

Arrieros del Alto Aragón

Una vida en el camino

Juan Miguel Rodríguez Gómez
(coordinador)



Arrieros del Alto Aragón

Una vida en el camino

Juan Miguel Rodríguez Gómez

Con la colaboración de:

José Antonio Cubero Guardiola

Alfonso Herranz Loncán

Créditos:

© de los textos, sus autores

© de las imágenes, sus propietarios (ver pies de figuras)

Diseño y © de la portada y la contraportada: Regina Fumanal Sahún

Equipo de corrección: Julián de María y Pilar Fumanal

Imagen de la portada basada en una fotografía de Ramón Juste Olivera (Casa Aguador, Naval)

ISBN: 978-84-129799-5-4

Depósito Legal: CS 102-2025

Imprime: Llar Digital S.L.

Con el impulso de La Ronda de Boltaña

<https://www.rondadors.com/>

Índice

Prólogo. La Ronda de Boltaña	5
Presentación. Juan Miguel Rodríguez Gómez	9
1. El oficio de arriero. Juan Miguel Rodríguez Gómez.....	19
2. El origen de la arriería: ¿de trashumantes a arrieros?	
Juan Miguel Rodríguez Gómez.....	39
3. Los moros de Naval: la élite arriera.	
Juan Miguel Rodríguez Gómez.....	59
Anexo 1. Documentos legales relacionados	
con moros de Naval	101
Anexo 2. Relación de moros de Naval con actividades	
comerciales en Barbastro entre 1434 y 1521	104
Anexo 3. El célebre balneario de Tiermas	105
Anexo 4. Ejemplos de la presencia de los arrieros de Naval y	
Alquézar en los Libros de la Taula del General de Jaca de los	
Ejercicios 1444-45 y 1446-47.....	112
4. Epidemias: un lastre para el tránsito de personas y mercancías.	
Juan Miguel Rodríguez Gómez.....	117
Anexo. De los santos protectores a los santos barbudos	149
5. Esos malditos impuestos: de los portazgos y portaleros	
a los fielatos y consumidores. Juan Miguel Rodríguez Gómez.....	157
6. Historia de los caminos. José Antonio Cubero Guardiola.....	175
7. Éramos pocos... ¡y llegó el ferrocarril!	
Juan Miguel Rodríguez Gómez.....	197
8. Las comunicaciones en el pirineo central (1890-1960).	
Alfonso Herranz Loncán.....	239
9. Gajes del oficio. Juan Miguel Rodríguez Gómez.....	261



Prólogo

En la cruz de las tormentas (El último arriero)

La Ronda de Boltaña

Disco *Bailando entre las ruinas* (2019)

Letra: Manuel Domínguez

Música: Martín Domínguez

ENTRADA

Ni a Fuebla, ni a Barranco Fondo.
Ni con pucheros, ni a por sal.
Ya no hay, arriero,
más caminos que andar,
Cortillas, ni Basarán.
¡Fue nuestro mundo... y ya es de otros!

«Cuento conta», paisaje roto.
¿Pa qué venir, si ellos se van?
A cada viaje, más silencios detrás;
con lo subido, bajar;
si pagan: mal, tarde y poco...

¡Mula, so! ¡So, rediós!
que esta chen va a pasar.
(¡Qué dolor! ¡cagüenlaós!
¡Van llorando al marchar!)

Traes, trajinero, malas nuevas.
¡De esta montaña, qué será! ...
Si hoy se va uno,
otros dos van detrás.
La casa al fin se caerá...
y sólo vimos goteras.

La lluvia tumba las fajetas:
piedras de un derruido altar.
Pasos perdidos, barrancada final:
¡Después de tanto rodar,
saber que nadie te espera!

INSTRUMENTAL

Junto a la cruz de las tormentas,
donde aquel dolmen del pinar,
suenan blasfemia y campanilla a la par;
el tiempo lleva el ronزال
mientras se borran las sendas:

La última recua navalesa
baja, cruzando el cajigar.
Sierras azules se perfilan detrás...
Con cada paso que dan,
su mundo muere y se aleja.

¡Ay adiós! ¡Valle, adiós! ¡Ay, adiós!
(¡A que aún lloro, copón!)
¡Mula, eh, pasa allá!
...a Naval, ¡y a plegar!

VOZ

2 3 4

GUITARRA

5 6 7 8

9 10 11 12

13 14 15 16

17 18 19 20





Presentación

Juan Miguel Rodríguez Gómez

Empecé a frecuentar la provincia de Huesca en la segunda mitad de la década de los años 80, atraído y atrapado por su fauna y por sus otras muchas bellezas naturales. La zona del Pirineo, desde Ansó hasta Benasque, se llevaba la palma debido a su hipnótico impacto visual. Aunque por aquel entonces no había recorrido mucho mundo, podía entender perfectamente a Henry Patrick Marie Russell-Killough (1878) cuando afirmaba que había *«visto bastantes montañas: el Himalaya, los Andes, los picos fúnebres de Nueva Zelanda, los Alpes y el Altai; todas, más nevadas que ahora. Durante toda mi vida he amado, yo diría que he adorado a las montañas, ascendiéndolas con pasión. Puedo comparar entre sí a muchas de ellas; pero, por ciego que sea el amor, creo tener razón al admirar más que nunca a los Pirineos, a su cielo tan azul y limpio, a sus hielos resplandecientes, a sus aspectos vaporosos, a las llanuras ardientes y aterciopeladas adormecidas en su base bajo el sol más hermoso, y a esas aguas maravillosas que escapan de las nieves con furor, para calmarse enseguida sobre céspedes horizontales y serpentear en silencio entre tapices de flores tan raras y encantadoras que apenas nadie osa caminar sobre ellas. En la naturaleza pirenaica existe una poesía extrema, una armonía de formas, colores y contrastes que no he visto en ninguna otra parte»*.

Pero la zona prepirenaica, con sus tremendos barrancos y sus innumerables sorpresas, fue ocupando un espacio creciente en mis pensamientos. En aquel momento, el Vero, el Mascún y compañía no sufrían la masificación actual. Una tarde deambulaba por Alquézar tras una jornada en el Vero, como otras veces (Figura 1). Un problema con una zapatilla me obligó a sentarme un momento. Pudo haber sido en cualquier otro sitio, pero fue al lado mismo del portal de Casa Jabonero.

Casi simultáneamente apareció por la puerta un señor mayor con el que, tras los saludos de cortesía, empecé a entablar conversación. Le comenté que días antes había estado por Ordesa y había llegado a Alquézar por Broto, Fiscal, Boltaña, Fuebla, Las Bellostas, Sarsa de Surta, el mesón de Sevil y San Pelegrín. Los ojos de Pedro Felipe, mi interlocutor, brillaron: *«Anda que no he gastado alpargatas por esos pueblos...»*. Me empezó a contar todo tipo de anécdotas, especialmente de una serie de pueblos de los que no había oído

hablar hasta entonces (Cortillas, Basarán, Otal...), ubicados en una zona muy desconocida en aquel momento: Sobrepuerto. Enrique Satué y José María Satué empezaban a escribir sus artículos y libros por esa época mientras que Julio Llamazares todavía no había publicado *La lluvia amarilla* (1988), novela que sacó a Sobrepuerto del anonimato. Pedro Felipe también me habló de Fabián (Casa Fabián), otro alquezarano con el que compartió oficio (arriero) y parte del camino; solían hacer juntos el tramo entre Alquézar hasta Barranco Fondo y, una vez allí, Pedro seguía el curso del Ara mientras que Fabián emprendía el del Guarga. Poco después conocí a Fabián cuya casa, con muchos enseres representativos del oficio de trajinero, se convirtió en museo etnológico en 1994. Pedro me habló de arrieros de otras localidades (Buera, Colungo, Alberuela, Adahuesca, Casbas...) pero, en sus propias palabras, la «universidad de los arrieros» se encontraba en una localidad no muy lejana: Naval. Era donde más arrieros había habido y los que más lejos llegaban. Con algunos había coincidido por caminos y pueblos.



Figura 1. Alquézar, donde empezó esta historia. Juan M. Rodríguez, 2010.

Su conversación fue tan impactante que al día siguiente tenía dos nuevos objetivos: conocer Sobrepuerto y conocer Naval. Desafortunadamente, no tuve muchas más ocasiones de hablar con Pedro ya que falleció en diciembre de 1989. Eso sí, me dejó claro que los arrieros no habían desaparecido, sino que simplemente se habían transmutado en camioneros y, como transportistas profesionales, seguían siendo tan esenciales como lo habían sido ellos. La pandemia de la COVID-19 confirmó la perenne esencialidad de ese oficio.

El caso es que empezaba a darme cuenta de que el pirineo y prepirineo aragonés no solo contenía una naturaleza impresionante sino que, íntimamente entremezclada con ella, existían historias de pueblos, personas y

oficios igualmente hechizantes. En Sobrepuerto conocí a otra persona esencial para esta historia de los arrieros: Julio Gavín Moya, a la sazón presidente de *Amigos de Serrablo* (Figura 2). Tras coincidir dos o tres veces por la zona, empezamos a quedar en su casa cada vez que pasaba por Sabiñánigo, frecuentemente en compañía de Javier Arnal y algún que otro antiguo habitante del Sobrepuerto. Sabía cómo implicar a la gente: *«Ves esa montaña; pues dentro de 500 años seguirá más o menos igual. Sin embargo, esos arrieros que conoces, que tan importantes fueron, van a desaparecer todos en unos pocos años y no quedará ningún testimonio de su actividad»*. Como dijo el citado Julio Llamazares, *«así nos sentimos nosotros cuando, con una edad, comprendemos que ya es tarde para muchas cosas: para escuchar a nuestros mayores, para conocer sus vidas»*. Caí de lleno en el anzuelo.

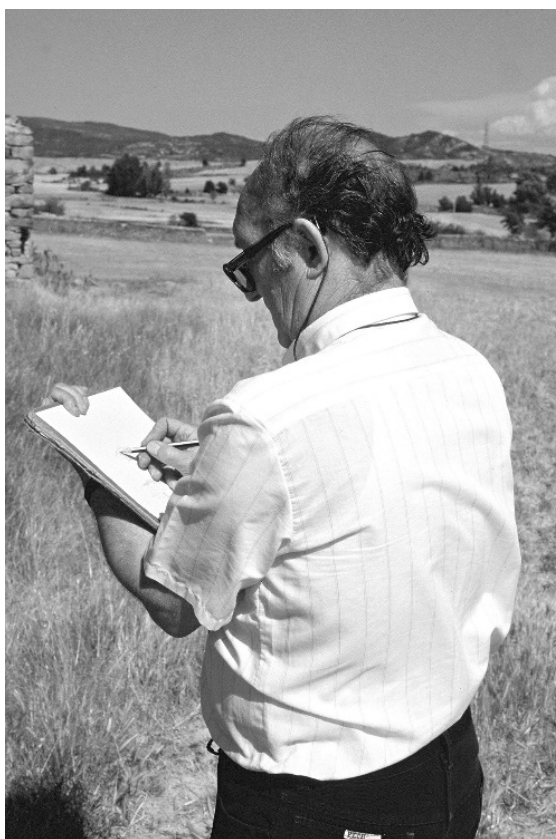


Figura 2. Julio Gavín esbozando uno de sus dibujos, más o menos en la época en la que lo conocí. Fuente: Amigos de Serrablo.

También fui a Naval y de alguna manera me quedé allí para siempre. Algunos antiguos habitantes de Sobrepuerto me habían confirmado que, además de Pedro Felipe, pasaban por allí regularmente varios arrieros de Naval: *Mamón, Banastón, Cardelina, Perú*s... La primera vez que llegué a Naval

fui directo a su plaza mayor y pregunté, a la primera persona que me encontré, si conocía a algunos de esos antiguos arrieros (cruzando los dedos para que siguieran estando vivos). No iba mal encaminado. Mi informante gritó «¡Antonio, Antonio! Usted subía por esos pueblos de allí arriba a vender, ¿no?». Y es que, a apenas 15 o 20 metros, en un banco de la plaza estaba sentado el mismísimo Antonio Bellosta (*Banastón* de Naval), hijo de otro Antonio Bellosta, el ilustre arriero *Mamón*. Antonio hijo, ya octogenario, gozaba de una memoria realmente prodigiosa y era una auténtica enciclopedia de la arriería navalesa, entre otros muchos temas (Figura 3). Me presentó a algunos excolegas y me acompañó a un par de incursiones a sus antiguos territorios comerciales (ver capítulo 1 del segundo volumen). También me presentó a Simón Carruesco, sastre de Naval y músico en sus años mozos, quien, siempre con una amabilidad exquisita, me proporcionó información muy valiosa y fotos inéditas. Toda su familia ha sido importante para este trabajo y, especialmente, sus hijas Lucia y Pili (con la que leí todas las partidas de nacimiento existentes en el ayuntamiento de Naval) y su yerno José, un entusiasta de Naval.



Figura 3. Antonio Bellosta en los soportales de la Plaza Mayor de Naval. Juan M. Rodríguez, 2006.

Poco a poco fui reuniendo información sobre las andanzas de los arrieros por el Alto Aragón y, a partir del año 2000 y apremiado por Julio Gavín, empecé a publicar esas historias en la revista *Serrablo*. Esos primeros artículos constituyen el embrión de este libro. A medida que encontraba más

información, fui dividiendo el proyecto en varias partes. En primer lugar, la historia de los arrieros altoaragoneses desde que aparecieron (¿allá por el Neolítico?) hasta sus últimos estertores, cuando las caballerías fueron completamente sustituidas por otras formas de transporte. Esta parte se recoge en los dos primeros volúmenes de esta *saga*. Las siguientes partes, que aparecerán en los volúmenes tercero y cuarto, se dedican al alojamiento, las caballerías, los utensilios de transporte y la función sociocultural de los arrieros, con testimonios de personas que convivieron con ellos o de sus descendientes. Finalmente, los dos últimos volúmenes versarán sobre los productos que transportaron, muchos de ellos básicos (sal, aceite, vino, vajilla, metales...).

Pronto me di cuenta de que había muchos aspectos relacionados con la vida de los arrieros que se escapaban de mis *áreas de confort* y empecé a contactar con expertos en esas temáticas. A la mayoría no los conocía previamente pero casi todos accedieron a participar en esta aventura. Son los co-autores de este libro (y de los que seguirán) y les estaré eternamente agradecido por su aportación... y por su paciencia ya que los manuscritos que conforman buena parte de estos libros languidecieron durante varios años en el *Instituto de Estudios Aragoneses* (IEA), con la eterna promesa de su publicación. Durante este tiempo han fallecido arrieros y familiares de arrieros a los que les habría hecho mucha ilusión ver sus historias impresas. Por ese motivo, y antes de que *Caronte* ayude a algunos más a cruzar el río (toquemos madera), tomé la decisión de autoeditarlos. Y aquí está el primero...

La historia de los arrieros, los productos que compraban, vendían o intercambiaban, su papel como transmisores de cultura, noticias y chascarrillos... Es la historia misma del Alto Aragón y del mundo, en general. Como bien dice, Blas Coscollar, presidente de la *cofadría* (*sic*) de San Bruno Fierro, maestro constructor de dulzainas, guarda custodio del cancionero altoaragonés (y de muchos otros sitios), esta *saga* debería titularse *A propósito de los arrieros del Alto Aragón* ya que, con la excusa de hablar sobre este entrañable oficio, al final tratamos sobre prácticamente todas las cosas que pasaban en la vida altoaragonesa hasta hace unas pocas décadas.

Como orgulloso fan de La Ronda de Boltaña siempre tuve claro que la guinda a este agradable esfuerzo, que tantas satisfacciones me ha reportado,

sería una canción del mítico grupo que tanto ha contribuido a la dignificación del porrón y al reconocimiento de la humilde albahaca. Escribí en 2003 al correo electrónico de *Chuflián del Albéitar* para ver si se animaban a tocar en algún pueblo deshabitado de Sobrepuerto, un día de esos en los que se reúnen los antiguos habitantes (¡qué pocos quedan!) y sus descendientes. Di a la tecla de enviar mensaje como el naufrago en una isla desierta que lanza una botella con mensaje al mar infinito. Vamos, que no tenía grandes esperanzas de obtener contestación. Pero esta no tardó mucho en llegar y vino con sorpresa; la Ronda (en versión reducida) iba a tocar solo unas semanas después en Otal, en la reunión anual del antiguo vecindario para celebrar la festividad de San Ramón (Figura 4)

Y allí nos conocimos. No sabían bien Pilar y Julián donde se metían cuando accedieron a que les enviara algunos de mis primeros escritos sobre los arrieros. Pero el caso es que parecían grandes masoquistas: lejos de decir basta, pedían más. Las zurriagas de Julio Gavín (hasta su fallecimiento el 12 de junio de 2006) y de Casa L'Albéitar funcionaron bien y en pocos años ya había escrito numerosos capítulos para el incipiente libro. Antes de entregar el libro al IEA, pedí a Pilar/Julián unas palabras para esta presentación, que rezan así:

«En casa nuestra, muchas veces oímos hablar de arrieros. A nuestro padre le gustaba contar historias, chascarrillos, cuentos... y estos transportistas aparecían de vez en cuando. Pero nunca conocimos a un viejo arriero.

Ya éramos bien grandes cuando conocimos al único que hoy sigue. No es un arriero de caballerías, ni transporta sal, vino, aceite, quesos o pucheros de barro. Es el arriero de las palabras, de la historia. Él nos cuenta, le contamos, lo cuenta en su siguiente parada, nos devuelve la información pedida, nos informa de las nuevas rutas que acaba de abrir y nosotros nos hacemos ricos enviando por ellas nuestras pequeñas “mercancías”. Él recopila historias que acumula en su zurrón sin fondo –su prodigiosa memoria–, pero que también comparte y al trueque –el inmortal trueque– recibe más historias que sigue compartiendo.

Y hoy tenemos en nuestras manos el almacén entero de nuestro arriero Juan Miguel, lleno a rebosar de historias que nos ayudan a entender que este mundo sólo es la criatura de un mundo anterior, y ese a su vez, de otro anterior. Y así desde siempre.

Que para llegar aquí hemos tenido que andar muchos caminos que no conviene olvidar, para volver a andarlos si acaso fuera necesario.

Llegar al final de cada ruta por esos caminos pedregosos, estrechos y largos, muy largos, costó muchas horas, y precisó de arrieros fuertes, experimentados, “advertidos”, despiertos y adaptados al entorno. Así este libro, que al ir recogiendo cada piedrecita, cada hoja caída, cada mota de polvo del camino que otros habían andado, precisó de los mismos ingredientes, tiempo, energías, experiencia, tesón e inteligencia. La mercancía es una joya, y la relación con el arriero, un tesoro. Ahora, sólo nos queda disfrutarlo y compartirlo con las nuevas criaturas que serán».



Figura 4. La Ronda de Boltaña en Otal, 30 de agosto de 2003. Juan M. Rodríguez

El caso es que esos capítulos que enviaba a L'Albèitar fueron pasando a otros miembros de La Ronda. El 7 de julio de 2018 la Ronda actuó en Escartín, otro pueblo del Sobrepuerto (Figura 5). Además de ser el día elegido por los antiguos habitantes para su reunión anual (primer sábado de julio), se aprovechó ese día para que el equipo de Jordi Évole rodara una parte de un programa dedicado a la centenaria nativa Julia Buisán, a la que llevaron en helicóptero para la ocasión. Ese día, Manuel Domínguez, me dijo que todavía no me podía asegurar nada pero que si las musas no se portaban mal del todo lo mismo escribía una canción sobre los arrieros para su siguiente disco

(*Bailando entre las ruinas*, 2019). Parecía que se iba a quedar en el tintero, pero poco antes de que se cerrase el disco, y sobre música de su hermano Martín, escribió las letras más bonitas que se hayan escrito jamás sobre los arrieros (que me perdonen Jorge Cafrune y Atahualpa Yupanqui)... y especialmente sobre la despoblación de La Montaña. Lo que son las cosas: ¡más de 20 años de trabajo, horas y horas en bibliotecas, archivos y pegado al ordenador, para que ahora viniera este señor y explique mejor, en apenas 3 minutos y 50 segundos, lo que hemos tratado de plasmar en varios centenares de hojas! Fue una pena que poco después de grabarse el disco apareciera el maldito coronavirus, que debió causar estragos en el gusto musical de los españoles e impidió que *En la cruz de las tormentas* (*El último arriero*) se aupase a lo más alto del *hit parade* de 2019, por encima de las canciones de Maluma, Rosalía, Anuel AA, Ozuna, Bad Bunny, J Balvin, Aitana o Lola Índigo. Tampoco pudieron dormir tranquilos Rihanna, Maroon 5, Taylor Swift, Ed Sheeran, Adele o Shawn Mendes, pensando que la canción bien podría haber atravesado el charco.



Figura 5. La Ronda en Escartín. 7 de julio de 2018. La canción del arriero anda más cerca. Juan M. Rodríguez.

El caso es que el 24 de julio de 2021, la Ronda toca la canción en Naval, en la misma plaza donde Antonio, que tantas veces estuvo en Otal y en Escartín, cuando estaban vivos, se sentaba a contar sus historias (Figura 6). Cierre del círculo. Y qué menos que “robarles” la canción para utilizarla como prólogo musical a este libro.



Figura 6. Cerramos el círculo. El 24 de julio de 2021 la Ronda de Boltaña canta *El último arriero* en Naval, en uno de sus primeros conciertos tras el confinamiento durante la pandemia de COVID-19. La fotografía está tomada desde el mismo soportal en el que aparece Antonio Bellosta en la Figura 3. En primer plano, sentado con camisa a cuadros, su hijo Jesús. Juan M. Rodríguez.

Estos libros tienen voluntad de permanecer vivos. Obviamente, hay más información de algunas zonas o localidades que de otras, pero si las personas que lo lean detectan errores, partes que no se han tratado adecuadamente o con suficiente espacio o poseen información o material (fotografías, documentos) que puedan mejorarlo o completarlo, por favor, no se queden con las ganas de contribuir a este trabajo. Les dejo mi correo electrónico (juan@rondadors.com) y estoy a su disposición, igual que han estado a mi disposición los centenares de personas que han contribuido, en mayor o menor medida, a que estos libros sean posibles. Son tantas que, a la fuerza me olvidaría de algunas de ellas en un posible listado de agradecimientos. Por ello, permítanme despedir esta presentación dedicando un enorme ¡Gracias! a todas ellas.

Referencias

Llamazares, J. La posmemoria. *El País*, 29 de noviembre de 2006.

Russell, H. *Souvenirs d'un Montagnard*. Imprimerie Vignancour. Pau, 1878.

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.

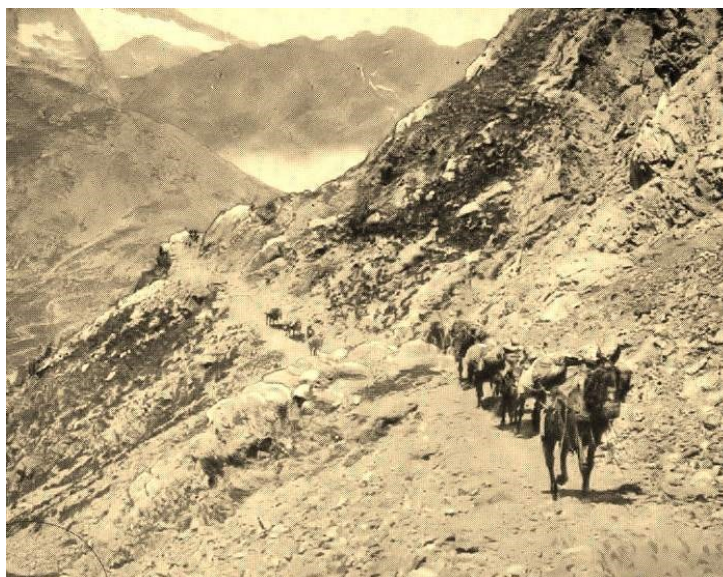


Figura 2. Recua de machos atravesando un puerto en algún lugar del Alto Aragón. Autor desconocido. Archivo UCM.

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).

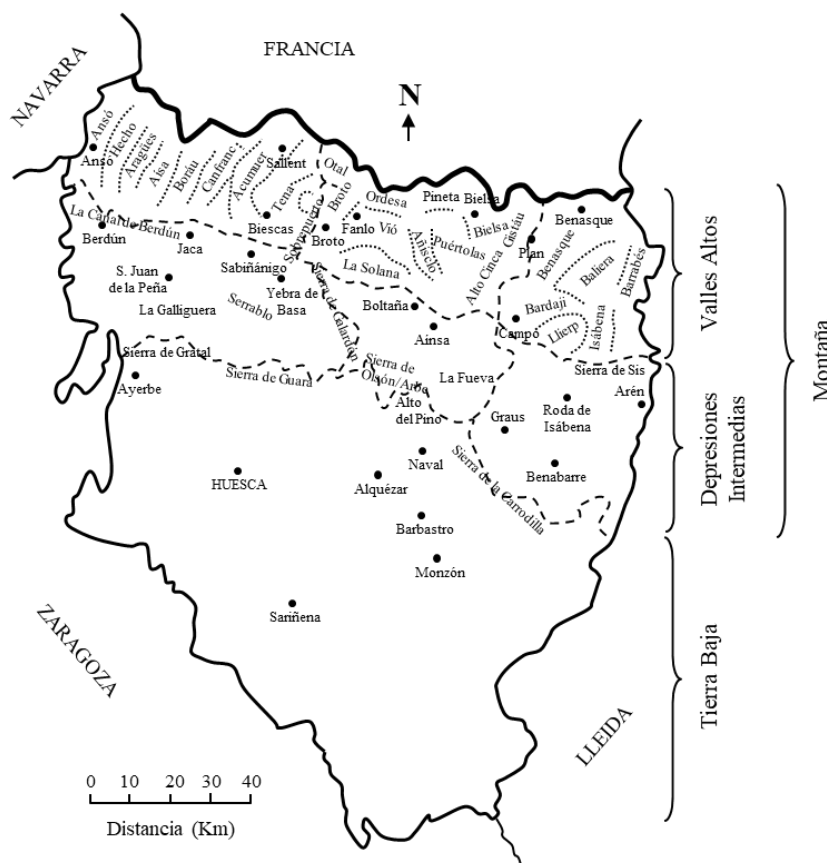


Figura 3. La divisoria entre la Montaña y la Tierra Baja.
Adaptado de Lisón (1986).

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».

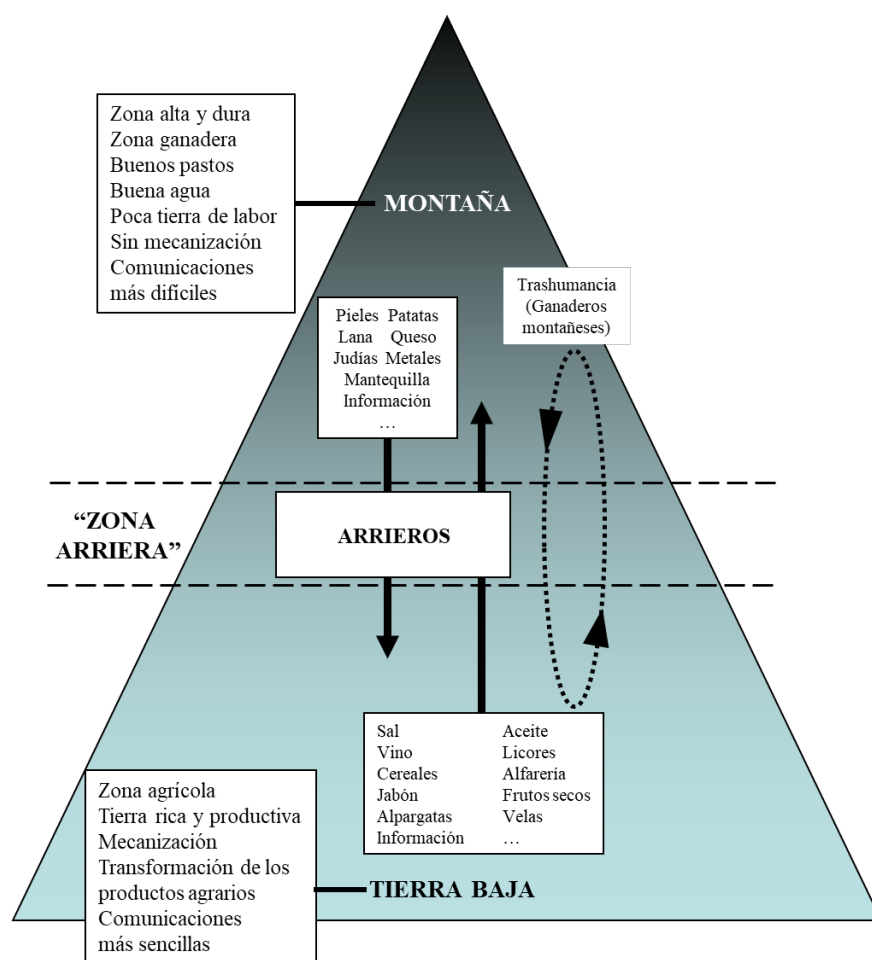


Figura 4. «El que trae lo uno, lleva lo otro para ganar también en ello» (Arcediano Domer, 1684). Los arrieros, nexo entre la Montaña y la Tierra Baja. Adaptado de Lisón (1986).

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 Caverro	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.

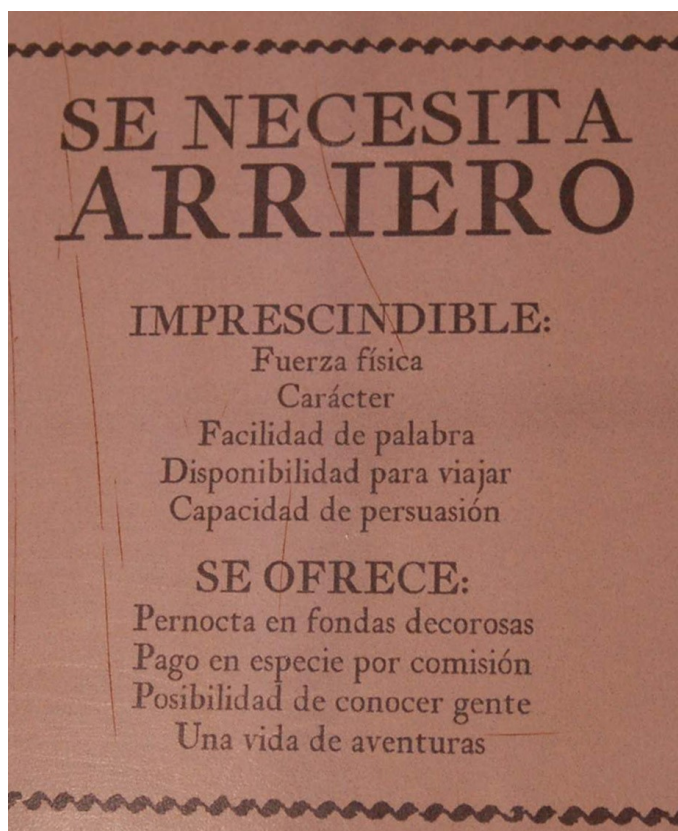


Figura 5. *Se necesita arriero ... aunque el alojamiento casi nunca era muy decoroso. Centro de Interpretación de la Alfarería (Naval, Huesca).*

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.

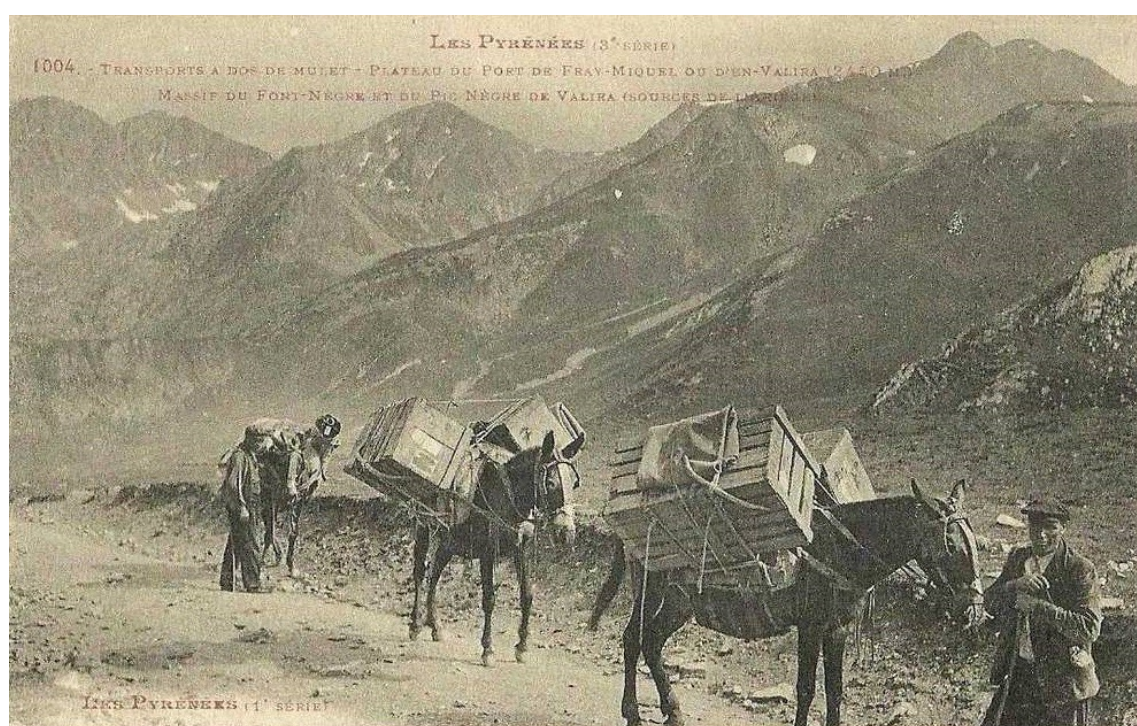


Figura 7. El día a día de los arrieros: machos bien cargados. Archivo UCM.

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).

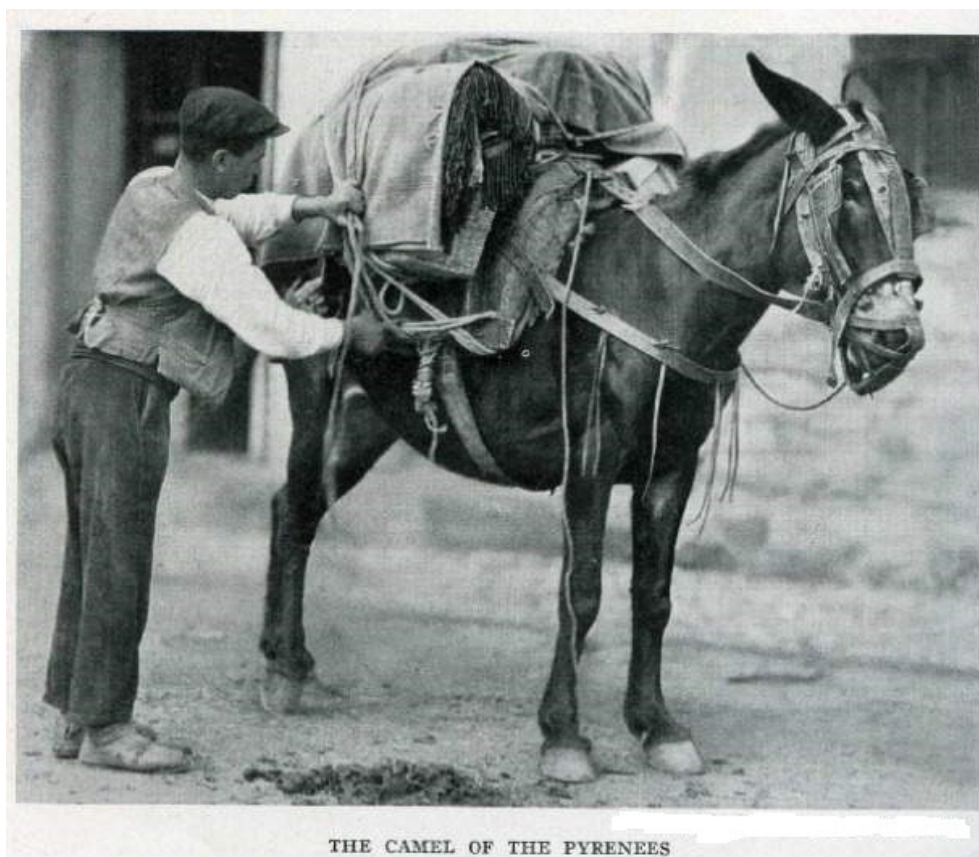


Figura 8. La mula: el *camello* de los Pirineos. Fotografía: Burton Holmes. Archivo UCM.

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.

2. El origen de la arriería: ¿de trashumantes a arrieros?

Juan Miguel Rodríguez Gómez

«Yo me hice amigo de él y de su boca aprendí muchas de esas cosas raras que sólo saben los vagabundos. Por ejemplo, que nunca puedes decir que no volverás a un sitio y que la mejor novela está escrita en los caminos». Julio Llamazares. La nieve de octubre. *El País*, 19 de marzo de 1991.

1. Un repaso a las pinturas rupestres de Guara: de la caza a la ganadería

Las paredes de los espectaculares cañones de la sierra de Guara albergan un conjunto de pinturas rupestres único en el mundo. En sus abrigos rocosos (Figuras 1 y 2) se esconden representaciones que recorren todo el abanico estilístico de la Prehistoria, desde el arte paleolítico al esquemático, pasando por las manifestaciones más septentrionales de arte levantino en la península ibérica. Estas pinturas están datadas entre el 22.000 y el 1.500 a. C. y constituyen una auténtica crónica de los cambios climáticos que sufrió la zona y de los cambios culturales y socioeconómicos que experimentaron las personas que la habitaban, claves para entender el surgimiento de los arrieros.



Figura 1. El Vero: un libro abierto de la transición del Paleolítico al Neolítico. Tozal de Mallata. Juan M. Rodríguez, 2009.



Figura 2. Entorno de la cueva de Fuente del Trucho y de las covachas de Arpán. Al fondo y a la izquierda, Alquézar. Juan M. Rodríguez.

Las primeras pinturas se realizaron en el Paleolítico Superior, hacia el 25.000 a. C. y se extienden hasta aproximadamente el 10.000 a. C. Durante este período, los autores de las pinturas de la Fuente del Trucho (Figura 3), la única muestra de este tipo de arte en Aragón, vivían en el interior de cuevas para protegerse del intenso frío glacial. Su subsistencia se basaba en la caza, la pesca y la recolección, lo que implicaba una vida nómada, subordinada a las variaciones estacionales y, en consecuencia, a la migración de las especies cinegéticas (caballos, cabras, ciervos...). Durante todo este período, los animales con los que comparte su ecosistema son sagrados, los ídolos indiscutibles, de los que depende y a los que se admira. Se trata de una iconografía eminentemente zoomórfica: las representaciones realistas de animales constituyen el tema fundamental del arte Paleolítico Superior (Giedion, 1981). Incluso el chamán (el mago-artista) intentaba aprehender los rasgos animales: iba vestido con pieles, llevaba máscaras y cornamentas y se movía imitando sus movimientos (¿el origen de la danza?). En contraste, las figuras humanas son escasas y muy poco elaboradas en comparación con las de animales. La mujer no aparece en ninguna pintura de este período.

Estas pinturas se realizan en cuevas profundas y se localizan en habitáculos recónditos, donde las numerosas siluetas se acumulan unas sobre otras. Resulta evidente que no estaban destinadas a la exhibición pública, sino que estaban reservadas para los iniciados en los secretos de la cueva y/o de la pintura. Las figuras se distribuyen sobre un espacio libre e irregular, sin segundo plano, sin línea de suelo ni de horizonte. Los animales se confrontan,

sin mantener las mismas proporciones de tamaño, e incluso con frecuencia se superponen en un mismo lugar. Este hecho ha llevado a pensar que el acto de pintar es un ritual mágico, que se lleva a cabo sobre un lugar de características sagradas, de ahí que se reutilice periódicamente. La regularidad de los repintes insinúa la posible regulación a través de rudimentarios calendarios (ciclos astronómicos, migraciones animales, etc.). En cualquier caso, el significado se nos escapa a pesar de las numerosas interpretaciones que se han dado hasta la fecha.



Figura 3. Arte paleolítico en la Cueva del Trucho. Archivo UCM.

Por otra parte, resulta cada vez más evidente que el arte paleolítico responde a unas condiciones de vida muy particulares, de tal manera que podemos encontrar puntos comunes entre las expresiones gráficas de los lejanos cazadores paleolíticos y las recientes de pueblos cazadores actuales como los esquimales del Ártico, los aborígenes de la zona septentrional de Australia o los bosquimanos del África Austral. Es decir, a pesar de la distancia en el espacio o en el tiempo, habría que hablar de un *arte de cazadores*, nacido de un tipo de lucha por la supervivencia en la que la caza es una constante obsesiva (Beltrán, 1993; 2001).

En el período Epipaleolítico, hacía el 10.000 a. C., el clima de la Península Ibérica comienza a ser bastante más benigno y los glaciares inician un progresivo retroceso, hecho que constituye el pistoletazo de salida para un cambio sin precedentes en la forma de vida humana. Las grandes estepas de la Era Glaciar se empiezan a cubrir con bosques, provocando la emigración o extinción de ciertas especies animales que estaban adaptadas a las frías

condiciones glaciales y que constituían parte esencial de la dieta del hombre. Los grupos humanos, hasta entonces cazadores-recolectores, tuvieron que adaptarse a un nuevo modo de vida y a elaborar nuevas estrategias, técnicas y herramientas de subsistencia. La retirada de los glaciares hacia el norte dejó libres muchas tierras que empezaron a ser ocupadas por el hombre. Ante la posibilidad de nuevos territorios aprovechables, los grupos se diseminaron apareciendo los primeros asentamientos estacionales, aunque el cambio no fue drástico ni repentino. En este contexto, y hacia el 8.000 a. C., se inicia el estilo artístico conocido como levantino que se prolongará hasta el 4.000 a. C. Los conjuntos pictóricos levantinos evolucionan gradualmente desde las figuras naturalistas relacionadas con el arte paleolítico hasta los signos esquemáticos sincrónicos de las culturas del Neolítico y la Edad de Bronce.

Las pinturas levantinas, como las de Arpán (Figura 4), Chimiachas (Figura 5) o Muriecho, se diferencian de las precedentes en que no se realizan en lo más recóndito de una cueva, sino en abrigos naturales, casi expuestas a la vista. En estos abrigos se originó y desarrolló el arte de un pueblo todavía cazador pero que ya andaba inmerso en escarceos con unas prácticas agropecuarias rudimentarias. El hombre dejaba de ser depredador/carroñero para convertirse en productor de sus propios alimentos, un proceso gradual y secuencial que, en lo referente a los animales, implicó las siguientes etapas: (1) captura; (2) cautividad; (3) domesticación; (4) pastoreo; (5) cría; y (6) explotación (Beltrán, 1993). Se asistía a una de las revoluciones más profundas que haya sufrido la relación del hombre con el mundo: el destronamiento del animal.



Figura 4. Arte levantino en las covachas de Arpán. Juan M. Rodríguez, 2006.

La naturaleza pasa de ser el hábitat del hombre, donde vive en equilibrio con otras especies, a verse como un conjunto de recursos económicos que deben ser convenientemente gestionados. En la pintura se manifiesta con una presencia obsesiva de la figura humana en escenas que ofrecen una gran sensación de movilidad y que llegan a ser muy complejas. El hombre se convierte en protagonista de multitud de escenas de caza o guerra, danzas o actividades de recolección e, incluso, de faenas de pastoreo al final de este período. Algunos autores han sugerido que la aparición de escenas de lucha podría ser reflejo de una creciente competitividad entre los grupos por el control de los recursos alimentarios. La economía de producción y la sedentarización se abrían paso a marchas forzadas. Entonces pudieron nacer los primeros poblados estables dotados de un urbanismo elemental.



Figura 5. Arte levantino en las covachas de Chimiachas. Juan M. Rodríguez, 2022.

Finalmente, el arte esquemático se desarrolló entre el 5.000 y el 1.500 a. C. (Neolítico) y, durante el primer milenio de su existencia, convivió con el estilo levantino, del que en ocasiones es difícil diferenciar. Los enclaves en los que aparece el arte esquemático son muy similares a los que acogían el estilo levantino. Se continúa pintando al aire libre, en pequeños abrigos apenas protegidos. Precisamente, este estilo es el más abundante en Huesca, con una cincuentena de estaciones localizadas. Globalmente, en este período ya se ha producido una completa transformación de los sistemas económicos, sociales y espirituales.

La agricultura necesita del establecimiento de los pueblos en un lugar fijo y esto conlleva el aumento de individuos que forman los distintos grupos humanos, que se organizan en nuevas formas jerárquicas. La densidad de la población mundial antes de la Revolución Neolítica no supera los diez millones de habitantes, pero, con el advenimiento del sedentarismo, llega a alrededor de 300 millones hace 4.000 años. El hombre depredador y carroñero que antes había consumido en un pequeño margen de tiempo los alimentos que conseguía, se ha convertido en agricultor y ganadero, y logra producciones que le permiten acumular excedentes. El nuevo ciclo vio aparecer conceptos hasta entonces inexistentes como la posesión de tierras, la colonización o el comercio.

El sintetismo y la abstracción son las características más destacadas del arte de este período. Las figuras humanas aparecen con forma de ancla, cruces, líneas simples, etc., en escenas de caza, recolección, luchas reales o simuladas, danzas de arqueros, bailes de mujeres y hombres, etc., y en muchos casos portan utensilios (arcos, flechas, cestos, escalas...). Los animales se representan con la misma fórmula, en la que únicamente podemos distinguir su condición de cuadrúpedos. Otra de las principales novedades es la aparición de signos abstractos, cuyos códigos de interpretación desconocemos. Pero, además, ya se hace evidente la nueva situación productiva y tecnológica: aparecen escenas de domesticación y pastoreo, así como diversos instrumentos utilizables en labores agrícolas. Por ejemplo, en el grupo de abrigos de Mallata, Gallinero y Barfaluy, en los acantilados del Vero, destacan escenas en las que aparecen personajes que sujetan cuadrúpedos con cuerdas o directamente por el hocico (Figuras 6 y 7).



Figura 6. Arte esquemático en el Tozal de Mallata. Juan M. Rodríguez, 2005.



Figura 7. Arte esquemático en Gallinero. Juan M. Rodríguez, 2015.

Fuera del entorno del río Vero, pero en sus cercanías, cabe destacar las primeras representaciones esquemáticas de carros en La Puebla de Castro (Baldellou et al., 1996) (Figura 8), y cuadrúpedos y signos en Estadilla (Figura 9). En otros lugares de Aragón, como en el abrigo de los Borriquitos de El Mortero (Alacón, Teruel), aparecen posibles escenas de doma y monta de asnos. En conclusión, las primeras representaciones nos hablan de gente cazadora-recolectora y nómada mientras que unos pocos miles de años después se refieren a una sociedad sedentaria que practica la agricultura y la ganadería (Figura 10).



Figura 8. Posibles representaciones de carros en El Remosillo (La Puebla de Castro). Archivo UCM.

Pese a los notables adelantos en técnica pictórica durante el final del Neolítico, el desarrollo de nuevos materiales condujo a cierto abandono de esta

actividad en favor de las construcciones megalíticas, la escultura, la cestería, la actividad textil y la cerámica. Esta última fue particularmente importante, habiéndose encontrado ejemplares similares en regiones muy diversas. Entre los rasgos comunes en las piezas destacan la decoración simple de triángulos, espirales, líneas onduladas y otros motivos geométricos; no obstante, la cerámica adopta distintas formas (de cesta, calabaza, campana o sacos de piel) dependiendo de la zona particular que la origine. Una de las tipologías más espectaculares es la cerámica neolítica campaniforme, de origen ibérico y que logró extenderse a toda Europa. Precisamente, las primeras noticias sobre alfarería en Naval aparecen ya en esta época y todo parece indicar que, en esta localidad, alfarería, salinas y arriería tuvieron un desarrollo paralelo.



Figura 9. Arte esquemático (cuadrúpedo, signos) en Estadilla, Juan M. Rodríguez, 2009.



Figura 10. Presencia humana en el Vero: arte rupestre y arnales en Barfaluy. Juan M. Rodríguez, 2005.

2. Sí, pero... ¿qué tiene que ver todo esto con los trashumantes?

La necesidad de sal de un animal depende de su dieta. Así, los animales que ingieren exclusiva o mayoritariamente carne tienen satisfechas sus

necesidades de los dos elementos (Na^+ , Cl^-) que proporciona la sal (cloruro sódico: NaCl). Sin embargo, la situación es distinta en los animales que se alimentan exclusivamente de vegetales, para los que resulta imprescindible la ingestión de sal con una cierta periodicidad. En principio, esto no supone ningún problema para los animales en libertad ya que existen lugares en los que la sal se encuentra en la superficie de la tierra y los herbívoros se desplazan a esos lugares para lamerla. Para ellos, las *lamidas de sal* son tan necesarias como el alimento y el agua. Pero cuando las poblaciones humanas se hacen sedentarias, los movimientos del ganado quedan restringidos y no tienen acceso libre a los salares.

Los seres humanos somos omnívoros y nuestras necesidades de sal dependen igualmente de nuestra dieta. Los cazadores paleolíticos seguían a las manadas y, si era necesario, recurrían a las mismas fuentes de sal. No obstante, su dieta era eminentemente cárnica, con lo que las deficiencias serían poco comunes. Mientras una persona coma cantidades adecuadas de carne asada procedente de la caza o de los animales de abasto y consuma leche u otros productos lácteos, como los quesos, tendrá cubierta su necesidad de sal. Sin embargo, cuando los cereales y otros productos de origen vegetal se convirtieron en el principal componente de la dieta, tal como sucedió en el Neolítico, las cosas cambiaron.

La situación se agravó cuando los avances en las técnicas alfareras hicieron posible la cocción de los alimentos ya que, con esta técnica culinaria, la carne pierde gran parte de su sal. Con una dieta así se llegaría a producir la muerte de una persona por déficit de sal. En consecuencia, es la necesidad de sal la que impulsó al hombre neolítico a salar sus comidas, notando que, además, mejoraba su sabor y permitía su conservación durante largos períodos de tiempo. Este descubrimiento alargó la disponibilidad de la carne y sus derivados tras el sacrificio de los animales, como se sigue poniendo de manifiesto en las matacías actuales, e incluso se ha sugerido que fue una de las causas que permitieron el crecimiento de la población humana (Asimov, 1986).

En resumen, una vez llegados al Neolítico, la sal se convierte en un seguro de vida o, mejor dicho, su carencia pasa a ser un seguro de muerte; en consecuencia, había que asegurar un suministro continuo de este mineral. La sedentarización de las comunidades humanas hizo que los viajes periódicos en

busca de sal, a veces largos y peligrosos, se convirtieran en una labor poco atractiva y eminentemente anti-económica si afectaban a muchos de sus miembros. Sin embargo, la suma de otros acontecimientos neolíticos ofreció una solución aceptable a este problema:

- La cría y doma de asnos, primero, y caballos, después, junto con el inicio de la cría mular, proporcionan medios de transporte más rápidos y con mayor capacidad de carga.
- Las actividades cesteras, textiles y alfareras proporcionan recipientes adecuados para su transporte.
- El aumento de los asentamientos estables propicia la creación de una red de vías de comunicación entre ellos, las zonas de pastoreo y las de abastecimiento de sal.
- Se empiezan a explotar las salinas, entre ellas las de Naval (Edad de Bronce).
- La producción organizada de sal genera grandes excedentes que se pueden comercializar.
- Empiezan a existir excedentes de otros productos agroalimentarios (cereales, vino, aceite, frutos secos, quesos, pieles...) que es necesario intercambiar.

Todo ello supuso un caldo de cultivo idóneo para el surgimiento de una figura que fue clave en el comercio durante siglos y siglos: los arrieros.

3. Megalitos: ¿los mojones del Neolítico?

El inicio de la trashumancia como práctica ganadera y la aparición de los primitivos arrieros fueron frutos neolíticos. Pero también la construcción de monumentos megalíticos, entre los que destacan menhires, dólmenes, túmulos y crónlechs. *«Los artífices del fenómeno megalítico serán grupos humanos neolitizados con claros procesos de domesticación y condicionados por la trashumancia. Se observa una marcada dicotomía entre las formas de vida de la tierra llana y la montaña. Con la agricultura en el llano como piedra angular del sustento (hallazgos de molinos de mano y hojas de hoz de sílex con pátina de cereal) y en la montaña pequeñas poblaciones que viven principalmente del pastoreo y apenas han conseguido*

activar la agricultura» (Alagón, 2006). Formas complementarias de vida, productos complementarios: necesidad de intercambios.

Precisamente, los restos megalíticos constituyen auténticas hojas de ruta de los itinerarios empleados habitualmente por los primitivos trashumantes y arrieros y que, en cierta medida, han estado vigentes hasta hace apenas unos años. El fenómeno megalítico ha sido muy estudiado en el ámbito pirenaico catalán, navarro y vasco (Pericot, 1950), pero ha recibido mucha menos atención en la parte aragonesa. Y, sin embargo, los estudios que se están llevando a cabo en estos últimos años ponen de manifiesto que la riqueza megalítica del Alto Aragón es similar a la de otras zonas vecinas (Prames, 2007). De hecho, en la provincia de Huesca existe una buena colección de dólmenes y túmulos, aunque algunos se encuentran en lugares de difícil acceso y la mayoría están sin señalar convenientemente. Resulta revelador el testimonio de Jesús Tornero, un ingeniero de montes que realizó un proyecto de ordenación de pastos en Basarán en 1957 y que, una vez finalizado, fue reclutado por el también ingeniero Miguel Navarro Garnica para participar en las labores de compra de pueblos y repoblación forestal que entonces llevaba a cabo el Patrimonio Forestal del Estado (PFE) en esta provincia. Tornero intervino en numerosas actuaciones en el amplio espacio entre Sobrepuerto y el valle de Nocito, y nos contaba que en su labor identificaron numerosísimos megalitos o restos megalíticos que lamentablemente no fueron ni señalizados ni mucho menos estudiados. Muy pocos se salvaron del anonimato y, entre ellos, destaca el dolmen de Ibirque (Caseta de las Brujas), descubierto en 1949 por el citado Miguel Navarro (Figura 11).

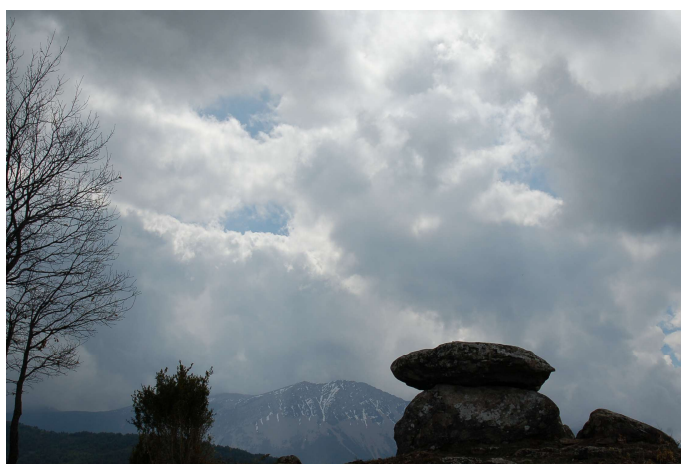


Figura 11. *Caseta de las brujas* o dolmen de Ibirque, con Guara al fondo. Lugar de paso, con grandes vistas y control del territorio. Juan M. Rodríguez, 2005.

Aún así, perduran notables huellas del megalitismo neolítico en algunas zonas del Alto Aragón. En general, suelen tener dos tipos de ubicaciones; la primera comprende las cabeceras de grandes valles donde se ubican los pastos estivales (valle de Tena, Alto Valle de Aísa, Zuriza, Oza-Guarrinza...), lo que atestigua la presencia del hombre en las tierras más altas desde tiempos prehistóricos (Figura 12). Este tipo de megalitos parece íntimamente ligado a la actividad pastoril. No es casualidad que, en estas zonas, megalitos, túmulos y cámaras dolménicas se entremezclen con mallatas y cabañas utilizadas por pastores contemporáneos (Figura 13). Tampoco lo es la afición de estos mismos pastores a construir círculos de piedra y pilones (Figura 14).



Figura 12. Dolmen de Aguas Tuertas a la orilla del Aragón Subordán. Juan M. Rodríguez, 1997.



Figura 13. Túmulo y construcción pastoril en el camino al puerto de Acherito. Juan M. Rodríguez, 1988.



Figura 14. Pilón de origen pastoril entre los puertos de Otal y Yosa de Broto. Un mirador excepcional. Juan M. Rodríguez, 2008.

Actualmente los piensos compuestos y las distintas presentaciones de la sal solucionan los requisitos minerales del ganado; sin embargo, el aporte de sal al ganado era una actividad esencial para la economía de la montaña hasta hace apenas unas décadas. Testigo de ellos son algunos topónimos del Alto Aragón que hacen alusión a los lugares donde se suministraba sal al ganado o las famosas piedras de la sal, como las de Escartín, en la que cada casa depositaba la sal para sus animales (Figura 15). En los corrales de los aborrales o de las parideras de Tierra Baja también era constante la presencia cercana de grandes piedras planas (*saleras*), con el mismo fin. Almagro (1942), haciendo referencia a los megalitos de Guarrinza, describe una práctica que ha persistido hasta la actualidad:

«Megalito VI. Se aprecian en él toda la serie de enormes losas que le circundaron, algunas de las cuales todavía están en pie, pero hallándose en la actualidad la mayor parte de tales piedras tiradas en el suelo, unas por la acción del tiempo y otras por los pastores que las han derrumbado para aprovechar su superficie plana como poyo donde dar sal a los rebaños, pues tal cabezuelo es sumamente a propósito para reunir ganados con tal fin. Así hoy se aprecian dichas piedras caídas en círculo y como mesas donde toma la sal el ganado...»

Megalitos VII y VIII. Lo forman dos círculos de piedras casi perfectos, de los cuales se aprecia la forma clara por las losas que aún perduran, unas derechas aún, otras caídas y otras derribadas, con idéntico fin de servir de mesas de sal para los ganados...».

Esta estampa se sigue observando todos los años en los pastos estivales de Góriz y de tantos otros rincones del Pirineo aragonés (Figura 16) mientras que en otros sitios se recurre a métodos más modernos, como el empleo de helicópteros (Figura 17).



Figura 15. Piedras de la sal (Escartín, Sobrepuerto). Juan M. Rodríguez, 2001.



Figura 16. Antonio López (Casa Ballarín, Ligüerre de Ara) suministrando sal a su ganado en Góriz. Juan M. Rodríguez, 2007.



Figura 17. Suministro de sal para el ganado con helicóptero en los valles pirenaicos. Archivo UCM.

El segundo tipo de ubicación de megalitos coincide con zonas de paso más o menos obligado para rebaños e intercambios de mercancías: Arén, Aler, Tramacastilla, Piedrafita, Santa Elena (Biescas), Ibirque, Pardina de Orlato, Nocito, Belsué, Rodellar/Nasarre, Panzano, Arcusa, Paúles de Sarsa, Almazorre.... (Figura 18). Estas localizaciones parecen más entroncadas con el afán perenne del hombre por señalar sus vías de comunicación y anticipan la llegada de los miliarios romanos e, incluso, de los mojones de piedra que aún jalonan algunas carreteras y cabañeras. Aquí los megalitos no son los únicos vestigios del viejo trasiego humano entre la montaña y el llano, sino que, como se ha comentado anteriormente, se encuentran acompañados de una importante red de cuevas y abrigos, con restos de ocupación humana desde el epipaleolítico hasta la Edad de Bronce y abundantes pinturas rupestres. Estas pinturas nos dan otra pista ya que *«podemos vincular la localización de los abrigos pintados y el paisaje en posiciones dominantes con gran control visual y fácil defensa. Lugares vinculados a puntos de agua, pasos obligados en parajes de difícil acceso y accidentes topográficos excepcionales. Se puede plantear una complicada red de comunicaciones o caminos que conectan todos estos sectores»* (Alagón, 2006).



Figura 18. Dolmen La Caseta de las Balanzas, en Almazorre. Juan M. Rodríguez, 2014.

Aunque la interpretación de los megalitos ha sido y es objeto de controversia, actualmente se tiende a relativizar su función funeraria y a enfatizar su relación con la trashumancia y el comercio a la vez que se señala la necesidad de desentrañar su papel en la ocupación del suelo pirenaico (García, 2001). En cualquier caso, es a partir del período megalítico cuando se pone de

manifiesto la voluntad de los pueblos por señalar y delimitar el espacio en el que se enmarcan sus actividades. El control de los escasos puntos de paso entre, por ejemplo, las dos vertientes de una sierra crearían un circuito para un tránsito continuo y creciente de personas, ganado, mercancías e información (García, 2001). Los dólmenes y túmulos son tanto tumbas como elementos señalizadores y su emplazamiento ha sido escogido siempre con sumo cuidado, privilegiando una perspectiva concreta y en relación sistemática con lugares de tránsito. No es casualidad que, precisamente desde ese momento se puedan documentar con claridad contactos que implican el intercambio de materias primas y elementos ideológicos (Garde, 2001).

Realmente, el sistema viario pastoral-arrieril era bastante más complejo y diversificado de lo que se tiende a pensar en la actualidad. Se trazaron interconexiones y enlaces entre vías y llegaron a convertirse en una compleja y dinámica red de vasos comunicantes. Grandes arterias y venas con numerosos capilares que mantenían en contacto unas con otras. Las últimas investigaciones apuntan hacia una intensa circulación de ganado y mercancías mediante conexión de las vías pecuarias y políticas de intercambio y amistad (García, 2001).

La asociación entre vías de comunicación y megalitos no es exclusiva del Alto Aragón, sino que está extendida por toda la Península Ibérica e incluye corredores comunes a comercio y trashumancia, pero también muchos otros que nunca se emplearon para el tránsito de rebaños trashumantes. El *Camino de los Arrieros* del Concejo de Ortigueira (La Coruña) es un buen ejemplo. La información turística dice que *«discurre a lo largo de unos 40 Km. por una vía de tránsito natural, que une As Pontes con el puerto de Bares atravesando las sierras de A Faladoira y A Coriscada. Este camino ha sido empleado desde la prehistoria como vía de intercambio comercial. Presenta también una red de vías transversales que descienden a los pueblos de los alrededores. La ruta aquí propuesta no abarca sus 40 Km., sino aproximadamente 6, en los que se encuentran cuatro necrópolis tumulares, además de miradores naturales. Para seguir el camino original hay que tener en cuenta algunos puntos básicos: 1) Discurre por una línea próxima a la cima, pero siempre por su ladera oeste, procurando las pendientes más suaves. 2) Los promontorios se pasan por su zona más elevada, que está mejor drenada y permite una mayor visibilidad. 3) Va siempre próximo a las necrópolis localizadas. Interés arqueológico y paisajístico»*. Agradezco este párrafo anónimo a quien lo hay

escrito porque es difícil resumir de una forma tan precisa y concisa las principales características de los caminos que surcaron los arrieros por el mismísimo Alto Aragón. Caminos muy antiguos que conectaban zonas separadas por barreras físicas pero con producciones complementarias. Caminos que se intrincaban con las redes locales, de tal manera que llegaban hasta la pardina más pequeña. Caminos que buscaban el trazado más idóneo posible. Caminos con una gran riqueza arqueológica y biológica.

4. Trashumantes y arrieros: nómadas en un mundo sedentario

La trashumancia y la arriería son dos actividades que surgen simultáneamente como respuesta a las necesidades creadas durante la revolución neolítica, período en el que se establece un nuevo sistema socioeconómico basado en el sedentarismo. Mientras que la agricultura ha tenido un papel fundamental en la sedentarización de los pueblos, la ganadería y el comercio ambulante lo jugaron en la perpetuación de una forma de vida semi-nómada a través de la trashumancia y la arriería, respectivamente.

La mayor parte de las actividades arrieriles y trashumantes suelen ser opacas a la mirada del historiador. Su carácter móvil o provisional hace que apenas dejen rastro arqueológico y, desde el punto de vista institucional, su vida ha tendido a regirse por los usos consuetudinarios: la palabra dada, el apretón de manos y la memoria de los testigos (si los hubiere). Solo se recurre a la formalización de documentos escritos de forma excepcional. Los historiadores descubren el reflejo de los pastores y arrieros en la sociedad civilizada: cuestiones de propiedad, derechos de paso y de pasto, pagos en aduanas, testamentos y donaciones. Pero, raramente, asoman en esos testimonios su quehacer cotidiano, sus aspiraciones, las dificultades de la actividad y la repercusión cultural y social de su forma de vida (Gómez-Pantoja, 2001).

Y, sin embargo, el permanente movimiento pendular “montaña-tierra baja” de arrieros y pastores ha jugado un papel fundamental como agente de cambio y de riqueza desde tiempos remotos. Aunque los historiadores de antaño solían considerar que las invasiones fueron el principal motor de cambio, ahora parece imponerse la idea de que el intercambio social lento, de

larga duración, cumple igualmente y de modo mucho más creíble ese papel de agente de difusión de ideas, modos de vida y cultura. En este sentido, la trashumancia y la arriería, con sus movimientos regulares y sus rutas interconectadas, ocupan un lugar destacado desde la Protohistoria y se les puede atribuir numerosas concomitancias culturales, sociales y/o económicas entre zonas distantes (Gómez-Pantoja, 2001). En otras palabras, el desplazamiento regular de ganaderos y arrieros entre zonas más o menos lejanas constituye un vector más creíble que los grandes y violentos desplazamientos de gentes a los que los eruditos de los dos últimos siglos atribuían el progreso de la Historia (Braudel, 1949). La cosmovisión circular del arriero y del trashumante, a despecho de las fronteras políticas y culturales, muestra una continuidad histórica y una impronta vital cuya influencia ha sido patente hasta hace apenas unas décadas. Eran dos actividades que permitían comparar formas de vida (*ver mundo*) y, en consecuencia, fomentaban la asimilación/transmisión de cualquier conocimiento que pudiera ser útil (Galán y Ruiz-Gálvez, 2001; Gardes, 2001). «*El pastor en movimiento vive en medios histórico-físicos distintos en diferentes épocas del año. Esta ha sido su fuerza y su grandeza. También su debilidad*» (Caro Baroja, 1988). Las mismas palabras son aplicables a los arrieros.

Obviamente, estos movimientos se hacían en unas épocas en la que no existían ni los medios de transporte de masas ni los medios de comunicación de los que disponemos en la actualidad. De hecho, se trataba de épocas *bipolares* en las que, mientras unas personas cubrían cíclicamente distancias largas, otras morían sin apenas haber salido de los límites de su municipio o de los municipios más cercanos. De ahí la importancia social, cultural y económica de los seminómadas.

Dieste (2003) recoge un chascarrillo que le transmitió un informante y que describe gráficamente la situación: «*Una mesacha de Otal, Dios que cuestarruzios que te quitan el pulso, subió en romería hasta la ermiteta de San Benito, que estaba a caballo de los montes y al esgollarriar desde allí los paisajes lueñizos que se beyeban cata ta toz los cabos, se quedó con agüilla en os ojos y exclamaba... ¡no podríais saber o grande que es el mundo niñas!*». El informante, procedente de Lárrede, deseaba enfatizar el aislamiento de Otal y otros pueblos de Sobrepuerto desde una perspectiva actual. Sin embargo, hasta la construcción de carreteras en los años 30 del siglo pasado, la situación de Otal era

equiparable a la de muchos otros pueblos del Alto Aragón: todos formaban parte de una densa red de caminos con un tránsito más o menos fluido de personas y animales (Figura 19). Si el informante pudiera viajar algunas décadas en el tiempo se asombraría al ver como alguna que otra casa de Lárrede tenía que recurrir a los préstamos de Casa Cosme de Cortillas (¡allá en el Sobrepuerto!) para salir adelante. ¡Otros tiempos!

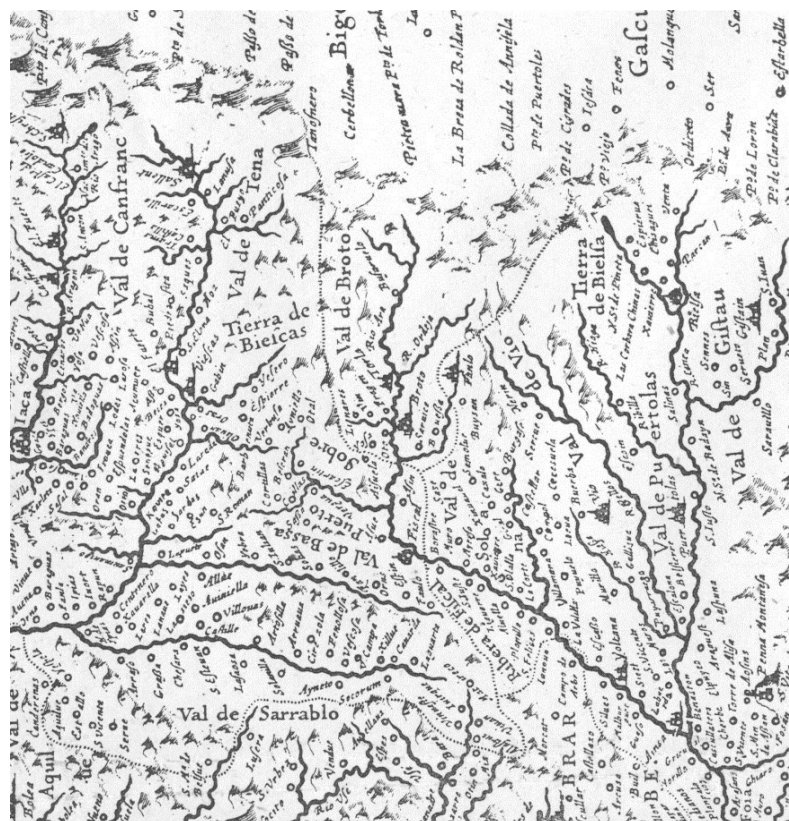


Figura 19. El Alto Aragón, una densa red de pueblos y caminos en el mapa incluido en el libro de Asso (1798).

5. Referencias

- Alagón, A. 2006. Prehistoria y antigüedad. En: Severino Pallaruelo (Coord.), *Comarca de Sobrarbe*. Colección Territorio 23, pp. 85-94. Diputación General de Aragón, Zaragoza.
- Almagro, M. 1942. La cultura megalítica en el Alto Aragón (I). *Ampurias*, 4: 155-169.
- Asimov, I. 1986. *Vida y Tiempo*. Plaza & Janés, Barcelona.
- Asso, I. de. 1798. *Historia de la Economía Política de Aragón*. Zaragoza.
- Baldellou, V., Painaul A., Calvo M.J., Ayuso, P. 1996. *Las pinturas rupestres de Remosillo en el Congosto de Olvena (Huesca)*. *Bolskan*, 13: 173-216.

- Beltrán, A. 2001. Divagaciones sobre el arte postpaleolítico español. *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 22: 33-43.
- Beltrán, A. 1993. *Arte Prehistórico en Aragón*. Ibercaja, Zaragoza.
- Braudel, F. 1949. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, vol. I. Librairie Armand Collin, París.
- Caro Baroja, J. 1988. Prólogo. En: García Martín, P., *La ganadería Mesteña en la España Borbónica (1700-1836)*, p. 13. MAPA, Madrid.
- Dieste, J. 2003. Apodos altoaragoneses. *Serrablo*, 127: 10-12.
- Galán, E. y Ruiz-Gálvez, M. 2001. Rutas ganaderas, transterminancia y caminos antiguos. En: *Los Rebaños de Gerión. Pastores y Trashumancia en Iberia Antigua y Medieval*, p. 263-278. Casa de Velázquez, Madrid.
- García, P. 2001. La principal sustancia destos reynos. De la trashumancia premesteña en la Península Ibérica En: *Los Rebaños de Gerión. Pastores y Trashumancia en Iberia Antigua y Medieval*, p. 1-19. Casa de Velázquez, Madrid.
- Gardes, P. 2001. La problématique de la transhumance protohistorique. L'exemple des Pyrénées occidentales. En: *Los Rebaños de Gerión. Pastores y Trashumancia en Iberia Antigua y Medieval*, p. 279-311. Casa de Velázquez, Madrid.
- Giedion, S. 1981. *El Presente Eterno. Los Comienzos del Arte*. Alianza Editorial, Madrid.
- Gómez-Pantoja, J. 2001. *Pastio agrestis*. Pastoralismo en Hispania romana. En: *Los Rebaños de Gerión. Pastores y Trashumancia en Iberia Antigua y Medieval*, p. 177-213. Casa de Velázquez, Madrid.
- Pericot, L. 1950. *Los Sepulcros Megalíticos Catalanes y la Cultura Pirenaica*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto de Estudios Pirenaicos, Barcelona.
- Prames, 2007. *Megalitos del Alto Aragón*. Prames, Zaragoza.

3. Los moros de Naval: la élite arriera

Juan Miguel Rodríguez Gómez

«Por el paisaje gris de mi memoria, cruzan arrieros sin retorno, pastores y alfareros olvidados, bardos ahogados en el miedo lacustre de sus propias leyendas». Julio Llamazares. *Memoria de la nieve*, 1982.

1. Moros, mudéjares, moriscos

La historiografía oficial denomina *mudéjares* a los musulmanes que siguieron permaneciendo en su tierra después de haber sido conquistada por los cristianos. Sin embargo, esta denominación se refería sobre todo a los musulmanes del Reino de Castilla, ya que en Aragón se les llamaba *moros* y, en Valencia, *moros* o *sarraïns* (sarracenos). De hecho, en aquellas localidades en las que convivían con cristianos y/o judíos, los barrios que habitaban se conocían como *morerías*. Generalmente, los mudéjares establecieron pactos con los nuevos dominadores cristianos quienes, en general, les permitieron conservar sus pertenencias, religión, costumbres y leyes. Sin embargo, tras algunos siglos de convivencia más o menos pacífica, la situación se fue deteriorando con el tiempo, especialmente desde que los Reyes Católicos impulsaran la idea de la unidad religiosa en todos sus territorios. Así, mediante la pragmática del 14 de febrero de 1502 obligaron al bautismo de los mudéjares de Castilla, so pena de destierro. En Aragón, la medida se retrasó hasta el 8 de diciembre de 1525, reinando ya Carlos I.

Puestos en tal disyuntiva, acudieron, sin apenas resistencia, a recibir las aguas bautismales (Figura 1). A esa población conversa se le pasó a denominar *moriscos*, palabra derivada de *moro*. De hecho, a los moriscos aragoneses se les siguió conociendo como *moros* hasta su expulsión y el nombre ha mantenido un uso popular hasta nuestros días. En aquella época también se usaba con frecuencia el término “*cristiano nuevo*” y, más específicamente, “*cristiano nuevo de moro*” para diferenciarlos de los judíos conversos.

En cualquier caso, los mudéjares y moriscos aragoneses habitaban fundamentalmente las riberas del Ebro y los valles de sus afluentes por la derecha (Huecha, Queiles, Jalón, Huerva, Aguas, Martín, Guadalope y

Matarraña). También existían algunos núcleos desde el Jiloca hasta Albarracín. Al norte del Ebro existían algunos grupos concretados al oeste y sur de Huesca y más al este, en los ríos Vero y Cinca. La localidad más septentrional con una aljama relevante era Naval (Conte, 2013a).



Figura 1. San Juan de Ribera convierte a un grupo de moriscos. Pintura de Francisco Domingo Marqués, 1864. Museo San Pío V de Valencia. Fondos UCM.

En general, los monarcas aragoneses dictaron leyes para proteger primero a mudéjares y luego a moriscos ya que les interesaba económica y demográficamente. El morisco estuvo reconocido como un componente más de la estructura social del reino, estando fuertemente integrado en la sociedad aragonesa; salvo algunos sucesos esporádicos, las relaciones entre las dos comunidades estuvieron presididas por la tolerancia. Los moriscos aragoneses, a diferencia de los de otros puntos de la península, hablaban y vestían como los cristianos, de tal manera que las Cortes de 1301 ordenaron que llevaran un signo exterior para que pudieran ser distinguidos de los cristianos: *«porque los moros de Aragón no van signados, antes van a manera de cristianos, por la qual cosa muytos pecados et scandalos se siguen et muytos no son conocidos por moros»*.

El crecimiento de la población morisca fue mucho más rápido que el de los “*cristianos viejos*”. Según el censo de 1495 los fuegos moriscos en Aragón eran 5.674 mientras que en el momento de su expulsión (año 1609), se habían convertido en 14.190, con un incremento del 150%. De hecho, el campesinado musulmán mantuvo en muchos pueblos la economía agraria merced a sus técnicas y experiencia. Además, había toda una serie de oficios o profesiones, igualmente esenciales para la economía medieval (tintoreros, curtidores, herreros, alpargateros, borceguineros, alfareros...), estrechamente asociadas con mudéjares y moriscos. Entre ellas destacaban, las profesiones de tipo (semi)nómada, como las de arriero (trajinero o recovero), recadero o vendedor ambulante. En particular, la arriería estuvo en manos moriscas en prácticamente toda la Península Ibérica. Los arrieros moriscos aprovisionaron a los habitantes de pueblos y ciudades, independientemente de su religión, y fueron una herramienta de cohesión entre los moriscos de distintas localidades, como veremos más adelante. Numerosos textos de la época y estudios posteriores confirman esta primacía morisca en el transporte de mercancías a lomos de caballería.

Así, según García-Arenal (1987), los moriscos granadinos constituyen en Castilla *«un grupo desarraigado (por más intentos que hace el Estado por fijarlos), paupérrimo, mucho más islamizado que la población morisca autóctona castellana, y que crea toda serie de problemas. Se les acusa (...) de subir los precios acaparando mercancías, pues muchos de ellos se dedican al comercio y, sobre todo, a la trajinería»*. En el mismo sentido, las Actas del Consejo de Guadalajara, del 29 de julio de 1598, recogen *«que en estos rreynos ay grandisima abundancia de moriscos naturales del Reyno de Granada que a causa de no salir del rreyno ni entrar en rreligion an multiplicado y ban creciendo en numero, y lo que es peor es que con que an dado en ser tenderos, tratantes y corredores y otros oficios de comercios y abastecimientos de las ciudades y lugares, como allan en estas grangerías y tratos mucha ganancia y poco trabajo an dejado la labor y agricultura y se hacen ricos y poderosos...»*.

Aunque los moriscos granadinos eran los que levantaban más suspicacias entre los políticos cristianos del momento, los moriscos castellanos se dedicaban en igual medida a la arriería. Un memorial de 1606 indica que *«los moriscos por la mayor parte son cavadores, segadores, pastores, hortelanos, correos de a pie, recueros, herreros, y otros oficios de trabajo y ejercicio»* (Valencia, 1606). Sobre los moriscos extremeños afirma que muchos de ellos se ocupaban en cosas de

mercancía, la mayor parte en oficios mecánicos, caldereros, herreros, alpargateros, jaboneros, olleros y arrieros, y que su trato común era la trajinería y ser ordinarios de unas ciudades a otras.

De hecho, los cristianos españoles del Siglo de Oro solían tener un mal concepto de los dedicados a esta profesión, dando por hecho que todos eran moriscos. Se puede comprobar en las afirmaciones del cervantino Licenciado Vidriera, cuando es increpado por un mozo de mulas, al cual contesta:

«Mozos sois vosotros de la más ruin canalla que sustenta la tierra... Todos los mozos de mulas tienen su punta de rufianes, su punta de cacos y su es no es de truhanes... Estos, y los carreteros y arrieros, tienen un modo de vivir extraordinario y sólo para ellos: el carretero... canta la mitad del tiempo y la otra mitad reniega... Los arrieros son gente que han hecho divorcio con las sábanas y se han casado con las enjalmas; son tan diligentes y presurosos que, a truco de no perder la jornada, perderían el alma; su música es la del mortero; su salsa, la hambre; sus maitines, levantarse a dar sus piensos, y sus misas, no oír ninguna».

En el Quijote también aparecen diversas alusiones a arrieros moriscos. Por ejemplo, al hablar del arriero que compartía la estancia de Don Quijote y Sancho en la aventura de la venta (primera parte, capítulo XVI), encontramos la siguiente descripción:

«Sucedía a estos dos lechos el del arriero [Cide Hamete Benengeli], fabricado, como se ha dicho, de las enjalmas y de todo el adorno de los mejores mulos que traía, aunque eran doce, lucios, gordos y famosos, porque era uno de los ricos arrieros de Arévalo, según lo dice el autor de esta historia, que deste arriero hace particular mención, porque le conocía muy bien...».

Y, por fin, llegamos a Aragón, donde sucede lo mismo: *«eran dados a oficios de poco trabajo, texedores, sastres, sogueros, esparteñeros, olleros, çapateros, albeytares, colchoneros, hortelanos, recueros, y revendedores de azeyte, pescado, miel, pasas, açucar, lienços, huevos, gallinas, çapatillos y cosas de lana para los niños; y davan lugar para yr discurriendo por los lugares y registrando quanto passava de paz y de guerra (...) pero pocos y bien pocos de ellos tenían oficios que tratasen en metal, o en yerro, o en piedras ni maderos, excepto que tenían algunos herradores procurados para su común, por el grande amor que tenían a sus respectados machos...»* (Aznar Cardona, 1612).

2. Influencia mudéjar/morisca en el léxico arrieril

El dominio morisco de esta profesión tuvo como lógica consecuencia la abundancia de nombres de origen árabe que se encuentran en el léxico relacionado con este oficio. Empezando por la mismísima palabra *arriero* o *harriero*, que parece haberse formado a partir del imperativo *harre*, transcripción del árabe *harri'* (¡anda ligero!), imperativo a su vez de la forma II del verbo *hari'a* (correr raudo, apresurarse). La exclamación del arriero solía ir acompañada de un castigo con la vara, para que la orden fuera más eficaz; por lo tanto, no es de extrañar que, en árabe, esta forma II también signifique “*asestar, herir o dar una estocada*”, en referencia al varetazo (Pezzi, 1991).

Covarrubias afirmaba que *harre* es «palabra que se suele decir al mulo o cualquier bestia de albarda, y que por ella, quando se la dizen, eche de ver que quieren que se mueva y ande». En el mismo sentido, el Diccionario de Autoridades (primer diccionario de la lengua castellana editado por la Real Academia Española, 1726-1739) definía *harre* como «verbo defectivo que sólo tiene uso en el imperativo. Voz que usan aquellos que conducen bestias de carga, o van montados en ellas, que para hacerlas caminar las avisan con esta palabra *harre*: a la qual, como se suelen seguir palos, si no caminan más, se hacen a ella con brevedad, y assí que la oyen marchan más apresuradamente». Existen otros nombres para este oficio, igualmente relacionados con las caballerías, como *recuero* o *recovery*, derivado de la palabra *recua*, del árabe *racûba* (montura, cabalgadura), o *almocrebe*, de *al-mukrib* (el que carga una bestia) (Pezzi, 1991).

Según esta misma autora, *trajinar* vendría de *trajín* y éste del árabe *tarhîm*, nombre de acción de la forma II de *rahana*; esta raíz, entre otros significados, encierra el de *proveer*. De aquí se habría derivado el catalán *tragí* y el castellano *traína* (*trahina*) de la primera mitad del siglo XV, que acabarían en los actuales *traginer* y *trajinero*, respectivamente. Para Covarrubias *traginar* era «llevar cargas de una parte a otra, como hacen los *recovery*, que por esta razón se llaman *tragineros*” y añade que “*traginar al lomo es llevar las cargas en recua*».

También abundan los nombres árabes para designar a las caballerías, como *acémila*, de *az-zâmila* (bestia de carga), que dio también *acemilero*, y a los aparejos y guarniciones, llamados también *arreos*, *jaeces* y *arneses*. Arreo procedería de *ar-rawa'* (belleza que sobrecoge de admiración, magnificencia);

jaez de *yihâz* o *yahâz* (aparejo, objetos necesarios de los que uno se pertrecha); y arnés, de *harrâz*, con posible pronunciación vulgar *harnâz* (guarnición). Entre los diversos tipos de aparejo se pueden citar la *albarda*, de *al-barda'a* (protección del lomo de la caballería); la *jâquima*, de *Sâkima* (cabezada); el *ronzal*, de *rasan* (cabestro); la *jalma* o *enjalma*, de *udd jamla* (albardilla ligera); los *guadafiones*, de *wazâfa* o *wazîfa* (trabas para las extremidades de las caballerías); el *alcafar*, de *al-kafal* (cubierta de adorno de las grupas de las caballerías); la *almártaga*, de *al-mata'a* (especie de cabezal para asir las caballerías); los *aciones* (correas que unen el estribo a la silla de montar), de *as-siyûr* (correas) y sus *arrices* (hebillas que sujetan los acciones a los estribos de la silla), de *ar-rizâz* (cierres); el *ataharre* o *atafarra* (banda de cuero que, sujeta a los bordes laterales y posteriores de la caballería, pasando bajo sus ancas, impide que la montura se corra hacia adelante), de *at-tafara* (baste, gruper o baticola); etc. La lista es mucho más extensa (Pezzi, 1991).

3. Los moros de Naval

En el año 1095, se produce la entrega de Naval por sus propios habitantes a las tropas de Pedro I de Aragón. En señal de gratitud, el monarca concede numerosos privilegios a los moradores de Naval (*moros de Napal*) en 1099, como la autorización para seguir utilizando la antigua mezquita y, especialmente, el hecho de que solo tuvieran que entregarle el noveno de los frutos y ganados y la quinta parte de la sal obtenida anualmente (Arco y Garay, 1946). Su objetivo es ofrecer unas garantías mínimas para que esta comunidad prosiga sus actividades con normalidad, en la medida de lo posible, y asegurar su autonomía interna, ya que solo se reconoce subordinación respecto a ciertas autoridades cristianas. El Rey, consciente de la importancia de la población musulmana como fuente de riqueza, intenta atraer a la población autóctona a una política de colaboración; dado su éxito, el pacto sirvió de modelo en otras capitulaciones posteriores (Lema, 1991).

En el siglo XVI, y a pesar de haber transcurrido más de cuatro siglos desde la reconquista definitiva de la villa de Naval, su morería seguía siendo tan floreciente e importante como la de Barbastro; según un protocolo del año 1512, del notario Bernardo de Toledo, la aljama mora de Naval se componía de los siguientes cabezas de familia: «*Braym de Franco, alamín* [que significa juez de pequeñas cosas, y por eso se llamaría “alamina” la multa que se imponía a

los alfareros por cargar demasiado los hornos]; *Zalema, otro alamín, Braym de Barrio, alias Cabero; Mahoma de Ceit; Mahoma Galter; Mahoma Dalbacar; Mahoma Ferrero; Iza Nabarro; Iza Cayton; Mahoma Galban; Mahoma Pasacalles; Mahoma Zalema; Amet Alamín; Juce de Calvo; Juce de Barrio; Alí de Barrio; Mahoma de Franquo Mayor; Mahoma de Franquo Menor; Mahoma Joyel; Brahem de Burro Menor; Joyel Cotón, y Monferriz Cotón*» (Cabezudo, 1956). En contraste, la morería de Barbastro únicamente contaba con diez familias, de los cuales, dos eran caldereros, uno herrero, uno cantarero, y uno alfaquí (o doctor de la ley) de la mezquita (Cabezudo, 1956).

Naval, con una importante población mudéjar/morisca y una situación privilegiada para el desarrollo de la actividad mercantil (tanto por su localización geográfica como por sus propios productos comerciales), fue el principal núcleo arriero del Alto Aragón. Según Conte (2013a), *«todo apunta a que eran oficios [mercaderes y trajineros] muy frecuentes, o al menos han dejado mucha huella documental en las numerosas comandas que toman o dan muchos moros de la villa. (...) Debieron ser muchos los moros dedicados a este oficio y de hecho la villa de Naval, a lo largo de su historia, ha sido un lugar que ha dado muchos trajineros*». De hecho, en la Edad Media, los arrieros de Naval fueron conocidos en prácticamente cualquier punto desde el sur de Francia hasta el Ebro y desde la costa cantábrica hasta el Segre. Esta actividad estaba hasta tal punto copada por mudéjares y moriscos, que los arrieros de esta villa fueron conocidos durante siglos simplemente como *“los moros de Nabal/Naval”*, no solo a nivel popular sino en documentos oficiales, como los registros de las aduanas (que se tratan en la próxima sección). Por ejemplo, en los libros de la Tabla de Jaca del año 1447 se puede leer *«Morenico, moro de Nabal, saqua del regno 2 quint. olio [aceite] a razon de 36 s. quint., fan 72 s.»* o *“a XXII de março anyo mil CCCCXXXVII, misso en el regno [introdujo en el reino] Galban, con sus companyeros moros de Nabal...»*.

De la lectura de los libros de las aduanas se deduce que en Naval, aparte de existir arrieros dedicados exclusivamente a esta actividad, también había herreros, zapateros y otros profesionales que también se dedicaban, al menos ocasionalmente, a la arriería. Por ejemplo, *«a XII d'abril anyo mil CCCCXXXVII. El ferrero Ali de Ceyt e Onecar de Coton, moros de Nabal, saquan del regno en 17 hodres, do dizen van 17 quint. 1 rov., olio a razon de 30 s. quint., fan*

25 lb. 17 s. 6 d.” o “*el çabatero [zapatero] moro de Nabal, saqua del regno en 7 hodres, do dize van 8 quint., olio a 37 s. quint. fan 14 lb. 16 s.*».

Otros documentos que acreditan la actividad trajinera son las escrituras o protocolos notariales, la mayor parte referidas a comandas comerciales o préstamos. Barbastro era uno de los principales puntos de encuentro de los trajineros de Naval con sus clientes y abastecedores, no solo durante las ferias de agosto sino durante todo el año, estando documentadas numerosas comandas tomadas o entregadas por moros navaleses que abarcan un marco geográfico realmente amplio, desde el Bearne francés a Navarra, pasando por Borja, Calanda y todo el pirineo aragonés (Conte, 2013a).

El ganado de los montañeses se ha llevado a invernar a la ribera del Ebro y al Bajo Aragón desde hace muchos siglos. En consecuencia, en el siglo XVI y principios del XVII se llevaban a una zona eminentemente morisca, en momentos de, cuando menos, cierta tensión y desconfianza entre musulmanes y cristianos. Este hecho fue responsable de escaramuzas y altercados, tanto por causas religiosas (a menudo un mero pretexto) como por los eternos roces entre agricultores (moriscos, tierra llana) y ganaderos (cristianos, montañeses). En ocasiones, los conflictos fueron a mayores y desembocaron en acontecimientos trágicos, como los sucesos de Codo y la matanza de Pina, que se comentarán posteriormente.

No obstante, en siglos anteriores ya latía el conflicto religioso, como lo demuestra el triste episodio de julio de 1320. Unos meses antes se había formado un *ejército* de presuntos cruzados cristianos (los autodenominados *pastorells*) en el sur de la actual Francia. Se llamaron así creyéndose los sucesores de los pastorcillos que adoraron a Jesús en el portal de Belén. Aunque la mayoría de ellos eran miserables y andrajosos, surgidos de la hambruna que asolaba Europa en esa época, también había clérigos y otras personas de un nivel social más elevado. Todos tenían en común su fanatismo radical: los *infieles* que no se reconvertían en cristianos eran enemigos acérrimos y había que matarlos. A muchos también les movía la codicia de un botín jugoso. Iban armados de cuchillos, lanzas, espadas y adargas. A primeros de julio de ese año, entraron en Aragón, presumiblemente por Bujaruelo, una banda formada por unos cinco mil *pastorells*. Su intención era la de engrosar el ejército que iba a formar Alfonso, hijo del rey Jaime II, en

Sarrión (Teruel) para dirigirse contra el Reino de Granada, ignorando que la campaña se había desconvocado unos días antes (Riera i Sans, 2004). Se concentraron en Aínsa y el día 2 de julio pernoctaron en Plampalacios (Figura 2).



Figura 2. Plampalacios, donde pernoctaron los *pastorells* el día anterior al asalto, y el lugar en el que se ubicó Monclús. Juan M. Rodríguez.

En la mañana del día siguiente, y con la colaboración de algunas gentes del país, asaltaron Monclús, asesinando a gran parte de la población judía y saqueando la judería (Figura 3). Ese mismo día iniciaron su descenso hacia el Somontano y, en su camino hacia Barbastro, promovieron el saqueo de la morería de Naval, acto que también contó con colaboración local. De hecho, el mismísimo prior de Naval compró algunos de los bienes que habían sido saqueados, como una taza de plata, un mortero de cobre y diversas ropas que pertenecían a Bonafós Gallipapa y su esposa, y que posteriormente tuvo que devolver (aunque muy posiblemente sus legítimos dueños ya no estarían vivos para entonces). Más allá de su localización geográfica, la elección de Naval para el saqueo no fue al azar y denota la importancia de la comunidad musulmana que albergaba.



Figura 3. En el año 2020 se cumplieron 700 años de la tragedia de Monclús. Las ruinas de Santa María de Monclús únicamente son visibles cuando el nivel del pantano de Mediano está muy bajo. Daniel Vallés (2013).

El rey se enteró el 4 de julio y entre ese día y el 6 de julio expide diversas circulares a sus oficiales ordenando que los *pastorells* sean rechazados y expulsados e imponiendo la pena de horca a cualquiera, fuera *pastorell* o súbdito asociado a los mismos, que se atreviera a injuriar u ofender a un solo judío o moro. El infante Alfonso se encargó personalmente del caso y ordenó a los jueces que investigaran: (a) la participación de los oficiales reales y súbditos en el saqueo de la morería de Naval; (b) el consentimiento prestado por los oficiales y regidores de Aínsa, Naval, Barbastro y otras localidades para que se pudieran vender los bienes que habían sido saqueados; (c) la desobediencia de algunos oficiales a los mandatos recibidos de detener a los *pastorells*, dejándoles en libertad después de despojarles de lo que llevaban; y (d) la desobediencia de los hombres de las juntas dejando de acudir a la llamada de los sobrejunteros para perseguir a los *pastorells*, e injuriando a los hombres que los llevaban presos.

Paralelamente, se dio orden a los moros de Naval para que presentaran sus querellas a los jueces comisarios que enviaba a la zona y secundaran las gestiones de los fiscales (ACA, Cancillería, Reg. 406, fol. 86v-87r, con fecha Huesca 13 de julio de 1320). Es más, tras llegar a Barbastro, el infante recabó información directa y personal de los moros de Naval (Orden del infante a l'aljama de moros de Naval para que al día siguiente le envíen 15 hombres «*de los mas dignos de fe e de millor fama*»; ACA, Cancillería, Reg. 406, fol. 90v, Barbastro: 25 de julio de 1320). Este hecho revela el respeto de la corona aragonesa hacia esta comunidad. El 28 de julio, el infante cursa citaciones por querella a numerosas personas para que en el término de cuatro días se presentaran en su corte. Entre ellos se incluyeron al justicia, jurados, baile, merino y lugarteniente de sobrejuntero de Naval. El 6 de agosto se inició el proceso contra los oficiales y regidores de Barbastro, Aínsa y Naval. Antes de que concluya, los regidores municipales de Naval se libran pagando una remisión particular de 500 sueldos (ACA, Cancillería, Reg. 383, fol. 484r; Huesca: 17 y 21 de agosto de 1320).

Estos hechos ocasionales contrastan con la actitud pacífica, e incluso amigable, de los montañeses aragoneses hacia los moriscos cuando éstos llegaban a sus valles. Un porcentaje muy elevado de esta actitud cordial se debía al trato frecuente que tenían con los arrieros de Naval, que acudían con sus recuas de mulos a proveerles de aceite, vino, sal y vajilla, entre otros artículos. La dependencia o complementariedad era mutua: los clientes necesitaban transportistas de confianza que les suministraran artículos de primera necesidad y que, al mismo tiempo, dieran salida a las producciones montañesas (lana, quesos, hierro...) (anexo 1). Su actividad también era fundamental para que los agricultores del Somontano pudieran comercializar sus productos a gran escala. Así, en 1485 Mahoma Franco comercia con aceite adquirido a Domingo Laspuertas, de Colungo, mediante una comanda de 10 quintales de «*olio bueno, limpio y mercadero*» (Conte, 2013a).

Un ejemplo bastará para ilustrar lo necesarios que podían llegar a ser algunos de los productos que transportaban los trajineros, en este caso la sal. En 1586, la junta del valle de Tena incluyó en sus estatutos la prohibición de la entrada de forasteros en el valle ante la amenaza de que llegara hasta allí la epidemia de peste que asolaba otros lugares; pues bien, la prohibición únicamente exceptuaba a los navaleses que subieran a vender elpreciado

mineral. En esas circunstancias, la venta tenía que realizarse en plaza pública (no podían ir vendiendo casa por casa ni mezclarse con los habitantes de los pueblos tensinos) y no podían ser alojados en casas particulares (Gómez de Valenzuela, 2000). La relación, pues, se basaba en una confianza mutua: el compromiso de proporcionar productos con una cierta calidad frente al compromiso de pago en la forma y momento que se estableciera entre las partes.

Las relaciones en algunos casos iban más allá, de tal manera que los arrieros llegaron a actuar desde vendedores de los afamados machos navaleses hasta prestamistas de dinero, pasando por fiadores de aceite y otras mercancías. Estos negocios se establecían bien en la Montaña, donde acudían regularmente los arrieros, o bien en el Somontano, cuando los montañeses y gentes de muchísimas otras tierras acudían a sus ferias y, particularmente, a la de Barbastro. En consecuencia, no es extraño que abunden los testimonios documentales de negocios entre montañeses y navaleses, bien en forma de contratos o bien en forma de pleitos cuando una de las partes consideraba que no se había respetado el compromiso inicial.

En un estudio sobre la procedencia de los trajineros que operaban en Barbastro en esa época, *«llama la atención la fuerte presencia de moros de Naval, especializados, por lo que la documentación permite ver, en oficios como trajineros y comerciantes, lo que justifica su estancia en la ciudad a lo largo de todo el año, no solamente en periodo ferial, además de los numerosos vínculos familiares que se han detectado»* (Comte, 2013b). Según los documentos estudiados por este mismo autor, al menos existían 120 moros de Naval cuyas actividades comerciales en Barbastro están bien documentadas entre 1434 y 1521 (ver anexo 2).

Algunas de las comandas entregadas por los moros navaleses son realmente sustanciales y nos hablan de personas con un *«gran poder económico, muy lejos del tópico del moro pobre y marginal»* (Conte, 2013a). Entre ellas destaca la comanda de 220 florines de oro que entrega Jahe de Naval a Alamén y Çalema de Albaho, de Huesca, en 1412, durante las ferias de Barbastro (Conte, 2013a). En este mismo sentido, hay que señalar que, en 1467, los jurados de la ciudad de Barbastro aprehendieron a Mahoma Franco y Jucé lo Burro, trajineros de Naval, catorce quintales de aceite y cuatro mulos como consecuencia de un conflicto comercial (Conte, 2013a). Los arrieros tuvieron

que depositar 1000 sueldos en concepto de *caplienta*, es decir, como garantía para cubrir su responsabilidad y garantizar, en su caso, el cumplimiento de la sentencia. No se conoce el resultado final del conflicto, pero el hecho de que pudieran dejar 1000 sueldos en depósito da una idea de la magnitud de las transacciones comerciales de esos trajineros.

Aunque los moros de Naval tenían relaciones comerciales por todo el Pirineo, una buena parte de los documentos que muestran su frenética actividad comercial están relacionados con el valle de Tena y debemos su conocimiento a la prolífica actividad de Manuel Gómez de Valenzuela. Veamos algunos ejemplos. En 1506, Guillamolo de Fortet y Juan de Leca, ambos de Gabás (Francia), tenían en comanda dinero procedente de moros de Naval. El primero, 208 sueldos de Abrayme Murallón y el segundo 240 de Mahoma Dobec; ese mismo año, Guallart de la Viña y Peyrolet de Carrera, del valle de Ossau (Francia), debían 200 sueldos a Juce de Franco por un mulo (Gómez de Valenzuela, 1992; Gómez de Valenzuela, 2003). En 1521, Miguel de Puey, vecino de Sallent, había recibido 440 sueldos en comanda de Brahim de Calvo, otro moro de Naval; ese mismo año, el navalés Mahoma Calvo, alias *Moreno*, nombraba procuradores a dos infanzones tensinos para que cobraran los 180 sueldos que le debía Juan de Lop, de Tramacastilla, por la venta de un macho; dos años más tarde, el también sallentino Sancho Sánchez Mozota, tenía en su poder 540 sueldos que le había encomendado *Moreno* (Gómez de Valenzuela, 1992).

Los pleitos por cuestiones de aceite eran frecuentes a principio del otoño debido a que las grandes operaciones de compraventa de aceite al por mayor se solían realizar en la citada feria barbastrense, que tenía lugar a finales de agosto y a la que solía acudir un gran número de montañeses, tanto aragoneses como franceses. Por ejemplo, en 1527, el arriero Juan Sánchez, alias *Burro*, nombraba a un procurador de Sallent para que reclamara a Juan y Peyrolet de Carrera, de Laruns (Francia) el dinero por cierta cantidad de aceite que habían adquirido a dos sobrarbenses en la feria de San Bartolomé de Barbastro y que no habían abonado todavía. En este caso, *Burro* había actuado como fiador del aceite (Gómez de Valenzuela, 1992). En 1530, el mismo *Burro* volvió a tener otro conflicto en el Valle de Tena, en este caso con relación a la sal; más concretamente, compareció ante el jurado sallentino Pedro Moliner y denunció a los jurados de Tramacastilla por incumplimiento de contrato y

desacato al tribunal. Según el arriero morisco, los munícipes habían contratado la compra de una gran cantidad de sal. Una vez allí, solo habían adquirido un cuartal, por lo que el navalés pedía una indemnización por los perjuicios sufridos al tener que revender su producto a un precio menor. El lugarteniente de justicia había sentenciado a favor de Juan Sánchez, pero, aun así, los partacueses (término aplicado a los naturales de Tramacastilla y Sandiniés) se habían negado a pagarle el importe pactado alegando que se trataba de un pleito partacués y, por lo tanto, que no era de la competencia de Sallent (Gómez de Valenzuela, 2003).

Los compromisos de compraventa de alimentos solían incluir fechas concretas para su entrega. Así, el 10 de septiembre de 1557 tres vecinos de Sallent contrataron con el navalés Juan de Casas Nobas, alias *Granada*, la compra de 600 cuartales (4.800 litros; «*mesura se entiende seze [16] cuartales el cafiz de Tena mayor*») de sal anuales traídos a Sallent (AHPH, Protocolo de Juan Guillén, 1557, ff. 132-134). El precio de cada cuartal era de 2 sueldos y 3 dineros o, lo que hacía un total de 1.350 sueldos anuales. El contrato se extendía desde el 1 de enero de 1558 hasta el 31 de diciembre de 1561 y los 600 cuartales anuales debían llegar a Sallent distribuidos en tres remesas iguales: la primera para Santa Cruz de mayo, la segunda para el Corpus y la tercera para San Bartolomé. Como indica Gómez Valenzuela (2003), las fechas coinciden con el regreso del ganado trashumante y su estancia estival en el valle.

Los desajustes entre las fechas acordadas también originaron más de un conflicto. Fue el caso de Abrayme Calvo, moro de Naval, y Martín de Bona Maiso, natural de Arudy (valle de Ossau), que habían quedado en Sallent el 7 de octubre de 1506 para intercambiarse dos cargas de aceite por dos de queso. Tras tres días sin señales del francés, el arriero protestó ante las autoridades sallentinas por los perjuicios que tal retraso le ocasionaba. El 16 de octubre de ese mismo año, un Béarnés se querelló contra Ramón Savina, vecino de Saqués, porque había incumplido el compromiso de suministrarle «*cuatro quintales de olio posados en Gavás*» (Gómez de Valenzuela, 1992).

Los miembros de la iglesia católica tampoco tenían ningún problema en hacer tratos con los moros de Naval, como se aprecia en unas escrituras de comanda (fechadas el 30 de noviembre y el 1 de diciembre de 1491) de 300 y 360 sueldos otorgadas por el canonje del monasterio de Santa Cristina, dos

habitantes de Canfranc y uno de Jaca a favor de dos moros de Naval, poniendo como garantía sendos mulos «*de trajín*» (Gómez de Valenzuela, 2007) (anexo 1)

El hecho de que cada arriero navalés soliera tener su propio radio de acción unido a que, frecuentemente, el oficio se heredaba de padres a hijos (como se aprecia en la repetición de nombres y apodos a lo largo del tiempo), hizo que se establecieran lazos muy fuertes entre navaleses y montañeses, y que tales relaciones se mantuvieran de generación en generación. En resumen, los *moros de Naval* constituyeron una *flota* muy respetada entre los montañeses de uno y otro lado del Pirineo.

4. El paso por las aduanas

Como se ha comentado anteriormente, los arrieros de Naval y de otros lugares del Somontano fueron conocidos desde el sur de Francia hasta el Ebro y desde la costa cantábrica y algunas zonas del interior castellano hasta más allá del Segre. Esta actividad implicaba la exportación e importación de diversos productos entre reinos distintos y, en ocasiones, enfrentados entre sí. El control, más o menos estricto, de las fronteras se inició en el siglo XII con la creación de juntas y sobrejunterías cuya principal función era vigilar los pasos fronterizos, tanto por motivos militares como para evitar la entrada o salida de mercancías prohibidas o fuertemente reguladas (trigo, caballerías...). El control fiscal sobre las mercancías autorizadas tardaría un poco más en llegar.

Las Cortes Generales de Monzón (1362-63) inician el proceso de fijación de un sistema de aduanas para recaudar los derechos del tránsito sobre el tráfico exterior. Fruto de las deliberaciones, se crearon las Generalidades (o Derecho del General), un sistema de exacción cuyo objetivo era el control del comercio exterior. Para tal fin, se crearon cerca de dos centenares de puestos (*tablas*, *taulas* o *collidas*) dispuestos estratégicamente, tanto en todo el perímetro del territorio aragonés como en los principales centros comerciales del interior.

Estos puestos se agrupaban en seis *sobrecollidas* (Huesca, Jaca, Tarazona, Daroca-Teruel, Montalbán y Alcañiz) y dos *taulas* independientes (Zaragoza y Escatrón) (Sesma, 1977). Obviamente, el proceso fue gradual, pero en pocos años se pasó de doce *taulas* iniciales (básicamente en los límites con Navarra y Francia) a 45 en 1376, 140 hacia 1410 y 180 a mediados del siglo XV. La

actividad de algunas de ellas, como la de Berdún o la de Tiermas (ver anexo 3) sufrió algunos altibajos dependiendo de los conflictos con los reinos vecinos.

La Diputación del General era el organismo responsable de gestionar la recaudación del impuesto sobre las exportaciones e importaciones; sin embargo, hasta 1446 no lo hizo directamente, sino que arrendaba las taulas en subasta pública por periodos de tres o seis años. A partir de ese año, se designan administradores para llevar la gestión directamente en nombre del reino, aunque en épocas posteriores se volvió al sistema de arriendo. En cualquier caso, toda persona que quisiera introducir o sacar mercancías del territorio aragonés tenía que declararlas en el primer puesto aduanero que encontrase en su camino y pagar la tasa que le correspondiera (dependiendo del tipo y volumen de la mercancía); de lo contrario, corría el riesgo de perder tanto la mercancía como el medio de transporte empleado.

El responsable de la collida (el *collidor*) debía anotar en el libro de taula cada paso de mercancías, incluyendo la fecha, nombre del declarante y/o del propietario, tipo de mercancía y cantidad y el importe abonado por el derecho de tránsito (Sesma, 2005). El impuesto solía representar el 5-10% del valor de la mercancía o una cantidad determinada por unidad de medida (como en el caso de la lana). Además, el *collidor* daba un recibo o justificante (albarán de remesa o de guía) al mercader, quien debía conservarlo hasta el final de su viaje ya que se lo podían exigir en otras taulas por las que tuviera que pasar o bien por parte de los guardas que vigilaban los caminos para evitar fraudes (Lozano, 2004).

Una vez finalizado cada ejercicio (de 25 de agosto a 24 de agosto siguiente), el arrendador tenía que entregar una copia de cada libro de taulas a la Diputación, para su revisión y custodia. De esta manera, se generó una información muy abundante pero que, tristemente, se perdió en gran parte en el incendio del Archivo del Reino a comienzos del siglo XIX, durante el asedio de Zaragoza por el ejército napoleónico. Los que se pudieron salvar se conservan actualmente en el Archivo de la Diputación Provincial de Zaragoza.

Los Libros de la Taula del General de Jaca de los Ejercicios 1444-45 y 1446-47 (ADZ, leg. 664 y 652, respectivamente), estudiados en detalle por Sesma (2006), dan una idea bastante clara de la actividad de los arrieros de

Naval y, en menor medida de los de Alquézar, a lo largo de todo el año y de las mercancías que exportaban (fundamentalmente aceite) e importaban (merluza, congrio, arenques, hierro, como tal o en forma de clavos...). Casi siempre utilizaban la vía de Tiermas (Figuras 4 y 5) e iban a sitios tan lejanos como la Bretaña francesa o el Cantábrico español. En el caso del hierro, cada mulo podía transportar unos 165 kg, empleando dos jornadas en cubrir el trayecto Tiermas-Jaca (50 km).



Figura 4. Tiermas, lugar de paso de los moros de Naval hacia Francia y el Cantábrico. Balneario (edificio blanco de la izquierda) y puente antes de la construcción del embalse de Yesa. Fuente: Asociacion Pro Defensa de Tiermas.



Figura 5. Arriero cruzando el puente de Tiermas. Postal, archivo Juan M. Rodríguez.

En el anexo 4 se exponen diversos ejemplos de la presencia de los arrieros de Naval y Alquézar en los Libros de la Taula del General de Jaca de los Ejercicios 1444-45 y 1446-47.

5. La cuestión de los moriscos

El siglo XVII iba a comenzar de una forma traumática para Aragón, en general, y para sus arrieros moriscos, en particular, como consecuencia de una serie de acontecimientos que comenzaron más de un siglo atrás en lugares bastante alejados de la villa oscense y que, brevemente, relataremos a continuación.

En 1491 Boabdil, el último rey nazarí, capitula ante los Reyes Católicos con los que, entre otras cosas, acuerda: *«que los moros podrán mantener su religión y sus propiedades. Que los moros serán juzgados por sus jueces bajo su ley, que no llevarán identificación que delaten que son moros como las capas que llevan los judíos. Que no pagarán más tributo a los reyes cristianos que el que pagaban a los moros. Que podrán conservar todas sus armas salvo las municiones de pólvora. Que se respetará y no se tratará como renegado a ningún cristiano que se haya vuelto moro. Que los reyes solo pondrán de gobernantes gente que trate con respeto y amor a los moros y si estos faltasen en algo serían inmediatamente sustituidos y castigados. Que los moros tendrán derecho a gestionar su educación y la de sus hijos»*. De esta manera, castellanos y aragoneses garantizaban a los musulmanes granadinos la preservación de su lengua, religión y costumbres.

Durante algunos años hubo cierta tolerancia, pero poco a poco las autoridades empezaron a reprobar esta fidelidad al islam y a combatirla mediante la Inquisición, al tiempo que esperaban la conversión “espontánea” de esta parte de la población. La presión para las conversiones aumentó paulatinamente y fue una de las causas de los levantamientos populares en Granada y zonas vecinas (*el levantamiento de las Alpujarras*), que fueron respondidos con una fuerte represión militar de la mano del Conde Tendilla.

Sofocados los levantamientos, Tendilla pidió *«pasar por cuchillo a todos los moros que habían participado en las revueltas»*, a lo que el rey Fernando le contestó: *«Cuando vuestro caballo hace alguna desgracia no echáis mano de la espada para matarle, antes le dais una palmada en las ancas, y le echáis la capa sobre los ojos;*

pues mi voto y el de la Reina es que estos moros se bauticen, y si ellos no fueron cristianos, lo serán sus hijos o sus nietos».

Con la excusa del levantamiento, los reyes rompieron unilateralmente el pacto de 1491. En este sentido, dictaron la Pragmática de 14 de febrero de 1502, que ordenaba la conversión (o, en caso negativo, la expulsión) de todos los musulmanes, exceptuando a los varones de menos de 14 años y las niñas menores de 12, antes de abril del citado año. También se exceptuaron todos los del Reino de Aragón, independientemente de su edad, ante la presión de los señores del citado Reino, que adivinaban las consecuencias económicas que tal medida les podía acarrear. De hecho, las Cortes de Monzón del año 1528 acordaron una serie de disposiciones favorables a los moriscos, de acuerdo con los deseos de muchos nobles y señores de la Corona de Aragón. Conviene recordar que, ya en tiempos de Jaime I, la compilación de fueros de Vidal Cañellas (Obispo de Huesca) inauguró una era de tolerancia y fraternidad, *«que si tímida al principio, había de acabar en franca y decidida protección hacia los que daban elocuentes muestras de ser fieles vasallos»* (Macho, 1923).

Los sucesivos reyes de Aragón siguieron la senda trazada y concedieron toda una serie de privilegios a sus vasallos mudéjares. De esta forma, lograron mantenerse hasta finales del siglo XV como una comunidad propia sin integrarse en la sociedad cristiana de su tiempo, lo que generaba grandes recelos. Como curiosidad, la expresión popular *“mala leche”* procede de la prohibición de que las amas reales tuvieran origen morisco o judío. Fijémonos en la visión que un historiador coetáneo tenía sobre los moriscos (Mármol, 1600):

«...y si con fingida humildad usaban de algunas buenas costumbres morales en sus tratos, comunicaciones y trajes, en lo interior aborrecían el yugo de la religión cristiana, y de secreto se doctrinaban y enseñaban unos a otros en los ritos y ceremonias de la secta de Mahoma. Esta mancha fue general en la gente común, y en particular hubo algunos nobles de buen entendimiento que se dieron a las cosas de la fe, y se honraron de ser y parecer cristianos, y destos tales no trata nuestra historia. Los demás, aunque no eran moros declarados, eran herejes secretos, faltando en ellos la fe y sobrando el bautismo, y cuando mostraban ser agudos y resabidos en su maldad, se hacían rudos e ignorantes en la virtud y la doctrina. Si iban a oír misa los domingos y días de fiesta, era por cumplimiento y porque los curas y beneficiados no los penasen

por ello. Jamás hallaban pecado mortal, ni decían verdad en las confesiones. Los viernes guardaban y se lavaban, y hacían la zalá en sus casas a puerta cerrada, y los domingos y días de fiesta se encerraban a trabajar. Cuando habían bautizado algunas criaturas, las lavaban secretamente con agua caliente para quitarles la crisma y el óleo santo, y hacían sus ceremonias de retajarlas, y les ponían nombres de moros; las novias, que los curas les hacían llevar con vestidos de cristianas para recibir las bendiciones de la Iglesia, las desnudaban en yendo a sus casas y vistiéndolas como moras, hacían sus bodas a la morisca con instrumentos y manjares de moros...».

El hecho de que la laboriosidad y la sobriedad de los moriscos les permitieran sortear las crecientes dificultades económicas con mayor fortuna que la mayoría cristiana aumentó el recelo. Los moriscos son todos «*exercitados y trabajadores*». Están acostumbrados a «*caminar y trasnochar y padecer hambre y descomodidades de calor y frío, parar con poca y mala comida, no extrañar el dormir en el suelo. Ponen [a sus hijos] desde mui pequeños en oficios y los muestran a trabajar y a que no sean ociosos y sin arte. Por eso no se ve de ellos mendigos casi ninguno*» (Valencia, 1606).

En 1566, Felipe II prohibió el uso de la lengua árabe, de trajes y ceremonias de origen musulmán, lo que provocó nuevas rebeliones y deportaciones. Durante la segunda mitad del siglo XVI hubo varias ocasiones en las que se pensó en decretar su expulsión, pero la medida se fue posponiendo debido a las presiones de la nobleza aragonesa y valenciana, precisamente los territorios en los que su número era mayor. La opinión acerca de los moriscos se encontraba muy dividida entre los que consideraban que eran buenos profesionales y que se les debía seguir tolerando con su religión y costumbres, los que creían que se debía dar tiempo a su cristianización y los que proponían expulsarlos. No obstante, los moriscos se convirtieron en objeto de toda clase de sospechas y fue tomando cada vez mayor peso la opinión de que esta minoría religiosa constituía un verdadero problema de seguridad nacional. Los moriscos empezaron a ser considerados como una especie de “quinta columna” de las numerosas incursiones de los piratas berberiscos y como potenciales aliados de turcos y hugonotes franceses.

En 1585, el inicio de la guerra entre los moriscos de Codo, Pina y alrededores y los montañeses del valle de Tena y Serrablo, en la que los primeros contaron con el apoyo de sus señores y de los béarneses, acrecentó

los recelos (Melón y Ruíz de Gordejuela, 1917). Tres años después, el rey convocó una junta extraordinaria en El Pardo para analizar los problemas planteados por los moriscos aragoneses. En el informe se incluye la siguiente reflexión: *«Considerando el gran número de moriscos, que están muy armados, viven en su errada y perversa secta, tienen inteligencia con los turcos y herejes, y no pudiendo esperar de ellos sino una conmoción y rebelión, parece que es necesario y casi forzoso desarmarlos»* (Reglá, 1974; ACA, CA, 221, IV, 21).

Dicho y hecho. En 1593 dos inquisidores recorrieron el reino y se incautaron de 7.076 espadas, 3.783 arcabuces, 489 ballestas, 1.356 picas, lanzas, etc. La razón de esta medida se manifestó claramente durante la expulsión de 1610, en la que los moriscos apenas ofrecieron resistencia.

En resumen, el bautismo no mejoró su antigua condición de mudéjar. Los moriscos continuaron siendo una minoría marginada. La negativa a integrarse en la nueva religión levantó muchas suspicacias y no tardó en arrastrar implicaciones políticas. La Iglesia y la monarquía los consideraron como falsos cristianos y enemigos del Estado. Y se introduce un nuevo elemento clave: la Inquisición; según algunos autores, esta institución se convierte en un colaborador activo en la imposición de la autoridad real sobre el régimen foral aragonés (Colás y Salas, 1982; Sánchez, 1989). Así, *«desde el momento de la conversión, los moriscos pasan a estar bajo vigilancia y jurisdicción del Santo Oficio; si antes su situación legal de musulmanes les libraba de ser juzgados por crímenes religiosos, salvo en casos excepcionales, como proselitismo, a partir de su conversión estarán perpetuamente sujetos a las sospechas de apostasía y herejía»* (García-Arenal, 1987). Como tales, fueron perseguidos, encarcelados y torturados. Según Bennassar (1984), el tribunal inquisitorial de Zaragoza fue el más duro con los moriscos, sometiendo a tormento al 40% de los procesados entre 1566 y 1620, mientras que el de Valencia lo hace con un 27%. Desde los primeros años tras su conversión forzosa los moriscos se quejaron de tal persecución, de los abusos en penas pecuniarias y de las confiscaciones constantes de bienes (Lea, 1901). De hecho, fueron necesarios varios edictos de gracia para aliviar su situación.

Como comentaba la profesora García-Arenal en una entrevista, en ocasiones, la cosa tenía visos de vodevil, como el caso de aquel morisco que se jugó la hacienda a los naipes y perdió hasta la camisa. Llegó a casa con un

enfado enorme, cogió una imagen de un Cristo y le rompió una pierna a mordiscos. ¡Directo al Santo Oficio! Frente a los jueces el morisco alegó que estaba borracho. Era una doble coartada: como borracho, no controlaba y, por tanto, no era responsable de su mordisco a la cruz y, si además bebía, era prueba de que sus costumbres eran cristianas. Nuestro hombre vivió para contarle.

La situación se agravó en la segunda mitad del siglo, en la que los moriscos aragoneses vivieron en un permanente estado de inseguridad que afectaba tanto a sus personas como a sus bienes. Podían ser condenados a muerte, a prisión o a galeras, pero más frecuentemente eran víctimas de sanciones económicas que llegaban hasta la incautación de sus bienes, agravando su situación económica e incluso llevándolos a la ruina total. Tal fue así, que casi la mitad de las causas instruidas por el Santo Oficio en Aragón desde 1540 a ¡1700! fueron contra moriscos, en la mayoría de las ocasiones sin ningún fundamento legal (Contreras, 1977).

De hecho, una vez expulsados los moriscos, el tribunal de la Inquisición entró en decadencia ya que ya había cumplido su misión de lograr la unidad de la fe en los reinos de España y podía, incluso, cuestionarse su continuidad. Los datos son concluyentes: mientras que el tribunal de Zaragoza juzgó 1.284 procesos de fe en los primeros 14 años del siglo XVII, hizo lo propio con únicamente 843 entre 1621 y 1665, un periodo de 44 años (Contreras, 1977). Globalmente, se procesó a 2.668 moriscos aragoneses y, a partir de la expulsión, únicamente se acusó a 40 personas de hacer ceremonias a la usanza morisca y solo a tres bajo el reinado de Felipe IV.

Al disminuir la actividad de la Inquisición, también se redujeron sus rentas, provenientes de la confiscación de los bienes de los procesados. Y no es que el Santo Oficio renegase de su constante lucha en persecución de la herejía, sino que, una vez expulsados los moriscos, fueron los cristianos viejos las principales víctimas de su actuación (Pastor, 2010). Y con ellos, no se podían permitir las mismas licencias que con los moriscos. Se ralentizó su “ritmo de trabajo” y se moderó el rigor de sus castigos. En 1623, el rey Felipe III de Aragón jura los fueros y preside Cortes en Barbastro. Estas Cortes tuvieron como tema principal las quejas contra la Inquisición. Se pidieron inquisidores y funcionarios aragoneses para esta institución y con jurisdicción limitada

exclusivamente a asuntos de fe y mixta en materias graves como bigamia, brujería, sodomía y solicitación.

6. Los arrieros moriscos en el punto de mira de la Inquisición

En 1541 la Inquisición ordenó a los moriscos, bajo pena de muerte, no cambiar de domicilio ni señor, pretextando peligro de difusión de sus prácticas religiosas. En este sentido, la movilidad de los arrieros, consustancial con su profesión, les puso directamente en el punto de mira de la Inquisición. En un informe de la época enviado desde Madrid a la junta de prelados y teólogos reunida en el Palacio Real de Valencia, para tratar de conseguir mejores resultados en la conversión de los moriscos, se dice: «y porque algunos, so color de arrieros, andan procurando que unos no se conviertan y que otros vuelvan atrás, sería de mucho momento que se vedasse en cuanto se pudiese, que durante el tiempo de la predicación, los moriscos no anduviesen de una parte a otra» (Pezzi, 1991). Preocupaba particularmente las posibles funciones de los arrieros como enlaces entre comunidades moriscas de distintas partes de España (algunas de las cuales podrían, a su vez, contactar con turcos y magrebíes) y con los hugonotes del Béarn a través del Pirineo (Figura 6). Como se verá posteriormente, en los legajos de la Inquisición son muy frecuentes las alusiones a arrieros dentro de los procesos a moriscos.

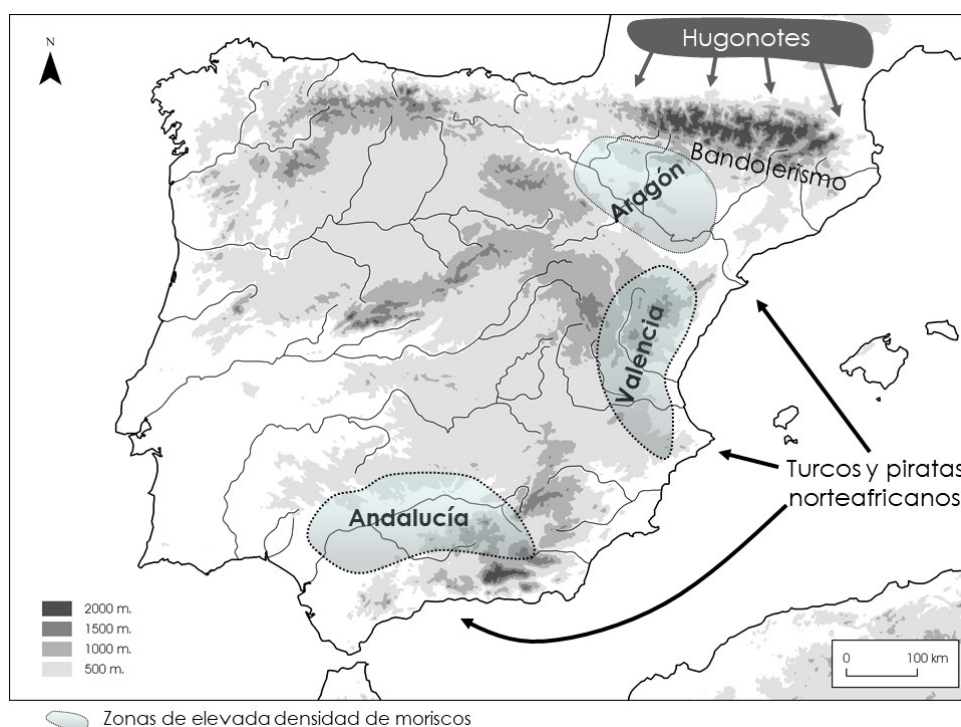


Figura 6. El “contubernio” morisco-hugonote de los siglos XVI-XVII.

Las autoridades castellanas temían lo que pudiera suceder en la parte de su frontera oriental que limitaba con Aragón, pues en los valles de los afluentes de la orilla derecha del Ebro habitaba una densa y homogénea población morisca. Ciertamente, los moriscos conquenses y los de la actual provincia de Guadalajara se hallaban en constante contacto con los del reino vecino, mucho más islamizados que ellos (García-Arenal, 1987). Los moriscos aprovechaban los contactos que establecían, valiéndose de sus oficios de arrieros o mercaderes, para profundizar sus conocimientos, hasta el punto de que diversas voces pidieron remedio a la Inquisición pues «*los moriscos de este reino comunican con los nuevamente convertidos de Aragón*» (ADC, leg. 208, núm. 2398).

Los moriscos de Arcos y Deza llegaban incluso hasta Cataluña, llevando cargas de lana y trayendo almendras, avellanas y fruta (ADC, leg. 266, núm. 5174). Por ejemplo, Luis de Hortuvia «*partió para el lugar de Reus en Cataluña en compañía de otros moros de aquella villa [Deza] con cargas de lana*». Tras venderlas, partió hacia Falset, al igual que Reus en la actual provincia de Tarragona, para adquirir nuevas mercancías. El viaje se hacía en unos veinte días y estaba salpicado de etapas aragonesas. Por la noche, los viajeros se reunían en casas de los moriscos de la localidad y organizaban veladas religiosas. Otras veces recorrían largas etapas con otros arrieros moriscos de Aragón que les enseñaban oraciones y ritos. Así, Mateo Almotazán hizo un viaje de Deza a Zaragoza y los moriscos aragoneses le enseñaron cómo y cuándo ayunar en Ramadán (ADC, leg. 375, núm. 5323). Luis Hernández, arriero, había aprendido todo lo referente al Islam en Aragón, donde iba en sus viajes y donde se había hecho *retajar* con voluntad de ser moro (ADC, leg. 246, núm. 3398).

En otras ocasiones, son los moriscos aragoneses los que al ir a vender a otras zonas inician o afianzan a sus anfitriones en el islam. Por ejemplo, unos moriscos aragoneses venidos a Deza con sus mercancías se alojaron en casa de otro arriero, también cristiano nuevo, llamado Lope de Herrero. Le enseñaron cosas referentes a la religión y le escribieron en un papel, en lengua castellana, oraciones de moros y otras cosas de la Ley de Mahoma, «*diciendo que con aquello sabría cuanto avia de saber*» (ADC, leg. 250, núm. 3370). Y es que «*aca [Castilla] la gente [los moriscos] se arrimava mas a la fe de Jesuchristo*» (ADC, leg. 291, núm. 4110).

Además de las enseñanzas religiosas, estas relaciones servían para transmitir conocimientos de astronomía, magia, agricultura, gastronomía, farmacopea... Así, un arriero de Arcos que iba con regularidad a Aragón a vender fruta, trajo una vez, entre cargas de pera, un libro en árabe que contenía una mezcla de remedios científicos y mágicos para la curación de todas las enfermedades (ADC, leg. 377, núm. 5342). También se avisaban unos a otros cuando tenían noticias de que el Santo Oficio les iba a arrestar (ADC, leg. 208, núm. 2408) y eran extremadamente solidarios con los que tenían cualquier tipo de problema.

Como se ha comentado anteriormente, las relaciones entre moriscos castellanos y aragoneses eran muy estrechas en el valle del Jalón (García-Arenal, 1987). De hecho, eran muy frecuentes los matrimonios entre moriscos de Ariza, Villafeliche, Sestrica, Morés, Daroca, Calatayud, Urrea o Calanda, donde *«viven todos como moros»* (ADC, leg. 237, núm. 5342) y los de Arcos, Deza y Medinaceli. A su vez, los arrieros moriscos de estas últimas localidades tenían contactos con los de Zaragoza, Bajo Aragón, Huesca y Somontano de Barbastro, y con los de Toledo y otras zonas de la Mancha, donde iban a vender el azafrán aragonés que compraban en la zona de Urrea (ADC, leg. 265, núm. 3633). Es decir, los moriscos habían establecido una densa red de intercambios (mercancía e información) en la que los arrieros solían ser los principales mensajeros. En palabras de García-Arenal (1987), *«de un sentimiento religioso nace una solidaridad política nacional que tiene unos soportes materiales concretos. Entre ellos, ese movimiento que mantienen gracias a sus oficios de trajineros. Esos viajes y esos movimientos de población servían para establecer contactos, para transmitir conocimientos, para mantener vivo el sentimiento de pertenecer a otro grupo. Factor de cohesión es también la lengua y la pervivencia de los nombres árabes, ambos casi totalmente perdidos en las regiones que tratamos [Castilla]. Acertadamente veía el gobierno en estos factores el soporte de la existencia de los moriscos como grupo»*.

Y es que el radio de acción de los arrieros en aquella época podía ser muy amplio, por lo que se conocían incluso los de zonas muy distantes: Juan de Hortuvia relataba como *«estando en Çaragoça avia llegado alli un portugues que traia a bender unas bayetas y lanillas, y que se concertaron de ir a Medina del Campo llebandose el las cargas que tenia, y que yendo caminando de noche por ser tiempo de verano y pasando desde Berlanga a Santiesteban [San Esteban] de Gormaz, biendo*

que este no bebia vino ni comia toçino le pregunto el portugues si era morisco y diciéndole que si dixo que era buena gente os moriscos» (ADC, leg. 277, núm. 3830). El colega portugués era judío y había tendencia a considerar amigos a los enemigos de los cristianos viejos y a buscar la compañía de aquellos a los que la sociedad cristiana católica margina.

En este contexto, hubo una corriente de simpatía entre moriscos y protestantes. Durante la segunda mitad del siglo XVI y en todo el siglo XVII, la existencia de un Béarn protestante al otro lado de los Pirineos constituyó una preocupación constante en la corte de Madrid. Al miedo a una posible invasión, había que añadir el persistente tráfico de personas (moriscos que huían del Santo Oficio o fugitivos de la justicia) que se realizaba por los puertos aragoneses (Contreras, 1977) en el que, frecuentemente, protestantes del Béarn servían de guías (AHN, Inq., libro 988; Lincoln, 1939; Monter, 1990). Esto era considerado como un gran peligro por el temor a que se estableciera una alianza entre moriscos y béarneses y llevó a las autoridades a la prohibición de mantener cualquier trato comercial con los *herejes* hugonotes (Pastor, 2010). El temor se vio reforzado cuando los béarneses apoyaron a los moriscos en la guerra entre éstos y los montañeses en 1585.

La impresión que los cristianos viejos tuvieron del luteranismo fue que se trataba de algo parecido al mahometismo que tanto odiaban. Aunque el protestante destruía las imágenes por rechazo a su adoración y el musulmán lo hacía por negar la crucifixión de Cristo, para el cristiano medio de la época, analfabeto y muy manipulable por las esferas eclesiásticas, el resultado era el mismo: ambos habían destruido las cruces, ¿para qué hacer otro tipo de distinciones? (Thomas, 2001).

La simpatía que varios luteranos mostraron hacia la minoría morisca peninsular no hizo más que confirmar las sospechas de una gran complicidad de protestantes y moriscos. De hecho, se produjeron numerosos contactos y algún que otro intento de algo “más gordo”. En 1578, la Inquisición de Zaragoza detuvo al clérigo francés Bernad Serra mientras actuaba de mensajero del capitán hugonote Francisco Nalias, quien negociaba la sublevación de los moriscos aragoneses (AHN, Inq., libro 988, f. 348). El capitán había hablado con los moriscos más influyentes de Zaragoza, entre ellos Lope de Arcos, quienes aprobaron la propuesta. Acordaron que los

moriscos reunirían entre diez y doce mil ducados para pagar a los soldados hugonotes; paralelamente, enviarían mensajes al Gran Turco para que invadiera el país en el mismo momento en el que los hugonotes cruzaran los Pirineos. Los moriscos hacían saber a sus aliados que contaban con un gran número de armas escondidas (Lea, 1901; Cardaillac, 1979). Serra fue arrestado cuando se disponía a partir al Béarn para comunicárselo al resto de capitanes hugonotes. Tres años más tarde, el sastre gascón Juan del Escudero manifestó en Blesa que esperaba una invasión simultánea de moros y luteranos para destruir a los cristianos (AHN, Inq., libro 988, f. 479). Episodios de similares características se fueron repitiendo durante los años siguientes (Archivo Zabálburu, carp. 139, nº 14).

En esta época, el tribunal de la Inquisición de Zaragoza se convirtió en tribunal de frontera frente al problema hugonote en el Béarn (Sánchez, 1989) y abrió numerosos procesos contra aquellos moriscos que se aventurasen hacia Francia. Además, las exportaciones aragonesas a Béarn quedan prohibidas y, a este respecto, la Inquisición y los diputados del Reino obligan a que el estatuto conjunto entre Biescas y Tena de 1573 recoja tal prohibición ya que «*dan provisión a los que son declarados hereges y luteranos por el Santo Concilio y la Iglesia de Dios nuestro Senyor*». La pena contra los contraventores era elevada: 500 sueldos de multa. Ambos hechos afectaban de lleno a los intereses comerciales de nuestros moros de Naval, que tantos intereses tenían en la zona de Béarn y en el valle de Tena. Como es lógico, los largos brazos de la Inquisición también les alcanzó y, así, el 14 de septiembre de 1581 ordenó la detención de «*tres moriscos y nuevos convertidos, vecinos de Naval*» (Miguel Fierro, padre e hijo, y Antón Palacio) cuando transportaban quince cueros de aceite destinados a Jayme de Finestra, vecino de Nay, en el Béarn francés (AHPH, protocolo de Juan Lacasa para 1581, ff. 118-120; Gómez de Valenzuela, 2003). Ser moriscos, arrieros e ir al Béarn era su delito a pesar de que lo habían estado haciendo desde algún que otro siglo atrás.

7. Forma de vida de los moriscos aragoneses

La persona que redactó el texto parcial de una denuncia ante la Inquisición no se rompió mucho la cabeza: «*se juntaban los moros a hacer cosas de moros*». Sí, pero ¿qué eran las cosas de moros?

En 1612, el canónigo Pedro Aznar Cardona, publica en Huesca su libro *Expulsión justificada de los moriscos españoles*, con la aprobación de Fray Iuan de Yribarne, lector de *Theulugia*, y Guardián del Convento de Nuestro Señor Padre San Francisco de Huesca quien «*vide este libro y hallo que no tiene cosa repugnante a las buenas costumbres sino santa doctrina, sana y Católica, de mucha edificación y provecho para los fieles*». La descripción de Aznar Cardona sobre las costumbres de los moriscos aragoneses (capítulo 10: *De la conducción, trato, traje, comida, oficio, vicio y pestilencia pegajosa de los moriscos*) es particularmente relevante, ya que conocía bien diversas zonas de Huesca y Zaragoza en las que un porcentaje importante de la población era morisca. Su relato está repleto de prejuicios y descalificaciones gratuitas, pero también contiene algunas observaciones objetivas y valiosas sobre el modo de vida de los moriscos:

«*Era una gente vilísima, descuidada, enemiga de las letras y ciencias ilustres, y por consiguiente, ajena de todo trato urbano, cortés y político. Cuidaban a sus hijos cerriles como bestias, sin enseñanza racional y doctrina de salud. Eran torpes en sus razones, bestiales en su discurso, bárbaros en su lenguaje, ridículos en su traje, yendo vestidos por la mayor parte con greguesquillos ligeros de lienzo, o de otra cosa baladí al modo de marineros, y con ropillas de poco valor y mal compuestas adrede; y las mujeres de la misma suerte, con un corpecito de color y una faja sola, de forraje amarillo, verde o azul, andando en todos tiempos ligeras y desembarazadas, con poca ropa, casi en camisa, pero muy peinadas las jóvenes, lavadas y limpias.*

Eran brutos en sus comidas, comiendo siempre en tierra (como quienes eran) sin mesa, sin otro aparejo que oliese a personas, durmiendo de la misma manera, en el suelo, en transportines (almadravas), en los escaños de las cocinas o cerca de ellas. Comían cosas viles como son fresas de diversas harinas de legumbres, lentejas, panizo, habas, mijo y pan de lo mismo. En este pan los que podían juntaban pasas, higos, miel, arrope, leche y frutas a su tiempo [como] melones (aunque fuesen verdes y no mayores que un puño), pepinos dureznos, y otras cualesquiera, por mal sazonadas que estuviesen, solo fuese fruta, tras la cual bebían los aires, y no dejaban barda de huerto a vida; y como se mantenían todo el año de diversidad de frutas, verdes y secas, guardadas hasta casi podridas, y de pan y de agua sola, porque ni bebían vino ni compraban carne ni cosa de cazas muertas por perros o en los lazos o con escopeta o con redes ni la comían, sino que ellos la matasen según el rito de su Mahoma, por eso gastaban poco, así en el comer como en el vestir, aunque tenían hartos que pagar de tributos a los Señores.

Eran muy amigos de burlerías, cuentos, berlandinas y sobre todo amiguísimos (y así tenían comúnmente gaitas, sonajas, adufes) de bayles, danças, solazes, cantarzillos, alvadas, paseos de huertas y fuentes, y de todos los entretenimientos bestiales en que con descompuesto bullicio y griterío, suelen ir los mozos villanos vocinglando por las calles. Vanagloriabanse de bailones, jugadores de pelota y de la estornija, tiradores de bola y del canto, y corredores de toros, y de otros hechos semejantes de gañanes. (...) Estaban ordinariamente ociosos vagabundos echados al sol en invierno con su botija al lado, y en sus porches en verano, sacadas las pocas horas que trabajaban con gran ahínco en sus oficios o en sus huertas, por la codicia entrañable de coger frutas, hortalizas y legumbres. (...) En el menester de las armas eran bisoños (parte porque eran cobardes y afeminados). (...) Así estos pusilánimes nunca andaban solos por los caminos ni por los términos de sus propios lugares sino a camaradas. Eran entregadísimos sobremanera al vicio de la carne».

Sin duda se trata de una descripción cuyo objetivo era ridiculizar las costumbres y oficios de los moriscos a los ojos de la población cristiana. Cabe preguntarse cuantos cristianos sentirían cierta envidia ante la forma de tomarse la vida de los moriscos ya que, salvando las distancias, podría servir actualmente para presentar a una población trabajadora, pacifista, amante de las buenas prácticas dietéticas, de la ropa vistosa y práctica, de la higiene personal, de los paseos, de la música y el baile (Figura 7). ¡Lo que cambian los tiempos! Una de las cosas que más horrorizaba a los cristianos viejos era precisamente su manía de lavarse, como se observa en la famosa exclamación de fray Bermúdez de Pedraza (1638) sobre *«la impudicia de los moriscos, que llegaban a bañarse hasta en invierno. (...) Lavabanse hasta en diziembre»*. Aldrete (1614) nos confirma que *«fueron los árabes muy aficionados a ello (a bañarse) y hacían gran estima de ellos (los baños) para su recreación por ser tan a propósito para su carnalidad y lascivia, que se irrita con ellos y afemina los ánimos»*.

8. La expulsión de los moriscos aragoneses

Felipe III decretó la expulsión de los moriscos el 4 de abril de 1609. Se estima que, en esa fecha, la población morisca estaba constituida por entre 275.000 y 325.000 personas en un país de unos 8,5 millones de habitantes. Estaban concentrados en los reinos de Aragón, donde constituían aproximadamente un 20% de la población, y de Valencia, donde representaban un 33% del total de habitantes. En los territorios de la antigua Corona de

Aragón, la expulsión se iniciaría con los moriscos valencianos, seguidos de los catalanes y de los aragoneses. El 25 de noviembre de 1609, el Consejo de Aragón comunica a Felipe III la toma de posesión del nuevo virrey, don Gastón de Moncada, Marqués de Aytona, y añade que los moriscos están muy excitados temiendo lo que les puede ocurrir y que los diputados quieren enviar una embajada a la corte «a representar el daño irreparable del dicho reyno si se sacan los moriscos del» y que, si no hay más alternativa que la expulsión, que sea organizada por los propios señores de los moriscos (ACA, CA, 221, III, 2). La embajada no obtuvo ningún resultado (Boronat, 1901). El estado de ánimo de los moriscos aragoneses se puede deducir de un informe del virrey a Felipe III fechado en Zaragoza el 11 de diciembre de 1609 (ACA, CA, 221, IV, 6): «Los moriscos deste reyno estan muy temerosos de que se a de hazer con ellos lo que se ha hecho con los del reyno de Valencia, venden quanto pueden y no quieren cultivar la tierra, pareciendoles que no an de gozar el fruto de su trabajo. Los cristianos viejos les maltratan y les dan ocasión a que se pierdan con esperanza de gozar sus haziendas y posesiones. Los acreedores, de temor de perder sus deudas, los executan y aprietan con extraño rigor, nadie les fia y todo esto causa grandisimo daño en este reyno».



Figura 7. Familia morisca (arriba) y danza morisca (abajo). Christoph Weiditz, 1530–1540. Museo Nacional Germano, Núremberg (Alemania), Hs. 22474. (Bl. 105-106 y Bl. 107-108, respectivamente).

Finalmente, Felipe III firma la orden de expulsión de los moriscos aragoneses el 18 de abril de 1610 (ACA, CA, 221, II, 17), decisión que, según el censo encargado por el marqués de Aytona, afectaba a 14.109 casas y 70.545 personas (se calculó a cinco personas por casa) (Figura 8). Se les permitía llevarse todo aquello que pudieran, pero sus casas y tierras pasarían a manos de sus señores, so pena de muerte en caso de quema o destrucción antes de la transferencia. La población morisca aragonesa se concentraba especialmente en las comarcas del Bajo Cinca, Caspe, Alcañiz-Calanda, Pina-Sástago e Híjar, con numerosos pueblos en los que prácticamente toda la población era morisca (Calanda: 1.905 moriscos; Gelsa 1.655; Puebla de Híjar 2.035, Urrea de Híjar 2.005; Sástago 850; ...), y en la de Barbastro, donde existían algunos pueblos de mayoría cristiana, pero con una comunidad morisca más o menos importante. Dentro de esta última comarca, la localidad con mayor población morisca seguía siendo, con gran diferencia, Naval. Según los documentos oficiales, las cifras de moriscos de la comarca de Barbastro eran las siguientes: Naval, 275; Pueyo, 80; Ripolí, 65; Barbastro, 15; Enate, 15; sorprendentemente (¿o intencionadamente?) no existen en Monzón, Binéfar, Binaced, Alfantega y tantas otras localidades vecinas.

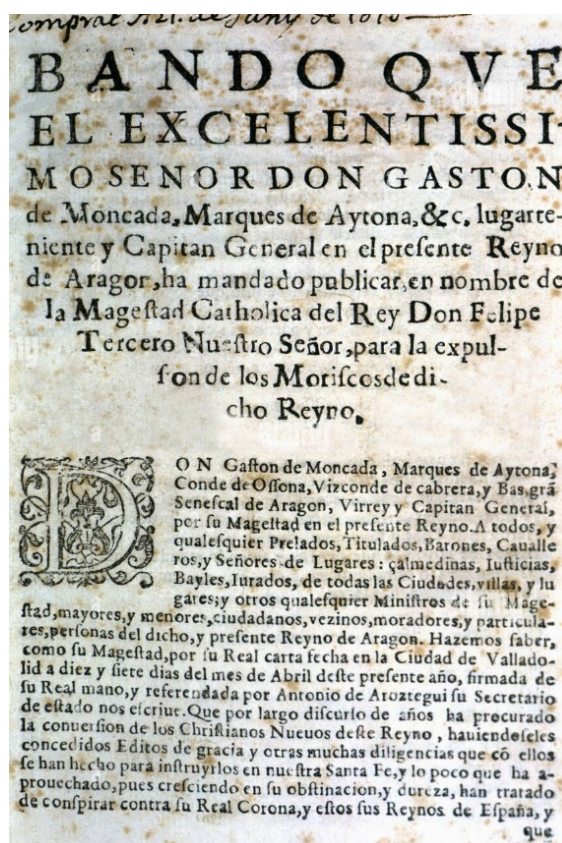


Figura 8. Bando de expulsión de los moriscos de Aragón. Fondos UCM.

Cinco días después de la orden, el vicescanciller de Aragón apremia al rey para que se haga efectiva lo antes posible (ACA, CA, 221, II, 11): *«los inconvenientes que se pueden seguir de la dilación estando el verano adelante y la cosecha tan cerca que ni ellos la levantarán por haber dexado el trabajo no se les permitira, assi por los señores como por los acreedores, i la miseria que han sacado de los bienes muebles que an vendido, i no teniendo que comer, como es cierto les a de faltar, es mui contingente que con la necesidad tomen ocasión de cometer diversos delitos para perturbar la paz pública y rebelarse»*.

En este mismo sentido, y en plena fase de expulsión, el duque de Lerma envía un informe al vicescanciller de Aragón en el que se afirma que los moriscos aragoneses son los más pobres de España, ya que han malvendido sus bienes y prácticamente no pueden ya comer de ello. Entre los más pobres rige la miseria más absoluta y conviene expulsarles en bloque, lo antes posible (ACA, CA, 221, II, 11). En este mismo informe, se recoge la preocupación por el paso de “esta gente” a Francia ya que *«no son buenos para vezinos de Aragón, particularmente si confinassen con las montañas de Jaca, de quien han sido tan capitales enemigos y se hallan tan ofendidos de las cosas pasadas en tiempo de Lupercio Latrás [la guerra de 1585] y es gente tan vengativa como lo ha demostrado la experiencia cuando tenían armas»*.

En principio, la expulsión de todos los moriscos aragoneses debía realizarse a través de Los Alfaques, en la desembocadura del Ebro. Sin embargo, teniendo en cuenta que inicialmente los navíos concentrados en dicho punto *«son menester para los moriscos de Cataluña, que son los primeros siguiendo la orden de V.M., se començara en este reyno esta expulsión por los que an de ir por tierra»*; es decir, por los que se tenían que dirigir a Francia a través del Pirineo. Por Somport pasan 12.470 personas (AGS, Estado, leg. 225, fol. 66), procedentes de la zona de Huesca (capital), del valle del Ebro por encima de Zaragoza, de los valles del Jalón y Huerva. El último grupo pasa la frontera el 4 de septiembre (AGS, Estado, leg. 224). Previamente a la expulsión, hay constancia de que varios moriscos aragoneses habían emigrado a Francia por el Pirineo (Boronat, 1901). Resulta tentador pensar si entre ellos se podían encontrar algunos arrieros de Naval, tan acostumbrados a los pasos pirenaicos y con tantos contactos en Francia fruto de sus frecuentes viajes comerciales. O al menos, si pudieran haber facilitado la migración de moriscos de otras poblaciones aragonesas. Otras 9.965 personas pasaron por los puertos navarros

de Vera y de Roncesvalles (AGS, Estado, leg. 228-20). Todos los moriscos que pasaron a Francia fueron encaminados hacia Languedoc y el puerto de Agde, donde fueron embarcados con dirección al norte de África.

No obstante, la mayor parte de los moriscos aragoneses (38.286 personas), incluyendo todos los de la provincia de Teruel, los de los pueblos de la provincia de Huesca situados al este de la capital y los de la parte oriental de la provincia de Zaragoza, fue conducida a los Alfaques, conforme al plan inicial (AGS, Estado, leg. 225). Para proceder a la evacuación, los pueblos con presencia morisca se agruparon en 35 itinerarios. Juan de la Sierra, de Barbastro, fue el comisionado para ejecutar la expulsión de los de Naval, que estaban comprendidos en el 33º tránsito (o itinerario de expulsión), y se tenían que juntar con los de otros pueblos oscenses en Sariñena, seguir por Bujaraloz y Caspe hasta llegar a Maella, último lugar de Aragón. Desde allí serían conducidos a los Alfaques, puerto cercano a Tortosa.

El embarque de tal cantidad de personas exigió tres meses, del 15 de junio al 16 de septiembre y se desarrolló sin el menor incidente. El 21 de agosto de 1610, don Agustín Mexía escribía desde Tortosa que *«El [Dios] a sido serbido que en esta salida de los moriscos deste principado y reyno de Aragon se aya echo con tanta quietud que espanta; pienso que para Nuestra Señora de septiembre estará acabada y estubieralo mucho antes si no nos ubiera embarasado el aser que los ricos paguen por los pobres, que prometo a V.P. que a sido una pesadumbre la más grande, mas al fin se a echo lo que S. M. a mandado»* (Boronat, 1901). La última frase revela una humillación más que tuvieron que sufrir los moriscos aragoneses: pagar el importe del viaje hacia su propio exilio forzoso. Veamos las palabras de Juan Núñez Gutiérrez, criado de Mejía, en una carta fechada el 1 de septiembre de 1610: *«Mañana se aguardan en esta ciudad dos tropas [expediciones de moriscos] de Aragón que tendrán 6.000 personas; son las ultimas que an salido de alla y traen bien con que pagar su flete y servir con alguna cosa al rey, que esta diferencia ha avido de la comodidad con que se embarcava los de esse reyno [Valencia], pues se hizo la mayor parte de Hazienda real, y de los servicios que an hecho los que se an embarcado aquí, que seran mas de 40.000, se abran sacado 24.000 maravedies»* (Boronat, 1901).

El viaje de los moriscos desde sus pueblos al exilio tuvo, en la mayoría de los casos, un carácter trágico. Aznar Cardona, testigo directo de los hechos, lo plasma perfectamente en el libro citado anteriormente en el que el autor

confiesa que no pretende escribir la historia de la expulsión de los moriscos sino manifestar su justicia y *«responder a ciertas proposiciones heréticas y escandalosas que oí en los últimos días de su ejecución cuando sacaban a los moriscos. Entendí por ciertos cristianos, sencillos y de pocas letras, las titubaciones, y escrúpulos de dudas infieles, que había causado en sus pechos, razones y acotaciones heréticas, afirmadas con ánimo desosado, por aquellos perros removidos ya para el viaje de su merecido destierro»*. Para él, el género humano estaba dividido en dos bandos contrarios: uno cuyo capitán es Dios (los cristianos) y otro cuyo guía es el demonio, en el que se encontraban judíos y moriscos. Según su opinión, el Rey Don Felipe había intentado la sincera conversión de los moriscos mediante la vigilancia de los reverendísimos obispos, que proporcionaban constante instrucción y adoctrinamiento, y *«sobretudo habiéndolos estercolado, echándoles en cara el estiércol de sus pecados, prodimentos y herejías, amonestándoles con caridad en los Autos Públicos y fuera de ellos, a la enmienda y al fruto de ella»*.

Pero, ¡qué le vamos a hacer!, había descubierto que *«con estas paternales diligencias, llenas de misericordia, que ni por esas se pudo hallar jamás en tiempo alguno, ni en algunos de ellos, presentes ni pasados, el fruto deseado de la bondad, sino siempre espinas de infidelidad, blasfemias, crímenes de lesa Majestad divina y humana, que son las conspiraciones y prodimentos actualmente intentados contra la persona Real, en este año y en el otro, y casi en todos los años»*. Por este motivo, y con autoridad del Santo Pontífice, determinó *«no de mandarles quitar las vidas ni dar lugar a que se viesen correr ríos de sangre enemiga y traidora, sino mezclando la justicia con la misericordia, como es costumbre en Dios, y de sustitutos suyos en la tierra, desterrarlos para siempre por sentencia y edicto público, de toda España, y tierras y estados suyos»*, so pena de muerte. En un “exceso” de bondad, les concedió que *«para su camino sacasen el precio de todos sus bienes muebles y les guió con su autoridad Real, hasta ponerlos fuera de los mojones del sus Reinos y señoríos, para que nadie en ellos se atreviese (aún conociéndoles por tan perros descreídos) a hacerles afrenta, injuria ni vejación alguna, ni por obra ni de palabra. Así que mandó arrancar de raíz tan malas plantas infructuosas, de amargos y mortales efectos, indignos de tanto favor, y de ocupar tan santa y fructuosa tierra»*.

«Comienzan a salir, ejecutando su merecido destierro, el año de 1609, por el mes de octubre, los del Reino apacible de Valencia. Prosiguen la salida los de Aragón, Cataluña y Castilla, el año 1610, y se remató por último escombros en este año, de 1611, por lo que [España] habrá quedado bajo color de Cristiandad, como consta por

última publicación del edicto definitivo de su Majestad, el cual vi publicar en la ciudad de Zaragoza, a 12 de mayo del presente de 1611. Y después también me hallé presente cuando lo publicaron en la ciudad de Huesca, a 15 de junio del mismo año. Salieron los más de ellos por mar, embarcándoles en los Alfaques, y para este efecto presidía con grandes poderes de su Majestad, un famoso caballero anciano, llamado Don Agustín Mexía, Maese de Campo, General de España, y del Consejo de Guerra de su Majestad, a quienes los moriscos decían el Mecedor porque venía a removerlos. Los demás que eran los menos, salieron por tierra, por estas partes de Jaca y de Navarra, y algunos millares por las montañas de Jaca. ¿Qué hombre habrá ahora tan capaz que pueda bien contar lo que los ojos vieron? ¿Qué lengua podrá narrar, qué juicio podrá bien ponderar, las cosas tan memorables como aquí se ofrecieron? Ninguno; más quiero relatar algunas aunque sea cortamente».

En el capítulo 2 del libro, Aznar Cardona trata precisamente «del modo como salieron los moriscos a cumplir su destierro y del número de los que salieron, y murieron no por respeto de Cristo, sino por sus bienes». La descripción pone los pelos de punta:

«Salieron, pues, los desventurados moriscos en los días señalados por los ministros Reales, en orden de procesión desordenada, mezclados los de a pie con los de a caballo, yendo unos entre otros, reventando de dolor y de lágrimas, llevando gran estruendo y confuso vocerío, cargados de sus hijos y mujeres, y de sus enfermos, y de sus viejos y niños, llenos de polvo, sudando y jadeando, los unos en carros, apretados allí con sus personas, alhajas y baratijas; otros en cabalgaduras con extrañas invenciones y posturas rústicas, en sillones, albardones, espuelas, aguaderas, rodeados de alforjas, botijas, cestillas, ropas, sayos, camisas, lienzo, manteles, pedazos de cáñamo, piezas de lino, con otras cosas semejantes, cada cual con lo que tenía. Unos iban a pie, rotos, mal vestidos, calzados con una esparteña y un zapato, otros con sus capas al cuello, otros con sus fardelillos, y otros con diversos envoltorios y líos, todos saludando a los que les miraban o encontraban, diciéndoles: “el Señor les guarde”, “Señores queden con Dios”. Entre los sobredichos de los carros y cabalgaduras (todo alquilado, porque no podían sacar ni llevar sino lo que pudiesen de sus personas, como eran sus vestidos, y el dinero de los bienes muebles que hubiesen vendido) iban de cuando en cuando (de algunos moros ricos) muchas mujeres hechas unas devanaderas, con diversas patenillas de plata en los pechos, colgadas de los cuellos, con gargantillas, collares, arracadas, manillas, corales, y con mil gaiterías, y colores, con sus trajes y ropas, con que disimulaban algo el dolor del corazón. Los otros que eran más sin

comparación, iban a pie, cansados, doloridos, perdidos, fatigados, tristes, confusos, corridos, rabiosos, corrompidos, enojados, aburridos, sedientos y hambrientos; tanto, que por justo castigo del cielo no se veían hartos, ni satisfechos, ni les bastaba el pan de los lugares, ni el agua de las fuentes con ser tierra tan abundante y con darles el pan sin límite con su dinero. En fin, así los de a caballo (no obstante sus tristes galas) como los de a pie, padecieron en los principios de su destierro trabajos insoportables, grandísimas amarguras, dolores y sentimientos agudos en el cuerpo y en el alma, muriendo muchos de pura aflicción, pagando el agua y la sombra por el camino, por ser en tiempo de estío cuando salían los desdichados. Y más adelante, salidos ya de los señoríos de nuestro Católico Rey, perecieron en pocos días, aquejados de mil duras pesadumbres y oprimidos de otras inevitables necesidades, según ha llegado a mi noticia, más de 60.000. Unos por esos mares hacia Oriente y Poniente; otros por esos montes, caminos y despoblados, y otros a manos de sus amigos los Alarbes [árabes] en esas costas de Berberia, cuyos cuerpos han servido para henchir los buches desaforados de las bestias marinas y los estómagos de los animales cuadrúpedos y fieras alimañas de la tierra, sin hacer más cuenta de ellos que del estiércol de la calle. ¿No ves el desastroso fin de los malos? Pues por ahí sacarás la victoria de los buenos».

Como hiciera Agustín Mexía, Aznar Cardona también destaca la ausencia de incidentes dignos de destacar durante los traslados de los moriscos aragoneses (Figura 9). Tal es así que dedica el tercer capítulo de su libro a *«la suavidad milagrosa de la expulsión sin suceder muerte ni rebelión»*, ya que resultaba sorprendente *«que llevase rendidos y humillados por esos caminos, montes y soledades un solo fiel ministro del Rey, 500, y 1.000, y 2.000 de ellos juntos, como quien lleva un rebaño de ganado, sin que alguno de ellos osase descomedirse, ni echar mano de una piedra, ni aún hacer ademán de ello. Maravilla es, que dos pares de hombres leales, sin otras armas algunas, más de ser el uno de ellos comisario real, sacasen y guiasen por donde dicho es, 1.000 y 3.000 de ellos, sin suceder escándalo, sedición, alboroto ni muerte de algún cristiano. ¿Quién lo creyera? Pues pasó así en realidad de verdad. Los escándalos mayores, y perjuicios nuestros y principalmente de Dios, que sucedieron en Aragón fueron de lengua (...). Hálleme presente en la expulsión [de los de varios lugares de Aragón] y yo les oí decir (no sin dolor interno del corazón) algunas proposiciones heréticas tan impías, que por no ofender los oídos cristianos, dejo de ponerlas aquí»*.

Curiosamente, los moriscos de Naval no figuran en la relación de embarcados en los Alfaques ni entre los que fueron expulsados por Navarra o

Somport. Este hecho ha llevado a especular si lograron evitar la expulsión gracias a la mediación del Obispo de Barbastro, a la evasión y/o a dedicarse a oficios como la arriería (que tan bien conocían) sin una localidad fija de residencia. La idea es atractiva pero parece poco probable y, de hecho, diversos autores coinciden en el carácter radical de la expulsión de los moriscos aragoneses; de hecho, hasta el reinado de Felipe IV se produjeron quejas ante las justicias ordinarias de diversas regiones por el incumplimiento de las órdenes reales: *«en la Corona de Aragon se sabe que fuera de los [moriscos] que se han buuelto y pasado los de Castilla ay con permission mucha cantidad dellos y la que con las mysmas licencias y con probanças falsas se han quedado en España son tantos que era cantidad muy considerable...»*.



Figura 9. Expulsión de los moriscos. Gabriel Puig Roda (1894), Museo de Bellas Artes (Castellón).

En la ciudad de Monzón (Huesca) se celebra una singular tradición relacionada con estos moriscos conocida como *“El Bautizo del Alcalde”*. Se reedita cada 4 de diciembre, festividad de Santa Bárbara, patrona de la ciudad, y consiste en el lanzamiento de castañas y golosinas desde los balcones del Ayuntamiento a la muchedumbre congregada en la plaza Mayor. Los encargados de lanzar los regalos son los concejales, las Zagalas y Zagaletas y algunos invitados. El 4 de diciembre de 1643, las tropas castellanas reconquistaron el castillo de Monzón que estaba en poder del ejército francés desde el 19 de mayo de 1642 (Guerra de Secesión) y, por este motivo, Santa Bárbara es patrona de la ciudad. Hasta aquí, la historia. A renglón seguido, la

leyenda cuenta que la población decidió nombrar alcalde, y que la mayoría se pronunció a favor de un hombre recto, cabal... ¡y morisco! La confesión religiosa del electo estaba en duda, y el conflicto se solucionó cuando confirmó su fe cristiana, aceptando ser bautizado en público, y la ciudad estalló en una fiesta, y desde los balcones del Ayuntamiento cayeron castañas y dulces... Y así hasta hoy.

No obstante, la documentación oficial sigue negando que en Aragón quedasen muchos moriscos tras la expulsión. En 1618, con motivo de la detención en Borja de dos moriscas que habían regresado a sus hogares, el vicescanciller informa al rey que el reino de Aragón *«es el que más limpio se halla en España desta semilla y no se sabe que aya en él más que estas dos moriscas»* (ACA, CA, 221, VI, 7). En cualquier caso, resulta prácticamente seguro que, o bien no quedaron en Naval, o se integraron completamente entre los cristianos viejos ya que pocos años después (el 27 de abril de 1627) el Obispo de Barbastro autoriza la venta del cementerio de los moriscos de Naval (Archivo Diocesano de Barbastro, Legajo 577):

«El Muy Ilustre Señor Don Fray Alonso de Requesens y Fenollet por la Gracia de Dios y de la Santa Sede Apostolica Obispo de Barbastro y del Consejo del Rey Nuestro Señor, hallando en visita general de su Obispado et por ciertas causas y razones a su Reverendisima bien vista dijo que daba licencia y dio licencia y permiso y facultad a Mosén Miguel Almalilla vecino de la villa de Naval para que pueda vender y venda a Jeronimo Sanz Broto, natural de la villa un censal de 400 sueldos de propiedad y suerte principal con 20 sueldos jaqueses de comun pension pagaderos en cada un año por el día de los Reyes. El cual fue vendido y originalmente cargado por Pedro Cavero de la misma villa de Naval sobre unas casas suyas como consta por institución fecha en la dicha villa de Naval a 4 dias del mes de enero del año 1600 y por el dicho Jeronimo Sanz de Broto testificado y las dichas casas donde fue cargado el sobredicho censal las tiene y posee de presente el dicho Jerónimo Sanz Broto y confronta con casas de su habitacion y calle de los herederos de Juan de Almalilla y calle publica caidas y prorreten corridas y asimismo dio licencia, permiso y facultad su Señoría para que puedan vender al dicho Jeronimo Sanz de Broto un pedazo de cementerio que era de Cristianos Nuevos junto a la ermita de San Miguel y confronta con via publica que va a las heras de cuello y con cuadron de Tomas Morillo. Et quibus Ecclesia».

No se trataba de un cementerio morisco cualquiera sino del más importante de la provincia (Figura 10). Tal es así que hasta los moriscos más destacados de Barbastro eran enterrados allí, tal y como relata Aznar Cardona: *«El hijo querido del Morisco Baltasar [vecino de Barbastro], estimado entre moriscos, habiéndose muerto en su propia casa de enfermedad, ninguna iglesia ni cementerio le estuvo bien a su padre, antes procuró llevarlo al cementerio particular de los moriscos, en la villa de Naval, a donde le enterraron entre aquellos abominables condenados, poniéndole oro, higos y pasas en la boca y en el seno de la mortaja para el camino. Son cosas tan ridículas estas y tan indignas de asiento en juicio humano, que no solamente contradice a toda razón y verdad católica, más también a los que ellos mismos profesan de su Alcorán».*

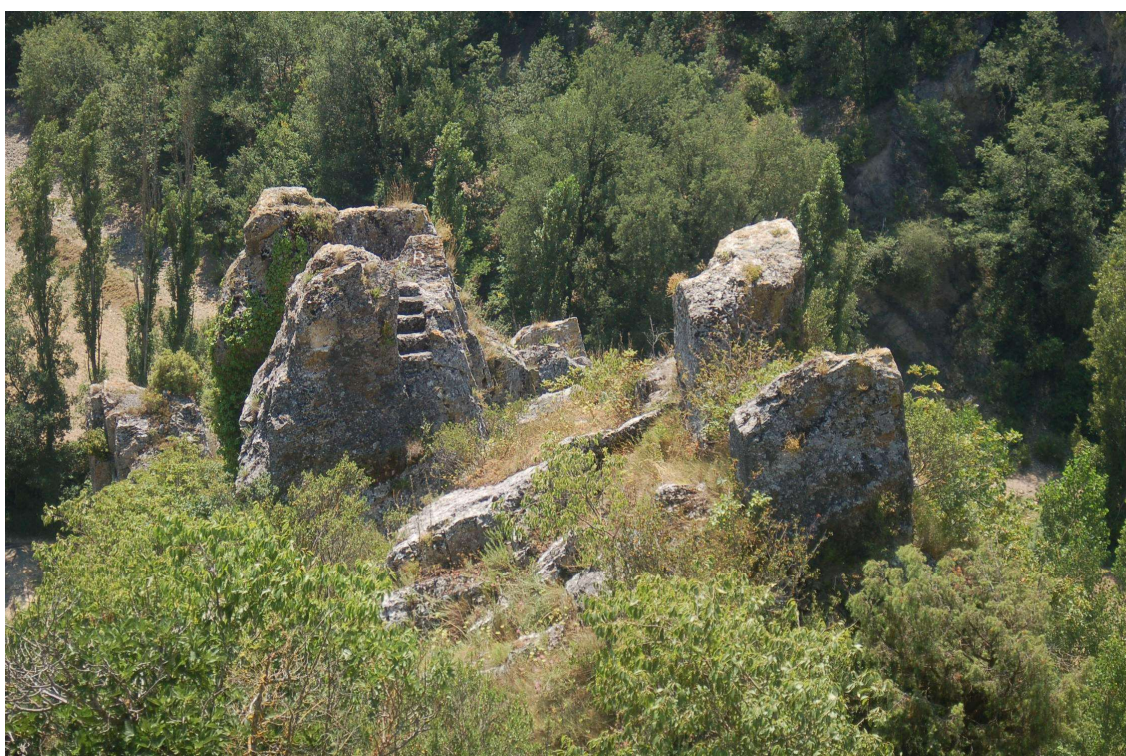


Figura 10. Escalereta de los moros. Naval (Huesca). Juan M. Rodríguez, 2007.

Algunos años después, en 1634, la villa de Naval adquiere al señor temporal las salinas que habían pertenecido a los moriscos por un precio de 15.000 sueldos. Forzosamente, la expulsión de 55 familias de una villa como Naval se tuvo que notar durante cierto tiempo en las actividades que, hasta ese momento, habían sido típicamente moriscas, como la alfarería, la arriería o la producción salinera (Figura 11). Paulatinamente, parte de la población cristiana, que era mayoritaria en esta villa, fue ocupando los puestos “vacantes” y las actividades comerciales retornaron a la normalidad.



Figura 11. Naval. Rodeado en amarillo el barrio de Cotón, donde vivían los moriscos. Google Earth, 2022.

9. Referencias

- Aldrete, B. 1614. *Varias Antigüedades de España, Africa y Otras Provincias por el Doctor Bernardo Aldrete, Canónigo de la Santa Iglesia de Córdoba*, Juan Hafrey, Amberes.
- Aznar Cardona, P. 1612. *Expulsión Justificada de los Moriscos Españoles*, Pedro Cabarte, Huesca.
- Bennassar, B. 1984. Modelos de la mentalidad inquisitorial: Métodos de su “pedagogía del miedo”. En: Alcalá, A. (ed.), *Inquisición Española y Mentalidad Inquisitorial*, pp. 174-182. Ariel. Barcelona.
- Bermúdez de Pedraza, F. 1638. *Historia Eclesiástica, Principios y Progresos de la Ciudad y Religión Católica de Granada*. Granada.
- Boronat y Barrachina, P. 1901. *Los Moriscos Españoles y su Expulsión*. Imp. de Francisco Vives y Mora, Valencia.
- Cabezudo Astrain, J. 1956. Noticias y documentos sobre moriscos aragoneses. *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos X*: 105-117.
- Cardaillac, L. 1979. *Moriscos y Cristianos. Un Enfrentamiento Polémico (1492-1640)*. Fondo de Cultura Económica de España Madrid.

- Colás, G. y Salas, J.A. 1982. *Aragón en el Siglo XVI. Alteraciones Sociales y Conflictos Políticos*. Universidad de Zaragoza.
- Conte, A. 2013a. Los moros de Naval (Nabal) en los siglos XV y XVI. *Aragón en la Edad Media*, XXIV: 91-139.
- Conte, A. 2013b. *La Aljama de Moros de Barbastro*. Edición del autor, Barbastro.
- Contreras, J. 1977. La Inquisición de Aragón: estructura y oposición (1550-1700). *Estudios de Historia Social*, 1: 130-131.
- Covarrubias, S. de. 1611. *Tesoro de la Lengua Castellana, o Española*. Luis Sanchez, Madrid.
- García-Arenal, M. 1987. *Inquisición y Moriscos: Los Procesos del Tribunal de Cuenca*. Siglo XXI, Madrid.
- Gómez de Valenzuela, M. 1992. *Documentos del Valle de Tena, siglo XVI*. Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País, Zaragoza.
- Gómez de Valenzuela, M. 2000. *Los Estatutos del Valle de Tena (1429-1699)*. Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País, Zaragoza.
- Gómez de Valenzuela, M. 2003. *La Vida en el Valle de Tena en el Siglo XVI*. Instituto de Estudios Altoaragoneses (Huesca) y Ayuntamiento de Sallent de Gállego.
- Gómez de Valenzuela, M. 2006. *Arte y Trabajo en el Alto Aragón (1434-1750)*. Institución Fernando el Católico, Zaragoza.
- Gómez de Valenzuela, M. 2007. *Documentos sobre Ganadería Altoaragonesa y Pirenaica (siglos XV y XVI)*. El Justicia de Aragón, Zaragoza.
- Gómez Zorraquino, J.I. 1999. Comercio aragonés: aduanas y Generalidades (ss. XVI-XVIII). En: *Atlas de Historia de Aragón*. Institución Fernando el Católico, Zaragoza.
- Lea, H.C. 1901. *The Moriscos of Spain. Their Conversion and Expulsion*. Lea Brothers & Co. Filadelfia.
- Lema, J.A. 1991. Las relaciones entre moros y cristianos en Tudela y su ordenamiento foral en el pacto de capitulación de marzo de 1119. *Cuadernos de Sección. Historia-Geografía*, 18: 23-34.
- Lincoln, J.N. 1939. An itinerary for Morisco refugees from sixteenth century Spain. *Geographical Review*, 29: 483-487.
- Lozano, S. 2004. Fraudes y licencias en el comercio aragonés a mediados del siglo XV. *Aragón en la Edad Media*, 18: 117-162.
- Macho, F. 1923. *Condición Social de los Mudéjares Aragoneses*. Zaragoza.
- Mármol, L. del. 1991. *Rebelión y Castigo de los Moriscos*. Arguval, Málaga.

- Melón y Ruíz de Gordejuela, A. 1917. *Lupercio Latrás y la Guerra de Moriscos y Montañeses en Aragón a fines del Siglo XVI*. Zaragoza.
- Monter, W. 1990. *Frontiers of Heresy: The Spanish Inquisition from the Basque Lands to Sicily*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Pastor, M.M. 2010. *El Tribunal Inquisitorial de Zaragoza, bajo el Reinado de Felipe IV*. Tesis Doctoral. Universidad de Zaragoza, Zaragoza.
- Pezzi, E. 1991. *Los Moriscos que No Se Fueron*. Editorial Cajal, Almería.
- Reglá, J. 1974. *Estudios sobre los Moriscos*. Ariel, Esplugas de Llobregat.
- Riera i Sans, J. 2004. Los pastorells en Barbastro (julio de 1320). *Aragón en la Edad Media*, 18: 299-335.
- Sánchez, O. 1989. *Organización y Jurisdicción Inquisitorial: el Tribunal de Zaragoza, 1568-1646*. Tesis Doctoral. Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona.
- Sesma, A. 1977. *La Diputación del Reino de Aragón en la Época de Fernando II (1479-1516)*. Institución Fernando el Católico, Zaragoza.
- Sesma, A. 2005. *Huesca, Ciudad Mercado de Ámbito Internacional en la Baja Edad Media según los Registros de su Aduana*. Universidad de Zaragoza, Zaragoza.
- Sesma, A. 2006. *La Vía del Somport en el Comercio Medieval de Aragón*. Universidad de Zaragoza e Instituto de Estudios Altoaragoneses, Zaragoza.
- Thomas, W. 2001. *La Represión del Protestantismo en España, 1517-1648*. Leuven University Press, Leuven.
- Usón, R. 2009. Expulsión de los moriscos. Disponible *on-line* en: http://historia4abenjaminjarnes.blogspot.com.es/2009/12/expulsion-de-los-moriscos_08.html
- Valencia, P. de. 1606. *Tratado acerca de los Moriscos de España*. Zafra.

Abreviaturas de archivos

- ACA, Archivo de la Corona de Aragón
- ADC, Archivo de la Diputación de Cuenca
- ADZ, Archivo de la Diputación Provincial de Zaragoza
- AGS, Archivo General de Simancas
- AHN, Archivo Histórico Nacional
- AHPH, Archivo Histórico Provincial de Huesca

Anexo 1. Documentos legales relacionados con moros de Naval

1. Guiralt de Berart, mercader de Toulouse, contrata con dos moros de Naval el transporte de 250 cargas de lana desde Barbastro a Vidalle en Francia a partir del uno de junio. Les ofrece el precio de 20 sueldos por carga. Los navaleses deberán llevar 30 ó 40 mulos.

1486, marzo, 15. Jaca

Juan de Pardinilla, f. 12. AHPH

(Al margen: Loguero o porte). Eadem die. En Guiraut de Berart mercader habitant en la ciutat de Tolosa del realme de Francia dio siquiere offrecio a loguero o port dozientas e cinquanta cargas de lana a razon de tres quintales e medio por cargua desde la ciutat de Barbastro fins al lugar clamado de Vidalle a los honorables Mahoma de Franco mayor e Mahoma de Barrio alias Cavero moros habitantes en el lugar de Nabal la qual han de començar de levar en el principio del mes de junio e dally adelant como sea embalada e por el seran requeridos con trenta o quarenta mulos por el qual port o loguero el dito Guiralt les ha de pagar a los ditos Mahoma de Franquo et Mahoma de Barrio o a quien ellos querran a razon de vint sueldos dineros jaqueses por carga moneda corrible en el regno de Aragon. E si caso sera que el dito Guiralt les quiera dar mas de las ditas dozientas e cinquanta cargas que los ditos Mahoma de Franquo et Mahoma de Barrio sean tenidos llevarle aquellas al mismo precio de los ditos vint sueldos por carga e toda hora que seran requeridos del principio del dito mes de junio adelant. E si caso sera que el dito Guiralt no les dara todas las ditas dozientas e cinquanta cargas el dito Guiralt prometio de pagarles todo el dito port de los ditos vint sueldos por carga assi como si todas las ditas dozientas e cinquanta cargas huviessen levadas.

E prometieron, convinieron e se obligaron los ditos Mahoma de Franquo et Mahoma de Barrio entramos ensemble e qualquiere dellos por si e por el todo de levar et que levaran, havran levado o fecho levar las dichas dozientas e cinquanta cargas de lana e mas si mas les ende davan o fara dar el dito Guiraut toda ora que sean requeridos del dito primero de junio adelant por el dito precio et ad aquesto tener e complir obligaron sus personas e bienes etc. renunciantes etc. submitterunt etc.

Et el dito Guiraut prometio de dar e pagar e que dava e pagaya e de fecho a los ditos Mahoma de Franquo et Mahoma de Barrio o a quien ellos diran toda la suma de los ditos dineros a razon de vint sueldos por carga que son cinco mil sueldos o las lieven o no si por los ditos moros no fallecia el levar d'aquellos que viniesse a culpa e cargo del dito Guiralt por el no darles o fazer dar a dita lana. Et si mas lana de las ditas dozientas cinquanta cargas le levaran o faran levar de pagarles a ellos o a quien ellos querran a razon de vint sueldos por carga obligando, renunciando et submitiendo etc. et quisieron que el present instrument sea fecho e ordenado largament e bastant a consello de juristas e seguredat de las dichas partes.

Testes: Johan de Laborda Jacce, Ramon d'Aragon mercaderes e Çalema Alamin moro habitant en Nabal.

Et apres prometio el dito Guiralt e se oblico que si al tiempo que los ditos moros havran descargado en el dito lugar de Vidalle el tenia cargas algunas para retorno que la mitat de aquellas les dara a port por el precio o port razonable el les pagara aquel. Fiat large. Testes qui supra proxime.

2. Escritura de comanda otorgadas por canfranqueses a favor de dos moros de Naval de 300 y 360 sueldos, con garantía de sendos mulos de trajín.

1491, noviembre 30 y diciembre 1. Jaca
Juan de Pardinilla, f. 45 r. AHPH

Eadem die mossen Johan Olivan canonge del monesterio de Santa Christina e sozprior de aquel, Pedro de Mirassol habitant en Campffranch et Pedro de Pimbo habitant en Jacca simul et insolidum conffessaron tener en comanda etc. de Abrayme de Coton moro habitant en Nabal trezientos sueldos jaqueses etc. los quales etc. et aquellos prometieron pagar etc. obligantes etc. et en special hun mulo de tragin pelo royo del qual fizieron vendicion con clausula de nomine precario etc. renunciantes etc. submitentes etc. et juraron etc. Large prout in talibus.

Testes: Domingo d'Aso Jacce et Abrayme alias Francot moro de Nabal

(*Nota marginal:* Die XXVIII aprilis recibio el moro C sueldos e atorgo albaran de aquellos. Testes: mossen Sancho Fager et Garcia Castrillo).

Die jovis primo decembris Jacce

Eadem die Johan d'Urdos alias de Axado habitant en Campffranch confesso tener en comanda etc. de Mahoma de Hayeth moro habitant en Nabal diez e ocho libras que suman trescientos sixanta sueldos jaqueses etc. los quales etc. Et aquellos prometio pagar etc, obligo etc. en special hun mulo de tragin pelo castanyo cum clausula vendicionis et nomine precario renunciand, submitient, etc. et juro etc. large et prout in talibus etc.

Testes: Miguel de Cipres Jacce et Abrayme de Coton moro de Nabal.

Anexo 2. Relación de moros de Naval con actividades comerciales en Barbastro entre 1434 y 1521

Aça el Navarro, Alí el Navarro, Alamén de Albaho, Muça Jahe, Jucé Calvo, Mahoma Maruán, Jahe Muça, Mahoma Nazila, Eyça Navarro, Brahim Franco (o de Franco) mayor, Mahoma Galván, Jucé Burro (o Loburro) alias Canero, Mahoma de Franco, Mahoma de Alfocén, Mahoma ¿Azmetu?, Mozoy Loburro, Jucé Caverro, Muçót (Mozot) Loburro, Mahoma Morillon (o Morallon), Jahie Coton, Ovéchar Coton, Yça de Ceyt, Jucé Moçot, Mahoma Pueyo, Mahoma Dozmen, Brahim Escudero, Mahoma Almecer, Ovécar Alfocén, Mahoma Calbo, Jucé Naval, Alí del Rey, Mahoma el Manco, Mahoma de Pueyo, Brahim de Serrato, Mahoma Dezmel, Jucé Jahe (o Jafe), Ovécar Coroy, Jahie (o Jahi) de Fornos alias Moreu, Yça Loret, Mahoma Alomelech, Mahoma de Banco, Mahoma Menescal, Jahe Farag alias Moreno, Brahim Calvo, Jucé Moreno, Alí Galván, Çalema de Franco, Eyça Loburro, Mahoma Franco, Jahe (Jahel o Jayhe) Alfocén alias Ferrachico, Brahim Loburro, Brahim Calbo, Eyça Zeit (Zeyt o de Ceyt), Jucé de Zeyt, Jucé Loburro menor, Zora de Calbo, Mahoma Loburro, Jucé del Barrio, Jayel de Muça, Mahoma Passaballas, Mahoma Dormen, Yça Calbo, Juze Barrio, Jucé de Rey, Ayzotes de Calbo, Jucé Reycon alias Royo, Amet Alfocén, Jucé Zayton, Brahim de Calvo, Çalema Alamín, Yça Loburro, Mahoma Alamín, Brahim Franco menor, Jucé Franci, Eyça de Calbo, Mahoma Alfozén, Jucé de Morallon, Eyça de Rey, Mahoma Coton, Jahie Forner, Jahie de Acle alias Muça, Jahe (o Jaye) Alfocén menor, Mahoma Toton, Jaye de Alfocén alias Ferrachico, Mahoma Galbán, Jahie del Barro alias Cabero, Jucé Ceyt, Jahe de Muça, Jahe Furno, Jucé Caranton, Mahoma de Mayo alfaquí, Eyça del Royo, Mahoma Jahe, Mahoma Albayez, Azmet de Franco, Azmen de Burrro, Mahoma de Obécar, Mahoma Cabero, Alí de Mora, Brahim Jahel (Jafel o Gael), Brahim Franco alias Lacayo, Mahoma Benganzin, Mahoma Galter, Ferrigico de Obero, Obécar de Calvo, Eyça Calbo, Moferriz Alfocén, Brahim Franco alias Doyde, Çalema Galí, Brahim de Calbo alias Yçotas, Alí Jael, Jucé Franco, Mahoma Calbí, Mahoma Çalma, Brahim Loburro alias de Adicha, Çalema Franco y Çalema Galbany.

Anexo 3. El célebre balneario de Tiermas

Tiermas se encuentra en la provincia de Zaragoza, prácticamente en la confluencia con la de Huesca (de hecho, pertenece a la comarca de La Jacetania), y cerca de Navarra. Las aguas termales de Tiermas (nombre que procede de la antigua *Thermae* romana) poseen una gran calidad, tanto por su temperatura como por su composición, motivo por el que fueron empleadas de forma prácticamente ininterrumpida desde la época de los romanos hasta su desaparición en 1960, cuando fueron anegadas por la construcción del pantano de Yesa. Desde ese momento, los avatares que han tenido que soportar los antiguos habitantes de la localidad y sus descendientes son particularmente tristes y no han finalizado en pleno siglo XXI.

A los baños de Tiermas acudían gentes de toda condición, desde los menos pudientes, que se alojaban en las fondas (con distintas categorías de habitaciones), hasta los más ilustres y adinerados, que aprovechaban las lujosas instalaciones de decoración modernista del hotel Infanta Isabel, inaugurado en 1908 y propiedad de los Condes de Coello. El nombre del hotel se puso en honor de la Infanta Isabel de Borbón y Borbón, la hermana de Alfonso XII conocida popularmente como “*La Chata*”, que visitó las lujosas instalaciones (Figura 1). En su época de máximo esplendor (Figura 2), el balneario era todo un complejo constituido por (a) la casa alta de los baños, un edificio de tres plantas en el que se encontraban las habitaciones y los servicios propios de un hotel; (b) el edificio donde se encontraban los cuartos de baño, piscinas y gabinetes hidroterapéuticos (Figuras 3 y 4); (c) la casa baja de los baños, de dos pisos y adosada al edificio anterior; y (d) el hotel Infanta Isabel, de tres plantas. Entre este hotel y el balneario existía un pasadizo de madera. El coche de línea Jaca-Pamplona tenía parada en el balneario, lo que facilitaba el acceso a la numerosa clientela.

Una buena parte de los informes médicos del siglo XIX y XX sobre las propiedades de las aguas termales de Tiermas se conservan en la biblioteca de la Facultad de Medicina de la Universidad Complutense de Madrid. Actualmente, cuando el nivel del embalse de Yesa es bajo, emergen las ruinas de los baños, situación que es aprovechada por numerosos bañistas para seguir disfrutando de las surgencias termales, tan beneficiosas como siempre (Figura 5).

A continuación, se incluyen dos textos que pueden servir de ejemplos ilustrativos del funcionamiento del balneario.

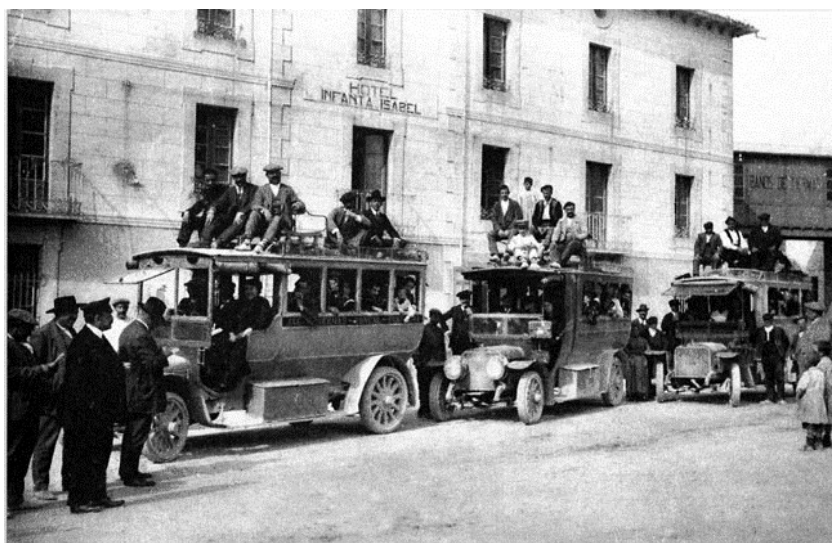


Figura 1. Hotel Infanta Isabel, en los baños de Tíermas. Francisco de la Heras (Jaca). Postal, colección Juan M. Rodríguez.

1. Temporada balnearia en Tíermas

El Pirineo Aragonés, Núm. 60, 10 de junio de 1883

Estamos ya en el principio de la animada temporada veraniega de 1883. Para el 20 de junio abrirá sus puertas el inmediato y antiquísimo balneario de Tíermas. Tenemos las mejores noticias de las grandes reformas que se han llevado a cabo en el establecimiento y que no son, sin embargo, más que el principio de la larga serie de ellas que piensa acometer el celoso propietario de estas acreditadísimas aguas.

Tenemos la mayor satisfacción en consignar el próspero estado de los dos establecimientos balnearios de la comarca [se refiere también al balneario de Panticosa], pues cada uno de ellos en su género puede resistir victoriosamente la comparación con otros de su clase, no solo de España, sino del extranjero. En lo que la naturaleza da espontáneamente, en lo que no es obra del artificio del hombre, en las virtudes medicinales de las aguas, en una palabra, no se puede pedir más. Si Panticosa es el pulmón de la humanidad, Tíermas es su garganta.

Curaciones radicales y asombrosas vemos todos los años en uno y otro balneario, y si es cierto que el confort, especialmente en Tíermas, deja algo que

desear, y que los medios de transporte son algo molestos y aún primitivos, defectos son éstos que nos consta se irán corrigiendo en lo posible, merced al solícito cuidado de las sociedades propietarias y sobre todo, preferible es, á nuestro juicio, sufrir alguna incomodidad en el viaje y aún en la estancia en el balneario, y salir de él, aburrido sí, pero curado o muy aliviado, á encontrar tras un viaje cómodo, con muchos salones, mucho parterre, mucha música, pero ni una gota de *agua verdad*, ni el más ligero alivio para el pobre enfermo. Distracción moral y nada más. Nosotros preferimos que nos engañen en lo accesorio, no en lo principal. Firmado: *Chamberlain*.



Figura 2. El balneario de Tíermas en su época de esplendor. Francisco de la Heras (Jaca). Postal, colección Juan M. Rodríguez.

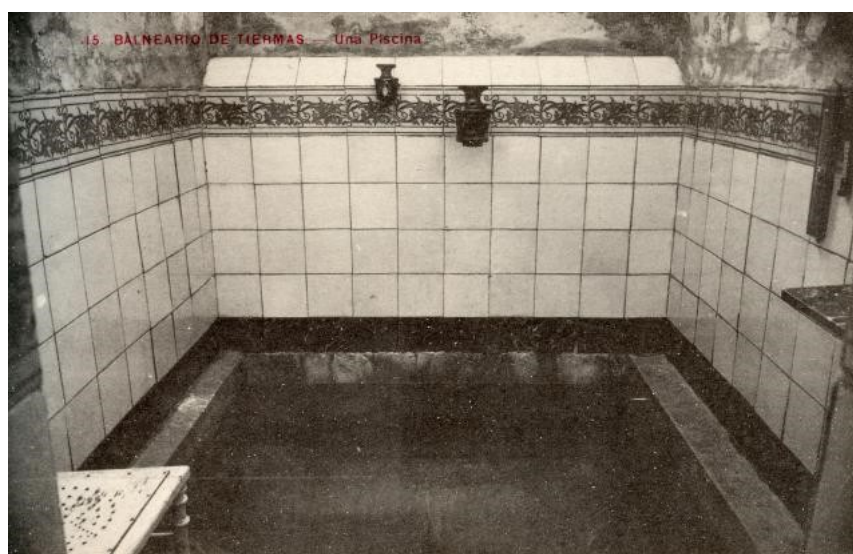


Figura 3. Piscina del balneario de Tíermas. Francisco de la Heras (Jaca). Postal, colección Juan M. Rodríguez.



Figura 4. Gabinete de duchas y pulverización del balneario de Tiermas. Francisco de la Heras (Jaca). Postal, colección Juan M. Rodríguez.



Figura 5. Los restos de los baños de Tiermas resucitan en la actualidad cuando el pantano está bajo. Javier Bergasa.

2. Carta escrita en belsetán por Colaset de la Plañera desde los baños de Tiermas (Zaragoza), a su esposa Segunda, que reside en Espierba (Valle de Bielsa), en 1930.

Tiermas, 26 d'Agosto de mil nobezientos trenta.

Querida esposa Segunda, que ta yo yes la primera, (e no quía Dioz qu'en jamas lo contrario suzedá).

A quí me tiens, resalata, n'iste balneyario de Tiermas, ta on soy arribato ers dos diyas d'aber salito de Bielsa. Tenié güen biache, a Dioz grazias, sin mareya-me la capeza, sobre tot de Jaca t'aquí, que ibi á güena carretera, con uns paisaches tan bonicos que dica l'alma triste alegran.

En Jaca (o como le y dizen, de lo Perineyo la Perla), y eba mutos beraneyans que y son tomando la fresca; allí m'estié unas cuatro oras con uns amigos de Güesca en amistosa tertulia (millor dito, charrateta); y eran lo señor Láviña e la suya muller Catareacha que y son mayestros en Calanda e dinantes el fueren de Bielsa, e lo señor Sanchez de Castro que bien pareix un profeta.

Sabrás que me rezibioren en pompa al arribar ta ísta. Pos al baixa-me de l'auto e chitar lo piet ta tierra al biyeme de balons, pañuelo na capeza, con sombrer de Sastago decantato ta una orella, calzando obarcas bien pinchas ligatas con abarqueras, chaqueta pinchata al güembro. La faixa dica la culera, la bara de petichaina, ta gayata tan man dreita, lo semblán campechano e con cara de franqueza me s'azercoren uns mozos e altrás tantas camareras saludame e preneme toz ers bultos e maletas; me leboren ta una fonda, cuasi, cuasi qu'en palmetas; la dueña me saludó con cariñosas zalemas, e dica per tú preguntó, per ers ninnos e ninnera.

La berdá, que a yo listas cosas me causan estrañeza dica qu'un güen ansotán me fizió a yo lista albertenzia: ixo ye qu'en bel descudio te y abrán bisto la cartera. Ascape de da-me cuarto, que y era lo lumer trenta, m'en fué ta biyer lo médico ta que me fes la rezeta. Iste señor, muy tratable, se conoix que tiene zentia, ye bien atén e s'afija ta coneixer las dolenzias, e ordenar lo tratamién e regimen que y conbienga; t'asegura-se millor se lo corazón me y ba en regla e lo figau e las frechuras, se metió per las orellas dos tubos largos de goma qu'un reloj sotenaban, e m'el pasó por lo peto anzima la camiseta. M'esplicó qué y e el que tengo e me dió una papeleta ta que lo bañer m'apreste en pescina de preferencia baños con churro calién ners curróns e na renera, ners chabillars, nas rodetas, ners güenmbos e nas muñecas.

Gü ye empezipeyato a baña-me que güena falta me fecha te saca-me tanta roña como tenebe nas camas; pos no me yebe bañato (se no lebo mal la cuenta) ya ba ta cinco u seis años, dende que cayé en Pineta de grapas drento de lo Cinca, apresiguindo unas güellas e pasando una palanga de maderas mal

sujetas, que luego, tu ta saca-me, en traje de Adan e Eba soco sin follas de parra ni tapó de figuera, m'estregores con esparto e de lo burro la sudadera quedando més limpio e blanco que la flor de la azuzena...

Drento lo baño foy ginasia con ers brazos e las camas emitando lo mobimién de qui marcha en becicleta, u de qui muele café no mostrador de la botiga, u es trompazos de Paulino Uzcudun cuan boseya tamién doy carabirolas quiero fer güeltas peleras ensayandome a nadar boca t'alto e tripa baixo (en cuanto y á pasato lo tiempo qu'el marca un reloj d'arena) m'ixeco e m'abio aprisa, d'ers piez ta capeza me tapo con una manta d'ixas que dizen de Palenzia, que pareixco un gulucho d'ers que no emplegan careta; liger m'en voy tal cuarto a sudar cuasi una oreta, pero per irye tan tapato que casi marchabe a tientas, al arribar zerca lo mio, m'e intibocato de puerta e me ficato n'un cuarto que no me perteneixeba, sin da-me cuenta de lo cambio dica'nceder una bela, e al destapa-me ers dos güellos m'alcuentro con tres mozetas, retratos de las Tres Gracias, que'anzima una cama yeran...

En primeras y an chilato pero luogo, entre risetas, me son encorrito ta pill-me zerrando bien la puerta ta tene-me, és segur e casca-me la pellaja. Al pronto, per l'espanto desmayato soy caito en tierra; pero al debanta-me en brazos de la més forzuta d'aqueras, ye rebigito, e d'un brinco, soy salito ta difuera, entrando no mio cuarto, zerrando con clau la puerta... ¡Que de güenas me soy librato de tener garras ligeras! La muller de Putifar furtó a Chuset la capeza; yo sin manta me soy quedato per culpa d'ixas donzellas.

Amés del baño e las duchas, ta curar la garraspera me fan alentar n'uns tubos apareixitos a trompetas, la bapor que d'allí y sale sulfata de primera els pulmos e la garganta, lo nas e dica la luenga, anque istoy qu'ixe estrumén no bale gran cosa güena, la carabina d'Ambrosio millor carga diz que leba. A las oras de minchar arribo lo primer ta la mesa e estoy de dengún me gana a saca-me la tripa plena, pos ya que te cobran car tonto ye qui no aprovecha: a digual pre, calzer d'ombre, deziba en Jaca una nena. T'asegura-me la fám-bre cuan nos gritan ta la mesa me purgo yo toz ers diyas con baso de manesia. Las minchuzas que nos sirben son abundans e güenas, a campirol toz ers platos me sirbe la camarera, ansi, qu'a begatas, m'apuro ta'angullir allá en zagueras. Cuan arribamos ta's postres, e y beigo que garra oserba, con desimulo, m'empocho un prezienco, bel la pera, qualche plátano u manzana con bizcochos

e galletas, qu'almazeno ta'ars mozez, e ta tú, ta cuánt tos yi beiga. Ixo si, soy esplendido con mozos e camareras; yo les doy güenas propinas e las ganas a conzenzia, que ya sabes que anda lo carro engraixando bien las ruedas.

Toz ers diyas s'en ba chen u en ba arribando altrás nuevas; ayer arribó tia Cándida, que con ers kilos que pesa, s'estrozeyó l'auto que trayeba. Como güé tiengo galbana, con iste sol que te crema me canso ya de escribir e foy punto dica un altra feta.

Cudeyate e cudeyame a'rs crios; da esprisions a Marieta a'rs pariéns e a'rs amigos, e ta tú tot lo que quieras de lo tuyo marido, que yé Colaset de la Plañera.

Para saber más de Tiermas y su balneario

<https://asociacionprodefensadetiermas.wordpress.com/>

<http://castillodelcompromiso.org/balneario-de-tiermas-engullido-por-las-aguas-de-un-pantano/>

Contin Pellicer, S. *Historia de los baños de Tiermas*. Tesis Doctoral. Universidad de Zaragoza, 1989.

Pueyo, L. Las termas de Tiermas: la reivindicación de una fuente de riqueza. *Diario del Alto Aragón*, 5 de octubre de 2003.

Anexo 4. Ejemplos de la presencia de los arrieros de Naval y Alquézar en los Libros de la Taula del General de Jaca de los Ejercicios 1444-45 y 1446-47

Libro de 1444-45

Fol. 5: Martes, a XV de setiembre anyo de mil CCCCXXXIII. Morenico de Nabal, saqua del regno en 5 hodres do dize van 5 quint. 5 lib. olio a razon de 30 s. quint. monta 7 lb. 11 s. 3 d. Pago: 5 s. 7 m.

Fol. 25vº: Martes, a XVIII de janero anyo de mil CCCCXXXV. Mahoma de Franquo, saqua del regno en 18 hodres do dize van 18 quint. medio de olio a razon de 1 lb. 10 s. por quint. monta 27 lb. 15 s. Pago: 1 lb. 7 s. 9 m.

Fol. 27vº: Sabado-Lunes XXX de janero-el primero de febrero anyo de mil CCCCXXXV. Mahoma de Franquo, saqua del regno en 9 cargas d'olio en 26 hodres do dize van 27 quint. 1 rov., a razon de 30 s. quint. monta 40 lb. 17 s. 6 d. Pago: 2 lb. 10 m.

Fol. 28: Viernes, a V de febrero anyo de mil CCCCXXXV. Jayel saqua del regno en 18 hodres do dize van 18 quint., olio a razon de 30 s. quint. fan 27 lb. Pago: 1 lb. 7 s.

Fol. 30: Domingo, a XIII de febrero anyo de mil CCCCXXXV. Pedro de los Quessos, saqua del regno en 12 hodres do dize van 12 quint. 1 rov., olio, quint. d'Alqueçar, a razon de 1 lb. 5 s. 6 d. por quint. monta 15 lb. 11 s. Pago: lb. 15 s. 7 m.

Fol. 32: Arnaut Marchant, saqua del regno en 6 hodres do dize van 6 quint. olio, quint. d'Alqueçar, a razon de 1 lb. 5 s. por quint. monta 7 lb. 10 s. Pago: 7 s. 6 m.

Fol. 35vº: Miercoles, a III de marco anyo de mil CCCCXXXV. Mahoma de Franquo con su companyero, saqua del regno en 32 hodres do dize van 32 quint. olio, a razon de 1 lb. 12 s. por quint. monta 51 lb. Pago: 2 lb. 11 s.

Fol. 38: XII março. Ceyt, moro de Nabal, saqua del regno en 9 hodres do dize van 8 quint. 3 rov., olio, a razon de 1 lb. 12 s. por quint. monta 14 lb. Pago: 14 s.

Fol. 59vº: Martes-X, a XXII-XXIII de junio anyo de mil CCCCXXXXV. Ceyt de lo Burro, saqua del regno en 2 hodres do dize van 2 quint. olio, a razon de 1 lb. 12 s. por quint. monta 3 lb. 4 s. Pago: 3 s. 2 m.

Libro de 1445-46/Exportaciones:

Fol. 1vº: Sabado, a XXVII d'agosto anyo de mil CCCCXXXXVI. Abraem de lo Burro, saqua del regno en 13 hodres do dize van 13 quint., olio a razon de 36 s. quint. fan 23 lb. 8 s. Paguo: 1 lb. 3 s. 5 m.

Fol. 3: D-L-M, a IIII-VI de setienbre anyo de mil CCCCXXXXVI. Jayel, saqua del regno en 6 hodres do dize van 6 quint., olio a razon de 36 s. quint., fan 10 lb. 16 s. Paguo: 10 s. 9 m. Mas olio, 20 lb. per 6 s.: 3 m.

Fol. 5: V, a XVI de setienbre anyo de mil CCCCXXXXVI. Morenico, saqua del regno en 4 hodres do dize van 4 quint. 1 rov., olio a 36 s. quint., fan 7 lb. 13 s. Paguo: 7 s. 8 m.

Fol. 19: M, a XXIII (será XXII) de novienbre anyo de mil CCCCXXXXVI. Franquo, saqua del regno en 12 hodres, do dize van 12 quint. 2 rov., olio, a razon de 40 s. quint., fan 25 lb. Debe: 1 lb. 5 s.

Fol. 30: V, a III febrero anyo mil CCCCXXXXVII. El ferrero de Nabal, saqua del regno 4 quint. 2 rov. olio, a 36 s. quint., fan 8 lb. 2 s. Paguo: 8 s.

Fol. 31: M, a XIII de febrero anyo mil CCCCXXXXVII. Ceyt, saqua del regno 15 quint. 2 rov. olio, a 36 s. quint., fan 27 lb. 18 s. Debe: 1 lb. 7 s. 11 m.

Fol. 31: M, a XIII de febrero anyo mil CCCCXXXXVII. Franquo, saqua del regno en 17 hodres, do dize van 18 quint., olio, a razon de 36 s. quint. monta 32 lb. 8 s. Paguo: 1 lb. 12 s. 5 m.

Fol. 33vº: S, a XXV de febrero anyo mil CCCCXXXXVII. Juce de Calbo e Eyta, saquan del regno en 12 hodres, do dize van 12 quint., olio a 36 s. quint., que a este precio lo davan e no lo quisso nenguno conprar, fan 21 lb. 12 s. Paguo: 1 lb. 1 s. 7 m.

Fol. 41: V. A XXXI março anyo mil CCCCXXXXVII. Galban, saqua del regno en 9 hodres, 11 quint. olio, a 31 s. quint., fan 17 lb. 1 s. Paguo: - lb 17 s. m^a

Fol. 43vº: M, a XII d'abril anyo mil CCCCXXXVII. El ferrero Ali de Ceyt e Onecar de Coton, moros de Nabal, saquan del regno en 17 hodres, do dizen van 17 quint. 1 rov., olio a razon de 30 s. quint., fan 25 lb. 17 s. 6 d. Deven: 1 lb. 5 s. 11 m.

Libro de 1445-46/Importaciones:

Fol. 85: El primero de setienbre anyo mil CCCCXXXVI, misso en el regno Abraem el Burro, per la via de Tiermas, con albaran de remessa del dito lugar, e fue aqui a II del present, con 4 cargas e media de merluça, a 6 lb. cargua, fan 27 lb. Paguo: 2 lb. 6 m.

Fol. 85vª: Jayel, moro de Nabal, avia messo en el regno, segunt hun albaran de Tiermas feyto alli a VII de setienbre anyo mil CCCCXXXVI, 5 quint. fierro, el qual albarano alli a 12 s. el quint. e devia yr a 14 s. Paguo por reestima: 1 s.

Fol. 88: A XIII de janero anyo mil CCCCXXXVII, misso en el regno Abram el Burro, por la via de Tiermas, con albaran de remessa del dito lugar, e fue aqui a XVI del dito mes, con tres cargas de merluça, las dos cargas de Cornualla, stimada a 6 lb. 10 s. carga, monta 13 lb., e la huna carga del Canto, va per 5 lb., monta tot 18 lb.; mas una cargua de aros per dos lib.; mas 16 cueros peludos per 12 lb.; mas 2 quint. de fierro, a razon de 16 s. quint., monta 1 lb. 12 s.; mas 4 doz. congrio per 2 lb.; mas 100 scudiellas de fust per 5 s. Monta lo que paga a 1 s. 6 d. lib., 20 lb.: monta lo que paga a 2 s. per lb., 13 lb. 12 s.; monta lo que paga a 1 s. per lb., 2 lb. 5 s. Paguo per tot: 2 lb. 19 s. 6 m.

Fol. 88vº: A V de febrero de mil CCCCXXXVII, mete en el regno Juçe lo Burro, por la via de Tiermas, con albaran de remessa del dito lugar, e fue aqui a VI del dito mes, con 4 cargas de merluça de Bretanya, a razon de 7 lb. cargua, fan 28 lb.; mas 2 quint. fierro, a 16 s. quint., fan 1 lb. 12 s. Paguo de tot: 2 lb. 5 s. 5 m.

Fol. 88vº: A XVIII de febrero anyo mil CCCCXXXVII misso en el regno Juçe lo Burro, por la via de Tiermas, con albaran de remessa del dito lugar, e fue aqui a XX del present, con 6 cargas de merluça, a 7 lb. cargua, fan 42 lb.; mas 2 pinotes de arenques, per 6 lb. 6 s. Paguo: 3 lb. 12 s. 5 m.

Fol. 89vº: A III de março anyo mil CCCCXXXVII misso en el regno Aeyza e Juce del Calbo, moros de Nabal, 3 cargas e media de merluça, a 7 lb. cargua,

fan 24 lb. 10 s. Pagaron. Esto fue con albaran de remessa del dito lugar de Tiermas e fue aqui a V del present. Paguo: 1 lb. 16 s. 9 m.

Fol. 89vº: A X de março anyo mil CCCCXXXVII, meten en el regno el çabatero moro de Nabal e Juçe el Burro, por la via de... [fol. 90]...Tiermas, con albaran de remessa del dito lugar, e fue aqui a XI del present, con 11 cargas e media de merluça, cargas chiquas de poco pesso, e huna cargua de congrio. A 7 lb. cargua de la merluça, monta 80 lb. 10 s.; el congrio va la dita cargua per 15 lb.; monta tot 95 lb. 10 s., que a 1 s. 6 d. per lb., monta lo dret 7 lb. 3 s. 3 d. Las cargas de merluça eran huna con otra de cada 32 doz. Paguo: 7 lb. 3 s. 3 m.

Fol 90: A XVII de março anyo mil CCCCXXXVII, misso en el regno Juçe lo Burro, moro de Nabal, por la via de Tiermas, con albaran de remessa del dito lugar, e fue aqui a XVIII del dito mes, con 4 cargas de merluça, a razon de 7 lb. per cargua, monta 28 lb.; mas 2 cargas de arench a razon de 9 lb. 9s. cargua, monta 18 lb. 18 s.; monta tot 46 lb. 18 s. Debe: 3 lb. 10 s. 4 m.

Fol. 90vº: A XXII de março anyo mil CCCCXXXVII, misso en el regno Galban, con sus conpanyeros moros de Nabal, por la via de Tiermas, con albaran de remessa del dito lugar, e fue aqui a XXIII del present, con dos cargas e media de merluça a 7 lb. cargua, monta 17 lb. 10 s; mas 3 [fol. 91] pinotes de arench, per 9 lb. 9 s.; mas mil e 200as scudiellas de fust, per 4 lb. 10 s.; mas 17 millares de claus de cenia a 14 s. millar, monta 11 lb. 18 s.; mas 6 quint. de fierro, a razon de 16 s. quint., monta 4 lb. 16 s. Monta lo dret de la merluça e de los arenchs, 2 lb. 5 m.; mas monta lo dret de las scudiellas, 4 s. 6 d.; mas monta lo dret del fierro e claus, 33 s. 5 d. Paguo de tot: 3 lb. 18 s. 4 m.

En el albaran sobredito, de XVII de março, se ha trovado de mas que no avian maniffestado 7 doz. de merluça, e poquo mas, fue vendida a los moros matexes per 32 s.; e mas se trobo de mas 2 quint. de fierro, que fue vendido a Galban, de qui era l'otro, tot per 35 s. Suma todo lo que trayan de mas e lis fue tirado 67 s., de los que fue dado a las guardas contando huna sogua que aviemos a trobar pora contrapessar de tot, 17 s. Restavan 50 s. ... [Fol. 91vª]... de los quales se abaten 12 s. por el loguero de huna bestina que levo a Çaragoça la sobreguarda la vegada que levo dineros alla a don Mihuel Homedes, a XIII de março. Restarian 38 s.

4. Epidemias: un lastre para el tránsito de personas y mercancías

Juan Miguel Rodríguez Gómez

«Considera lo que hemos sido y lo que ahora somos... ¡Dónde estáis amigos queridos! ¡dónde los rostros amados! Éramos una multitud, ahora estamos casi solos...».
Petrarca, *Cartas familiares*, 1349-1350.

1. Introducción

Los arrieros hicieron sus viajes en tiempos en los que eran frecuentes las epidemias, siempre rodeadas de supersticiones, supercherías y falsos remedios. Es comprensible ya que, por aquel entonces, no se conocían ni los agentes etiológicos causantes de las enfermedades infecciosas ni sus mecanismos de transmisión. En consecuencia, cualquier persona o mercancía que fuera de un sitio para otro era inmediatamente sospechosa de propagar la enfermedad y su integridad física corría serio peligro (Figura 1).



Figura 1. El viajero siempre ha sido considerado como un propagador de epidemias. En la imagen se representa a La Muerte, que «*siempre viaja al lado del arriero y del comerciante*». *Danzas Macabras*, Hans Holbein, 1540. Archivo UCM.

En este sentido, es ilustrativa la advertencia realizada durante una epidemia de cólera ya en el siglo XIX: «*Hay en algunos pueblos de la ribera del*

Gállego la falsa creencia que motiva su falta de ilustración, de que algunos viajeros pobres y extranjeros, van inficionando las fuentes y ríos, echando ingredientes que llevan preparados, y que causan los cólicos malignos que se dejan sentir. Debemos llamar la atención de las autoridades, porque si tal error no se desvanece, podría cometerse algún atropello punible, a juzgar por lo que hemos oído» (El Pirineo Aragonés, 23 de agosto de 1885). Por esas mismas fechas, se produjo un tumulto contra una mujer de Aniés con síntomas de la enfermedad, a quien un numeroso grupo quería expulsar del pueblo. La mujer murió y se investigó el caso ya que se sospechó que el fallecimiento fue consecuencia de las agresiones recibidas, condenando a los 16 vecinos encausados por atropello (Archivo Histórico Provincial de Huesca, Sentencias Criminales, 1886, número 98). Como diría más tarde Einstein, «el mundo no está en peligro por las malas personas sino por aquellas que permiten la maldad».

Los tres grandes agentes del “apocalipsis” fueron, sucesivamente, la peste negra, el cólera y la gripe; no obstante, hay que recordar que los microorganismos que causaban estas enfermedades no estaban precisamente solos, sino que convivían, en mortífera fraternidad, con los responsables de difteria, tifus, escarlatina, sarampión, tuberculosis... No es de extrañar que las epidemias multiplicasen las tasas de mortalidad en épocas en las que ya eran, de por sí, muy elevadas. Además, como a perro flaco todo son pulgas, solían ir de la mano de la falta de higiene y de las grandes hambrunas derivadas de la escasez y carestía de los alimentos básicos. Eito (2010) lo expone magníficamente al comentar que las epidemias *«llegan sin que nadie sepa qué puerta han utilizado para entrar, se cargan a la mitad de la población en poco tiempo, y pasado éste, desaparecen de la misma forma misteriosa que ha llegado. Sólo hay una que persiste miles y miles de años: la miseria, la peor de las plagas»*.

2. La peste negra o bubónica

La peste es una enfermedad infecciosa causada por la bacteria *Yersinia pestis* (Figura 2) y afecta tanto a animales como a humanos. Nos encontramos ante una enfermedad paradigmática por su capacidad de diseminación y por sus efectos devastadores sobre la población. De hecho, se estima que, a lo largo de la historia, han muerto de peste más de 200 millones de personas, convirtiéndose así en una de las enfermedades infecciosas más letales de las conocidas hasta la fecha.

Todo comenzó en el año 1348, cuando la entonces misteriosa enfermedad se cebó con la indefensa población de casi todo el continente europeo. Para las supersticiosas gentes de aquella época era el comienzo del fin del mundo: la Providencia castigaba así a los hombres por todos sus pecados (Figura 3). El infierno se hacía realidad sobre la Tierra sembrando de cadáveres y apestados las sucias calles de las grandes ciudades y de los pequeños pueblos de un extremo al otro del continente (Figura 4).

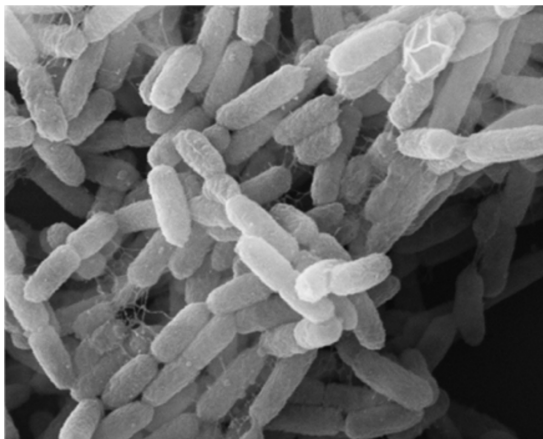


Figura 2. *Yersinia pestis*, la bacteria responsable de la peste negra.
Archivo UCM.



Figura 3. El triunfo de la Muerte, de Pieter Brueghel el Viejo (1562). Museo del Prado. Esta obra muestra la sensibilidad bajomedieval posterior a la peste de 1348. Archivo UCM.

Los primeros síntomas de la enfermedad consistían en fiebre elevada y escalofríos que, en ocasiones, se confundían con los de otras enfermedades.

Poco después, hacían acto de presencia angustia y ansiedad, unidas a un aumento de la fiebre, mareos y vómitos. El paciente vivía en un estado de postración, en medio de fuertes sudores que desprendían un profundo y particular olor, que se ha descrito como similar al de la paja podrida. A ello se unían terribles dolores de cabeza, sensación de asfixia, grandes temblores y una lengua pastosa y blanquecina. Aunque desagradable, esto no era lo peor; pronto se inflamaban los ganglios linfáticos (especialmente los axilares, cervicales e inguinales) que podían llegar a alcanzar el tamaño de una manzana; el vulgo empleaba la palabra *bubones* (del griego, *bulto*) para referirse a los ganglios inflamados y de ahí la denominación “*peste bubónica*” (Figura 5).

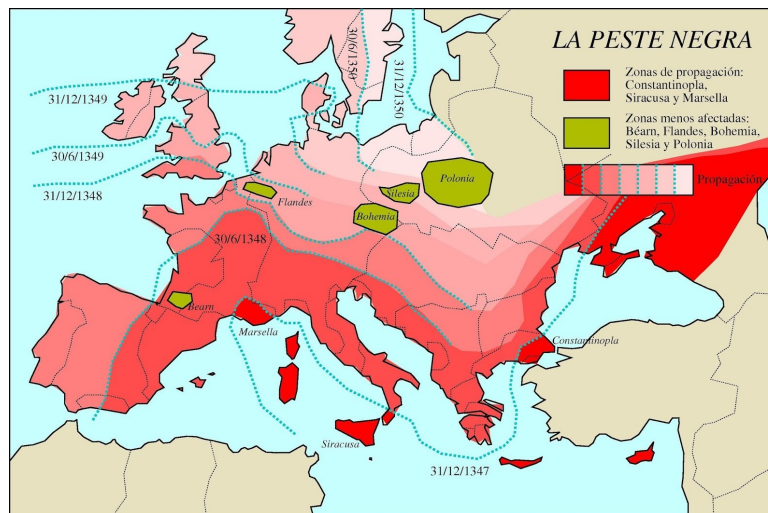


Figura 4. Mapa en el que se observa la rápida extensión de la epidemia de peste negra de 1348 por el continente europeo, incluyendo la Corona de Aragón. Archivo UCM.

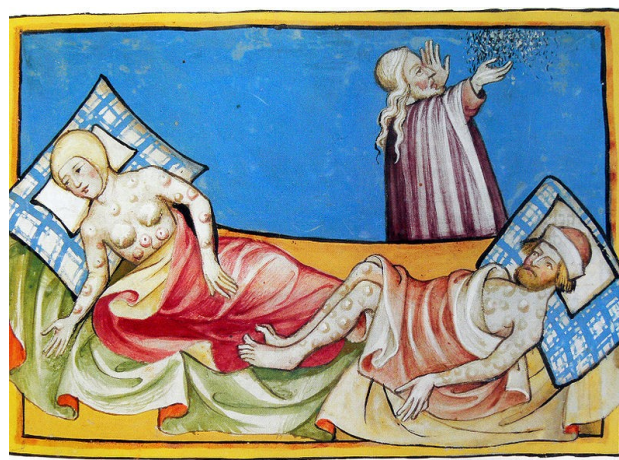


Figura 5. Miniatura de la *Biblia de Toggenburg* (1411) mostrando una pareja con los “*bubones*” característicos de la peste negra. Archivo UCM.

No era extraño que los bubones supurasen, generando un horrible hedor y, si llegaban a romperse, producían terribles dolores al paciente (Figura 6). Los bubones y úlceras resultantes adquirirían un color negruzco. Este hecho, unido a que se solía producir un color azulado o negruzco en zonas isquémicas de la piel, hizo que la enfermedad también se conociese como *peste negra* (Figura 7). La forma septicémica, más grave aún, podía conducir al desarrollo de sintomatología respiratoria (síndrome gripal, neumonía, esputos sanguinolentos) o neurológica (convulsiones, opistótonos, etc.), con muy mal pronóstico.



Figura 6. Bubón en el muslo de un afectado por peste negra en nuestros tiempos. Fuente: *Center for Disease Control*, Atlanta, EE UU. Archivo UCM.



Figura 7. Color negruzco causado por isquemia durante un caso de peste negra en África. De ahí su nombre. Archivo UCM.

En cualquier caso, se trataba de una enfermedad muy dramática, con una elevada tasa mortalidad y que causaba verdadero pánico entre la población. Veamos una descripción coetánea de la enfermedad y de los truculentos remedios que se recomendaban para su tratamiento:

«En los tiempos de la pestilencia enferman más deste mal; de primero sienten grant afogamiento, e huéleles mal la boca, e están vascando, e tienen ençendimiento e vomitan feas humores de diversas colores. Entonçes deven los sanos, lo primero, conformar con la boluntat del Señor Dios, e regir sus ánimas con sanctos e claros pensamientos. E, lo principal es salir de aquella tierra onde causa o está causada la pestilencia, e lo más ante que pudiere; e asconderse del ayre quanto podiere.

E apoque el vañarse en río nin en vaño, e use muy poco de las mugeres. Riegen el suelo con vinagre, sofumen la casa con grasa o ençiensso, e tengan fumo de tomillo, e huelan un paño mojado en vinagre e agua rosada; veviendo de sus mesmas orinas cada uno algunas mañanas quanto cabe en las manos. E, el que sintiere algo de la pestilencia, bien es tirar unas seys onças de sangre en dos días. Los que sienten el mal de la landre [bubones] en la yngle e en el cuerpo tovieran las dichas señales, poner encima azeyte e, si más fuer menester pongan ençima pollos, o ranas, o siesos del gallo, o perrillos chicos aviertos en calientes. Sájenle en las piernas, en el sobaco, o garganta, o tras la oreja e échenle ventosas ençima de saja» (Alonso de Chirino, 1420).

En la Europa medieval, la mayoría de los contagios se producían por la picadura de pulgas que contenían la bacteria y que, a su vez, que eran transportadas por roedores. De hecho, los roedores eran los reservorios más importantes de *Yersinia pestis* y los únicos que tenían importancia epidemiológica a largo plazo. En aquel entonces, la gente estaba acostumbrada a convivir con las ratas, que se hallaban por doquier, y nadie sospechaba que eran un eslabón clave de la cadena de transmisión (Figura 8). Además, cuando la infección derivaba en infección pulmonar (la variante neumónica), el paciente se convertía en foco de contagio, al poder transmitir la enfermedad por el aire, a través de la tos, de forma similar a la gripe.

Como se consideraba que la peste bubónica era una especie de plaga bíblica que se abatía sobre los hombres para castigarlos por sus pecados, se creó un clima de histeria religiosa en el que las gentes imploraban al cielo, sacaban las reliquias de las iglesias, se realizaban rituales eclesiásticos, se celebraban múltiples misas... También se hicieron muy populares las llamadas procesiones de flagelantes, que recorrían ciudades y pueblos azotándose con varas y látigos, como si del mismísimo Juicio Final se tratase, desgarrando sus carnes e implorando el perdón entre charcos de sangre (Figura 9). Sin embargo, estos multitudinarios actos y desplazamiento facilitaron en muchas

ocasiones la expansión de la enfermedad. El fanatismo era cada vez más extremo y, para que el Todopoderoso perdonara al hombre, al pecador, en varios lugares se expulsó de las ciudades a las prostitutas, a los moriscos y a los judíos; estos últimos fueron el colectivo más perseguido y, de hecho, muchos fueron pasados a cuchillo o quemados vivos en diferentes lugares de Europa, incluyendo la Corona de Aragón (Figura 10).



Figura 8. Las ratas inundaban las poblaciones medievales y eran fundamentales en el ciclo de transmisión de la peste. *Las ratas devoran a un difunto*, siglo XV. Museo Condé, Chantilly. Archivo UCM.



Figura 9. Las procesiones de flagelantes se convirtieron en una imagen cotidiana. Representación de las procesiones de Geissler, hacia 1350, *Crónica de Gilles Li Muisis*, fol. 16v. Biblioteca Real de Bélgica, Bruselas. Dominio Público.

Los siglos XIV y XVII fueron especialmente nefastos para Aragón por lo que respecta a la peste. Los cálculos más optimistas estiman que, solo en el año 1348, causó la muerte de más de la mitad de la población del Reino, ¡casi nada! En el siglo XVII, los mayores estragos en el Alto Aragón se produjeron entre 1651 y 1654 (Maiso, 1982) (Figura 11). La peste había aparecido en Valencia en 1647 procedente de Argel. Rápidamente, Aragón envía al diputado Pedro

Soriano Royo a la frontera con Valencia para averiguar el estado de la enfermedad y, en consecuencia, tomar las decisiones que fuesen más convenientes. El diputado confirma que se trata de peste e, inmediatamente, se dictan mandatos, órdenes y bandos prohibiendo el tránsito de personas y mercancías hacia Aragón (Archivo de la Diputación de Zaragoza, 1647). A pesar de ello, se introduce en el Bajo Aragón en 1648 y llega a Huesca en 1651, provocando la muerte de la cuarta parte de la población. Entre 1652 y 1654, la epidemia se extiende por la provincia (Tamarite, Almunia de San Juan, Barbastro, Alquézar, Alberuela, Igriés, Salinas de Hoz, Belver, Pertusa, Piracés, Almudévar, Poleniño, Lanaja...) y llega hasta las zonas más altas del Pirineo (Jaca, Biescas, Pueyo, Lanuza, Sallent, Tramacastilla, Panticosa, Otal, Linás, Yosa de Broto, Torla, Broto, Boltaña, Bielsa, Gistaín, Serveto, Plan, San Juan de Plan, Foradada, Campo, Benasque, Cerler...).



Figura 10. Quema de judíos, a los que se responsabilizaba de la epidemia. *Crónica de Núremberg*, Hartmann Schedel, 1493. Archivo UCM.



Figura 11. Itinerario de la epidemia de peste que asoló el Alto Aragón en el siglo XVII.

Las penas para los que incumplían las normas establecidas para tratar de evitar el avance de la epidemia eran severas. Basta leer el bando que se leyó el 11 de septiembre de 1586 en todas las calles y plazas de Tudela (Navarra):

«A causa de la peste que hay en el Valle de Arán, Condado de Ribagorza y en la ciudad de Barbastro y Villa de Monzón, se prohíbe a todos los vecinos de Tudela que vayan a dichos lugares y sus alrededores, que acojan en sus casas a las personas o mercancías provenientes de esas tierras, bajo la multa de 200 ducados. Si el contraventor fuese persona de calidad, recibirá como castigo 100 azotes y cuatro años de galeras. Los demás, incurrirán en destierro durante cuatro años».

Ese mismo año, la junta del valle de Tena incluyó en sus estatutos la prohibición de la entrada de forasteros en el valle ante la amenaza de que llegara hasta allí la epidemia de peste que asolaba otros lugares. La única excepción que se contempló fue la de aquellos arrieros navaleses que subiesen a vender sal. Eso sí, la venta del preciado mineral tenía que realizarse en plaza pública o extramuros y los arrieros no podían ser alojados en casas particulares (Gómez de Valenzuela, 2000).

Ante el desconocimiento de los mecanismos de transmisión de la enfermedad, los malos alimentos y las ropas andrajosas (siempre ligados al hambre y la pobreza) fueron señalados como la principal causa de la peste. Obviamente, las personas malnutridas o desnutridas y, en consecuencia, más débiles e inmunodeprimidas, tenían menos probabilidades de supervivencia tras adquirir la infección. No tardaron en encontrarse “culpables” entre algunos de los productos habitualmente transportados por los arrieros. Entre ellos destacaba el aguardiente porque *«calentaba la sangre de un modo extraño y corrompía los humores generando la peste»* (Biraben, 1975). Los médicos de Huesca dictaminan que *«el exceso y frequentacion»* del aguardiente dañaba la salud y había sido uno de los motivos por los que la epidemia había llegado a la ciudad (Archivo Municipal de Huesca, 1652). El otro gran producto del comercio arrieril señalado con el dedo acusador fue el pescado, especialmente el bacalao y el abadejo (Maiso, 1982). Y es que, como ya se había señalado en la epidemia de peste de 1564 *«todos los que adolecían de dicho mal era gente pobre, harta de comer abadejo en la pasada quaresma»* (Porcell, 1565). La falsa acusación cala tan hondo que la autoridad eclesiástica de Huesca permite comer carne en

la cuaresma de 1652 como medida estrella para atajar la epidemia (Archivo Capitular de Huesca, 1652).

Desde el punto de vista territorial, social y comercial, una de las consecuencias más espectaculares de la epidemia fue el abandono de pueblos enteros. Los despoblados no siempre se asocian a la peste, pero se considera que fue un factor importante, junto con las hambrunas, la dureza del terreno y/o del clima y los abusos señoriales. En cualquier caso, fue un fenómeno común en toda Europa occidental (en Francia se llaman *villages désertés*; en Alemania, *wüstungen*; en Inglaterra, *lost villages*, ...). En nuestro ámbito, fue el principal origen del mito de las abuelas, muy extendido en todo el Alto Aragón (Laluenga, Angües, Casbas, Loporzano, Adahuesca, Fañanas, Lasaosa, Oto...) (Benito, 1987; Satué, 1987). La leyenda tiene unos elementos comunes en todas las localidades: un pueblo es asolado por una peste y solo una o dos abuelas sobreviven; al verse desamparadas vagan buscando asilo en las poblaciones vecinas, en las que son sistemáticamente rechazadas ante el temor a un posible contagio; finalmente, llegan a un pueblo más compasivo y menos escrupuloso en el que les proporcionan alimento y un lugar más o menos apartado (cueva, iglesia, hospital...) para que vivan. Como únicas supervivientes heredan las propiedades de sus antiguos convecinos y al morir ceden sus derechos al pueblo que las acogió.

3. El cólera

A partir del siglo XIX, las epidemias más temidas fueron las del cólera que, procedentes de Asia, invadieron España en cuatro oleadas sucesivas (1833-34, 1854, 1865 y 1885), siendo la última la de peor recuerdo en territorio oscense; ese mismo año, finalizaba la última guerra carlista, moría Alfonso XII, comenzaba la Restauración y se introducía la filoxera en los viñedos. Aunque son hechos que nos suenan mucho más cercanos en el tiempo, el cólera se combatía básicamente con los mismos métodos con los que anteriormente se había hecho frente a la peste, métodos que hoy nos harían reír... o llorar ya que, en general, no servían absolutamente para nada. Era terreno abonado para productos milagrosos (Eito, 2009):

«Medicación anticolérica: hallase de venta en Adahuesca, dirigiéndose don José Rodellar, farmacéutico. Frasco con cien gotas, 3 pesetas».

«Jarabe de chordón recién llegado de la montaña. Véndese en la Correría y confitería de Gil Hnos., Ramiro el Monje 8».

«Bujías desinfectantes, preparadas con azufre y ácido fénico, su empleo es igual al de la bujía ordinaria. Farmacia de Rayón, calle San Orencio 17».

El cólera es una enfermedad diarreica aguda causada por la bacteria *Vibrio cholera* (Figura 12) que, si no se trata adecuadamente –tal y como sucedía en el siglo XIX-, puede causar la mortalidad de hasta el 50% de las personas afectadas, especialmente niños y ancianos. La bacteria se transmite ingiriendo agua o alimentos contaminados con las heces de las personas infectadas, siendo muy rara su transmisión directa de una persona a otra; por lo tanto, el contacto casual con una persona infectada no constituye un riesgo para contraer la enfermedad.

Ese modo de transmisión hizo que, precisamente durante esta epidemia, se estableciera una dura batalla entre los partidarios de las viejas medidas de control de epidemias (lazaretos, cuarentenas, cordones de seguridad, patentes limpias, hogueras y fumigaciones) y los partidarios de los nuevos conocimientos bacteriológicos y epidemiológicos. Estos últimos –menos numerosos pero apoyados por el Gobierno- sabían que la única forma eficaz de evitar la epidemia era la construcción de modernos sistemas de abastecimiento de aguas y de tratamiento de aguas fecales, infraestructuras prácticamente inexistentes en el Alto Aragón del 1885.

Los *lazaretos* eran recintos aislados y cercados cuya finalidad era la de acoger a las personas y mercancías que llegasen de lugares en los que hubiese una epidemia y que, en consecuencia, tuvieran el potencial de transmitir la infección; en esos lugares, eran observados durante el tiempo mínimo en el que se consideraba que se podían manifestar los síntomas de la enfermedad si realmente estuviesen infectados. Estos establecimientos debían ofrecer la suficiente capacidad para cobijar a las personas y para extender, ventilar y purificar los efectos de comercio (lanas, tejidos, alimentos, tinajas, cántaros, vajilla...). Transcurrido el tiempo indicado (*cuarentena*) sin que surgiera ninguna sospecha, la persona en cuestión recibía la *patente limpia*, una especie de pasaporte sanitario con el que podía reanudar su viaje. Pero, por muy férreas que fuesen tales medidas, eran completamente inútiles si las hortalizas

y verduras se seguían regando con aguas fecales, si los pozos y fuentes de los que se abastecía la población estaban contaminados y si la higiene alimentaria brillaba por su ausencia. En tales circunstancias, no había nada que hacer. Simplemente, esperar a que la epidemia pasara dejando su reguero de muertos.



Figura 12. *Vibrio cholerae*, la bacteria causante del cólera. Archivo UCM.

Lamentablemente, las entidades locales fueron, en general, partidarias de los métodos tradicionales. Y no solo es que fuesen medidas inútiles, sino que, al fomentar el aislamiento de personas y mercancías, llevaban aparejado otro gran problema: el desabastecimiento de pueblos, villas y ciudades.

Entre las epidemias de cólera, la de 1885 es la que está mejor documentada ya que, para entonces, existían diversos periódicos y unos lectores ávidos de noticias sobre un tema francamente preocupante. Hablaremos de ella detenidamente ya que supone un ejemplo paradigmático de cómo la combinación de una falta de recursos eficaces y de numerosos errores de planificación puede tener consecuencias fatales sobre la población y el comercio. Y lo haremos, de la mano de *El Pirineo Aragonés* (Figura 13) ya que, número a número, siguió de cerca el avance de la epidemia hacia la provincia, siempre con la cándida convicción de que las medidas que se adoptasen serían suficientes para evitar su temible desembarco y todo se quedaría en un pequeño susto.



Figura 13. Detalle del primer número de *El Pirineo Aragonés* (23 de abril de 1882). Este periódico siguió con detalle la evolución del cólera en la provincia de Huesca.

Empecemos. El 21 de junio de 1885, y ante las noticias que venían de otras zonas de España y de Francia, las páginas de la citada publicación urgían a la inminente adopción de las viejas e ineficaces medidas preventivas en la ciudad de Jaca:

«La enfermedad que sufren algunas poblaciones de levante está reconocida como cólera morbo asiático. No hay otro recurso que establecer un lazareto que impida el roce de los viajeros con los habitantes de la población, y que de ningún modo fuese obstáculo para la continuación de su viaje». Y las proponía «a pesar de que en una conferencia internacional sanitaria celebrada recientemente en Roma, se ha votado por todos los asistentes representantes de las naciones, menos el de Turquía, por que se supriman los acordonamientos y lazaretos por innecesarios para contener la epidemia».

El guante fue recogido por la junta local, que fue preparando la aplicación de las medidas durante las siguientes semanas. El número del 26 de julio de 1885 informaba de los *«Acuerdos de la Junta de Sanidad a la que prodigamos merecidos elogios, por su especial celo en la adopción de medidas para preservarnos de la mortífera epidemia. Las novedades á que aludimos consisten en el establecimiento del gabinete de fumigación, á cargo del joven médico Señor Espallarga y del practicante Don Juan Domínguez, que espontáneamente se prestaron a este meritorio servicio, y de un lazareto en el llamado Mesón de Pequen, local cedido también generosamente por su amable propietario, á cuyo punto son conducidos los viajeros después de fumigados, y en él reciben los cuidados de las virtuosas Hermanas de la Caridad. El jueves fue el primer día que se planteó y en pocas horas de tomar el acuerdo tan discutido, cogió de sorpresa a los viajeros la noticia de no poder entrar en la población sino después de sufrir cinco días de cuarentena».* El periódico se hace cruces con la decisión de *«la villa de Biescas [que] no ha creído conveniente*

establecer ninguna clase de prevenciones contra toda clase de viajeros que la visiten» y exclama: «¡Que no se dé el caso de que un viajero pase a Biescas, Panticosa o Canfranc y a la mañana siguiente penetre en la ciudad como de buena procedencia!».

Pero al día siguiente de su implantación, las caducas medidas de Jaca sufren un inesperado revés «*por ingerencias de agentes del Gobierno*», que habían recibido un telegrama del Gobernador para que «*se atengan las autoridades a la circular sobre sanidad, en la que se proscriben los lazaretos*». El telegrama recuerda que los lazaretos «*están condenados por considerarlos impracticables e inútiles y perjudican hondamente el comercio y la industria*» y que solo tenían que sufrir cuarentena los viajeros «*que no traigan patente limpia*». El Pirineo Aragonés no hizo ningún esfuerzo por disimular su contrariedad.

No obstante, el llamamiento del Gobierno al cumplimiento de sus instrucciones en materia de epidemia cólica fue desoído por la mayoría de los pueblos y ciudades, firmemente arraigados a sus convicciones tradicionales e incrédulos ante los avances científicos. Así, una semana después (el 2 de agosto de 1885) el mismo periódico anuncia que «*hoy mismo está sosteniendo una lucha a brazo partido el ministro de la Gobernación con los gobernadores, y éstos con los pueblos que tienen establecidos lazaretos, cuarentenación y cordones de seguridad, sin que hasta la fecha hayan podido conseguir gran cosa, por lo arraigado que se encuentra en los pueblos el convencimiento de que estas medidas son las únicas que pueden impedir la importación de la epidemia en las poblaciones*». Sin embargo, en ese mismo número ya se observa un cambio sustancial en la opinión de El Pirineo Aragonés, cuyo director parece haber reflexionado o haber recibido instrucción sobre el tema:

«Los inconvenientes y perjuicios que apuntamos respecto a los lazaretos aumentan con los acordonamientos que establecen los pueblos. Es fácil incomunicarse absolutamente y resistir de este modo a la invasión de la epidemia, pero es muy difícil vivir en esa situación mucho tiempo. Los pueblos que han querido ensayar el procedimiento, han tenido que desistir muy pronto. Han imitado la conducta del Tío Neotes, celebrado manchego por su talento, que habiendo querido hacer un sitio destinado para guardar cerdos, empezó a construir las paredes sin cuidarse de hacer una salida, y con tanto entusiasmo construyó, que cuando acabó se halló encerrado dentro, teniendo que derribar las paredes para que pudiera salir».

En cualquier caso, en el valle de Canfranc, en la partida de *L'Anglassé*, se instaló un lazareto donde eran internados todos los sospechosos de portar la enfermedad que procedían de Francia (Figura 14).



Figura 14. Restos de la antigua Fundería de *L'Anglassé*, cerca de Canfranc, superviviente del complejo industrial donde se fundían el cobre y el hierro de las minas próximas, a finales del siglo XVIII. En sus cercanías, se ubicaba el antiguo lazareto para los sospechosos de propagar enfermedades desde Francia. Juan M. Rodríguez, 2006.

Mientras tanto, el manejo de la situación en la capital de la Jacetania seguía dejando mucho que desear:

«El estimable diario de Zaragoza “La Derecha”, dice en su número de anteayer: Se nos ha dado a conocer una carta en la que se habla de esto en forma que nos ha impresionado, pues se consigna en ella que los servicios sanitarios no están montados conforme corresponde a una población de la importancia de Jaca, que con justicia ha gozado siempre fama de culta y bien administrada. En el cementerio de dicha ciudad existían a las tres de la tarde de anteayer ocho cadáveres sin recibir sepultura y expuestos a los rayos del sol, circunstancia que influye poderosamente para adelantar la descomposición; habiendo entre ellos dos personas que fallecieron el día anterior a las cinco y a las nueve de la mañana respectivamente. Por lo que deducimos que no se ha establecido un depósito de cadáveres con las condiciones y requisitos de la importancia de esta clase de instalaciones... Es extraño que en Jaca, cuyo ayuntamiento cuenta con recursos propios para todas las atenciones y singularmente para aquellas que más

preferentemente afectan al bienestar de sus administrados, y en cuyo vecindario existen tantas personas acomodadas y espléndidas, no se haya procurado organizar un hospital especial de coléricos independiente del de enfermedades comunes para evitar el contagio de los pacientes existentes en éste; que no haya hecho lo mismo respecto a la habilitación de un depósito de cadáveres y un servicio de guardia médica permanente o por lo menos nocturna, pues para ello hay en aquella ciudad un cuerpo de profesores tan ilustrado como noble que no esquivaría su concurso...» (El Pirineo Aragonés, 17 de agosto de 1885).

Como bien preveían las autoridades sanitarias, las trasnochadas medidas implantadas en gran parte del territorio no supusieron ningún freno para el avance del cólera por la provincia y el 18 de agosto de 1885 el periódico anuncia que *«ha sido declarada oficialmente la epidemia colérica en Huesca [capital]»*. Más al norte, la población y las autoridades locales, en vez de poner sus barbas a remojar, intentaban evadirse de la tozuda realidad. Cualquier caso de gastroenteritis aguda en una localidad teóricamente indemne hasta ese momento era achacado a simples desarreglos, al consumo de verduras y frutas, o al de aguardiente y otros licores... Si el caso era más intenso se calificaba irónica o eufemísticamente como *cólico maligno* o *cólico de mala especie*, si afectaba a un niño, como de *diarrea asociada a la dentición*, etc.; siempre había una excusa mejor que reconocer que había hecho acto de entrada el cólera.

Las campanas de la catedral jacetana dejaron de tocar a agonía ya que era evidente que lo hacía con mucha más frecuencia que de costumbre y, ante todo, no había que alarmar más a la población:

«El recrudecimiento observado durante la pasada semana en la enfermedad reinante puede explicarse por el cambio de temperatura pero a él habrá contribuido sin duda, el desordenado uso que algunos hacen de las verduras y frutas. No cesaremos de recomendar que por ahora se abstengan todos de consumir estos artículos... La paralización que ha sufrido el comercio de nuestra plaza desde los comienzos de agosto hasta el presente, ha causado perjuicios de consideración en toda la comarca... Algunas noches de la pasada semana, se han encendido hogueras en las calles de esta ciudad, procedimiento que nos parece acertado para la modificación de la atmósfera, lo mismo que otros que se emplean para la desinfección de las casas en que fallecieron coléricos» (El Pirineo Aragonés, 15 de agosto de 1885) (Figura 15).



Figura 15. Los porches del mercado, testigos de los prolegómenos del cólera en Jaca. «La paralización que ha sufrido el comercio de nuestra plaza desde los comienzos de agosto hasta el presente, ha causado perjuicios de consideración en toda la comarca...» (El Pirineo Aragonés, 1885). Postal colección del autor.

Como los casos iban en aumento y la tasa de mortalidad ya casi quintuplicaba la habitual, se acuñó el término *influencia colérica* para referirse a algo parecido al cólera, pero seguir negando tajantemente su presencia:

«No nos cabe duda que estamos sufriendo durante el mes actual la *influencia colérica* en esta ciudad. Así lo hemos oído decir a respetables médicos y de esta verdad es testimonio en bastante número de indisposiciones de vientre observadas por todos y algunas defunciones ocasionadas por estos cólicos de mala especie. Pero, frente a esta verdad, puede asentarse otra muy consoladora y de igual modo indubitada. La epidemia de cólera no existe ni ha existido en esta ciudad» (El Pirineo Aragonés, 30 de agosto de 1885).

Por fin, lo inevitable; hay que reconocer oficialmente el secreto a voces: existe cólera en Jaca y en el resto del partido, pero (siempre hay un pero) solo se admite con la boca pequeña y se niega que forme parte de la epidemia general:

«Hoy tenemos que ratificarnos (...). Pero á pesar del recrudecimiento observado y de la alarma que produjo el abundante número de enfermos con que ha comenzado el mes, y las excesivas defunciones registradas, en relación con tiempos normales, insistimos en que la enfermedad reinante no puede todavía llamarse epidemia, por la marcha vacilante é insegura que lleva (...). No negamos en absoluto, de que estemos como lo está toda nuestra región, bajo la *influencia colérica* ya que prueban bien esta verdad los casos ocurridos en Panticosa, Biescas, Sardiniés, Javierrelatre, Santa María

y Lapeña, Santa Eulalia y otros pueblos del partido» (El Pirineo Aragonés, 6 de septiembre de 1885).

Parece que la enfermedad quiere dejar las cosas claras de una vez por todas y durante la siguiente semana ataca sin piedad; los casos se disparan y la tasa de mortalidad se multiplica mucho más. Ante la brutal evidencia, sobran los paños calientes; únicamente queda el consuelo de que se recobre la normalidad lo antes posible:

«Más sobre el cólera en Jaca. Nuestra misión de hacer públicos los hechos con la exactitud e imparcialidad debida nos obliga hoy tristemente a presentar la dolorosa realidad porque hemos atravesado en la última semana. ¿Qué razones han podido ser causa de que tan despiadada se haya presentado con nosotros la enfermedad, siquiera haya prontamente suavizado sus rigores? La paralización que ha sufrido el comercio de nuestra plaza desde los comienzos de agosto hasta el presente, ha causado perjuicios de consideración en toda la comarca; afortunadamente, esperamos que pronto nos veremos libres de la epidemia y en breve volverá a tomar la ciudad su aspecto ordinario, y se verán nuestras calles transitadas por los habitantes de los pueblos del partido» (El Pirineo Aragonés, 13 de septiembre de 1885).

En Biescas tampoco querían quitarse la venda de los ojos; pensaban que habían acertado en no adoptar las ineficientes medidas tomadas en otros pueblos sin tener en cuenta que tampoco habían implantado ninguna otra que fuese acertada:

«Biescas, 21-8-85. Sr. Director de El Pirineo Aragonés.

Muy Sr. mío: al manifestar a V., Señor director, y lectores de su periódico, que el estado de salud es satisfactorio en esta villa, no puedo menos de participar algunas arbitrariedades que se cometen en estos contornos, sin duda ninguna llevadas a cabo por los presidentes de monterilla, en los municipios de los pueblos circunvecinos.

Pulula entre estos el rumor, de que esta Villa, esta infestada de la epidemia reinante, y que causa muchas víctimas; pero gracias al Todo-Poderoso, estamos libres de tan terrible huésped. Lo único que hemos tenido es, que algunas personas de esta localidad han sido atacadas de fuertes colerines, que se acostumbran á suceder todos los años por esta época, los que han tenido lugar en personas desarregladas, que han abusado de los alcoholes, agua y hortalizas. Estas creo sean las causas, y la última la

más principal, que han motivado tan fuertes cólicos que en todo este mes han llevado a la tumba a cinco ó seis personas de ya avanzada edad, uniendo a este número tres ó cuatro más que han fallecido de enfermedades comunes; ya todo ha cesado por hoy en lo que se refiere a los cólicos malignos, atendiendo a que todos procuran observar un plan higiénico riguroso, aconsejado por la ciencia, como lo demuestran las certificaciones de los facultativos de esta Villa.

Aquí se cumplen exactamente las órdenes superiores; no hay lazareto; no se detiene por lo tanto a ningún transeúnte, aunque éste haya de morar en la localidad, y sí el único medio que para estos se emplea, como medida preservativa, es la fumigación. No así en los pueblos circunvecinos, según informes de personas fidedignas: en el próximo de Senegüé, se prohíbe la entrada a todo transeúnte, por cuatro hombres armados ad hoc sopena de sufrir tan solo ocho ó nueve días de cuarentena; en el de Barbenuta, han impuesto cuatro pesetas de multa a todo vecino que entre en esta villa, sin perjuicio de ser trasladado a cierta distancia de su hogar, a sufrir cuarentena; y así de algunos otros, que no cito por no hacerme por demás molesto en las ilusorias medidas preventivas tomadas a fuerza de ignorancia y caciquismo [por] varios pueblos (...). Para evitar estos abusos, sería lo más justo, se castigara con el rigor de la ley á los trasgresores, que se mofan del viajero, y lo que es más, de los que ejercen la más alta autoridad [del Gobierno]» (El Pirineo Aragonés, 23 de agosto de 1885).

El fatal desenlace era inminente y, de hecho, el cólera de 1885 produjo estragos en Biescas (Leante, 1889; Satué, 2003) y Gavín. Yésero se libró del azote y los vecinos lo atribuyeron a la providencial intercesión de la Virgen de las Nieves (Figura 16).



Figura 16. Ermita de Nuestra Señora de las Nieves, Yésero. El cólera no pasó por esta población y sus habitantes lo atribuyeron a la intercesión de esta virgen. Juan M. Rodríguez, 2009.

En Sariñena, más de lo mismo. El corresponsal del *Diario de Huesca* en la localidad monegrina comentaba en el número del 28 de agosto de 1885 que, aunque en la provincia la gente está preocupada por el «terrible huésped indiano que con mano despiadada va segando vidas, doquiera sienta su letal y mortífera planta», allí «disfrutan de tan perfecta salud, cual nunca se había observado en igual época de otros años, en que por el abuso de frutas y legumbres abundaban los cólicos y desarreglos intestinales. Pero si por casualidad asomara su faz tan terrible enemigo, es muy probable no adquiriera grandes dimensiones, gracias a las medidas de higiene y de policía urbana han tomado las Juntas de Sanidad... Otra de las medidas tomadas, ha sido el quemar azufre en abundancia dos veces por semana por todas las calles; para los transeúntes se practica la inspección sanitaria y la fumigación en una ermita a 200 metros de la población, donde hay también local a propósito para hospital con algunas camas. Si afortunados hemos sido hasta la actualidad, en lo que al cólera se refiere, no asimismo en la cosecha de cereales que ha sido desastrosa. Si se agrega esto el estado deplorable de las cepas que es la principal riqueza del país, se puede formar juicio del estado mísero de estos honrados montañeses, sobre los cuales hace dos años llueven calamidades sin cuento». Cuatro días más tarde se confirmaba que el cólera había invadido la villa de Sariñena (*Diario de Huesca*, 2 de septiembre de 1885).

En ese mismo número se añadía que, «con el fin de evitar en lo posible el contagio del cólera, de cuyo azote, por desgracia, hállanse invadidas varias localidades de la provincia, han acordado suprimir por este año sus fiestas populares, que se celebran en distintos días del actual mes de septiembre, los pueblos siguientes: El Grado, Caserras, Antillón, Arascués, Viacamp, Cuarte, Argavieso, Aniés, Puibolea y Torres de Montes. También los ayuntamientos de Tolva y Berdún han resuelto suspender las respectivas fiestas».

Al menos la epidemia deja algunas lecciones: no había existido ningún plan sensato para impedir su avance en ciudades y núcleos con una población relativamente elevada. ¡Qué decir de las pequeñas localidades de la montaña! Simplemente, habían sido dejadas a su suerte, como tantas veces antes y tantas veces después:

«**Curso de la epidemia en Jaca.** Afortunadamente hemos entrado con rapidez en el periodo de descenso iniciado a fines de la semana anterior y si no se siente algún recrudecimiento, pronto hemos de vernos completamente libres en Jaca del azote que ha pasado con inusitado rigor en esta montaña.

La situación de algunos pueblos del partido no es tan satisfactoria, especialmente en Panticosa, Sallent, Sardiniés, Gavín, Javierregay y algún otro; ha mejorado notablemente en Javierrelatre, Acumuer, Abay y Biescas, y en algunos de insignificante vecindario ha pasado desapercibida la enfermedad, a pesar de que el fallecimiento de uno ó dos individuos era una cifra comparativamente de importancia en relación a la mortalidad normal. Sabemos que en casi ninguno de estos puntos se ha organizado servicio público alguno, no seguido plan de campaña para combatir la epidemia; al igual que en la capital del partido, los pueblos tampoco han tenido las atenciones y cuidados que la enfermedad exige, y que podían haber sido socorridos por la mano oficial y complementados por la caridad pública. La higiene pública y la desinfección no han sido conocidas en algunos puntos, y todo ha quedado reducido y aislado al cuidado particular, ineficaz en pueblos donde no hay servicio médico ni farmacia. Hemos oído contar escenas y casos, cuya consignación nos repugna, y que revelan la negación de todo sentimiento de caridad para con el prójimo. Tal era el espanto de que se sentían dominados los moradores.

No hemos sabido que la primera autoridad civil ni la diputación provincial, hayan parado la atención en aliviar la situación de los pueblos de esta montaña, ya procurando servicio médico, ya enviando recursos, sin duda porque pacientemente en su mayoría han pasado el mal sin solicitar nada» (20 de septiembre de 1885).

Y es que el alivio dura poco ante el panorama que se presenta de cara al invierno: las medidas tomadas no solo bloquean el comercio y generan desabastecimiento, sino que, al no ser eficaces, hacen que las personas abandonen sus localidades ante el temor de convertirse en las siguientes víctimas. En consecuencia, no se efectúan las labores agropecuarias que mantenían el ciclo rural anual y las consecuencias pueden ser lamentables...

«El próximo invierno. El comercio en todas sus manifestaciones, que con su constante movimiento lleva las riquezas de unos puntos a otros, nivelando de este modo los excesos y la falta de productos, señalando con precisión como invariable barómetro la altura de la riqueza de cualquier pueblo; el comercio, pues, ha sido brutalmente herido de muerte, al tender la epidemia su negro manto sobre ricas comarcas de nuestro suelo.

Los habitantes de los pueblos y de los campos, poseídos de un invencible terror, mirando espantados como la muerte se enseñoreaba paulatinamente de los albergues y

viviendas, y con el fundado temor de que pronto pudiesen ser víctimas de la epidemia, abandonaron en su tiempo los trabajos y faenas que tienen por objeto proporcionar el alimento de casi todo un año» (El Pirineo Aragonés, 8 de noviembre de 1885).

A continuación, y a modo de ejemplo, veremos los efectos de la epidemia en Javierregay, una aldea entre Puente la Reina y Hecho, con una población que no llegaba a los 300 habitantes en 1885 (Eito, 2010). Así, durante la primera quincena del mes de septiembre fallecieron según los respectivos certificados médicos una media cercana a una persona al día:

«El día 2, Juan Cañardo, de 14 meses, de una diarrea propia de la dentición. El 6, fallecieron: Manuela Javierre, de 42 años, y Ana Rosa Ara, de 65 años, ambas de una coleriforme. El 7, Miguela Araguás, de 55 años, de cólera esporádico; Eusebio Bandrés de 27 meses, de mal coleriforme. María Juana Calvo, soltera, de 20 años, de un cólico esporádico, y Manuela Sánchez Bandrés, de 40 años, de cólico esporádico. El 8, Petra Lobera, 59 años, de una hemiplejía. El 9, Francisco Jarne, y Vicente Galindo de 62 años, ambos de cólico esporádico. El 10, Ángela Ara Aragués, de 2 años, de diarrea producida por la dentición. El 12, Santa Sánchez, de 5 años, de cólico esporádico. El 14, Juan Miguel Oliván, de 57 años, de cólera esporádico. El 17, Ramón Sarsa, casado, de 42 años, cólico esporádico».

Arrieros y carreteros, aparte de verse prácticamente obligados a cesar en su actividad, también tuvieron su protagonismo místico:

«Dice el Norte de Aragón [que] como en todas las epidemias análogas y en todos los pueblos han empezado a circular diferentes consejos y rumores acerca del origen de la enfermedad. Ya es la estupenda especie, que corre como artículo de fé, de que los médicos reciben cinco duros del gobierno por cada enfermo que despachan para el otro mundo, mediante unas ciertas gotitas que hace reventar a un ciudadano en algunos minutos; ya un médico que revienta, a su vez, constreñido por la familia del enfermo a sorberse la pócima a éste destinada; y ya es, en fin, la Virgen del Puig, que desciende de su empíreo trono para circular por los campos y recetar su inefable remedio.

Según un periódico local, un carretero iba por el Camino Real de Barcelona, cuando se le acercó una viejecita, que estaba sentada á la orilla del Camino, suplicándole que le dejase subir al carro para continuar su viaje. -¡Miren la abuela,

contestó el carretero; si fuera una muchacha de quince años...! Y volviendo la espalda á la viejecita, prosiguió su camino.

Acertó a pasar, momentos después, otro carretero, á quien la anciana volvió a dirigir las mismas súplicas que al primero, a lo que accedió aquél, más compasivo que su colega. Una vez en el carro la anciana, trabóse conversación entre ésta y el carretero, recayendo como es natural, sobre el cólera. Mire usted, dijo la anciana, ese carretero que iba delante de nosotros se ha muerto de cólera.

En efecto, a los pocos momentos alcanzaban el otro carro, que estaba detenido. Dentro de él aparecía muerto el carretero que negó un asiento a la viejecita. El conductor de esta, lleno de admiración oyó de labios de la anciana, que todos los que tuvieran un poco de aceite de la lámpara que arde en el Templo donde se venera la Virgen del Puig, estaban indemnes. Luego partió hacia el pueblo inmediato para dar cuenta de lo ocurrido, Al volver la viejecita había desaparecido, atribuyendo el hecho a la misma Virgen del Puig.

Circuló bien pronto la noticia por todos los pueblos inmediatos, formándose peregrinos á aquel templo, de gente ansiosa de tocar el aceite reputado como milagroso» (El Pirineo Aragonés, 21 de junio de 1885).

Lamentablemente, todo parece indicar que el preciado aceite carecía de cualquier virtud terapéutica. Veamos, si no, la noticia que apareció en el mismo periódico apenas una semana después:

«Ha fallecido en El Puig, de un ataque fulminante de cólera, el sacristán de la iglesia que espendía el aceite de la lámpara como remedio milagroso ante el cólera» (El Pirineo Aragonés, 28 de junio de 1885).

Las epidemias de cólera del último cuarto del siglo XIX condujeron a una reconsideración general de los sistemas de suministro de agua para consumo y de canalización y tratamiento de las aguas residuales, por lo que rápidamente dejaron de ser noticia.

4. La gripe “española”

La última epidemia de consideración en el tiempo de los arrieros fue la gripe de 1918 (*gripe española* o *gran gripe*), que interrumpió el descenso de las tasas de mortalidad iniciado con el cambio de siglo. La causa fue un virus de la

gripe de tipo A y subtipo H1N1 (Figura 17) y constituyó una de las epidemias más letales en la historia de la humanidad. A diferencia de otras epidemias de gripe, cuyas tasas de mortalidad se suelen nutrir básicamente de niños y ancianos, muchas de las víctimas de esta epidemia fueron jóvenes y adultos saludables. Esa última circunstancia hizo que cerrasen numerosas casas altoaragonesas. Para muestra un botón: Sebastián Escartín Duaso, amo de Casa Pedro Escartín, una casa de infanzones de Escartín (Sobrepuerto), falleció el año 1918 a consecuencia de la gripe y la viuda e hijos tuvieron que emigrar a Zaragoza (Satué, 1992) (Figura 18).

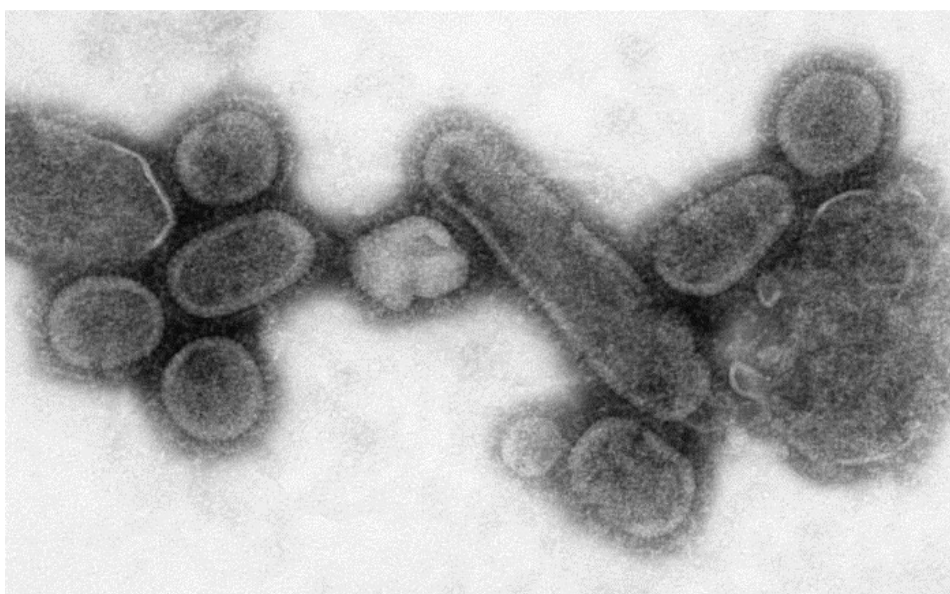


Figura 17. El virus de la famosa gripe española. Archivo UCM.

El apelativo de *gripe española* se debe a que la pandemia recibió una mayor atención de la prensa en España que en el resto de Europa, ya que España no se vio involucrada en la Primera Guerra Mundial y, por tanto, no censuró la información sobre la enfermedad. Los países implicados en la Gran Guerra no informaban sobre la epidemia para no desmoralizar a las tropas, de modo que las únicas noticias venían en la prensa española. La *gripe española* debe su nombre, por tanto, a la censura de tiempos de guerra, y no a su origen, ya que el primer caso se registró en Camp Funston (Kansas) el 4 de marzo de 1918 (Figura 19). En abril ya se había propagado por toda Norteamérica, y también saltado a Europa con las tropas americanas. Para recalcar la elevada tasa de mortalidad asociada a esa epidemia baste decir que, si la Gran Guerra terminó en 1918 con nueve millones de muertos, la gripe española acabó con la vida de 40 millones de personas en ese mismo año.



Figura 18. Casa Pedro Escartín (Escartín), cerrada por la emigración de la familia a Zaragoza tras la muerte del amo a consecuencia de la gripe española. Juan M. Rodríguez, 2005.



Figura 19. Hospital de Camp Funston (Kansas, Estados Unidos), donde empezó la epidemia de gripe en 1918. Archivo UCM.

España fue uno de los países más afectados con cerca de 8 millones de personas infectadas en mayo de 1918 y alrededor de 300.000 muertes (a pesar de que las cifras oficiales redujeron las víctimas a “solo” 147.114 en toda España, de las que aproximadamente 10.000 eran aragonesas). La enfermedad se cebó con la población rural. *«En Apiés sigue haciendo estragos la traidora enfermedad. Las defunciones son más numerosas cada día. Una hermosa joven de*

Huesca que fue al pueblo para apadrinar una sobrina recién nacida ha fallecido en pocas horas» (Heraldo de Aragón, 20 de septiembre de 1918).

La invasión de la provincia de Huesca tiene lugar en septiembre y el “arsenal” para hacer frente a una cepa particularmente virulenta del virus de la gripe era para echarse a temblar: alcohol mentolado, azufre (Zotal) y encalado de las casas. El virus campa a sus anchas por territorio oscense durante ese mes y el siguiente, yendo y viniendo como en oleadas. En Hecho se declaran 800 casos (60% de la población) en el estrecho margen de dos días, llegando a morir 7 personas en un solo día (Benito, 2008). La crónica de afectados y fallecidos en Luesia (Cinco Villas), en apenas un mes, refleja el terrible impacto de la gripe “del 18” (Heraldo de Aragón):

«El primer fallecimiento en Luesia por la llamada Gripe Española fue el 3 de octubre de 1918, una niña de 8 años de edad, llamada Angeles Begué Escabosa. El último fallecido fue el 7 de noviembre, una mujer de 61 años, llamada Alejandra Asín Garcés. En poco más de un mes murieron 84 personas. La edad media de los fallecidos fue de 22,97 años, Murieron 38 hombres y 46 mujeres. De los 1700 habitantes de Luesia enfermaron 1200 personas. Finalizada la epidemia, el párroco y el médico fueron condecorados con la Cruz de Beneficencia de primera clase con distintivo morado y negro».

El seguimiento que los periódicos *El Noticiero* y *Heraldo de Aragón* hicieron de la epidemia en el Bajo Aragón nos permite valorar en toda su intensidad su impacto sobre el comercio y sobre los pobres pastores trashumantes del Alto Aragón que, precisamente, durante ese mes de octubre llegaban a sus pastos de invierno. Repasemos algunos extractos de las crónicas de aquellos días:

«En Urrea de Gaén el alcalde ejerciente, D. Ramón Martín, mandó un telegrama, dirigido al Ministro de la Gobernación, a instancias de los 4 únicos concejales, todavía no enfermos, en el que se le comunica que no hay alimentos propios para los enfermos y niños, como la leche, ni personal sanitario ni desinfectantes. Familias enteras están en cama y más de media población está invadida. Unos mueren por congestión bronco-neumónica; y otros degeneran en fiebres tifoideas. Mueren muchos niños de pecho, porque sus madres no los pueden amamantar. Hay muchísimas defunciones» (Heraldo de Aragón, 12 de octubre)

«En Samper de Calanda está atacando con furor la epidemia. (...) Está haciendo estragos entre la juventud... En pocos días se han producido 6 bajas. Cuatro son de jóvenes de 18 a 25 años, y dos de unos 40 o 42 años. Graves hay varios y enfermos muchísimos. (...) El pánico es tremendo, y lo peor del caso, ya que los medios científicos son relativamente buenos, es la carencia absoluta de leche, base primordial del tratamiento de esta epidemia» (El Noticiero, 15 de octubre).

«En Caspe se está extendiendo con rapidez, con 2.000 atacados, por lo que resultan insuficientes los 4 médicos. En algunas familias están invadidos todos, y tienen que ser asistidos por vecinos caritativos. Hay bastantes graves. Ayer fallecieron 7, y 5 hoy. Escasea la leche y la carne, por ello el Ayuntamiento las ha suprimido de los cafés y casinos, y además ha encargado leche condensada. (...) En la Iglesia parroquial se ha hecho una rogativa para solicitar el favor divino» (El Noticiero, 16 de octubre)

«En Urrea de Gaén se ha sentido un gran desencanto. Se esperaban las ayudas sanitarias, y lo único que se ha producido ha sido la visita de un delegado sanitario, que se marchó rápidamente, no sin antes pagar 50 pesetas al chofer. En 11 días ha habido 700 casos y 40 defunciones, siendo un pueblo de 1.258 habitantes» (El Noticiero, 17 de octubre)

«El viernes 18, en Híjar, (...) se nos comunica que la acequia del Lugar por higiene quedará cerrada. ¡Ya era hora! La Junta de Sanidad está tomando decisiones, pero se podía extremar más. Emigrantes y vecinos, que trabajaban ausentes de su patria chica, regresan y se da el caso que, casi todos, vienen enfermos y han tenido alguna baja. Convendría someter a los viajeros a observación en un lazareto, y para eso tenemos la ermita de Santa Quiteria, muy aireada y que podría servir de lugar de aislamiento, tras ser desinfectada.

Los enterradores se han declarado en huelga. No tenemos leche, ni huevos, y la leche condensada, la poca que había, está a precios muy caros. Para solucionar estos problemas, el alcalde ha actuado rápido; ha montado un nuevo servicio de enterradores y ha decomisado las latas de leche condensada, que se venden en la Casa Consistorial. El farmacéutico está haciendo todo lo posible para que no falte este artículo» (El Noticiero, 19 de octubre)

«En Albalate del Arzobispo el día 14 las calles, a partir de las 8 de la noche, estaban totalmente desiertas, ya que todo el mundo amedrentado estaba en sus casas. No obstante parece que la situación es más grave en La Puebla de Híjar, Híjar y Urrea,

debido a las malas aguas. (...) Se están produciendo abusos en los precios de los alimentos necesarios para los enfermos, como son los huevos, la leche y la gallina. Los huevos se pagan a 30 céntimos la unidad. La leche a 40 céntimos el litro. A una persona pudiente de la localidad se le ha cobrado a 16 pesetas una gallina.

En Samper de Calanda hay en estos momentos 500 atacados y 16 muertos. La Junta de Sanidad, siguiendo las directrices de las autoridades gubernativas, ha tomado las siguientes medidas: cierre de las escuelas, desinfección de las viviendas de atacados, traslado de los muertos, acto seguido, al depósito, sin toques de campanas ni funerales; sitio adecuado para lavar las ropas de los infectados; aislamiento completo de los enfermos; prohibición absoluta de venta de pescados; aconsejar no visitar a los enfermos; blanqueo de las viviendas; desaparición de los estercoleros; y regado, a diario, de calles y, a ser posible, con Zotal.

Hay un gran pánico en todo el pueblo. En algunas casas, incluso, han muerto todos, por lo que ha sido necesario cerrarlas. Ayer murieron 7; hoy creo que 3; y están en la agonía 4 o 5.

Los enterradores se han declarado en huelga. No hay leche, ni huevos, ni leche condensada; los pocos frascos que quedaban se pagan a precios inmensos. Ante estos problemas tan graves, el alcalde, con buen criterio, ha montado un nuevo servicio de enterradores, y ha decomisado a los deshonestos industriales los botes de leche, y se venden en el Ayuntamiento a precio de tasa» (Heraldo de Aragón, 20 de octubre).

«Nos mandan a nuestra redacción una carta desde Caspe en los siguientes términos: La epidemia aquí, sigue su acción devastadora; de tal modo que la población está influida de un pánico horroroso. Los campos están desiertos, por las calles sólo se ve algún transeúnte, por hallarse todos encerrados en sus casas. Le digo a usted que el cuadro que ofrece esta ciudad con todos sus accidentes no puede ser más triste y deprimente. Ayer había en el cementerio 13 cadáveres; las invasiones seguían aumentando y lo mismo ocurría con las defunciones» (El Noticiero, 25 de octubre)

5. El arriero espía o una epidemia del ganado en el Bearn

Si las epidemias humanas podían causar grandes estragos socioeconómicos, las que afectaban al ganado tampoco eran pocas. De entrada, podían hundir al sector ganadero y a todas las actividades vinculadas al mismo (producción y comercialización de carne y productos cárnicos, leche,

quesos, lana, cueros...); las consecuencias podían ser realmente dramáticas en el Alto Aragón. Por otra parte, existía el temor a un posible contagio a las personas, como sucedía con ciertas enfermedades zoonóticas (glosopeda, carbunco...). Y daba igual que el problema apareciera en la vertiente española o en la parte francesa ya que el intercambio ganadero era el pan nuestro de cada día.

Los temores ante una epidemia del ganado provocaban oscilaciones en el precio de los productos agrícolas y ganaderos que hundían todavía más a los pequeños propietarios, ya que de un año a otro el trigo podía subir o bajar hasta un 700 por ciento. Todas estas desgracias obligaban a los pequeños agricultores y ganaderos y a los jornaleros oscenses a acudir a las ciudades buscando una salida a la penuria económica; este hecho provocaba una sobrepoblación que, a su vez, se convertía en excelente caldo de cultivo para la propagación de enfermedades y epidemias (Serrano, 1995).

Un Real Acuerdo conservado en el Archivo Histórico Provincial de Zaragoza (1746) describe un caso particular en el que un arriero proporcionó información clave para el manejo de la situación por parte aragonesa. El suceso se inició a principios del verano de 1746 en Jaca se recibe la noticia de que en «*el Principado de Bearne se padecía epidemia de los ganados bacunos*». Rápidamente se pidieron noticias sobre este rumor al Ayuntamiento de Olorón «*extrañando que le faltase el haviso de esta nobedad como en semejantes recíprocamente se comunican*». La respuesta francesa, temerosa a un cierre de fronteras, es vaga: reconocen que han experimentado la muerte «*de algunas bacas*» pero «*lo atribuyen al calor excesivo sin haver entrado en recelo de que fuese por enfermedad epidemial*». La carta no es convincente y se ordena a los Justicias de la frontera que vayan a la zona e investiguen las causas de las muertes de los animales. El de Broto descubre que «*en Bigorra se han tomado algunas precauciones para que los ganados bacunos de la tierra vaxa donde se padece esta epidemia no se mezclen con los de la montaña*». Las crecientes sospecha se confirman cuando precisamente un arriero informa que «*todo el Principado de Bearne como la Bigorra*» sufre una epidemia que afecta «*a todo género de ganados, y asta a las aves*».

Ante la gravedad del asunto, se ordena de inmediato a los pastores que no mezclen su ganado con los franceses y que éstos no crucen a la parte española bajo ningún pretexto; para ello se disponen «*centinelas en los parajes*

más conbenientes». Paralelamente, el Corregidor de Jaca, Felipe Ramírez de Arellano, comunica el problema al Intendente Corregidor de Zaragoza y éste a la Real Audiencia. El 22 de agosto, se despachan circulares a los Corregidores de Jaca, Huesca, Barbastro, Benabarre y al Alcalde Mayor de las Cinco Villas para que en un plazo de 24 horas notifiquen la prohibición de introducir en Aragón «*ganados maiores y menores, ni carnes o aves vivas o muertas a efecto de pastar en Aragón, venderlos o hazer otro comercio*», a aquellos lugares de sus términos que sean fronterizos con Francia.

Además, se ordenaba que «*la expresada prohibición se tenga notizia en toda la raya divisiba de ambos dominios y que nadie se escuse por ignorancia*». Para hacer cumplir la orden se dispondrían guardas centinelas «*en los parages y transitos regulares y demás que sean convenientes, guardas de confianza que formen un cordón en toda la raya*». Por si las moscas, se envían comisionados al Bearn y Bigorra para que averigüen si la enfermedad se extiende a «*otra especie de aberios, aves o personas*» o por otras comarcas de Francia. Cada quince días, los miembros de la expedición deben informar por escrito al Regente de Zaragoza sobre la evolución de la epidemia en territorio francés para, «*si la necesidad lo pide*», enviar tropas militares que sellen los pasos con Francia.

6. Reflexiones tras la pandemia de COVID-19

La historia se repite. El coronavirus 2, universalmente conocido como SARS-CoV-2 (acrónimo del inglés, *Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2*), fue identificado en 2019 como el agente causante de una nueva enfermedad respiratoria aguda: la “*enfermedad del coronavirus 2019*” (COVID-19; del inglés, *COronaVIrus Disease 2019*). Esta enfermedad comenzó en la provincia de Hubei (China) pero su rápida expansión hizo que el 30 de enero de 2020 fuese declarada emergencia sanitaria de preocupación internacional por la Organización Mundial de la Salud. Poco después, el 11 de marzo, fue reconocida como pandemia por ese mismo organismo. La pandemia se extendió por prácticamente todos los países del mundo. Hasta agosto de 2025 se habían confirmado más de 778 millones de casos de la enfermedad en con una cifra oficial de fallecidos por encima de los 7 millones, aunque el número real, tanto de casos como de fallecidos, puede haber sido al menos tres veces mayor.

Como en la Edad Media, los modernos arrieros (básicamente el sector del transporte de mercancías por carretera) han mostrado una gran resiliencia ante la pandemia. Incluso en los meses de confinamiento, gran parte de los pocos vehículos que circulaban por nuestras carreteras eran los camiones y furgonetas de los transportistas (Figura 20).



Figura 20. Como en tiempos pasados, el sector del transporte ha mostrado ser esencial durante la pandemia de COVID-19. Fuente: Transporte3.com

Como actividad esencial, las empresas y profesionales de este sector han mantenido la cadena de suministro, asegurando a su vez el abastecimiento de productos de primera necesidad, especialmente los relacionados con la alimentación y la higiene. Este hecho ha sido si cabe más relevante que en las grandes epidemias pasadas ya que nunca en nuestra historia había existido una disociación tan grande entre las zonas productoras de alimentos (zonas rurales) y los grandes centros de consumo (ciudades). Son lecciones para nuestro futuro.

7. Referencias

- Archivo Capitular de Huesca. 1652. *Libro de Gestis. Memoria de los sucesos de la peste.*
- Archivo de la Diputación de Zaragoza. 1647. Carta de Pedro Soriano Royo desde Sarrión a los diputados del reino del 20 de septiembre de 1647. *Libro de cartas responsivas de 1647 a 1648, vol. VIII, f. 209-209'.*

- Archivo Histórico Provincial de Zaragoza. 1746. *Real Acuerdo sobre epidemia de los ganados en el Bearn*. Sección "Real Acuerdo. Huesca": caja 67, doc. 6.
- Archivo Municipal de Huesca. 1652. *Libro de actos comunes del 31 de marzo de 1652*. folios 79-81'
- Benito, M. 1987. Las abuelas, mito, leyenda y rito. *Temas de Antropología Aragonesa*, 3: 46-67.
- Benito, M. 2008. Don Rafael Gil García y la gripe del 18. *4 Esquinas*, 196: 22-23.
- Biraben, J.N. 1975. *Les hommes et la peste en France et dans les pays européens et méditerranéens*. Mouton, Paris.
- Chirino, Alonso de. 1420. Del regimiento en tiempo de pestilencia. *Menor daño de la Medecina*, segunda parte, Capítulo XIII, pp. 39-45. El Escorial, MS b.IV.34.
- Eito, A. 2009. Epidemia de cólera en España en 1885. Huesca. Cuadernos Altoaragoneses. *Diario del Alto Aragón* (dominical del 30 de agosto de 2009), Huesca.
- Eito, A. 2010. El cólera en Jaca y su comarca, 1885. Huesca. Cuadernos Altoaragoneses. *Diario del Alto Aragón* (dominical del 27 de junio de 2010), Huesca.
- Gómez de Valenzuela, M. 2000. *Los Estatutos del Valle de Tena (1429-1699)*. Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País, Zaragoza.
- Leante, R. 1889. *Culto de María en la diócesis de Jaca*. Imprenta Mariana, Lérida.
- Maiso, J. 1982. *La peste aragonesa de 1648 a 1654*. Universidad de Zaragoza.
- Porcell, J.T. 1565. *Información y curación de la peste de Çaragoça. Y preservacion contra peste en general*. Viuda de Bartolomé de Nágera, Zaragoza.
- Satué, E. 1987. Ritos funerarios en Serrablo (II). *Serrablo*, 63: 6-7.
- Satué, E. 2003. Rogativas o veneraciones en demanda de agua. *Serrablo*, 129: 8-12.
- Satué, J.M. 1992. Semblanzas de mi lugar: Escartín. *Serrablo*, 86: 4-6.

Anexo. De los santos protectores a los santos barbudos

«Pero algo tiene el Santo [San Antón] cuando todavía se le venera. A lo mejor es porque todos somos un poco arrieros, que vamos de jornada por este mundo, aunque no llevemos reata ni caminemos junto a ella». Chavala, 2012.

Durante las épocas de epidemias, las ciudades, villas y pueblos del Alto Aragón se encomendaron a numerosas vírgenes, santos y santas. Entre todo el santoral, San Sebastián, San Fabián y San Roque fueron, por antonomasia, los santos protectores en las épocas en las que las olas infecciosas diezaban Europa.

San Sebastián fue, sin duda, el más demandado en tales circunstancias. Para muchos, la peste era como una lluvia de flechas que Dios, encolerizado, lanzaba contra los hombres como castigo por sus pecados. Esta visión tiene su origen en la antigua Grecia, donde se describe a Apolo disparando flechas infectadas con la peste sobre el campamento griego durante la Guerra de Troya. La iconografía nos suele presentar a San Sebastián recibiendo las flechas en su cuerpo, protegiendo así a quienes le invocan. La tradición atribuye a su intercesión el fin de la peste que devastara Roma en el año 680. A partir de ese momento, San Sebastián fue considerado como el principal abogado contra la peste y otras enfermedades infecciosas.

El culto de San Sebastián ha estado siempre unido al de San Fabián. Los martirologios más antiguos ponían ya juntos sus nombres y juntos permanecen aún en las letanías de los santos. Juntos permanecieron como los santos de la peste y juntos se celebran cada 20 de enero. Aquellas poblaciones que veían acercarse una epidemia a sus límites recurrían a la intercesión de estos santos para que pasase de largo; si, a pesar de todo, la epidemia azotaba la localidad se les rezaba para que se fuese lo antes posible. Pequeñas localidades quedaron sin vecinos como consecuencia de las epidemias. A modo de ejemplo, un documento del siglo XVI dice que *«en 1.518 se encendió en todo Aragón un accidente pestilencial, y especialmente en este partido de Huesca, que se amortaron muchos lugares como Basques, Arnillas, Clivito, Quinto y otros»*. Otras, de mayor entidad, vieron como su población se redujo notablemente: *«En 1.599 murió la tercera parte de los moradores de Loporzano a resultas de una epidemia y que el contagio duró seis meses y medio justo. Al remitir la peste los supervivientes*

acordaron celebrar una fiesta anual en honor de los santos Fabián y Sebastián». La temible peste que afectó a Laluega se detuvo un 20 de enero, festividad de ambos santos; por este motivo se les tomó por patronos.

Las fiestas en honor a San Sebastián y San Fabián siguen estando muy extendidas en el Alto Aragón. La lista de pueblos que, de una forma u otra, las siguen celebrando es realmente amplia: Abiego, Aínsa, Alcubierre, Alerre, Almunia de San Juan, Alquézar, Ansó, Azanuy, Azlor, Bierge, Biescas, Biniés, Biscarrués, Castejón de Monegros, Costean, Eriste, Escarrilla, Guasa, Guaso, Iscles, Labuerda, Laluega, Lagunarrota, Lanaja, La Puebla de Fantova, La Puebla de Roda, Lasieso, Linás de Broto, Luzán, Morrano, Naval, Oliván, Orna, Osso, Peraltilla, Radiquero, Sabiñánigo Alto, Selgua, Tamarite, Tierrantona, Usón, Villarreal de la Canal, Viu de Linás y Yésero. El sentido purificador del fuego tenía un especial significado el día de estos santos. En muchos de estos lugares se encendían las típicas hogueras mientras que en otros plantaban un pino que quemaban para prevenir o hacer desaparecer las pestes. También encendían hogueras en Aragüés del Puerto, Azara, Bailo, Banastás, Barbuñales, Binacua, Buera, Castiello de Jaca, Colungo, Fago, Gurra de Gállego, Huerta de Vero, Lascellas, Ponzano, Panticosa, Peralta de Alcofea, Pertusa, Pozán de Vero, Rodellar, Santa Cilia de Jaca, Santa Cruz de la Serós, Torres de Alcanadre, Torres de Barbués, Villanúa...

Tampoco son pocos los pueblos que tienen una ermita dedicada a los santos Sebastián y Fabián (juntos o por separado) (Figura 1). De hecho, el culto a los *santos de la peste* arraiga en los siglos XV y XVI como devoción omnipresente en ermitas alejadas de los núcleos de población. Sirvan como ejemplos Albelda, Arbués, Javierregay, Oto, Martés, Usón, Radiquero... A otra ermita de San Sebastián acuden conjuntamente de Ejep, Perarrúa, Torre de Obato, Arués y El Mon mientras que en Laguarres van con los de Pociello. El día de los santos Sebastián y Fabián, los pueblos de Fiscal, Berroy, Borrastre, San Juste, Lardiés y Arresa iban a la ermita de San Salvador y San Miguel mientras que los de Baldellou iban de romería a la ermita de la Virgen de Vilavella. Ese mismo día, Angüés celebraba su feria anual

En muchos otros casos, han desaparecido o no se celebran con la profusión de festejos de antaño por celebrarse en una estación desapacible y por la despoblación: Agüero, Aineto, Anzánigo, Artasona, Beranuy, Binué,

Canfranc, Chía, Formigales, Igriés, Jasa, Javierregay, Lagunarrota, Lastanosa, Lecina, Liesa, Ligüerre de Cinca, Literá, Loporzano, Riglos o Santaliestra y San Quílez. Asimismo, lo festejaban en los actuales despoblados de Bolturina, Caserras del Castillo, Grustán, Jánovas, Olaria, Sarsa de Surta, Soperún, Tierrantona y Trillo.



Figura 1. Retablo de San Fabián y San Sebastián. Ermita de San Fabián y San Sebastián, Radiquero, 1917. Maestro Pedro García de Benabarre, segunda mitad del siglo XV. El retablo fue destruido en 1936. Archivo Mas.

Curiosamente, en algún caso, las celebraciones tienen su origen en fechas bastante más recientes. Así, la festividad de San Sebastián adquirió rango de fiesta local en Grañén después de que la epidemia de gripe de 1918, que tanto afectó a muchos pueblos limítrofes, apenas tuviera incidencia en esa villa.

San Roque, el tercero de estos santos liberadores de la peste, llega más tarde pero su devoción también fue popular, sobre todo a partir del siglo XVII

(Figura 2). Según la tradición hagiográfica, Roque, de origen francés pronto decidió llevar una vida de peregrino. En sus andanzas por Italia, encontró una ciudad devastada por la peste: poniendo en peligro su propia vida asistió y animó a los enfermos y curó a muchos de ellos. Después continuó su peregrinación y en Plasencia sintió los primeros síntomas de la enfermedad. Se retiró a un bosque para morir en soledad y no contagiar a nadie. En su retiro, un perro lo alimentaba llevándole pan todos los días, y un ángel curaba sus heridas. Es uno de los santos más fácilmente reconocibles de la iconografía cristiana ya que es el único que muestra en el muslo un bubón pestilente y, además, está acompañado por un perro que lleva un pan en la boca.

En consecuencia, la devoción a San Roque como abogado contra la peste estaba más que justificada. Sin embargo, fue la universal devoción a San Sebastián, venerado como abogado contra las epidemias desde hace mucho tiempo atrás, la que postergó un tanto la popularidad de San Roque. No obstante, muchos pueblos del Somontano celebran fiestas en honor a San Sebastián, el 20 de enero, y a San Roque, el 16 de agosto, encendiendo en ambos casos hogueras en las que arde un fuego purificador (Figuras 2 y 3).



Figura 2. San Roque y San Sebastián. Calvera, siglo XVI. Museo Diocesano de Barbastro. Juan M. Rodríguez, 2022.



Figura 3. Ermita de San Roque en La Puebla de Castro, antiguo punto clave en las comunicaciones entre Barbastro y la Ribagorza. Juan M. Rodríguez, 2022.

San Sebastián tiene el honor de pertenecer a otro club selecto, por el que existe gran devoción en todo Sobrarbe: Los santos barbudos. Le acompañan San Victorián (12 de enero) y San Antón (17 de enero). En algunos sitios añaden a San Vicente Mártir (o de Huesca) (22 de enero), a San Blas (3 de febrero) e incluso a otros santos. La tradición asocia el frío de mediados de enero con la barba de los santos. Ya lo dice el refrán *«por San Antonio hace un frío del demonio; por San Sebastián, un frío que no se puede aguantar, y por San Vicente, el sol toca los torrentes, y allá donde no toque, no plantes ni casa, ni árbol, ni viña»*. Si revisamos la iconografía, resulta evidente que San Victorián y San Antón siempre hacen gala de una copiosa barba, mientras que la de San Blas es más modesta y está más cuidada. Pero San Vicente y, especialmente, San Sebastián se presentan con caras completamente lampiñas. No obstante, siempre serán santos barbudos, no como ese tal San Roque al que, a pesar de su buena barba, se le exilió al mes de agosto ¡a quién se le ocurre, con el calor que hace entonces! En muchas localidades se realizan hogueras en honor de unos u otros, aunque San Sebastián y San Antón se llevan la palma (Figura 4). Como se indica en el cartel anunciador de 2023, *«las hogueras reviven la tradición del fuego, símbolo solar. Mientras la tierra duerme, el fuego calienta los hogares, purifica las almas, protege contra los maleficios y trae la bendición sobre las personas, los animales y las cosechas»*.



Figura 4. Al calor de los santos barbudos. La tradición se mantiene en Sobrarbe. Cartel de hogueras en 2023 (Oficina Municipal de Turismo de Aínsa).

San Antón tiene un privilegio añadido ya que, era junto con San Hipólito (aunque este en menor medida), el gran protector de los animales, especialmente de las caballerías, tan importantes antaño para la economía del Alto Aragón. Por lo tanto, no es de extrañar que sea especialmente venerado en Naval, gran centro arriero del Alto Aragón. De hecho, es el patrón del Barrio de Cotón, el barrio más antiguo de Naval y donde se concentraban los míticos *moros de Naval*. Por supuesto, se hace una hoguera en el barrio, al lado mismo de la capilla de San Antón, un pequeño edificio rectangular de nave única y bóveda de cañón del siglo XVII. La capilla prácticamente colinda con Casa Luquetas, sinónimo de gran saga de arrieros. ¡Cuántos pucheros vendió el mítico Leoncio Lacambra en Arcusa, Matidero, Laguarda, Sarsa de Surta...! (Figura 5). Precisamente, en esa casa se celebra una gran comida de hermandad de los navaleses en honor a San Antón, con los hijos de Leoncio como organizadores de lujo.



Figura 5. Fiesta de San Antón 2023 en el barrio de Cotón (Naval). La hoguera se está preparando. Enfrente Casa Luquetas y a la derecha la capilla de San Antón. Juan M. Rodríguez.

Referencias

- Adell, J.A., García, C. San Sebastián. *Blog de José A. Adell y Celedonio García*. 17 de enero de 2011. <http://garcia-adell.blogspot.com.es/2008/01/san-sebastin.html>
- Chavala, M.A. 2012. Santos capotudos, arrieros y carreteros. *Diario del Alto Aragón*, 29 de enero de 2012.

5. Esos malditos impuestos: de los portazgos y portaleros a los fielatos y consumidores

Juan Miguel Rodríguez Gómez

«Entre los innumerables motivos que tienen el privilegio triste de soliviantar los ánimos, no hay ninguno tan fecundo en producir alarmas, como el impuesto de consumos». Herald de Aragón, 20 de enero de 1904.

1. Introducción

Si el tráfico de mercancías allende Aragón pronto estuvo sujeto al pago de las tasas de aduanas, de las que ya hemos hablado, otro tanto sucedió con el mercado interno. Una de las principales lacras que sufrieron los arrieros y carreteros fueron los pagos que frecuentemente tenían que realizar para atravesar ciertas zonas con sus mercancías o para introducirlas en ciudades y pueblos para su venta.

El *portazgo* o impuesto de puertas, era un antiguo impuesto de naturaleza indirecta, existente en los reinos de Castilla, Aragón y Navarra, que podía gravar los derechos de tránsito y que tenían que satisfacer los que iban de camino, pisaban terreno del rey o del señor, o entraban en un pueblo o ciudad. Podía gravarse tanto a las personas, como a las mercancías o a los animales. Este impuesto podía ser eliminado a veces por los señores o reyes mediante la concesión de privilegios de franquicia, ya fuese como medida para facilitar la repoblación, pagar alguna deuda o favorecer a determinados colectivos, como pueden ser los peregrinos. Este tipo de impuesto, reminiscencia de épocas medievales, ha persistido en el tiempo, bajo uno u otro nombre, a lo largo de nuestra historia.

Lógicamente, todo portazgo debía tener su correspondiente portalero, *«guarda que estaba a la entrada de una población para registrar los géneros que entraban y de que se debían pagar derechos»* (diccionario de la RAE). Portazgos, portales, portaleros... *«¿Quién se acuerda ya de esto? Para la actual generación suena esto a músicas celestiales y, sin embargo, durante años, fueron tortura de las gentes, semillero de disturbios y rencillas y motivo de fuertes polémicas»* (Llanas, 1975).

2. El impuesto de consumos

El importe del impuesto de puertas y el tipo de mercancías gravadas variaron ampliamente de una zona a otra durante siglos. Para tratar de regularlo en todo el territorio español, Fernando VII creó el impuesto de *consumos*, ya en el siglo XIX. En Huesca se tienen noticias de su cobro en 1830, un hecho facilitado porque entonces la ciudad, como tantas otras ciudades y pueblos, estaba amurallada y sus puertas se cerraban todas las noches. Estamos hablando de una Huesca de carros y reatas de machos y burros; de diligencias y tartanas, de una «*Huesca que colgaba los tableros de sus tiendas, cuando el último arriero volvía grupas y se adentraba en la niebla enmarcada por los viejos olmos de la carretera de Barbastro*» (Llanas, 1982).

Sin embargo, el ajuste más relevante se produjo en mayo de 1845. Eran los tiempos de Narváez en el poder, al frente del liberalismo moderado. Por entonces, un brillante ministro de Hacienda, Alejandro Mon y Menéndez (Figura 1), auxiliado por su incansable director general de rentas, Ramón Santillán, impulsó la reforma fiscal más ambiciosa y duradera de nuestra historia. Hasta aquel momento el país se iba manteniendo a costa de la aplicación de las categorías fiscales heredadas del Antiguo Régimen, inarticuladas y la mayoría absurdas. Como venía siendo habitual, el estado se encontraba al borde de la bancarrota, la deuda alcanzaba ya los 2.500 millones de reales y se incrementaba en otros 200 cada año que pasaba. Los funcionarios cobraban sus sueldos con un año de retraso y las clases pasivas con casi dos. Ante aquel desastre, lo primero que planteó el binomio Mon-Santillán fue, amén de consolidar la deuda y garantizar su respaldo, iniciar un cambio impositivo radical, sustituyendo la nebulosa de impuestos vigentes por un sistema más racional, basado en la creación de una serie de cargas directas (contribución rústica, urbana y subsidio industrial y de comercio) y otras indirectas, fundamentalmente la de transmisiones de bienes y... la de consumos (Granados, 2010).

En general, la propuesta parecía bastante sensata, aunque muy pronto se pudo comprobar que el sistema flaqueaba en uno de sus pilares. El impuesto de consumos, indirecto y por ello esencialmente injusto, gravaba severamente un buen número de artículos de uso cotidiano, las célebres *especies de comer, beber y arder*, que ponía por las nubes los precios finales de

productos tan esenciales como los huevos, la leche, el aceite, el vino o la misma leña para la lumbre (Figura 2).



Figura 1. Alejandro Mon y Menéndez, ministro de Hacienda en 1845. Autor: José María Casado del Alisal (1872), Congreso de los Diputados, Madrid. Dominio público.

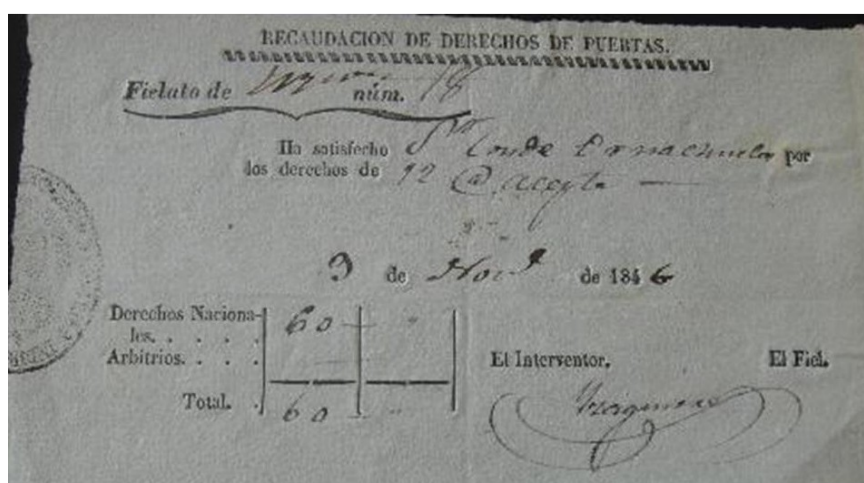


Figura 2. Recibo de impuesto de consumos o de derecho de puertas por 12 arrobas de aceite, 1846. Fondos UCM.

Para más *inri*, el impuesto cargaba proporcionalmente más a los consumidores de artículos de primera necesidad que a los de objeto de lujo. Curiosamente, no se trata de algo anacrónico. En pleno siglo XXI, el multimillonario estadounidense Warren Buffett acusó al Congreso de su país de haber sido el *planificador de impuestos* de las grandes fortunas al crear un sistema para que los ricos pagaran una menor proporción de sus ingresos que

sus empleados y sirvientes. Así mientras que él pagaba un 17,7 % por los 46 millones de dólares que ingresa anualmente, sus empleados, ganando muchísimo menos, pagaban de media un 32,9 %, llegando en algunos casos a tasas cercanas al 40 %. Parece que hay cosas que nunca cambian.

Pero volvamos a nuestro impuesto de consumos. La prensa local cargó contra él y señaló que el malestar era producto de una «*malhadada reforma realizada en la administración y cobranza del impuesto de consumos por el funesto ministro de Hacienda, cuyos planes e innovaciones dejan huellas sangrientas en multitud de poblaciones*». Pero su puesta en marcha no se detuvo ya que constituía una actividad de suma importancia para los ayuntamientos; así, dependiendo de la localidad, podía llegar a suponer entre un 50 y 70 % del total de los ingresos municipales. Durante décadas, cada partido en la oposición prometió eliminar el gravamen en su campaña electoral, pero se olvidaba de la promesa al llegar al poder.

El coste del impuesto cobrado a arrieros y productores repercutía obviamente el precio de los productos que vendían (Figura 3). Nunca un impuesto fue tan odiado ni tan perjudicial para el comercio interior. Se avecinaba una época de gran conflictividad social. Los tumultos y revueltas contra este tipo de imposiciones se hicieron habituales en todas partes, con incendios de fielatos y asaltos a ayuntamientos.

TARIFA DE DERECHOS SOBRE EL CONSUMO DE ESPECIES DETERMINADAS.														
Unidad, peso ó medida.		1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a	6. ^a	7. ^a						
		Poblaciones	Poblaciones	Poblaciones	Idem de 4001 á 8000 y los puertos habilitados que lleguen á 2400, y no excedan de 4000.	Idem que pasen de 8001, y los puertos habilitados que tengan mas de 4000.	Barcelona, Valencia, Málaga, Sevilla, Cádiz.	Madrid.						
		de 1000 vecinos a bajo.	de 1601 vecinos a 2500.	de 2501 á 4000 vecinos.										
		Rs. Mrs.	Rs. Mrs.	Rs. Mrs.	Rs. Mrs.	Rs. Mrs.	Rs. Mrs.	Rs. Mrs.						
Vino comun del reino.	Arroba.	1	2	3	5	17	4	17	5	17	6	17		
Vinos generosos de todas clases.	Id.	2	5	5	6	17	8	9	9	9	10	9		
Vinagre.	Id.	3	12	1	1	17	1	26	2	26	2	26		
AGUARDIENTES.	Hasta 20 grados.	Id.	5	6	7	8	9	10	10	11	11	11		
	De 20 inclusive á 27.	Id.	6	7	8	9	10	11	12	12	12	12		
	De 27 id. á 34.	Id.	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14		
	De 34 id. arriba.	Id.	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16		
Licores.	Id.	11	12	13	14	15	16	17	17	17	17	17		
Acite de oliva.	Id.	2	17	5	5	17	4	17	5	17	5	17		
Nieve.	Id.	5	5	5	5	17	4	17	2	17	2	17		
Jabon duro.	Id.	5	5	5	5	17	4	17	2	17	2	17		
Idem blando.	Id.	1	26	1	26	1	2	17	2	17	3	3		
CARNES MUERTAS.														
Vaca, buey, ternera, cordero, macho cabrio, borregos y borregas, ovejas, cabras, corderos lechales, cabritos de todas clases, y caza mayor.	Libra.	2	3	4	6	7	7	8	7	8	7	8		
Tocino fresco, manteca, y carnes frescas.	Id.	4	5	6	7	8	8	9	8	9	9	10		
Tocino salado, manteca id., brazuelos, jamon, chorizos, morcillas, salsichones y demas embutidos compuestos.	Id.	6	7	8	10	11	11	12	11	12	12	13		
Cecina y carnes saladas de vaca, buey y macho cabrio.	Id.	4	5	6	7	8	8	9	8	9	9	10		
CARNES EN VIVO.														
Toros, bueyes y vacas de 4 años arriba.	Uno.	18	50	44	58	66	66	70	66	70	70	74		
Novillos y novillas de 2 á 4 años.	Id.	12	30	26	32	36	36	38	36	38	38	40		
Terneros hasta 2 años.	Id.	9	22	19	24	27	27	29	27	29	29	31		
Cárneros, cabras, borregos y borregas.	Id.	4	1	1	3	3	3	4	3	4	4	5		

Figura 3. Tarifa de derechos sobre el consumo vigente en marzo 1848.
Fondos UCM.

3. Una plaga de fielatos

Las entradas de las poblaciones se poblaron de fielatos y consumidores atentos al menor trasiego de mercancías y sortearlos llegó a ser algo así como el deporte nacional. *Fielato* era el nombre popular que recibían las casetas de cobro de los arbitrios y tasas municipales sobre el tráfico de mercancías (Figura 4). El término procede del fiel o balanza que se usaba para el pesaje; no obstante, su nombre oficial era el de *Estación Sanitaria de Abastos* ya que, aparte de su función recaudatoria, servían para ejercer un cierto control sanitario sobre los alimentos que entraban en las ciudades (Figura 5). Por su parte, los dependientes municipales conocidos como *consumeros*, *guardas de consumo* o *casilleros* eran los encargados de revisar las mercancías y expedir los adeudos (es decir, recaudar el impuesto de consumos), tal y como si fuera una aduana entre países (Figura 6).

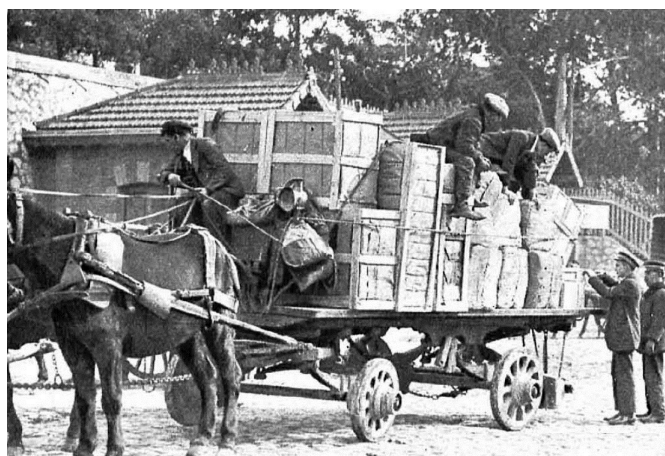


Figura 4. Inspección de mercancías en un típico fielato o caseta de *Consumos* en 1919. Lugar desconocido. Revista *Nuevo Mundo*. Fondos UCM.



Figura 5. Cartel de la antigua Estación Sanitaria de Valencia. Fondos UCM.

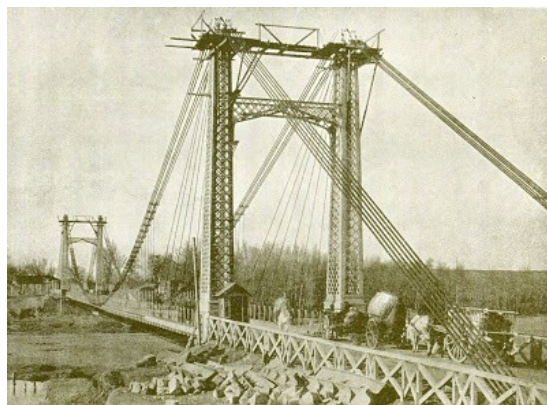


Figura 6. Fielato en el puente de hierro de Zaragoza, bajo el poste izquierdo. Se puede observar el guarda de consumo a caballo y varios carreteros haciendo cola religiosa. Fondos UCM.

Llanas (1983) hace una excelente descripción de los sucesivos emplazamientos de los fielatos de Huesca:

«Abandonadas y demolidas las puertas de la ciudad, son varios los emplazamientos de las casillas de consumidores, que se van adaptando a la construcción de las carreteras y nuevos accesos a la ciudad. Así, el muy rentable puesto del cobajo de San Martín, por donde entraba el camino de Barbastro, queda reducido a puesto de Rondín cuando se abre la nueva carretera y se emplaza la caseta en la plaza de Santo Domingo. La suspirada carretera de Zaragoza, que se construye hacia 1861, y que sin duda va a ser la vía prócer de acceso a la ciudad, tiene portazgo de categoría, pues en el lugar aún conocido por este nombre (edificaciones en trance de desaparecer de Obras Públicas), se colocan dos gruesos pilones de piedra con sus correspondientes argollas para cruzar una cadena de hierro que cierre el tránsito.

Hasta hace poco aún se veían estos pilones. Poco tiempo se usan las cadenas, pues en 1888 se traslada el puesto a la plaza de Zaragoza. El Municipio encarga al carpintero don Pablo Lafuente una garita a tal destino por la cantidad de cien pesetas, pero resulta tan ruin para este ya Importante lugar que se adorna con metal y tallas, hasta un total de 236 pesetas. Claro que igual hubiese dado una que otra, pues como veremos, poco tiempo después es quemada por el gentío enardecido.

[Posteriormente,] los portales se van conformando según las necesidades y así se edifica una caseta hexagonal de obra, en lo que hoy es plaza de la Unidad Nacional; ésta, con el tiempo, se cambia a pasado el puente y la última que llega a nuestros días aún creo está a la altura de la Gasolinera de Callau. La carretera de Zaragoza se guardó desde la esquina de Baltasar Gracián y después en el Fielato (hoy Telefónica). En la

carretera de la Estación estuvo el portal hacia el “banco azul” y más tarde en la esquina de Cabestany. El de Santa Clara no tuvo grandes variaciones en su existencia: siempre en la plaza. A temporadas hubo uno en el puente de la Alameda y en la fuente del Angel. La caseta de la carretera de Jaca aún existe, a mano derecha, pasado el Garaje Internacional; y en las Miguelas estuvo, de siempre, el que vigilaba las carreteras de Apiés y Arguis».

En cada una de las oficinas, estos celosos “aduaneros locales” echaban el alto a todas las personas que pretendían entrar a una población para inspeccionar si traían alguna mercancía susceptible de pago de tasas. Daba lo mismo que fueran a pie, en macho, burro, carro, coche, camión o autobús: todo el mundo debía detenerse ante la autoridad fiscal (Figura 7). A la impopularidad del propio impuesto había que añadir que el comportamiento de, al menos, un sector de consumidores no era precisamente el más adecuado para apaciguar los ánimos; en este sentido, no eran infrecuentes las arbitrariedades, vejaciones y abusos en los fielatos, lo que causaba una acusada animadversión hacia guardas y casilleros que, en algunos casos, contaban con una abultada hoja de antecedentes penales.



Figura 7. El exceso de celo de los consumidores les hacía impopulares. Año 1883, lugar desconocido. Fondos UCM.

En algunas zonas persiste todavía la memoria de los concienzudos cacheos a los arrieros, carreteros y campesinos que acudían a vender sus productos a los pueblos y los motines que causaban estos actos. Se produjeron huelgas de “transportistas” de leche, pescado y vino, en tanto no se bajase la tasa que debía soportar su mercancía. En cualquier caso, todos estos enclaves han quedado como memoria de una actividad fiscal que los ciudadanos de

aquellos tiempos, en los que se pasaba mucha necesidad, soportaban a duras penas.

Los obreros recurrían a las manifestaciones reivindicativas, cantando cosas como la siguiente (Magallón, 2010):

*«Salimos hacia la calle,
todos en gran reunión,
que rebajen el consumo,
al pobre trabajador.
El día 8 de febrero la huelga se declaró
para ganar nueve reales el pobre trabajador.
Ya ganamos nueve reales ¡qué barbaridad!
Cuántos hay que dirán
que por nueve reales, ya podrán pasar.
Para comprar aceite, jabón y sal,
nuestros hijos van descalzos
ni una palabra más.
Pobre del pobre, ¿dónde va a parar?
Lo cargan de leña que no puede más.
Pobre del pobre, qué barbaridad
Siempre trabajando
y a morir al hospital».*

Algunos cansados de tantas trabas, se sublevaban, apedreaban o apaleaban a los consumidores o quemaban las casetas de recaudación (Figura 8), lo que les llevaba a soportar los duros interrogatorios de entonces y a pasar una temporada en la cárcel.



Figura 8. Quema de una casilla de consumidores. Ilustración de finales del siglo XIX. Fondos UCM.

Pero «*hecha la ley, hecha la trampa*». Casi de inmediato surge el *matute*, palabra derivada de *matutino*, que hacía referencia a los *matuteros*, que eran las personas que intentaban introducir mercancías en la ciudad antes de que amaneciera (Figura 9). La utilización de la expresión *matute* se expandió por toda España referida al contrabando, aunque también se utilizaban otras como *de tapadillo* o *de extranjis*. En 1934 una nueva palabra sustituyó al *matute*: el *estraperlo*.



Figura 9. Matuteras, antes y después de “cargar” las mercancías.
The Graphic Magazine, 1893. Fondos UCM.

4. Estalla la conflictividad social

La Revolución de 1868 suprimió el impuesto de consumos, pero como el dinero que se recaudaba de esa manera seguía haciendo falta, creó la *capitación*, que resultó aún más impopular (Figura 10). Total, que, en 1874, se tiene que recurrir de nuevo al sistema de los consumos y en 1881 se vuelven a regular los cupos.

Las protestas aumentaron de intensidad, especialmente a partir de 1885. El 27 de julio de este año, dos labradores de familia muy apreciada en Huesca atravesaban el portal de Santa Clara «y se cruzaron palabras con el portadero de servicio, pues existían antiguas rencillas a causa de las diarias molestias con que éste les importunaba. El funcionario, hombre de mala reputación, cuyo apodo quizá sea más expresivo que su propio nombre, pues se le conocía por “El Baranda”, sacó la pistola y disparó sobre ellos. El público, al oír los disparos, acudió y no pudo hacer sino llevar al joven labrador agonizante al hospital, en donde ingresó muerto» (Llanas, 1975).

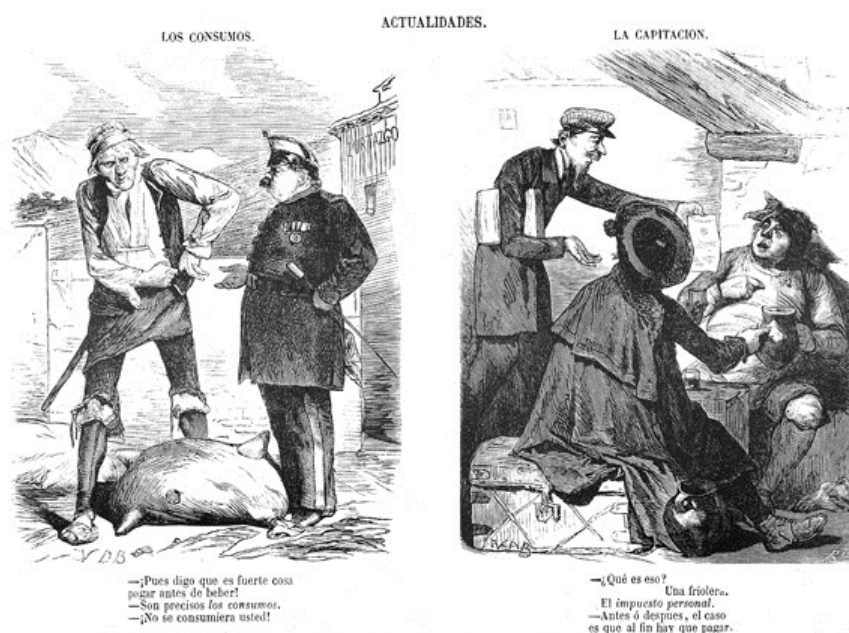


Figura 10. Crítica sobre los impuestos de consumos y la capitación. Valeriano Domínguez Bécquer, *El Museo Universal*, 1869. Fondos UCM.

La población, indignada, se manifestó tumultuosamente ante el Gobierno Civil, quemó la caseta de Santa Clara y, a continuación, todas las demás existentes mientras se pedía la cabeza del guardia homicida. Las autoridades civiles acudieron para intentar contener el tumulto y cuando el gobernador quiso emplear las armas contra la multitud, ésta respondió con una lluvia de piedras. Fue tanta la excitación que el Gobernador Civil, don Nicolás de Castro, cedió sus poderes a la autoridad militar, el entonces coronel jefe José Villacampa (*Pepe Villa* según algunos periódicos de la época). El coronel sacó sus tropas a la calle y las dispuso frente al Gobierno Civil (hoy Diputación), ocupando todas las calles adyacentes (Villacampa, 1885). La Guardia Civil patrulló por las calles y el pueblo, algo encalmado por un bando de la alcaldía, se retiró a sus casas.

A la mañana siguiente hubo pequeñas escaramuzas cuando varios grupos de *alborotadores* hicieron cerrar los comercios antes del multitudinario entierro del paisano, pero las detenciones y los exhortos del coronel fueron diluyendo definitivamente el motín (Villacampa, 1885). El Municipio en pleno, con su alcalde don Fermín Rayón Sanz a la cabeza, presentó la dimisión al gobernador, dimisión que no fue aceptada. Curiosamente, la actuación contemporizadora del militar, amante del orden pero sin efusión de sangre, fue objeto de un expediente militar en el que se acusaba de haber obrado con

«apatía y debilidad» (*Diario de Huesca*, 28 de julio de 1885, *La Crónica*, 28 de julio de 1885).

Hay que añadir que, previamente, un brote de cólera había enrarecido la atmósfera social de Huesca debido al aislamiento dispuesto por las autoridades. Cierres de puertas, lazaretos, cuarentenas... e impuesto de consumos. Una mezcla explosiva. El propio bando del ayuntamiento oscense reclama a los vecinos «cordura y sensatez» como «único medio de evitar que penetren en la ciudad fuerzas procedentes de puntos epidémicos y que haya que lamentar graves y sangrientas desgracias». Cólera y consumos aparecieron así tan unidos en aquel verano que un diario estableció que «la cuestión de los consumos es otro microbio que nuestro ministro de Hacienda ha desparramado por toda la Península» (*Diario de Avisos de Zaragoza*, 29 de julio de 1885).

En todo Aragón, como en el resto de España, se suceden las protestas contra el impuesto de consumos, pero las reivindicaciones tienen un marcado carácter local, sin apenas conexiones entre distintas poblaciones a pesar de ser un problema común. Los gritos más comunes en los días previos a la Navidad de 1895 eran «¡abajo los consumos!», «¡fuera las puertas!» y «¡que pague el que tenga!» (*Diario de Avisos de Zaragoza*, 21 y 23 de diciembre de 1895). Ese mismo año hay conflictos serios en Angüés y Pertusa a vueltas con el tema. La situación cambia en los siguientes años y así, a partir de 1900, ya aparecen titulares en la prensa que hablan de una «campana nacional por la cuestión de los consumos». Simultáneamente, se empieza a cuestionar la forma como se habían reprimido las protestas hasta ese momento; es decir, se cuestiona la fuerza como «la manera tradicional, clásica, por excelencia, de salvar cuantos obstáculos se presentan en España» (Lucea, 2009). La conflictividad se dispara. Se producen motines en Sesa (*Heraldo de Aragón*, 6 de noviembre de 1900) y altercados en Alfamén y Monzón, donde los manifestantes a las voces de «¡abajo los consumos!» y «¡mueran los que tienen la culpa!» destruyen los fielatos que se estaban levantando (*Heraldo de Aragón*, 17 y 18 de diciembre de 1903; Archivo Histórico Provincial de Huesca, Sentencias Criminales, 1905, nº 25). Por si fuera poco, los vecinos de Barbastro realizan una «imponente» manifestación contra la subida de la cuota de consumos (*Heraldo de Aragón*, 23 de diciembre de 1903). A partir de 1904, el encarecimiento de las subsistencias es objeto de preocupación tanto en el ámbito rural como en el urbano, multiplicándose las alarmas por las posibles consecuencias que sobre el mantenimiento del orden

público pudiera tener esa subida de los precios. Ante el fundado temor a un aumento de motines y algaradas, el capitán de la guardia civil de Sariñena ordena reconcentrar fuerza en los puestos inmediatos (*Heraldo de Aragón*, 3 de agosto de 1905).

En 1905 se ponen en marcha algunas iniciativas para tratar de solucionar la cuestión de los consumos. Tales iniciativas eran contempladas con algo más que escepticismo por parte de los grupos republicanos y organizaciones obreras. Una de las asociaciones más activas fue la Liga de Contribuyentes de Ribagorza, liderada por Joaquín Costa, que se expresaba a través de su órgano: *El Ribagorzano*. El 15 de diciembre de 1905, el titular principal de portada era el consabido «¡Abajo los consumos!». Además, se aventuraba a predecir que el impuesto de consumos «*de seguro en el año 1907, si no antes, serán totalmente suprimidos, por el Gobierno o por el pueblo*». El 15 de julio de 1906, el periódico se reiteraba en la opinión de que «*es un hecho la completa supresión del impuesto de consumos en España, porque si el Gobierno no cumple lo prometido (...) e hiciera una burla más, entonces el pueblo los suprimiría de hecho*». ¡Craso error! El 12 de enero de 1907 no le quedaba más remedio que reconocer que «*ahora ha quedado todo en promesas, en proyectos y en intenciones*», y vaticinaba nuevos conflictos «*por no haberlos suprimido el 1º de enero, como anunció [el gobierno entrante] con tambor y trompeta por todas las partes de nuestra península*».

El ciclo de protestas dura hasta 1911 en que aparece una ley que crea algunos impuestos nuevos (inquilinato, solares sin edificar, gas y electricidad, etc.) con el propósito de que sustituyan al de consumos, que debería desaparecer totalmente en un plazo de cinco años. De hecho, ya en los años previos (1908 en adelante) la ira de la población se traslada a las cédulas personales (Figura 11), señal inequívoca de que la intención de las corporaciones municipales era prescindir paulatinamente del espinoso asunto de los consumos explotando cargas menos utilizadas hasta ese momento.

Lógicamente desde 1911 se cobran las nuevas tasas, pero trascurrido el plazo teórico para que se elimine la carga de consumos, el impuesto no solo no se retira, sino que seguirá vigente hasta... ¡1962! Ese año se extingue el debatido impuesto y, a partir del 1 de enero de 1973, desaparecen fielatos y guardias de consumo. Como opinaba un columnista contemporáneo de los

hechos, «cayó por anacrónico. No se puede concebir, en estos tiempos, que a un automovilista que vaya a Barcelona se le pare en Lérida, Igualada, Martorell y Barcelona para ver si lleva algo de pago...».



Figura 11. Cédula personal. Benabarre, 1903.

5. Del exceso de celo a la picaresca

Como es lógico, los atascos eran monumentales a ciertas horas y se tenía que recurrir a la imaginación para evitar el pago de los consumos. En primer lugar, existían ventas cercanas a pueblos y ciudades en las que se vendían diversos artículos (café, vino, sardinas, chorizo...) algunos céntimos más baratos que intramuros. Claro, que había que llevárselos en pequeñas cantidades (para no alcanzar la cantidad mínima tributable) o consumirlos allí mismo. En las ventas aragonesas «se bebía mucho vino, precisamente porque se economizaban unos dos céntimos por litro. Decían los abuelos que esos litros, “en la tripa no pagan”. Se referían, claro, al pago que tenían que hacer a la entrada del pueblo» (Magallón, 2010).

También existía una enorme picaresca para engañar a los consumidores de turno. Los arrieros lo tenían complicado ya que tenían que pasar habitualmente por el fielato y los guardias conocían todas sus tretas para ocultar mercancías. Precisamente, el semanario *Alma de Garibay* relata las polémicas entre arrieros y guardias en los primeros años del siglo XX. Siempre del lado de los arrieros, reprueba el uso del *puncho* o tienta, barra de hierro acabada en punta con la que los porteros pinchaban las cargas de paja por si, entre ellas, iban boticos de vino o aceite, y narra haber oído a un mozo del Somontano, cuyo carro estaba siendo inspeccionado: «¡Puncha!, ¡puncha! ¡Así te

debían de punchar a tú los coj...!». O la de aquel otro, que al ser interrogado con el clásico «¿Qué llevas?», contestó: «Un cuerno pa metételo a tú p'ol culo».

Otra cosa eran los particulares... En el blog *Jaca en la memoria* (<http://jacaenlamemoria.blogspot.com>) se comenta una postal del Portal de las Monjas (Figura 12), «donde puede observarse el puesto de “consumos”. Había que pagar por lo que se entraba en Jaca. También recibía el nombre de “fielato”. En el cartel que se contempla en primer plano, se advierte que se multará a cuantos vehículos circulen por la ciudad a más de 10 kilómetros/hora. Mi abuela Gertrudis, me contaba que estuvo sirviendo en el hotel “La Paz”, cuyo dueño era muy aficionado a la caza. En cierta ocasión, y para evitar pagar en “consumos”, escondió la caza, creo que perdices o codornices, en un lugar de los alrededores, y mandó a mi abuela a recogerlas, con la advertencia de que las ocultara bajo las sayas... “¡Qué cosquillas me hacían en las piernas...!”, comentaba, entre risas...».

Algo ¿similar? describe aquella polka que comienza diciendo: «Una señora formal / compró un conejo barato / y al pasar por el fielato / lo escondió en el delantal».



Figura 12. Fielato del Portal de las Monjas (Jaca). F. de las Heras.
Postal, colección del autor.

Pondremos también un caso increíblemente verídico, ya en los años 50. Dos avispados quisieron aprovechar el gran movimiento rodado del día del Corpus para traerse un cerdo y pasar sin contratiempos por el fielato. Dicho y hecho. Llegaron al fielato al mismo tiempo que media docena de coches. Se pusieron en fila y previamente colocaron al cerdo en el asiento trasero, en medio de ambos, con un sombrero calado hasta el hocico. Les llegó el turno: «¡Nada! ¡Adiós, buenas noches!». Salieron disparados y las malas lenguas dicen que, al arrancar, el guardia le dijo a un compañero: «¿Te fijaste? ¡Menuda cara de cochino tenía el del sombrero!».

Los fielatos desaparecieron entre los años 60 y principio de los 70 pero las personas mayores recuerdan perfectamente dónde se encontraban.

6. Los últimos de Huesca

En 1908, el cuerpo de guardias de consumo de Huesca estaba integrado nada menos que por 56 vigilantes y un jefe. El semanario de la época *Alma de Garibay* opinaba que el servicio no era rentable y que estaba exclusivamente dedicado a colocar a los amigos del *cacique* (don Manuel Camo). Por si no fuera bastante, refiere las molestias que los «*zafios*» funcionarios ocasionan a los viajeros, haciendo descender a las señoras de los carruajes y escudriñando desconfiadamente hasta el último rincón.

En 1962, cuando se cerraron los portales, la plantilla era mucho más menguada: un jefe y 22 portaleros. De hecho, por entonces su estancia en los fielatos era casi de mera rutina y el grueso del impuesto se recaudaba en la estación y transportes públicos, así como por convenios con los gremios de alimentación. Algunos ejemplos de las últimas tarifas que rigieron: «*cada litro de leche que entraba pagaba 5 céntimos; un real, los cien kilos de harina; una perrica cada litro de aceite; otro real cada pieza de caza, etc.*» (Llanas, 1975).

Desde tiempos inmemoriales, los huevos pagaban 10 céntimos la docena. Por menos de esa cantidad no había que pagar nada. Por eso se daba la situación, aún recordada, de que las mujeres que traían una docena a vender preguntaban primero a cuánto estaban, y si la docena se cotizaba a peseta o *peseta y perra* (precio muy común en los años veinte), se sorbían tranquilamente el huevo número doce y entraban los once restantes sin pagar. Remedio nutritivo y económico, pues almorzaban y aún ganaban dos o tres céntimos.

Más peligroso resultaba aquello que también se cuenta de dos *hermanicos* que llegaron al portal con un cántaro de vino (10 litros) y que al exigirles el portadero las dos pesetas de rigor, contestaron muy serios: «*Nosotros l'imos de entrar sin pagar*». Y, efectivamente, entraron el cántaro sin pagar nada. Sacaron una nuez del bolsillo como acompañamiento, se bebieron los diez litros y, cuando acabaron, atravesaron el portal, un poco tambaleantes pero, eso sí, con el vino y sin pagar un céntimo...

En ese mismo año de 1962 todavía existían en la mismísima Zaragoza siete oficinas auxiliares de arbitrios o fielatos que seguían cobrando impuestos sobre las mercancías que entraban a la ciudad y que estaban a cargo de la Policía Sanitaria de Abastos. Eran las siguientes: La Venta, en la carretera de Huesca; La Cartuja, en la carretera de Castellón; Carabinas, en la de Madrid; Casablanca, en la de Valencia; Caminreal, junto a la de Logroño; y la del puente de Santa Isabel, en la de Barcelona. La sede central del fielato o fielato del Portillo (nombre con toda la reminiscencia del antiguo *portazgo*) y, en consecuencia, de la Policía Sanitaria de Abastos, se ubicaba en la esquina de la calle de Basilio Boggiero con el paseo de María Agustín. La Figura 13 muestra el estado del fielato de La Cartuja y de la sede del fielato en El Portillo en 1962. En casos como este, las comparaciones son realmente odiosas. El 31 de diciembre de ese año todos los fielatos echaron el cierre.



Figura 13. Fielato de La Cartuja (izquierda, Proyecto Gran Archivo Zaragoza Antigua, GAZA) y fielato del Portillo (derecha, Boletín Municipal de Zaragoza) en 1962.

«Consumos, portales, portaderos, arrieros, casetas con animadas tertulias a las entradas de la ciudad, vestigio de las guardias medievales, capítulo turbulento de la vida ciudadana del que no queda sino el recuerdo. Recuerdo de un Huesca poblado de

carros y caballerías, en el que los pueblos contaban y que quedaba como dormido cuando el último arriero traspasaba al caer la tarde el Portal de Santo Domingo» (Llanas, 1975).

7. Referencias

- Granados, J.A. 2010. Consumeros. *ABC* (edición Galicia), 15 de marzo de 2010.
- Llanas, J.A. 1975. Consumos, portales y portaleros. Reproducción del texto original en *Nueva España* (1 de mayo de 1983), Huesca.
- Llanas, J.A. 1982. Cierra la posada del peine de Madrid tras una existencia de más de cuatrocientos años. *Nueva España*, 3 de octubre de 1982, Huesca.
- Lucea, V. 2009. *El pueblo en movimiento: protesta social en Aragón, 1885-1917*. Prensas Universitarias de Zaragoza.
- Magallón, C. 2010. Retomar las raíces. 2. Memorias de un País. *Andalán*, <http://www.andalan.es/?p=1196>, 09/03/10.
- Villacampa, J. 1885. Crónica del coronel jefe Villacampa. *Archivo Histórico Militar*, sección 2ª, 4ª, Leg. 170.

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-Caesaragusta. 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).

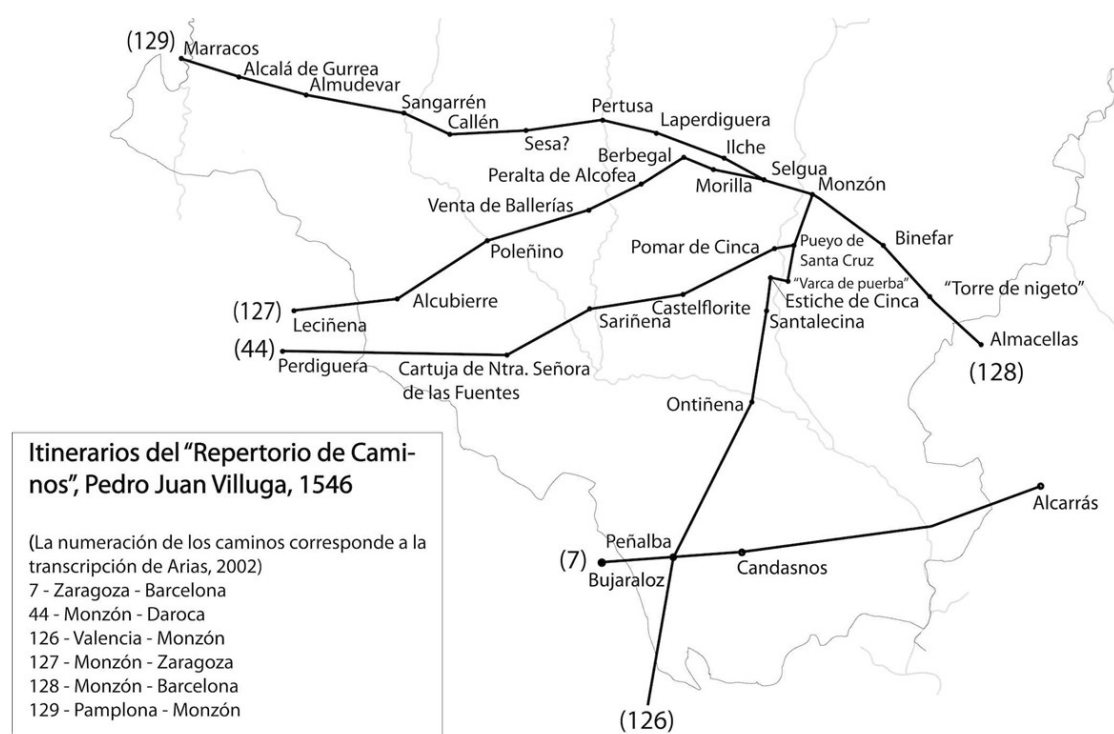


Figura 1. Itinerarios del *Repertorio de Caminos* de Pedro Juan Villuga, 1546.

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*.

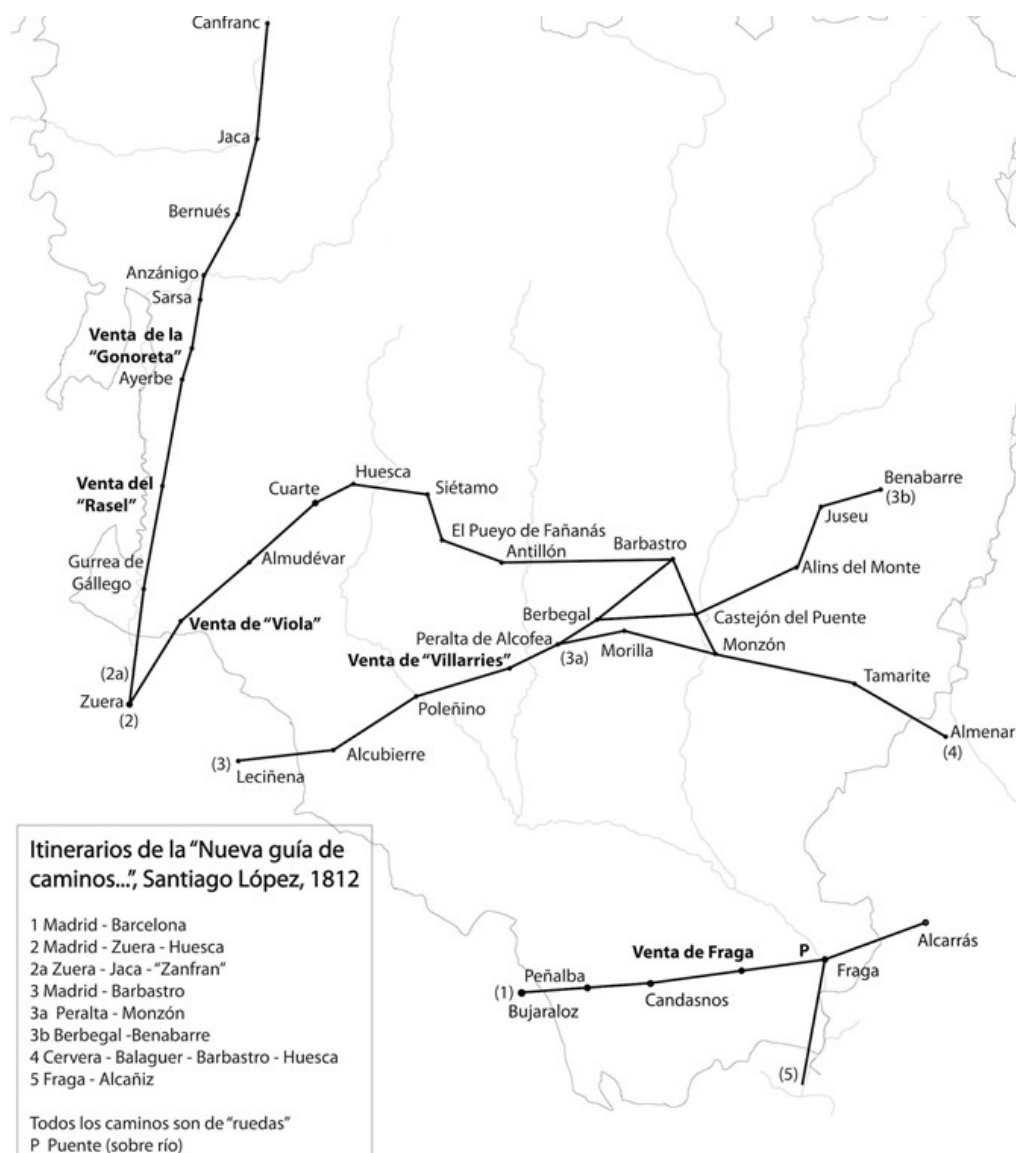


Figura 3. Itinerarios de la *Nueva Guía de Caminos* de Santiago López (1812).

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.

7. Éramos pocos... ¡y llegó el ferrocarril!

Juan Miguel Rodríguez Gómez

«La mercancía marchaba en tren y los arrieros de largo recorrido encontraron su finiquito». Alejandro Pérez, *La Casa de la Troya*, 1915.

1. El nacimiento de un nuevo sistema de transporte

Arrieros y carreteros fueron los amos absolutos del transporte de mercancías hasta mediados del siglo XIX. Realmente, eran la única alternativa para el comercio interior si exceptuamos los pocos lugares en los que era posible el tráfico fluvial. Pero, aunque no lo supieran, las cosas habían empezado a cambiar a finales del siglo XVII.

Entre 1690 y 1711, Savery y Newcomen desarrollan las primeras máquinas de vapor y logran la primera aplicación industrial del carbón para realizar un trabajo mecánico: la extracción de agua de las minas subterráneas. Más recientes eran los trabajos de James Watt (Figura 1) quien había dado el impulso definitivo a la máquina de vapor, ya que transformó un proyecto tecnológico atractivo en una forma viable y económica de producir energía. Además de inventar el medidor de presión, Watt descubrió que la máquina de Newcomen estaba gastando casi tres cuartos de la energía del vapor en calentar el pistón y el cilindro. Para evitarlo, desarrolló una cámara de condensación separada que incrementó drásticamente la eficiencia. Watt patentó su máquina en 1786. Nos encontramos ante uno de los momentos clave de la historia.

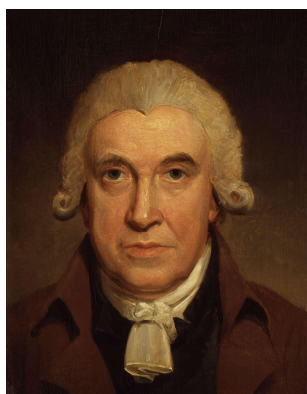


Figura 1. Retrato de Watt por Henry Howard (c. 1797). National Portrait Gallery. Archivo UCM.

Paralelamente, durante todo el siglo XVIII se estaban construyendo numerosos ferrocarriles mineros en toda Europa. Es cierto que quien arrastraba las vagonetas sobre unos carriles no era una locomotora sino una caballería; pero, sin los raíles de hierro, el animal no hubiese podido arrastrar más que un solo contenedor mientras que, con ellos, remolcaba varias vagonetas (Figura 2). Dado que tanto los ferrocarriles como las máquinas de vapor se habían desarrollado en el ámbito minero era cuestión de tiempo que sus caminos se entrecruzaran y naciera el tren.



Figura 2. Las mulas, primitivas locomotoras aún en uso en las minas de algunos países. Archivo UCM.

Y esto sucedió en 1802 cuando Richard Trevithick construyó una máquina de alta presión para una planta siderúrgica en Merthyr Tydfil (Gales). La sujetó a un bastidor e hizo de ella una locomotora (Figura 3). La patente la vendió en 1803 a Samuel Homfray, el propietario de la planta, quien estaba tan impresionado que se apostó con otro industrial que la locomotora podía arrastrar diez toneladas de hierro por unas vías hasta Abercynon, a una distancia de 15,7 km. La apuesta se llevó a cabo el 21 de febrero de 1804. La locomotora de Trevithick remolcó cinco vagones con diez toneladas de hierro y 70 hombres a una velocidad media aproximada de 3,9 km/h y necesitó cuatro horas y cinco minutos para cubrir toda la distancia. Aunque funcionaba, esta locomotora no tuvo éxito porque era demasiado pesada para los raíles de hierro fundido, ideados para carromatos tirados por caballerías. A los cinco meses dejó de funcionar y se volvió a utilizarla como máquina estacionaria.

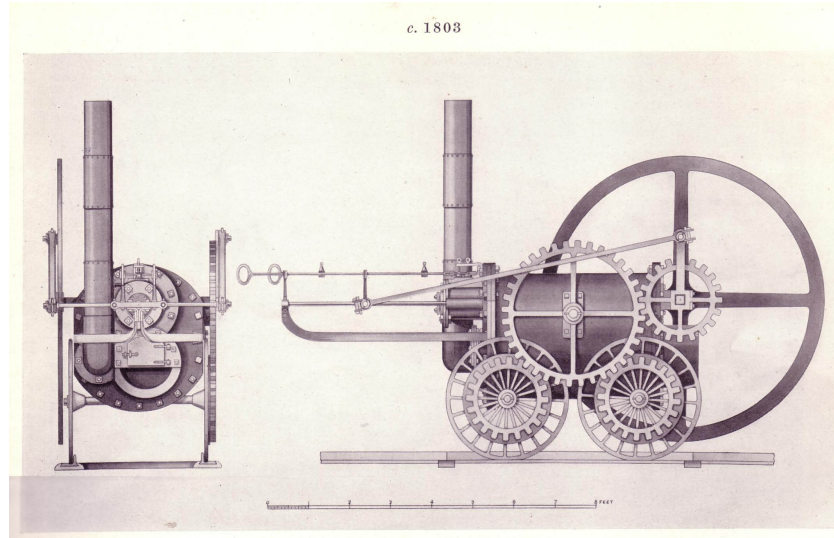


Figura 3. Dibujo de la locomotora de Trevithick de 1803. Archivo UCM.

Hasta 1825 las nuevas locomotoras se emplearon exclusivamente en el interior de minas de carbón para la extracción de este mineral. Ese año se inauguró el ferrocarril Stockton-Darlington (Figura 4), el primero en prestar servicio público de transporte de cargas con locomotoras a vapor. Pocos meses después se abría la línea Canterbury-Wishtable, la primera con servicio regular de pasajeros con tracción a vapor. Finalmente, en 1830 se inaugura la primera línea considerada “moderna”: la Manchester-Liverpool (40 km/h) (Figura 5).



Figura 4. Inauguración del ferrocarril Stockton-Darlington, 27 de septiembre de 1825. Archivo UCM.

Las tres líneas utilizaban locomotoras construidas por una de las personas clave en el desarrollo del tren, tal y como hoy lo conocemos: George Stephenson (Figura 6). Su trayectoria es ejemplar y no me resisto a comentarla

brevemente: hijo de un peón minero, en su infancia guardó vacas y no aprendió a leer hasta los 18 años. En 1804 entró en las minas de Killingsworth en sustitución de su padre que se había quedado ciego. Pronto destacó por una serie de prácticos inventos (como una de las primeras lámparas de seguridad que se emplearon en las minas) que realizaba sin tener ningún tipo de estudios. En 1810, un agricultor de la comarca le enseñó nociones de matemáticas, de mecánica y biología. Solo dos años más tarde, ya era ingeniero-director de aquellas minas. En 1823 creó una fábrica en Newcastle para la producción de locomotoras, actividad a la que se dedicaría hasta su muerte.



Figura 5. Manchester-Liverpool, la primera línea ferroviaria moderna. Primera clase (fila superior) y segunda clase (fila inferior). Archivo UCM.



Figura 6. George Stephenson y una de sus locomotoras. Imagen de los billetes de 5 libras esterlinas. Archivo UCM.

El desarrollo de la tecnología ferroviaria, con la consiguiente creación de las redes nacionales europeas durante las siguientes décadas, iba a representar

todo un desafío para el gremio de los arrieros, especialmente en aquellas zonas en las que se instauraban líneas. Antes de analizar el impacto que tuvo el nuevo medio de transporte sobre la actividad arriera, parece inevitable comentar brevemente las particularidades del desarrollo del ferrocarril en España y Aragón.

2. El ferrocarril: un salto cualitativo

Antes de la aparición del ferrocarril, los caminos fueron evolucionando lentamente: las sendas y veredas para personas y animales, los caminos de carro, las carreteras con firmes lisos... Pero, de pronto, el hombre es capaz de aplicar la máquina de vapor a un vehículo que hace rodar sobre un carril de hierro; de repente, el mundo se encuentra con un sistema que permite el establecimiento de relaciones rápidas entre lugares distantes. Se trata de una auténtica revolución. El efecto que produce en la sociedad es enorme *«y la economía de los pueblos donde se fomenta, se desarrolla, crece y crece»* (Wais, 1974). Las repercusiones sociales, políticas, culturales y urbanísticas fueron tan relevantes como las económicas.

Es prácticamente imposible describir el cambio que supuso la irrupción del ferrocarril y el entusiasmo con que se acogió. Se da un paso de gigante en la conquista del espacio, que permite otros análogos para el comercio y la industria; es el factor decisivo para la revolución industrial que se opera. De hecho, se ha llegado a considerar que la revolución de los sistemas de transporte en los dos últimos siglos ha sido el factor más importante en la modernización de los países ya que, por una parte, ha permitido acortar espectacularmente el tiempo de traslación de pasajeros y mercancías y, por otra, abaratar los costes de estos servicios.

Los efectos del progreso en el transporte han sido tan grandes porque *«ha abierto y conectado mercados, permitido el aumento de las escalas de producción, aminorado los costes medios de producción, estimulado la introducción de procesos crecientemente tecnificados (...). Que las malas condiciones del transporte interior en la Península Ibérica han sido uno de los grandes factores explicativos del retraso económico de España es axioma aceptado por todos»* (Tortella, 1999). Ciertamente, España es uno de los países europeos que reúnen peores condiciones para el transporte interior debido a su orografía montañosa y a la escasez de tramos

fluviales navegables. Este hecho parece responsable, al menos parcialmente, de las grandes diferencias sociales, económicas y culturales de sus regiones y de la tendencia histórica a la fragmentación.

3. Luces y sombras de la expansión ferroviaria en España

Los efectos globales del ferrocarril sobre la economía española fueron notables. El ferrocarril permitió mejorar el abastecimiento de las grandes ciudades, trayendo productos perecederos o pesados desde mercados cada vez más alejados, lo que aseguraba los suministros y, al mismo tiempo, los abarataba. También posibilitó la adquisición de materias primas y productos semiacabados y la venta de los productos industriales que se fabricaban en ciudades del interior, como Zaragoza (Comín, 1999).

Hacia 1870, ya se había creado una primera red ferroviaria peninsular (Figura 7) que contribuyó, con la ayuda de los nuevos medios de información (telégrafo, prensa rotativa), a la convergencia de los precios del trigo y otros productos agrícolas en las distintas regiones (Sánchez-Albornoz, 1977; Barquín, 1997), a la especialización del sector ganadero, a la lenta pero progresiva reconversión de la ganadería trashumante y a la expansión del sector textil (lana, algodón).

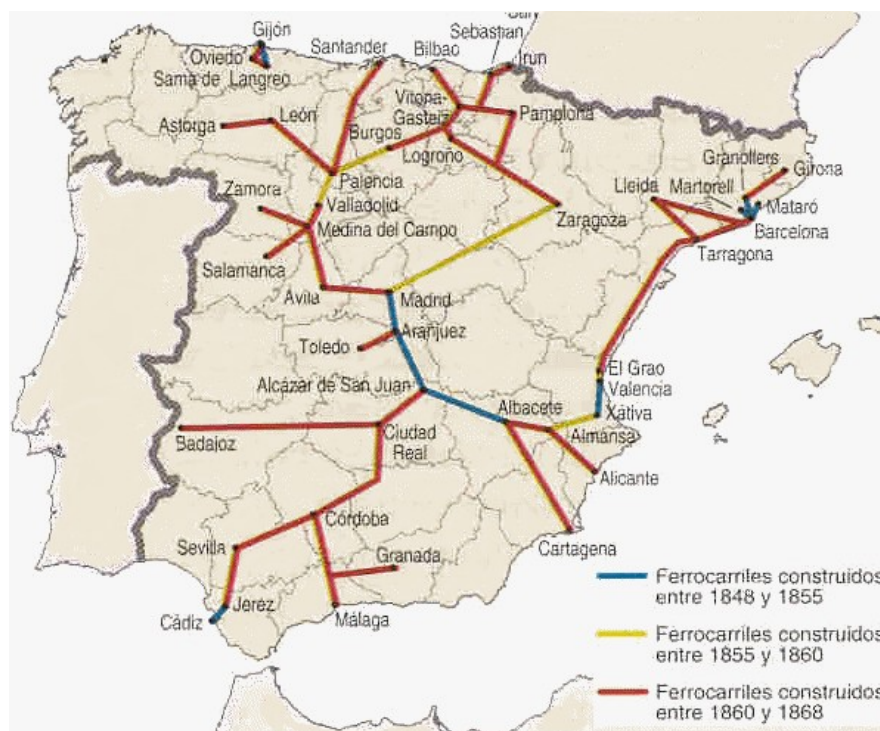


Figura 7. Red ferroviaria construida entre 1848 y 1868. Archivo UCM.

El sector vinícola encontró en este medio de transporte un aliado necesario para su expansión desde 1879. Por primera vez, los viticultores de la España interior pudieron sacar provecho de la demanda internacional provocada por la difusión de la filoxera en Francia durante la década de 1880 (Carnero, 1980; Pan-Montojo, 1996). El ferrocarril fue básico para la expansión de la minería (carbón, hierro, plomo) en la segunda mitad del siglo XIX y para el desarrollo de otras industrias a principios del XX, como el cemento, el papel o las industrias químicas. Sabiñánigo constituye un buen ejemplo. Si esto fuera poco, el ferrocarril trajo consigo una mejora sustancial del servicio de Correos (Sánchez-Albornoz, 1975). Así, de 25 millones de objetos postales que circularon en 1855 se pasó a 60 millones en 1861 y a cerca de 90 millones en 1876.

Sí, los efectos globales del ferrocarril sobre la economía española fueron notables... pero pudieron haber sido muy superiores (Comín, 1999). Todo indica que el mayor error fue la franquicia arancelaria concedida a las compañías ferroviarias por los progresistas de 1855. Querían que la red ferroviaria se construyese lo más rápidamente posible y, en este empeño, dejaron a las compañías extranjeras la iniciativa de la construcción y gestión de las distintas líneas. Estas compañías trajeron prácticamente todos los materiales que necesitaban (a excepción de una parte del carbón y la madera) de sus países de origen. Los empresarios españoles de la siderurgia e industrias afines o auxiliares exigieron una protección arancelaria que no fue tomada en cuenta. En la decisión del Gobierno primó el hecho de que las empresas extranjeras no solo eran más eficientes en el terreno económico sino también en la búsqueda de rentas (Comín y Martín Aceña, 1996). Obviamente, si los gobiernos españoles de la época hubiesen obligado a las compañías ferroviarias a adquirir todos los materiales en España, no se habrían interesado en el negocio porque los productos de otros países europeos eran más baratos y de mejor calidad. Pero, había vías intermedias entre el proteccionismo absoluto y la franquicia total. Es difícil saber el impacto que hubieran tenido otro tipo de actuaciones, pero, tal y como hicieron diversos estados alemanes, podría haberse optado por políticas intermedias permitiendo que empresas españolas proporcionaran parte del material y obligando a las compañías extranjeras a colaborar o establecer empresas conjuntas con industriales españoles (Comín, 1999). Esta política habría propiciado la asimilación de

tecnologías punta y habría servido de catapulta para la modernización industrial de España.

En resumen, no se pueden negar las notables aportaciones del ferrocarril a la economía española. Casi todos los expertos están de acuerdo en que solucionó los problemas básicos de transporte al permitir la movilización de la población, los efectos postales y las mercancías hacia mercados alejados, incluyendo el exterior (Comín y col., 1998). Pero también en que la política ferroviaria impidió una revolución industrial similar a la experimentada por otros países europeos durante la segunda mitad del siglo XX.

Analizando la historia socioeconómica del ferrocarril español aparecen otras situaciones aparentemente paradójicas. Por ejemplo, el retraso con el que se acometieron las obras de construcción de ferrocarriles en España (en comparación con otros países europeos) ha sido causa de repetidos lamentos. Y, sin embargo, una de las etapas de mayor crecimiento ferroviario (1855-1864) vino seguida de una de las grandes crisis económicas en nuestro país (1864-1874). Por otra parte, si el tren parecía tan necesario, ¿por qué las compañías ferroviarias españolas resultaron, en general, un negocio ruinoso? Hay diversas causas económicas, políticas y geográficas que pueden ayudar a explicar esta paradoja (Tortella, 1999).

En primer lugar, aunque el ferrocarril era necesario y existía una demanda social “abstracta”, no había una demanda “concreta” inmediata ya que, a mediados del siglo XIX España seguía siendo un país atrasado, con o sin ferrocarril. En otras palabras, la educación de la población y el desarrollo de la agricultura y la industria eran, en aquellos momentos, tan necesarios o más que el ferrocarril. La economía española, que necesitaba el ferrocarril, no podía pagar su coste y su mantenimiento.

En segundo lugar, la ceguera de los gobiernos durante los reinados de Fernando VII e Isabel II, que no comprendieron la conveniencia de favorecer la construcción de una red ferroviaria ni la necesidad de una planificación seria. Prueba de ello, es el decreto de 1844 que establecía un ancho de vía diferente al del resto de Europa. Posteriormente, los gobiernos progresistas quisieron corregir los errores anteriores y se pasaron en el sentido contrario; entre otras cosas, no modificaron el ancho de vía cuando estaban a tiempo, utilizaron

sistemas de adjudicación mediante subasta que propiciaba ofertas insensatas e improvisaron un sistema de financiación del ferrocarril que condujo a la gran crisis financiera de 1864. En resumen, la construcción ferroviaria en España comenzó demasiado tarde y posteriormente se intentó recuperar el tiempo perdido con demasiada precipitación. La demanda empezó a crecer a partir de 1874 pero, pocos años después, aparecería un competidor feroz: el motor de explosión.

Finalmente, la accidentada orografía, que era una de las razones más importantes que justificaban la construcción de la red ferroviaria, también constituía un serio problema técnico y económico. Además, resultaban igualmente problemáticas otras condiciones geográficas típicamente españolas: la baja densidad de población y su gran dispersión. Tortella (1999) pone un ejemplo muy gráfico de nuestro tiempo: la dificultad para diseñar el trazado del AVE Madrid-Valencia. Así, *«si se quiere que atraviese núcleos de población de una cierta importancia (secundaria en todo caso) el trazado tiene que hacer extraños zigzags. La alternativa son 300 km de línea sin atravesar apenas poblaciones de consideración. Este mismo problema, en mucho mayor escala, porque España contaba con poco más de la tercera parte de los habitantes de ahora, se planteaba a los planificadores del siglo pasado. En realidad era un problema insoluble porque no se podía reagrupar a la población para complacer a los planificadores ferroviarios»*.

4. Construcción de la red ferroviaria en Aragón

Los ferrocarriles empiezan a extenderse por Europa hacia 1825-1830. En aquel momento, la situación de los caminos carreteros en España dejaba mucho que desear. Su desarrollo más o menos sistemático por parte del Estado había comenzado durante el reinado de Fernando VI (1746-1759) cuando Bernardo Ward expone al monarca un plan de progreso en el que destaca la creación de un sistema radial de carreteras que, partiendo desde Madrid, llegaran a costas y fronteras. El plan se potenció durante el reinado de su sucesor, Carlos III (1759-1788). Sin embargo, la red contaba con poco más de 400 leguas al inicio del siglo XIX. Por ellos circulaban arrieros con sus acémilas y, por lo que respecta al tránsito rodado, carros, galeras, sillas de posta y diligencias. Estas últimas eran las auténticas señoras de las carreteras. La mayoría de los pueblos no gozaban del paso de una carretera y estaban

comunicados con los pueblos cercanos mediante un denso entramado de caminos, la mayoría inmemoriales. Por estos caminos, las mercancías solo podían ser transportadas a lomos de caballerías y, en el mejor de los casos, con pequeños carros. En cualquier caso, las posadas, ventas y mesones constituían una parte esencial de caminos carreteros y de sendas de herradura. Los viajes más o menos largos no podían concebirse sin lugares adecuados para hacer las escalas necesarias para reponer fuerzas, pernoctar y dar descanso a las caballerías.

En España, los primeros proyectos relacionados con el ferrocarril no llegan a ver la luz debido a que no eran muy convincentes y a la inestabilidad política que vive el país, en el que se suceden rápidamente los gobiernos. Entre ellos se encuentra el de 1851, según el cual la red se dispondría en forma de tres grandes troncos que partirían desde Madrid y que se dirigirían a los que estarían llamados a ser los grandes centros de producción del interior peninsular: Valladolid, Córdoba y Zaragoza. De estas tres ciudades, saldrían líneas de segunda clase hasta el mar y las fronteras. Al final se aprueba la Ley General de Ferrocarriles de 1855 que supone el punto de partida para el desarrollo de la red ferroviaria.

No es casualidad que el nombre de Zaragoza aparezca ya en los primeros planes ferroviarios y que en 1863 ya constituyera un nudo ferroviario muy relevante. El centro de Aragón era una localización estratégica de particular importancia ya que era el punto natural de conexión de los tres principales núcleos industriales y de servicios del país: Barcelona, Madrid y el País Vasco. Antes de la llegada del ferrocarril, Zaragoza estaba conectada con Madrid y Barcelona por la posta que unía estas dos ciudades. Además, entre la capital aragonesa y Madrid circulaban las reales diligencias que salían de Madrid los lunes y viernes, a las doce del mediodía en invierno y a las dos de la tarde en verano. El camino, lleno de baches, no resultaba precisamente cómodo y, además, era caro (entre 180 y 300 reales, dependiendo de la clase). Por este motivo, se acogió con gran satisfacción la noticia de que unos ingleses habían obtenido la concesión de la línea Madrid-Zaragoza por parte del Gobierno. Corría el año 1845. El trazado era sencillo y en general seguía el trazado de la carretera. En Zaragoza, la línea se dividiría en dos ramales: uno en dirección a Barcelona y el otro hacia Pamplona. El proyecto quedó en agua

de borrajas y, como se ha comentado anteriormente, hubo que esperar hasta la Ley de 1855 para que se retomara la idea.

En aquel momento fueron los franceses los que se interesaron y fundaron la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA). El 16 de mayo de 1863 se concluyó el trayecto Madrid-Zaragoza. La inauguración de la “línea de Zaragoza” fue festejada por todo lo alto. A las 7’30 h parte el primer tren desde Madrid, en el que viajan los ministros de Fomento y de Marina y personalidades como Sagasta. Tras los correspondientes agasajos en Alhama y Calatayud, el tren llega a Zaragoza a las 19’30 h. La noche culminó con una cena de las autoridades en el gran salón de la Lonja en la que se sirvió un menú “sencillo”: «*Sopas: primavera y tapioca, con vinos Sauternes. Entradas: pastelillos rellenos, salmón a la mayonesa, filete de ternera a la jardinera, perdices trufadas, timbales de aves, filetes de pescado a la francesa, guisados a la española y vino de Burdeos. Asados: pierna de cordero, langosta a la tártara, pavos trufados, pastel de hígado de pato, jamón a la gelatina. Postres: dulces, quesos bávaros, gelatina de fresa, quesos helados y vino de Champagne*» (Wais, 1974).

La línea Barcelona-Zaragoza fue un poco más precoz. En 1852 un grupo de empresarios catalanes y aragoneses (que se constituirían en la Compañía del Barcelona a Zaragoza) proponen al Gobierno la construcción de un trazado que pasase por Sabadell, Tarrasa, Manresa, Lérida y una zona del Alto Aragón. La parte más problemática del trazado fue la de Lérida a Zaragoza, estableciéndose una fuerte rivalidad entre Monzón y Barbastro ya que ambas ciudades eran conscientes del impacto socioeconómico de la llegada del tren. Ese mismo año, la Compañía obtiene la concesión, calculándose el capital necesario en 250.000 reales. Finalmente, la línea constaría de cuatro secciones: la primera, de Barcelona a Manresa; la segunda, a Lérida; la tercera, a Monzón; y la cuarta, a Zaragoza. El 6 de septiembre de 1861 se inaugura la línea en Zaragoza, con asistencia de la reina. Ese mismo año se abre la línea Zaragoza-Pamplona.

De esta manera, la red ferroviaria aragonesa quedaba inicialmente restringida al eje Ebro-Jalón. En palabras de Sabio (2000), «*el Pirineo y el Prepirineo quedaron convertidos en un desierto ferroviario, sin ningún kilómetro de raíl*». A pesar de que posteriormente se realizaron algunas otras conexiones

(Huesca, Jaca, Barbastro, Cariñena, Alcañiz, algunas pequeñas líneas de vía estrecha...), todavía en 1900 una parte importante del territorio aragonés quedaba al margen de la red: las Cinco Villas zaragozanas, la mitad septentrional de la provincia de Huesca y casi la totalidad de la de Teruel (Germán, 1999) (Figura 8). De hecho, Teruel fue la última capital de provincia en estar conectada ferroviariamente con Madrid (1901). Durante el primer tercio del siglo XX, Aragón mejoró notablemente su red ferroviaria, tanto en cifras absolutas como relativas, pasando de representar el 5,7% de la red española en 1900 al 8,3% en 1935 (Tabla 1). Esta expansión estuvo liderada por las conexiones con diversas explotaciones mineras turolenses. En contraste, no se produjo ningún avance en la mitad norte de Huesca.

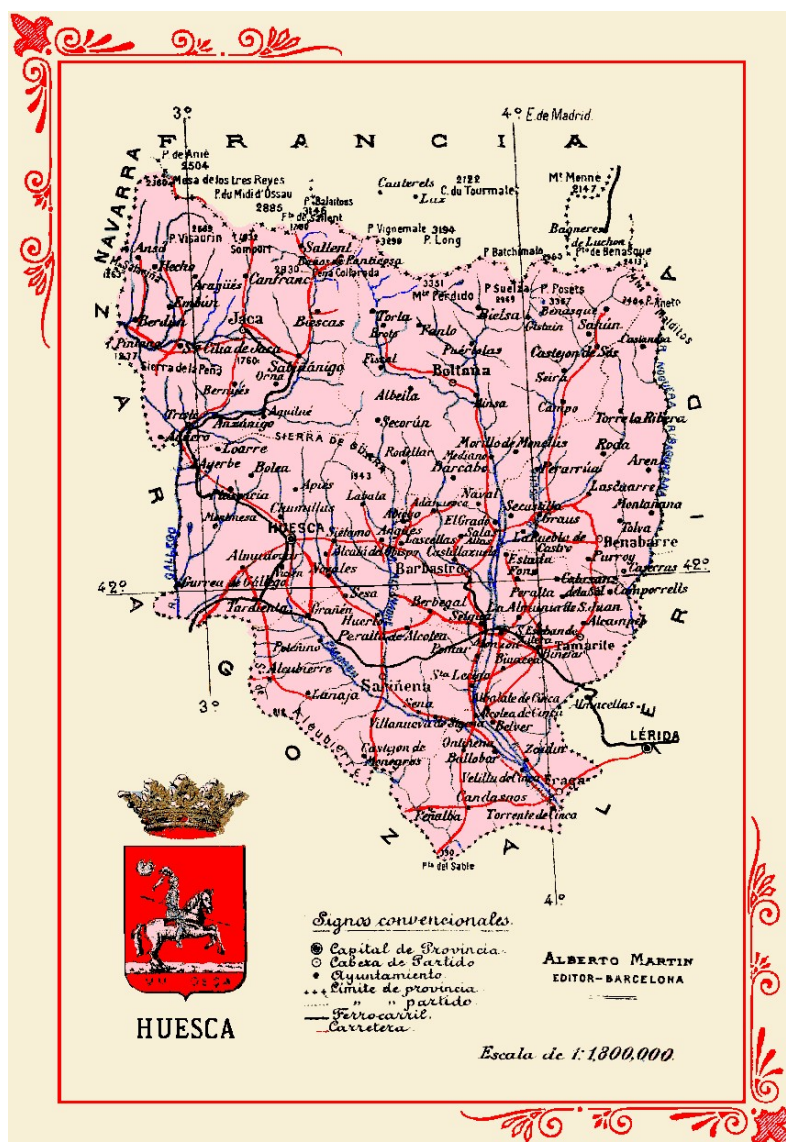


Figura 8. Extensión del ferrocarril en la provincia de Huesca (1900).
Archivo UCM.

Tabla 1. Evolución de la red ferroviaria (km) en Aragón entre 1900 y 1935.

	1900			1935		
	Aragón	España	%	Aragón	España	%
Red principal (vía ancha)	690	11.040	6,2	1.120	12.253	9,1
Red secundaria (vía estrecha)	62	2.166	2,9	316	5.148	6,1
Total red ferroviaria	752	13.206	5,7	1.436	17.401	8,3

Fuentes: Wais (1974), Biescas (1985), Germán (1999).

5. Barbastro se conecta a la red: la hora de la *Burreta...* y del *Mulebús*

La decisión de que el tren pasase por Monzón dejó a Barbastro, uno de los principales centros agrícolas y comerciales del Alto Aragón, fuera del trazado ferroviario por apenas unos pocos kilómetros. A la decepción inicial, le siguió una fuerte determinación: ¡Había que llegar a la línea! Para ello, se inició la construcción de una carretera “perfeccionada”, que permitiese un tránsito fácil y ágil de carros y diligencias. No era suficiente. Había que sustituir el proyecto de la carretera por uno ferroviario. La elección fue un enlace con la estación de Selgua, situada a poco menos de 20 km de la villa barbastrense. Esta estación se había inaugurado en 1862 y formaba parte de la línea Barcelona-Zaragoza.

En 1867 el Gobierno subasta la concesión de las obras, que fue pasando de unas manos a otras. La Compañía “Zaragoza a Barcelona” (ZB) había pasado a formar parte de la “Zaragoza a Pamplona y Barcelona” (ZPB) y esta, a su vez, se encontraba en proceso de compra por la Compañía del Norte, que fue realmente la que posibilitó que las obras pudiesen terminar. Estamos ya en 1880 y habían transcurrido 13 años desde la concesión inicial. El ramal de Barbastro pasó oficialmente a poder de la Compañía del Norte en 1889. La llegada del ferrocarril a Barbastro tuvo gran importancia para la comercialización del vino que se producía en el Somontano pero su impacto para la zona pirenaica pudo haber sido mucho mayor si las comunicaciones terrestres hubieran sido atendidas paralelamente. El trazado de la carretera Aínsa-Barbastro por el Alto del Pino en vez de por el borde del Cinca no fue una ayuda precisamente.

En cualquier caso, también es cierto que la renovación del trayecto Barbastro-Selgua no parecía preocupar mucho a la administración ferroviaria,

situación que era (irónicamente) palpable incluso una vez rebasada la primera mitad del siglo XX:

«La verdad es que, entre la electrificación y la dieselificación de los ferrocarriles, están haciendo perder aquel prestigio romántico que tenían las locomotoras anteriores. (...) Ahora ni las máquinas eléctricas ni los “Talgos” ni los “Tafes” echan humo. Para acabar de fastidiar, ni siquiera son de hierro. O, si lo son, lo disimulan con el maquillaje de la pintura que llevan encima.

Menos mal que la “Renfe”, con muy buen acuerdo, conserva líneas en las que se sigue viajando como en el tiempo de nuestros abuelos. Una de estas líneas es la de Selgua-Barbastro, cuyas locomotoras arrastraron ya a locas aventuras a damas con veloz polisión, y a caballeros con gorra a cuadros, guardapolvo y gafas contra la carbonilla. Viendo pasar estas máquinas acerantes, que mueven con sensualidad su furgón de cola, el escritor puede emular a Azorín sin el menor esfuerzo y hasta considerarse de la generación del 98, que era una generación gordísima.

Felicitemos a la “Renfe” por su exquisita sensibilidad al no convertir en chatarra estos valetudinarios monstruitos» (La Codorniz, núm. 1885, Madrid, 3 de diciembre de 1955).

Se trata de una visión muy similar a la que tenían los propios vecinos de Barbastro. Según el testimonio de María Esquilloz, *«el tren que circulaba desde Selgua a Barbastro le llamaban la burreta por lo despacio que iba. Era una máquina de vapor que tiraba de dos o tres vagones, uno de ellos de primera con asientos de terciopelo y los otros de segunda y tercera con asientos de madera; si te asomabas por la ventanilla se te llenaban los ojos de carbonilla pues la máquina funcionaba con carbón»*. Y es que, en los años 60 todavía se podía ver a la *Burreta* 230-2134, construida por Hartmann en 1913 (¡la última de la serie!) saliendo de Barbastro y ascendiendo suavemente hasta alcanzar la planicie de Selgua (Figura 9). Aquel lector que desee conocer la historia detallada del ferrocarril de Selgua a Barbastro tiene a su disposición el libro monográfico de Botanch (2012).

Pero, el tren de Barbastro también desapareció. En una primera fase, la célebre *Burreta* fue cerrada para el tráfico de pasajeros. El 20 de diciembre de 1969, cinco días después de que dejase de funcionar, el periodista Luis Carandell publicó la pertinente esquelita en la revista *Triunfo*, que fue reproducida, a su vez, en *El Cruzado Aragonés* (Figura 10).



Figura 9. La Burreta en la estación de Barbastro (Ferrán Llauradó, 1968).

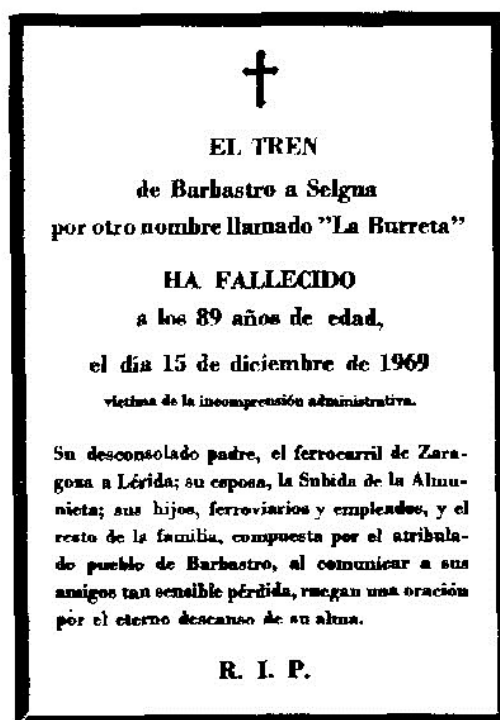


Figura 10. Esquela por el alma de la Burreta. Luis Carandell (*Triunfo y El Cruzado Aragonés*, 20 de diciembre de 1969).

En realidad, el tren se llevó al polígono industrial Valle del Cinca de Barbastro, pero exclusivamente para el tráfico de mercancías, un servicio que se acabó definitivamente en el año 1985. ¿Volverá el tren a Barbastro? Es posible que, a medio plazo, la respuesta sea afirmativa. De hecho, la cuestión volvió sobre el tapete hace pocos años como consecuencia de la entonces inminente puesta en marcha del AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona. Más

concretamente, las Cortes de Aragón discutieron «la recuperación del ferrocarril entre Barbastro, Monzón y la estación de Selgua (...) por la preocupación (...) que supone la inminente llegada del AVE, que puede poner en jaque y puede poner en peligro los servicios del ferrocarril convencional. En estos momentos, esa zona, la línea Zaragoza-Tardienta-Sariñena-Monzón-Binéfar-Lérida, tiene una alta densidad de tráfico, puesto que es la línea central que se utiliza para el tráfico entre Madrid y Barcelona, y otras comunidades, y en el momento en que el AVE pueda entrar en funcionamiento, obviamente, el grueso y las unidades de viajeros dejarán de discurrir por esa línea, que en principio parece abocada y condenada a ser una línea importante, pero una línea de mercancías (...).

En este contexto se inserta la posible reapertura y reaprovechamiento de la línea de Selgua, con independencia de que fuera el tramo actual u otro paralelo similar, gracias al cual se acercaría una parte importante del Alto Aragón al sistema ferroviario, gracias al cual permitiríamos conectar las comarcas orientales del Alto Aragón, Sobrarbe, Ribagorza, Somontano y Cinca Medio, que ya evidentemente tiene esa conexión, y la posibilidad del establecimiento de líneas de carácter regional, con la apertura de estas, entre Barbastro, Monzón, Binéfar y Zaragoza, cosa que en estos momentos evidentemente ha desaparecido (...).

Ahora, en un momento oportuno en el que se está planteando y en el que ha surgido una asociación en defensa del tren del Alto Aragón, que se plantea no solo la recuperación de esta conexión sino un objetivo más amplio, aunque ciertamente también a medio plazo, la posibilidad de una línea entre Barbastro y Monzón, que vertebrara todo ese territorio y que además acercara el Pirineo, todos los Pirineos, el oriental y el occidental, a una parte de sus potenciales clientes más importantes, como son los visitantes catalanes, supondría, desde luego, una vertebración territorial en el Alto Aragón gracias al ferrocarril, de la que siempre se ha carecido, porque nunca se ha estado en condiciones de contar con esa conexión directa de la capital de la provincia con el resto de localidades importantes de la parte oriental» (D.S.C.A., 2001).

Prácticamente todos los partidos políticos con representación en Aragón lo han visto con buenos ojos (casi siempre cuando estaban en la oposición) pero las discusiones sobre competencias, recursos, oportunidad, plazos, impacto, etc. parecen no acabar nunca.

Ya que hemos hablado de una *burreta*, le dedicaremos unas líneas al *mulebús*, otro medio de transporte peculiar (pero más modesto) que hubo en Barbastro (Figura 11). En este caso, la referencia a una caballería estaba más justificada. Lo describe bien Ezquerro (2002): *«En agosto de 1964 llegaba yo a Barbastro por vez primera en mi vida. El Batallón de Cazadores nº XVI era mi primer destino de Oficial y hacia la ciudad del Vero nos dirigíamos varios jóvenes tenientes cargados de ilusión. Tras llegar a la estación a bordo de la vaporosa “burreta” alquilamos un motocarro para trasladar al cuartel nuestras exiguas pertenencias. En el camino nos cruzamos con un extraño artilugio: parecía un microbús, pero en lugar de motor llevaba en su parte delantera un pescante, del cual salía una lanza a cuyos lados se acomodaban sendos mulos, dirigidos, rienda en mano, por un soldado. Ante tamaña aparición interrogamos al conductor del motocarro, quien sin darle importancia nos contestó: “¡Ah, eso! Eso es el mulebús”. Palabra que oíamos por vez primera, pero totalmente adecuada, pues la tracción mecánica del “bus” había sido sustituida por la “mular”. Nos acostumbramos a utilizarlo en los desplazamientos hasta la ciudad, y pasó a ser un elemento habitual en nuestras actividades cotidianas».*



Figura 11. El *mulebús* de Barbastro. Cortesía de Jorge Mayoral, Fundación Hospital de Benasque.

6. Las líneas transpirenaicas: Huesca y el ferrocarril de Canfranc

Al igual que Barbastro, Huesca tampoco consiguió que la línea Zaragoza-Lérida-Barcelona pasase por allí y el ferrocarril tuvo que esperar

hasta 1864, año en el que se terminó un pequeño ramal de 22 km que la unía con Tardienta. Pero a la capital oscense le quedaba un as en la manga: Canfranc.

Realmente, la conexión ferroviaria entre España y Francia por Aragón constituyó (aunque parezca mentira) un objetivo importante de los planes ferroviarios del Gobierno español. Pero había que buscar el paso adecuado a través del Pirineo. Antes o después fueron saliendo a la palestra casi todos los candidatos posibles, dependiendo de los intereses que primasen en cada momento: Somport (el *Summus Portus* romano), el Portalé, el Puerto Viejo de Sallent, el de Panticosa (con el valor añadido del balneario), el de Bujaruelo y los que dirigían al valle del Cinca (por Plan o por Bielsa) o al del Ésera (Benasque). Los puertos de la zona de Ansó-Hecho no se tuvieron en cuenta debido a la relativa proximidad al más que probable paso Irún-Hendaya (Parra de Mas, 1999).

En 1853, varias entidades de Zaragoza y Huesca remiten al Gobierno la primera solicitud de construcción del ferrocarril a Canfranc. Paralelamente, redactan una pequeña monografía (*Los Aragoneses a la Nación Española. Consideraciones sobre las ventajas del ferrocarril del Norte por Zaragoza y Canfranc*), en la que exponen los motivos que justifican su demanda. Los firmantes advierten que «esta idea se ha hecho popular, y ya se sabe, atendido el carácter aragonés, cuyo distintivo es la constancia y el tesón, lo que puede esperarse de una idea que llega a formar parte de las convicciones de un pueblo». Como se ha comentado anteriormente, «no deja de ser curiosa esta preferencia aragonesa tan destacada hacia las comunicaciones con Francia, por encima incluso de las que podrían considerarse como opciones prioritarias, esto es los caminos férreos hacia Cataluña, Valencia, Madrid, Logroño, etc. Ciertamente éstos también llegaron, y aún mucho antes que el de Canfranc, que era, sin embargo el que se convirtió en una verdadera obsesión regional» (Parra de Mas, 1999). Este autor apunta a que la región conservaba la memoria histórica de los tiempos en los que, con algunos matices, «el grueso de sus intercambios comerciales aragoneses se hacía con Francia», a pesar de verse claramente perjudicados por las tradicionales malas relaciones entre París y Madrid. De hecho, ni siquiera hacía falta apelar a la memoria ya que las relaciones comerciales/laborales entre ambos lados del Pirineo seguían siendo intensas.

La solicitud fue bien recibida en el Ministerio de Fomento que, inmediatamente, nombra una Comisión (25 de noviembre de 1853) para que estudie el tema. El informe resulta tan favorable (y los conocimientos geográficos de los miembros de la Comisión tan escasos) que la línea de Canfranc aparece como la mejor solución para la conexión con Francia, por delante de la Madrid-Irún. De hecho, por Real Orden de 24 de diciembre de ese mismo año se ordena que se suspendan todos los trabajos del *Ferrocarril del Norte* (Madrid-Irún) y que se inicien los estudios de la línea Madrid-Zaragoza-Francia por Canfranc (Figura 12).

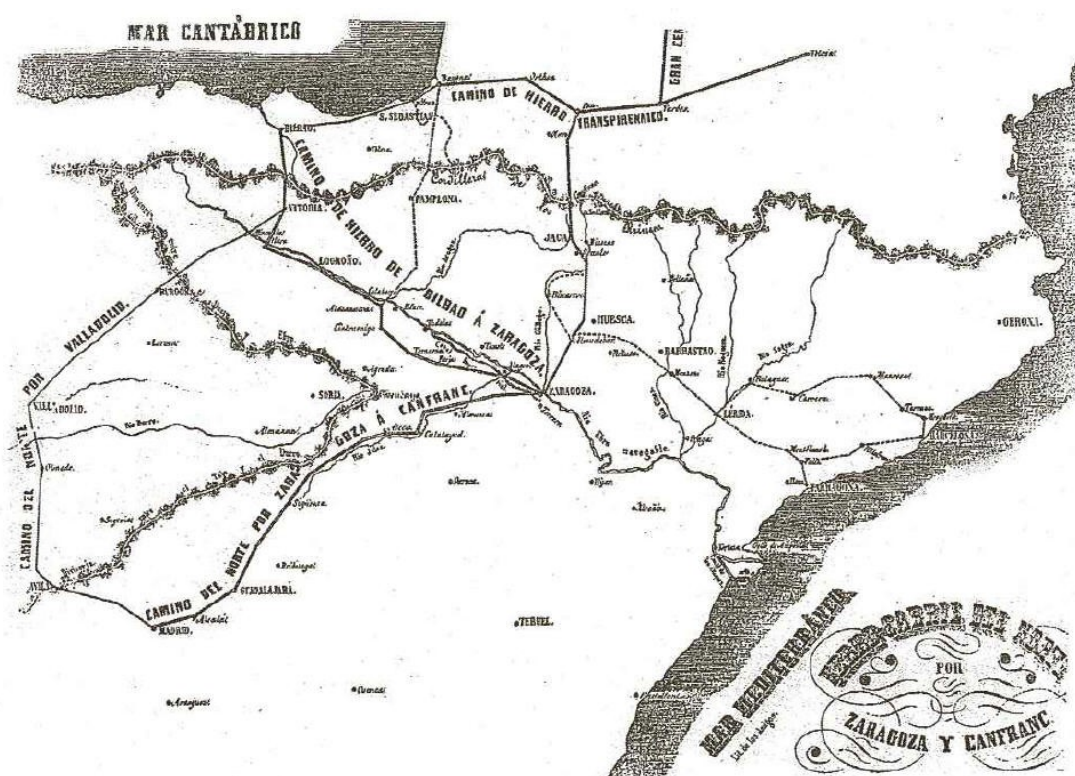


Figura 12. Primer itinerario propuesto para El Canfranc (1853). Archivo UCM.

Obviamente, las cosas cambiaron notablemente en los siguientes años. La conexión a través de Canfranc se sigue mencionando en la Ley de 1855 pero como una posibilidad a largo plazo debido a las dificultades técnicas de la época para atravesar el Pirineo. Por ese motivo, y por los intereses de industriales vascos y catalanes, se acometieron primero los pasos por Irún y Portbou. En 1856 desde la propia provincia de Huesca parece alentarse otro itinerario: el paso por Gavarnie. Sin embargo, la conexión a Francia por Aragón pasa a un segundo plano hasta 1861. La mencionada línea Madrid-Zaragoza-Barcelona acapara la atención.

El 13 de abril de 1864 se promulga una Ley por la que se concede un crédito extraordinario al Gobierno para la confección de los estudios y reconocimientos previos necesarios para determinar las nuevas líneas que se han de construir. Una nueva oportunidad para la conexión aragonesa con Francia. No hay tiempo que perder. Hacia finales de ese mismo año una comisión técnica se dirige a Francia para ver qué se había hecho al norte de los Pirineos en pos de la conexión ferroviaria por el Pirineo Central y para tratar de que los trabajos se realizaran conjuntamente en el futuro (Parra de Mas, 1999).

En 1865, la Comisión elabora un informe en el que se proponen las siguientes soluciones posibles:

- a. Línea de Canfranc: Zaragoza-Canfranc-Pau (la única con un proyecto más o menos definido).
- b. Línea de Garvarnie: Huesca-Gavarnie-Lourdes.
- c. Línea del Cinca: Monzón-puerto de Sancourt-Labarthé.
- d. Línea del Ésera: Monzón-puerto de Glera-Montrejeau.
- e. Línea del Noguera Ribagorzana: Monzón- puerto de Toro-Montrejeau.
- f. Línea del Noguera Pallaresa: Lérida-puerto de Salau-Saint-Girons.

Tantas posibles soluciones dieron aliento a conflictos regionales y provinciales (y, en el caso de Huesca, intraprovinciales), todos pugnando porque la línea pasase por su lado. La cuestión seguía sin resolverse.

La Ley General de Ferrocarriles de 1870 abría, por enésima vez, nuevas expectativas: *«Artículo 5º: El gobierno presentará oportunamente un proyecto de ley especial para la línea que ha de penetrar en Francia por el Pirineo central tan luego como la Comisión nombrada al efecto haya fijado y se tenga aprobado el correspondiente proyecto; proponiendo entonces, en vista del presupuesto, la subvención que para ella se conceptúe necesaria»*. Y se encargaron nuevos proyectos. El 28 de junio de ese año, los mismos ingenieros que se habían encargado del proyecto del Canfranc recibieron el encargo de estudiar con más detalle la línea del Cinca. La finalización del ferrocarril Zaragoza-Barcelona y del ramal Tardienta-Huesca hacía atractiva esa solución. Un jarro de agua fría para el Canfranc y ánimos renovados para el eje Barbastro-Monzón. En esa

misma fecha, el gobierno español solicitó al francés que nombrara a los ingenieros que debían representarle para el establecimiento de la ansiada vía ferroviaria a través del Pirineo Central. El Estado francés “solo” tardó 8 años en dar señales de vida y fue para indicar que su preferencia era una línea que fuera por el valle del Noguera Pallaresa a Lérida, bien vía Garona-valle de Arán-Pla de Verte o bien por el valle del Salat. Se trataban de las líneas más cortas entre París y Alicante/Cartagena y, en consecuencia, entre París y sus colonias del Oranesado (Argelia). El Gobierno español pilló un buen rebote, tanto por la tardanza como por la propuesta, que únicamente atendía a los intereses galos. Por otra parte, los itinerarios por Canfranc o por el Cinca estaban bastante estudiados a diferencia de la línea del Noguera Pallaresa, que apenas se había reconocido. A pesar de todo, este episodio sirvió para reforzar la comunicación con los franceses y para crear una comisión internacional.

Sin embargo, la elección del *acceso más favorable* por el Pirineo Central se seguía demorando con el consiguiente malestar en Aragón. En 1880 la situación se hizo prácticamente insostenible cuando la Junta Consultiva de Guerra emite un dictamen desfavorable al tren transpirenaico por razones estratégicas. Esta decisión provoca una gran explosión de ira y la movilización de todas las fuerzas vivas aragonesas. *El Diario de Huesca*, una de las “válvulas de escape” del hartazgo aragonés, describe de forma elocuente la situación (un día sí y otro también) con frases como «*el que no está hoy con los intereses del Altoaragón, está contra ellos*» (6 de agosto de 1880) o «*si se quiere que la locomotora silbe a orillas del Pirineo, empecemos por procurar la caída de este Gobierno*» (16 de agosto de 1880). Por si esto fuera poco, Barbastro clamaba para que la conexión con Francia se estableciese por el valle del Cinca para lo que contó con el apoyo entusiasta de los periódicos barbastrenses de la época, como *El Clamor*, donde florecieron titulares como «*la provincia de Huesca contra Huesca la capital*» (Sabio, 2000). A juicio de Barbastro y Monzón, toda la provincia (con las notables excepciones de los partidos de Huesca y Jaca), era partidaria del paso por el Cinca pues «*representa una economía en el trayecto de 34 millones de pesetas y de más de 30 kilómetros de construcción de vía, siendo al mismo tiempo la línea más corta hasta París atravesando el corazón del Pirineo*» (*El Diario de Huesca*, 25 de septiembre de 1880).

El Diario de Huesca, apoyado por el resto de los periódicos de la capital provincial y de Zaragoza, contraatacaba y acusaba a Barbastro de moverse por

un mero interés local y destruir la unanimidad aragonesa sobre un tema capital: «¿Acaso Barbastro, por más que sea una localidad de cierta importancia, y que ha hablado hasta la fecha en nombre propio, pretende monopolizar la representación de Aragón, cuando las provincias de Zaragoza, Teruel y gran parte de la de Huesca han hecho explícitas y terminantes declaraciones en pro de la línea internacional por Canfranc?» (El Diario de Huesca, 24 de septiembre de 1881). Estas palabras irritaban aún más los ánimos a orillas del Vero: «¡Aragón lo quiere! Falso, falsísimo. Aragoneses y muy aragoneses somos y queremos el del Cinca» (El Clamor, 27 de septiembre de 1881). Por otra parte, El Diario de Huesca también denunciaba que la prensa de la capital del Somontano estaba haciendo el juego a El País, diario de Lérida en plena campaña en pro de que la conexión francesa se realizase por el Noguera Pallaresa (Sabio, 2000). Esta situación era utilizada por el Gobierno para ir demorando aún más el proyecto con el argumento repetitivo de que las opiniones estaban muy encontradas hasta dentro de la misma provincia.

Pero ya faltaba menos. En 1881 se discute el proyecto de ley del ferrocarril de Canfranc en el Congreso y el Senado. Las opiniones están encontradas. Algunos generales lo ven como la vía de entrada de todas las invasiones: habría que convertir a la mismísima Zaragoza en una auténtica fortaleza. En palabras del General San Román, «Zaragoza será ceñida con un anillo inmenso de piedra, hierro y bronce, como plaza fuerte de primer orden. (...) Si no se perfora el camino de Canfranc, Zaragoza se verá libre, no respirarán sus habitantes el aire triste que se respira en todas las plazas fuertes, se podrá ensanchar la población, se pasearán sin reglamento sus moradores por sus verdes y fértiles afueras». Tuvo que ser otro militar, el General Jovellar, el encargado de recordar que el aislamiento era un objetivo tan imposible como contraproducente ya que en aquel momento ya existían once carreteras que comunicaban ambos países. Los tiempos estaban cambiando y que era inútil tratar de poner puertas al campo. Un penúltimo sobresalto: a punto de votarse la ley alguien se da cuenta de que Francia no ha dicho ni una sola palabra sobre la continuidad de ese trazado en la vertiente francesa. La incertidumbre queda en el aire, pero la ley se aprueba en enero de 1882 y se define el recorrido por La Peña, Caldearenas, Sabinánigo y Jaca.

La Sociedad Anónima Aragonesa fue la concesionaria y las obras se iniciaron, entre grandes festejos, el 22 de octubre de 1882 aunque se

desarrollarían con una lentitud exasperante. De hecho, lo que se empezaba era el trayecto Huesca-Jaca porque el paso a Francia todavía estaba en el aire. Así, ese mismo año se constituyó una nueva comisión técnica cuya misión era encontrar el trazado más ventajoso para la unión España-Francia a través de los Pirineos!! La comisión no sirvió precisamente para tomar decisiones ya que nuevamente presentó las tres variantes ya conocidas: la línea de Canfranc, la del Cinca y la del Noguera Pallaresa. Obviamente, los tres frentes territoriales renovaron las presiones para que el ferrocarril pasase por su zona. Huesca y Jaca eran favorables al Canfranc mientras que Barbastro, Monzón, Albalate, Fraga y pueblos cercanos eran partidarios de eje del Cinca y, en consecuencia, de que se horadase un túnel en Bielsa o en Benasque (Figura 13). La situación seguía siendo tan delicada como peligrosa porque dividía a la opinión pública de la provincia en dos, mientras que toda Cataluña (que ya contaba con la conexión por Portbou) apostaba, lógicamente, por la variante leridana.

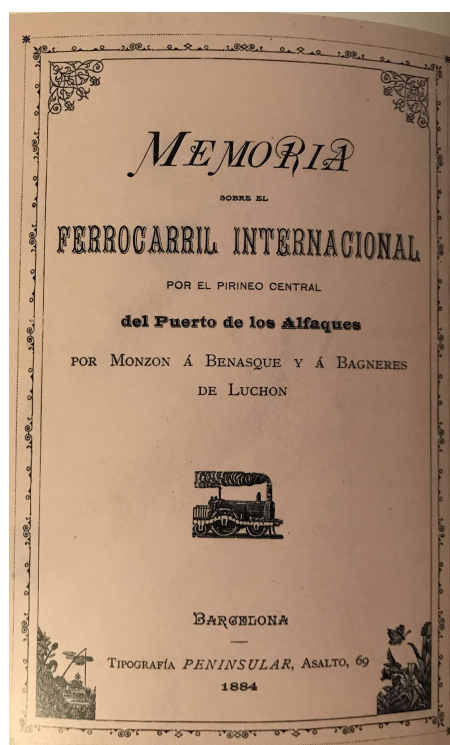


Figura 13. José Motiñó (1884). *Memoria sobre el Ferrocarril Internacional por el Pirineo Central. Del Puerto de los Alfaques por Monzón á Benasque y á Bagneres de Luchon.* Archivo UCM.

En Francia también se tenía en cuenta la posibilidad de la línea del Cinca. Allí la llamaban “Tarbes-Gavarnie-Monzón”. Incluso se llegó a hacer el presupuesto de los dos túneles que habría que hacer en territorio galo. Uno en

el valle de Nestes (a una altura de 1.100 m; distancia: “12 km 625 m”; coste: “44 millones 500.000 francos”) y otro en Gavarnie (también a 1.100 m; distancia: 20 km; coste: 70 millones de francos) (*El Pirineo Aragonés*, núm. 126, 7 de septiembre de 1884). En Barbastro, el ambiente social era tan favorable, que el maestro Enrique Ferrer y Rodrigo compuso una «gran marcha paso doble para piano» titulada *El Ferrocarril del Cinca*. En la portada de la partitura se observa una locomotora que porta unas bandas en las que aparecen los nombres de Barbastro, El Grado, Boltaña y Bielsa «poblaciones por donde debía de pasar este ferrocarril» (Figura 14). Además, tal y como indica Soláns (2000), en la máquina «también leemos “London”, pueblo inglés muy grande donde se fabricaban algunas burretas...».



Figura 14. Portada de la partitura *El ferrocarril del Cinca*. Archivo UCM.

La decisión de que fuese por Canfranc (sin desestimar la variante leridana) estaba contenida en el Convenio Hispanofrancés de 1885, tal y como lo recogió el periódico *El Pirineo Aragonés* (núm. 150; Jaca, 22 de febrero de 1885): «El viernes de la semana pasada se firmó solemnemente en Madrid el convenio internacional para las proyectadas vías férreas que han de atravesar el Pirineo por esta provincia y la de Lérida». El plazo para el término de las obras se fijó en «10 años que podrán acortarse si los contratistas o partes interesadas tuvieran medios o interés en darlas por acabadas antes». Las intenciones debieron ser buenas pero el

tren llega a Jaca en 1893 pero el tramo no se puso en explotación hasta 1898. Se trataba de la primera conexión regular y estable entre ambas ciudades ya que la diligencia tenía que hacer frente a frecuentes problemas. No es extraño encontrar en los periódicos de la época avisos como el siguiente: «*Asegúrase que desde primeros de abril, la empresa de diligencias de la competencia, reanudará su servicio entre esta ciudad y Huesca, interrumpido por los accidentes del pasado invierno*» (El Pirineo Aragonés, núm. 155; Jaca, 29 de marzo de 1885).

Para el resto del recorrido, ¡paciencia! Fueron necesarias otras tres décadas para cubrir el tramo entre Jaca y Canfranc: 21 kilómetros con un desnivel de 400 m. y varios puentes, viaductos y túneles por construir, entre los que destacaba el de Somport, de 7 km., a través del cual se cruzaba la frontera (una obra de ingeniería excepcional para la época); además de los problemas técnicos inherentes a una obra de tal naturaleza, el Ministerio de la Guerra español seguía viendo con recelo la construcción de un nuevo paso con Francia, por lo no solo fue retrasando las oportunas autorizaciones sino que exigió la construcción y/o reparación de diversas fortificaciones (torre de fusileros entre Canfranc y Villanúa, fuerte de Coll de Ladrones en Canfranc y de Rapitán en Jaca, etc.), con un coste adicional elevado. Los problemas económicos estuvieron a punto de impedir la llegada a Canfranc. Solo en la estación internacional y en el nuevo poblado de Los Arañones se gastaron doce millones de pesetas de la época entre 1921 y 1928, siendo necesario realizar otras obras adicionales de repoblación y construcción de diques en barrancos y laderas como prevención ante los aludes de nieve.

Pero al final se consiguió y el 18 de julio de 1928 se inauguró la línea con la presencia del rey Alfonso XIII, Gaston Doumergue (presidente de la República francesa) y el General Primo de Rivera (Figura 16); al año siguiente comenzó una explotación comercial que ha estado repleta de avatares. En 1929 se inauguró el ramal Zuera-Turuñana (39 km) con el objetivo de acortar el recorrido de Zaragoza a Francia, ya que evitaba el desvío por Huesca.

7. ¿Una unión ferroviaria entre Serrablo, Sobrarbe y el Somontano?

Parece ser que las líneas de Canfranc y del Cinca (norte-sur) no fueron los únicos proyectos ferroviarios que se contemplaron el Alto Aragón a caballo entre los siglos XIX y XX, sino que, además, se planteó un trayecto transversal

(oeste-este). La idea era prolongar el ferrocarril del Irati (Pamplona-Sangüesa) hacia territorio oscense. El tren Irati (Figura 17) supuso un gran avance socioeconómico en aquella zona, al quedar bien comunicada con Pamplona. Así, Sangüesa podía enviar cómodamente sus afamados productos hortícolas, que constituían una de las bases económicas más importantes de sus vecinos, mientras que, por otra parte, se abría la posibilidad de enviar a Pamplona la madera bajada en *almadías* (el equivalente navarro de las navatas) por el Salazar y el Esca-Aragón procedentes del Pirineo (valles de Salazar y Roncal). Este tren de vía estrecha fue de los pioneros de la tracción eléctrica en España. La corriente empleada era monofásica a 6.000 voltios, que se reducían a 600 en los puntos en que el trayecto coincidía con calles o carreteras, para evitar accidentes. El presupuesto ascendió a 4.421.375 pesetas, con un recorrido total de 58 kilómetros. La línea inició sus servicios el 23 de abril de 1.911, entre grandes manifestaciones de júbilo popular y pronto recibió el jocoso nombre de *Escachamatas*. Para inaugurarlos oficialmente, el 30 de dicho mes, se celebró un banquete en Sangüesa, al que asistieron las autoridades navarras, entre ellas el obispo, el Ayuntamiento en pleno y representantes de la *Sociedad El Irati*, hasta un total de 90 personas a 25 pts. el cubierto. Se repartieron 123 puros de a peseta, hubo música y baile y a los vecinos más pobres de la localidad les dieron gratis carne, pan y vino. El gasto supuso al Ayuntamiento 2.500 pts.



Figura 16. Alfonso XIII, Primo de Rivera y Gaston Doumergue, presidente de Francia, en la inauguración del Canfranc, 18 julio 1928. Archivo Filmoteca Nacional (Madrid).



Figura 17. El viejo tren de Irati a su paso por la Foz de Lumbier. Archivo *Diario de Navarra*.

La prolongación de la línea se desarrollaría siguiendo la Canal de Berdún hasta llegar a Jaca y, posteriormente, a Sabiñánigo. Desde allí, se dirigiría a Yebra de Basa y atravesaría la divisoria Gállego-Ara mediante la perforación de un túnel con salida en el barranco de Forcos. A continuación, seguiría primero la ribera del Ara, con paradas en Fiscal, Boltaña y Aínsa; finalmente, iría pegado al Cinca hasta su destino final: Barbastro. Dado que la línea Sangüesa-Pamplona conectaba con la Pamplona-San Sebastián (el *Plazaola*, inaugurado el 19 de enero de 1914), el proyecto estaba abierto a múltiples variantes (Hendaya, el puerto de Pasajes, etc.).

El equipo que estudió el trazado no encontró grandes pegas hasta que se topó con el hipotético túnel que habría de unir Yebra con Fiscal. Muy mal lo debieron ver. López (1981) recoge las impresiones de Gabriel Arilla, un vecino de Yebra que conoció al equipo. Cuando preguntaron al ingeniero sobre el proyecto éste contestó con un lacónico «*qué difícilmente sus nietos viajarán es ese ferrocarril*». ¡Todo un profeta! Del ferrocarril no se volvió a saber. Es más, a medida que avanzaba el siglo XX, la competencia del transporte por carretera se fue haciendo insostenible tanto para el Irati como para el Plazaola. El primero desapareció en 1955 y el segundo en 1953.

El citado López, comentaba ya en 1981 que «*hoy el transporte por carretera supera las necesidades de comunicación y transporte, y sería deseable para Sabiñánigo el que desde Yebra se hiciera un túnel que comunicara directamente con Fiscal por aquel mismo sitio por el que fue marcado el del ferrocarril que nunca se hizo*». El

sentimiento popular, entre la esperanza y el escepticismo, estaba perfectamente recogido en una estrofa de la canción *Pasacarreras de Carnaval* (“País de anochecida”, La Ronda de Boltaña):

«¡Brindo por el día
-¡tiempo hay de brindar! ...-
que pueda ir en auto
de Yebra a Fiscal!»

Por fin, el 6 de julio de 2012, tras numerosos retrasos en la ejecución de las obras, se inauguró oficialmente, la variante Sabiñánigo-Fiscal de la N-260. De la magnitud de la obra da una idea el hecho de que en el conjunto del trazado se tuvieran que construir tres puentes de 15 metros de luz sobre los barrancos de Osán, Gabardué y Santa Orosia; cinco viaductos entre 91 y 263 metros de longitud con altura de pilas hasta de 60 metros, el puente sobre el río Ara de 81 metros de longitud, y dos túneles, el de Petralba con 2.625 metros de longitud y de Berroy, de 168 metros de longitud. ¡Qué razón tenía aquel antiguo ingeniero!

8. El tráfico ferroviario de mercancías en Aragón (1879-1930)

El tonelaje total expedido por la compañía del Norte en Aragón se multiplicó por 7,6 entre 1879 y 1930, aunque el despegue importante se produjo realmente en las tres primeras décadas del siglo XX. Entre esos años, las expediciones aragonesas estuvieron lideradas por dos grandes grupos de mercancías: los productos agrícolas y los productos alimenticios. Este hecho refleja una economía basada, de una forma muy marcada, en el sector primario. Conjuntamente, estos dos grupos representaban aproximadamente el 84% de las mercancías totales en 1879 y el 65% en 1930 (Germán, 1999). En el periodo citado, el grupo formado por los productos agrícolas ganó peso gracias al creciente protagonismo de cereales, remolacha y forrajes. Así, creció de aproximadamente 37.000 Tm en 1879 (32% del total) a más de 332.000 Tm en 1930 (48% del total). Por el contrario, el formado por los productos alimenticios experimentó un descenso relativo notable, pasando de cerca de 61.000 Tm (1879; 52% del total) a 115.000 Tm (1930; 17% del total). En este caso, la explicación radica en la disminución acelerada de las exportaciones de vino, un producto que representaba casi la tercera parte del tonelaje total expedido

en 1879, la mitad en 1891 y algo más de la cuarta parte todavía en 1902. La caída del vino solo pudo ser mitigada parcialmente por la creciente exportación de harinas y azúcar a partir de 1890, en el que jugaron un papel importante diversas localidades oscenses: Monzón, en el caso del azúcar (Biescas, 1985), y Tardienta, Selgua, Barbastro y Binéfar, en el de la harina (Germán, 1999b). Con la excepción (y con muchos matices) del vino, el ferrocarril todavía no quitaba el sueño a los arrieros altoaragoneses dado el tipo y volumen de las mercancías expedidas, y los lugares de origen y destino de estas.

En el periodo analizado (1879-1930) creció significativamente el peso relativo del grupo “Materias primas/Productos intermedios”: de apenas 12.000 Tm (10% del total) en 1879 a más de 155.000 Tm (22%) en 1930. En este incremento se debió en gran medida al nuevo protagonismo de la producción de productos químicos en la moderna industria electroquímica de Sabiñánigo (Figura 18).

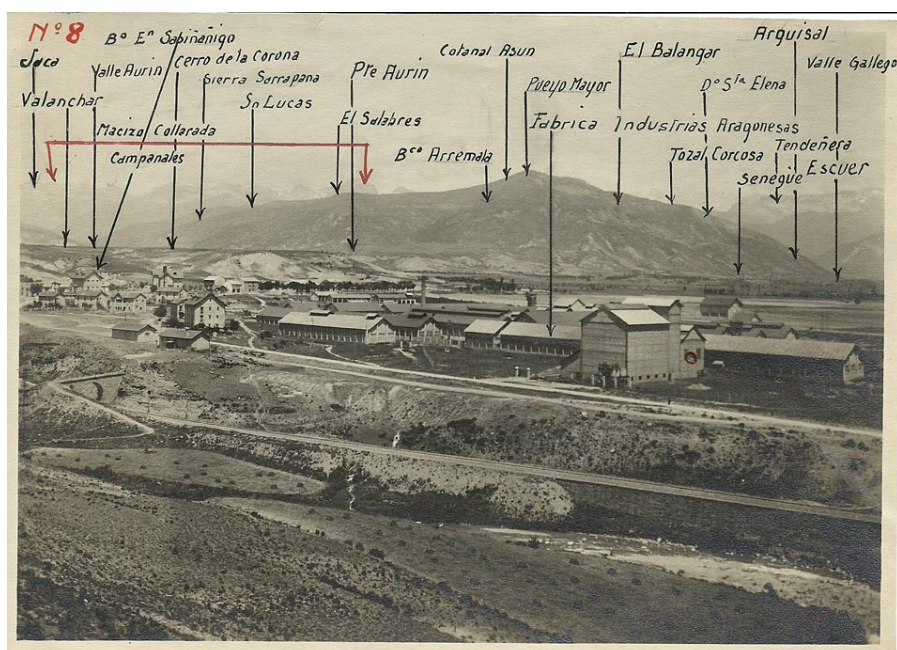


Figura 18. Sabiñánigo, tren y fábricas. Fotografía tomada hacia el año 1920. Colección de Moncho García Coca.

9. El caso de Sabiñánigo

El ferrocarril tuvo una influencia determinante en el devenir de muchas localidades y, en este sentido, Sabiñánigo representa un caso paradigmático. En 1900, el pueblo tenía 280 habitantes y ni su economía ni su demografía se

diferenciaban de la de otros núcleos rurales de la comarca. Pero contaba desde 1893 con una estación a poco más de un kilómetro. Este hecho propició la instalación de un modesto número de fondas, almacenes y comercios en sus proximidades a principios de siglo XX. El despegue estaba a la vuelta de la esquina (Figura 19). Así lo explicaba un nativo, Juan Emilio Aragón, en su artículo *Compendio de gratitudes al ferrocarril. De cómo una aldea pirenaica sin apenas vida, pero con estación, se ha convertido gracias a ésta, en floreciente ciudad industrial y nudo de comunicación hacia amplias zonas de turismo*, publicado el 21 de noviembre de 1974 en el diario *Ya* (Madrid):

«La historia empieza en 1918. Un grupo financiero había decidido transformar en fuente de energía eléctrica algunos de los briosos ríos del Alto Aragón e instalar fábricas para la elaboración de productos químicos con la energía procedente de las centrales generadas al efecto.

Según me han referido, las intenciones primeras de dicho grupo eran las de instalar en Jaca el complejo industrial, aprovechando las aguas del río Aragón. Surgieron dificultades por la contrastadora vecindad que chimeneas y conducciones eléctricas supondría para el carácter monumental e histórico de la bella ciudad pirenaica. Y los financieros trasladaron su proyecto al río Gállego. Concretamente a Sabiñánigo, una aldea de escasos habitantes fundada hace dos milenios por las legiones romanas que de las Galias bajaron a Cesaraugusta, y sin apenas vida..., pero con estación ferroviaria a dos kilómetros de distancia, en la línea Zaragoza-Canfranc.

La existencia de esa estación fue el factor decisivo en aquel trance. Lógicamente, el complejo industrial no era concebible lejos de un sistema integrado de transportes. Y aquí empiezan mis gratitudes al ferrocarril.

Gracias a la existencia de la estación de Sabiñánigo, la aldea de 1918 es hoy una floreciente ciudad industrial, con fábricas de productos químicos, de fósforos, de aluminio, etc., y base de partida para el turismo hacia Ordesa, el valle de Tena, Panticosa y las pistas de esquí de El Formigal, con autocares de línea que inician su trayecto hacia todos esos puntos desde la misma estación ferroviaria,

Gracias al ferrocarril fue posible la posterior instalación de una vía apartadero hasta la misma fábrica, por la que los trenes de mercancías depositaban a pie de obra los diversos materiales necesarios para la actividad industrial, desde el carbón a las piritas, de igual modo que trasladaban a la estación los productos terminados.

De tal manera, nos encontramos con que la providencial estación ferroviaria de Sabiñánigo ha sido factor determinante, no sólo de la ejecutoria fabril del núcleo, sino también poderoso instrumento mediante el que los turistas españoles y extranjeros han podido conocer la esplendidez artística de las iglesias románicas de la comarca del Serrablo, y de las mozárabes o góticas, coexistentes en este venero artístico lindante con la Jacetania.

Gracias, en fin, al ferrocarril, porque merced a él aquella aldeíta aislada entre las montañas prepirenaicas se ha transformado hoy en el más importante complejo industrial del Alto Aragón, una de cuyas fábricas ha exportado, entre enero y septiembre del año actual, productos químicos por valor de 435 millones de pesetas».



Figura 19. Sabiñánigo: puentes de la cabañera y del ferrocarril. Se avecina un cambio importante en la forma de vida. Postal (autor y fecha desconocidos). Archivo Julio Gavín.

Efectivamente, la empresa Energía e Industrias Aragonesas se instaló en 1918 y Aluminio Español lo hizo en 1925. A partir de entonces se distinguen cuatro etapas en la evolución demográfica de Sabiñánigo (Garcés, 1997): (1) un despegue inicial entre 1900 y 1917; (2) un crecimiento constante entre 1918 y 1950 (se pasa de 720 habitantes en 1920 a 2.249 en 1950); (3) el *boom* demográfico experimentado entre 1951 y 1970 (año en el que se alcanzan los 8.293 habitantes), periodo de máxima despoblación de la montaña y en el que desaparecieron los últimos arrieros altoaragoneses; y (4) una fase de cierto estancamiento desde 1971. En el Real Decreto 2124/2008 de 26 de diciembre de

2008 (BOE de 29 de diciembre de 2008), Sabiñánigo aparecía con una población de 10.112 habitantes, sobrepasando el listón de los 10.000 por primera vez en su historia. El *Heraldo de Aragón* (11 de enero de 2009) se hizo eco de la noticia y comentaba que *«en relación con las poblaciones de la provincia de Huesca que a fecha 01.01.2003 sobrepasaban los 2.000 habitantes, la evolución en estos últimos cinco años, indica que Sabiñánigo es la población que mayor aumento porcentual ha experimentado con más de un 14 por ciento. En relación al aumento en valor absoluto figura únicamente por detrás de la capital de la provincia y prácticamente igualado con Monzón»*.

10. Impacto del ferrocarril sobre la actividad arrieril

Al nacer el ferrocarril, se anunció precipitadamente el fin de todos los medios de transporte de viajeros y mercancías que existían hasta la fecha. Pero, al menos inicialmente (1855-1870), no fue así. El mayor problema estribaba en que los ferrocarriles españoles no podían ofrecer un precio mucho más barato que el de arrieros y carreteros. No es de extrañar que en el Acta del Consejo de Administración de MZA, celebrado el 21 de octubre de 1858 se afirmase que *«de los datos que el Jefe de Explotación Comercial ha adquirido durante su permanencia en Barcelona, resulta que los precios del transporte por la carretería desde dicha ciudad a Madrid son de 7 reales por arroba en las mercancías comprendidas bajo la denominación de farderías, mientras que por nuestro camino dichos portes salen a 7,92 reales de vellón, deducidos ya de este precio una rebaja del 20 por 100 que hacen los Sres. López en el flete de sus vapores y del 25 por 100 en los gastos de intermediación»*. Y eso que se trataba de un trayecto interior, largo y difícil, en el que el ferrocarril mostraba ventajas evidentes sobre carros y carretas. No es de extrañar que, en aquellos años, la compañía MZA tuviera que aprobar tarifas especiales destinadas a combatir la carretería (Barquín, 1999). Lo cierto es que, en este periodo, el ferrocarril no pudo captar gran parte del mercado de la arriería. Este hecho, unido a unos costes fijos elevados, condujo a una profunda crisis ferroviaria y financiera a mediados de la década de 1860. Un artículo aparecido en la *Gaceta Industrial* en 1866 resulta ilustrativo:

«Si descendemos a detalles, aún en ellos hallaremos graves causas de la decadencia de los ferrocarriles, mereciendo muy particular preferencia la cuestión de competencia con los antiguos y ordinarios medios de locomoción y transporte. ¡Triste es confesarlo! Son muchos los carromatos y carretas de bueyes que siguen

transportando con toda regularidad en puntos donde hay vías férreas, y lo que es más triste aún, seguirán siempre, porque su existencia no es debida a la imposibilidad de destruir estos elementos en un solo día, sino a que el trazado de líneas es tal, que las distancias que se recorren entre puntos determinados son notablemente mayores que las correspondientes carreteras en tales términos que no hay compensación posible entre las ventajas de la celeridad y economía del ferrocarril, y la menor distancia y viaje directo del otro camino» (IV, p. 121, 1866).

En estas palabras se reconocía que las posibilidades de éxito del nuevo medio de transporte eran escasas en un país donde las transacciones comerciales eran muy reducidas y, en consecuencia, podían ser cubiertas con sistemas de transporte tan tradicionales como eficaces. Las cosas empezaban a cambiar pocos años después. Así, en un segundo período, desde 1870 hasta los años 1920 aproximadamente, el ferrocarril apenas tendría competencia en las distancias largas por su mayor rapidez y regularidad y sus menores precios en comparación con los carros y acémilas. A pesar de la dificultad de cuantificar el coste del transporte que realizaban los arrieros aragoneses, que era muy variable y tenía un gran componente de trueque, se estima que, entre 1868 y 1898, la tarifa media para una tonelada kilométrica (tonelada transportada por kilómetro; Tkm) sería de entre 7 y 10 céntimos en tren (compañías MZA y Norte), entre 35 y 63 céntimos en carro y de alrededor de 1 peseta a lomos de caballerías (Gómez, 1982; Gómez, 1989). En ese periodo los precios del transporte tradicional permanecieron prácticamente estables mientras que los del ferroviario disminuyeron significativamente.

Lógicamente el ferrocarril portaba, entre otras mercancías, productos típicamente asociados a la arriería. Así, la información de las compañías que operaron en Aragón (MZA y Norte) nos dice que un 13,1% del volumen transportado en 1878 se correspondía con aceite, vino y aguardiente (Anes, 1978). Este hecho trajo la ruina a algunas comunidades cuya actividad económica básica era la arriería de largo recorrido. El ejemplo paradigmático son los maragatos del Noroeste de León, los arrieros que durante siglos transportaron a lomos de mulas pescado fresco y otros artículos desde Galicia o Vizcaya a Madrid. Todavía en los años 50 quedaban ancianos maragatos que conocieron la arriería en su infancia y que recordaban como «*por entonces los arrieros se opusieron al paso del ferrocarril por la comarca*» (Martín, 1956). Obviamente, la extensión de la red ferroviaria fue inevitable y el efecto fue

demoledor: «por entonces los maragatos recurrieron, en un esfuerzo supremo para vencer al nuevo medio de transporte, a la utilización de carretas. Pero la derrota era inevitable. La pobre agricultura del país no pudo sostener a tantas gentes, que habían prosperado con las arrierías; comienza la gran emigración de hombres y dinero. Las grandes casonas arrieras quedan vacías y pasan a poder de agricultores pobres; los pueblos se llenan de ruinas. Miles de maragatos marchan a América, a Galicia o a Madrid» (Martín, 1956). El camión les hubiera salvado, pero cuando el camión llegó ya no había arrieros (López, 1953) (Figura 20).



Figura 20. Estación de León a principios del siglo XX. La estación trajo progreso, pero también supuso el fin de los arrieros maragatos. Museo del Ferrocarril (Madrid).

Sin embargo, la situación de los arrieros altoaragoneses no se vio muy comprometida en aquel momento ya que las caballerías (con o sin carros) seguían siendo competitivas en distancias medias o cortas debido a los “atajos” que podían tomar y a la comodidad de sus servicios puerta a puerta. Veamos, por ejemplo, lo que publicaba al respecto el *Heraldo de Aragón* en su número del 8 de octubre de 1887:

«La empresa del ferro-carril de Cariñena viene luchando con la competencia de los carros. El ingeniero y el administrador de aquella línea, Sres. Peña y Campos, han tratado de arreglar el asunto conciliando los intereses de todos y proponiendo a cambio de la cesación de la competencia, el usufructo, para los carros, de los servicios de este género que necesite la vía.»

Los carreteros no se han avenido. La empresa resulta perjudicada, y para evitar esto va a adoptar un remedio radical: bajar el precio de la tarifa. Pero, antes de adoptar tal medida, los Sres. citados han visitado al Gobernador Sr. Montes dejando a su iniciativa hallar una transacción.

El Sr. Montes ha agradecido la deferencia, deseado que continúen las gestiones y autorizado a la compañía, si aquellas son eficaces, para obrar libremente».

Esta competencia explica que el recorrido medio de las mercancías expedidas por ferrocarril fuera de 164 km en el periodo 1875-1879, distancia que se redujo a 144 km a finales de siglo debido a la construcción de líneas secundarias (Gómez, 1982). Todo parece indicar que, por debajo de esa distancia, los arrieros seguían siendo rentables además de gozar del «apego a los hábitos de los mayores» (Gil y Carrasco, 1852). Resulta llamativo que, entre 1865 y 1878, el número de animales dedicados al transporte más allá del propio municipio habría sido suficiente para movilizar todas las mercancías expedidas por ferrocarril en aquellos años (además de las que se seguían llevando a lomos o en carros) (Barquín, 1999). En dicho periodo un mínimo de 171.000 caballos, 149.000 mulas, un número similar de asnos y entre 24.000 y 68.600 bueyes, según las fuentes, se dedicaban al transporte intermunicipal (Madrazo, 1984).

La situación empezaría a cambiar lenta pero inexorablemente y, así, los *Censos de la Ganadería* de 1891, 1905 y 1906 muestran de una forma palpable el efecto del ferrocarril sobre el ganado de tiro, registrándose un notable descenso con respecto al de 1865. Las cifras de 1891 sugieren que en la última década del siglo XIX ya no había suficientes medios de transporte alternativos para reemplazar a los servicios de del ferrocarril (GEHR, 1985). La reducción fue particularmente marcada en el ganado asnal. A este respecto, se ha sugerido que posiblemente el tren sustituyó al caballo, al mulo y al buey en las grandes distancias y éstos, a su vez, al asno en las distancias cortas, en parte por la mejora del firme de carreteras y caminos (Barquín, 1999). En el Alto Aragón esta explicación contrasta con el hecho de que los últimos arrieros, que hacían recorridos generalmente más cortos sus predecesores, utilizaran básicamente burros en contraste con las reatas de machos que emplearon los arrieros de Naval durante siglos.

En muchas zonas, los transportes basados en las caballerías fueron complementarios al ferrocarril ya que eran los que nutrían y vaciaban las estaciones de viajeros y mercancías. De hecho, surgió un nuevo tipo de arrieros y carreteros: los farderos. Estos llevaban las mercancías desde las estaciones recién abiertas a los lugares donde todavía no llegaba el tren *«y que en Huesca fue importante gremio que nació al llegar el tren y terminó no hace muchos años»* (Chavala, 2012). *«Farderos domésticos, como los Ribera, Laliena, Abarquetas y otros como Galán, Nogués, Mur o Cristóbal Belenguer y Feliciano Lanzarote, todos ellos con enormes carros y grandes percherones, que duraron mientras no entraron en liza camiones y furgonetas»* (Chavala, 2012). No todos los antiguos arrieros se adaptaron igual de bien. Por ejemplo, *«Jarrea, un arriero que entonces se vio relegado a ser casi un recadero, un mal día se tiró al tren, a ese tren que le había matado el negocio previamente»* (Chavala, 2012).

En cualquier caso, es evidente que los medios de transporte tradicionales subsistieron durante muchas décadas para esas distancias relativamente cortas y/o en aquellos lugares en los que el tren tardó en llegar... o no llegó nunca. Precisamente, las condiciones que caracterizaban los intercambios comerciales entre Pirineo y Somontano. En Huesca, *«provincia poco afectada por el ferrocarril, perduraron los arrieros»* que solo sucumbirían con la llegada del camión, *«bastantes años después»* (Chavala, 2012). Posiblemente, otro gallo les hubiera cantado si el proyecto Sangüesa-Barbastro se hubiera materializado y hubiera existido un abastecimiento abundante, rápido y continuo de aceite, vino, cacharrería y otros artículos a pueblos como Yebra de Basa o Fiscal, en un tiempo en el que no existían ni carreteras asfaltadas ni camiones ni furgonetas. Dichos pueblos habrían servido, a su vez, como centros de abastecimiento para los pueblos de, por ejemplo, Sobrepuerto o La Solana, tal y como sucedió con Sabiñánigo y sus zonas de influencia. De hecho, los comercios de Lacort, Fiscal o Broto jugarían un papel parecido algunas décadas después cuando “esos locos cacharros” empezaron a recorrer con cierta frecuencia la carretera que unía Barbastro con Broto a través de Naval, Aínsa y Boltaña.

Los recorridos de los arrieros altoaragoneses se tuvieron que adaptar a los nuevos tiempos en las zonas de influencia del ferrocarril (Sabiñánigo-Jaca); en general, se acortaron sensiblemente las distancias. Por ejemplo, el arriero navalés Antonio Banastón nos contaba que su abuelo se desplazaba

habitualmente hasta las poblaciones de los valles de Ansó y Hecho mientras que su padre no sobrepasaba la línea Sabiñánigo-Larrés-Acumuer-Biescas. Además, las grandes recuas del pasado, conducidas por varios miembros de una familia de arrieros y uno o más criados, se tuvieron que transformar en una o dos caballerías (con o sin carro) conducidos por una sola persona.

El ferrocarril incluso supuso una ayuda estimable a aquellos arrieros de Naval y otras localidades del Somontano que se desplazaban regularmente a zonas que disfrutaban de estaciones de tren más o menos próximas. Así, si se les acababa la mercancía durante su trajín de pueblo en pueblo, no hacía falta que volvieran hasta Naval a por más. Tenían la opción de llamar a algún familiar o conocido de su pueblo, quien se encargaba de facturar más mercancía en Barbastro y el arriero podía recogerla en la estación de Sabiñánigo, por ejemplo. Algunos arrieros facturaban personalmente cierta cantidad de mercancía antes de emprender su viaje con las caballerías. Obviamente, no podían utilizar este recurso aquellos que, por ejemplo, cubrían la ruta entre Naval y el valle de Gistaín o el de Bielsa.

Realmente, la jubilación de los arrieros en el Alto Aragón no se produjo por una pérdida de clientes debido a la llegada, primero, del ferrocarril y, luego, del Patrimonio Forestal del Estado, el Instituto de Colonización, los embalses, la irrupción de los frigoríficos, etc. Su jubilación vino de la mano de furgonetas, camionetas y camiones, nuevos medios de transporte que tuvieron un impacto mucho más fuerte que el ferrocarril en los sistemas de abastecimiento de alimentos; es cierto que el trazado de las carreteras determinó la supervivencia o desaparición de muchos pueblos de montaña pero, para entonces, la suerte de los arrieros ya estaba echada. Muchos arrieros cambiaron una forma de transporte por otra, como Fantova, Cardelina o Chavalín de Naval. También fueron famosos los hermanos Palacín de Lascellas, célebres arrieros que pasaron a ser accionistas de una empresa de transporte *«que cubría su antigua ruta, en un saber adaptarse a los tiempos»* (Chavala, 2012). Este autor señala que conoció *«al Sr. D. Isabelino Escar de la placeta de Latre, que con sus hijos Mariano (más conocido por Calma) y Manolo, así como con Nicolás e Ismael Beltrán, fueron los últimos, con “Los Cubas”, sustituyendo al patrón de la profesión extinguida, San Antón, por San Cristóbal, la cebada por la gasolina. Desapareciendo por inútiles las ventas y posadas así como los mojones, que a lo largo de las carreteras y caminos que aún no hace cuarenta años, conservaban con*

muy pocas variantes las trazas con que fueron construidas para carros y tiros de caballerías».

11. Referencias

- Acta del Consejo de Administración de MZA. 1858. *Fundación de los Ferrocarriles*. Signatura L373.
- Anes, R. 1978. Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935). En: *Los Ferrocarriles de España. 1844-1943*, Vol. II, pp. 357-529. Banco de España, Madrid.
- Barquín, R. 1997. Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional. *Revista de Historia Económica* 1, 17-48.
- Barquín, R. 1999. El ahorro social. Una perspectiva dinámica. En: *Siglo y Medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*. M. Muñoz, J. Sanz y J. Vidal (eds.). Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 337-354.
- Biescas, J.A. 1985. *El Proceso de Industrialización en la Región Aragonesa en el Periodo 1900-1920*. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- Botanch, A. 2012. *El ferrocarril de Selgua a Barbastro*. Diputación Provincial de Huesca.
- Carnero, T. 1980. *Expansión Vinícola y Atraso Agrario, 1870-1900*. Ministerio de Agricultura, Madrid.
- Comín, F. 1999. Los efectos económicos del ferrocarril sobre la economía española (1855-1935). En: *Siglo y Medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*. M. Muñoz, J. Sanz y J. Vidal (eds.). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Comín F. y Martín Aceña, P. 1996. Rasgos históricos de las empresas en España. *Revista de Economía Aplicada* 12: 75-123.
- Comín, F., Martín Aceña, P., Muñoz, M. y Vidal, J. 1998. *150 Años de Historia de los Ferrocarriles de España*. Anaya- Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- D.S.C.A. 2001. Debate y votación de la Proposición no de ley núm. 153/01, sobre estudios de viabilidad del ferrocarril Huesca-Barbastro-Selgua y el túnel carretero Benasque-Luchón. *Comisiones: Iniciativas Parlamentarias*, Serie B, n.º 104.
- Ezquerro, A. 2002. El Mulebús. *El Cruzado Aragonés*, Extra Fiestas.

- Garcés, J. 1997. Evolución demográfica de Sabiñánigo. En: *Sabiñánigo en Imágenes (1910-1975)*, pp. 7-8. Amigos de Serrablo, Sabiñánigo.
- GEHR. 1985. Contribución al análisis histórico de la ganadería española, 1865-1929. En: *Historia Agraria de la España Contemporánea*, vol. II, pp. 229-278, R. Garrabou y J. Sanz (eds.). Crítica, Barcelona.
- Germán, L. 1999a. Red ferroviaria y evolución del comercio interregional de la economía aragonesa, 1875-1930. En: *Siglo y Medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*. M. Muñoz, J. Sanz y J. Vidal (eds.). pp. 517-532. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Germán, L. 1999b. *Especialización Industrial Harinera y Transformaciones Empresariales en Aragón (1845-1995)*. Fundación Empresa Pública, Madrid.
- Gil y Carrasco, E. 1852. *Los Españoles pintados por sí mismos*. Imprenta de Gaspar y Roig, Madrid.
- Gómez, A. 1982. *Ferrocarriles y Cambio Económico en España (1855-1913). Un Enfoque de Nueva Historia Económica*. Alianza Editorial, Madrid.
- Gómez, A. 1989. El sector del transporte. En: *Estadísticas Históricas de España*, A. Carreras de Odriozola (ed.). Banco de España, Madrid.
- López, A. 1953. *El Abastecimiento de Pescado en Madrid*. Estudios Geográficos, Madrid.
- López, S. 1981. El ferrocarril que nunca se hizo. *Serrablo* 39: 7.
- Madrazo, S. 1984. *El Sistema de Transportes en España 1750-1850*. Turner, Madrid.
- Martín, J.L. 1956. *Arrieros Maragatos en el Siglo XVIII*. Universidad de Valladolid-CSIC.
- Moliño, J. 1884. *Memoria sobre el Ferrocarril Internacional*. Barcelona, 1884.
- Pan-Montojo, J. 1994. *La Bodega del Mundo: La Vid y el Vino en España. 1800-1936*. Alianza Editorial, Madrid.
- Sabio, A. 2000. Por Canfranc o por Bielsa: un debate periodístico-ferroviario en El Diario de Huesca, 1880-1890. En: *El Diario de Huesca, 125 Años Después*. Instituto de Estudios Altoaragoneses, Huesca, 2000.
- Sánchez-Albornoz, N. 1975. La progresión de la comunicación postal. En: *Jalones en la Modernización de España*. Ariel, Barcelona.
- Sánchez-Albornoz, N. 1977. *Los Precios Agrícolas durante la Segunda Mitad del Siglo XIX. Trigo y Cebada*. Banco de España, Madrid.

- Soláns, A. 2000. Pasodoble del ferrocarril del Cinca. En: *La Música Tradicional Barbastrense*, <http://www.grupo7.com/barranque1/musica.htm> (acceso el 22 de septiembre de 2025).
- Tortella, G. La Paradoja del ferrocarril español. En: *Siglo y Medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*. M. Muñoz, J. Sanz y J. Vidal (eds.). Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999.
- Wais, F. 1974. *Historia de los Ferrocarriles Españoles I*. Editora Nacional, Madrid.

Páginas web:

<https://www.spanishrailway.com/huesca-a-francia-por-canfranc/>

8. Las comunicaciones en el pirineo central (1890-1960)

Alfonso Herranz Loncán

«A mi juicio, la causa principal de este descenso de la población es la escasez asfixiante de vías de comunicación, con todas sus consecuencias en el orden espiritual, cultural, sanitario y económico. De las 39 parroquias pirenaicas que hasta ahora he recorrido en la santa visita pastoral, 24 de ellas no tienen ni carretera ni camino vecinal. No pueden usar rueda alguna. Ni siquiera a caballo pude visitarlas en todo el trayecto de aquellos senderos montaraces, pues sus cotas de nivel son tan pronunciadas y bordeadas de desfiladeros tan profundos que hay que apearse en al menos no pocos descensos. Nada tiene, pues, de extraño que el montañés del Alto Aragón siga midiendo sus distancias no por kilómetros ni por leguas, sino por horas de camino. El hambre y la sed de un pequeño camino vecinal es tan acuciante en esta región pirenaica que, si no se les tiende la mano, el Pirineo aragonés seguirá despoblándose, no por falta de riqueza, sino por la imposibilidad de su explotación económica.

El problema de la vivienda es aquí la inversa de otras regiones españolas: casas cerradas y amenazando ruina en las aldeas, y los moradores no pueden transformar su pobre economía actual por la misma falta de carreteras que les imposibilita establecer cooperativas lecheras, sidrerías o casitas de verano y turismo. En mis charlas con los estupendos montañeses del Alto Aragón, me piden unánimemente que les ayude en su petición a los poderes públicos en demanda de una simple pista, a cuya construcción ellos mismos contribuirían encantados con aportaciones de trabajo».

Obispo de Barbastro. El Pirineo aragonés se despuebla por falta de vías de comunicación. *Diario YA*, Madrid, 6 de mayo de 1953; reproducido posteriormente en *El Cruzado Aragonés*, Barbastro, 9 de mayo de 1953.

1. Introducción

Uno de los procesos que han condicionado con más intensidad la historia del Pirineo central a lo largo del último siglo y medio ha sido la construcción de vías de comunicación. En el imaginario de las comunidades locales, las infraestructuras de transporte han sido, debido a su capacidad transformadora y al volumen de recursos necesarios para construirlas, uno de los símbolos más potentes del progreso contemporáneo. Un progreso

ambivalente que, al tiempo que traía riqueza a la región, llevaba también consigo, en algunos casos, la semilla de una profunda crisis.

En este capítulo se analiza la inversión en ferrocarriles y carreteras en el Pirineo central entre mediados del siglo XIX y la década de 1960. Se trata del periodo durante el cual, gracias a esas inversiones, la región se fue integrando con las economías de su entorno. Lamentablemente, y como buena muestra de esa naturaleza ambivalente del progreso a la que hacía referencia más arriba, el efecto fundamental de esa integración fue convertir al Pirineo central en reserva de mano de obra y recursos naturales, y no en oferente de productos, lo que tuvo efectos claramente negativos sobre las economías de la región (Pinilla Navarro, 1995).

El análisis se limita al Pirineo oscense y al Alto Pirineo catalán (comarcas de la Vall d'Aran, l'Alta Ribagorça, el Pallars Jussà, el Pallars Sobirà, l'Alt Urgell y la Cerdanya), áreas caracterizadas por una historia y unos problemas propios, muy diferentes de los del resto de la cordillera. Así, en contraste con esas comarcas, los valles navarros y las comarcas catalanas del Berguedà, el Ripollès, la Garrotxa o l'Empordà se beneficiaron de un relieve más suave y de su mayor cercanía a los centros urbanos, lo que permitió un mayor dinamismo económico y el desarrollo temprano de actividades industriales (Sabartés Guixés, 1998).

El capítulo se divide en dos partes, seguidas de unas conclusiones. El apartado que sigue a esta introducción se centra en la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, época durante la cual el ferrocarril constituyó la principal infraestructura del país en volumen de inversión, así como el medio fundamental de integración de las economías regionales españolas. Posteriormente se analiza el proceso de construcción de carreteras pirenaicas y sus principales efectos.

2. Las comunicaciones en el Pirineo Central en el siglo XIX

Antes de la llegada del ferrocarril, el tránsito de mercancías y viajeros entre las regiones españolas tenía lugar en su mayor parte por vía terrestre, a través de una densa red de caminos y carreteras. En cambio, el transporte por agua, mucho más barato que el terrestre, tenía una importancia muy limitada, debido a las características geográficas del país. Así, a mediados del siglo XIX

tan solo existían en el territorio español unos 300 km. de canales navegables (el Canal de Castilla y el Canal Imperial de Aragón), a los que se sumaban, con ciertas restricciones, los tramos finales de los ríos Ebro y Guadalquivir. En cuanto a la navegación de cabotaje, su utilidad estaba restringida, obviamente, a la comunicación entre las regiones litorales.

Para el transporte terrestre se utilizaban carros o caballerías. El uso de los primeros era mucho más económico y eficiente que el transporte a lomos de mulas o caballos. Así, en esa época, se calculaba que para trasladar a lomos de animales la carga que podía transportar un carro tirado por tres caballos y conducido por un hombre, eran necesarios 20 caballos conducidos por 12 hombres (Bourret, 1995). En el mismo sentido, de acuerdo con los datos aportados por Gómez Mendoza (1989), los precios del transporte por carro eran en el siglo XIX en torno a un 58 % más bajos que los precios del transporte a lomos de caballería.

Lamentablemente, el uso de carros solo era posible en una pequeña parte de la red viaria, debido a los escasos esfuerzos estatales para construir carreteras de calidad antes de 1850. Así, Madrazo (1984) indica que la longitud de caminos de rueda en España durante la primera mitad del siglo XIX era de unos 10.000 km., es decir, bastante más reducida que la actual red de autopistas. A la escasez de carreteras aptas para el tráfico rodado se añadían los problemas para utilizar los caminos existentes durante las estaciones húmedas, puesto que la lluvia podía dejarlos inservibles durante semanas. En esas condiciones, la cantidad de mercancías que se podían transportar y las distancias que se podían recorrer estaban sometidas a límites rigurosos, más allá de los cuales el coste del transporte resultaba prohibitivo. Como consecuencia de todo ello, la integración del mercado interior español estaba lejos de ser completa a mediados del siglo XIX.

En el Pirineo central, la falta de infraestructuras de transporte era, si cabe, más grave que en el resto del país, puesto que la red de caminos del Pirineo, aunque densa, era totalmente inaccesible al tráfico rodado. El único camino de toda la cordillera que se describía como camino de ruedas en las guías de los siglos XVI y XVII (aparte de los pasos extremos de Irún y La Junquera) era el de Roncesvalles, en Navarra (Madrazo, 1984; Serrano Martín, 1999), y la ausencia de caminos aptos para el tráfico rodado en la montaña de

la provincia de Huesca era confirmada a mediados del siglo XIX por Pascual Madoz (Germán Zubero, 1999). De los caminos utilizados en época romana, probablemente las vías transpirenaicas de Somport/Puerto del Palo y de Puigcerdá habían sido originalmente aptas para el tráfico de carros (Magallón Botaya, 1999b), pero su deterioro impedía probablemente ese uso hacia siglos, dado que no se mencionan en las fuentes de época moderna. Entre la época romana y la segunda mitad del siglo XIX, el único intento de construir un camino apto para el tráfico rodado en la vertiente española del Pirineo central tuvo lugar en la década de 1760. Se trataba de una iniciativa francesa para construir una carretera transfronteriza por medio de un túnel que pasara por debajo del puerto de La Pez, en el alto valle del Cinqueta, pero el proyecto fue abortado antes de su conclusión por el gobierno español de Carlos III, aparentemente por razones estratégicas (Bourret, 1995).

A la ausencia de caminos de rueda se unían las dificultades impuestas por el medio físico, ya que el tráfico pirenaico, para pasar la frontera o para trasladarse de un valle a otro, debía superar puertos muy elevados e intransitables buena parte del año. Al mismo tiempo, los desfiladeros calcáreos del Prepirineo constituían obstáculos muy difíciles de salvar en el acceso a la Depresión del Ebro, que desde muchos valles pirenaicos resultaba más difícil de alcanzar que la tierra baja francesa (véase, por ejemplo, Bourret, 1995). Los problemas impuestos por el medio físico eran tan graves que buena parte de la red caminera no era accesible ni siquiera a los animales de carga (Daumas, 1976). Como indicaba Madoz en 1850 sobre los caminos pirenaicos: *«sólo los acostumbrados desde la infancia a aquellos precipicios pueden andar por ellos, no obstante que todos los años hay que lamentar alguna desgracia, ya de personas o caballerías»* (Latas Alegre, 1996: 47).

A pesar de esas dificultades, los caminos del Pirineo central acogían un flujo constante de intercambios comerciales entre los distintos valles de la vertiente española y entre Francia y España. Dentro de esa actividad comercial, las relaciones con los valles de la vertiente francesa, apoyadas por una red de hospitales a pie de puerto para alojar a los viajeros (como los de Benasque, Gistaín o San Nicolás de Bujaruelo), revestían una especial importancia, debido a las diferencias climáticas y de recursos entre ambas vertientes, que hacían rentable el intercambio de sus producciones respectivas, y también a la presencia de un importante comercio de tránsito, en gran

medida ilegal (Brives, 1984). A pesar de ese dinamismo, al tratarse de un sistema de transporte basado esencialmente en animales de carga o en el trabajo humano, su potencial de crecimiento era limitado, y el flujo de mercancías se mantuvo siempre en una escala relativamente pequeña. Hay que tener en cuenta, en este sentido, que una caballería no podía transportar más de 120 kg., y una persona más de 50 kg. en sus desplazamientos (Bourret, 1995). Los únicos flujos que escapaban a esa dependencia de las caballerías o el transporte humano eran, por un lado, las cabañeras o *carrerades* del ganado trashumante y, por otro, el transporte de madera a través de la red fluvial, utilizando el sistema de *navatas* o *raiers*. No obstante, éste último también se enfrentaba a límites estrictos en lo que respecta al volumen total que podía transportarse y, especialmente, al área de producción explotable, que debía estar a una distancia relativamente corta de los ríos.

A mediados del siglo XIX se inició la construcción de la red ferroviaria española. El ferrocarril supuso un abaratamiento espectacular del transporte terrestre, probablemente superior al 80 % de acuerdo con los datos aportados por Gómez Mendoza (1982) y Madrazo (1984). El resultado fue un impulso significativo a la integración del mercado nacional. Lamentablemente, la vertiente española del Pirineo central quedó al margen del proceso de construcción de ferrocarriles y, antes de la Primera Guerra Mundial, la única línea ferroviaria de la región era la de Huesca a Jaca, inaugurada en 1893.

Ello representaba un claro contraste con la situación en el lado francés, donde hacia 1900 había ya seis líneas que penetraban en el Pirineo axial con destino a Laruns, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères de Luchon, St Giron, Ax-les-Thermes y Quillan. Como consecuencia de la falta de inversión, a finales del siglo XIX, el Pirineo Central era una de las más extensas bolsas de la geografía española sin ferrocarril, y en la Vall d'Aran se alcanzaba la máxima distancia del todo el Estado a una línea ferroviaria, puesto que algunas poblaciones de esta comarca estaban a más de 200 kilómetros de distancia de la estación más cercana (Gómez Mendoza, 1999). La Tabla 1 muestra la desventaja del conjunto del Pirineo central en términos de densidad de líneas ferroviarias a finales del siglo XIX.

Tabla 1. Densidad de líneas ferroviarias y densidad de población en el pirineo central en 1900.

Territorio	Densidad ferroviaria (m de línea férrea por km ²)	Densidad de población (habitantes por km ²)
Pirineo aragonés	10	13
Alto Pirineo catalán	0	13
Pirineo central (total)	6	13
Aragón	16	19
Cataluña	42	61
España	26	37

Fuentes: Densidad ferroviaria: elaboración propia a partir de la *Estadística de las Obras Públicas* (1899-1900) y del *Anuario de Ferrocarriles de D. Enrique de la Torre* (1900). Densidad de población: Ayuda y Pinilla Navarro (2002) y Sabartés Guixés (1998: 19-21).

Esa exclusión era sentida dolorosamente por la población local desde que se inició la construcción de la red. Como indicaba un autor anónimo en 1859: «*Desatendido en el interior por consideraciones de economía mal aplicada, condenado al completo aislamiento, (...) el Alto Aragón, Señora, ve por todas partes animación y vida, mientras se le condena al suplicio de la quietud*» (*Caminos de Hierro de los Pirineos*, 1859, citado por Vidal Raich, 1994: 181). No obstante, la ausencia de líneas férreas tenía una evidente justificación económica. En España, la construcción de ferrocarriles, desarrollada en su mayor parte por la iniciativa privada, respondía en primer lugar al criterio de la rentabilidad esperada de cada línea, y en ese ámbito el Pirineo central estaba en clara desventaja, ya que en él coincidían unos elevados costes de construcción con unas expectativas de tráfico muy reducidas, debido a la escasa densidad de población de la zona y a la gran distancia que la separaba de los centros urbanos españoles.

Es cierto que las subvenciones estatales podían alterar esa situación al permitir a las compañías concesionarias trasladar parte del coste de construcción de las líneas a la Administración Pública y, de hecho, el Estado español mostró su interés por impulsar y financiar parcialmente la construcción de varios ferrocarriles transpirenaicos, ya desde la década de 1860. Sin embargo, esas iniciativas se vieron obstaculizadas hasta principios del siglo XX por la falta de acuerdo con el Estado francés sobre las líneas a construir, así como por el escaso interés del país vecino en hacer avanzar los proyectos. Los desacuerdos iniciales, según indican Vidal Raich (1994), y Parra

de Mas (1999), se debían a que el Estado español defendió desde un principio la opción del ferrocarril de Canfranc, mientras que Francia, por el contrario, daba prioridad a la conexión Lleida-Sant Girones por el valle de la Noguera Pallaresa, ya que esa línea le ofrecía una vía de comunicación terrestre directa entre París y Cartagena que facilitaría notablemente la conexión de la metrópoli con el Oranesado. No obstante, a partir de 1890, el problema principal ya no fue tanto ese desacuerdo como la falta total de interés de Francia por los ferrocarriles transpirenaicos, debido en buena medida a las significativas mejoras de la conexión marítima entre los puertos franceses y el Norte de África. Solo en 1903 volvieron a entablarse negociaciones sobre la cuestión, en el contexto del acercamiento de Francia a España alrededor de la cuestión de Marruecos, alcanzándose en 1907 un acuerdo sobre la construcción de los ferrocarriles de Canfranc, Lleida-Sant Girones y Ripoll-Ax-les-Thermes.

Las obras de estos ferrocarriles, sin embargo, se desarrollaron con una lentitud exasperante, de modo que las líneas de Canfranc y Ripoll-Ax-les-Thermes no se inauguraron hasta 1928, y la construcción del ferrocarril de Lleida a Sant Girones se interrumpió definitivamente en 1951 a la altura de La Pobla de Segur. Para entonces, el automóvil se había ya convertido en un serio competidor del ferrocarril, lo que se tradujo en que esas líneas ferroviarias tuvieran unos resultados paupérrimos durante toda su existencia.

De hecho, la rentabilidad que podía esperarse de estas líneas ya era muy baja incluso antes de la aparición del automóvil. El problema esencial de los ferrocarriles transpirenaicos era su incapacidad para arrebatar cuota de mercado a las líneas de los extremos de la cordillera, ya que las pequeñas reducciones de la distancia entre centros urbanos españoles y franceses que estas líneas aportaban con respecto a las de Irún o Portbou, eran más que compensadas por la lentitud y los altos costes impuestos por las dificultades del trazado. Su escasa capacidad para atraer tráfico quedó patente desde el principio de la explotación. Así, en 1929, Irún concentró el 82,3 % del tráfico de viajeros y el 92,5 % del tráfico de mercancías expedidos desde el conjunto de las tres estaciones de Irún, Canfranc y Puigcerdà (Vidal Raich, 1994).

Posteriormente, la situación de las líneas ferroviarias del Pirineo central tendió a empeorar aún más, debido a la competencia de la carretera, pero también a la escasa inversión de RENFE en esas rutas. Como resultado, a

principios de los años 90 del siglo XX, mientras Irún y Portbou tenían un tránsito anual de 3,3 millones de viajeros y 2,6 millones de toneladas de mercancías, por Puigcerdà circulaban 80.000 viajeros y no existía tráfico de mercancías. En cuanto a Canfranc, antes de su cierre en 1970 habían circulado anualmente por la estación 20.000 viajeros y 150.000 toneladas de mercancías, que constituían el 4,8 por ciento de todo el tráfico ferroviario transfronterizo (Sánchez Blanco; 1992; Vidal Raich, 1994; Latas Alegre, 1996).

En todo caso, con la excepción de la línea de Jaca, el Pirineo central quedó excluido del sistema ferroviario español hasta bien entrado el siglo XX, y esa exclusión se tradujo en el creciente aislamiento relativo de la zona. Mientras las áreas del entorno experimentaban una transformación revolucionaria en sus sistemas de transporte, el Pirineo siguió dependiendo de las técnicas de acarreo tradicionales. Como consecuencia de ese aislamiento, la influencia de la modernización económica que estaba teniendo lugar en las áreas cercanas a la cordillera llegó muy mitigada a la mayor parte de los valles. Tanto la extracción de los recursos locales para su uso en el exterior como el desarrollo de actividades económicas alternativas a las tradicionales en el interior, se enfrentaron a límites estrictos al depender de las mulas para el transporte de las mercancías y de las personas. Pero, al mismo tiempo, también la penetración de productos del exterior y el consiguiente declive de la actividad económica interior, fueron menos intensos que en otras regiones, lo que ayuda a entender la supervivencia de formas de producción e intercambio tradicionales hasta al menos los primeros años del siglo XX. Así ocurrió, por ejemplo, con la trashumancia (Pinilla Navarro, 1995) o con la agricultura tradicional, puesto que en 1900 todavía se cultivaba cereal alimento en terrenos de muy mala calidad, como *articas* y parcelas con fuertes pendientes (Lasanta Martínez, 1989).

En contraste, el Pirineo francés, conectado estrechamente en ese periodo con las ciudades del Sur de Francia, sufrió el más grave hundimiento económico y demográfico de su historia ya en la segunda mitad del siglo XIX. Es interesante comprobar cómo, dentro del Pirineo central español, los pocos casos en que se experimentó un dinamismo y una modernización económica apreciables estuvieron vinculados a las contadísimas líneas ferroviarias pirenaicas. Así ocurrió, por ejemplo, con la producción maderera de la Jacetania: de acuerdo con Pinilla Navarro (1995), alrededor de 1950 más de la

mitad de la producción maderera de la provincia de Huesca se obtenía en el partido judicial de Jaca, gracias a la disponibilidad de transporte ferroviario. Lo mismo puede decirse de la actividad turística de la Cerdanya desde los años 30 (Arqué et al., 1982) y, muy especialmente, del surgimiento a partir de 1921 de un distrito industrial en Sabiñánigo, basado en sectores electrointensivos, y donde la conexión con la red ferroviaria española fue esencial para dar salida a la producción final. En contraste, el vínculo ferroviario con Francia desde 1928 fue mucho menos relevante, debido a la nula orientación exportadora de la producción local, aunque facilitó la llegada de alúmina calcinada a Sabiñánigo a menor coste que el que tenía la suministrada a través del puerto de Tarragona (Latas Alegre, 1996).

3. La construcción de la red pirenaica de carreteras

Para aquellas áreas que, como el Pirineo central, habían sido marginadas de la red ferroviaria debido a los elevados costes de construcción de las líneas o el escaso tráfico esperado, la difusión del automóvil fue la primera oportunidad real para lograr una integración plena en la economía nacional. El coste de construcción de un kilómetro de carretera era entre 10 y 15 veces más barato que el de un kilómetro de ferrocarril y, al mismo tiempo, la menor escala y la mayor flexibilidad del transporte por camión hacían a éste especialmente apropiado para áreas con bajas densidades de población.

En realidad, la construcción de una red de carreteras que conectara los valles pirenaicos con las ciudades españolas se había iniciado ya antes de la difusión del automóvil, sobre todo en las comarcas catalanas, aunque a un ritmo más lento que en el resto del país (Tabla 2). La ausencia de ferrocarriles, sin embargo, había reducido notablemente el impacto de esta red incipiente. En la época de los carros, el transporte por carretera podía desempeñar una función importante como medio complementario al ferrocarril en las distancias cortas y medias. Sin embargo, en los trayectos más largos, el uso de carros resultaba prohibitivo para la mayor parte de las mercancías, y especialmente para aquellas con una elevada relación entre peso y valor. Esto limitaba considerablemente las relaciones entre el Pirineo central y la tierra baja, ya que las distancias a recorrer por carretera eran largas, y las especializaciones tradicionales de la montaña eran relativamente pesadas en relación con su precio (Domínguez Martín, 1995). Resulta sintomático, en este sentido, el caso

de la Conca de Tremp, especializada en la producción vitivinícola desde mediados del siglo XIX y que vendía su producción en las comarcas del Alto Pirineo catalán, utilizando para ello la red de caminos de herradura. Esta comarca fue la última área catalana afectada por la filoxera, pero no pudo aprovechar esa ventaja para colocar su producción en los mercados urbanos ya que, a pesar contar con carreteras, las distancias a recorrer y el mal estado habitual del firme encarecían en exceso el transporte hasta los mercados de la tierra baja (Tarraubella Mirabet, 1990).

Tabla 2. Densidad de la red de carreteras y densidad de población en el Pirineo central (1896-2002).

Territorio	1890		1957	
	Densidad red de carreteras (m/km ²)	Densidad de población (habitantes/km ²)	Densidad red de carreteras (m/km ²)	Densidad de población (habitantes/km ²)
Pirineo aragonés	46	13 ^a	69 ^c	10 ^d
Alto Pirineo catalán	12	15 ^b	73 ^c	13 ^d
Pirineo central (total)	31	14	71^c	11^d
Aragón	51	19 ^b		23 ^d
Cataluña	98	57 ^b		122 ^d
España	73	35 ^b		60 ^d

Fuentes: La densidad de la red de carreteras en 1890 ha sido elaborada por el autor a partir de la *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en lo referente a carreteras* (1890). Para 1957, los datos de Aragón, Cataluña y España proceden del *Anuario Estadístico de España*, y las cifras referidas al Pirineo han sido proporcionadas por Fernando Collantes. Los datos de densidad de población proceden de Ayuda y Pinilla Navarro (2002), Sabartes Guixés (1998) y *Censos de la Población de España*.

Notas: (a) interpolación geométrica de las cifras de 1860 y 1900; (b) en 1887; (c) como representativas de las cifras de densidad de la red de carreteras del Pirineo central en 1957 se han tomado, en el caso del Pirineo aragonés, datos referidos al conjunto de los valles aragoneses y navarros y, en el caso del Alto Pirineo catalán, datos del conjunto de las comarcas pirenaicas catalanas. Dado que tanto los valles navarros como el Pirineo oriental son áreas con una mayor densidad económica que el Pirineo central, esas cifras son probablemente algo mayores de lo que serían los datos referidos al Pirineo central en sentido estricto; (d) en 1960.

La difusión del automóvil alteró esa situación, convirtiendo la carretera en un instrumento clave para la integración económica de la región pirenaica con su entorno. Por eso mismo, la forma en que se construyó la red es esencial para entender el modo en que tuvo lugar dicho proceso de integración. La red de carreteras que se planificó para el Pirineo a mediados del siglo XIX, y cuya construcción se prolongó prácticamente hasta la década de 1960, puede describirse como un sistema de drenaje. En otras palabras, la red estaba constituida por una serie de rutas que, partiendo de la tierra baja, iban siguiendo, en dirección ascendente, los cursos de los ríos principales de la cordillera y de sus afluentes más importantes, en una escalada progresiva hacia las cabeceras de los valles. Esta forma de desarrollo viario relegaba la superación de los interfluvios entre valles o entre Francia y España a las últimas etapas de la construcción de la red.

Este esquema constructivo respondía a factores tanto geográficos como institucionales. Desde el punto de vista de la geografía de la región, la construcción resultaba mucho más sencilla en los fondos de valle, que eran además las zonas más pobladas, mientras que los interfluvios planteaban unas dificultades orográficas mucho mayores (Echeverría et al., 1999). Al mismo tiempo, desde el punto de vista institucional, la división política entre Francia y España se alzó como un importante obstáculo para la comunicación entre las vertientes Norte y Sur de la cordillera, ya que el objetivo básico de ambos Estados era conectar los altos valles pirenaicos con las ciudades de la tierra baja de su propia vertiente. De ese modo, el trazado de la red ignoraba las relaciones económicas entre valles y los tradicionales intercambios transfronterizos entre las comunidades de ambas vertientes. Como consecuencia, en el caso del tráfico entre Francia y España, la red de carreteras contribuyó al establecimiento de una frontera económica entre los dos países que antes no existía. Los distintos valles del Pirineo central español quedaron relativamente aislados entre sí y con respecto a las ciudades de la vertiente Norte, y su tráfico se orientó cada vez más hacia la Depresión del Ebro. Ello fue sobre todo en detrimento de la actividad económica de los valles centrales, de mayor longitud, y cuyas relaciones comerciales acabaron limitándose a las que podían mantener con los centros urbanos del Sur, situados a una enorme distancia (véase, por ejemplo, Cuesta, 2001).

Como se indicaba anteriormente, el proceso de construcción de esa red se inició, de hecho, a mediados del siglo XIX, con un retraso considerable en comparación con Francia, donde una mayor disponibilidad de recursos públicos, una orografía más sencilla y una densidad de población más elevada permitieron que el Pirineo central francés contara ya a finales del siglo XVIII con una red de carreteras relativamente densa, muy relacionada con la práctica del termalismo (Bourret, 1995; Briffaud, 1994). En el lado español, la construcción empezó por los valles de los extremos oriental y occidental, que tenían un trazado relativamente más sencillo y cruzaban áreas más pobladas. Hacia 1880 se había terminado ya la carretera que seguía la tradicional ruta del Somport y se habían construido los primeros tramos de la de l'Alt Urgell.

En cuanto a los demás valles del Pirineo central, empezaron a conectarse a la red a partir de esa fecha, de modo que a la altura de 1914 buena parte de las carreteras de valle estaban ya bastante avanzadas. De Este a Oeste, se habían construido la que seguía el curso del Segre hasta La Seu d'Urgell, la de los Pallars hasta Sort, la del valle del río Ésera hasta Campo, la del Cinca hasta la entrada del desfiladero de las Devotas, la del Ara hasta Broto, y las del Gállego y el Aragón hasta la frontera. No obstante, ese año todavía carecían de conexión a la red algunas poblaciones importantes de los valles más altos, como Puigcerdà, Esterri d'Aneu, Viella (aunque esta última estaba conectada con Francia desde 1868), Benasque, Plan y Bielsa, así como algunos valles en su integridad, como el del Isábena y el de la Noguera Ribagorzana.

A partir de 1914 se aceleró el proceso de construcción de carreteras, estimulado tanto por las nuevas posibilidades abiertas por el automóvil como por la necesidad de facilitar el acceso a los recursos hídricos pirenaicos. Éste último factor consolidó el carácter de drenaje de la red, ya que lo esencial era garantizar la conexión entre los saltos de agua de la cordillera y los centros industriales externos a la misma, y no conectar los valles pirenaicos entre sí. Como consecuencia, entre 1914 y 1970 se fueron completando las carreteras de valle que se habían iniciado en el periodo anterior. Después de 1914 se finalizó la prolongación de la carretera del valle del Segre hasta Puigcerdà (donde se llegó en 1915), la de los Pallars hasta Esterri d'Aneu (1915) y hasta Viella por la Bonaigua (1925), la del valle del Ésera hasta Benasque (1918), la del Cinca hasta Bielsa (1921), y se construyeron otras nuevas, como la del Isábena hasta La Puebla de Roda (1931), la del Alcanadre hasta Rodellar (1930) y las de algunos

valles tributarios de la Noguera Pallaresa, como Cardós y Vall Ferrera. En contraste, la carretera del valle de la Noguera Ribagorzana, que era el de mayores dificultades físicas y mayor debilidad demográfica de la región, no se inició hasta los años 40, y culminó con la apertura al tráfico del túnel de Viella en 1949. No obstante, la parte inferior de este valle, bloqueada por los desfiladeros de Monsech y anegada posteriormente por los embalses de Canelles y Santa Ana, quedó sin carretera, estableciéndose la comunicación con la tierra baja por Benabarre. En esa misma década se prolongó también la carretera del valle del Ara hasta Ordesa y la del Isábena hasta el monasterio de Obarra, y se concluyeron los últimos tramos de la que seguía el curso del río Vero hasta Arcusa. La última de las carreteras de valle en terminarse fue la paralela al río Cinqueta, que en los años 50 llegaba hasta Plan y San Juan de Plan, al tiempo que se iniciaba la prolongación de la carretera de Bielsa hasta la frontera, por el valle del río Barrosa.

En contraste, las conexiones entre valles solo empezaron a construirse, muy lentamente, a partir de 1930, y estuvieron caracterizadas, por lo general, por su escasez, su mala calidad y las dificultades técnicas con las que se enfrentó su construcción. En la mayoría de los casos se estableció una sola vía de comunicación entre valles, lo que resultaba totalmente insuficiente dada la larguísima extensión de algunos de ellos. Por ejemplo, todavía en 1970 los valles del Cinca y del Ésera estaban comunicados por una sola carretera (la de Aínsa-Campo), y lo mismo ocurría entre los valles del Ésera y la Noguera Ribagorzana (carretera de Castejón de Sos-Pont de Suert), y entre los Pallars y el valle del Segre (conectados a la altura de Tremp). En tan solo dos casos se estableció una segunda vía de comunicación: por un lado, entre los valles del Gállego y del Ara (el Cotefablo entre Biescas y Broto, y el Serrablo a la altura de Boltaña), y, por otro, entre la comarca catalana de l'Alta Ribagorça y los Pallars (a la altura de La Pobla de Segur y de Tremp).

Por fin, en lo que respecta a los pasos a Francia, únicamente los de los extremos (Somport y Puigcerdà) y el de Viella (a partir de la apertura del túnel en 1949) eran vías de calidad aceptable. En cambio, el Portalet, el túnel de Bielsa (construido ya en los años 70) o la carretera de La Seu-Andorra-Puymorens (terminada en 1932) ofrecían tan solo un acceso precario al país vecino, y en invierno era muy difícil mantenerlos abiertos con suficientes garantías.

Las carreteras mencionadas en los párrafos anteriores constituían la red pirenaica básica que, obviamente, solo daba servicio a una pequeña parte de los núcleos de población existentes en la zona. Como consecuencia, tal como recoge Daumas (1976), solo 50 municipios del Alto Aragón Oriental, de un total 120, disponían de carretas o de carros en 1945. En el resto, la ausencia de infraestructuras restaba a esos vehículos toda utilidad. La conexión a la red de los núcleos que quedaban fuera de esa red básica no se inició, prácticamente, hasta los años 40 del siglo XX y fue avanzando muy lentamente. El progreso de la construcción dependía, en cada caso, de los esfuerzos financieros de unos Ayuntamientos y Diputaciones escasamente dotados o incluso, en algunos casos, de la voluntad de particulares adinerados, como ocurrió con la pista a Laguarda por la Guarguera, construida en 1910 por iniciativa del mayor propietario del pueblo, para poder acceder al mismo en automóvil (García Ruiz, 1976). En algunos casos, la construcción también avanzaba cuando la ruta respondía a los intereses de las empresas madereras, del Patrimonio Forestal del Estado o de las compañías eléctricas. De cualquier modo, la lentitud y la insuficiencia de esos esfuerzos se reflejan en el hecho de que, todavía a finales de los años 60, una proporción importante de la población seguía sin tener acceso a carretera o pista. Esa situación de carencia, de hecho, no solamente afectaba a los residentes de núcleos situados en los interfluvios, sino también a los de algunas poblaciones de fondo de valle relativamente cercanas a las carreteras principales, como Sahún o Gistaín.

Más concretamente, en el Sobrarbe y la Ribagorza aragonesa unas 32.500 personas vivían en 1940 en núcleos sin acceso a carretera o pista, lo que equivalía al 51 por ciento de la población de esas dos comarcas. En 1965 ese porcentaje se había reducido al 16 por ciento, pero todavía 206 núcleos de población, en los que residían unas 7.000 personas, carecían de una pista apta para el tráfico rodado que los conectara a la red general de carreteras (Daumas, 1976). En algún caso, esos núcleos incomunicados albergaban poblaciones relativamente importantes, como Gistaín y los pueblos de la Comuna, con más de 700 habitantes en su conjunto, o Fanlo y el valle de Vio, donde más de 500 personas debían caminar de 2 a 3 horas para llegar a la carretera más cercana. En algunos núcleos menores y peor comunicados la distancia a la red podía ser aún mayor, como en el caso de Nocito, cuyos habitantes debían caminar en

1960 unas 7 horas para alcanzar la red de carreteras en Rodellar (García Ruiz, 1976).

En cualquier caso, a finales de los años 60 del siglo XX la cordillera contaba con una red básica de carreteras. Se trataba de un sistema viario de muy mala calidad, como se refleja por ejemplo en el hecho, subrayado por Daumas (1976), de que a principios de los años 70 hubiera muy pocos kilómetros de carretera asfaltada en el Sobrarbe y la Ribagorza aragonesa, ya que la mayoría de la red estaba empedrada o simplemente explanada. Unos años antes, en una guía para turistas publicada en inglés, Myhill (1966) desaconsejaba el uso del automóvil en algunos de los tramos más elevados de las carreteras de valle, como el desfiladero de las Devotas que daba acceso a los valles de Bielsa y Gistáin, o la carretera del valle del Ésera por encima de Benasque, así como en algunas de las carreteras transversales. En todo caso, a pesar de esa mala calidad, la red consiguió conectar la mayor parte de la región con el sistema nacional de transporte y romper el relativo aislamiento económico en que había permanecido el área hasta al menos las primeras décadas del siglo XX. Y, como consecuencia de la ruptura de ese aislamiento, a partir de mediados de siglo la creciente competencia exterior hizo desaparecer progresivamente aquellos sectores tradicionales cuya supervivencia había estado basada en la protección que proporcionaban los altos costes de transporte, empezando por la propia producción agrícola del Pirineo central, que se redujo espectacularmente a partir de los años 50 (Lasanta Martínez, 1989).

Sin embargo, si bien las carreteras crearon las condiciones para la desaparición de sectores tradicionales, no fueron tan efectivas en lo que respecta al estímulo de actividades económicas alternativas en la región. Como se ha comentado anteriormente, la red de carreteras pirenaicas conectaba cada uno de los valles con la tierra baja, pero, en cambio, no facilitaba los intercambios entre los diferentes valles ni entre ambas vertientes de la cordillera. Como consecuencia, la evolución económica de cada valle acabó dependiendo básicamente de su propia dimensión, de sus recursos y de su distancia a los centros urbanos españoles. En los valles extremos (los del Aragón, el Gállego y el Segre), en los que había mejores condiciones para el desarrollo económico (es decir, una mayor densidad de población y una menor distancia a las ciudades catalanas, aragonesas o vasconavarra), la red de

transporte hizo posible la aparición o la consolidación de industrias de transformación y de servicios en torno a los núcleos de Sabinánigo, La Seu d'Urgell, Jaca y Puigcerdà.

En cambio, en el Sobrarbe, la Ribagorza aragonesa y catalana y los Pallars, compuestos por valles escasamente poblados y a una enorme distancia de los centros urbanos del Sur (distancia mucho mayor, de hecho, que la que les separaba de las ciudades francesas), era muy difícil que tuvieran lugar procesos similares. Como consecuencia, sus economías siguieron basadas en gran medida en algunas actividades tradicionales residuales y en la extracción de recursos como la energía eléctrica o la madera para su transformación o su utilización en el exterior. En esas áreas, la ausencia de sectores dinámicos se tradujo en que sus centros económicos se situaran fuera del valle, en los núcleos urbanos de la tierra baja, mientras las capitales comarcales (poblaciones como L'Aínsa, Boltaña, Graus, Pont de Suert o Tremp) quedaban relegadas a funciones económicas secundarias.

Al mismo tiempo, los numerosos pueblos y aldeas que quedaron fuera de la red vieron hipotecado su futuro a medio plazo. A la ausencia de carreteras, que hacía muy difícil la explotación de los recursos locales, se unía, en la mayor parte de los casos, una total carencia de servicios básicos que, en una etapa como las décadas de 1950 y 1960 en la que el conjunto del país estaba experimentando una rápida transformación económica, significaba el hundimiento de la calidad de vida del área en términos relativos. Así, en 1965, 18.700 habitantes del Sobrarbe y la Ribagorza (un 35 % del total) vivían en núcleos sin conexión a la red telefónica, incluyendo localidades como Arén, que contaba con 848 habitantes en esa fecha (Daumas, 1976). En esos años se consolidó una fuerte diferenciación interna entre una serie de núcleos relativamente bien equipados (algunos ya desde las primeras décadas del siglo XX) y otros totalmente vacíos de servicios básicos hasta la década de 1970. La consecuencia directa de esa situación fue el abandono durante los años 50, 60 y 70 del siglo XX de una gran cantidad de núcleos situados en los interfluvios y apartados de las redes básicas de comunicación. Por poner un ejemplo de la diferente evolución demográfica entre los núcleos de fondo de valle y los situados en las laderas y los interfluvios, en el valle de Benasque los primeros perdieron el 22 % de su población entre 1940 y 1980, mientras los segundos vieron disminuir su población en un 51 % (Lasanta Martínez, 1989). En los

casos de los valles con mayor potencial de desarrollo (los de los ríos Aragón, Gállego y Segre), ese proceso de despoblación fue en parte compensado por el crecimiento de los núcleos centrales de cada valle. En cambio, en el Sobrarbe, la Ribagorza y los Pallars, las cabeceras de valle también entraron en crisis y el movimiento migratorio se dirigió de forma mayoritaria al exterior de la cordillera.

Obviamente, no se puede acusar a la ausencia de servicios de ser la causa más importante de la despoblación. De hecho, hay casos de despoblados que disponían de acceso rodado e incluso de conexión a la red telefónica y eléctrica antes de su abandono. Los problemas de esos núcleos iban mucho más allá de la carencia de infraestructuras. Se trataba de poblaciones ubicadas, por lo general, a gran altitud, en áreas de pendientes fuertes, suelos esqueléticos y escasez de agua, que hacían muy difícil su supervivencia (López Palomeque, 1996). La situación más crítica en este sentido se producía en el Prepirineo calcáreo, de mayor sequedad y suelos más pobres que el Pirineo axial. Posiblemente, el papel de la carencia de servicios básicos en ese contexto fue el de acelerar la salida de la población, al hundir la calidad de vida e impedir el desarrollo de actividades económicas alternativas a las tradicionales. De esta forma, las actuaciones públicas en materia de carreteras, que tendieron a acelerar esa crisis, reflejaban, en cierta medida, la aceptación por el Estado de la despoblación de la montaña como algo inevitable o, incluso, cierta voluntad política de reforzarla (Pinilla Navarro, 1995).

4. Conclusiones

A lo largo de las páginas precedentes se ha analizado la inversión en infraestructuras de transporte en el Pirineo central entre mediados del siglo XIX y la segunda mitad del siglo XX. En ese proceso se han distinguido dos etapas. En primer lugar, durante la construcción de la red española de ferrocarriles a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, las inversiones en la región fueron mínimas y la mayor parte del Pirineo se mantuvo en una situación de aislamiento relativo.

Esa atonía inversora se rompió en la segunda etapa, a partir de la década de 1910. Entre 1910 y 1975 la cordillera recibió considerables inversiones dirigidas a la construcción de carreteras. Los efectos de ese esfuerzo inversor, sin

embargo, no pueden considerarse muy positivos. La red de carreteras se orientó fundamentalmente a facilitar el acceso a los valles altos desde la tierra baja, descuidando las conexiones entre valles y con la vertiente Norte. Esa estructura dificultó notablemente el desarrollo económico de los valles centrales, con escasas densidades de población y a una gran distancia de los centros urbanos del Sur, y dejó aislados una gran cantidad de núcleos habitados, que fueron abandonándose progresivamente a lo largo de los años 50, 60 y 70.

Solo en las últimas décadas, a partir de mediados de los años 70 del siglo XX, ha habido un esfuerzo continuado por resolver las carencias más importantes de los núcleos pirenaicos menores y de los valles peor situados. Ese esfuerzo ha sido especialmente intenso desde la segunda mitad de los años 80, gracias al crecimiento de la inversión pública y a una mayor presencia de los criterios de política territorial en las actuaciones del Estado y de las Comunidades Autónomas. Así, por ejemplo, las conexiones entre valles en sentido Este-Oeste (los llamados “Ejes Pirenaicos”) se fueron convirtiendo gradualmente en una prioridad para el Sector Público. Es de lamentar, sin embargo, que los avances en esta dirección hayan sido limitados y que aún se mantenga la precariedad de muchos de los tramos de estos ejes. De hecho, en la actualidad la red de carreteras pirenaicas se caracteriza todavía por una baja conectividad o, en otras palabras, por un gran porcentaje de recorridos en “cul de sac”, lo que incrementa las distancias a recorrer y el coste de las relaciones económicas entre las distintas comarcas. Estos problemas llegan al máximo en los valles centrales de la región, siendo probablemente el Sobrarbe la comarca con peores niveles de accesibilidad de todo Aragón.

A lo largo de las últimas décadas se ha ido también dando poco a poco acceso rodado a la mayoría de los núcleos habitados de la cordillera, aunque en condiciones relativamente precarias al principio, con pistas sin asfaltar y en deficiente estado de conservación. Al mismo tiempo se han ido extendiendo a todos los núcleos habitados otros servicios, como la red telefónica (especialmente a partir de 1990), o el suministro de electricidad (bien mediante conexiones a la red general o mediante la instalación de placas solares), aunque a mediados de los 90 todavía había déficits notables en este terreno. Este conjunto de políticas ha reducido en cierta medida, aunque no totalmente, las desventajas de las comarcas pirenaicas. Lamentablemente, son esfuerzos que

han llegado demasiado tarde para muchas áreas en las que el proceso de despoblación es ya irreversible.

5. Referencias

- Acín Fanlo, J.L. y Pinilla Navarro, V. (coords.). 1995. *Pueblos Abandonados ¿Un Mundo Perdido?* Rolde de Estudios Aragoneses, Zaragoza.
- Arqué, M.; García, Á. y Mateu, X. 1982. La penetració del capitalisme a les comarques de l'Alt Pirineu. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 1: 9-67.
- Ayuda, M.I. y Pinilla Navarro, V. 2002. El proceso de desertización demográfica de la montaña pirenaica en el largo plazo: Aragón. *Ager. Revista de Estudios sobre Despoblación y Desarrollo Rural*, 2: 101-138.
- Bourret, C. 1995. *Les Pyrénées Centrales du IX au XIX Siècle. La Formation Progressive d'une Frontière*. Pyrègraph, Aspet.
- Briffaud, S. 1994. *Naissance d'un Paysage. La Montagne Pyrénéenne à la Croisée des Regards XVIe-XIXe Siècle*. Association Guillaume Mauran, Tarbes.
- Brives, A. 1984. *Pyrénées sans Frontière. La Vallée de Barèges et l'Espagne du XVIIIe Siècle à Nos Jours*. Société d'Etudes des Sept Vallées, Argelès-Gazost.
- Cuesta, J.M. 2001. *La Despoblación del Sobrarbe. ¿Crisis Demográfica o Regulación?* CEDDAR, Zaragoza.
- Daumas, M. 1976. *La Vie Rurale dans l'Haut Aragon Oriental*. CSIC, Madrid.
- Domínguez Martín, R. 1995. De reserva demográfica a reserva etnográfica: el declive de las economías de montaña en el área cantábrica. En: Acín Fanlo, J.L. y Pinilla Navarro, V. (coords.), *Pueblos Abandonados ¿Un Mundo Perdido?*, pp. 35-54. Rolde de Estudios Aragoneses, Zaragoza.
- Echeverría, M.T.; Cáncer, L. y Sánchez, M. 1999. El medio físico: geomorfología, camino y paisaje. En: Magallón Botaya, M.A. (coord.), *Caminos y Comunicaciones en Aragón*, pp. 9-18. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- García Ruiz, J.M. 1976. *Modos de Vida y Niveles de Renta en el Prepirineo del Alto Aragón Occidental*. Instituto de Estudios Pirenaicos, Jaca.
- Germán Zubero, L. 1999. El transporte por carretera en Aragón durante la época del ferrocarril (1855-1995). En: Magallón Botaya, M. A. (coord.), *Caminos y Comunicaciones en Aragón*, pp. 341-350. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- Gómez Mendoza, A. 1982. *Ferrocarriles y Cambio Económico en España (1855-1913). Un enfoque de Nueva Historia Económica*. Alianza, Madrid.

- Gómez Mendoza, A. 1989. *Ferrocarril, Industria y Mercado en la Modernización de España*. Espasa-Calpe. Madrid.
- Gómez Mendoza, A. 1999. Caballo de sangre, caballo de vapor en el transporte de fines del siglo XIX. En: Carreras, A.; Pascual, P.; Reher, D. y Sudrià, C. (eds.). *Doctor Jordi Nadal. La Industrialització i el Desenvolupament Econòmic d'Espanya*, vol. 1, pp. 720-734. Publicacions de la Universitat de Barcelona, Barcelona.
- Lasanta Martínez, T. 1989. *Evolución Reciente de la Agricultura de Montaña: el Pirineo Aragonés*. Geoforma Ediciones, Logroño.
- Latas Alegre, Ó. 1996. *Los Orígenes de Sabiñánigo (1893-1932)*. Excmo. Ayto. de Sabiñánigo/Instituto de Estudios Altoaragoneses, Sabiñánigo.
- López Palomeque, F. 1996. *Revitalització de Pobles Deshabitats del Pirineu*. Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- Madrazo, S. 1984. *El Sistema de Comunicaciones en España*. Turner, Madrid.
- Magallón Botaya, M.A. (coord.) 1999a. *Caminos y Comunicaciones en Aragón*. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- Magallón Botaya, M.A. 1999b. Las vías romanas en Aragón. En: Magallón Botaya, M.A. (coord.), *Caminos y Comunicaciones en Aragón*, pp. 43-57. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- Myhill, H. 1966. *The Spanish Pyrenees*. Faber & Faber, Londres.
- Parra de Mas, S. 1999. El ferrocarril Zaragoza-Canfranc. En: Magallón Botaya, M.A. (coord.), *Caminos y Comunicaciones en Aragón*, pp. 367-393. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- Pinilla Navarro, V. 1995. Crisis, declive y adaptación de las economías de montaña: una interpretación sobre la despoblación en Aragón. En: Acín Fanlo, J. L. y Pinilla Navarro, V. (coords.), *Pueblos Abandonados ¿Un Mundo Perdido?*, pp. 55-78. Rolde de Estudios Aragoneses, Zaragoza.
- Sabartés Guixés, J. M. 1998. *Població i Territori a l'Alt Pirineu Català*. Garsineu, Tremp.
- Sánchez Blanco, V. 1992. Los pasos a través de los Pirineos. En: *CESEDEN: Los Transportes y la Barrera Pirenaica*, pp. 31-40. Ministerio de Defensa, Madrid.
- Serrano Martín, E. 1999. Caminos aragoneses y viajeros extranjeros en la Edad Moderna. En: Magallón Botaya, M.A. (coord.), *Caminos y Comunicaciones en Aragón*, pp. 197-224. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.

- Tarraubella Mirabet, X. 1990. *La Canadenca al Pallars. Repercussions Socio-econòmiques de la Construcció del Embassament de Sant Antoni a la Conca de Tremp (1910-1920)*. Virgili i Pagès, Lleida.
- Vidal Raich, E. 1994. *La Distorsión Política de las Redes de Transporte: El Caso de los Ferrocarriles Transpirenaicos, 1844-1928*. Universidad de Barcelona, Barcelona. Tesis Doctoral inédita.

9. Gajes del oficio

Juan Miguel Rodríguez Gómez

«Tiene bonita torre la iglesia de Lúsera, de construcción esmerada. El campanario no cuelga ya bronce. Grave responsabilidad las de las campanas de los pueblos, cuyo tañido servía para congregar al pueblo, para marcar las horas de trabajo común, para apagar incendios, para dar batidas de alimañas y dar persecución a intrusos y malhechores; marcaban la llegada de la recua del arriero, la venida del médico, del veterinario...». Ana Biarge. A Lúsera, por Belsué. Nueva España, 15 de abril de 1973.

1. Introducción

Arrieros y carreteros tenían un modo de vida itinerante, encontrándose necesariamente expuestos a unas condiciones orográficas y climatológicas que podían llegar a ser muy duras. Para más *inri*, nunca dispusieron de buenas vías de comunicación. Surcaron los caminos del Alto Aragón en épocas de epidemias (que se trataron en un capítulo anterior), hambrunas, conflictos armados, bandolerismo, contrabando y estraperlo. Pero también fueron testigos de épocas de bonanza, celebraciones, fiestas y ferias. Todo un caldo de cultivo para miles de anécdotas. En este capítulo, se recoge una selección, con especial atención a aquellas que aparecieron en la prensa a partir del último cuarto del siglo XIX.

2. De los duros inviernos a la adulteración de los alimentos

«Aquellos inviernos de entonces...». Suena a frase hecha, pero es que, entre el último cuarto del siglo XIX y la primera mitad del XX, se sucedieron algunos inviernos particularmente rigurosos en territorio oscense (Figura 1). Frío, nieve, hielo, sabañones, oscuridad, incomunicación... Basta con leer el parte publicado el 18 de enero de 1885 en *El Pirineo Aragonés*: *«El día 18 se helaron hasta los orines en los dormitorios y bastaba dejar caer el agua en el suelo para que quedara congelada al instante».* En ese mismo año, el tráfico de diligencias entre Huesca y Jaca no se pudo reestablecer hasta ya entrada la primavera: *«Asegúrase que desde primeros de abril, la empresa de diligencias titulada de la*

competencia, reanudará su servicio entre esta ciudad y Huesca, interrumpido por los accidentes del pasado invierno» (El Pirineo Aragonés, 29 de marzo de 1885).

El invierno no detenía la actividad de carreteros y arrieros pero, obviamente, llevaba aparejado ciertos riesgos “extraordinarios” y entorpecía notablemente su trabajo. Si las condiciones eran impracticables tenían que detenerse y esperar a que amainara el temporal: *«El lunes aparecieron cubiertas de nieve todas las colinas que circundan nuestra ciudad y desde aquel día apenas hemos disfrutado de tiempo soportable. En la imposibilidad de pasar el puerto de Canfranc, han retrocedido algunos carros de transporte que se dirigían a Francia» (El Pirineo Aragonés, 12 de abril de 1885).*



Figura 1. Carreteros atrapados tras una gran nevada en Jaca. Edición F. H. (Jaca). Colección del autor.

El hielo resultaba particularmente temido ya que era una causa frecuente de accidentes. Como aquel que tuvo lugar entre Biescas y Panticosa y que narraba el corresponsal de *El Pirineo Aragonés* en el Valle de Tena:

«Escarrilla, 15 de enero de 1883.

Una desgracia que en el día de ayer afectó sensiblemente á este reducido vecindario, me obliga a coger la pluma con objeto de dársela a conocer en breves líneas. El tan conocido y apreciado carretero de Loporzano apedillado Montory [Montori], que se encaminaba por la carretera de Biescas á Panticosa conduciendo un carro de su

pertenencia, trató de evitar según refieren testigos presenciales, que el vehículo se inclinara y cayera á la cuneta á consecuencia de los esfuerzos y dificultades que á su marcha oponía el hallarse completamente helado el camino, cuando en un momento se le hizo imposible la resistencia, é inclinándose el carro al retroceso, ocupó por casualidad al citado conductor una posición peligrosa entre una gran peña que se halla al lado izquierdo de la carretera y una de las ruedas con tan mala suerte, que lo aplastó y ocasionó la muerte instantánea.

Me consta que el juzgado instruye las oportunas diligencias. Acompañaban al desgraciado un hermano suyo y otro joven del vecino pueblo de Sallent, que efecto de la impresión recibida, necesitaron también asistencia facultativa.

Nada más ocurre. Tenemos noticias del cambio de Ministerio, que no preocupa gran cosa á este montañoso país que nada absolutamente del tiempo dedica á la política, elemento indispensable en los centros oficiales. Lo que aquí necesitamos es paz y que dure, para podernos dedicar tranquilamente al recríó de caballerías, casi única ocupación del que habita estas apartadas regiones. La vida en estos pueblos es sumamente monótona en esta larga temporada de invierno, por lo que esta carta carece de la amenidad que quisiera darle. C.» (El Pirineo Aragonés, 21 de enero de 1883) (Figura 2).



Figura 2. Todavía caen buenas nevadas en Escarrilla de cuando en cuando: 5 de marzo de 2008, el telediario de Antena 3 abre con una conexión en directo desde esta localidad del Valle de Tena debido al temporal de nieve.

La crónica fue aprovechada por un lector para mostrar su pesar, pero también para quejarse de la calidad de algunos de los artículos que llegaban al valle:

«Valle de Tena, 5 de febrero de 1883.

En uno de sus números leí una carta fechada en Escarrilla, en la que con dolor ví la desgracia del honrado carretero Montoriz [Montori], suceso que nos impresionó hondamente por conocer muy de cerca de aquel laborioso e infortunado sujeto, y en la misma carta manifestaba su fiel corresponsal, que nada más de particular ocurría en los pueblos de este Valle.

Sin que mi ánimo sea censurar tan oportuna correspondencia, me atreveré a manifestar á V., llevado quizá de mi experiencia, que hay algo más, que debe llamar vivamente la atención de las autoridades municipales de los ocho distritos que lo forman, y es el escándalo inaudito y solapado con que varios carreteros y vivanderos expenden algunos artículos adulterados de consumo, principalmente los caldos, que por ser de primera necesidad, está en ello interesada la salud y la vida del consumidor, siendo naturalmente víctimas de la estafa, ó como deba calificarse, las clases media y proletaria, por carecer de recursos para abastecerse sin caer en manos de tales especuladores.

Refiérome en particular al vino y licores comunes, que hace ya bastante tiempo se expenden con abuso de la candidez de estos moradores. Dándoles en vez de lo que desean comprar, agua compuesta por drogas ó inmundicias, que según su cantidad no pueden menos de ser nocivas, comprometiendo muy fácilmente la salud y hasta la existencia del consumidor, como desgraciadamente lo prueba el rumor de haber sucedido casos en algunas localidades. Hace pocos días me contaron personas que merecen entero crédito, que se había analizado el vino de tres o cuatro carros que se dijo procedían de Villamayor y pueblos limítrofes en la provincia de Zaragoza, y resultó ser agua con azúcar y futchsina, lo cual no dejará también de redundar con el tiempo en descrédito de los excelentes vinos de aquella comarca.

Por hoy no puedo decir a V. mi domicilio fijo, pero como nacido en este Valle, en él resido y desde él fecho mi epístola. F.S.C.P.» (El Pirineo Aragonés, 11 de febrero de 1883).

Y es que, en aquellos años, había una auténtica obsesión (casi como la actual) por las sustancias químicas que se añadían intencionadamente a los alimentos para adulterarlos y que, no solo rebajaban su calidad, sino que ponían en peligro la salud del consumidor. Por supuesto, siempre han existido adulteraciones de los alimentos, desde camuflar los colores, olores y sabores

de carnes prácticamente putrefactas (cochinilla, especias...) hasta mezclar la harina con toda clase de cosas que tuvieran un color parecido (yeso, tiza, talco...) Pero en el siglo XIX se produjo una gran expansión de la Química y los nuevos conocimientos podían causar estragos en manos de productores o distribuidores desaprensivos. La nueva base científica de las adulteraciones hizo que estas prácticas se conocieran como *sofistificaciones* de bebidas y alimentos. Cualquier fallecimiento que, en otro tiempo, se hubiera considerado como de causa natural ahora se relacionaba rápidamente con alguna sofisticación. La incipiente prensa también extendía las noticias sobre estas prácticas de una forma mucho más rápida, por lo que la preocupación llegó hasta las capas más populares.

El pistoletazo de salida para el apercibimiento (a gran escala) de la población sobre este tema fue la publicación en 1820 del libro *A Treatise on Adulterations of Food and Culinary Poisons* (Tratado sobre la adulteración de los alimentos y venenos culinarios) por parte del químico alemán Friedrich Accum (Figura 3). Accum llamaba la atención sobre el creciente número de fraudes y sus consecuencias sobre la salud de los consumidores. «*La muerte está en la olla*», destacaba la portada de su libro, retomando una frase del Antiguo Testamento.

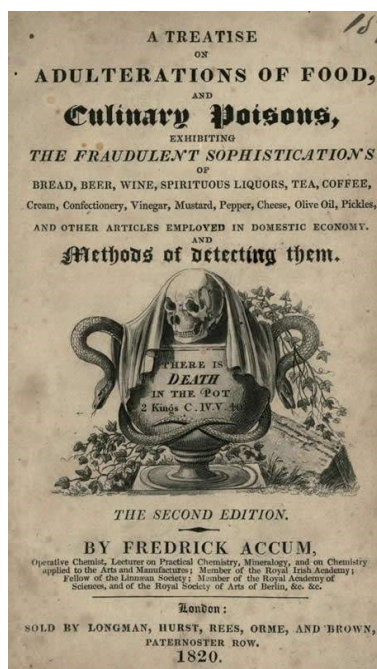


Figura 3. Portada del libro *A Treatise on Adulterations of Food and Culinary Poisons* (Accum, 1820). En el siglo XIX, los alimentos y bebidas se convirtieron en sospechosos de cualquier tipo de adulteración “científica”. Biblioteca UCM.

El inventario elaborado por el científico era realmente para preocuparse. La pimienta blanca, más lujosa, con frecuencia solo era pimienta negra empapada en orina y luego secada al sol. La pimienta negra vendida a los pobres contenía una cantidad significativa de polvo. Se ponía ácido sulfúrico o vitriolo en el vinagre para aumentar su acidez, cobre en los pepinillos para volverlos más verdes o melaza para dar color a la cerveza. También se le añadían al té paja, hojas y diversas ramas secas, arena al azúcar, arsénico en las conservas, estricnina en la cerveza, óxido de cobre en la absenta ... (Figura 4). Los alimentos y bebidas se transforman en auténticos venenos (Figura 5 y 6) y cualquier análisis es poco para comprobar su autenticidad y ausencia de peligros (Figura 7).

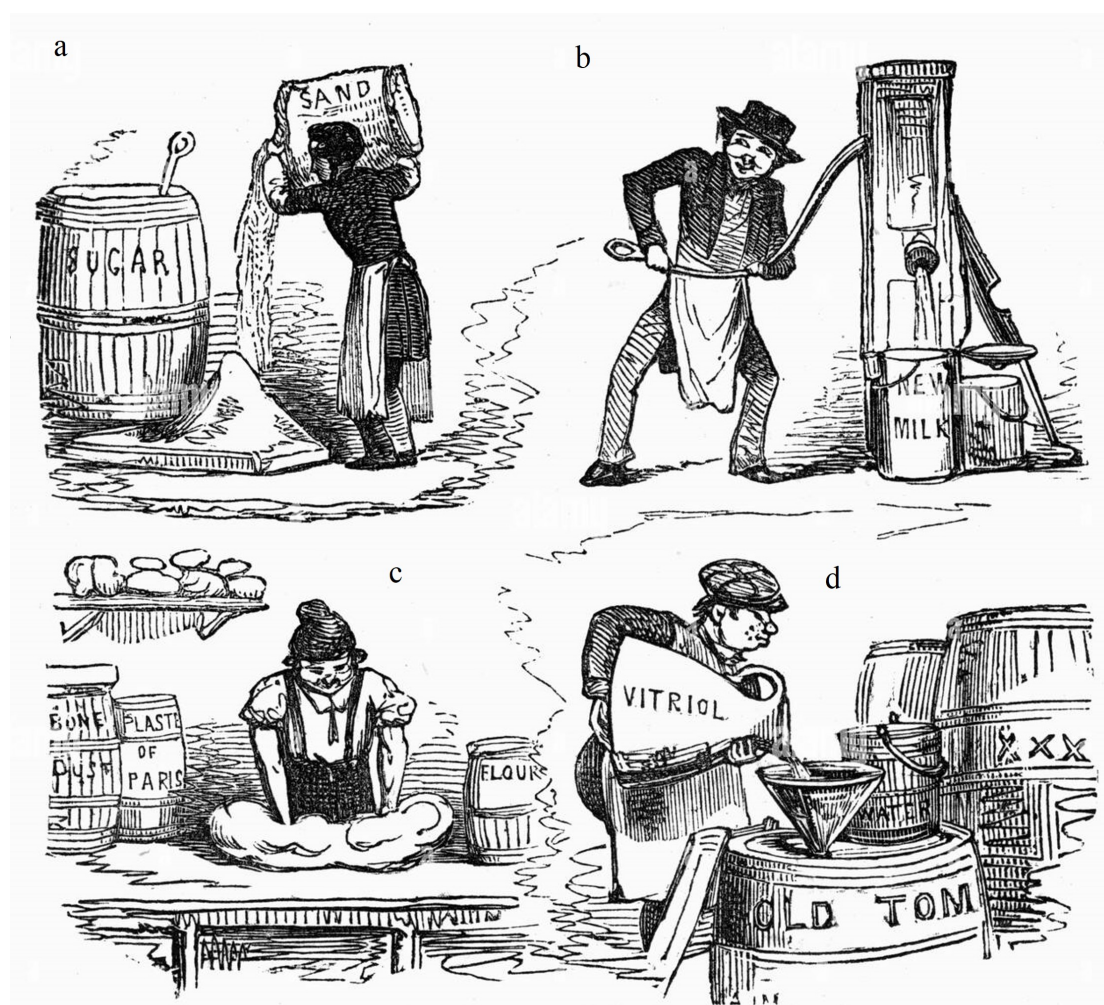
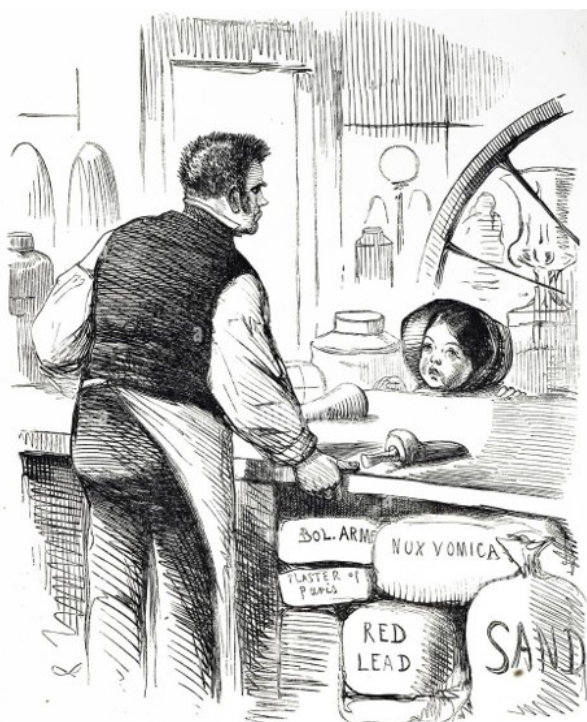


Figura 4. Algunas de las prácticas de adulteración de los alimentos practicadas frecuentemente en la época: adición de arena al azúcar (a), adición de agua insalubre a la leche (b), adición de todo tipo de polvos a la harina (c) o adición de vitriolo al vino o al vinagre (d). Dibujo publicado en la revista *Punch* a mediados del siglo XIX. Biblioteca UCM.



THE USE OF ADULTERATION.

Little Girl. "IF YOU PLEASE, SIR, MOTHER SAYS, WILL YOU LET HER HAVE A QUARTER OF A POUND OF YOUR BEST TEA TO KILL THE RATS WITH, AND A OUNCE OF CHOCOLATE AS WOULD GET RID OF THE BLACK BEADLES?"

Figura 5. La niña dice: «mi madre dice si le puede proporcionar un cuarto de libra de su mejor té para matar ratas y una onza de chocolate para quitarse de encima a los escarabajos, gorgojos y carcomas». Revista *Punch*, 4 de agosto de 1855, p. 47. Biblioteca UCM.



Figura 6. La muerte trae alimentos adulterados a la mesa. *Cómo viene la muerte*, caricatura de 1919 del *Philadelphia Inquirer*. Dominio público.

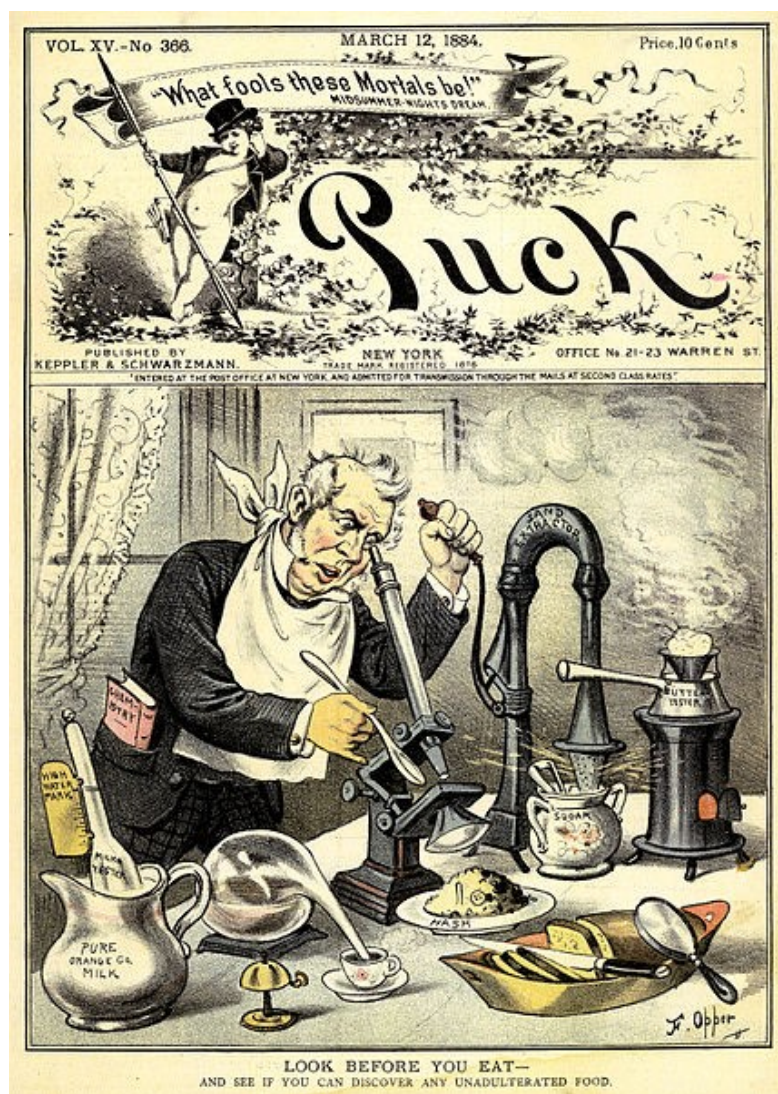


Figura 7. «Mira antes de comer y a ver si encuentras algún alimento que no esté adulterado». Portada de la revista Puck (12 de marzo de 1884). Biblioteca UCM.

El vino, uno de los productos más consumidos en la época, era sin duda lo que más espoleaba la imaginación de los infractores. Mientras que los posaderos y taberneros agregaban agua para aumentar su volumen, los productores multiplicaban los trucos para corregir su brebaje. ¿El vino era demasiado ácido? Se vertía miel o sirope de azúcar. ¿Era demasiado claro? Se le añadían grosellas trituradas o bayas de saúco. ¿Faltaba uva? Se podía fabricar la bebida desde cero, por ejemplo, siguiendo esta receta de un manual holandés: «*Para hacer vino español sin vino (...) coge veinticinco o treinta libras de pasas limpias y ponlas en un recipiente, añade cuatro partes más de agua, un poco de sándalo en un paño limpio y hierve esta mezcla en un caldero limpio (...), añade un poco de tártaro y déjalo fermentar*» (Breville, 2022). Algunos viticultores también utilizaban litargirio, un óxido de plomo usado como colorante, lo que en

ocasiones derivaba en una intoxicación saturnina que podía provocar fiebre, dolores de cabeza, temblores, convulsiones, parálisis y a veces incluso la muerte. ¡Y mejor no hablar de lo que se podía llegar a hacer con los productos más perecederos, como la carne o la leche!

El libro tuvo una gran repercusión para la época. Se vendieron miles de ejemplares en pocas semanas y se imprimieron más tiradas. En 1822, la obra fue traducida al alemán y posteriormente a otros idiomas y se publicaron extractos y dibujos de corte satírica en periódicos de toda Europa y Norteamérica. Se publicaron libros con la misma temática, también en España. Al reducirse el peligro de carestías y hambrunas, la gente de la época se preocupó menos por el problema cuantitativo y comenzó a interesarse más por la calidad de los alimentos. El descubrimiento de la teoría microbiana, que reveló la relación entre la alimentación y determinadas enfermedades, y el desarrollo de la corriente higienista también estimuló ese interés que fue creciendo a lo largo del siglo XIX. Y es que a las mil y una manipulaciones de comerciantes y productores se sumaban los problemas de higiene, en una época que no conoce el frigorífico, pero consume mucha leche, mantequilla, nata, huevos y carne, alimentos en los que diversos patógenos proliferan rápidamente si no se consumen rápidamente o si no se conservan en condiciones adecuadas. Poco a poco, los poderes públicos se fueron dotando de medios con los que detectar los alimentos en mal estado, manipulados y adulterados. A lo largo del siglo XIX se promulgaron diversos textos para castigar la falsificación de productos alimentarios. Las causas de los problemas de salud ya no estaban tan claras:

«Una breve y al parecer ligera enfermedad de dos días, un simple catarro, ha hecho bajar al sepulcro al más anciano de Jaca, al venerable José Villanúa, que durante una larga vida de 87 años había desafiado los rigores de los más crudos inviernos, viniendo á morir en el más benigno de todos ellos, y cuando su perfecta salud le auguraba todavía una dilatada vejez. Algunas personas empiezan a preocuparse seriamente, y hasta se habla de si podría influir en la pública salubridad la mala calidad y adulteración de los alimentos, especialmente de los vinos. No creemos que haya motivo racional ni fundado para estas preocupaciones.

La mortalidad aunque sea sensible, no es excesiva ni mucho menos alarmante. Las dignísimas profesiones médicas y nuestro celoso municipio velarán

constantemente, no lo dudamos, porque los artículos de consumo reúnan las condiciones higiénicas y alimenticias que son de desear, evitando cuidadosamente que por una sórdida avaricia se cometan abusos que puedan traer fatales consecuencias, y castigándolos con mano fuerte si, lo que no es de esperar, llegara a descubrirse alguno.

Por lo demás, estamos tranquilos, nadie se muere hasta que Dios quiere, como dice el refrán y tengamos presente que la preocupación y el miedo pueril suele convertir en reales peligros ilusorios» (El Pirineo Aragonés, 4 de marzo de 1883).

En ese mismo número del periódico, dos arrieros manifestaban su indignación por la carta en la que se ponía en entredicho la honorabilidad de todos los que, como ellos, vendían habitualmente en el valle de Tena; estaban especialmente molestos porque la acusación se hubiese hecho sin aportar ninguna prueba y sin dar nombres concretos, lo que afectaba a la credibilidad de toda la profesión:

«En el número 43 de su popular é ilustre semanario, hemos visto inserta una carta del Valle de Tena, fecha 5 de febrero, y firmada con las iniciales F.S.C.P., en la cual se hacen duros cargos á los carreteros que surten de vino aquel Valle y se excita el celo de las autoridades para que pongan coto a tales abusos.

Traginantes honrados y acreditadísimos, y confiados en la tranquilidad de nuestra conciencia, no se nos hubiera ocurrido darnos por aludidos, si no fuera por lo que el señor F.S.C.P. añade de que “según le contaron, analizado el vino de tres o cuatro carros que se dijo procedían de Villamayor y pueblos limítrofes en la provincia de Zaragoza, resultó ser agua con azúcar y futchsina”.

En vista pues, de esta gran denuncia, que puede redundar en desprestigio nuestro, cumple a nuestra honradez manifestar al señor F.S.C.P. lo siguiente:

Que nosotros hemos subido al Valle vino de Villamayor, del cual tenemos en aquel país algunas existencias, cuya buena calidad puede comprobarse a cualquier hora, y que el comunicante hará un gran servicio, que nosotros seremos los primeros en agradecerle, si manifiestan públicamente en el periódico, quiénes eran los dueños de los tres o cuatro carros cuyo vino se analizó y resultó adulterado, pues de otro modo no queda muy bien parada su formalidad y buena fé.

Damos a V. las gracias, señor director, y retamos al comunicante á que demuestre la verdad y exactitud de los graves hechos que denuncia, citando personas, y

dando el nombre de la suya, pues cuando se trata de cosas que pueden perjudicar a traficantes honrados y de buena fé, y sobre todo a la salud pública, no debe el que presta este gran servicio ocultarse bajo el velo nada menos que de cuatro iniciales.

Agustín Cabrero. José Lacruz» (El Pirineo Aragonés, 4 de marzo de 1883).

3. Más y más accidentes

Más allá del hielo, las posibles causas de accidentes eran numerosas. Podía ser un simple salto mal dado: *«Un pobre muchacho carretero tuvo ayer tarde la desgracia de fracturarse una pierna al tratar de tirarse á la carretera desde un carro en que iba montado».* *El Pirineo Aragonés*, 6 de marzo de 1887). De hecho, podían sobrevenir incluso cuando estaban alojados tranquilamente en una venta o mesón, recuperándose de los esfuerzos de la jornada. Así sucedió en la catástrofe de Espluvins, una venta situada en el leridano valle del Segre pero en la que no era raro que se alojasen arrieros altoaragoneses:

«Según carta que tenemos á la vista fechada en Coll de Nargó el 1.º del actual, escrita por persona competente, es aterrador el cuadro que presenta el sitio en que se levantaba la venta de Espluvins. Calcúlase que han caído sobre la carretera y casa de unos 3500 á 4000 metros cúbicos de piedra toba y están en peligro de desplomarse otros 7000 metros cúbicos. Esto demuestra lo espantoso que fue el derrumbamiento.

Debió ser tan terrible y grandioso el empuje de aquella avalancha de piedra, que parte de la venta de los Espluvins con sus cuadras fue á estrellarse contra la orilla opuesta del rio Segre con todos los habitantes. Hasta ahora se sabe con seguridad, que han perecido 10 personas, que son las siguientes: la madre del dueño de la posada, su mujer, 2 hijas, la criada, el criado, un carretero y un arriero de Orgañá, un arriero de Seo de Urgel y un carretero de Pons, ignorándose sí había más gente en la casa carretera y cuadras, pues como nadie ha sobrevivido á la catástrofe, salvo el dueño, que por hallarse fuera pudo escapar a una muerte segura, no es posible precisarlo. Témesse, sin embargo, que sea mayor el número de víctimas pues se habían visto poco antes á tres viandantes que no han parecido por ninguna parte.

Si la catástrofe hubiera ocurrido una hora más tarde en que llega allí el coche correo, las desgracias personales y las pérdidas materiales hubieran sido mayores, aunque estas últimas son también de mucha consideración; ya que además de los géneros almacenados, quedaron destruidos cuantos carros y vehículos había, además de

18 caballerías mayores. Los cadáveres que se supone estén sepultados en los escombros no se podrán extraer, hasta después de muchos días, pues antes hay que practicar muchas voladuras en la parte que amenaza ruina para evitar nuevas catástrofes. Se necesitan de 40 á 50 hombres durante 30 ó 40 días para despejar el lugar del siniestro. Se han reunido varios peones y auxiliares, que están trabajando sin descanso, bajo la dirección del ingeniero D. Alfonso Benavent.

El paso para las caballerías estaba interceptado, esperándose que por todo el día de ayer quedaría expedita una pequeña senda, como así sucedió; pues ayer tarde pasó el capitán general con su escolta. A última hora hemos recibido un telegrama dándonos los nombres de las víctimas hasta ahora conocidas: que son: Raimunda Marot, madre del dueño de la venta, de 70 años; su mujer Rafaela Rafel, de 26 años; sus dos hijos Ramona y Francisco Saña Rafel de 4 y 1 año respectivamente; la criada Raimunda de 14; el mozo de cuadra Ramón Boixadós, de 46, y los arrieros y carreteros, José Estragués de 30; José Rosell, de 40; Pablo Villagínés, de 30 y Antonio Caminal, de 44 íd. También nos participan que en Pons ha sido recogido el cadáver del mozo de cuadra» (Diario de Huesca, 4 de junio de 1894).

Lo mismo pudo suceder algunos años antes en la catástrofe del hospital de Benasque, muy frecuentada por arrieros. La noche del 6 de enero de 1826 un violento alud proveniente del Pico de la Monteñeta asoló el hospital matando a todas las personas que lo ocupaban: «Un huracán o tormenta produjo el desprendimiento de las nieves que contenían los elevados montes de este puerto y su torrente arrebató e inundó el pequeño edificio que existía al pie de aquél, causando como es consiguiente su total destrucción y sepultando entre sus ruinas cinco víctimas que lo habitaban con el objeto de facilitar los auxilios a los viajeros» (Archivo Municipal de Benasque, 1075/1). Por fortuna, el hecho de que los arrieros no soliesen viajar entre el día de Navidad y Reyes evitó que hubiera más de uno en la lista de fallecidos.

Los encuentros con ciertos animales también podían dar algún que otro disgustillo. En este apartado, los toros se llevaban la palma:

«Un toro de la ganadería de Saltillo ha huido del cerrado, escapándose por los campos y caminos, sembrando el pánico y cometiendo atropellos sin cuento. Un arriero perdió el burro, que quedó muerto en la carretera, salvándose él subido á un árbol. Un grupo de mujeres que viajaban en caballerías tuvieron que abandonarlas y huir. El

toro, en vertiginosa carrera, mató á dos bueyes que tiraban de una carreta, hiriendo al conductor» (Diario de Huesca, 27 de marzo de 1908).

Tan desafortunados encuentros no debían ser muy raros ya que, de hecho, figuraban como motivo del premonitorio cartel que anunciaba las corridas de toros de las Fiestas del Pilar de Zaragoza del año 1895 (Figura 8):

«El cartel mural es sumamente original; lleva la firma del notable artista D. Marcelino de Unceta, y esto constituye la mejor garantía de ejecución y de buen gusto. La composición representa una escena trágico-cómica. Un pobre arriero que se dirige por la carretera á vender su mercancía, vése de pronto sorprendido por la inesperada visita de un hermoso toro que acometiendo con furia al manso borriquillo, no encuentra su dueño otro lugar de salvación que en lo alto de un poste telegráfico, donde nerviosamente asido, contempla á su pie, con mirada de amargo terror, la feroz arremetida del toro al indefenso jumento; grupo que constituye un bello primor de escorzo. En lontananza aparece el pastor en medio de dos cabestros que tardamente llegan a impedir el daño ocasionado» (Diario de Huesca, 3 de octubre de 1895).



Figura 8. Desafortunado encuentro entre un arriero y un toro. Cartel de las corridas de toros de las Fiestas del Pilar de Zaragoza del año 1895.

Los nuevos sistemas de transporte no solo supusieron unos feroces competidores que acabaron por barrer del mapa a arrieros y carreteros, sino que también conllevaban riesgos físicos “a corto plazo”:

«Muerto por un tren. En el kilómetro 41 de la línea férrea ha sido atropellado por un tren un individuo llamado Diego Hernández, conductor de un carro. Iba el citado sujeto por medio de la vía cuando el convoy le alcanzó, dejándole muerto en el acto» (Diario de Huesca, 27 de marzo de 1908).

Pero, bueno, dentro de lo cabe, el riesgo de colisión con el ferrocarril era más bien bajo. Otra cosa eran las incipientes carreteras, utilizadas a la vez por caballerías, carros... y por “esos locos cacharros”, cada vez más rápidos y cada vez más numerosos (Figura 9). Hasta la primera mitad del siglo XX, los encontronazos con coches y camiones son escasos pero la tasa se dispara a partir de los años 50. Las caballerías y sus conductores pasan a hacerse asiduos en la sección de sucesos de los periódicos provinciales. Parece que los vehículos a motor tenían prisa por echar a esas molestas “antiguallas”, otrora reyes de caminos y sendas.



Figura 9. Carro y coche en Somport. Se iniciaba una convivencia no siempre fácil. Biblioteca UCM.

Los últimos casos se producen a principios de los 70, época en la que arrieros y carreteros “profesionales” ya constituían una especie en inminente peligro de extinción en el Alto Aragón (Figura 10). De hecho, como veremos en los siguientes casos, todos los carreteros o arrieros implicados tenían una edad bastante avanzada en el momento del “impacto”:

«Turismo artístico hacia el Pirineo Central. La jornada toca a su fin. La noche profundamente oscura; a cada momento el auto detiene su prudente marcha, para no estrellarnos con pesados carros que van sin luces, expuestas las mulas de los tiros al atropello de los autos. Los carreteros no abandonan su pesado sueño aunque la bocina rasgue el aire irritada, y pasamos como podemos, por uno u otro lado, forzosamente respetuosos con aquellos déspotas, allanadores de leyes y tiranuelos del camino» (J. García Mercader, *El Cruzado Aragonés*, 27 de febrero de 1954).

«Sucesos en la provincia. Arriero accidentado. En la carretera de Binéfar a Tárrega, dentro del término municipal de Tamarite de Litera, el turismo francés GE-5.252-3-68 atropello a una burra, la cual dio un par de coces, rompió el parabrisas del vehículo y echó a correr, arrastrando en la carrera a su guía y propietario Antonio Maull Abilla, de 75 años de edad, vecino de Tamarite, que resultó con heridas de pronóstico reservado. El conductor del vehículo, Pedro Foret Gauthier, y la bestia salieron ilesos del percance. Al parecer, el herido sufre de sordera y no oyó las señales acústicas del coche, emitidas cuando aquél intentaba un brusco cambio de dirección» (Nueva España, 14 de septiembre de 1967).

«Sucesos en la provincia. Arriero herido en accidente de carretera. En la carretera comarcal 1.310, dentro del término de Ballobar, el camión matrícula HU-11.415, conducido por Pascual Biarge Juan, de 45 años de edad, vecino de Almudévar, colisionó contra una caballería conducida por Andrés Miró Arilla, de 70 años de edad, que resultó con heridas de pronóstico leve. La bestia pereció poco después a consecuencia del trompazo recibido. El camionero salió ileso» (Nueva España, 17 de mayo de 1968).

«Sucesos en la provincia. Arriero herido en accidente. Dentro del término municipal de Alcampel, el camión matrícula HU-24.461, conducido por José Sánchez París, de 46 años de edad, con residencia en Binéfar, alcanzó a la cabalgadura conducida por José Brualla Brualla, de 77 años de edad, vecino de Alcampel, el cual,

sufrió heridas de pronóstico leve. La res resultó también con lesiones» (Nueva España, 4 de marzo de 1971).

«Arriero herido. En la carretera de Tarragona a San Sebastián, dentro del término de Peraltilla, el turismo Z-68.885, conducido por Ramón Lámelas Sesé, de 24 años de edad, atropello a una caballería, montada por Tomás Zamora Mata, de 75 años de edad, vecino de Peraltilla, el cual sufrió heridas leves. El accidente se produjo al irrumpir la caballería en la calzada, procedente de un camino» (Nueva España, 23 de julio de 1971).



Figura 10. Ya no hay espacio para arrieros y carreteros. La grúa municipal de Zaragoza remolca una mula que impedía el tráfico rodado. Foto: Agencia EFE, junio de 1983.

4. De los atascos a la fea costumbre de blasfemar

Los cascos antiguos de muchas ciudades, villas y pueblos altoaragoneses, caracterizados por una red intrincada de calles estrechas y recodos casi imposibles, estaban hechos a la medida de las personas y sus caballerías, pero no tanto de los carros (y mucho menos cuando eran grandes e iban a plena carga). Así pasaba incluso en la mismísima villa de Naval. Los históricos estragos que la estrechez de la principal salida del pueblo causaba al tráfico de la sal, primero, y al transporte de viajeros después, fue descrita de forma gráfica por el navalés Privato Cajal (1969):

«No deja de ser éste [refiriéndose al ensanche que hubo que hacer para solucionar el problema], un pequeño hito en la historia urbanística de la villa, del que conviene dejar constancia, para conocimiento y curiosidad de las nuevas generaciones que no han vivido el estado anterior de esta entrada. Nos referimos a la de vehículos, limitada por el granero de la sal, en el lado Sur, y por las casas de Cajal (calle del Cuadro, 7), y las de Echevarría y Sabás (calle de San Miguel 1 y 3), lado Norte. Este estrecho paso, presenta, al salir del pueblo, una ligera pendiente en suave zigzag, lo suficiente para que resultase difícil y hasta peligrosa la salida de carros, cargados con dos o tres toneladas de sal ensacada, tirados por reatas de 4, 5 ó 6 machos, de peor dominar que el volante de un camión.

El carro tendía a estrellarse, por la inercia, en la esquina del granero, donde terminaba la recta, al bajar de la calle del Cuadro; y si, para salvar esta esquina, se arrimaba el carro a nuestra casa, se daba contra la esquina de ésta; y es por ello que está un poco achaflanada y estaba antes protegida con un buen guardacantón.

El carretero cogía la rienda derecha del macho de varas, para conducirlo en este zigzag; pero muchas veces les veíamos pasar hacia el lado de las casas, entre macho y macho, por debajo de los tirantes, para no verse atrapados contra la esquina del granero. Otro cogía el ronzal del macho delantero, para llevarlo por el lado conveniente, dentro del poco espacio disponible, para dirigir la tracción. Pero a pesar de tomar todas las medidas, eran muchos los carros que se atascaban en este estrecho y peligroso paso, secular escenario de juramentos, reniegos y palabrotas, hasta que desaparecieron los carros».

Y es que parece que la blasfemia era una característica íntimamente ligada a la profesión de arriero o carretero. Tal es así, que todavía empleamos el dicho «jurar - o hablar - como un carretero», que referirnos a «decir palabras injuriosas u ofensivas o echar maldiciones contra alguien o algo». El propio diccionario de la Real Academia Española (22ª edición) mantiene, entre las acepciones del término *carretero*, no solo al «fabricante de carros y carretas» o al «hombre que guía las caballerías o los bueyes que tiran de tales vehículos» sino también a aquella «persona que habla o se comporta con escasa educación o blasfema con facilidad».

El propio Cajal, bajo el epígrafe *La fea costumbre de blasfemar*, nos da su peculiar explicación sobre tal asociación:

«Desgraciadamente se sigue blasfemando mucho y empleando palabras lúbricas, y no sólo en las más bajas esferas, sino en buena parte de la sociedad española. Decimos española, porque no creemos que en todos los países tengan estos feos hábitos, pues podemos citar el siguiente ejemplo:

Un paisano nuestro, carretero-arriero de oficio, tenía, como tantos otros, la creencia de que blasfemando fuerte, las caballerías tiraban más; y cada vez que el carro se atascaba, sacaba a relucir todo su horrible repertorio. De ahí viene la frase “jura como un carretero”.

Estaba, en efecto, en lo cierto, de que las bestias se despabilaban cuando oían la blasfemia; pero era, porque después del grito venía, siempre, el latigazo, al que temían. Lo cual quiere decir que con las mismas voces de atención, con otras palabras hubiese obtenido el mismo resultado que con la blasfemia grosera.

Este paisano se fue a Cuba, donde estuvo unos años; y al regresar a España se quedó en Barcelona, y entró al servicio de nuestra empresa, como ordenanza de nuestro departamento; y jamás le oímos una palabra mal sonante, y no sólo por respeto a nosotros, sino debido a que había perdido aquel hábito de España, al estar en un país en el que, por lo visto, no se blasfema. ¡Lo que hace el ejemplo!».

En Huesca capital, los días lluviosos convertían las calles en un lodazal creando un escenario particularmente propicio para que los carreteros perdieran los nervios y comenzaran las blasfemias; ni la presencia del mismísimo señor obispo podían detenerlas:

«Siempre se ha dicho que los atardeceres lluviosos son momento propicio para la nostalgia y el recuerdo. Verdad debe de ser, pues en estos días en que pródiga nos visita la lluvia, no puedo separar de mi mente recuerdos que ya empiezan a ser lejanos de nuestros días de agua infantiles.

Es difícil pensar que entonces las cosas fueran diferentes, y la realidad es que de tejas para arriba el fenómeno sigue siendo el mismo: el mismo cielo, las mismas nubes, el mismo viento y los mismos relámpagos y truenos; pero de tejas abajo, todo ha cambiado, y no poco. (...)

Y después, el barro; la cosa en verano tenía remedio en un par de días, pero en invierno, de San Martín a San José, salvo en los días en que todo estaba helado, el circular era un verdadero suplicio. Para los peatones se habilitaban pasos que se

engravaban, pero para los carros la cosa a veces se ponía imposible y sobrevenía la “atascada”, fruta del tiempo en estos meses.

Era esta escena cotidiana, hoy afortunadamente desaparecida desde que nuestras calles fueron pavimentadas y por otro lado han casi desaparecido los carros.

Si aterrador era el contemplar el estrépito y vocerío de una “rabosa” en el campo, más impresionante lo era en la ciudad, la “atascada urbana”, en el callejón de La Palma o en la Correría, a donde acudían grandes carros, era un espectáculo que difícilmente se puede olvidar.

Horribles blasfemias, gritos, alaridos y denuestos, mezclados con el ruido de las varas golpeando sobre los lomos de las caballerías y los gritos de ¡Au! ¡Au! justifican plenamente el dicho que aún se oye: Juraban como carramateros. No tardaba en formarse grupo de mirones, algunos de ellos activos que se permitían aconsejar y poner a disposición de los azorados arrieros, sus conocimientos en la materia. Sudar, enganchar, desenganchar, ir a buscar otro tiro, poner ramas y tablones bajo las ruedas, a veces hasta dos o tres horas de trabajo agotador en el que acababan roncando de gritar y jurar los que tenían la mala fortuna de “hacer blando”, amén del natural ridículo que suponía que el carro de Fulano o la galera de Mengano hubiera atascado en pleno Huesca, que no dejaba de tener su importancia. El alma popular estaba en la convicción de que en estos casos las caballerías sólo respondían a la blasfemia, que ésta era el único sistema hábil para salir del enredo y se hacía con toda la furia y rebuscamiento. He visto a carreteros tirar la boina y patearla, mirar al cielo echando venablos por la boca, los he visto amenazar e incluso tirar la vara contra él y hasta a un arriero ya impotente revolcarse jurando por el suelo en la cuesta de Palacio de Siétamo. El arraigo de esta costumbre y creencia en el alma popular nos llega reflejado en un sucedido de la vida del Obispo Supervía, que bajando a Salas en coche de caballos, tuvo la mala suerte de atascar.

Bajaron del coche Obispo y familiar, mientras el cochero hacía todo lo que sabía para librar al coche del cepo sin lograrlo. Llegaron al lugar varios labradores que igualmente intentaron sacarlo por las buenas sin conseguir su propósito. Por fin, uno de ellos dijo muy cortés: Marchen, señor Obispo un poco para atrás y recen un par de Cremos. Aún no habían llegado don Mariano y su familiar al “Jesucristo su único hijo...”, cuando aterrados oyeron una sarta de blasfemias. Volvieron la cabeza para impedirlo, pero ya no hacía falta, el coche discurría ligero como llevado por los ángeles

a lo largo del camino. En plan de justificación terció el buen labrador: Ya ha visto usted que no ha habido más remedio...» (Llanas, 1974).

González *et al.* (1998) recogieron una versión similar (*Historia de un obispo y un carretero*) de un informante de Alquézar (Mariano Subías López). Es la siguiente:

«Una vez, pasaba un carretero por delante del palacio del obispo y, claro, era costumbre que, que se hacía fangueras y se hacía... y se atascaban allí los carros. Y, claro, ya llevaban un buen tiro de machos, pero que llevaban carros grandes muy cargados y, a lo mejor, no lo sabían sacar los machos. Y el señor obispo estaba en el balcón del palacio. Y le dijeron al carretero:

- ¿No saldrá el carro? ¿No saldrá?

Dice:

- Si no se retira el señor obispo, no.

- Ah, pos si por eso es, ya me voy a retirar - dijo el señor obispo.

Conque se retira el obispo y dice el carretero:

- Macho, ¡me cago en el 1 de noviembre!

Y claro, con aquella..., con aquella blasfemia los machos arrearón fuerte y salió el carro. Y dijo el obispo, dice:

- Pues, pues hombre aún no me parece, aún no me parece que la haya echao muy gorda.

Y le dijo un paje, dice:

- ¿Cómo? ¿Qué no? Dice que se ha cagao en todos los santos.

- ¡Ah, sí! - dijo el obispo. El obispo no había caído en eso».

Y, de un obispo, al mismísimo Jesucristo. He aquí la historia que le contaba su abuelo a Ángel Vila, arriero de familia de arrieros “*de siempre*”:

«En los tiempos en que Jesucristo andaba por el mundo, iban de camino Él y algunos de sus discípulos. La tarde anterior había habido una nube muy fuerte que había dejado los caminos intransitables; embarrados, embarrancados y llenos de arrastres.

Iban caminando cuando pasaron junto a un carro que había quedado atrapado en el barro. El carretero, de rodillas junto al carro, oraba al cielo piadosamente: “Señor, ayúdame y sácame el carro. Sácame de este atolladero, Señor...”.

Jesucristo continuó impasible su camino.

Al rato se encontraron con otro carro enterrado en el barro hasta los ejes. El carretero descamisado y completamente cubierto de lodo, sudando como un tito, empujaba corajudamente con todas sus fuerzas al tiempo de arreaba a la bestia: “Arre Morenaaaa, ¡Tira que salga el carro...! Me cago en la púa del almanaque que debajo está todo el santoral”.

Así un vez y otra, incansablemente, trataba de sacar el carro con todas sus fuerzas: “¡Aaaaarre Morenaaaa!, ¡Tiiiiira ! ¡Que me cago en toda la corte celestial!

Dijo Jesucristo a los apóstoles que le acompañaban: “Ale, vamos a ayudar a este hombre a sacar el carro”. Y así lo hicieron. El hombre deshecho en sudor y reventado por el esfuerzo no sabía como agradecerse, “¡que Dios les bendiga!”, y se deshacía en gratitudes.

Jesucristo y los discípulos continuaron caminando y cuando ya, pasado un buen rato, estaban alejados del carretero San Pedro dirigiéndose a Jesucristo le dijo: “Señor, hemos estado hablando sobre lo ocurrido y no lo comprendemos. El primer carretero te pedía devotamente que lo socorrieras y no hicimos nada. Al segundo que no paraba de blasfemar, sin embargo le hemos ayudado. ¿Nos lo puedes explicar?”.

“Mira Pedro, el segundo, aunque en su desesperación blasfemara, empujaba todo lo que podía y hacía todo cuanto estaba en su mano. Pero es que el primero no hacía ningún esfuerzo de su parte, ¡quería que lo hiciera yo todo...!».

Por otra parte, en las calles comerciales de los grandes centros de distribución de la época, como Jaca, las carretas podían llegar a formar verdaderos tapones: «Algunos vecinos de la calle del Zocotín, nos ruegan llamemos la atención de la comisión correspondiente hacia el abuso que se observa en aquella angosta vía, donde casi diariamente se hayan detenidos carruajes, que impiden materialmente el tránsito» (El Pirineo Aragonés, 20 de abril de 1884). Vamos, como las furgonetas y camiones de carga y descarga en nuestras ciudades del siglo XXI.

5. La crónica negra: robos, asaltos y asesinatos

Secularmente, el Alto Aragón fue, por muchos y diversos motivos, un lugar poco seguro para los que lo transitaban. Por ejemplo, mediado el siglo XVI las tierras altoaragonesas viven una grave situación de conflicto. Si los robos y asaltos a mercaderes habían sido los hechos esporádicos que

provocaron las primeras alarmas, pronto se pasó a atentados y saqueos sin piedad (Buesa, 1998). Ante el fracaso de la autoridad judicial, el Virrey avisaba de un grave peligro: *«si no se castiga a los malhechores, los oficiales estarán muy atemorizados y nadie pondrá coto a sus fechorías»*. En 1556, en las Cortes aragonesas se denuncia que *«en el camino de Jaca, por ser tan fragoso, áspero y montañoso, ha acontecido hacerse grandes y muchos insultos, muertes y robos»* (Buesa, 1998).

Situaciones similares reaparecerían, con mayor o menor virulencia, en muchas otras ocasiones y, en este sentido, el siglo XIX, al que prestaremos una atención particular en este capítulo, no fue una excepción. Las crisis económicas y sociales originadas por años de escasez fueron un mal endémico a lo largo del mismo. Proliferaron revueltas motivadas por el mal reparto de la propiedad, el hambre, las epidemias, las crisis políticas, las guerras carlistas y el bandolerismo (Adell y García, 2000 y 2002).

Algunos textos de extranjeros que atraviesan la zona en el siglo XIX nos muestran una especie de paraíso para bandoleros. Asaltos a arrieros, carreteros y diligencias, grupos de vecinos y compañías de guardias vigilando los caminos, cruces de madera creciendo por todas partes para indicar el escenario de un asesinato... En palabras de Cenac-Moncaut (1860), *«Aragón os ofrece su aridez, su aspereza, todos los rasgos de la pobreza y de la incuria. Se siente uno en el fin del mundo. (...) Ved unos campesinos andrajosos trabajando en un campo lejano; llevan un fusil a la espalda. ¡Qué veo ahora en el recodo de un sendero!; un hombre a caballo, acompañado por otro que lleva un trabuco... Será un bandido y su compinche; no, es un señor que tiene miedo»*. La desconfianza era total. El bandolerismo era particularmente importante en la zona de Lanaja, Alcubierre, Poleñino, Castejón de Monegros, Lalueza... (Figura 11) pero llegaba mucho más al norte. Así, el 21 de octubre de 1861 era detenido en Ansó, su lugar de origen, el bandido Francisco Pérez López *Camilo*; estaba reclamado por el Juzgado de Sariñena acusado de numerosos robos. Además, entre 1879 y 1889 existían partidas de bandoleros que actuaban en los distritos municipales de Biescas, Bergua, Sobás, Fiscal, Fablo y Guillué (Adell y García, 2000 y 2002).



Figura 11. Sierra de Alcubierre, tan unida a las historias de bandoleros. Vista desde San Caprasio. Juan M. Rodríguez.

Mal andaba la cosa cuando, a mediados del siglo XIX, se publicaban tantos libros para aconsejar cómo actuar antes, durante y después de ser robado. El de Dimas Camándula (1844) (Figura 12) destacaba por encima de todos por su elocuencia, especialmente la parte dedicada al «*plan de conducta en el acto y después de ser robado*», donde se pone como ejemplo un caso reciente sucedido a unos arrieros de Daroca:

«Ya hemos visto cuan generalizada y universalizada es la tendencia a apropiarse de lo que se dice ajeno; y hemos dicho también que todo prójimo está siempre y de continuo expuesto a ser robado. Cada día que pasa sin que nos roben algo, debemos pensar que se ha obrado un milagro. El día, pues, que nos sintamos robados, conviene no asustarse, mirar el lance como un suceso muy normal, y llevarlo todo por Dios. ¿Qué sacarían ustedes de enfadarse? La salud se resentiría, y al cabo y al fin tan robados habrán ustedes quedado de un modo como de otro.

Tomen ustedes paciencia; examinen su interior; vean si aquella desgracia puede ser quizás el castigo providencial de algún pecadillo transconejado, y abran expediente

privado en averiguación de las causas, circunstancias y pormenores del robo, a fin de evitar que otro día se repita el chasco...

Supongamos que van ustedes de viaje y se encaran a un ladrón... En tal caso, el remedio más eficaz el huir, si se puede. Si es posible resistirse, y con seguridad de vencer, tampoco es mala la resistencia. Pero como generalmente en los robos rurales los ladrones suelen ser dos o más, van armados y carecen de todo sentimiento de humanidad, es muy raro que podamos huir sin peligro ni resistirnos con ventaja. En tales casos, más vale maña que fuerza.

Sirva de verbi gratia el sucedido que leí en la Gaceta de los Tribunales (periódico de Madrid) del 21 de abril de 1841 y que dice: "Daroca 8 de abril, Caminaban á cargar aceite en el Bajo Aragón dos arrieros jóvenes al pueblo de Romanos, cuando á la conclusión de su viaje les salieron dos malhechores armados: el uno de ellos se quedó a corta distancia en acecho, y el otro, acercándose a los viajeros, les exigió el dinero que llevaban. Los pobres arrieros le tiraron en tierra 27 duros, que era todo su caudal; pero al bajarse a cogerlos el salteador, se le echaron encima, y con su misma arma le dieron una tunda que le dejaron medio muerto. Visto esto por el compañero que estaba de vigía, huyó a todo correr para salvarse del furor de los arrieros"».

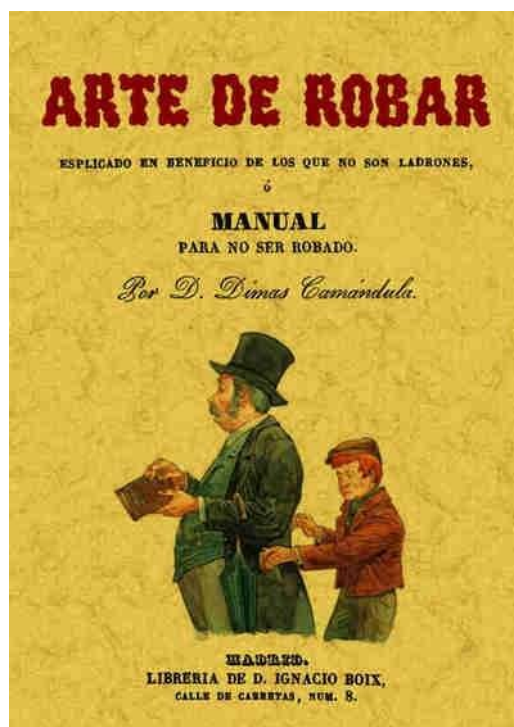


Figura 12. Portada de *Arte de Robar (esplícado en beneficio de los que no son ladrones)* ó *Manual para no ser robado*. Dimas Camándula, 1844.

Las caballerías ajenas eran un claro objeto de deseo, existiendo incluso redes organizadas que, tras robarlas, las sacaban en un pis-pas de la provincia. Hay que reconocer que la forma de hacerlo era, en algunos casos, bastante ingeniosa:

«En Navarra se ha establecido un servicio combinado para el robo de caballerías. Los ladrones tienen sus residencias en diferentes pueblos y al hacer el robo de algún ganado, lo llevan al punto inmediato, donde el otro compadre hace la misma operación, y así sucesivamente hasta que lo sacan de la provincia, resultando que los ladrones apenas se apartan de su pueblo mientras que la caballería robada recorre en un día o una noche muchas leguas de distancia» (El Pirineo Aragonés, 23 de noviembre de 1884)

Por lo menos, las personas robadas no sufrían lesiones. Algunos arrieros y carreteros no tuvieron tanta suerte, ni tan siquiera en tramos que, teóricamente, deberían estar bastante transitados:

«En término de Almudévar se ha perpetrado un crimen, que según las señales, ha debido ser motivado por el robo. Un carretero llamado Soro, que se dedicaba al tráfico de productos entre Zaragoza y Huesca, fue hallado en la carretera, destrozado el cuerpo por golpes de palo y bajo una de las ruedas del carro que guiaba. Suponiendo que, al pasar frente a Almudévar, los ladrones aprovechando la sordera de aquel infeliz y la circunstancia de hallarse cubierto por una manta con broches, le sorprendieron y causaron la muerte sin darle tiempo para defenderse, pues era el hombre de animo sereno y gran energía. Refiérese de él, que en el mismo lugar precisamente donde ha sido muerto, fue asaltado hace algunos años por algunos bandidos. Lejos de intimidarse, Soro sacó una pequeña navaja, y con tal esfuerzo la usó, que tras larga lucha, dejó muerto a uno de los ladrones, hirió a otro y puso a los demás en dispersión. Por este hecho se le concedió licencia perpetua para usar armas, pero él, fiado siempre en las simpatías que gozaba en el país, viajaba desarmado. Supónese que sobre el cadáver hallarían los criminales unos 50 duros» (El Pirineo Aragonés, 21 de diciembre de 1884) (Figura 13).

Desafortunadamente, los casos son abundantes. Veamos algunos ejemplos:

«Detención importante. Hace algunos dias dimos cuenta de haber sido detenido, ingresando en la cárcel de este partido, [el prófugo] Bernardino Val (alias)

Calzapreta. Hoy podemos añadir nuevos detalles acerca de esta detención, que por las circunstancias del individuo, reviste verdadera importancia. (...) Se le imputan tan criminales hechos como el asesinato de una señora en Belchite, el de su padre estando trabajando en el monte de la misma población, y el de un arriero de Plenas, después de robarle, en el camino que conduce desde dicho pueblo á Belchite» (Diario de Huesca, 17 de marzo de 1890).



Figura 13. Vicién. Camino de Huesca a Almudévar. Cuantos carros tuvieron que pasar por aquí y qué cargados debían ir para dejar estas marcas. Juan M. Rodríguez.

«En el camino de Alcubierre á Berbegal, ha sido herido gravemente por dos disparos de arma de fuego que le hicieron dos hombres enmascarados, el arriero Diego Revilla, muy conocido y apreciado en aquella comarca, donde se dedica al tráfico de aceite» (Diario de Huesca, 1 de mayo de 1899).

«En el término municipal de Valcárlos robaron el día 5 tres desconocidos á un arriero, vecino de Espinal, la cantidad de 17 duros, y después de dejarlo atado á un árbol, huyeron los ladrones, sin que hasta la fecha hayan sido habidos» (Diario de Huesca, 11 de mayo de 1882).

«Unos rateros sorprendieron y robaron anteayer á un arriero en la carretera de Zaragoza en las inmediaciones de la estación de Almudévar. En el mismo día háse también referido que después de pasar el tren-correo de Madrid por dicha estación, ya

entrada la noche, se atropello al guarda-aguja, encerrándole en su casilla y robándole cuanto dinero poseía. La seguridad individual en nuestra provincia, por efecto de la gran miseria que en ella se padece, está amenazada seriamente si no se adoptan especiales medidas de vigilancia en la población rural. Comprendiéndolo así el gobernador civil Sr. Bisso, ha determinado que vuelvan á sus puestos las fuerzas de la guardia civil que se reconcentraron en la capital en los primeros dias de la semana, acuerdo muy acertado y oportuno» (Diario de Huesca, 30 de noviembre de 1878). La noticia continuaba al día siguiente con algunas aclaraciones: «Aunque pudo intentarse no fue robado hace dos dias el guarda-aguja de la estación de Almudevar como se refirió en esta población, sino que por el contrario este honrado empleado persiguió y disparó su arma contra dos sujetos de apariencia sospechosa que seguramente serían los que momentos antes aligeraron los bolsillos de un arriero á su paso por la carretera» (Diario de Huesca, 1 de diciembre de 1878).

«Nuestro corresponsal de Lérida nos comunica una noticia de interés para aquella y esta provincia. Fuerzas del cuerpo de carabineros, á las órdenes del incansable teniente Sr. Pantoja, han capturado á tres ladrones armados que se encontraban en acecho en la carretera de Lérida á Huesca, proponiéndose sorprender á algún arriero ó viajante como lo venían haciendo desde algún tiempo atrás, sembrando el pánico en las comarcas limítrofes á ambas provincias y perjudicando notablemente á la circulación y al tráfico. La partida era mucho mas numerosa y tenia estensas ramificaciones, por lo que á dicha captura ha seguido la detención de varios otros sujetos á quienes se supone relacionados con ella. El servicio realizado por el teniente de carabineros Sr. Pantoja y la fuerza de su mando es muy importante para la tranquilidad y movimiento comercial de las provincias de Lérida y Huesca» (Diario de Huesca, 9 de febrero de 1878).

Finalmente, algunas veces los propios arrieros eran citados para que se presentasen ante el juzgado por deudas no satisfechas o por ser posibles testigos de hechos delictivos:

«Cédula de citación del juez de instrucción del partido de Boltaña para que comparezca en aquel juzgado á prestar declaración en causa que se instruye sobre robo de dinero y efectos de D. Benigno Callizo, á un alpargatero de tierra baja que en el mes de Octubre último concurrió á la feria de aquella villa y vendió al Andrés Callizo catorce pares de alpargatas y una pieza de veton negro; y á un arriero que en la última primavera estuvo en el pueblo de Fiscal y pidió prestados 20 reales á Andrés Callizo» (Boletín Oficial de la Provincia, 30 de marzo de 1888).

«Cédula de citación mandando comparecer ante el Juzgado de instrucción de Jaca, á un arriero, vecino de Naval, que el día 9 de Septiembre último, se hallaba en el pueblo de Gillué, partido de Boltaña, al objeto de prestar declaración en causa sobre hurto contra Antonio Grasa» (Boletín Oficial de la Provincia, 6 de junio de 1892).

6. ¡Menudo carácter!

Los apartados anteriores nos dejan ya una conclusión evidente: los pusilánimes no tenían cabida entre los arrieros. Las condiciones de trabajo requerían que los dedicados a este oficio tuvieran un carácter fuerte revestido, eso sí, de don de gentes. Tanto trato, tanto trato..., era normal que reclamasen un trato justo para con ellos. Si no, podían saltar chispas:

«Noches pasadas se promovió una disputa entre un carretero y el dependiente de consumos de la puerta de San Francisco, por negarse con razón el último a tener cuidado y vigilancia de un carro que el otro dejaba en las afueras. La intervención de los carabineros que en dicho punto prestan servicio, hizo que la contienda no pasase más allá de propinarse algunas chuletas» (El Pirineo Aragonés, 10 de febrero de 1884).

Aunque los arrieros y carreteros pasaban gran parte de su tiempo fuera de su pueblo, paradójicamente este hecho les procuraba un gran sentimiento de pertenencia al mismo. De hecho, sus clientes les solían conocer por su nombre o apodo seguido de su lugar de origen (Mamón de Naval, Perico de Alquézar, Tomasón de Buera...). Pocas cosas les sentaban peor que alguien hablase mal de sus convecinos:

«También somos muy patriotas de nuestro pueblo. Una vez estaba un arriero del pueblo [Colungo] comiendo en una posada de Barbastro y los de la mesa de enfrente uno de ellos criticaba que uno de Colungo le debía cuatro ónzas de unos bueyes que le había vendido. Dejó el arriero de comer yendo hacia ellos con cara de pocos amigos y dando un fuerte puñetazo en la mesa, le dijo al de los bueyes, sacando la bolsa del ceñidor: "Toma las cuatro onzas, barfulaire, y ¡nunca hables mal de nadie de mi pueblo!". El hombre contento por haber cobrado y blanco como la pared del susto, le pidió perdón» (Andreu, 1986).

Claro que, como en toda profesión, siempre hay alguien que se sale del tiesto:

«Se está instruyendo una causa en extremo curiosa y que prueba hasta donde puede llegar la obcecación y salvajismo de un borracho. Llegó un arriero a una taberna y pidió dos copas, una para él y otra para su burro. Tomó el tabernero la ocurrencia á guasa, pero el arriero insistió, amenazando con un enorme cuchillo, y aquel sirvió el licor en dos transparentes copas, de las que una bebió el burro y otra el hombre. Los bebedores que se hallaban en el establecimiento se burlaron grandemente de la ocurrencia del forastero, pero éste, navaja en mano, dispuso que se sirvieran unas copas á todos, y les obligó que brindaran por el rocín, siendo de ver cómo iban tocando con sus copas en la que el arriero sostenía junto al hocico de su compañero, repitiendo todos la consabida frase de “a la salud del burro”».

Una vez libres de aquel cafre, denunciaron el hecho al juzgado, y el arriero se halla bajo la acción del tribunal por haberse gozado en amilanar á los otros con tan brutal coacción» (El Pirineo Aragonés, 30 de octubre de 1887).

También había algún que otro espabilado...:

«Un arriero (según cuentan) llevaba un burro y se le cayó; en seguida el arriero ofreció muchas velas á San Antonio, si el burro se levantaba sano, y así sucedió; pero entonces éste dijo: Arre burro... ¡Ridiós si me haces comprar velas! Y le dio unos cuantos palos» (Diario de Huesca, 6 de diciembre de 1918).

... algún que otro despistado:

«Y esto nos recuerda el caso de aquel escribano, á quien un amigo envió una cesta de cangrejos. El arriero, que llevaba la cesta á la vez que una carta en que se anunciaba el regalo, no tuvo cuidado con aquella; y poco á poco los animalitos, que estaban todos vivos, fueron saliéndose de la misma y cayendo en el camino. Llegó el arriero, dio al escribano la carta, y este dijo después de leerla: - ¡Tío Juan! en esta carta me dicen que vienen unos cangrejos. - ¡Pues me alegro que vengan en la carta! - exclamó gozoso el tío Juan; -porque lo que es en la cesta no ha quedado ni uno!» (Diario de Huesca, 5 de febrero de 1884).

... algún que otro maleducado:

«Sucedio en Abizanda en otoño de 1932. Mi abuela materna (María Mata Laplana), que era viuda, y estaba delicada de salud, tomaba el sol en la puerta de su casa cuando llegó un arriero, que solía pasar una vez al año, y le ofreció unas medias y mi abuela no quería comprarlas. Él le insistió diciendo:

- Señora María, cómpreme estas medias que son de Tolosa y llegan hasta “la cosa”.

Mi abuela le contestó ofendida:

- ¡¡Descarao, poca vergüenza!!!

Pero él volvió a insistir diciendo:

- Pues cómpreme estas otras que son de Logroño y llegan hasta el coño.

Y mi abuela le dijo que no volviera más por allí» (informante: M^a Pilar García Guatas, Abizanda).

...y algún que otro bromista (aunque no siempre le saliera bien la jugada):

“No menos importantes en la cultura vinícola son los chascarrillos que han girado en torno a la misma, como la que me contaron ocurrida entre dos arrieros. Uno transportaba vino en odres cargado en las mulas, dispuestos de forma que se ajustaran bien a las jalmas de las mulas, y esto era que la boca de los odres, que era el cuello del animal cuya piel había servido para hacer el odre, fuera a la parte de atrás. De esta forma y dada la práctica que tenían, cuando querían dar a probar el vino desataban el cordel que aprisionaba la boca, sujetándolo con la mano, y al aflojar un poco dejaban salir un chorrico de vino como si de una fuentecilla se tratara.

Total, que al hallarse con otro arriero cuyas mulas iban sin carga porque se dedicaba a otros transportes, le ofreció el vino y se lo dio a degustar de la forma indicada; el primer arriero no ató el odre que retenía con la mano por si el segundo arriero –y potencial comprador- quería degustarlo nuevamente para quedar cerciorado de la calidad. Éste, con un poco de picardía, le dijo al primero: “- Bien, éste que he probado es bueno, pero el otro no sé cómo será”. “- Ten, aguanta éste, que desato el otro y lo probarás también”. Cambio de mano en la boca del primer odre. Se echa un buen trago del segundo a la vez que, malintencionadamente, se deja desmandar un poco por la cara y le dice: “- Bueno es, pero toma, aguanta éste, que saco el pañuelo para limpiarme”. El primer arriero se queda con una mano en cada boca de odre mientras el otro se aleja unos pasos”. “-Oye, ven para atar los boticos”. “-No, no, que tengo prisa, otro día será”. El buen arriero vinatero se queda con las dos manos ocupadas sin poder soltar porque se le derramaría el vino y la cara pegada al culo de la mula. Mal lo debió pasar hasta que le llegara alguna ayuda, aunque fuera a cuenta de dar a probar el vino.

Pasado algún tiempo, se vuelven a encontrar y el bebedor por la cara, le hace una provocación. -¿Qué tal llevas hoy el vino? ¿lo probamos? “-Sí”, le contesta, pero éste, antes de beberlo, se vuelve vinagre. Mientras le dice eso, le suelta dos buenas bofetadas y le deja la cara morada. “- Mírate a un espejo, ya verás como tienes a cara avinagrada. Hasta otro día que tengo prisa» (Ara, 2004). Y es que, como dice el refrán, «arrieros somos y en el camino nos encontraremos».

7. Nuevas técnicas de venta: anuncios en los periódicos

Los tiempos iban cambiando y, como estamos viendo, los periódicos tenían una influencia cada vez mayor sobre la vida cotidiana en la época en la que estamos centrando este capítulo. Se distribuían con cierta rapidez y su radio de acción era relativamente grande. Era el vehículo ideal para dar a conocer las mercancías que se vendían en las tiendas. Esta circunstancia fue aprovechada por algunos arrieros, que se aprovisionaban de géneros cercanos... o lejanos empleando la mula, el carro o el ferrocarril y los vendían posteriormente en ciertos puntos de una localidad, dando una comisión al dueño del establecimiento:

«En la casa número 4 de la calle Zalmedina, carnicería del Montañés, hallará el público de venta por cuenta del arriero, higos de Fraga legítimos á 6’50 pesetas caja de arroba, (12 y medio kilos), y pimienta dulce procedente de Murcia, á precio muy económico» (Diario de Huesca, 5 de noviembre de 1886).

«Se venden sardinas por cuenta del Arriero á una peseta el 100 y á 15 céntimos docena y por cubos enteros. Calle del Hospital numero 13» (Diario de Huesca, 28 de diciembre de 1886).

«Castañas de la Vera. Legítimas. Se acaban de recibir, y se venden en el Fielato de esta población, á 20 reales los 10 kilos, por cuenta del arriero» (Diario de Huesca, 21 de diciembre de 1883). Curiosamente, en este mismo número, el fotógrafo Félix Preciado anunciaba que, en su establecimiento de la calle del Coso Alto, 28 (Casino Principal), «se retrata todos los dias aunque esté nublado y se garantiza el parecido». ¡Menos mal!

No obstante, las nuevas técnicas de marketing no podían competir en cuanto a ingenio y creatividad con algunas fórmulas de antaño:

«Lo que no sabemos es si a la venta ambulante de la sal [producida en Salinas de Jaca], se dedicaban hombres tan chizones como aquel arriero de Naval, que pregonaba su género con una intrigante formulilla: “¡Sal de Naval y simiente de mocé!”» (Dieste, 1994).

8. Esos malditos quintos...

Como es bien sabido, los “quintos” eran los jóvenes que estaban en edad de hacer el servicio militar en un año determinado. Su nombre procede de la contribución de sangre u obligación de servicio militar que Juan II de Castilla (1406-1454) impuso durante su reinado, según la cual uno de cada cinco varones debía servir en el ejército, disposición que Felipe V retomó en 1705 (Real Orden de 7 de marzo de 1705).

Durante unos días, los quintos eran protagonistas de una especie de “rito de paso”, tan común en las culturas indígenas. El “programa” solía incluir desde actividades lúdicas, religiosas y deportivas (más o menos formales) hasta actos de verdadero vandalismo (algunos convertidos en costumbre y otros espontáneos) que se trataban con indulgencia. Al fin y al cabo, eran unos días de cierta permisividad en los rígidos esquemas rurales de otros tiempos. Y, aunque el servicio militar ha desaparecido en España, en muchos lugares de Huesca (Ayerbe, Almudévar...) los quintos se han convertido en una tradición festiva, por la que los jóvenes al cumplir la mayoría de edad hacen una especie de fiesta. Por ejemplo, en Alcolea de Cinca es tradición que los quintos bajen al río el sábado para comer y cortar los chopos que se “plantarán” en las alcantarillas de las calles del pueblo.

Pues bien, los inefables quintos también fueron una fuente de dolores de cabeza para arrieros y carreteros. A veces la tomaban con sus caballerías: desde desaparecerlas y soltarlas en cualquier sitio, por inverosímil que fuese, hasta pintarlas y emborracharlas, pasando por introducirles pimienta y otras lindezas por “sálvese las partes” (Figura 14). Todavía en pleno siglo XXI, algunos quintos “sin mili” de otros lares realizan “proezas” similares. El titular del periódico es elocuente: «Los quintos de Torreorgaz matan a una burra a patadas y con un palo en el recto». La crónica del suceso aún más:

«Una docena de jóvenes de 17 años de Torreorgaz mataron a una burra a puñetazos, patadas e insertándole un palo en el recto hasta dejarla reventada por

dentro. Ocurrió en la madrugada de ayer, tras celebrar una noche de juerga. Por tradición, los quintos del pueblo salen todas las noches de los jueves desde el mes de octubre hasta el puente de la Constitución, el 6 de diciembre. Cortan una encina y la queman en Nochebuena. Al año siguiente los relevarán lo que cumplan 17 años. Según la alcaldesa, “esta noche han salido 12 chicos, pero se les ha ido de las manos”. Aseguró, además, haberse planteado en más de una ocasión acabar con la tradición de los quintos. “Cada año pasa algo, aunque nunca se ha llegado al extremo de lo que ha ocurrido hoy”» (El Periódico de Extremadura, 31 de octubre de 2009).



Figura 14. Las caballerías, una (no tan) antigua fijación de los quintos.

No obstante, en el Alto Aragón eran los carros los que parecían tener un especial magnetismo para sus fechorías:

«A medida que se acercaba el momento de abandonar el pueblo para incorporarse al servicio militar, su comportamiento era más festivo y desordenado, siendo de esperar alguna broma pesada para grabarlo en el “historial” de la quinta. En Laspuña, “ya empezábamos 15 días antes de marchar haciendo juergas”. La mala fortuna hizo que, en uno de esos momentos, llegara a ese pueblo un “carro de ésos que traían los comestibles y el vino, que antes no había carretera y los carros paraban abajo en el puente. La gente bajaba con las caballerías y subían el vino”. Pues bien, “un pobre señor vino con el carro, lo dejó allí toda la noche, subió a dormir p’aquí y al día siguiente los quintos, por la cuesta ésa, ¡eh!, y no sé cómo, el carro con los bocoyes de vino lo metieron en la plaza. El hombre aquél estaba desesperado; - me lo tenéis que bajar, ya os daré dos o tres jarros de vino”. Y no era para menos ya que, entre el lugar

donde se dejaban los carros y la plaza del pueblo, había una diferencia de unos 150 metros de altura.

Curiosamente, los quintos de Robres tenían la costumbre de que, la noche anterior a la Purísima, todos los carros que había fuera, al raso, se cogían y se llevaban a la plaza y se ponían en círculo como los indios o se vulcaban y entonces se miraba a ver qué quinta había cogido más carros» (Lisón, 1986).

9. Referencias

- Adell, J.A., García, C. 2000. *Historias de bandoleros aragoneses*. Pirineo, Huesca.
- Adell, J.A., García, C. 2002. *Otros bandoleros aragoneses*. Pirineo, Huesca.
- Andreu, A. 1986. Cólungo, un pueblo con historia. *Diario del Alto Aragón*, 14 de agosto de 1986, Huesca.
- Ara, V. 2004. Cuentos y chistes sobre el vino en el Alto Aragón. *Diario del Alto Aragón*, 21 de marzo de 2004, Huesca.
- Biarge, A. A Lúsera, por Belsué. *Nueva España*, 15 de abril de 1973, Huesca.
- Breville, B. 2022. Fraude alimentario. *Le Monde Diplomatique en español*. Mayo, p. 32.
- Buesa, D.J. 1998. Gentes de Gavín para asustar mosenes. *Serrablo*, 110: 13-14.
- Cajal, P. 1969. *X siglos de historia de Naval (Huesca) y sus salinas y anecdotario del autor*. Edición del autor, Barcelona.
- Camándula, D. 1844. *Arte de Robar (explicado en beneficio de los que no son ladrones ó Manual para no ser robado)*. Librería de D. Ignacio Boix, Madrid.
- Cenac Moncaut, J. 1860. *Histoire des peuples et des Etats Pyrenées-France et Espagne*, París.
- Dieste, J.D. 1994. Salinas de Jaca y la sal. *Diario del Alto Aragón*, 2 de octubre de 1994, Huesca.
- González, C., Lacaste, A.J., Gracia, J.A. 1998. *La sombra del olvido: tradición oral en el pie de sierra meridional de Guara*. Instituto de Estudios Alto Aragoneses, Huesca.
- Lisón, J.C. 1986. *Cultura e identidad en la provincia de Huesca*. C.A.I., Zaragoza.
- Llanas, J.A. 1974. De la lluvia. *Nueva España*, 24 de septiembre de 1974, Huesca.

