

1. El oficio de arriero

Juan Miguel Rodríguez Gómez

*«¿Y quién viaja por estas comarcas? Principalmente los arrieros y sus largas recuas de mulas, adornadas con campanillas de monótono tintineo. Vedlos, con sus rostros atezados, sus trajes pardos, sus sombreroes gachos; ved a los arrieros, verdaderos señores de las rutas de España, más respetados en estos caminos polvorientos que los duques y los condes». George Borrow, *The Bible in Spain*, 1843.*

1. Introducción

Durante muchos siglos, los arrieros fueron fundamentales para la economía altoaragonesa. Sin embargo, hace apenas unas décadas, desaparecieron por completo, en un proceso paralelo al que sufrieron otros sistemas de transporte de mercancías:

«La humanidad es como el árbol de hoja caduca. En cada estación ha de renovar sus hojas, si no quiere morir. Cada nueva cultura marca un cambio de estación y trae nuevas profesiones y nuevas actividades, que son como hojas, que se van sucediendo. El navatero es una de esas hojas caídas, que no volveremos a ver brotar, si no es a causa de algún cataclismo que trastorne la marcha de la humanidad.

En la época paleolítica, el que tenía una mina de pedernal, tenía un tesoro; y el que poseía el secreto de tallarlo, poseía la llave de la vida. Pero pasó el tallador de pedernal y así ha pasado también el navatero, de la misma suerte que pasó el arriero navalés. Dentro de poco, ya no sabrán explicarse la frase, que aún dicen por la montaña al niño que es castigado: - ¡Te vas a ver más apaleado que burro navalés! (...) El navatero está ya muerto como el paleolítico tallador de pedernal» (Arcediano, 1954). Arrieros y navateros: un mismo final y unos mismos sucesores: el ferrocarril y el camión (Figura 1).

Se fueron sin hacer ruido y, tal es así, que resulta francamente difícil encontrar testimonios de los últimos que ejercieron en esta tierra, allá a mediados del siglo XX. En las páginas de este libro irán apareciendo desde los antiguos *moros* de Naval hasta aquéllos con los que se extinguió este oficio en el Alto Aragón y cuyos nombres aún conservan un sitio en la memoria de los más mayores. *Mamón, Banastón, Cardelina, Susana, Aguador, Fantova, Luquetas,*

Perús, Casolas, Tomasón, Jabonero o Fabián volverán a salir con sus caballerías por los antiguos caminos, algunos convertidos en senderos, pistas o incluso carreteras. Otros impracticables o desaparecidos. También los antiguos mesones volverán a abrir sus puertas para la ocasión y sabremos qué fue de los últimos mesoneros. Recorreremos lugares míticos, como Barranco Fondo, Sevil, Sescún o Cuello Bail, en los que aún se conserva el viejo aroma de la trashumancia y la arriería.



Figura 1. Puentes de Olvena. Ayer y hoy: de arrieros a camioneros.
Juan M. Rodríguez, 2014.

Volverán a nuestra mente imágenes ya perdidas, como aquéllas que describía Washington Irving a mediados del siglo XIX: *«Los peligros del viaje [en España] ponen asimismo de manifiesto un sistema de viajar semejante, aunque en menor grado, al de las caravanas orientales. Los arrieros o trajinantes, agrupados en convoyes, emprenden la marcha en largas y bien armadas filas. Por este primitivo procedimiento se realiza el comercio del país. El arriero es el medio y el auténtico viajero que cruza la Península desde los Pirineos y Asturias hasta las Alpujarras, la Serranía de Ronda, e incluso, hasta las puertas de Gibraltar. Vive frugal y sobriamente; sus alforjas, por lo común de burdo paño, guardan sus parcas provisiones, y lleva además una bota de cuero, que pende del arzón de la cabalgadura, con vino o agua, suministro imprescindible cuando cruza los montes estériles o las sedientas llanuras. La manta de la mula, tendida en el suelo, es su lecho por la noche, utilizando la albarda como almohada. Su corto, pero gallardo y vigoroso aspecto, denota energía; de morena tez, tostada por el sol; firme la mirada, pero la expresión serena, excepto cuando se aviva por una súbita emoción; de francos ademanes, varonil*

y amable, nunca pasa sin pronunciar este grave saludo: ¡Dios guarde a usted! ¡Vaya usted con Dios, caballero!

(...) Es asimismo muy pintoresco el tropiezo con una fila de arrieros en un puerto de la montaña. En primer lugar se oyen las campanillas de las mulas de delante, que rompen con su sencilla melodía la paz de las colinas; o quizás, la voz de un arriero que grita a alguna bestia perezosa o salida de la recua, o canta alguna balada tradicional con toda la fuerza de sus pulmones. Ves, en fin, las mulas en lentos zigzags a lo largo del escarpado desfiladero, o bajando muchas veces tajos profundos hasta que su silueta se perfila sobre el horizonte, o subiendo por las simas ásperas y profundas abiertas a sus pies» (Figura 2).

2. ¿Quién era un arriero?

El diccionario de la Real Academia define *arriero* como todo aquél que trajinaba con bestias de carga y nos recuerda que esta palabra deriva de la interjección *jarre!*, que es la voz empleada para hacer andar a los animales. A acarrear géneros de un lugar a otro se ha dedicado desde antiguo mucha gente, especialmente en los terrenos montañosos en los que los vehículos a motor no solo tardaron tanto tiempo en aparecer, sino que, en ocasiones, solo lo hicieron cuando los pueblos ya estaban deshabitados.

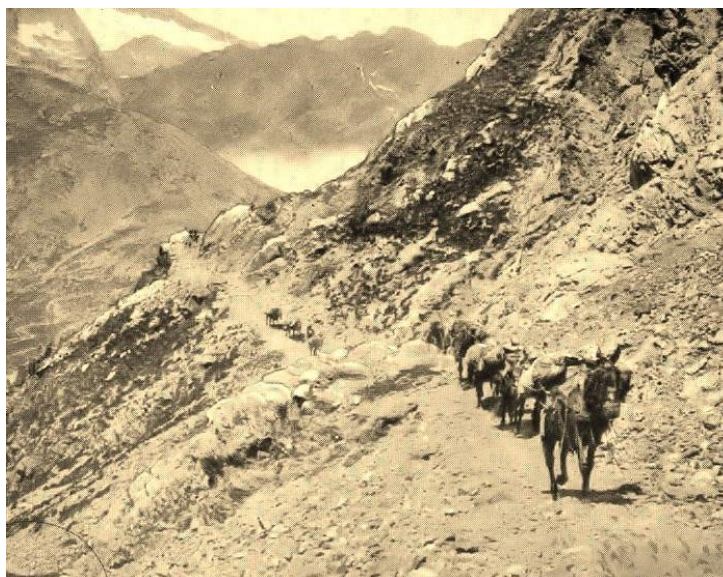


Figura 2. Recua de machos atravesando un puerto en algún lugar del Alto Aragón. Autor desconocido. Archivo UCM.

Por el Alto Aragón han desfilado buhoneros, quincalleros y muchos otros tipos de vendedores ambulantes. Sin embargo, entre los del gremio, el

término **ARRIERO** con mayúsculas no se aplicaba a cualquiera, sino que denotaba un alto grado de profesionalización y, en consecuencia, quedaba reservado para aquéllos que reunían una serie de características particulares, entre las que destacan las siguientes:

(1) Se dedicaban exclusivamente a esta actividad, siendo su fuente única o principal de ingresos.

(2) Vendían o trocaban productos de primera necesidad (aceite, vino, vajilla, sal...), de los que eran deficitarios los pueblos a los que acudían y, salvo excepciones, no elaboraban los productos que comercializaban.

(3) Seguían rutas más o menos fijas que recorrían de forma cíclica. Estas rutas implicaban distancias relativamente largas, por lo que pasaban mucho más tiempo fuera que dentro de sus pueblos.

(4) Entre pueblo y pueblo, siempre se detenían a comer o pernoctar en los mismos mesones. Igualmente, en cada pueblo se alojaban en una casa fija, que cambiaban en caso de que ésta cerrara y sus habitantes migraran a otro lugar. Por este motivo, no es de extrañar que en las casas en las que paraban (y en muchas otras) no se les considerase como meros comerciantes sino prácticamente como parte de la familia.

(5) El hecho de contar con una clientela fija, a la que veían periódicamente y con la que existía una relación de familiaridad, evitaba la tentación de vender productos en mal estado o a precios abusivos.

En consecuencia, no se consideraban arrieros a los agricultores o ganaderos que, en ciertas circunstancias (épocas de menor laboreo, ferias, mercados, romerías...) y siempre de forma ocasional, aprovechan para llevar sus productos (como, por ejemplo, frutas, hortalizas o zoquetas) a los puntos de venta. Tampoco los que transportaban su trigo o sus aceitunas al molino, los que bajaban leña del monte ni los que arrimaban madera, losa o piedras a una obra.

3. Entre la Tierra Baja y la Montaña... centros arrieros

En el territorio oscense, existen una serie de pueblos que servían de frontera a dos mundos tan distintos como complementarios: la *zona montañosa*

y la *zona llana* (Figura 3). Ninguno se podía permitir el lujo de vivir a espaldas del otro ya que ciertos productos básicos sobraban en una parte mientras faltaban en la otra y viceversa. Por ello, no es de extrañar que la zona fronteriza se convirtiera en un excelente caldo de cultivo para el desarrollo de una actividad arriera febril (Figura 4).

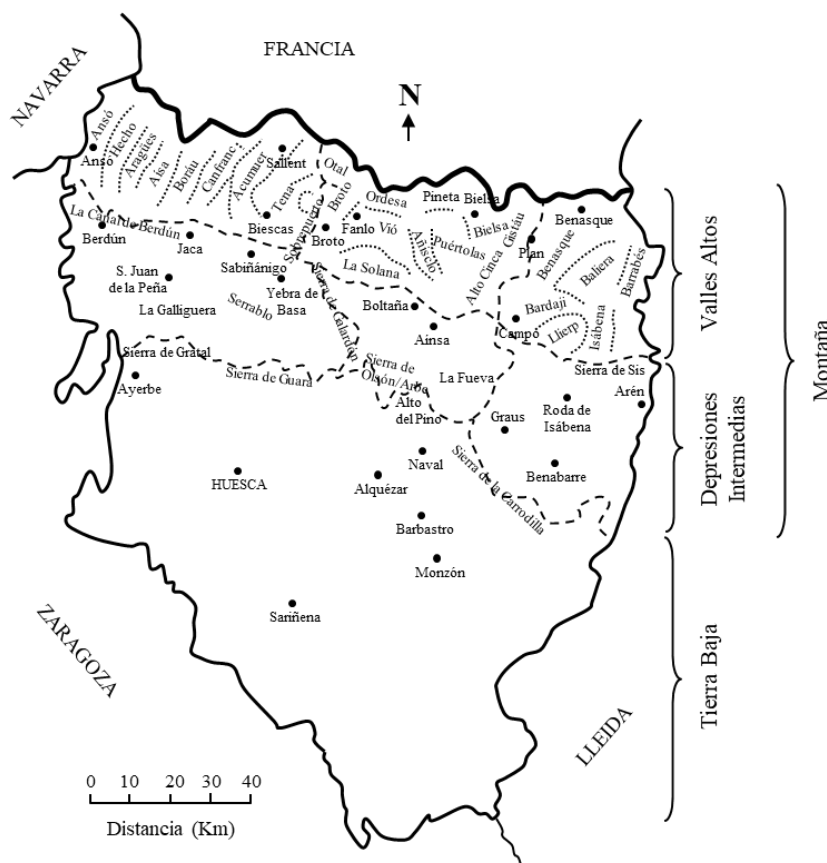


Figura 3. La divisoria entre la Montaña y la Tierra Baja.
Adaptado de Lisón (1986).

La división más conocida entre los habitantes de la provincia de Huesca es la de la Montaña y la Ribera (o Tierra Baja), que la parte en dos mitades bien diferenciadas (Lisón, 1986). Son entidades geográficas intercomarcales tan definidas que, como vemos, se solían y suelen escribir como nombres propios. Durante meses, «*el montañés queda aislado de Tierra Baja, que en realidad es su "extranjero"*» (Andolz, 1988). En el pasado, los habitantes de las dos zonas asumían esta distinción y consideraban su modo de vida, costumbres y tradiciones diferentes y, en cierto modo, incompatibles. De hecho, estas diferencias fueron palpables a ojos de terceras partes cuando al crearse los pueblos de colonización en el territorio oscense se mezclaron colonos de ambas procedencias. Las memorias sobre constitución de las nuevas entidades

municipales de Orillena, Curbe o San Lorenzo del Flumen, por ejemplo, son elocuentes. Así, en el apartado 13.2.1 de las mismas, y bajo el epígrafe *Características sociológicas de sus habitantes* se expone que «el hecho de que sea tan diversa la procedencia hace que se dificulte la convivencia; el distinto carácter y costumbres de los de procedencia del Norte de la Provincia de Huesca y de los del Sur de la misma provincia, ha motivado problemas de adaptación».

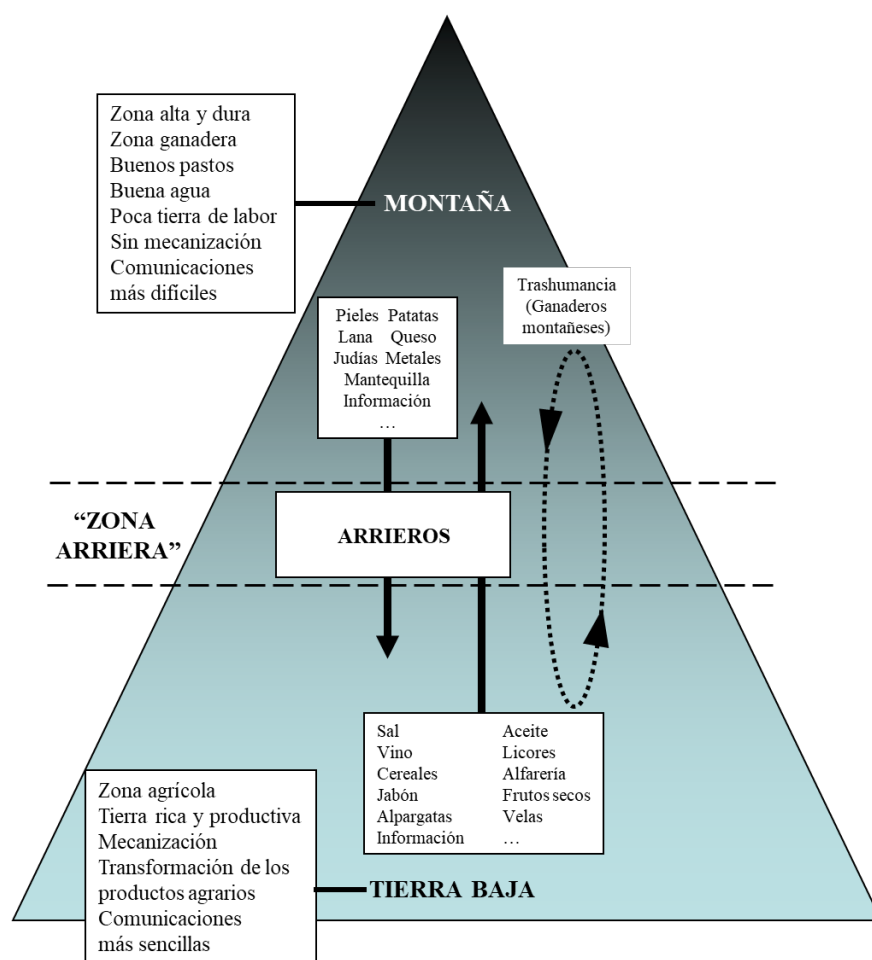


Figura 4. «El que trae lo uno, lleva lo otro para ganar también en ello» (Arcediano Domer, 1684). Los arrieros, nexo entre la Montaña y la Tierra Baja. Adaptado de Lisón (1986).

El ya citado Lisón recoge testimonios muy reveladores de ribereños y montañeses, preguntados por las diferencias entre ambos. En Camporrotuno le dicen que, «sí, bueno, aquí nos consideramos montañeses, lo que pasa [es que] nosotros, por ejemplo, a los de Arcusa ya les decimos pa'l caso montañeses, y a nosotros los de Abizanda o los del otro pueblo de abajo, pues también. Según con quien te juntas. De aquí p'arriba, pa nosotros todos son montañeses pero nosotros, si nos

juntamos con cualquiera de Barbastro, Abizanda, Naval, pues a nosotros nos consideran montañeses. Los de Barbastro a los del Grado ya les dicen que son montañeses. (...) O sea, a lo mejor los de Barbastro los consideran a todos igual, pero nosotros a ellos [los de los valles altos] los consideramos como montañeses y nosotros como si no lo fuéramos»; pero, bueno, si hay que poner un límite en esta zona de Huesca, la cosa estaba bastante clara «de la sierra de Naval p'arriba, Montaña; de la sierra de Naval p'abajo, Tierra Baja».

En Barluenga, cerca ya de Huesca capital, la opinión era que *«a partir de Guara y Gratal es Montaña»*. En Navarri, en la Baja Ribagorza, le decían que *«nos llaman montañeses, pero no nos consideramos montañeses; ahí ya hay un poco de discusión. Aquí llamamos montañeses de Campo p'arriba; los de Campo no, de ahí p'arriba»*. Según los de Ayerbe, *«la Montaña comienza aquí mismo, a 10 kilómetros, en Riglos, Bentué... Bolea y Loarre son Ribera, pero ya están en las estribaciones. Y a los de Riglos no se les dice Montaña pero en realidad ya están. Hasta que no se llega a Jacetania no es Montaña»*. Para otro de Ayerbe, *«el montañés es de Puentelarreina p'arriba»*. En Estiche, *«la Montaña empieza aquí en Graus. De Graus p'arriba, sí»*. Para los ansotanos, *«la Tierra Baja empieza por Ayerbe; sí, de Ayerbe para abajo»*. En Borau, *«la Tierra Baja de La Peña p'abajo. Bueno, y eso de Larué y Bailo tampoco son montaña ya. Ahí ya no nieva como aquí»*. Según uno de Estopiñán del Castillo, *«los de Alcampel nos dicen montañeses pero esto no es Montaña. Aquí Montaña lo consideramos de Arén p'arriba y Tierra Baja, pues Tamarite, del Canal p'abajo»*.

Entre las diferencias entre un montañés y un habitante del llano, hay una que parece clave y definitoria: la trashumancia (Lisón, 1986). Y es que *«cuando la trashumancia le abre al exterior, el montañés comprueba que todos los otros montañeses son sus compañeros de viaje por la vida, sus hermanos de carácter, de lengua, de creencias, de costumbres... y que los habitantes del llano son los extraños, con una vida muy diferente de la suya y un concepto de valores que implican un baremo completamente distinto. En su tabla de valencias no significa lo mismo el trabajo, el tiempo, la palabra dada, el sudor, la casa, la amistad, el dinero, la broma, el orgullo...»* (Andolz, 1988).

En cualquier caso, entre la Montaña más alta (Valles Altos: Ansó, Hecho, Tena, Bielsa, Gistáu, Benasque...) y la Ribera hay zonas intermedias (depresiones intermedias) en las que siempre se suele considerar más

montañés al de más arriba, en el sentido de latitud (Figura 4). Incluso entre lugares cercanos, es más montañés *el de más alto*, en el sentido de altitud.

Arnal Caveró (1953) distinguía tres zonas (Montaña, Somontano y Tierra Baja) y, aunque reconoce la dificultad para establecer una separación clara, las define de la siguiente manera: «¿Dónde empiezan y dónde terminan la Montaña, el Somontano y la Tierra Baja? ¿Y quién puede señalar bien dónde empieza el pecado mortal y dónde acaba el venial? ¿Y hasta qué punto llega la falta y dónde empieza el delito? Y... ¿qué anchura tiene esa zona, esa tierra de nadie que hay entre la virtud y el vicio?

Ayerbe, Bolea, Aguas, Labata, Casbas, Bierge, Adahuesca, Alquézar, Colungo, Naval, El Grado, Graus, Benabarre... podrían ser los puntos que determinasen una línea convencional, algo sinuosa, imaginaria, que indicase el límite meridional montañés y el comienzo del Somontano. La Tierra Baja sería todo el terreno que está a la derecha de la vía férrea de Zaragoza a Barcelona, pasando por Tardienta, Grañén, Sariñena, Monzón, Binéfar...».

Dentro del polígono delimitado por las carreteras Huesca-Barbastro, Barbastro-Naval-Aínsa, Aínsa-Broto, Broto-Biescas, Biescas-Sabiñánigo-Jaca y Jaca-Ayerbe-Huesca, y sobrepasada ya la primera mitad del siglo XX, «los pueblos se comunican por caminos de herradura y sendas de cabras; a la romana hay trozos “calzados” todavía y alguna piedra miliaria (güegas) se encuentra en aquellos caminos antiquísimos, trazados en roca viva, algunos. Los mulos, los machos, las “recuas” son aún y han sido siempre los medios de locomoción y transporte; los arrieros aún recorren pueblos y aldeas alejados de la periferia por donde ya corren los autos sobre las carreteras periféricas que se indicaron. (...) Los arrieros llevan todavía con sus recuas de machos y de burros cargas de géneros a los pueblos montañeses a los que no llega el camión ni el carro» (Arnal Caveró, 1953).

Precisamente, en todas las zonas de transición Montaña-Llano, hubo numerosos núcleos con cierta tradición arriera (Graus, Adahuesca, Alberuela de La Liena, Buera, Colungo, Castilsabás, Bandaliés, Sipán, la zaragozana Ruesta...); sin duda, entre todos ellos, Naval brilló con luz propia, posiblemente gracias a sus propias limitaciones para el desarrollo agrario y ganadero. Madoz (1845), en su célebre *Diccionario*, comenta que «el terreno, aunque de reducida extensión, pues solamente produce para la cuarta parte de los

moradores, es de buena calidad y bastante feraz, todo reducido, puede decirse á cultivo sin que haya más monte que el escasamente necesario para la manutención y pasto del ganado abastecedor de carnes al público y algunas cabras para leche (...). La cría de ganado es insignificante, á causa de lo reducido de su término para poder pastar». En justa compensación, la industria (a través de diversos oficios) y el comercio siempre fueron sectores particularmente activos en Naval, tal y como describe nuevamente Madoz: «además de la agricultura hay diferentes fábricas de bajilla de fuego de muy buena calidad (...); existen muchos alpargaderos, una fábrica de jabón, tres ó cuatro de aguardientes (...), un molino harinero, varios herreros, tejedores, sastres, zapateros, carpinteros y arrieros, siendo estos los que más hacen brillar este ramo».

La naturaleza no fue ajena a este desarrollo de los sectores secundario y terciario pues dotó a Naval de tres grandes privilegios que fueron sabiamente explotados: (1) arcilla de primera calidad sobre la que se cimentó una importantísima actividad alfarera, orientada hacia la ollería, también conocida como cerámica *de fuego*; (2) las salinas, «*indisputablemente de las mejores que se conocen en España*» (Madoz, 1845); y (3) un emplazamiento estratégico para servir de conexión a la montaña y al llano, lo que convirtió a la villa en un centro arriero de primera magnitud. Durante varios siglos, los arrieros navaleses constituyeron una auténtica flota que llegaba hasta el último rincón del Pirineo aragonés, además de a algunas zonas del navarro, del leridano y del francés, e incluso hasta las zonas costeras del sur de Francia y del norte de España. Surcaron incansablemente todos los caminos imaginables y este continuado ir y venir se conserva aún en la memoria de los altoaragoneses más mayores. Y no es de extrañar porque fueron los máximos responsables de «*la extracción de la bajilla á todos los pueblos de la izquierda del Ebro hasta el Pirineo, como también de jabón, vino, aguardiente y otros, y la importación de cáñamo para la fábrica de alpargatas*» (Madoz, 1845). Las partidas de nacimiento más antiguas disponibles en el Ayuntamiento de Naval (años 1871 y 1872) indican, entre otros datos, los oficios de los padres y abuelos, y muestran el gran porcentaje de navaleses que se dedicaban a la arriería (Tabla 1). Así, entre un 32 y un 34% de los padres de los niños nacidos en la villa esos dos años se dedicaban a dicho oficio.

Alquézar también fue importante centro arriero, aunque a la sombra de Naval. Así, entre su industria destacaban «*varios telares de lienzos ordinarios, la*

arriería y el hilado de lana y estambre á que se dedican gran número de mujeres, dos molinos harineros y tres de aceite» mientras que el comercio se circunscribía «al cambio de los artículos sobrantes por otros que faltan para el consumo» (Madoz, 1845). Desde luego, en esa última frase se encierra todo el espíritu de la actividad arrieril. Otros pueblos cercanos, citados anteriormente, también contaron con algunos que otros vecinos dedicados a la arriería, aunque, en cualquier caso, su impacto sobre el intercambio de productos fue menor.

Tabla 1. Arrieros de Naval que figuran como padres o abuelos (p.: paterno; m.: materno) en las partidas de nacimiento del municipio (años 1871 y 1872).

Año	Arriero	Parentesco	Natural	Casado con	Natural	Domicilio
1871	José Ardanuy y Arnal	Abuelo	Naval	Raimunda Villacampa	-	Cotón, 25
	Vicente Arnal	Padre	Naval	Teresa Cheliz	Guaso	
	José Solanilla	Padre	Naval	Rosa Montarnes	Colungo	Palacio, 4
	Antonio Fumanal	Padre	Naval	Teodora Bistue(r)	Abizanda	Santo Cristo, 10
	Mariano Bistue(r)	Padre	Naval	Rosa Castel	Naval	Soldevilla, 29
	Martín Viñas	Padre	Panillo	Ángela Olivera	Naval	Santo Cristo, 14
	Francisco Caveró	Padre	Arro	Dionisia Romeo	Naval	Landas, 9
	Juan Romeo	Padre	Naval	María Lanau	Naval	Soldevilla, 5
	José Bistue(r)	Padre	Salinas de Hoz	Simona Capdevila	Zaragoza	Cotón, 34
	Antonio Sancho	Padre	Naval	Josefa Miranda	Secastilla	Santo Cristo, 15
	Martín Lacambra	Padre	Naval	María Linez	Naval	Cotón, 50
	Antonio Lacambra	Abuelo p.	Naval	María Dueso	Naval	
	Valentín Lines	Abuelo m.	Naval	María Puyal	Castigaleu	
	Lorenzo Mediano	Padre	Naval	Antonia Vicién	Naval	
	Gregorio Vicién	Abuelo m.	Naval	Catalina Plana	Naval	del Cuadro, 8
	Rafael Abizanda	Padre	Naval	Quiteria Solanilla	Naval	
	Joaquín Abizanda	Abuelo p.	Naval	Miguela Latorre	El Grado	
	Francisco Salamero	Padre	Naval	María Arias	Naval	de la Plaza, 9
	Francisco Salamero	Abuelo p.	Bárcabo	María Pera	Naval	
	Juan Arias	Abuelo m.	Naval	Magdalena Zazurca	Naval	
	Antonio Lanau	Padre	Naval	Josefa Armisien	Naval	Placeta de Lucas

1872	Juan Arias	Padre	Naval	Teresa Buil	Coscojuela de Sobrarbe	Soldevilla, 6
	Juan Arias	Abuelo p.	Naval	Gracia Abizanda	Suelves	
	José Berroy	Padre	Mondod	María Salanova	Naval	Placeta de Lucas, 10
	Antonio Solanilla	Padre	Mediano	Adela Salanova	Naval	Barrio Nuevo, 52
	Antonio Salanova	Padre	Naval	Bernarda Trillo	Naval	Barrio Nuevo, 18
	Pedro Salanova	Abuelo p.	Naval	Teresa Lagén	Coscojuela de Fantova	
	Mariano Salanova	Padre	Naval	Josefa Fumanal	Naval	Labradores, 16
	Sebastián Salanova	Abuelo p.	Naval	-	-	
	Mariano Murillo	Padre	Samitier	Manuela Noguera	Naval	Landas, 8
	Antonio Lacambra	Padre	Naval	Josefa Coscojuela	Naval	de la Calleta, 11
	Antonio Salanova	Padre	Naval	Josefa Sin	Naval	Balsa, 33
	José Sin	Abuelo m.	Tierrantona	Joaquina Bistuer	Naval	
	Juan Salanova	Padre	Naval	Teresa Abizanda	Naval	Barrio Nuevo, 33
	Francisco Pardina	Padre	Naval	Antonia Arias	Naval	Barrio Nuevo, 31
	Blas Bistuer	Padre	Naval	Antonia Periz	Mipanas	Cotón, 39
	Ramón Raso	Padre	Pui de Cinca (Clamosa)	María Lorient	Suelves	Cotón, 35
	Jacobo Agraz	Padre	Naval	Agueda Buetas	Salinas de Trillo	Landas, 1
	Jacobo Agraz	Abuelo p.	Naval	Josefa González	Castejón de Sobrarbe	
	Cosme Sin	Padre	Naval	Tomasa Ortigas	Naval	del Horno, 4
	Cosme Sin	Abuelo p.	Naval	Joaquina Clavel	Olsón	
	Diego Ortigas	Abuelo m.	Naval	María Viu	Lerés de Jaca	
	Ignacio Lanau	Padre	Naval	María Olivera	La Torrecilla (Palo)	Ermita de los Dolores
	Marcos Cambra	Padre	Naval	Joaquina Salanova	Naval	del Horno, 5
	Joaquín Buetas	Padre	Clamosa	Miguela Latorre	Naval	del Horno, 7
	Joaquín Bistuer	Padre	Naval	María Lafalla	Salinas de Hoz	Barrio Nuevo, 17
	Ramón Castillón	Padre	Charo (Muro de Roda)	María Juncosa	Naval	Cotón, 8
	Mariano Juncosa	Abuelo m.	Naval	Mariana Bistuer	Naval	

	Mariano Rizo	Padre	Naval	Antonia Ballábriga	Naval	Labradores, 2
	Domingo Rizo	Abuelo p.	Naval	Juana Puyuelo	Naval	
	Gaspar Ballábriga	Abuelo m.	Naval	Sebastiana Franco	Naval	
	Francisco Sánchez	Padre	Palo	Manuela Abizanda	Naval	Landas, 1
	Antonio Perú	Padre	Naval	Josefa Broto	Arcusa	de la Calleta, 3
	Antonio Perú	Abuelo p.	Naval	María Santiberia	Benabarre	
	Mariano Abizanda	Padre	Naval	Teresa Salanova	Naval	Landas, 6
	Francisco Salanova	Abuelo p.	Naval	Vicente Zazurca	Naval	-
	Pedro Abizanda	Abuelo m.	Naval	Manuela Buera	Coscojuela de Fantova	-
	Mariano Gasós	Abuelo m.	Naval	-	-	-
	Luis Agraz	Padre	Naval	-	-	-
	Antonio Lacambra	Abuelo m.	Naval	María Dueso	Naval	-
	Fidencio Latorre	Padre	Naval	María Castillo	Arcusa	Plaza Lucas, s.n.
	Joaquín Latorre	Abuelo p.	Naval	María Rosa Sin	Palo	
	Pedro Abizanda	Padre	Naval	Mariana Carrera	Naval	Cotón, 8
	Mariano Carrera	Abuelo m.	Navarre (Campo)	-	-	

4. Cualidades de un arriero

La arriería era una actividad en la que se mezclaban toda una serie de motivaciones: la necesidad económica, la aventura y el riesgo, la tradición, la habilidad, la picardía, la inteligencia, el valor, las estrechas relaciones personales... En un panel del Centro de Interpretación de la Alfarería de Naval se exhibe un cartel moderno, con el título *Se necesita arriero*, en el que se consideran como «*imprescindibles*» para el oficio las siguientes cualidades: «*fuerza física, carácter, facilidad de palabra, disponibilidad para viajar y capacidad de persuasión*»; a cambio, «*se ofrece: pernocta en fondas decorosas, pago en especie por comisión, posibilidad de conocer gente y una vida de aventuras*» (Figura 5). Se trata de un buen resumen, a excepción de la, más que discutible, «*pernocta en fondas decorosas*» ya que, en muchas ocasiones, no pernoctaban en fondas y, cuando lo hacían, no todas eran *decorosas*, ni siquiera desde la perspectiva de los sufridos arrieros.

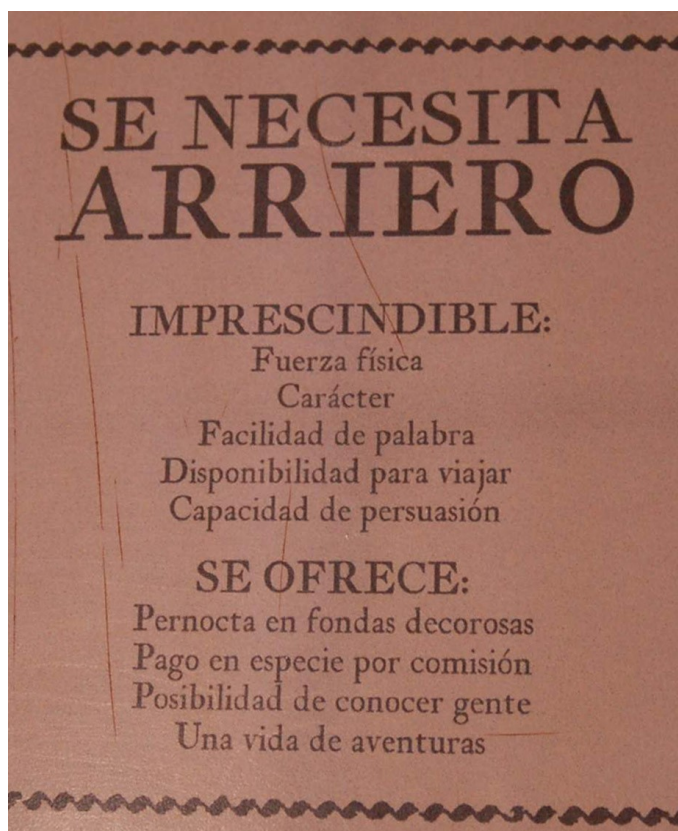


Figura 5. *Se necesita arriero ... aunque el alojamiento casi nunca era muy decoroso. Centro de Interpretación de la Alfarería (Naval, Huesca).*

Los arrieros ejercían un oficio ciertamente peculiar. No era todo montarse en un animal y, ¡hala!, para adelante. Tenían que mamar el oficio desde chicos, aprender rápidamente a tratar y aparejar a los animales, a sujetar y proteger las mercancías que portaban, a negociar con los proveedores y a ganarse a los clientes, a conocer los precios y sus fluctuaciones. No se podían quedar desabastecidos ni adquirir más género del que pudieran vender.

Además, no les quedaba más remedio que aprender a lidiar con la casi imprevisible climatología del Alto Aragón, tan propensa a cambios bruscos. La exposición a condiciones que iban desde un sol de justicia a nevadas «*de las de entonces*», pasando por lluvia, niebla, tormentas o ventiscas, formaba parte de lo que hoy se conocería como su *ambiente laboral* normal (Figura 6). Por no hablar de la orografía a la que se solían enfrentar. Ya lo dice la copla popular:

«Las coplas todas de altura
 son las del Alto Aragón,
 detrás de un monte, otro monte,
 lo mismo que el anterior»

O en la traducción que hizo Manuel Domínguez de la canción *De cap tà l'immortèla* (Nadau, *L'immortèla*, 1978) y que aparece en la canción *Hacia la flor de nieve* de la Ronda de Boltaña (disco *La huella que el tiempo deja*, 2014):

«Tras el tozal, otro tozal, otro tozal... y otro tozal»



Figura 6. El día a día de los arrieros: condiciones climáticas y orográficas duras. Autor desconocido. Archvo UCM.

Del éxito de un viaje dependía parte del sustento de la familia durante un período de tiempo, pues el arriero compraba en la Tierra Baja una serie de productos para vender o cambiar por otros en la montaña. Durante el viaje llevaba consigo todo el dinero que había podido obtener con las ventas y/o los productos que había obtenido a trueque; por otra parte, sus caballerías representaban una parte importante de su patrimonio. El viaje era largo, muchas veces de noche, bajo una climatología adversa y con los animales bien cargados (Figura 7). Un accidente, un mal negocio, un robo, la posibilidad de ser asaltados por bandidos o detenidos por la Guardia Civil en los tiempos del estraperlo..., cualquier imprevisto podía tener un fuerte impacto en la economía del arriero y su familia.

Entre los arrieros del Alto Aragón, las disputas, desencuentros y piques comerciales debieron ser excepcionales, incluso entre aquéllos cuyas rutas se solapaban parcial o totalmente; de hecho, hasta la fecha, no he encontrado

ningún documento o testimonio que indique lo contrario. Bien al contrario, entre ellos existía una relación cordial, que no solo se limitaba a las partidas de cartas que compartían cuando coincidían en un mismo pueblo sino que, en ocasiones, se traducían en actos casi heroicos de solidaridad, y algún que otro ejemplo ilustrativo aparecerá en capítulos posteriores. Una de las principales razones que explican esta ausencia de conflictividad era, sin duda, la proverbial discreción de los arrieros, que solían atenerse al refrán de «*no preguntes al arriero si pierde o gana, sino si vuelve y carga*». Por otra parte, era importante no hablar nunca mal de nadie ya que, aunque no lo parezca, los arrieros sabían que en el camino hasta los bojes tenían oídos.

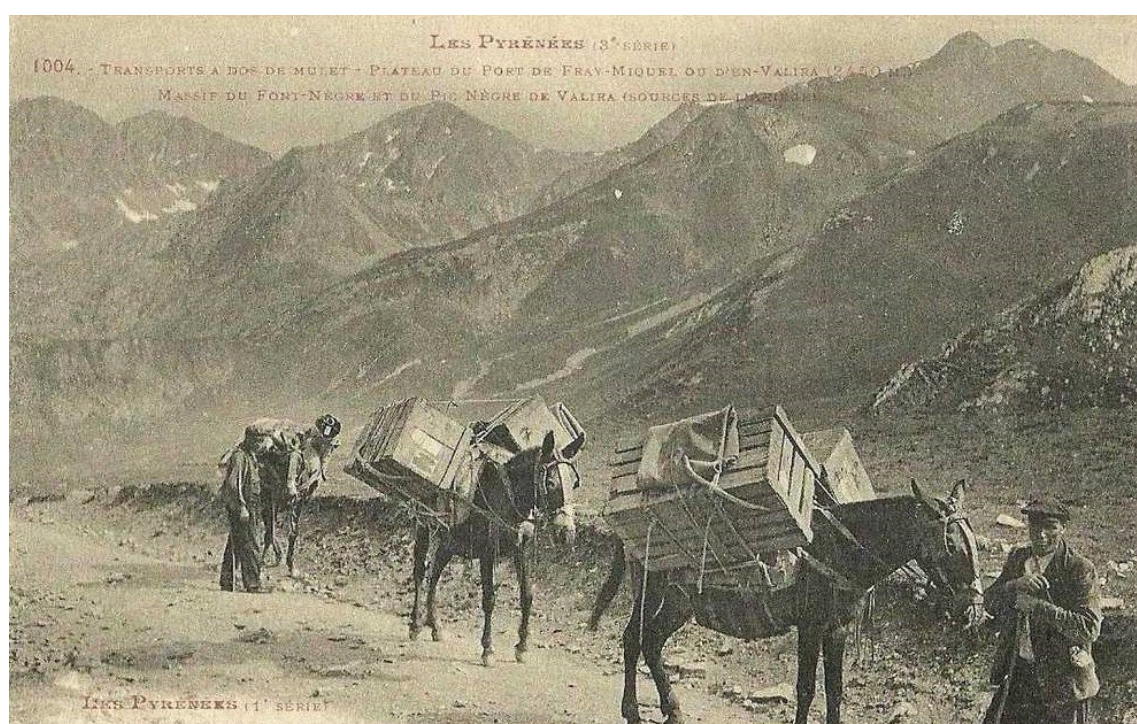


Figura 7. El día a día de los arrieros: machos bien cargados. Archivo UCM.

Aunque todos estos aspectos tenían una importancia innegable, hemos dejado los más destacados para el final: autoestima y compenetración con las caballerías. En efecto, los arrieros necesitaban una moral a prueba de bombas, confianza en sus posibilidades y, ante todo, sentirse a gusto consigo mismos. Esta última cualidad era muy importante y queda perfectamente descrita en uno de los escasísimos estudios dedicados a la arriería, cuando un padre le da a su hijo el siguiente consejo: «*Muchos son los ratos que vas a pasar solo en este oficio. Aprende a ser tu mejor compañero y a recibir apaciblemente los sufrimientos que te tenga asignada la vida*» (García, 2002). Y tenían que conocer perfectamente

a sus caballerías, sus hábitos y defectos, sus posibilidades y necesidades (Figura 8).

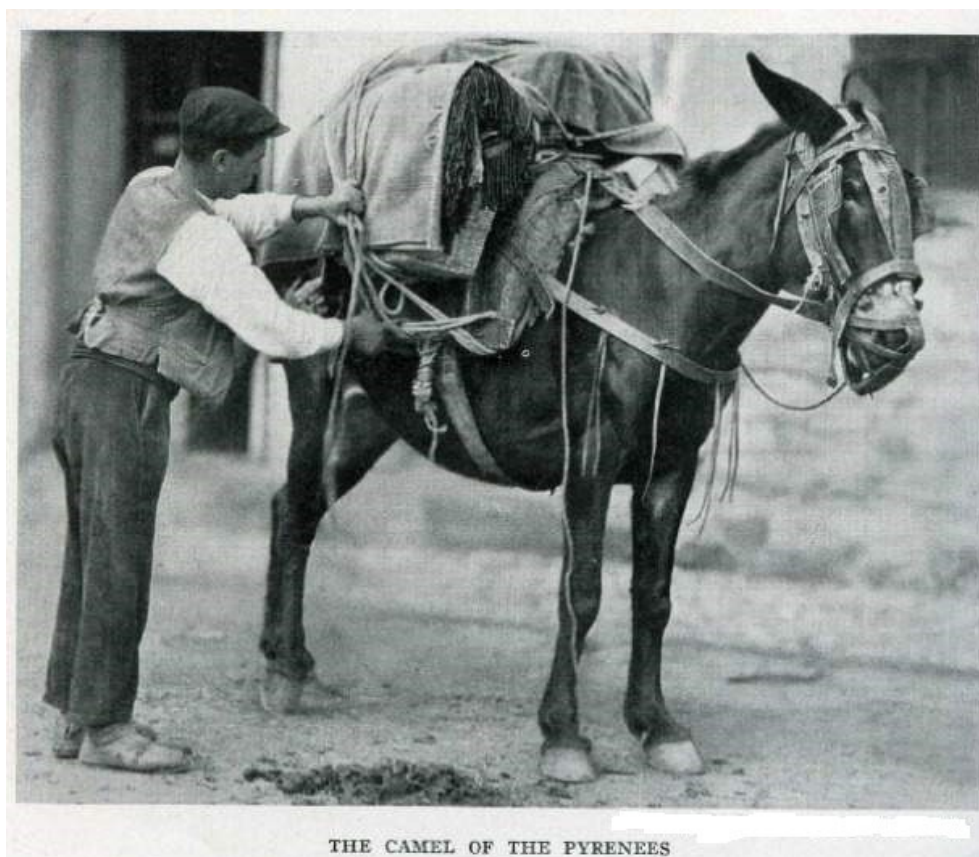


Figura 8. La mula: el *camello* de los Pirineos. Fotografía: Burton Holmes. Archivo UCM.

Finalmente, En su página *web*, Juan Manuel Grijalvo se preguntaba *¿Cuánta carga puede llevar un burro?* y su conclusión era que dependía de muchos factores, siendo uno de los más importantes el arriero en cuestión:

«Vayamos por partes. En primer lugar, depende del burro. Puede ser grande o pequeño, joven o viejo, fuerte o flojo, burro o burra, etcétera. También influye la naturaleza de la carga. A igualdad de peso, no es lo mismo llevar paja que piedras. Luego está el camino; si es bueno o malo, si es cuesta arriba, etcétera. Y no olvidemos las albardas. Han de ser cómodas de llevar y tan ligeras como sea posible.

Repasando lo dicho, vemos que casi todo se puede controlar en alguna medida. El burro es el que es, pero si está bien alimentado y bien cuidado, trabaja mejor. En cuanto a la carga, el arriero ha de equilibrarla: si está bien distribuida, el burro puede llevar más. Los caminos también son los que son, pero como todos llevan a Roma

podemos escoger el que más nos convenga. La sabiduría popular nos dice que lo mejor es dejar que lo elija... el burro, naturalmente. En otros tiempos, para trazar una carretera soltaban uno y la hacían por donde pasaba el animalito. Ahora, como quedan tan pocos, hay que contratar ingenieros. Y por último, podemos decir que a más albardas menos carga útil. Por eso han de ser ligeras.

Al estudiar la cuestión, hemos hallado un factor importante que no estaba en la pregunta, a saber, el arriero. Si es competente, sabrá cuánto puede exigir a cada burro, cómo repartir la carga entre ellos, cómo hablarles, por dónde ir, el peso adecuado de las albardas, etcétera. No se puede subestimar la importancia del arriero en la correcta gestión de la recua» (<http://www.grijalvo.com/articulos/taburro.htm>). Ford subrayaba lo bien que cargaban los arrieros a sus caballerías: «Van muy cargados, pero científicamente, si así puede decirse. La carga de cada uno se divide en tres partes, una colgada a cada lado del lomo y otra en medio. Si no está bien equilibrado el peso, el arriero lo descarga o lo arregla, añadiendo una piedra a la parte más ligera, compensándose el aumento de peso que esto supone con la comodidad que representa el llevar una carga igual». La importancia de la correcta distribución de la carga en una caballería o en un medio de transporte con tracción animal es evidente incluso en nuestros días (Figura 9). En muchos lugares del planeta este tipo de transporte sigue totalmente vigente (Figura 10).



Figura 9. Magreb actual. Ejemplo de que hay que saber calcular bien la carga que puede soportar una caballería. Archivo UCM.



Figura 10. Viejo sistema de transporte para mercancías más modernas. Magreb actual. Fondos UCM.

El arriero se sentía orgulloso de poseer buenas caballerías *«bien vestidas, bien calzadas, limpias y cuidadas»* (Figura 11). Los animales constituían su seguridad, su orgullo y todo un símbolo de su identidad. Por su parte, las caballerías han salvado la vida de muchos arrieros ya que daban aviso de prácticamente cualquier peligro. *«Cuando las nieblas, por ejemplo, era muy fácil estrellarse los sesos, pero quien se confiaba a ellas iba seguro, porque parecía que iban hasta olisqueando el camino»*. Así, cuando el arriero iba por esas montañas *«y se liaba a llover o nevar, allí no había otra cosa que poner en la inteligencia de las caballerías la vida de uno, porque en ello te iba el salvarse o fenecer. ¡Esa era la arriería, sí señores!»* (García, 2002).



Figura 11. Caballerías bien vestidas. Autor desconocido. Archivo UCM.

5. El atuendo del arriero

Era fácil reconocer a los arrieros de lejos, no solo por su estampa típica, con las caballerías y las mercancías, sino también por su vestimenta. En algunas zonas de gran actividad arriera, como La Maragatería (León) era particularmente llamativa e incluso fue precedente de la del gaucho argentino; sin embargo, en el Alto Aragón era mucho más discreta (Figura 12).



Figura 12. Arriero mostrando su vestimenta característica, en la que destaca el chaleco, la faja y la tralla. Autor desconocido. Archivo UCM.

La parte *oculta* solía consistir en unos calzoncillos blancos, hasta los tobillos y fabricados de un lienzo muy fuerte, y una camiseta cerrada al cuello con botones, de mayor o menor grosor, dependiendo de la climatología. Encima, e independientemente de la estación del año, llevaban unos pantalones de pana fuerte, muy resistente, idónea para la carga y descarga, y un chaleco con un bolsillo grande con cierre para guardar la cartera con el dinero y los documentos que se pudieran necesitar. Otro elemento característico era la faja, consistente en un trozo de tela de unos veinticinco centímetros de anchura y dos metros de largo, que se liaba bien apretada y con la que se protegían el vientre y los riñones del frío y de los esfuerzos. Cuando hacía frío, se abrigan con una chaqueta de pana y si hacia viento, llovía o

nevaba, hacían uso del capote. Y no hay que olvidarse de la clásica manta barreada, tan útil que se llegó a decir que para un arriero su manta era su casa.

La cabeza se cubría con una boina, elemento que formaba parte de la fisonomía facial del arriero hasta el punto de que varias esposas e hijas de arrieros me han comentado que no reconocerían a su esposo/padre sin ese elemento. En algunas circunstancias, se rodeaban el cuello con un pañuelo o bufanda. Un complemento inseparable eran las alforjas, en las que llevaban pan, longaniza, chullas... y el vino. Como dice uno de los últimos arrieros de Naval, «*más valía vino caliente que agua fría*» para esto de andar por esos caminos.

6. Referencias

- Andolz, R. 1988. *La aventura del contrabando en Aragón*. Mira Editores, Zaragoza.
- Arcediano, El. 1954. Navatero. *El Cruzado Aragonés*, 1802 (1 de mayo de 1954), Barbastro.
- Arcediano Dómer. 1684. *Discursos histórico-políticos*, Zaragoza.
- Arnal Cervero, P. 1953. *Refranes, dichos, mazadas... en el Somontano y montaña oscense*. Institución Fernando el Católico, Zaragoza.
- Ford, R. 1845. *Manual para viajeros por España y lectores en casa, observaciones generales sobre el país y sus ciudades, costumbres de sus habitantes, su religión y sus leyendas*. Turner (edición de 1988), Madrid.
- García, I. 2002. *Arrieros en la Serranía de Ronda, Alpujarra y Campo de Gibraltar. Historias de posadas, caminos, ferias y contrabando*. Guadiaro, Granada.
- Irving, W. 1832. *Cuentos de la Alhambra*. Edición de 1998. Espasa-Calpe, Madrid.
- Lisón, J.C. 1986. *Cultura e identidad en la provincia de Huesca*. Caja de Ahorros de la Inmaculada, Zaragoza.
- Madoz, P. 1845. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid.