En algún caso se conserva un buen detalle de los desembolsos por los diversos arreglos de presas, como en el de Burlada del año 1551, para el que se emplearon 100 carretadas de piedra e intervinieron hasta 60 maestros y otros tantos braceros<sup>43</sup>. Generalmente son los propios dueños de las presas, molinos y puentes quienes costean los arreglos, puesto que el poder público sólo les reconocía el derecho de paso de leña y no el del cobro de indemnizaciones por daños.

<sup>37</sup> AGN, STRP, núm. 95.852, s. fol.

<sup>38</sup> AGN, STRP, núm. 95.852, s. fol.

<sup>39</sup> AGN, STRP, núm. 87.541, fol. 1r.

<sup>40</sup> AGN, STRP, núm. 65.383, fol. 26r.

<sup>41</sup> AGN, STRP, núm. 95.852, s. fol.

<sup>42</sup> AGN, STRP, núm. 9.768, s. fol.

<sup>43</sup> AGN, STRP, núm. 65.383, fol. 33r.

#### 4.2.- Los problemas para los molinos

Por desgracia los detalles relativos a las afecciones directas en los edificios molinares son más exiguos que los referentes a las presas. No obstante, un largo pleito de los años 1549-1552 nos ofrece algunos datos sobre los daños originados en ciertos molinos<sup>44</sup>. Este proceso resulta muy significativo, puesto que enfrenta a las dos partes contenciosas casi en su conjunto. Por un lado figuran la mayoría de los propietarios de molinos y puentes del tramo alto-medio del río Arga a mediados del siglo XVI, y, por otro, aparecen unidos bajo un mismo procurador varios de los arrendadores de la leña. Entre los titulares de los molinos destacan Juan Ramiro de Goñi, arcediano de la tabla de la catedral de Pamplona (molino de Burlada); Margarita Díez de Armendáriz, señora de Artieda (molino de Olaz); Lanzarote de Gorraiz, señor del palacio homónimo (molino en Huarte); Gaspar de Ezpeleta, señor de Celigüeta (molino en Huarte); y los concejos de Burlada, Villava, Huarte y Urdániz. Por su parte, Arnaldo de Mongelos, Juan de Ategui y Juan de Labayen encabezan la representación “gremial” de leñeros.

En el caso del molino de la villa de Huarte, por ejemplo, se denunciaban en 1549 considerables destrozos en el mismo como la rotura de los arcos que albergaban las aceñas y los rodetes por el choque de maderos. Las consecuencias son graves puesto que el ingenio dejaba de moler, debía cerrar sus canales de alimentación para evitar la entrada de más leña y se detenía el flujo de agua hacia las acequias del fructífero regadío con el que contaba la villa. Un testigo presentado por el concejo de Huarte, llamado Juan de Garayoa, nos ofrece una detallada descripción de las averías provocadas en el mecanismo del molino. Según su testimonio, *muchos leños suelen entrar por las paraderas y caen sobre los rodetes, y como se meten por entre las alas de los dichos rodetes, ruedas y cenias, los hazen pedaços, desconciertan y desbaratan*. Igualmente afirma que la parte superior de la presa de este molino –hecha en su mayoría de madera por no ser suficientemente alta la roca sobre la que se asentaba– también sufría las fatales consecuencias del golpe de la madera<sup>45</sup>. Siguiendo con el molino, los leños a su vez también llegaban a obstruir el canal de salida, afectando nuevamente a la propia cimentación del edificio. El molinero de Huarte, Miguel de Orbaiceta, nos cuenta la difícil solución que entonces se planteaba. De acuerdo con él, no se podía *sacar la leña que se mete por devaxo de las cenias y rodetes y en el bocal por donde sale el agoa, sino con mucho trabajo y entrando los hombres a nado porque está muy hondo, y como el dicho molino y el regadio que sale para las heredades (...) estan hedificados sobre quatro arcos que estan junto al agoa (...), con los dichos golpes [de la leña] an hecho sentimiento dos arcos, y del uno han caydo y salido dos piedras grandes*<sup>46</sup>.

Por aquel entonces, el señor de Gorraiz también contaba con un molino en la villa de Huarte. A mediados del siglo XVI, las dos ruedas de este ingenio se encontraban paralizadas como consecuencia de la bajada de leña. Al parecer, los leños caían con mucha “furia” tras superar la presa y *batian muy rezio contra la puente y molino*. En el referido pleito, Lanzarote de Gorraiz exigía una compensación de 15 ducados (1 por reparar un rodete, 4 por comprar otro nuevo y 10 por arreglar una aceña)<sup>47</sup>.

Los destrozos en el molino de Olaz parecen de menor importancia. Según doña Margarita Díez de Armendáriz, señora de Artieda y propietaria de la instalación, la madera tan sólo “derrocó” una piedra, quedando dos *vocales o portillos deshechos al pie de la presa, pero no por ello estuvo parado el molino*. No obstante, la presa sufrió un derrumbamiento que alcanzaba los 30 codos de longitud (15,24 metros)<sup>48</sup>. Otro de los ingenios afectados en

<sup>44</sup> AGN, STRP, núm. 65.513.

<sup>45</sup> AGN, STRP, núm. 65.513, fol. 1r.-2v.

<sup>46</sup> AGN, STRP, núm. 65.513, fol. 2v.

<sup>47</sup> AGN, STRP, núm. 65.513, s. fol.

<sup>48</sup> AGN, STRP, núm. 65.513, s. fol.

menor medida es el molino harinero compartido por las poblaciones de Villava y Huarte, localizado junto al puente de San Andrés<sup>49</sup>.

Dentro del mismo pleito, también se alegan daños en el molino de Burlada. Éste era especialmente vulnerable a la acción de la leña, ya que se situaba por debajo de la unión de los ríos Ulzama y Arga, tramo en el que las aguas, y por ende, todo lo que se arrastraba con ella, discurrían con “mayor ímpetu”. A la fuerza del caudal habría que sumar el gran volumen de tráfico maderero que necesariamente tendría soportar la presa de Burlada, una construcción “de mayores dimensiones, costo y valor” que las de aguas arriba, según afirmaba uno de los declarantes en el proceso<sup>50</sup>. Las consecuencias en este caso serían, por tanto, mucho más trágicas que en el resto de dotaciones molineras<sup>51</sup>.

El mismo documento recoge que en aquella época ya no había ningún otro molino desde el de Burlada hasta Pamplona, con excepción del molino de Caparroso, emplazado justo en el lugar habitual de desembarco de la leña. Con bastante frecuencia la red que amarraba los maderos en este punto cedía y la leña se “escapaba” sin control alguno. Los molinos de Pamplona y los de aguas abajo de su término sufrían las consecuencias. Por ejemplo, en 1551 la presa de Caparroso presentaba un “boquete” de más de 8 metros, supuestamente por culpa de los golpes de la madera<sup>52</sup>. Otras instalaciones afectadas en la ciudad por el descenso de madera son el del Vergel y el de San Pedro de Ribas. Con respecto a una rueda harinera en el barrio de la Rochapea se denunciaba que, poco antes de las Navidades de 1565-1566, un leño había entrado *por la canal de las paraderas y aquél ronpio beynte y tres tablas de la açenia grande que llaman armoles, y por caussa de aber assi quebrado las tablas, quedo el dicho molino por nuebe dias y noches no pudiendo moler ni andar la dicha açenia*. El molinero, Bernart de Ezpeleta, lamentaba paralizar su actividad justo en el momento *de mejor trigo y de mejor moler y ganancia*. Confesaba haber perdido unos 30-40 robos de trigo de calidad en esa fatídica semana<sup>53</sup>.

#### 4.- CONCLUSIONES

El transporte de leña por los ríos Arga y Ulzama difiere del tradicional sistema almadiero característico de los ríos orientales de Navarra. Tanto la cronología, método de transporte, régimen de explotación y otros elementos son diferentes. Sin embargo, el primero parece heredero del segundo, quizás éste adaptado a las circunstancias particulares del trayecto fluvial y las zonas de producción y consumo de la madera. En el caso de los ríos Arga y Ulzama se trata de un fenómeno propiamente de la Edad Moderna, con un fuerte desarrollo a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI, continuado en las centurias siguientes. En esta práctica leñera, la conducción de la madera se hace desde las orillas, guiando los leños con palos largos. La falta de una regulación específica facilitó la aparición de algunos comportamientos abusivos, que ni siquiera desaparecieron con las disposiciones jurídicas dictaminadas al respecto por los tribunales reales. Entre éstas cabe destacar la fijación de tasas y la construcción del llamado “Río de los Leños” en Pamplona. La prolongación del conflicto en los siglos XVII, XVIII y XIX parece inevitable dada la propia idiosincrasia del tránsito maderero y la total contraposición de intereses de los bloques litigantes.

Por otro lado, la imperiosa necesidad de abastecer de leña a la ciudad de Pamplona impera sobre los intereses particulares de los propietarios de puentes, presas, molinos y heredades de los ríos Arga y Ulzama. El poder público se muestra bastante reacio a reconocer

<sup>49</sup> AGN, STRP, núm. 65.513, s. fol.

<sup>50</sup> AGN, STRP, núm. 65.513, fol. 3r.-4v.

<sup>51</sup> Vid. en la nota 30 las medidas tomadas en el caso de la destrucción del puente en el año 1599.

<sup>52</sup> AGN, STRP, núm. 65.513, fol. 4v.

<sup>53</sup> AGN, STRP, núm. 67.754, fol. 5r., 7v. y 11r.

las indemnizaciones por daños que se reclaman o simplemente a subir las tasas de paso conforme a los gastos que se ocasionaban en las instalaciones por el paso de la madera. Sin duda, las instancias de poder pretendían de esta forma sostener el precio de la madera, al igual que asegurar la continuidad del negocio. No debemos olvidar que muchos de los asentistas de la leña son personajes influyentes en la vida pamplonesa del siglo XVI. El respaldo legal, además del apremio por cumplir con los arriendos y la subsiguiente búsqueda de cierto margen de beneficios, empujaría a los leñeros a utilizar con frecuencia prácticas un tanto “excesivas”.

Los grandes perjudicados de este tránsito de leña y hombres por los ríos son, obviamente, los propietarios de presas, molinos y puentes. Procuran defender su patrimonio, generalmente apropiándose de la leña que circulaba por sus instalaciones. Justifican tal acto con el pretexto de cobrar los derechos de paso que legalmente les correspondían y, a la par, reclamaban fuertes compensaciones por los destrozos ocasionados. Sin embargo, la legislación les obligaba a devolver la leña confiscada. Así, los titulares de presas y puentes tendrán que contentarse con recibir sólo las tasas de paso –que por ello intentarán aumentar– y con sufragar ellos mismos las reparaciones pertinentes, en ciertos casos realmente costosas. Por último cabe decir que los daños provocados por el golpe de los leños en molinos y puentes se localizan lógicamente en las zonas donde incide el agua en ellos, esto es, en los estribos de los puentes, en las paredes de las presas –por ambas caras–, en las distintas compuertas de los canales y en el cárcavo de los molinos, tanto en la maquinaria que éste albergaba como en su propia estructura.

\* \* \*



Localidades con “derecho de paso de leña” en el río Arga, según la provisión del Consejo Real, dada en Pamplona, a 19 de diciembre de 1550. Hay que advertir que en 1537 se dictó sentencia en contra del pago de “una fusta por almadía” que ocasionalmente cobraba el titular del palacio de Eriete, por lo visto de forma ilegal. Por otro lado, la ciudad de Pamplona no tiene reconocido oficialmente este derecho. Como en el resto de lugares sin este privilegio, a lo sumo puede aspirar a recibir alguna compensación por daños en sus presas, molinos, puentes y/o heredades.



Localidades con “derecho de paso de leña” en el río Ulzama, según la provisión del Consejo Real, dada en Pamplona, a 9 de febrero de 1565. El puente de Oricáin cobra una tasa de 5 reales a partir de su construcción en el año 1704. Las localidades no incluidas en esta relación, como es el caso de Pamplona, tan sólo tenían derecho a reclamar indemnizaciones por daños.



