

SEVERINO PALLARUELO CAMPO

En Sobrarbe, como en las otras comarcas pirenaicas, la ganadería ovina ha sido –y parcialmente es todavía– trashumante. Las grandes extensiones de pastos situados entre los 1.500 y los 3.000 m de altitud, que permanecen cubiertos por la nieve durante el invierno y brotan de nuevo a finales de primavera, justifican los traslados estacionales del ganado para ascender en verano a los pastos estivales y descender cuando llegan las nieves.

Los puertos

Son laderas elevadas cubiertas por un pasto fino y espeso que en el país llaman tasca. Los puertos más amplios se encuentran en las cabeceras de los ríos, cerca del eje pirenaico y al pie de las cumbres mayores. Los grandes puertos estivales pertenecen a los valles de Broto, Vio, Puértolas, Bielsa y Gistaín. La posesión y la administración de dichos puertos fue confirmada por los reyes de Aragón a los valles citados en los últimos siglos medievales. Desde entonces cada valle, como entidad con un sentido administrativo que desborda marcos orográficos, ha organizado el pastoreo y la vigilancia en sus puertos. La cabaña lanar que han acogido tradicionalmente los pastos estivales de cada valle ha conocido oscilaciones, pero ha sido siempre muy elevada hasta la crisis del mundo rural que se extendió por la comarca –al igual que por el resto de la región– entre 1960 y 1970. En los extensos puertos de Góriz, pertenecientes a los valles de Vio y Solana, acostumbraban a pastar unas 35.000 cabezas de ovino cada verano. Casi otras tantas pastaban en los puertos del valle de Broto y alguna menos en los de Puértolas, Bielsa o Gistaín.



El pastor vigila desde un collado el ganado que pasta con los primeros rayos de sol

Al sur de los puertos citados hay otros menos extensos, más ásperos y más quebrados. Se sitúan en montañas que apenas superan los 2.000 m de altitud –como la Peña Montañesa– o que ni siquiera alcanzan esa altitud (Navaín, Capramote). Estos puertos más meridionales sólo han acogido rebaños pequeños pertenecientes a pueblos y aldeas de su entorno con vocación más agraria que pecuaria.

El ciclo trashumante

Hay dos tipos de trashumancia: una caracterizada por la larga distancia que separa los pastos estivales –en las montañas pirenaicas– de los pastos de invernada, situados en el valle del Ebro; y otra de recorrido corto en la que el ganado asciende a los puertos en verano pero cuando los abandona, en otoño, lo hace para permanecer en el valle próximo, sin descender a los pastos lejanos situados en lo que aquí suelen conocer genéricamente como Tierra Baja.

La de largo recorrido solía realizarse con rebaños grandes –ya fueran de un solo propietario o de varios agrupados– que tardaban ocho o diez días en recorrer caminando la distancia que separa los pastos de cada estación. Los ganaderos han sido siempre vecinos de los valles altos que tenían como propios los pastos estivales y conseguían por arriendo los de invernada, pertenecientes casi siempre a grandes propietarios de las estepas del centro de Aragón.

En este modelo de trashumancia los puertos se abandonan en octubre, poco antes de que lleguen las primeras nieves. El ganado toma el camino y no se detiene –salvo para pernoctar– hasta alcanzar los pastizales contratados para el invierno: no existía en Sobrarbe esa etapa otoñal intermedia –el aborral– que los ganaderos de otros valles más occidentales establecían en las sierras prepirenaicas. En el lugar de invernada, casi siempre en enero, parían las ovejas. A finales de mayo el

ganado, tras ser esquilado, volvía a los Pirineos. Durante el mes de junio y parte de julio pastaba en el valle, en torno al pueblo donde tenía su casa el ganadero: eran estos los únicos días que el pastor pasaba cerca de la familia y, tal vez, los únicos, también, en los que cenaba sentado a la mesa y dormía en una cama. En julio, o incluso en los primeros días de agosto si el puerto era muy alto, ascendía el ganado a los pastos estivales.



La sierra de Naval es el último obstáculo antes de llegar a los paisajes suaves del Somontano y las estepas de la ribera, donde pasarán el invierno

La trashumancia de recorrido corto era muy diferente: afectaba a rebaños, casi siempre pequeños, de pro-

pietarios para los que el ganado era sólo un complemento de su actividad agraria. Los ganaderos integraban su hato en un gran rebaño formado por las ovejas de diferentes dueños. Las conducían a la montaña en junio para dejarlas a cargo de un pastor asalariado que las guardaba hasta octubre. En otoño volvían a la aldea para pasar allí el invierno pastando en los montes y en los barbechos cercanos pertenecientes al ganadero. El censo del ganado que practicaba esta trashumancia corta era mucho más reducido que el de la larga: quizá todas las ovejas que subían a los puertos prepirenaicos sumadas no alcanzaban el número de las que pastaban en uno sólo de los puertos altos.

Las cabañeras

Las vías pecuarias reciben en Sobrarbe el nombre de cabañeras. Como sucede en la anatomía con los vasos sanguíneos, los grandes caudales pecuarios que llegaban a la comarca desde el sur por sólo tres vías, se ramificaban luego en diferentes caminos hasta alcanzar los distintos puertos.

La cabañera más conocida descendía de los puertos de los valles de Vío, Puértolas, Bielsa y Gistaín siguiendo el curso del Cinca hasta Mediano, donde se desviaba hacia el oeste para cruzar la sierra y seguir luego por Naval hacia Barbastro.

Otra más occidental –transitada por los ganados del valle de Broto y algunos de Solana y Fanlo– cruzaba el río Ara por Lacort, continuaba por Arcusa, cruzaba la



La vía pecuaria o cabañera, sin amojonamiento ni límite preciso se desparrama por la ladera

sierra de Sevil y llegaba hasta las cercanías de Barbastro para seguir hacia los Monegros y el Ebro.

La más oriental –seguida antiguamente por los ganados de Bielsa y Gistaín– se dirigía hacia el macizo de Cotiella y avanzando por el interfluvio Ésera-Cinca llegaba hasta Graus continuando hasta Alins para enlazar con la que bajaba del valle de Benasque.

Las cabañeras nunca estuvieron amojonadas. En algunos tramos se dilataban sin límites manifiestos y en otros se constreñían hasta no permitir sino el avance del ganado formando hileras interminables. A pesar de haber conocido durante siglos –quizá milenios– el paso cada año de enormes rebaños acompañados por los pastores, las acémilas y los perros, las cabañeras no constituyen actualmente vías reconocibles en todo su recorrido. El impacto del gran tránsito pecuario ha dejado un impacto mínimo: en pocos años de abandono las milenarias cabañeras desaparecen devoradas por la maleza, como si nadie hubiera pasado nunca por allí.

Pacerías o facerías

Suele darse este nombre a los antiguos tratados, casi siempre de índole pastoril, firmados entre valles vecinos situados en las dos vertientes pirenaicas. Los valles de Francia y de España pactaron en la Edad Media y en los siglos posteriores acuerdos para poner fin a disputas que los enfrentaban por cuestiones ganaderas. Las pacerías se conocen en todas las regiones pirenaicas. Algunas, firmadas hace seis o siete siglos, cayeron en el olvido y actualmente sobreviven sólo como un recuerdo histórico porque se ha encontrado el pergamino o el papel que se firmó en su momento. Así sucede con el tratado que los de Bielsa firmaron en la Edad Media con sus vecinos franceses. Pero otros acuerdos transfronterizos mantienen plenamente su vigor y se han incorporado a los tratados de límites actualmente vigentes entre Francia y España. Así sucede con el acuerdo entre el valle de Broto y el valle francés de Bareges, que regula la que quizá pueda calificarse como principal facería pirenaica. Tiene su origen en un acuerdo entre ambos valles firmado en el Hospital de Gavarnie en 1390. El pacto, que ha conocido grandes vicisitudes a lo largo de los siglos, se mantiene en vigor hasta nuestros días. Cada año cientos de vacas del valle de Broto cruzan en julio por el espectacular camino del ibón de Bernatuara para pastar en las montañas francesas de Gavarnie que según el antiguo tratado facero corresponden a los españoles para su aprovechamiento.

Los pastores

Los pastores de los rebaños que practicaban la trashumancia larga llevaban una vida especialmente dura. En el puerto se alojaban en chozas –«mallats»– muy tos-



Cada cierto tiempo hay que subir sal para el ganado que pasta en los puertos. El burro ha sido el mejor medio de transporte

cas que con frecuencia no permitían ni la permanencia del pastor erguido en su interior. Dormían en lechos de ramas de boj, cubiertos con pieles o manta ásperas, y soportaban un régimen alimenticio monótono y pobre: sopas, algo de carne salada y queso. En invierno su vida, en las soledades de las estepas ventosas del Ebro, no era mejor: alojados en las casetas de los montes, bebiendo en balsas de aguas dudosas y lejos de los pueblos, los meses invernales se hacían eternos.

La vida era igual de dura para el pastor asalariado que para el ganadero mediano que conducía su propio rebaño o incluso para el gran ganadero que se ocupaba de su ganado.

La organización laboral del pastor trashumante admitía numerosas variantes: ganaderos que cuidaban únicamente su rebaño, ganaderos que junto a sus ovejas guardaban las de otros propietarios, pastores asalariados que trabajaban junto al amo, grupos de asalariados que cuidaban el gran rebaño de un ganadero ausente.

La circulación de dinero en el mundo de la trashumancia nunca fue excesiva, pero existió y tuvo más vigor que en otros ambientes rurales donde la autarquía lo guiaba todo. La venta de corderos, de queso y de lana originaba caudales monetarios de cierta cuantía sin los cuales no hubiera sido posible pagar los pastos arrendados para la invernada. Pero el dinero conseguido no alcanzó para que se produjeran acumulaciones notables de capital.

Cuando la crisis de los años 60 y 70 embistió con fuerza, algunos ganaderos trashumantes compraron una casa y alguna finquita en las riberas donde solían pasar los inviernos: para eso alcanzaron los caudales conseguidos a lo largo de una vida sacrificada.

La trashumancia hoy

Todavía hay en Sobrarbe rebaños –muy pocos, quizá se puedan contar con los dedos de una mano– que realizan el ciclo trashumante largo al modo tradicional, es decir, trasladándose desde los puertos hasta la Tierra Baja por las cabañeras. A los pastos estivales sigue subiendo el ganado, pero han cambiado muchas cosas en las últimas décadas: hay menos cabezas, se ha modificado la proporción de las especies y se ha transformado el oficio del pastor.

La presión ganadera ha disminuido en los puertos y eso ha tenido su repercusión en el paisaje: el bosque asciende invadiendo los pastos y otro tanto sucede con los matorrales que, alternando con manchas de erosión se van apoderando de amplias zonas de antigua tasca.

La cabaña ovina trashumante descendió mucho en las décadas de 1960 y 1980, a la vez que crecía la cabaña de vacuno. Las vacas, apenas presentes en los puertos



Cuando el ganado está en el pueblo, las cercas se mueven cada día para que el estiércol se distribuya de manera uniforme por las fincas

hace medio siglo, se apoderaron de los pastos. Pero las vacas no siguen la trashumancia larga sino la corta, pasando el invierno en el valle. De este modo, la trashumancia larga agoniza pero la corta se ha revitalizado con formas que no existían apenas hace medio siglo. La vieja trashumancia corta –a Capramote, a la Pardina de San Juan, a la Peña Montañesa– ha decaído mucho, pero la del vacuno de los valles altos se ha incrementado. Los pastores casi nunca pernoctan en los puertos. Suelen regresar a su casa cada día o acuden sólo una vez por semana para vigilar sus vacas.

Las navatas

SEVERINO PALLARUELO CAMPO

Un autor del siglo XVI, al tratar acerca del transporte de troncos por los ríos, dice que por el Cinca descenden los maderos más grandes y abundantes. Acompañando las explicaciones ofrece el dibujo de una almadía con dos tramos de troncos atados para formar una sólida plataforma dirigida por cuatro hombres que manejan otros tantos remos largos. Es la más antigua imagen conservada de los almadieros o navateros, los hombres que conducían las almadías o navatas desde los valles pirenaicos hasta los puertos del mar Mediterráneo.



Navateros descendiendo el Cinca

Los bosques

En la comarca de Sobrarbe crecen bosques magníficos de abetos, de hayas, de pinos y de otros árboles. Los mejores se encuentran en los valles altos: en Bujaruelo, en Ordesa, en Pineta, en el valle de Gistaín y en el valle de Laspuña hay selvas espesas con ejemplares de fustes rectos que siempre han interesado para la carpintería, para la construcción y para los astilleros. La mayoría de estos bosques han pertenecido tradicionalmente a los municipios o a sociedades de vecinos, aunque también los hay pertenecientes a propietarios particulares.

Queda constancia de la explotación forestal destinada a satisfacer las demandas de clientes lejanos –en el Bajo Cinca o en Tortosa, ya cerca del mar– desde la Baja Edad Media, aunque quizá existió ya este comercio en la antigüedad.

La especie más apreciada era el pino silvestre. El abeto, hasta el último siglo, sufría un rechazo generalizado. El haya y el quejigo sólo se demandaban en cantidades reducidas.

Los grandes clientes acudían al bosque personalmente o enviaban a sus representantes para seleccionar los árboles. Como el transporte resultaba tan costoso sólo

salían del bosque los árboles seleccionados y lo hacían casi siempre en forma de vigas con cuatro caras planas.

De todos los valles salía madera con destino a clientes lejanos pero durante siglos el de Bielsa apenas exportó troncos porque consumía sus bosques para producir el carbón reclamado por las fargas o fábricas de hierro instaladas en el valle.

Los trabajos en el bosque

Los árboles se cortaban siempre en invierno, cuando el ciclo vegetativo se encuentra en su etapa más mortecina. Particularmente buenos se han considerado desde la antigüedad los días de la «mingua» (luna en menguante) de enero: los árboles talados en estas fechas resisten mejor los ataques de los parásitos de la madera.

Los leñadores («picadores») actuaban en cuadrillas que se alojaban en cuevas o en chozas escondidas en las espesuras del bosque. Trabajaban cortando árboles entre diciembre y abril. Tras derribarlos y limpiarlos de ramas los cuadraban con el hacha hasta labrarles cuatro caras planas. Después permanecían a la intemperie para que se fueran secando.

Desembosque

Mediante bueyes o mulos los troncos se transportaban por arrastre hasta las orillas de algún arroyo. Esta tarea se denomina «tirar madera» y quienes la realizan son los «tiradores». Los troncos se apilaban a orillas del riachuelo hasta que llegaba el momento de lanzarlos al agua.

Primera flotación

Llegada la primavera los maderos se arrojan a la corriente para que el agua los arrastre. Los troncos flotan en desorden guiados por grupos de hombres armados de largas pértigas con un hierro en el extremo («ganchas»). Llamen «barranquiar» a este trabajo de conducir maderos sueltos por los ríos pequeños hasta la orilla del gran río donde formarán las navatas. Cuando alcanzan el lugar elegido los troncos son retirados del agua para atarlos formando grandes plataformas.



Los maderos o troncos se atan con verdugos de sarga

Los ríos

En Sobrarbe sólo dos ríos permiten la navegación de navatas: el Cinca y el Ara. Pero no son navegables desde su cabecera. La escasez de caudal, los saltos o los desfiladeros impiden la conducción de navatas en la parte alta de sus cursos. El Ara sólo resulta navegable desde los llanos de Planduviar (cerca de Sarvisé) y el Cinca desde la desembocadura del Irués (al pie de Badaín).

Las playas fluviales utilizadas como ligaderos para los troncos se situaban en los puntos que se acaban de señalar o en el Cinca cerca de la desembocadura del Bellos, entre Escalona y Laspuña.

Los trabajos en la «placha»

En la playa fluvial («placha») los navateros trabajaban durante cinco o seis días para formar una navata. Los troncos se situaban uno junto a otro y se ataban entre sí, por medio de verdugos de sarga retorcidos, para formar un tramo de unos cuatro metros de anchura y de longitud variable. Una vez atados los tramos se arrojaban al agua para enlazarlos uno tras otro formando navatas constituidas por dos o tres tramos. En el extremo frontal y en el posterior de cada navata se colocaban uno o dos remos para dirigirla. Los remos tenían entre 9 y 11 m de longitud y se labraban en troncos especialmente rectos de pino o de abeto.

El viaje

Los viajes se realizaban cuando los ríos llevaban más caudal, en mayo, coincidiendo con las crecidas, producidas por la fusión de las nieves, que en el país llaman «mayencos».

Solían partir en expediciones formadas por varias navatas que procuraban viajar juntas buscando, quizá, la seguridad del grupo frente a los peligros del viaje. Si partían de la confluencia del Bellos y el Cinca en una jornada podían alcanzar Monzón y en otra más llegar hasta Fraga. Al día siguiente ya navegaban por el Ebro. En el gran río el avance era lento: las jornadas se sucedían con monotonía en las aguas tranquilas hasta alcanzar Tortosa. La ciudad contaba con almacenes y aserraderos donde compraban la madera que llegaba de las montañas.

Tras vender los troncos los navateros regresaban de nuevo a Sobrarbe. Habían invertido ocho o nueve días en el viaje por las aguas y, antiguamente, cuando regresaban andando, necesitaban cinco días de marcha para volver a los montes y a los ríos donde les aguardaban más troncos para formar nuevas navatas. Desde finales del siglo XIX el viaje de regreso se hizo más cómodo: gracias al tren quedó reducido a uno o dos días.

Los navateros

Los hombres que ataban los troncos y los conducían por el río procedían de los pueblos próximos a los bosques. Eran los mismos que se ocupaban en las otras tareas de la explotación forestal: talaban los troncos, los limpiaban y labraban, los desemboscaban, los transportaban flotando sueltos por los ríos y, ya atados, navegaban sobre ellos hasta su destino.



El viaje se realiza en el mes de mayo, cuando los ríos traen mayores caudales «mayencos»



Los trabajadores de la madera cumplían con todo el ciclo. Desde el monte hasta el Ebro

En la amplia documentación conservada del siglo XVI sobre navatas se observa que en el intenso tráfico maderero por las aguas del Cinca destacan los árboles procedentes del valle de Plan. Estos troncos se conducían sueltos por el Cinqueta y por el Cinca hasta la desembocadura del Irués, donde se ataban para formar navatas. La mayoría de los navateros procedían de Saravillo y de Sin. En la gigantesca explotación forestal del valle de Laspuña que se inició en la segunda mitad del XVI con la construcción de una carretera para enlazar el escondido valle con el río Cinca, se constata que el transporte fluvial de la madera está en manos de vecinos de Laspuña.

En los siglos posteriores parece que fueron los hombres de este pueblo y de los lugares vecinos –Puyarruego, Escalona, Muro, Belsierre– quienes monopolizaron el oficio hasta su extinción hacia 1950.

El final

En la década de 1920 las carreteras llegaron a casi todos los valles pirenaicos y con ellas vinieron los camiones que comenzaban a ocuparse del transporte de los troncos. Hacia 1930 las almadías habían desaparecido en la mayor parte de los ríos. Sólo en el Cinca se continuaban viendo flotar los troncos cada año para mayo, cuando llegaban los caudales plateados de los «mayencos». Pero la competencia de los camiones comenzaba ya a hacer mella en el viejo oficio de los navateros.

Sin embargo, la Guerra Civil –con su secuela de destrucción, pobreza y autarquía– dio un nuevo y postrero impulso al transporte fluvial. Acabada la contienda, cuando la escasez de camiones y de combustible dificultaba el tráfico de mercancías por las carreteras, las navatas volvieron a recobrar todo su sentido como sistema de transporte: durante una década más los navateros de Sobrarbe descendieron hasta Tortosa sobre el lomo ondulante de las aguas del Cinca y la espalda lodosa de las aguas del Ebro. En 1949 llegaron a Tortosa las últimas navatas de Sobrarbe. Se acabó.

En 1982 algunos viejos navateros volvieron a construir navatas para hacerlas navegar por el Cinca, entre Escalona y Aínsa, como recuerdo festivo de los viajes fluviales de su juventud. Desde entonces, con el amparo del ayuntamiento de Laspuña y de una Asociación de Navateros creada en el mismo pueblo, cada año, el último domingo de mayo, se celebra la Fiesta de las Navatas que tiene en el descenso de los troncos por el Cinca su actividad señera.