

6. Historia de los caminos

José Antonio Cubero Guardiola

«Largo como una anguila,
sin patas ni costilla.
Saber de que se trata,
Es cosa sencilla»
(Adivinanza)

«En cada legua hay un pedazo de mal camino» (Refrán popular).

1. Las primeras redes viarias

Resulta obvio que los primitivos pobladores de nuestro territorio disponían de su propia red viaria; sin embargo, la red viaria actual es heredera del periodo de dominación romana, en la que se construyó una gran red de calzadas en toda *Hispania* y que, según el itinerario de Antonino, tenía «cerca de 80.000 kilómetros de recorrido» (Uriol, 2001). Según el mismo autor, entre estas vías destacaba el itinerario Ilerda-Osca-Caesaraugusta. La *Tabula Imperii Romani* (1993, 1997), un proyecto internacional que pretende mostrar las características de la población y comunicaciones en el periodo romano y que está coordinado en España por el Consejo Superior de Investigaciones Científica, cita los siguientes lugares del Alto Aragón dentro de dicho itinerario: *Mendiculeia*, *Tolous* -donde cruza el *Cinga Flumen*-, *Caum* (de polémica ubicación), *Pertusa* y *Osca*. Allí se podía seguir este mismo itinerario hasta *Caesaraugusta* pero, además, se iniciaba la vía que llevaba al *Svmmo Pyreneo* a través de *Iacca*.

A finales del siglo XIX, el itinerario de Antonino fue objeto de discusión entre los estudiosos ya que, mientras unos situaban la *mansio* llamada *Tolous* en Tamarite, otros lo hacían en la Puebla de Castro y el escolapio binefareense Eduardo Llanas la ubicaba entre el Pueyo de Santa Cruz y el Santuario de la Alegría de Monzón. En 1919, Ricardo del Arco completa las vías romanas con «la vía romana del Ésera y la del Isábena» (*Diario de Huesca*, 2-7-1919). En 1951, Pedro Carrillo documentó el recorrido que, a su criterio, seguía dicho itinerario puesto que «muy pronto no quedarán ni vestigios del paso de la Vía Romana de Tarragona a Zaragoza, debido al abandono». Además, existía otra gran vía,

denominada Augusta, que discurría al sur de la provincia uniendo Ilerda con Celsa y pasando cerca de *Gallica Flavia* (topónimo identificado tradicionalmente con Fraga) (Tabula, 1997: 82).

Los romanos utilizaron los miliarios (indicadores de miles de pasos o *millas*) como unidades de referencia para sus calzadas y, de hecho, los miliarios jalonaban las mismas desde su origen, milla a milla. Dentro de las medidas de longitud romanas encontramos en orden creciente, el dedo, el pie (18 dedos, 0,2957 m), el paso (5 pies, 1,478 m), el estadio (125 pasos, 184,81 m), la milla romana (1000 pasos, 1.478,5 m) y la legua romana (1,5 millas, 2.217,75 m) (González, 2008). No obstante, tampoco las medidas y sus equivalentes en el sistema métrico decimal actual están exentas de controversia.

El “descubrimiento” del sepulcro del apóstol Santiago y el inicio de las peregrinaciones da un nuevo uso a los caminos al iniciarse el paso de los peregrinos por el Alto Aragón. Es en el siglo XII cuando un singular viajero francés llamado Aimerico Picaud recorre dicho camino hacia Santiago de Compostela pasando «*por los Puertos Asperos la tierra de Aragón*» (García, 1999). Utiliza una especie de guía para los peregrinos que formará parte del *Códice Calixtino*, tristemente famoso por su robo de la Catedral de Santiago el año 2011.

En la Edad Media, la destacada actividad del centro artesano de Barbastro, junto a las nuevas ferias y mercados en la provincia de Huesca, incrementan el uso de los caminos, por la necesidad de transportar las mercancías de unos lugares a otros. Este movimiento se une al generado por la explotación de minas y salinas en lugares como Bielsa y Naval, respectivamente (Orcástegui, 1999) en las que, con toda seguridad, tienen un lugar importante los arrieros.

2. La seguridad en los caminos

Hasta bien entrado el siglo XV, la inseguridad en los caminos dificulta los viajes de las personas por España. Es a partir de estas fechas cuando estos viajeros, unidos muchas veces a «*recuas de arrieros... en busca de compañía y protección*», se aventuran a tan arriesgada experiencia. Este cambio en las condiciones de los caminos de España viene, en gran medida dado por la

creación, a cargo de los Reyes Católicos, de la Santa Hermandad, un equivalente a la actual policía rural (Meneses, 1976).

Los asaltos por bandoleros son frecuentes y, al realizarse en medio del campo, quedan bajo la jurisdicción de la Hermandad, siendo los alcaldes de ésta, elegidos cada año *«en cada ciudad, villa o lugar que fuere de treinta vecinos y dende arriba»*, los encargados de conocer *los delitos y excesos cometidos en el campo*. Para *«perseguir a los malhechores»*, dichos alcaldes, pueden nombrar a *“Cuadrilleros de la Hermandad”* una vez que *«el delito les fuere denunciado»* (Novísima, 1804). Esta Hermandad, pionera en Europa también conocida como la Santa Hermandad por su relación con los delitos de la fe, se disuelve en 1834, tras la creación en 1824 de la Policía General del Reino.

Las historias de peligrosos salteadores, como Juan de la Daga y su banda, explican la necesidad de las hermandades para mantener la seguridad de los caminos. Estos malhechores recorren los caminos, robando y matando. Los siguientes versos glosan su búsqueda: *«La Hermandad, con mucha gente,/cuidadosa le buscaba;/pero él, con fiero denuedo,/defenderse procuraba./Disparando, con enojo las pistolas que llevaba,/y a un Ministro de justicia/el cabello le quemaba»* (Famosa, 1681). Pero los desmanes de Juan de la Daga acaban en Madrid el año 1681, donde es detenido, juzgado y ahorcado.

Sus historias y las de otros bandoleros se cuentan en folletos de cordel que avisan: *«al que del vicio se aparta, aunque viva con trabajos, se librará de desgracias»* (Famosa, 1681). Otros treinta, que dedican su vida a *«sacrilegios y estupros de doncellas»* por los caminos, no debieron leer estas líneas. Y *«aquesta gente perversa»*, narran los versos de un folleto, profanan iglesias, *«por caminos, y mil veredas, executando mil males»* y arriesgándose a acabar en la horca o en galeras, que son los castigos, que les esperan según el tipo de delito (Primera, Segunda, 1735).

En Aragón, las Cortes de Monzón de 1510 declaran abolida la Hermandad dejando *«al arbitrio de los pueblos que escogiesen los medios para vigilar los caminos con aprobación de los Reyes»*. Estas partidas tomaron el nombre de Guardas del Reino y tienen su jurisdicción sobre bandoleros y salteadores de caminos (Sidro, 1858), desempeñando sus cometidos hasta que en 1708 las suprime Felipe V, en los Decretos de Nueva Planta, como represalia al haberse

alineado Aragón con el bando perdedor del Archiduque Carlos en la Guerra de Sucesión.

3. Los primeros mapas y libros sobre caminos

En 1546 se publica el libro *Repertorio de todos los caminos de España* por el valenciano Pedro Juan Villuga. Este rarísimo impreso, del que sólo se conoce un ejemplar, recoge todos los itinerarios de Hispania, y entre ellos, encontramos seis que recorren el Alto Aragón (Figura 1). Lo primero que puede observarse es la falta de conexiones con Huesca, que no cita, y la ausencia total de itinerarios en el Norte de la provincia. Villuga recurre a «la información directa, preguntando a los carreteros y arrieros» y solicitándoles su colaboración para mejorar ediciones posteriores (Serrano, 1999).

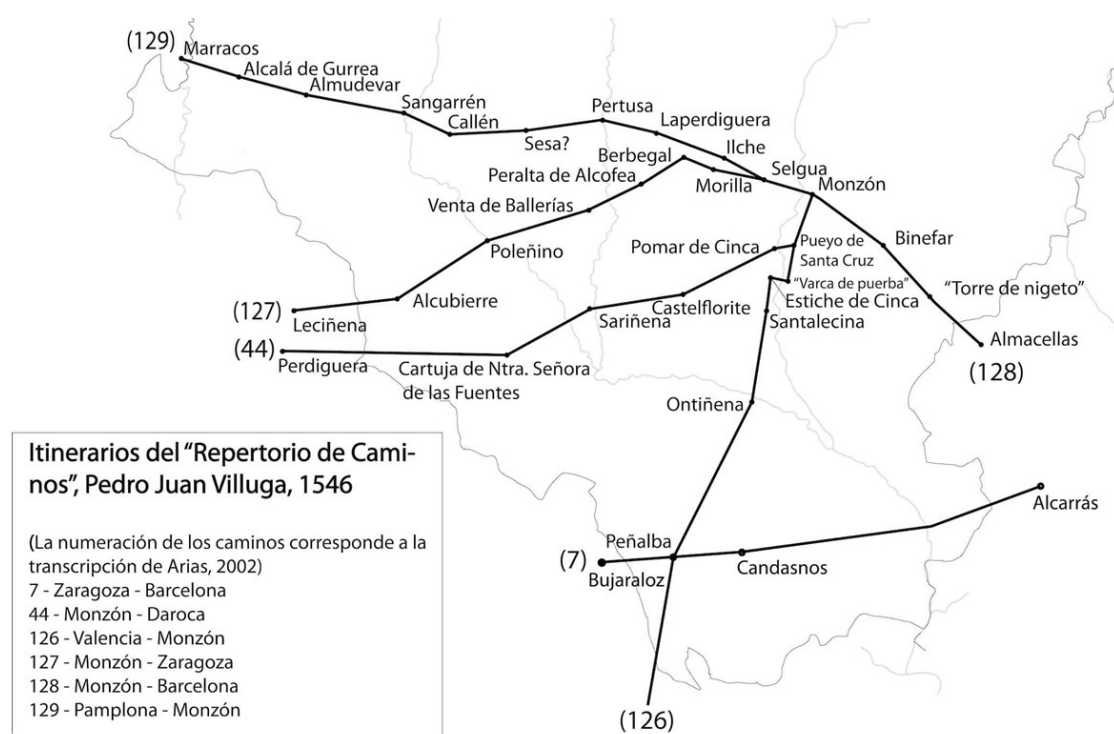


Figura 1. Itinerarios del *Repertorio de Caminos* de Pedro Juan Villuga, 1546.

El primer recorrido, y más importante, va de Zaragoza a Barcelona, en cuarenta leguas, por Bujaraloz, Candasnos y Alcarrás. Los otros cinco tienen Monzón como principio o fin y, en cuatro de ellos, la ruta, debe cruzar el río Cinca, aunque en sólo una ocasión describe el método; «la varca [sic] de puerba», de la que no aporta ningún dato más.

Alonso de Meneses en 1576, edita su *Repertorio de caminos*, tras la «*experiencia de los muchos trabajos y desasosiegos que en los largos caminos suelen acontecer a los no instruidos*». Este repertorio recoge en sus páginas, como Villuga, de manera escueta, el origen de cada ruta, el destino, los pueblos que atraviesa, y la distancia a la que se hallan en leguas. Villuga cita, en 1546, 139 itinerarios, «*algo más de 18.000 kilómetros*» mientras que Meneses recoge, unos años después, 134 recorridos. (Uriol, 2001). Éste es un poco más generoso en su contenido e incorpora una hoja con los cambios de las monedas, una tabla de multiplicar y encarga a Juan Timoneda una «*memoria hispanea [sic]...en la cual se hallará cosas memorables y dignas de saber*» (Meneses, 1976).

Difícilmente nadie podría hacerse una idea de la ubicación de poblaciones, ríos y castillos sin el uso de la cartografía. Es en 1535 cuando aparece Aragón en uno de estos novedosos mapas -el primero dicen los expertos- realizado por Michael Villanovano, nombre latino del oscense Miguel Servet (Adiego *et al.*, 1986).

En esta época están pensados para formar parte del atlas -palabra que aparece por primera vez en esas fechas- por su tamaño y decoración. En ellos, los pueblos, en algunos casos dibujados con imaginación, los ríos y unas estéticas montañas, complementan -según su destino- a divisiones religiosas o de territorios. La información que nos ofrecen de caminos o pasos es prácticamente inexistente hasta bien entrado el siglo XVIII.

Entre 1610 y 1611, el geógrafo portugués Juan Bautista Labaña, recorre durante unos meses los caminos de Aragón, anotando todo cuanto necesita para la composición de un mapa -según su propio relato- «*por mandato de su Majestad*» (Labaña, 2006). Parte de Madrid y el 20 de noviembre de 1610 entra en el Alto Aragón por Fago y Ansó.

En su relato, no sólo aparece información geográfica, sino que también dibuja las inscripciones de miliarios y monumentos que encuentra en su camino. Recoge dichos e historias de los lugares que pueden ser de interés y de ellos hace una privilegiada descripción, en muchos casos la única que se conoce. Anota las distancias entre las poblaciones que recorre y para describir sus rutas se sube a los lugares y montañas más elevadas o singulares y, desde

allí, describe lo que ve e indica su posición en grados y su distancia en leguas «grandes y pequeñas».

Es difícil saber a qué equivalían esas leguas ya que la longitud de esa unidad de medida variaba dependiendo del territorio. Así, una legua de Aragón de 18 al grado equivalía a 6160-6180 metros, una castellana de 3.400 pasos (17'5 al grado) a 6336-6357 metros, y una legua de una hora francesa (20 al grado) a 5544-5573 metros. Por si fuese poco, también había variaciones locales. ¿Pero qué significa «leguas de 20 al grado»? Si tomamos la circunferencia de la Tierra y la dividimos en 360 trocitos o *grados*, cada uno mide, aproximadamente, 111 kilómetros. Al ser las leguas de 20 al grado, dividimos esta distancia por 20 y nos da los (kiló)metros que contiene cada una de esas leguas.

Unos años más tarde, en 1860, el *Curso elemental de geografía* de Monreal ya nos presenta como *medidas modernas* el kilómetro y el miriámetro, diciendo: «La Francia inventó a principios de este siglo el sistema métrico, medida que nosotros también hemos adoptado, siendo probable se vaya luego introduciendo en las demás naciones de Europa». También debemos decir que en dichas *medidas modernas* todavía conserva la *legua legal española* y, en los mapas que acompañan a dicha geografía, las utiliza junto a las unidades métricas (Monreal, 1860: 18).

En cualquier caso, la descripción que hizo Labaña de los caminos que recorrió fue bastante escueta y se limitó a las distancias y ubicación, en sus dibujos, de algunos puentes. Con los datos de sus libretas de campo y siguiendo sus pasos, hemos trazado el recorrido que hizo por los caminos de la época (Figura 2).

Labaña, en su periplo, visita Canfranc el día 24 de noviembre, donde nos cuenta los orígenes de la iglesia dedicada a la Santísima Trinidad que «*fue fundada y dotada de seis capellanías por un arriero de la villa que ganó en el oficio 24.000 ducados, los cuales empleó en esta obra santa*» (Labaña, 2006). Ese mismo día llega a Candanchú donde explica las rentas necesarias para mantener el puerto abierto «*en lo que se gastan más de cien escudos*». Y los pagos, por el paso, de las cabalgaduras «*de carga 1 real, y cada peón que lleva carga a la cabeza 8 dineros, y cada peón sin carga dos*». El invierno hace acto de presencia, y, según su relato, lo «*tiene retenido en Jaca por la nieve dos días*» (Labaña, 2006).

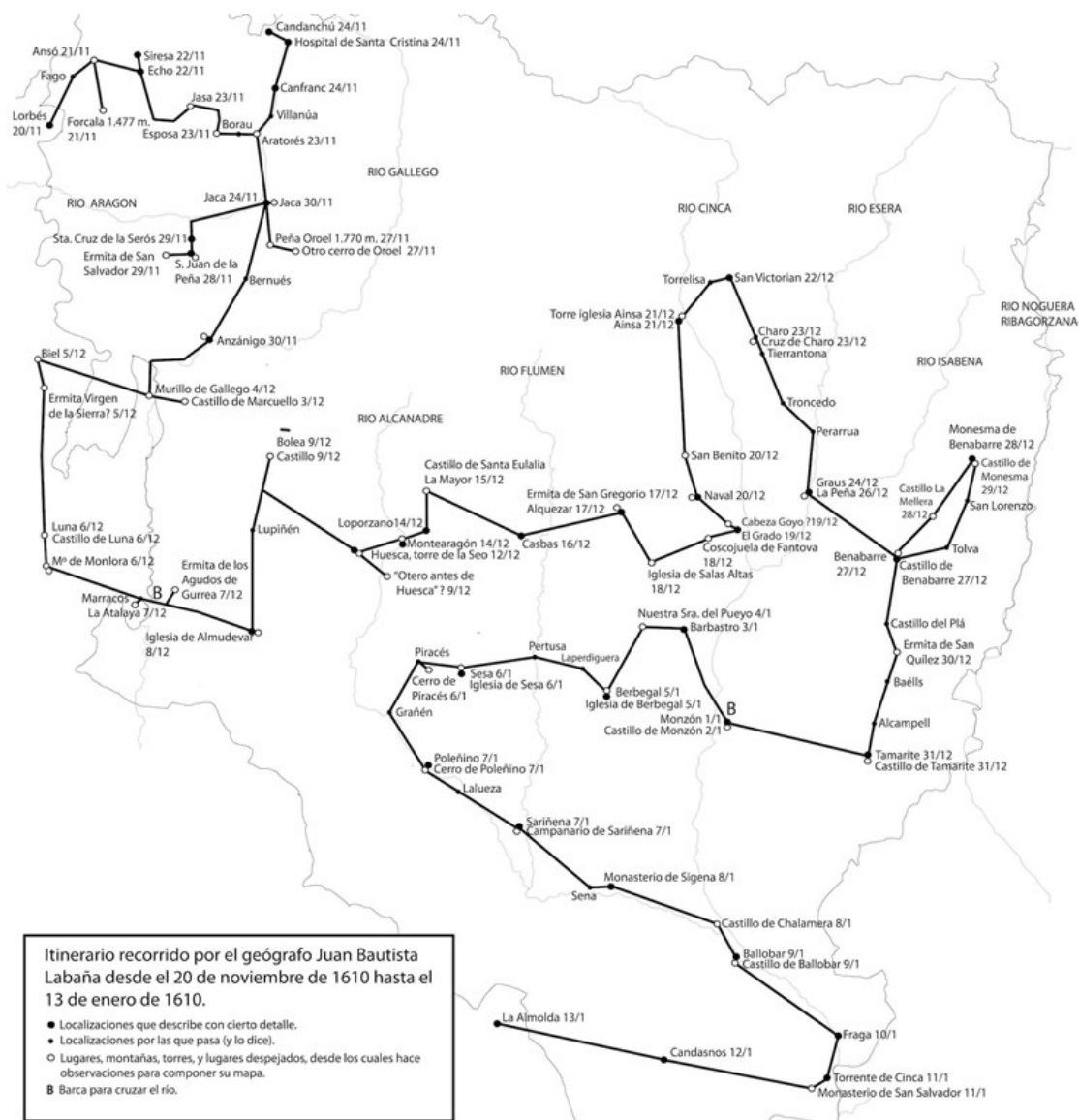


Figura 2. Itinerario recorrido por Juan Labaña (1610).

4. Los cambios de la Ilustración.

José de Taberner, Conde de Darnius, al inicio del siglo XVIII, después «de haber seguido los ejércitos de V.M en el espacio de veinte y siete años», escribe una guía de caminos mas principales. En ella describe, entre otros, el que desde Pont de Suert lleva a Benasque: «es malísimo y desfilado... aunque lo abrieron carretera para pasar la artillería, costó y costará muchísimo cada vez que se haya de transitar por él» (Taberner, 1701). Relata, también, los métodos que utilizaron en su apertura «para subir la artillería cuando fueron a Benasque, y costó muchísimo...y hubieron de subir la artillería a torno trayendo allí anclas de navíos para tener amarraderos» (Taberner, 1701). Resulta difícil encontrar algún camino sin

problemas o dificultades en la obra de Taberner, pero sus comentarios sobre el camino de Viella a Benasque son los peores: «*Este camino es tan malo que no puede ser peor, casi impracticable e intratable*» (Taberner, 1701: h147v).

En 1711 se crea el Cuerpo de Ingenieros militares por D. Jorge Próspero de Verboom y aglutina a los ingenieros militares o *del Rey*, que llevan años realizando labores de fortificación. Este hecho es un punto de inflexión para la gestión de los caminos y obras públicas y, así, en 1749 la *Ordenanza de Intendentes* asigna a dichos ingenieros la labor de «*elaboración de los mapas geográficos provinciales*» (Carrillo, 2006).

En esa época, los caminos se clasifican siguiendo varios criterios. Según el punto de partida y llegada, existían caminos reales o «*públicos de primer orden, que van de una Ciudad a otra, son del Rey, y deben ser guardados, y amparados por su Alteza*» y los denominados vecinales, también públicos, que salen de los caminos reales y llegan hasta *una villa o alguna colonia*. Según su ubicación o su propiedad, los había urbanos, de Realengo o militares; sin embargo, la clasificación más interesante es la que los definía según el tipo de vehículo que los podía transitar: carreteros o de rueda, «*donde pueden caminar coches, o a lo menos carretas*» y de herradura «*donde no puede caminar sino a caballo*» (Fernández, 1755). Para tener una idea del estado de los caminos baste decir que incluso existían caminos con otros apelativos, como aquel llamado «*de las Cabrillas, sin duda porque solo es bueno para semejantes animales*», y que desata «*las quejas, y reniegos del Caminante*» (Fernández. 1755). Unas décadas más tarde, Baccigalupi (1800) divide los puertos pirenaicos del Alto Aragón en función de si “*pasan*” o “*no pasan*” caballerías (Tabla 1).

Tabla 1. Relación de los puertos pirenaicos del Alto Aragón y sus características de tránsito.

Valle de Ansó	
Puerto de Pietragema	Pasan caballerías
Puerto de Lacherit	No pasan caballerías
Valle de Hecho	
Puerto del Palo	Pasan caballerías
Paso de Aguastortas	No pasan caballerías
Valle de Aysa	
Garganta de Aysa	No pasan caballerías
Valle de Borau	
Gargantas de Borau	No pasan caballerías

Valle de Canfranc	
Cruz de Sonport	«Es paso para Francia mui abierto y se pasa en todo el año con cavallerías»
Puerto de Astum	No pasan caballerías
Valle de Tena	
Puerto de Soba	No pasan caballerías
Puerto de la Forqueta	Pasan caballerías
Valle de Broto	
Puerto del Cerbellonar	No pasan caballerías
Puerto de Petrañara	Pasan caballerías
Valle de Vio	
Puerto de Godi	No pasan caballerías
Valle de Bielsa	
Puerto de Aura	Pasan caballerías
Valle de Gistau	
Puerto de Aura de Plan	Pasan caballerías
Puerto de la Pez	Pasan caballerías
Valle de Benasque	
Molzero, Puerto	No pasan caballerías
Remuñe, Puerto	No pasan caballerías
Paso de los Caballos	No pasan caballerías
Gorgutes, Puerto	No pasan caballerías
Francia, Puerto	Pasan caballerías
Picada, Puerto de Cataluña y Francia	Pasan caballerías
Arán, Puerto común a Aragón y Cataluña	Pasan caballerías

Fuente: Baccigalupe (1880). Se han conservado los nombres originales.

El soplo de aire fresco que supone la Ilustración conlleva, entre otras muchas cosas, la creación de las Sociedades Económicas «a fin de promover la agricultura, industria y oficios» (*Gaceta*, 1775). En Aragón, en el año 1776, se crea la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País, promovida por «ciudadanos prominentes» como el Conde de Sástago y Ramón de Pignatelli, impulsor del canal Imperial de Aragón.

Fruto de estos aires de cambio, una Real Orden, en 1799, reorganiza la Junta de Correos, Postas y Caminos y, en su punto nueve, «para conseguir que se planteen bien los proyectos relativos al trazado y alineación de Caminos y Canales» (Uriol, 2001), define los diferentes cargos del escalafón de Comisarios y facultativos encargados de dicha tarea. Lo que supone, de facto, la creación del Cuerpo facultativo de Caminos y Canales. Esta Real Orden, especifica que se

componga, también, de *«un facultativo en calidad de celador para cada diez leguas...y de un peón caminero en cada legua»* (R.O. 12-Junio-1799 / ROP, 1899).

5. Los mantenedores de los caminos

Como citábamos antes, los caminos requieren de personal para su conservación. En el puesto más bajo del escalafón está el peón caminero. Éste tiene, dentro de sus obligaciones, el mantenimiento de una legua de camino. En el siglo XVIII se estipulan dichas condiciones laborales: *«tomando las herramientas necesarias deberá salir de su habitación al salir del sol, y caminar en el primer día toda la legua puesta a su cuidado, observando en ella lo que halle descompuesto»*.

Para ayudar a los peones, *«se destinará para la conducción un arriero fijo en cada dos leguas mas o menos, según pareciere necesario, con el número de pollinos proporcionado a las distancias»*. La picaresca, como en todos los gremios, está presente y para evitarlo se *«procurará que los arrieros no falten a la asistencia diaria de trabajo, con el número de caballerías que se destine, y la carga competente si trabajasen a jornal. Si estuvieren a destajo les medirá los montones con exactitud y atención a que no le engañen con alguno de los muchos fraudes que se usan, multándolos en su haber si cometiesen alguno»*.

Grave debía ser el daño que hacían los arrieros y carreteros para promulgar unas leyes tan severas, de protección de los caminos en el siglo XVIII. El artículo nueve, reza: *«a cualquiera persona que golpee, mueva, tronche, quite ramas, corte, arranque, o haga otro daño a los Árboles que se han plantado, o plantaren a las márgenes del camino, se le aprehenda, denuncie, y exija inmediatamente diez ducados de multa: y si el daño fuese hecho no por descuido, sino por malicia, se le asegure en la cárcel... siendo así que el mayor daño a los árboles suelen hacerle los arrieros y carreteros, por cortar varas para guiar sus caballerías...»* (Colección, 1790).

Sin embargo, no todo debió salir tan bien como esperaba José Moñino, Conde de Floridablanca y consejero de Estado, en su impecable organización. Una Real Orden describe, de manera explícita, los desastres que ocurren en los caminos patrios por falta de personal preparado: *«he tomado conocimiento de los métodos observados hasta aquí para mantener y conservar los caminos, que ya se*

hallan contruidos; y viendo que con ninguno de ellos se ha logrado el fin, me ha parecido que podrá conseguirse estableciendo personas fijas, que bajo las órdenes del Director se ocupen continuamente en reparar las descomposiciones diarias que ocasionan los temporales, los carruajes y los pasajeros» (Colección, 1790).

En cualquier caso, los *mantenedores de caminos* debían destacar por su absoluta ausencia en gran parte del territorio y, particularmente, en las zonas pirenaicas, en las que el cuidado de los caminos locales que, en el mejor de los casos, eran únicamente aptos para caballerías, recaía en el trabajo de sus habitantes, a través de las jornadas vecinales o comunales que se mantuvieron hasta mediados del siglo XX.

6. Los primeros mapas de caminos y las nuevas guías de caminos

A partir de los mapas compuestos por Labaña a principios del siglo XVII comienzan a aparecer marcas indicando pasos sobre los ríos. Pero no es hasta 1691 cuando Sanson, en su carta *Les Monts Pyrenées* [sic], traza, tímidamente, los primeros caminos en los accesos a los puertos entre España y Francia. En España Juan Seyra publica, en 1715, su mapa del Reino de Aragón grabado en París.

Pudiera ser que algunos mapas tuvieran versiones con los caminos dibujados, aunque razones estratégicas impidieran su difusión. En cualquier caso, el primero que hemos podido localizar y que señala los caminos, de manera general, es la *Carte du Royaume d'Aragon* de 1719 que realiza el cartógrafo francés Bourguignon, también llamada *Theatre de la guerre d'Espagne*. Este ejemplar, en una escala de 1:400.000, es de singular belleza, con multitud de topónimos en el Alto Aragón y algunos detalles decorativos muy parecidos al de Seyra, que bien le pudo haber servido de base.

En 1730, los ingenieros franceses Roussel y de la Blottiere trazan la espectacular y bellísima *Carta general de los montes Pirineos* que tiene la peculiaridad de colocar el norte en posición inferior y el sur en la superior. Cubre bastante superficie de Aragón y la abundancia de los detalles y la meticulosidad de esta carta es digna de admiración. Este mapa estaba pensado para que una persona lo pudiese llevar consigo cuando fuese de viaje y, de hecho, es uno de los primeros que se entelaron para poder plegarse y desplegarse con facilidad.

Aún tendrían que pasar 35 años para que el geógrafo Tomás López publicase en 1765 –¡por fin!– un mapa de Aragón realizado e impreso en España, con información sobre nuestros caminos. Este mapa desplegable, del que se hicieron bastantes ediciones, se enteló en versiones de 4, 20 y 24 hojas (Adiego *et al.*, 1986). En 1777, Fermín de Lezaún actualizó el mapa elaborado por el geógrafo Labaña pero su obra fue rápidamente incautada «*por el gobierno a mano armada*», presuntamente para «*no dar conocimiento de los pasos fronterizos*» (Adiego *et al.*, 1986); paradójicamente, la información que los mapas franceses citados anteriormente ofrecían sobre tales pasos era mayor que la del propio mapa de Lezaún.

José Matías Escribano, en 1767, recoge en su *Guía de caminos para ir de Madrid a todas las ciudades*, los itinerarios, ciudades y ventas y las distancias que los separan, como en las guías de Villuga y Meneses. Unos años más tarde, en 1812, Santiago López recopila, o más bien copia, los itinerarios, corrigiendo algunos errores y cometiendo otros nuevos, en su *Nueva guía de caminos*. La diferencia más importante entre ambas es la clasificación que hace López de los caminos, diferenciando los *de ruedas* y los *de herradura*. El camino de Madrid a Aragón y Cataluña aparece como *Camino real de ruedas* (Figura 3). La duración de las jornadas de viaje en esa época solía ser para «*carruajeros, caleseros y arrieros... de siete u ocho leguas al día poco más o menos, según la estación del año*» aunque «*cada uno las arregla como mejor le acomoda*» (López, 1812: 119).

Breve es la lista de caminos que añaden Escribano y López por nuestro abandonado Alto Aragón, con respecto a obras anteriores. Algunos han cambiado y la mayoría son variantes de las antiguas rutas, ya desdibujadas. Aparece el camino que lleva a Canfranc y se constata la pérdida de importancia de Monzón, antaño sede de Cortes. Señala el cruce de los ríos y, en ocasiones, la ubicación de puentes y barcas, aunque en el Alto Aragón sólo aparece el puente de Fraga. Las distancias están expresadas en leguas, aunque aclara que en «*el principado de Cataluña, y en su tránsito hay variedad en las leguas porque los Catalanes las cuentan por horas*» (López, 1812). Los escasos caminos que describe en el Alto Aragón son *de rueda*. La inmensa mayoría de los caminos que no aparecen en tales guías (es decir, casi toda la red viaria altoaragonesa) seguían siendo *de herradura*.

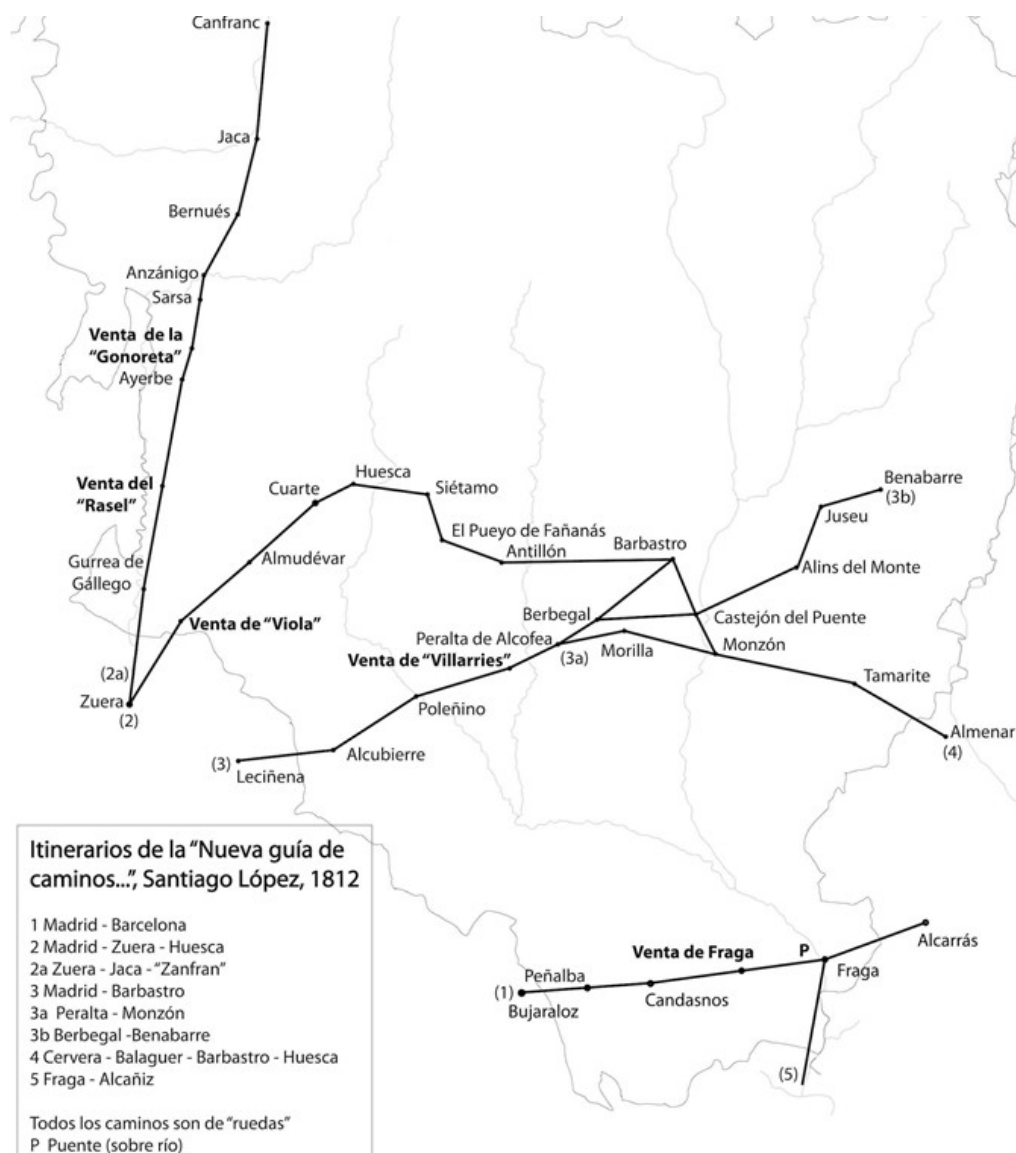


Figura 3. Itinerarios de la *Nueva Guía de Caminos* de Santiago López (1812).

7. Los caminos en el siglo XIX

La creación de la Escuela de Caminos en 1802, a instancia de Agustín de Betancourt, supone la definitiva –y esperada– profesionalización que había iniciado Floridablanca, entre otros, en el siglo XVIII. Una vez superados los altibajos de la guerra de Independencia, se inicia, de nuevo, la formación de los ingenieros de caminos y el desarrollo de las obras en España.

En 1827, el ingeniero Antonio Prat, no duda en defender la necesidad de dejar «*hacer a los particulares*» como forma de solucionar la construcción de infraestructuras (Prat, 1827), a pesar de los fracasos de la iniciativa privada en

la construcción y gestión de los caminos (por ejemplo, la fallida iniciativa privada en el Canal de Tamarite).

En cualquier caso, el estudio y construcción de caminos por toda España había experimentado un cierto empuje a comienzos del siglo XIX. En 1828, la *Gaceta de Madrid*, informa cumplidamente de las nuevas obras de carreteras, «cuyas ventajas para el mas pronto, seguro y cómodo tránsito, principian ya a experimentarse» (*Gaceta*, 1828). Pero las trabas y frenos son constantes y algunos proyectos carreteros ideados por mentes preclaras como la de Jovellanos, no se llevan a cabo «unas veces [por] los sucesos políticos, y otras las mismas causas por las que se han malogrado en España los proyectos más útiles» (*Gaceta*, 1835).

En 1830, al Brigadier de infantería de los Reales Ejércitos Francisco Javier Cabanes le parece oportuno recopilar la *Guía general de correos, postas y caminos del Reino*, para corregir las imprecisiones e inexactitudes de las que adolecen, en su opinión, las anteriores guías de Rodríguez, Espinalt y otros. En esta completa obra, trata de todos los aspectos relacionados con los Correos y en un apéndice, en su capítulo segundo, describe las *carreras de Aragón*. En la primera, de Madrid a Barcelona por Zaragoza, enumera las postas que existen en dicho recorrido. Luego de manera pormenorizada, como novedad, describe los pequeños recorridos que unen los diferentes pueblos, incluyendo las características de los mismos y su paso por puentes y barcas como la de «*Ardisa, sobre el rio Gallego*». O itinerarios, como el de Jaca a Urdos, donde «*principia Francia*», que es de herradura, para luego continuar a Oloron ya en carruaje. Describe igualmente los itinerarios que recorren el Alto Aragón desde Barbastro, Fraga y Huesca. Como el *de herradura*, que partiendo de Barbastro y pasando por Aínsa, Puértolas y Gistaín, va «*a la raya de Francia*» en 20 leguas (Cabanes, 1830).

El suizo Charles Didier recorrió España en el año 1836, coincidiendo con la primera guerra carlista. A su paso por Fraga, camino de Madrid, describió la carrera real –antigua ruta que ya señalara Villuga en 1546– como «*un ancho camino apenas esbozado que los lodos hacen impracticable en invierno*». La compañía catalana que explota en régimen de monopolio el servicio de diligencias y postas, «*amasando beneficios considerables*», prohíbe el paso por dicho camino y «*los arrieros han de seguir, so pena de multa, malos senderos fangosos, a derecha e*

izquierda de la carretera» (Castillo, 1990). La narración de este viajero, descriptiva y algo funesta, nos cuenta como viajeros y arrieros se congregan «*alrededor del fuego vivo y chispeante de la posada*», compartiendo un té hervido que la epidemia de cólera ha «*puesto de moda*» (Castillo, 1990).

8. Los nuevos viajeros en el Alto Aragón

Los datos recogidos sobre el terreno por diferentes comisiones de jefes y oficiales del cuerpo de Estado Mayor del ejército entre 1847 y 1865 sirven para la formación del *Itinerario descriptivo militar de España* que se publica entre 1866 y 1867. Este itinerario se complementa con el Mapa Itinerario militar que, en varias escalas, intenta cubrir las necesidades cartográficas del ejército. Los datos de caminos y alojamientos que describe en el Alto Aragón son un largo rosario de dificultades y de penurias: «*senda impracticable*», «*terreno accidentado*», «*no fácil tránsito en época de lluvias*», que nos dan una idea del estado de los caminos.

La rica e irónica prosa de Joaquín Costa nos narra las características de un viaje que realizó por su tierra en junio de 1869 y los variados medios que emplea: «*¡Magnífico viaje llevé, magnífico! Dos horas en ferrocarril, dos en diligencia, dos en carro, dos en burro y dos a pie antes de llegar*» (Costa, 2011). En estas fechas, cuenta Costa, «*marché con el burro a Formigales y desde aquí con mi padre a Graus por El Mon, Perrarrua y la Venta*» (Costa, 2011). Ese camino –que ya empleó Labaña en su recorrido en 1611– unía Troncedo con Graus.

Albert Tissandier, redactor de la revista *La Nature* de París, viajero y habitual visitante del Pirineo aragonés, recorre sus montañas y recopila interesantes informaciones. Al comienzo de un artículo sobre excursiones avisa a los posibles seguidores: «*el viajero no tiene en absoluto hasta el presente mapas que puedan ayudarle en sus peregrinaciones*». La cartografía de la época, en referencia a los mapas de detalle de la zona, es muy mala o inexistente. Tissandier y otros viajeros franceses de la época, como Schrader o Wallon, recopilan información para trazar sus propios mapas de la cordillera, pero lamentablemente tales mapas «*no existen mas que en manuscrito*» (Tissandier, 1890).

Contribution a la carte des Pyrénées espagnoles [sic] es el título de los mapas elaborados por Prudent, con los datos de los diferentes recorridos que hizo el

Conde de Saint Saud entre 1880 y 1888. Publicados en 1892, tres hojas recogen la parte occidental del Pirineo; Jaca, Huesca y Benabarre, quedando el trozo denominado “Monzón” incluido en la hoja de Andorra.

9. De barcas, puentes y vados

Los caminos del Alto Aragón deben cruzar, ríos, barrancos y toda suerte de obstáculos naturales. Cruzar el río Cinca en 1882 -fecha en la que podemos consultar un itinerario de su recorrido- suponía un gran problema pues tan sólo tenía cuatro puentes consistentes para aguantar las riadas. El primero, en Mediano, más o menos a la mitad de su recorrido, luego el de El Grado, recién inaugurado (Biel y Pano, 2011), más abajo el de Monzón y, por último, el de Fraga.

Entre estos puentes, numerosas barcas realizaban el cruce de un lado al otro para evitar las grandes distancias que separan un puente del siguiente – entre 22 y 56 kilómetros-. Había barca *de maroma* en Ligüerre de Cinca, otra un poco más abajo y también *de maroma* en Clamosa, delatada por el topónimo *Las Casas de la Barca*. A este núcleo acudían desde los pueblos vecinos para poder pasar a la otra orilla. Más abajo estaban las barcas de Artasona, de Peña Lacambra, de *las Pilas* –propiedad del Duque de Medinacelli-, Castejón del Puente, Monzón, Albalate de Cinca, Ballobar, Zaidín y Torrente de Cinca.

El paso mediante la barca, ya de por sí peligroso en circunstancias normales, se veía agravado con las crecidas del río. A modo de ejemplo, durante las incursiones carlistas de 1837 se complicó la situación en las barcas de Estada y Estadilla por ser de «*paso difícil*» y «*por no poder ir más de cincuenta hombres cada vez en la barca*», y acabó en tragedia al irse «*a pique debido al excesivo peso*» y fallecer «*varios centenares de carlistas*» (Guirao y Pérez: 2011)

El cruce de un río también podía efectuarse por el vado –«*parage somero, llano y firme donde se puede atravesar el río sin barca*» (Diccionario, 1822) – en aquellos lugares en los que la orografía y el caudal del río lo permitían. Pero si el río iba crecido al llegar al lugar de cruce, había que remontar o descender para poder atravesarlo por el puente más próximo. Eso podía pasar, por ejemplo, al intentar pasar el Cinca por la Granja de Escarp en el camino de Lérida a Mequinenza, ya que tras pasar por allí «*el río Cinca a vado y llegar después a Mequinenza este camino es llano bueno y carretero, sin tener más*

incomodidad que el haber de pasar el río, a vado»; sin embargo, «acontece muchas veces haber de ir a dar la vuelta a la puente de Fraga» (Taberner, 1701).

Jesús Fumanal, de Casa Olivar – una de las citadas Casas de la Barca –, recuerda cómo presentía la llegada de las riadas del Cinca «*por el chorro de aire que las precedía*». El paso del río, en verano, se realizaba *a vado* y la amenaza de la subida de caudales obligaba a acelerar el paso de personas y caballerías, con el fin de alcanzar la loma donde estar a salvo. Algunos de estos cajones y barcas se utilizaron hasta los años sesenta; en el caso de las Casas de la Barca (Figura 4), la entrada en funcionamiento del pantano de El Grado aceleró su desaparición. Aprovechando el nuevo pantano se habilitó una gran barca para transportar 15 toneladas, dando así servicio a los pueblos de la ribera que podían transportar sus caballerías, los modernos tractores, el ganado... Lamentablemente, gran parte de esos pueblos ya tenían sus días contados.



Figura 4. Imagen de las Casas de la Barca, antes de que se sumergieran bajo las aguas del pantano de El Grado. Fuente: CEDAS (Abizanda).

Los ríos altoaragoneses tenían y tienen un régimen hidrológico descontrolado. Las riadas, frecuentes y peligrosas, descomponían cada año caminos y puentes, llevándose por delante a personas y animales. Ya en la época romana, el poeta cordobés Lucano, al narrar las aventuras de César por las tierras oscenses, cita al río Cinca como *Cinga Rapax* –el Cinca que arrastra tras de sí, que arrebatata– (Cortés, 1836). Este río, a su paso por Fraga, tiene un puente «*de madera muy ancho*» pero de manera frecuente, en las riadas, «*se desbarata y el río lo rompe muchas veces porque viene muy furioso*» (Labaña, 2006).

No faltan los relatos de los efectos de las riadas en las publicaciones de la época y en agosto de 1900 *«una de las últimas avenidas del Cinca arrastró consigo la barca llamada de Barbastro, sin que hasta la fecha haya podido darse con el artefacto. Como la barca esa es la que pone en más directa comunicación a esta ciudad con la villa de Fonz y pueblos a ella más inmediatos, la falta del artefacto irroga [sic] a no pocos perjuicios al comercio e industria»* (La Cruz del Sobrarbe, 18-8-1900).

Pero no es el Cinca el único río que destroza caminos y puentes. El cercano Ésera *«solamente es vadeable en el trozo de Castejón y cerca de Campo, junto al mesón de Anselmo (carretera), pero únicamente en verano, pues en el resto del año se tropieza con [el inconveniente de] la gran cantidad de agua que trae; en la zona restante de terreno que hemos dicho atraviesa, no es posible vadearle principalmente a causa de la naturaleza de sus orillas»* (Gracia, 1922). También hay evidencias de un vado un poco más abajo de Santaliestra.

La noche del 21 al 22 de julio de 1925 tuvo lugar, en el Ésera, una de las riadas más destructivas que se conocen. Los habitantes de Benasque sufrieron sus efectos al entrar el agua en la calle Mayor y quedar las casas rodeadas de agua. *«Una horrorosa tormenta se desencadenó sobre aquel término municipal, y desbordándose los cauces, bajaron las aguas de la montaña al llano como torrente asolador... Los puentes fueron arrastrados por las aguas, todos los caminos, absolutamente todos, fueron destruidos, lo mismo que varios kilómetros de carretera quedando esta comarca completamente aislada del resto del mundo»* (Diario de Huesca, 4-8-1925). Los benasqueses actuales también saben los estragos de que es capaz el Ésera (Figura 5).



Figura 5. Estragos del Ésera en el siglo XXI. Carretera de Benasque a Cerler. Riada de 2013.

10. El siglo XX y los caminos

Joaquín Costa, nuestro eminente altoaragonés, analizó el alto coste de la construcción de las carreteras en su *Programa de la Revolución* y recomendó «*el mejoramiento de los caminos de herradura y transformación del mayor número de ellos en caminos carreteros baratos [como método para que] todos o casi todos los pueblos de la Península puedan disfrutar de los beneficios de transporte por ruedas*» (Costa, 1914). Los caminos siguen siendo un asunto pendiente y nuestra economía, afectada por los gastos de las guerras coloniales, no puede permitirse el lujo, según su criterio, de construir carreteras teniendo todavía caminos de herradura entre nuestros pueblos.

En este siglo, la seguridad de los arrieros, tartaneros y viajeros no está solamente amenazada por bandidos y salteadores, como nos cuenta el relato de una excursión científica del Centro Excursionista de Cataluña que se adentra, el 23 de noviembre de 1911, por la *Barbatania*. El Somontano barbastrense es recorrido con «*un tartanero forastero que no conoce aquella tierra y un animal viejo y achacoso, que no podía tirar*». Salen a las cuatro y media de Pertusa, «*el día es frío y nuboso*», y la lluvia hace acto de presencia al llegar a Barbuñales. Les han recomendado ir por la nueva carretera, en obras todavía, que les llevará hasta el cruce de Peraltila, pues es «*la vía más recta y así en dos horas*» podrán estar en Barbastro. Alumbrados «*con dos fanals la lluvia en la espalda y los pies dentro del agua, agarrando las ruedas para desencallar la tartana*», el horario se dilata y se complica el retorno de Julio Soler Santaló y Francesch Carreras y Candi que llegan a la fonda San Ramón de Barbastro a las 11 de la noche «*cansados, mojados, hambrientos, sedientos y para mayor escarnio, había parado la lluvia*» (Carreras, 1912).

11. Epílogo

«*Muy pronto no quedarán ni vestigios de la Vía Romana debido al abandono, a la acción destructora de los agentes atmosféricos y al constante afán de los propietarios colindantes que año tras año la hacen desaparecer para agregar el terreno que ocupa a sus campos*» (Carrillo, 1951).

El comentario de Carrillo sobre las calzadas romanas, lamentablemente acertado, nos podría valer para otros tipos de vías: cañadas reales, veredas y un largo etcétera, que han seguido el mismo proceso de deterioro y abandono.

Algunas iniciativas institucionales han señalado caminos históricos o rutas por monumentos utilizando aquellas vías de comunicación y suponen un anecdótico contrapunto a un secular olvido. Numerosos son los textos que reclaman para el uso público estos corredores verdes, aunque, también, es general el desinterés de las instituciones en mantenerlas.

12. Referencias

- Adiego, P., Laguens, M., Asín Remirez de Esparza, F. (coord.). 1986. *Cartografía del Reino de Aragón, siglos XVI-XIX*. Librería General. Zaragoza.
- Baccigalupi, L. de. 1795. *Disposición de los Valles y puertos de la Frontera de Aragón*.
- Biel, M.P., Pano, J.L. 2011. *El Ingeniero de Caminos Joaquín Pano y Ruata (1849-1919). Perfil biográfico y profesional*. CEHIMO. Monzón, Huesca.
- Cabanes, F.X. de. 1830. *Guía general de Correos, Postas y Caminos del Reino de España*. Miguel de Burgos, Madrid.
- Carreras y Candi, F. 1912. Una excursión por la Barbatania. *Boletín Centro Excursionista de Cataluña*, 204:12-24. CEC. Barcelona. FHB.
- Castillo Monsegur, M. (Ed.). 1990. *XXI Viajes (de europeos y un americano a pie, en mula, diligencia, tren y barco) por el Aragón del siglo XIX*. DGA. Zaragoza. Colección de las instrucciones y ordenes generales... por la Superintendencia general de caminos y posadas. 1790. Imprenta Real. Madrid.
- Cortés y López, M. 1836. *Diccionario geográfico-histórico de la España antigua*. Imprenta Real. Madrid.
- Costa Martínez, J. 1914. *Los siete criterios de Gobierno*. Biblioteca Costa. Madrid.
- Costa Martínez, J. 2011. *Memorias*. Ara Torralba, J.C. (Ed.). Larumbe. Zaragoza. *Famosa xacara nueva, que haze relacion de la vida y sangrientos delitos, prision y muerte de Iuan de la Daga, salteador de caminos...*1681. Madrid.
- Fernández de Mesa, T.M. 1755-56. *Tratado legal, y político de caminos públicos, y possadas*. Divido en dos partes. Joseph Thomas Lucas. Valencia.
- Gaceta de Madrid*. 1677-1936. www.boe.es.
- González Tascón, I. 2008. *Ingeniería civil en España. Precedentes, historia y técnicas*. Ediciones del Umbral. Madrid.
- Gracia, J. 1922. *Estudio detallado del Pirineo...por el Comandante...*Jaca. FHB.
- Guirao Larrañaga, R., Pérez Sanagustín, M.L. 2011. Al pasar la barca del Cinca: Monzón durante la primera guerra Carlista (1833-1840). En: *De la guerra*

- de la independencia a Joaquín Costa*. Coord. Alberto Sabio. Ayuntamiento Monzón. Huesca.
- Labaña, J.B. 2006. *Itinerario del Reino de Aragón por donde anduvo los últimos meses del año 1610 y los primeros del siguiente 1611*. Prames, Temas Aragoneses. Zaragoza.
- López, S. 1812. *Nueva guía de caminos para ir de Madrid a todas las ciudades y Villas más principales de España y Portugal*. 2ª edición. Madrid.
- Meneses, A. de. 1976. *Repertorio de caminos* [epílogo J.I. Uriol]. MEC. Madrid.
- Novísima recopilación de las Leyes de España*. Dividida en XIII libros. 1804. Madrid.
- Orcástegui, C. 1999. Los caminos del mercado. En: Magallón, M. Á. (coord.). *Caminos y comunicaciones en Aragón*. IFC. Zaragoza.
- Prat, A. 1827. *Memoria sobre la necesidad de establecer en España el sistema...de Inglaterra para la creación y conservación de los caminos...* Madrid.
- Primera parte. *Relación y curioso romance en que se declara y da cuenta de los robos, atrocidades, y muertes que se ejecutaron treinta ladrones...* 1735. Madrid. BNE. MSS/18108 (h.221-222)
- ROP. Real Orden de 12 de junio de 1799. 1899. *Revista de Obras Públicas*. Monográfico primer centenario Ingenieros de Caminos. Madrid.
- Serrano Martín, E. 1999. Caminos aragoneses y viajeros extranjeros en la Edad Moderna. En: Magallón, M. Á. (coord.). *Caminos y comunicaciones en Aragón*. IFC. Zaragoza.
- Sidro y Surga, J. 1858. *La Guardia Civil. Historia de esta institución*. Imprenta y Litografía militar del Atlas, Madrid.
- Taberner y de Ardena, J. Conde de Darnius. 1701. *Guía de los caminos más principales del Principado de Cataluña...* BNE. MSS/10529.
- Tabula Imperii Romani*. 1993. Hoja K-30: Madrid. Ministerio de Fomento. Madrid.
- Tabula Imperii Romani*. 1997. Hoja K/J-31: Pirineos Orientales-Baleares. Ministerio de Fomento. Madrid.
- Tissandier, A. 1890. *Excursions dans les montagnes de l'Aragon et de la Catalogne par...* Le Tour du Monde, Paris, 59: 161-176.
- Uriol Salcedo, J.I. 2001. *Historia de los caminos de España. Volumen 1. Hasta el siglo XIX*, 2ª edición. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid.

Villuga, P.J. 1546. *Repertorio los caminos de España*. Medina del Campo. (Transcripción de Gonzalo Arias, 2002).

Archivos y bibliotecas utilizadas:

Archivo Histórico Ministerio Fomento (AHMF), Biblioteca Nacional de España (BNE), Biblioteca Fundación Hospital de Benasque (FHB), Bibliotecas públicas de Barbastro y Monzón, Biblioteca y Hemeroteca del Instituto de Estudios Altoaragoneses, Hemeroteca del Diario del Alto Aragón.

Cartografía utilizada:

Biblioteca Nacional de España, Bibliothèque nationale de France-Gallica, Centro Geográfico del Ejército, Fundación Hospital de Benasque, Instituto Cartográfico de Cataluña, Instituto Geográfico Nacional.

Webgrafía:

www.traianvs.net, Página web sobre la ingeniería romana, editada y diseñada, por Isaac Moreno Gallo.

www.boe.es, Boletín Oficial del Estado.

www.ign.es, Instituto Geográfico Nacional.

www.carlosbravosuarez.blogspot.com, blog del escritor Carlos Bravo Suárez.

Agradecimientos:

Charo Bordes, Carlos Bravo, Jesús Fumanal, Ramón Lalueza, Luis Magallanes, Isaac Moreno, Ana Oliva, Enrique Pascau, Concepción Pintado, Fernando Roy, José Luis Ubiergo y especialmente a Jorge Mayoral, por la gran labor que está realizando en la Fundación Hospital de Benasque para la conservación y la difusión del patrimonio altoaragonés.