

10. La tartana de Turmo

Daniel Vallés Turmo

«*La historia andada. Recorrido de caminos enmarcados con una explicación histórica*».
Lema del blog *Caminos de Barbastro*, Daniel Vallés.

1. Introducción

Mi abuelo materno Antonio Turmo Turmo nació en el año 1889 en Casa Molí de El Món de Perarrúa. Es la única casa que todavía se mantiene en pie en el pueblo (Figura 1). Siendo el menor de 8 hermanos, como otros jóvenes de la Ribagorza, pronto le tocó ir a trabajar temporadas a Francia donde aprendió a ser barbero cortando el pelo a sus compañeros. Cruzaban andando por el Portillón de Benasque antes de las primeras nieves para volver cuando el puerto se abría para San Medardo, en el mes de junio. Luego estas cuadrillas trabajaban en sus propias casas o en las labores del campo que había durante el verano. En uno de esos viajes se trajo una bicicleta Peugeot que le acompañó durante toda su vida.



Figura 1. Casa Molí. Món de Perarrúa. Daniel Turmo.

Nació 9 años después que se inaugurara el ferrocarril entre Barbastro y Selgua en 1880. Originalmente, como así se aprobó en 1861, iba a ser un ferrocarril tirado por animales, los llamados *tranway*, pero luego se transformó el proyecto para que fuera tirado por una maquina de vapor, la denominada *burreta* por lo lento que iba al ascender por la subida de la Almunieta. Esta

estación de tren de Barbastro fue determinante para posibilitar el acarreo de material pesado para las infraestructuras que se desarrollaron en el Pirineo de Sobrarbe y Ribagorza en los comienzos del siglo XX.

Así que a Antonio le tocó vivir la transición entre el transporte con animales de tiro y los vehículos a motor, al igual que la transformación de una sociedad tradicional de montaña con la llegada de las grandes obras mineras e hidroeléctricas que cambiaron el paisaje y posibilitaron la creación de puestos de trabajo. También, fueron la antesala para que se produjera la emigración que tuvo décadas más tarde, en las décadas de los 50 y 60, que deshabitó gran parte de los pueblos.

Las obras del salto hidroeléctrico de El Run en la Ribagorza le permitieron lograr un trabajo continuo en el valle, dejando tanto la venta ambulante que realizaba con un burro por los pueblos (ayudando a su hermana, que tenía una tienda en Santaliestra) como la emigración invernal a Francia. El material de construcción de este salto y del de la central de Seira llegaba en tren hasta Barbastro. Luego se llevaba en camión hasta El Grado. Desde aquí se subía con decenas de caballerías por el puerto de San Roque para luego descender por la Puebla de Castro a Graus y continuar por la ribera del río Ésera donde se había construido, en algunos tramos, vías para facilitar el transporte de las piezas de gran peso. Como vemos, el camino tradicional al valle de Benasque pasaba junto al poblado romano de Labitolosa (Figura 2). No fue hasta finales de los años 70 que la carretera pasó por el congosto de Ólvena por donde ahora pasa. En el *blog Caminos de Barbastro* se puede conocer como eran las comunicaciones en la zona en la época romana (<http://caminosdebarbastro.blogspot.com.es>).



Figura 2. Poblado romano de Labitolosa. Por aquí pasaba el camino tradicional de Barbastro al valle de Benasque. Juan M. Rodríguez.

2. El mesón de Argoné

Entre Campo y Seira, un poco antes de llegar al Puente de Argoné, se encontraba el Mesón de Argoné, entonces un lugar estratégico en las comunicaciones y del que todavía se conservan algunos muros. Antonio también trabajó en este mesón y allí fue donde conoció a su mujer María Barrabés Espuña, nacida en 1900 en Casa Román de Merli. Cuando se habla del Mesón de Argoné es necesario hablar de Andrés López Vidaller, *Andresón*, quien realizó el servicio de bagajes entre Graus y Campo desde principios del 1910 hasta finales de 1919 (año en el que fallece su hermano José), una época que coincide con la que mi abuela estuvo trabajando en el mismo.

Andresón era hijo de José López Arasan y de Vicenta Vidaller Brualla. Nació en una casa documentada en Puicínca y casó, ya mayor, con Florentina Raso, con quien no tuvo descendencia. Su vida transcurrió a la sombra de sus dos hermanos: Vicente, fundador del Café de López de Graus y de José, que echó sus raíces en Campo desde donde fue el primer promotor del manantial de Las Vilas del Turbón y que entre otros diversos negocios llegó a gestionar el correo entre Barbastro y Benasque, dando trabajo durante muchos años a Andrés. No se le conoce domicilio propio hasta que hacia 1900 aparece en Graus. Entre 1910 y 1918 se le localiza en el Mesón de Argoné y en 1913 aparece en el amillaramiento de Campo, donde consta como propietario de un caballo, un asno y 20 cabras.

En 1922, una vez fallecido su hermano José y finalizado el contrato de *bagajes* (correo) que le ataba a Argoné, fue a parar a Besians, bajando finalmente a Graus donde se retira. Andrés falleció en la calle Santa Ana nº 4 en 1937 con 88 años. Su vida giró siempre alrededor de su oficio de *conductor de carruajes* tal y como consta en el censo de 1900. «Desde el pescante de la tartana feba chillá el llátigo espabilan a la reata, llaman a las bestias por su nombre y dan gritos al aire...» (Figura 3). El trayecto que realizaba era entre Graus y Campo, aunque durante una época llegó a llevar el correo hasta El Run. Antes de salir, repasaba cuidadosamente el estado de las ruedas, en previsión de incidentes.

En el mesón se hacía una parada para cambiar a las caballerías que seguían hasta Benasque. El correo tardaba aproximadamente 14 horas desde Barbastro a Benasque. Para comprender la importancia de este mesón en el

tránsito al valle de Benasque vamos a describir cómo era el viaje desde Barbastro. A principios del siglo XX (antes de que se construyera la carretera por el Ventanillo en los años 20) para venir desde Barbastro había que coger una diligencia hasta Graus (que paraba en la Posada Ducay, actualmente cafetería López) y, posteriormente, una tartana hasta el Mesón de Argoné. Desde aquí en caballería por la parte de arriba del congosto hasta El Run, donde se tomaba otra tartana hasta Benasque.

Mi tío José María me contaba que su madre tenía que levantarse a las cinco de la mañana para, a su vez, despertar a los arrieros para que pudieran preparar las caballerías para hacer el viaje hacia Graus o hacia Benasque. ¡Le decían de todo menos bonita! Supongo que era muy pronto para despertar a alguien, aunque aquellos tiempos estaban acostumbrados a esos horarios. No obstante, siempre me he preguntado cómo hacía mi abuela María para poder despertarse a esa hora.



Figura 3. Tartana de Andresón, del mesón de Argoné (Andresón es el tercero de empezando por la izquierda, con gorra y bastón). Fuente: *The López Project*.

3. Minas de Parzán

Tras casarse hacia 1918 mis abuelos se marcharon a trabajar a las Minas de Parzán, viviendo en Bielsa donde regentaron una taberna-barbería en la que

tenían un gramófono para animar a la clientela que venía a cortarse el pelo y a jugar a las cartas mientras esperaban que les tocara su turno. La bebida estaba prohibida en las minas por lo que el fin de semana había un gran ambiente en las 8 tabernas que había en Bielsa, adonde acudían muchos mineros solteros con ganas de diversión.

Aparte de su actividad en la taberna-barbería durante los fines de semana, María trabajaba en el lavadero de mineral y Antonio en la mina Luisa situada a 2.500 metros de altitud. La ruta de subida desde el lavadero hasta la mina es de 6,2 kilómetros y 1.332 metros de desnivel. Todavía se conserva el trazado del camino por el que podían pasar las caballerías. Al llegar arriba sorprende encontrarnos casi intacta la estación del teleférico (Figura 4). Podemos ver muchas bocas de entrada a la mina, así como los cimientos de los barracones donde dormían los obreros, entre ellos mi abuelo Antonio (Figura 5). Al otro lado se encuentra la boca de la mina Robert, que estaba unida con la mina Luisa. El escalofriante *camino de las pardas* atravesaba el Circo de Barrosa a media ladera y se dice que por allí pasaban los mulos acarreando mineral a Francia. También se comenta que era un paso para el contrabando. En el *blog Caminos de Barbastro* podemos disponer de más información en la entrada *Minas de Parzán*.



Figura 4. Teleférico de la Mina Luisa (2015). Daniel Vallés Turmo.



Figura 5. Panorámica de Mina Luisa. Abajo a la izquierda (indicado con una pequeña flecha negra) se pueden observar los restos de los barracones donde dormían los obreros (2016). Fotografía: Juan M. Rodríguez.

El origen de esta mina se debe a la sociedad franco belga Minas de Parzán creada en 1912 para explotar el mineral de plata argentífero (galena). Llegó a contar con 230 trabajadores en sus mejores momentos en la temporada de marzo a noviembre. Debido a que no había carretera hacia el sur se creó un teleférico que trasladaba el mineral a Francia por el puerto del Saltoz hasta el Pont de Moudang, donde camiones o carros de bueyes lo trasladaban a la estación de tren de Arreau. En el Museo de Bielsa podemos encontrar información sobre su historia.

La sociedad constructora de vías aéreas Etcheverry patentó en 1911 un teleférico con pinzas desembagables que fue utilizado para llevar el mineral a Francia debido a las dificultades de trasladarlo por la parte española. Cada vagoneta podía transportar 300 kilos (el equivalente de tres mulos). Realmente, el sistema constaba de dos teleféricos. Uno que bajaba el mineral de la mina Luisa y otro que lo transportaba a Francia. El primero permanece casi intacto y tenía un desnivel de 970 metros y un recorrido de 4 kilómetros. El segundo está casi desmantelado. En el antiguo poblado ya no está la estación de salida. Su distancia era de 10 kilómetros y tardaba dos horas y media en llegar. Andando cuesta unas ocho horas hacer ese mismo recorrido. En el *blog Caminos de Barbastro* podemos disponer de más información de esta excursión en la entrada *Parzán a Moudang*. Todavía quedan partes de este teleférico en la parte francesa,

pero los postes y el cable de la subida al puerto ya no existen. La gente del lugar los fue cortando y luego se bajaban en carro hasta el chatarrero Borbón de Barbastro que los compraba. Eran tiempos difíciles y había que conseguir dinero de donde fuera. Mis tíos me hablaron de esos viajes que hacían algunos vecinos del valle, a escondidas de la Guardia Civil.

En 1921, y debido al cierre de las minas y a la finalización de las obras hidroeléctricas de Lafortunada, el matrimonio se traslada a Labuerda y se establece primero en la plaza y, después, en la que se llamará Casa Barbero (que había sido utilizada anteriormente como cuartel de la Guardia Civil). La elección de dicha localidad se debió a que en esos momentos se esperaba la construcción de la presa de Labuerda. Más concretamente, se planteaba hacer un canal que fuese desde el salto de Laspuña hasta Coroniellas (frente al actual camping de Labuerda) y desde allí realizar un salto hacia el río Ara. De esta forma se completaría el aprovechamiento hidroeléctrico del río Cinca.

En 1922 nació Antonio, el primer hijo de la pareja y, a pesar de la noticia de que finalmente la obra prevista no se iba a realizar, deciden quedarse en Labuerda. Al año siguiente nació mi tío José María y en 1925 mi madre Amparo (Figura 6). Tras ellos nacieron cuatro hijos más: Margarita, Consuelo, Emilio y María Teresa.



Figura 6. María (embarazada de Amparo) y Antonio con sus hijos Antonio y José María (1925). Colección familia Turmo.

En la casa regentaron una barbería (habitualmente los hombres iban a la barbería el sábado) y una pequeña tienda, aunque Antonio dedica gran parte de la semana a recorrer los pueblos de la comarca de Sobrarbe para comprar y vender mercancías con la tartana que había comprado. Esta tartana había sido utilizada para hacer el servicio de Correos (Figura 7). La imagen que tenemos de una tartana es la de las carretas que aparecen en las películas del oeste americano.

En 1929 Antonio compra un Ford T que tenían los ingenieros de la Sociedad Hidroeléctrica Ibérica (más tarde denominada Iberduero y, actualmente, Iberdrola) desde 1921 con matrícula HU-164 pero, tras un pequeño percance en Boltaña, lo vende ese mismo año para continuar su actividad nuevamente con una tartana. La documentación del coche estaba firmada por el Gobernador Civil y en ella podemos ver que tenía una potencia de 18 caballos (Figura 8). El número de motor (4.126.214) indica el éxito que tuvieron las ventas de ese modelo. Las características de coche estaban en inglés y tenía que estar acompañada de una traducción notarial. Resulta gracioso leer como el vehículo tenía como extra un *claxon eléctrico*.

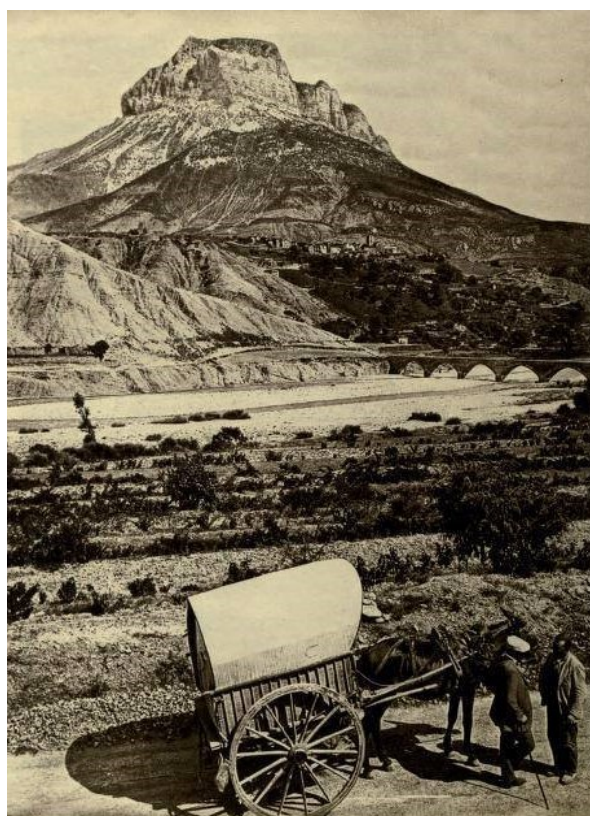


Figura 7. Tartana frente a Laspuña (entre 1913 y 1918). Kurt Hielscher. *Hispanic Society of America*. Archivo UCM.



Figura 8. Documentación original del Ford T de Antonio. Daniel Vallés Turmo.

4. Abastecimiento del Sanatorio de Pineta

Precisamente sería con la tartana con la que abasteció de alimentos frescos (que compraba en Tierrantona) al Sanatorio de Pineta en el periodo comprendido entre su inauguración en 1931 y su cierre al comienzo de la Guerra Civil.

La construcción del sistema hidroeléctrico del Cinca hizo que mejorasen las carreteras para el traslado del material desde la estación de ferrocarril de Barbastro. Se amplió el puente de hierro de Santa Fé de Barbastro, se mejoró la carretera hasta Naval por Salas para luego seguir por el Puerto del Pino hasta Aínsa. La empresa Hidroeléctrica Ibérica construyó la carretera que permitió el paso por Las Devotas para llegar a Bielsa. Con anterioridad, el camino iba por Tella.

El Doctor Isaac Nogueras Coronas encargó el proyecto del Sanatorio de Pineta a Joaquín Porqueras en 1929. En agosto de ese año se publicó el anuncio del concurso de obra en el diario ABC por parte de la empresa Sanatorios del Pirineo Aragonés S.A., que ya contaba con el Sanatorio de Boltaña (en el lugar donde actualmente se ubica el hotel Monasterio de Boltaña). Hacia 1930 las fotografías de Ricardo Compairé muestran a un Sanatorio de Pineta en plena fase de construcción. A pesar de que únicamente se construyó una de las dos alas pensadas inicialmente, se trataba de un edificio de extraordinarias proporciones para la época. Su inauguración tuvo lugar el 22 de junio de 1931 con la presencia de autoridades civiles, militares y religiosas.

El objetivo del sanatorio era fundamentalmente el tratamiento de las enfermedades del pulmón. Allí los pacientes podían respirar aire puro. Solían estar tapados con mantas en unas tumbonas instaladas en las terrazas, tal como observó mi tío Antonio cuando acompañó a su padre en una ocasión. Antonio, un hermano de Isaac Nogueras ejercía de médico en Barcelona siendo un gran difusor de las bondades del sanatorio y, en consecuencia, un gran captador de clientes. Se realizaron anuncios en diversos medios, como La Vanguardia, para informar que todos los sábados salía un automóvil para el sanatorio. El viaje debía durar unas 15 horas en aquella época,

Para abastecer al sanatorio, Antonio iba cada lunes de Labuerda a Tierrantona, donde adquiría las mercancías necesarias. Allí pernoctaba y al día siguiente hacía el camino inverso con la carga. El miércoles iba a Pineta para dormir en Casa Agustín en la plaza de Bielsa y regresar el jueves a casa. En total, cuatro días a la semana. El recorrido que hacía mi abuelo para ir a comprar a Tierrantona y volver para ir Pineta era de aproximadamente 110 kilómetros.

El 17 de agosto del 2013 hice el recorrido que seguía mi abuelo para ir a comprar a Tierrantona y subir luego a Pineta en coche, acompañado de mi tío Antonio Turmo Barrabés de casi 91 años, que en alguna ocasión acompañó a su padre. El lunes, aún de noche, Antonio cogía la tartana para dirigirse a Aínsa, luego hacia Banastón, para pasar cerca de Gerbe y dejar el carro en el Molino de Arro, hoy en ruinas, junto al río Lanata (Figura 9). En aquella época la carretera sólo llegaba hasta Arro. El recorrido en coche desde Labuerda hasta Tierrantona por la actual carretera es de unos 21 kilómetros. Antonio, cogía un camino de

herradura en el Molino de Arro que atajaba el actual recorrido, yendo únicamente con la caballería y pasando por Luján antes de llegar a Tierrantona. Luego regresaba deshaciendo el mismo camino. Mi tío, en Gerbe, me habla de otro camino que cogían para ir con su padre a El Món de Perarrúa, y que pasaba por Muro de Roda, Pamporciello, Ermita de San Agustín, Formigales y Troncedo. Es una de las variantes del llamado camino antiguo de La Fueva, muy utilizado para ir a la feria de Graus. En el *blog Caminos de Barbastro* podemos disponer de más información en la entrada *El camino de la feria*.



Figura 9. Ruinas del molino de Arro, donde otrora Antonio Turmo dejaba el carro en su desplazamiento a Tierrantona. Marta Puyol Ibort. SIPCA.

Antonio compraba la mercancía en Casa Cambra de Tierrantona, donde existe un bar actualmente. Solía coger huevos, pollos, tocino y cualquier encargo que tuviera del Sanatorio. Casa Cambra era un establecimiento que compraba y vendía por toda La Fueva. A su vez, bajaban a Mediano por el camino de Palo, pasando por el llamado puente del Diablo, para avituallarse con las mercancías que venían de Barbastro. Cada día un arriero hacía un viaje a Mediano y en verano se hacían hasta dos. Hago una fotografía a mi tío Antonio donde estaba la entrada de la tienda (Figura 10). Su padre se quedaba a dormir esa noche para volver al día siguiente a Labuerda. Alegra ver que sigue abierto un negocio, aunque en este caso es un bar.



Figura 10. Antonio, tío del autor, junto a la antigua entrada de Casa Cambra (Tierrantona). Daniel Vallés Turmo.

Regresamos con el coche a Labuerda para juntarnos con la ronda que recorre el pueblo. Fotografíe a mi tío en la calle Barranco mirando hacia Casa Barbero (todavía existe) donde nació y donde su padre guardaba la tartana cargada de mercancía para salir de madrugada (Figura 11). El ambiente es muy animado entre la música, los asistentes y el aperitivo que se ofrece en cada casa. Una hora más tarde le rondan a Antonio delante del Hotel Turmo, muy ligado también a la historia familiar, tal y como se comentará posteriormente. Al acabar, se ofrece a los rondantes un exquisito caldo que sienta muy bien a pesar de que hace un día caluroso de agosto.

Comemos poco, porque no hemos dejado de picotear durante la ronda, y nuevamente en el coche nos dirigimos hacia el Sanatorio de Pineta; son unos 34 kilómetros desde Labuerda. Mi tío José María me comenta que, cuando el carro estaba muy cargado, su padre les avisaba para que empujaran el carro en la subida que hay desde la calle Barranco a la plaza y luego en el trozo que hay antes de llegar a la carretera.



Figura 11. Ronda en Labuerda. A la derecha, Antonio, tío del autor, mirando hacia Casa Barbero. Daniel Vallés Turmo.

Al pasar por la Lafortunada, mi tío me enseña Casa Tomás donde mi abuelo tenía alquilada una alcoba cuando trabajó en las obras de la central. Al acabar la jornada, cortaba el pelo y la barba y, como en Bielsa, tenía una mesa para que los clientes jugasen a las cartas. Tenía un perrito adiestrado para que, con el consentimiento de los clientes, cogiera los billetes que sobresalían de los bolsillos y se los llevaba a mi abuelo. Es verano y hace calor, pero subiendo la rampa que hay pasado el Mesón de Salinas, recuerdo que el abuelo Antonio utilizaba herradura de hielo en invierno, con unos clavos que sobresalían para que el caballo no patinara.

Llegamos al sanatorio (Figura 12). Sorprende su grandiosidad. El aparcamiento está lleno de coches. El albergue está completo con un campamento de familias. Entramos en el recinto exterior para examinar el edificio. Nos sorprenden unos niños disfrazados. Un responsable del albergue nos acompaña al interior. Resulta curioso que compren el pan de Turmo de Labuerda, establecimiento que puso en marcha mi tío y sus hermanos hacia 1950, tras la muerte de su madre María. El primer horno fue construido con piedras losas de Escalona y piedra toba de Gerbe.

Con el comienzo de la Guerra Civil, en julio de 1936, el sanatorio fue utilizado por el Ejército Republicano, siendo bombardeado en 1938 con motivo del frente de la Bolsa de Bielsa y quedando inutilizado. El ejército republicano, en su retirada hacia Francia en febrero de 1938 por el Puerto Viejo, requisó la

tartana y la caballería de mi abuelo. Una vez que el ejército había pasado a Francia, Antonio subió para recuperarlos. Encontró la tartana en el hospital de Parzán en Barrosa pero el caballo se lo habían llevado en la retirada. Cogió un burro que vagaba cerca para bajar el carro a Labuerda. A los pocos meses, una persona vino a recoger el animal porque le habían dicho que se encontraba en Casa Barbero.

Tras la guerra el sanatorio fue adquirido por La Alianza de Barcelona, siendo re-inaugurado en 1949 pero sin darle apenas utilidad. En 1964 es utilizado para colonias por las Escuelas Pías (Colonias Padre Turull). En actualidad se utiliza como albergue juvenil abierto a todo público.

5. Comercio ambulante

Tras la Guerra Civil, ya no se reanudó el comercio con el Sanatorio y Antonio tuvo que dedicarse al comercio por los pueblos. Para las fiestas llevaba una Rueda de la Fortuna en la que por unos céntimos se probaba suerte (Figura 13). Este artilugio solía estar a cargo de mis tíos, mientras sus padres se dedicaban a la venta. El premio podía ser tabaco para los adultos y dulces o algún juguete para los niños. Mi tío Antonio me ha contado muchas historias de las veces que acompañó a su padre con el carro vendiendo fruta, cerámica y ropa, según las necesidades que fueran surgiendo.

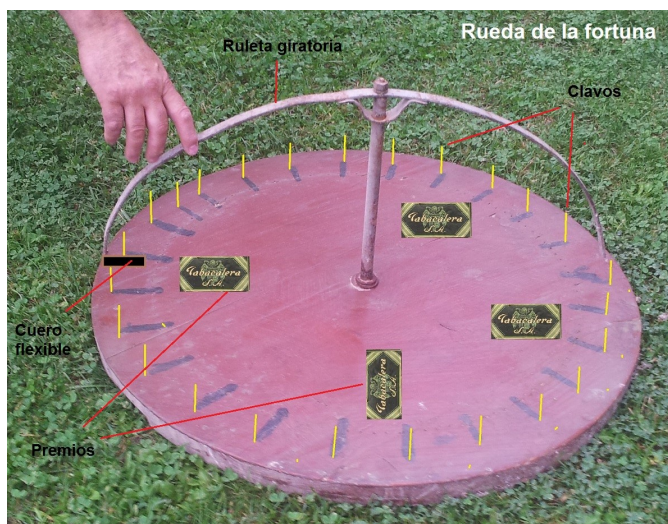


Figura 13. La rueda de la fortuna. Daniel Vallés Turmo.

Tras la guerra, como no había dinero, había que intercambiar la mercancía por huevos, que luego se mandaban con el coche de línea al comprador: Casa

Morancho de Barbastro. Este comercio de huevos les permitió continuar haciendo la venta ambulante. La cría de gallinas fue un verdadero motor económico en aquella época, ayudando a salir adelante a muchas familias.

En este comercio eran muy importantes los mesones ya que proporcionaban no sólo cobijo y alimento sino también, en muchas ocasiones, socorro, cuando los caminos se recorrían andando o en caballerías. Un caballo o un mulo podrían cargarse con un máximo de 120 kilos. Así, el transporte de mercancías se solía hacer con caravanas de caballerías. En todas las comarcas había arrieros que se dedicaban a transportar mercancías, pero los de Naval eran particularmente conocidos.

Todavía quedan en pie los establos donde dormían las caballerías en el Mesón de Hoz. No así la herrería, de la que sólo quedan las ruinas. Junto al mesón había dos balsas donde bebían los animales. Merece la pena visitar este entorno de la cabañera que iba del Somontano al Pirineo. También queda en pie el Mesón de Samitier, construido en el Plan de Carreteras de 1860 con el fin de dar servicio a los carros y viajeros. Uno de los huéspedes ilustres fue el fotógrafo y pirineista francés Lucien Briet en el año 1910. El anfitrión, Mariano Carruesco, le acompañó para que conociera el entorno. Precisamente, el 24 de junio de 2017 reuní en el Mesón de Samitier a *las jóvenes del Mesón de Hoz y Samitier* para que se conocieran y compartieran experiencias (Figura 14).



Figura 14. Cruz Pardina y Saturnina Ciprés, *las jóvenes del mesón* (2017).
Daniel Vallés Turmo.

La *joven del Mesón* era la que venía de fuera y se casaba con el heredero. Como convivían varias mujeres, se las diferenciaba con ese nombre y así les siguen llamando incluso hoy, cuando las dos han superado los 86 años. Cruz Pardina (del Mesón de Hoz) y Saturnina Ciprés (del Mesón de Samitier) recuerdan como si fuera ayer la forma en que se daban las comidas. Al mediodía, sopas de pan y ajo y carne de conserva o de algún conejo que se mataba. Para cenar, verdura, ensalada y lo que hubiere. Para beber, un porrón de vino sobre la mesa. Agua, sólo si se pedía. Desgraciadamente Cruz nos dejó un mes después de haber realizado esa fotografía. En el *blog Caminos de Barbastro* podemos conocer su historia en la entrada *Las jóvenes del mesón*.

Pregunto a mi tío Antonio de Labuerda si había dormido alguna vez en el Mesón de Samitier. Me dice que una vez durmió con su padre. Era vísperas de Navidad. Fueron a Clamosa a comprar higos secos (Figura 15). Dejaron el carro el Mesón de Ligüerre y, junto con el caballo y la mula, siguieron el camino junto a barranco hasta el cajón que había para atravesar el río (Figura 16). Cuando querías pasar por el cajón tenías que llamar a voces o silbando para que bajaran de la Caseta Olivera, que eran los propietarios. Todas las personas que visitaban Clamosa en aquella época tenían que pasar por el cajón; solo en pleno verano y muy ocasionalmente, cuando bajaba muy poca agua se podía atravesar el río andando.



Figura 15. ¡Aquellas higueras de Clamosa! Emilio de Casa El Pon con una turista de Barcelona. Mercedes Pesque Sánchez.

Mi abuelo atravesó el río y mi tío se quedó esperando. Ya era casi de noche cuando volvió su padre. Cargaron los animales con los dos sacos y partieron al Mesón de Ligüerre. No había sitio para dormir. Engancharon el carro y siguieron hasta el Mesón de Samitier donde sí había cama. Recuerda que tenía sabañones y le dieron miel para que se calmara el dolor. Al día siguiente fueron a Labuerda. Los higos los vendía mi abuelo en Bielsa, en la plaza mayor, utilizando un almud de madera como medida.

Cuando hablo de mesones, mi tío Antonio siempre me habla del de Naval. Cuando subía cargado desde Barbastro, le dejaban una caballería de apoyo para subir el Puerto del Pino. Luego el macho volvía solo al mesón. Igualmente me recuerda como le tocaba dormir, en muchas ocasiones, en la cuadra junto al caballo.



Figura 16. Cajón de Clamosa. Mercedes Pesque Sánchez.

6. Mis tíos Antonio y José María

Los hijos mayores de mi abuelo, Antonio y José María, siguieron la tradición del comercio ambulante (Figura 17). Antonio comenzó con la compra y venta de pieles de conejo que intercambiaba por veta e hilos de la Dalia que compraba en Almacenes Artero de Barbastro. Luego ya siguió con la tradición que había aprendido de sus padres, al principio con carro, pero después con un coche Citroën 2 caballos. Yo mismo le acompañé con ese coche a vender por los pueblos en el año 1980. Recuerdo que entraba tocando el claxon y se paraba en la plaza del pueblo esperando que vinieran los clientes. Además de pan se vendían productos de la tienda.

La muerte temprana de la madre obliga a los hermanos a reorientar el negocio. Es cuando comienza la construcción de la panadería y la tienda junto al barranco que baja de San Vicente. Posteriormente se añadiría el bar y el hotel. Actualmente, descendientes de Antonio Turmo Turmo (Asunción -hija de mi tío Antonio- y su esposo Joaquín) siguen suministrando pan en la Panadería Turmo de Labuerda. Además de pan y repostería mantienen la tradición de tienda que comenzó el abuelo Antonio.

José María, al volver del servicio militar, compró un taxi de Barcelona que había sido reconvertido en *tocinera* y se dedicó al transporte de cerdos. Precisamente llevando cerdos a la feria de Graus es como tuvo las primeras noticias de la que a la postre sería su mujer, Amalia de Casa Peix de Serraduy. Me contó que le gustaban los camiones ya de niño. Tenía cierta envidia del hijo de Viñola (que tenía su edad) cuando lo veía subiendo con el camión por la carretera. Aquellos camiones transportaban cantidad de paquetes, incluyendo gallinas y conejos vivos, en aquella época en que los pueblos se fueron despoblando y mucha gente se desplazó a Barcelona o su entorno. ¡Aquellos pisos de Barcelona donde se criaban gallinas, conejos y cerdos! Mi tío Ramón, que hacía la ruta de Transportes Viñola (posteriormente Transportes Aragón) entre Barbastro y Barcelona, me contaba todas las peripecias de aquel trasiego de paquetes y animales.



Figura 17. José María y Antonio Turmo (2017). Daniel Vallés Turmo.

Un año después de la muerte de su madre, José María hace el camino de Labuerda a Morillo de Liena en bicicleta. La dejó en Casa Correu para subir andando hasta Merli. Posteriormente, su tío Joaquín le acompañó andando hasta Serraduy pasando por Carrasquero. Allí finalmente conoció a la que sería su mujer, casándose a los pocos meses en Serraduy. En aquellos años la carretera llegaba únicamente hasta esa localidad y el coche de línea se cerraba en una cochera ubicada donde actualmente está el Hotel El Peix. Posteriormente, se fue alargando poco a poco hasta que, finalmente, se abrieron los túneles de Obarra. A finales de los años 40, mi tío José María hacía la ruta del Alto Isábena todos los martes, llegando hasta las Herrerías. Como los pueblos estaban a mitad ladera debían tener buenos cláxones para que se oyeran. Además, cada camión tenía un perro que se bajaba y adelantaba para avisar de la llegada. Los vecinos bajaban con sus caballerías para comprar las mercancías y llevarlas a sus pueblos. Su primer camión transportaba unos 6.000 kilogramos, el equivalente a lo que podía portar una caravana de unas 50 caballerías o 15 tartanas. Este dato nos indica el motivo por el que fueron desapareciendo los arrieros primero y los carros después. Actualmente un camión medio transporta cinco veces más, unas 30 toneladas.

En los años 50 todavía convivían camiones y caballerías. Así, mi tío Antonio cruzaba el río Cinca los lunes para tomar nota a los vecinos de Araguás, a los pies de la Peña Montañesa. Al día siguiente esperaban junto a la carretera para recoger el pan y los pedidos realizados. Los de Tella bajaban a Lafortunada. En Serraduy se tomaban los recados en Casa Peix. Así lo hacían los de Soperún e Iscles, en la cara este de la Sierra de Sis. Mi tío José María subía con el camión por Lascuarre y Cajigar hasta el Coll del Vent donde llegaban con caballerías para transportar las mercancías. Sobre todo, pacas de hierba y piensos para alimentar a la ganadería.

En algunos pueblos de nuestro Pirineo las caballerías y los carros siguieron siendo utilizados hasta el último tercio del siglo XX. En casa conservo una guía de la Dirección General de Tráfico de 1967 (*Guía del conductor. Carros y ganado*) perteneciente a mi padre Pedro, natural de Sarsa de Surta, y que se utilizaba para enseñar a conducir con el carro cuando iban por las carreteras (Figura 18). Deseo que este artículo sirva para guardar en la memoria la forma de vivir de unas generaciones que han tenido que adaptarse a un cambio de vida radical pasando de un mundo tradicional a otro tecnológico manteniendo

la alegría y la serenidad a lo largo de su existencia, en muchas ocasiones penosa. Yo nací en el año 1966. Conocí a mi abuelo Antonio el tiempo que pasó en Barbastro hasta que murió en 1977. Lo recuerdo llevando en un carro la hierba para alimentar a los conejos que teníamos en la falsa. Era una persona optimista. Llevo en mi memoria las palabras que nos decía: «*pobretes pero alegretes*».

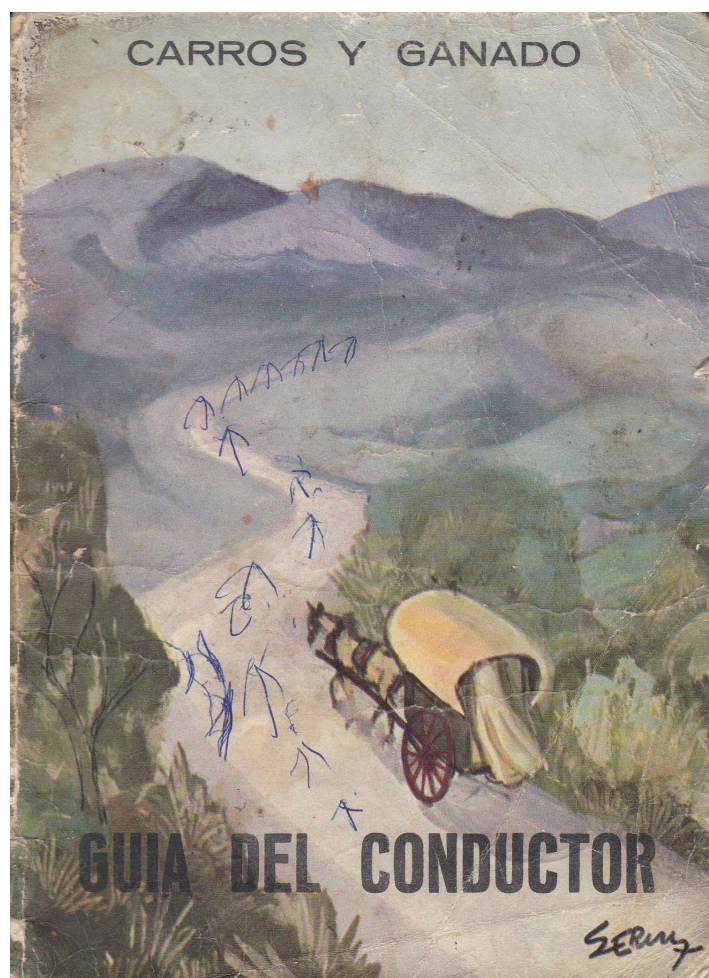


Figura 18. Portada del libro *Guía del Conductor* (1967). Daniel Vallés Turmo.

Blogs recomendados

Caminos de Barbastro: <http://caminosdebarbastro.blogspot.com.es>)

<http://clamosinosexpropiados.blogspot.com.es/>