

## LOS SISTEMAS DE COMUNICACIÓN EN ARAGÓN EN LA EDAD MEDIA: UNA REVISIÓN

MARÍA TERESA IRANZO MUÑO  
*Biblioteca de Aragón*  
*Instituto Bibliográfico Aragonés*

### SUMARIO

1. Estado de la cuestión.- 2. Aspectos generales.- 3. Precedentes.- 4. Los caminos del Norte.- 5. Las rutas comerciales del Valle del Ebro.- 6. Teruel y el Bajo Aragón.- 7. Sistemas de comunicación y poder público.

#### 1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La investigación en profundidad sobre los caminos medievales en la Península Ibérica está apenas comenzando. Dentro de este panorama general, Aragón no se halla en mejores condiciones, ni tampoco cuenta con fuentes de información abundantes<sup>1</sup>. En lo que se refiere a sistemas de comunicación, el prestigio de las vías romanas ha concitado la atención de los investigadores y eruditos sin apenas excepciones, produciendo algunos estudios excelentes apoyados en las modernas técnicas de prospección arqueológica y fotografía aérea<sup>2</sup>. La habitual afirmación de que los caminos

<sup>1</sup> E. FERREIRA PRIEGUE, *Los caminos medievales de Galicia*, «Boletín Auriense», Anexo 9 (Orense, 1988), es una de las excepciones. Desde una perspectiva más amplia, destaca la obra de G. MENÉNDEZ PIDAL, *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, 1951 y, más recientemente, *España en sus caminos*, Madrid, 1993. Como fuente clásica para Aragón, tan sólo se puede citar la obra realizada en 1610 por el geógrafo portugués Joao Baptista LABAÑA, *Itinerario del Reino de Aragón*, ed. Zaragoza, 1895, aunque Aragón figura en los repertorios de caminos más conocidos, como los de J. VILLUGA, A. de MENESES y A. PONZ.

<sup>2</sup> Cfr. «Simposio sobre la red viaria en la Hispania Romana» (Tarazona, 1987), Zaragoza, 1990. En general, la obra de J. M. ROLDÁN HERVÁS *Itineraria Hispana*, Valladolid, 1975 y la de J. A. ABASOLO; en Aragón, se dedica a este tema M<sup>a</sup> A. MAGALLÓN BOTAYA, que en *La red viaria romana en Aragón*, Zaragoza, 1987, resume su tesis doctoral. Un aspecto

medievales heredan las calzadas romanas se ha hecho extensiva a los de la región aragonesa, sin que alguna breve aportación puntual haya conseguido variar este tópico <sup>3</sup>. Sólo un fenómeno tan específico como el Camino de Santiago ha suscitado alguna bibliografía que tenga en cuenta la importancia de las vías de comunicación en la historia social y económica <sup>4</sup>. A fines de los años setenta, Antonio Ubieto realizó algunas propuestas de trabajo más generales, entre las que destaca su aportación al Coloquio de Pau de 1980 <sup>5</sup>, una de las pocas reuniones científicas en las que se aborda de forma global el tema de las comunicaciones terrestres. A partir de este recuperado interés, aparecieron algunas publicaciones más sobre puentes —desde la perspectiva de la infraestructura viaria—, sistemas de comunicación de ámbito comarcal y, con una metodología basada en los libros de cuentas y relatos de viajes, algunas descripciones de itinerarios concretos <sup>6</sup>. De alguna manera, la preocupación de Antonio Ubieto por estos temas culminó con una obra, desgraciadamente póstuma, dedicada a los caminos aragoneses <sup>7</sup>. Como puede comprobarse, no es mucho con lo que contamos, y las perspectivas no son muy halagüeñas, puesto que la arqueología medieval —que es el área de trabajo que puede proporcionar más elementos nuevos de comprensión— apenas cuenta con dotaciones presupuestarias y con personal cualificado que se dedique a ella <sup>8</sup>.

---

concreto de la infraestructura, los puentes, han sido objeto de la atención de J. LIZ GUIRAL, *Puentes romanos del «conventus caesaraugustano»*, Zaragoza, 1985.

<sup>3</sup> R. DEL ARCO Y GARAY, *Modificaciones de vías romanas en la Edad Media*, «Archivo Español de Arqueología», LXXXIX (1954), pp. 295-300, y F. BALAGUER, *El antiguo camino de Luna y las comunicaciones con Navarra*, «Argensola», 16 (1953), pp. 347-352.

<sup>4</sup> Cuenta con la síntesis, ya clásica, de L. VÁZQUEZ DE PARGA, J.M. LACARRA Y J. URÍA RIU, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, 3 vols., Madrid, 1949, reed. facsímil en Oviedo, 1981. Para más información, cfr. F. MIRANDA GARCÍA, *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. Aproximación bibliográfica*, «XX Semana de Estudios Medievales: El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico» (Estella, 1993), en prensa.

<sup>5</sup> *Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*, Paris, 1981, pp. 21-27.

<sup>6</sup> M<sup>a</sup> T. IRANZO MUÑO, *Puentes medievales en la provincia de Huesca. Aspectos económicos y sociales*, «Aragón en la Edad Media», V (1983), pp. 45-68; ID y C. LALIENA CORBERA, *Comunicaciones y vías de comunicación en el Bajo Aragón en la Edad Media*, «Teruel», 71 (1984), pp. 29-45; A. GARGALLO MOYA y M<sup>a</sup> J. SÁNCHEZ USÓN, *Cuentas de un viaje en el siglo XIV: de Teruel a Zaragoza y Barcelona en 1366*, *Ibidem*, pp. 47-136. Desde otra disciplina, hay que reseñar la aportación de J. A. FRAGO GRACIA, *Toponimia navarro-aragonesa del Ebro (III): vías de comunicación*, «Archivo de Filología Aragonesa», 28-29 (1981), pp. 31-57.

<sup>7</sup> A. UBIETO ARTETA, *Los caminos de Santiago en Aragón*, Zaragoza, 1993. Obra inconclusa, fue revisada y completada por M<sup>a</sup> D. CABANES PECOURT y M<sup>a</sup> I. FALCÓN PÉREZ. A pesar del título, la amplitud de su perspectiva supera al relativamente estrecho marco del camino francés.

<sup>8</sup> Sería necesario un estudio de la estructura del poblamiento, puesto que, en definitiva, los caminos existen para unir núcleos de población. Por otra parte, no hay ningún trabajo específico dedicado a la arqueología de los caminos medievales aragoneses.

## 2. ASPECTOS GENERALES

Aragón se extiende de forma sensiblemente alargada en el cuadrante noreste peninsular, ocupando una superficie cercana a los 48.000 km<sup>2</sup>. Desde los Pirineos a la Serranía Ibérica, la cuña triangular que dibuja esta región es fronteriza con Navarra, La Rioja, ambas Castillas, Valencia y Cataluña. Tres grandes unidades morfológicas configuran Aragón: la amplia área montañosa formada por la zona central de la cadena pirenaica, las depresiones intermedias hacia las Sierras exteriores y los Somontanos; al pie de éstos, en segundo término, la extensa cubeta terciaria trazada por el Ebro –el Valle–; finalmente y bordeando la cuenca, las estribaciones del macizo Ibérico. La orografía impone sobre este territorio sus condiciones de dificultad. Un amplio porcentaje del paisaje aragonés está dominado por las montañas, que llegan a los tres mil metros en el Pirineo axial y alcanzan los dos mil en el Moncayo, la cumbre más elevada del Sistema Ibérico, sin olvidar la densidad de los macizos y serranías turolenses. Sobre una topografía accidentada, casi el 60 % de la superficie se encuentra por encima de los seiscientos metros. En el Valle del Ebro, sólo las terrazas fluviales ofrecen una planicie verdaderamente apreciable, ya que por encima de ellas, los afluentes del Ebro han modelado formas tabulares conocidas como «mue-las».

En todo este conjunto, el único elemento vertebrador durante la Edad Media es el Ebro –navegable desde Tortosa hasta más allá de Zaragoza–, que recorre el país en sentido transversal y se configura como el eje en que confluyen las vías de comunicación no sólo fluviales sino especialmente las terrestres. Los ríos que afluyen a él tejen una red de corredores naturales que ponen en contacto las grandes zonas geográficas descritas y facilitan a la vez el paso hacia la Meseta y la costa levantina <sup>9</sup>. El Ebro aparece, de esta forma, como principal vía de comunicación dentro del propio territorio aragonés. Gracias a esa disposición del valle, Aragón ha venido disfrutando de una situación privilegiada en el terreno de las comunicaciones del noreste peninsular. Por eso es un tópico aludir a esta tierra como una encrucijada de caminos.

\*\*\*

Con todo y ser fundamentales para el establecimiento de la red de caminos, las precisiones geográficas quedan matizadas por el resultado de un hecho histórico. Al haberse formado Aragón en sentido norte-sur, integrando en una misma unidad estatal la montaña, el valle y las sierras ibéri-

<sup>9</sup> Cfr. *Geografía de Aragón*, dir. A. HIGUERAS ARNAL, 6 vols., Zaragoza, 1981-1984.

cas, los sistemas de comunicación han debido organizarse para hacer frente a esa complementariedad entre las llanuras centrales y las áreas montañosas: Aragón es una creación histórica medieval. El espacio aragonés actual es, fundamentalmente, el resultado de un proyecto expansivo de dominación de raigambre feudal. Como en todo proceso de tal envergadura, la cronología de la ocupación del territorio y la dinámica histórica imponen sus condiciones: no es lo mismo el sistema de comunicación terrestre desarrollado en los valles pirenaicos durante la etapa de crecimiento agrario, que las redes viarias y fluviales establecidas en la zona del Valle del Ebro para satisfacer la demanda de productos agrícolas y ganaderos con destino a la exportación en una economía mercantilista. Quizá el ejemplo más claro de estos condicionantes sea el tramo aragonés del Camino de Santiago, floreciente en los siglos X y XI y en franca decadencia a partir de la conquista de las grandes ciudades aragonesas y catalanas del Valle del Ebro.

Desde la perspectiva de la evolución histórica, es preciso analizar una segunda variable que incide sobre el establecimiento de los sistemas de comunicación: el poblamiento. Los caminos sirven básicamente para poner en contacto los lugares habitados: «routes et villes, villes et routes» señalaba Braudel para recordar la interconexión profunda de estos dos hechos<sup>10</sup>. Por ello, la comprensión del fenómeno urbano y de su jerarquización en el espacio aragonés medieval es un dato previo a toda otra consideración. En el transcurso de la segunda mitad del siglo XII, se consolida esa malla urbana, que tiene como núcleo central Zaragoza, en donde confluyen todas las rutas importantes, incluidas las fluviales. A partir de ahí, una red de ciudades extiende sus ámbitos de influencia sobre el territorio circundante. Ejea, Jaca, Huesca y Barbastro se reparten el área al norte, que pone en contacto Navarra con Cataluña; Tarazona y Calatayud ocupan el ángulo oeste, en la zona de paso hacia la Meseta; Cariñena y Daroca se sitúan en etapas de viaje hacia Teruel, que a su vez articula el macizo sudoriental y conecta con el espacio levantino; aguas abajo del Ebro, Caspe y Alcañiz, en el Bajo Aragón, son también ciudades capaces de organizar su entorno y controlan el acceso a la costa mediterránea<sup>11</sup>. Más allá de estas consideraciones gene-

<sup>10</sup> F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 3ª ed., Paris, 1976.

<sup>11</sup> A nivel general, véase J. C. RUSSELL, *Medieval regions and their cities*, Newton Abbot, 1972 y P. HOHENBERG y L. H. LEES, *The Making of Urban Europe, 1000-1850*, Cambridge, Mass., 1985. Para Aragón, además de la obra de Russell, cfr. J. L. CORRAL LAFUENTE, *El sistema urbano aragonés en el siglo XV*, «Homenaje a Lacarra», V, 1982, pp. 204-209, y V. BIELZA DE ORY, *Red viaria y organización del territorio*, «Actas de las IV Jornadas del Estado Actual de los Estudios sobre Aragón» (Zaragoza, 1982), pp. 403-423.

rales, es necesario profundizar en la relación entre la estructura del poblamiento y las grandes vías de comunicación <sup>12</sup>.

### 3. PRECEDENTES

Indudablemente, en Aragón, el legado de infraestructuras viarias más importante corresponde a las épocas imperial y tardorromana, aunque, al parecer, aprovecha en buena medida caminos indígenas. Resultado de un planteamiento centralizador que pretendía enlazar la Península con la metrópolis y, dentro de Hispania, las grandes capitales provinciales entre sí, el trazado de las calzadas sirve para facilitar las comunicaciones *Tarraco-Asturica-Emerita-Gades*. Durante la época republicana, el punto central de la estructura viaria en la Citerior es *Ilerda* (Lérida), dominando el paso hacia la costa mediterránea y el Valle del Ebro meridional, además de conectar fácilmente con *Oscá* (Huesca). La vía de penetración más importante de la romanización es el río Ebro, donde se hallan las dos únicas colonias: *Celsa* (Velilla de Ebro) y *Caesaraugusta* (Zaragoza). Así, se articula la *via Augusta*, de *Ilerda* a *Celsa* y, de ahí, siguiendo el río Aguasvivas, hacia Teruel. Al final de este periodo, la fundación de *Caesaraugusta* con un puente fundamental sobre el Ebro, en la confluencia de diversos ríos y caminos, viene a alterar sustancialmente el panorama viario en el cuadrante noroccidental.

Partiendo de Zaragoza, los romanos disponen de un denso trazado que cubre las siguientes direcciones principales:

1) Desde *Ilerda-Oscá-Caesaraugusta* al noroeste, pasando por el municipio romano de *Turiaso* (Tarazona).

2) Hacia el Levante, hay calzadas con restos bien conocidos, que, partiendo de *Contrebia* (Botorríta) conducen hacia las tierras turolenses y la costa mediterránea (*Saguntum*), por el Bajo Aragón.

3) Siguiendo el Jalón, se configura la vía hacia *Emerita* y sobre ella se levanta el núcleo de *Bilbilis* (Calatayud).

4) Finalmente, el eje norte-sur buscaba la conexión con las provincias del sur de la Galia. Tenía esta vía *ad Benearnum* una variación en Jaca, que ya en época republicana se dirigía a *Pompaelo* (Pamplona), trazado a través de la Canal de Berdún que será más tarde aprovechado por el Camino de Santiago.

Durante el Bajo Imperio, se potencian las vías que conducen a

<sup>12</sup> C. LALIENA CORBERA, *La articulación del espacio aragonés y el Camino de Santiago*, «XX Semana de Estudios de Estella», cit., en prensa, se plantea precisamente el Camino como factor de reordenación del hábitat en los siglos XI-XII, una evaluación de la repercusión del paso de una vía de comunicación para el desarrollo de la zona norte de Aragón.

*Pompaelo*, las que permiten los desplazamientos directos hacia el norte (*Benearnum*) y las que enlazan el área septentrional del Valle del Ebro con el Mediterráneo (*Oscá-Ilerda*). La distribución de los yacimientos hispano-visigodos parece confirmar la perduración de estas dos grandes áreas de hábitat: el Valle del Ebro y sus afluentes Jalón y Huerva, y el Somontano, desde las Cinco Villas a Huesca <sup>13</sup>.

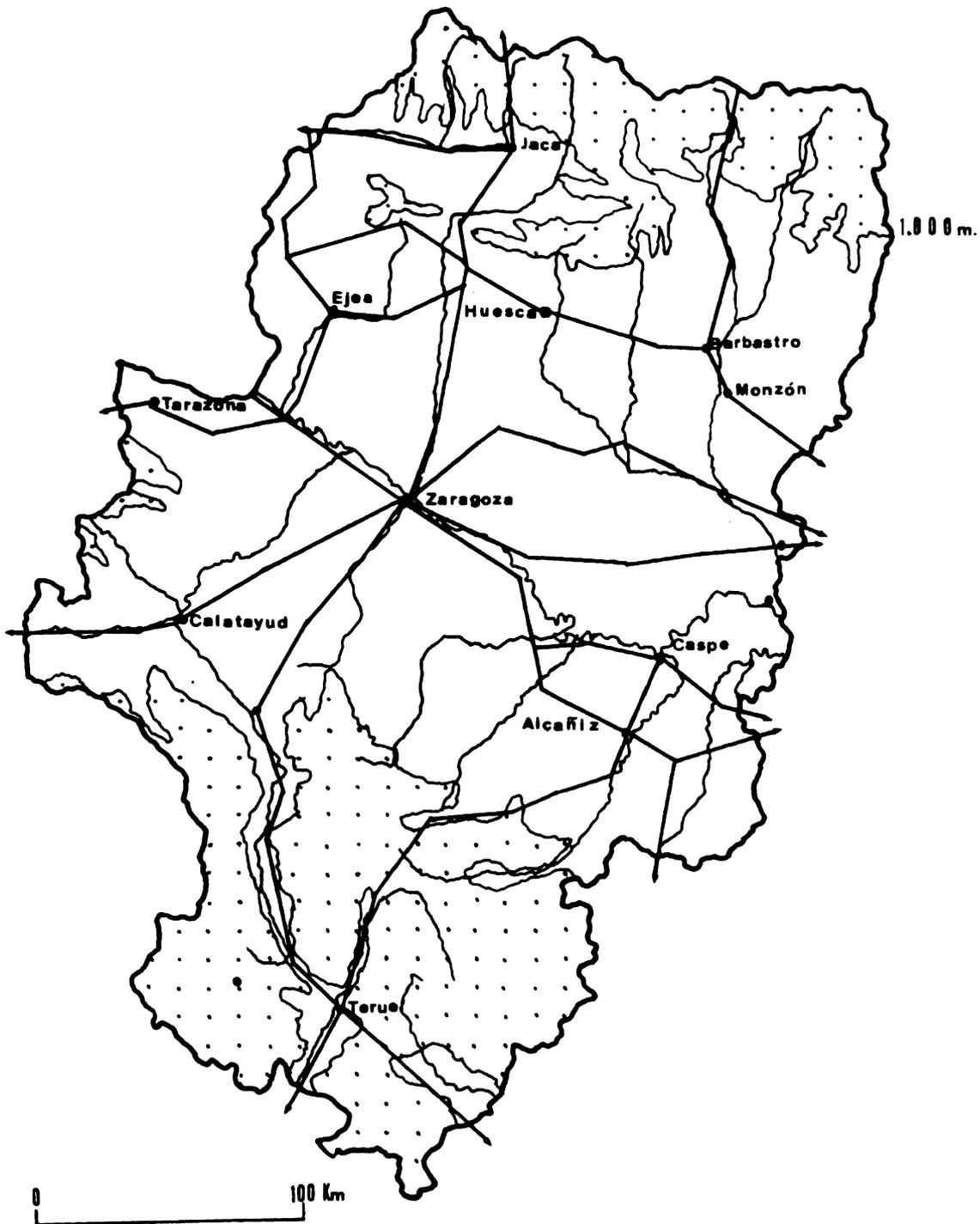
La integración de los territorios situados al sur de las sierras prepirenaicas en al-Andalus alteró sustancialmente este planteamiento y la jerarquización del antiguo sistema de comunicaciones. En primer lugar, porque se produjo un corte coincidente con la difusa y cambiante línea de la frontera con la sociedad cristiana del norte y, en segundo término, porque las ciudades islámicas de esta zona orientaron sus intereses hacia Zaragoza, como término de referencia inmediato, y, más allá, hacia Córdoba, siguiendo la vía del Jalón a través de Calatayud y Medinaceli, principalmente, o bien un ramal de la antigua vía romana a *Laminio* que pasaba por Albarracín. Es decir, se impulsaron claramente las relaciones en el sentido norte-sur, permaneciendo como una constante la fluida vía de enlace que era el Ebro, tanto hacia el Este –Tudela– como hacia la costa –Tortosa–. El predominio de una economía de intercambio y la explotación intensiva de las huertas suburbanas debió favorecer, sin duda, el surgimiento de pequeñas redes de caminos de ámbito local en el entorno de las poblaciones más importantes, de la que apenas nada sabemos <sup>14</sup>.

#### 4. LOS CAMINOS DEL NORTE

En toda la zona norte de Aragón, desde Zaragoza hasta el Pirineo, los sistemas de comunicación medievales pretenden enlazar los núcleos de población más importantes, Huesca, Jaca y Barbastro, tanto con la capital como con otras ciudades, esencialmente Lérida y Pamplona –a su vez, zonas de paso hacia Cataluña Central y el País Vasco–. En torno a este sistema básico, hay además dos subáreas comarcales de comunicación: las Cinco Villas y el Cinca Medio, con centro en Sariñena. Por último –y como fenómeno característico del periodo medieval–, se desarrolla en la zona pirenaica

<sup>13</sup> Esta información puede ampliarse en M<sup>a</sup> A. MAGALLON BOTAYA, *ob. cit.* y *Organización de la red viaria romana en el valle medio del Ebro*, «Simposio sobre la red...», cit., pp. 310-315, y también A. BELTRÁN MARTÍNEZ, *La red viaria en la Hispania romana: introducción*, *Ibidem*, pp. 45-53. Son igualmente útiles los mapas nº 15, 17 y 20 contenidos en el *Atlas de Historia de Aragón*, Zaragoza, 1991.

<sup>14</sup> Cf., en último término, C. LALIENA y Ph. SENAC, *Musulmans et Chrétiens dans le Haut Moyen Age: Aux Origines de la Reconquête aragonaise*, Paris, 1991



**VIAS DE COMUNICACION PRINCIPALES**

ca una tupida red de caminos, que se consolidan cumpliendo una función doble: facilitar el paso al Midi francés y asegurar las relaciones en una red de poblamiento enormemente dispersa.

La ingeniería romana había dibujado sobre este espacio la principal vía de acceso hacia el norte, que une Zaragoza con el Bearn y que constituye tanto la más importante conexión entre los altos valles y la depresión del Ebro, como la ruta más frecuentada para cruzar el Pirineo Central durante toda la Edad Media. Esta vía remonta el curso del río Gállego desde Zaragoza, a través de Zuera y Gurrea alcanza Ayerbe, en el pre-pirineo, y cruza el río sobre un puente romano —que sufrió reparaciones medievales— y está actualmente oculto bajo el pantano de La Peña <sup>15</sup>. De ahí se dirige hacia la montaña por Bailo, llega al valle de Echo tras vadear el Aragón Subordán en Puente la Reina, y sube a los puertos que marcaban la divisoria de aguas y la frontera. En el transcurso del siglo XI, probablemente en la segunda mitad, tuvo lugar una rectificación importante de esta vía, que abandonó el paso por el puerto del Palo en beneficio del Somport, de menor altura y más fácil acceso. La fundación de Jaca, sobre el recodo que hace el río Aragón al entrar en la Canal de Berdún, en 1077, es consecuencia en parte de esta modificación y, simultáneamente, la consolida <sup>16</sup>. De hecho, en los últimos años del siglo se recaudaba ya un peaje a los mercaderes que transitaban por esta ruta transpirenaica <sup>17</sup>.

Tradicionalmente se ha llevado el trazado de la calzada que unía Lérida con Zaragoza a través de Huesca, que constituía el eje que articulaba la zona septentrional del Valle del Ebro, por Almudévar, donde se suele situar una de las mansiones romanas. Sin embargo, está perfectamente constatada una variación fechable en 1170, cuando Alfonso II ordena a todos los viajeros que recorren el camino antiguo, llamado de *Vialada* —la latina *via lata*—, que pasen por esta localidad. Es significativo que paralelamente conceda a Almudévar la celebración de un mercado semanal, lo que indica que el factor comercial subyace a esta decisión <sup>18</sup>.

<sup>15</sup> Este puente es ya citado en el testamento de Ramiro I, ed. A. UBIETO ARTETA, *Cartulario de San Juan de la Peña*, Valencia, 1965, doc. 150 [1059] y 159 [1061].

<sup>16</sup> L. J. NELSON, *The Foundation of Jaca: Urban Growth in Early Aragon*, «Speculum», LIII (1978), pp. 688-708.

<sup>17</sup> J. M. LACARRA, *Un arancel de aduanas del siglo XI*, «Estudios dedicados a Aragón» (Zaragoza, 1987) pp. 47-69. Es significativo también que, hacia 1077, se fundase para atender a los peregrinos el hospital de Santa Cristina del Somport, que tuvo notables posesiones y prestó asistencia hospitalaria en la ruta jacobea en Bearn: cf. A. DURÁN GUDIOL, *El hospital de Somport entre Aragón y Bearn (siglos XII y XIII)*, Zaragoza, 1986.

<sup>18</sup> «*Dono etiam et concedo vobis ut illum caminum de Vialada qui vadit de Osca ad Cesaraugusta de hinc in antea omni tempore transeat et vadat per Almodebar et mando ut omnes homines et feminas vadant et veniant per eum secure. Qui vero per alium caminum*

En las Cinco Villas, los caminos principales unían Zaragoza y Huesca con las poblaciones más importantes y con Navarra. Desdeñando la calzada romana que se dirigía a Ejea y Sos pasando por Castejón de Valdejasa, lo habitual era utilizar la vía hacia Bearn hasta Gurrea, para cruzar el Gállego por Puendeluna, donde se construye un importante puente medieval, conocido en principio como *punte de Arrosel, inter terminos de Luna et de Ayerb*<sup>19</sup>, y, desde este lugar dirigirse a Erla, Luna y Ejea. Con esto se pretendía evitar la extensa área despoblada del nordeste de Zaragoza. Desde Huesca y las zonas orientales del reino, se llegaba a las Cinco Villas por un itinerario más al norte, desde Ayerbe y Murillo de Gállego, por Biel, Luesia, Uncastillo y Sos: esta era la ruta que seguían los comerciantes navarros que traficaban con aceite del Bajo Aragón y la Litera o con el hierro vasco<sup>20</sup>.

Entre Huesca y Lérida, bordeando el Somontano, se desarrolla el otro gran camino transversal del norte del Ebro. Era importante porque permitía acceder desde Barbastro al Cinca y Cataluña, por Monzón, y constituía la salida natural de la Alta Ribagorza. El recorrido de este camino es también de origen medieval, puesto que la calzada antigua discurría algo más al sur. La razón que explica este cambio es, probablemente, la importancia adquirida en época musulmana por Barbastro, como cabecera de una amplia comarca vinculada a los valles pirenaicos y sobrarbeses. A este hecho se suma que Monzón adquiere un notable desarrollo urbano en el siglo XII. Este itinerario estaba ya fijado a fines del XI, a juzgar por la construcción de las fortificaciones de Montearagón y el Pueyo de Barbastro, que pretendían controlarlo<sup>21</sup>. Su importancia justifica incluso la reparación del puente de Castejón, sobre el Cinca, en un punto clave para el tránsito comercial, donde el rey percibía una *lezda* desde finales del siglo XI; para el mantenimiento de la obra, se cobra además un pontaje, percibido por los Templarios primero y por los Hospitalarios, más tarde<sup>22</sup>.

---

transierit, amorem meum perdet et perdet totum illum aver quod portat et peitect mille solidos», ed. M<sup>a</sup> L. LEDESMA RUBIO, *Cartas de población del reino de Aragón en los siglos medievales*, Zaragoza, 1991, n<sup>o</sup> 96. Cfr. también R. del ARCO, *Modificaciones de vías romanas...*, cit. M<sup>a</sup> A. MAGALLÓN, *La red viaria...*, cit., pp. 71-73, describe el trazado admitido usualmente. No obstante, habría que pensar que la vía pasaba por Gurrea de Gállego —donde hay un puente— y por Alcalá de Gurrea para llegar al norte de la ciudad de Huesca.

<sup>19</sup> M<sup>a</sup> T. IRANZO, *Puentes medievales*, cit., pp. 62-63.

<sup>20</sup> J. A. SESMA MUÑOZ, *Transformación social y revolución comercial en Aragón durante la Baja Edad Media*, Madrid, 1982.

<sup>21</sup> Ed. A. UBIETO ARTETA, *Colección diplomática de Pedro I de Aragón y Navarra*, Zaragoza, 1951, doc. 63 [1099]; para Montearagón, cfr. A. DURAN GUDIOL, *El castillo abadía de Montearagón (siglos XII y XIII)*, Zaragoza, 1987.

<sup>22</sup> Cfr. M<sup>a</sup> T. IRANZO, *Puentes medievales*, cit., pp. 63-66. El Temple pagaba un censo anual de mil sueldos a Jaime I por el puente, la villa y el castillo de Castejón; a fines del XIII, el peaje real es arrendado por cerca de cuatrocientos sueldos. Pedro IV obligó al

Los caminos del Sobrarbe y Ribagorza tenían su punto neurálgico en la zona de Graus: desde este lugar, por El Grado, Naval y Mediano –bajo cuyo pantano queda hoy un puente romano– y Aínsa –con puentes medievales sobre el Ara y el Cinqueta–, se accede al paso pirenaico de Bielsa <sup>23</sup>. Desde Graus, que también tenía un puente medieval, el camino seguía el curso del río Isábena, por Roda, el monasterio de Obarra, en cuyas cercanías se localizaba el interesante topónimo *Porta Spana*, y Calvera, de manera que se alcanzaba la entrada del valle de Arán <sup>24</sup>. El valle del Esera, con las localidades de Perarrúa, Santa Liestra y San Quílez –ambas con magníficos puentes góticos– y Campo, llevaba al puerto de Benasque. Esta red de itinerarios que sigue los corredores fluviales más orientales de Aragón tiene su enlace con la zona central a partir de Aínsa, por Boltaña siguiendo el Guarga hasta Sabiñánigo o bien desde Aínsa-Boltaña se gana la frontera por Fiscal, Broto y Torla, donde había aduanas para el comercio. En Sabiñánigo se hallaba una encrucijada de los caminos que descendían de Francia por el valle de Tena, con los que conducían a Huesca ascendiendo el puerto del Monrepós, y, finalmente, el que conectaba con Jaca.

\*\*\*

El Camino de Santiago es la única vía de comunicación medieval que ha sido minuciosamente estudiada en su trazado y cuyo conocimiento se beneficia con nuevas perspectivas aportadas por la investigación de los aspectos sociales y económicos que, como hecho cultural –es decir, vía de comunicación de ideas, hombres, fenómenos urbanos y productos–, comporta <sup>25</sup>. Desde finales del siglo XI, los peregrinos atravesaban el macizo

---

Hospital a invertir cuatro mil sueldos anuales en la obra del puente, a cambio de los beneficios obtenidos por el pontaje. Sobre la importancia de Monzón desde el punto de vista comercial, cfr. Cl. CARRÈRE, *Les importacions a Montsó en 1445-1446: un exemple de relacions econòmiques entre Catalunya i el «somontano» aragonès*, «Estudis d'Història Medieval», II (1970), pp. 85-99.

<sup>23</sup> V. BIELZA DE ORY y otros, *Estudio histórico-geográfico del valle de Bielsa (Huesca)*, Huesca, 1986, pp. 87-107. En 1349, Pedro IV concede un pontaje para reconstruir los puentes sobre el Cinca, derruidos por las avenidas, y que los belsetanos no podían reparar por la pobreza derivada de las mortandades de ese año; el doc. se edita en pp. 211-212.

<sup>24</sup> F. GALTIER MARTÍ, *Ribagorza, condado independiente. Desde los orígenes hasta 1025*, Zaragoza, 1981.

<sup>25</sup> Además de los trabajos citados de VÁZQUEZ DE PARGA, LACARRA y URÍA y los más recientes de A. UBIETO y C. LALIENA, cfr. J. A. SESMA MUÑOZ, *El Camino de Santiago en Aragón*, «Las peregrinaciones a Santiago de Compostela y San Salvador de Oviedo en la Edad Media», Oviedo, 1993, pp. 87-101. Asimismo, el urbanismo de las poblaciones del Camino ha sido analizado por J. PASSINI, *Aragón. Los núcleos urbanos del Camino de Santiago*, Zaragoza, 1988, y R. BETRÁN ABADÍA, *La forma de la ciudad. Las ciudades de Aragón en la Edad Media*, Zaragoza, 1993, pp. 229-339.

pirenaico por el Somport y seguían el camino medieval que se ajustaba a las terrazas del cauce del Aragón, en la margen derecha, con sendos puentes en Canfranc y Villanúa antes de llegar a Jaca. En esta ciudad, fundada por Sancho Ramírez sobre un *castrum* con antecedentes romanos para aprovechar el empuje comercial de esta vía, el Camino se desdobra: una desviación penetra en el interior de la población por la Puerta de los Baños, se dirige hacia la Catedral y sale al exterior de la muralla por la Puerta de San Pedro; otro bordea la ciudad en las cercanías del río y lo pasa mediante el puente llamado de San Miguel. Dentro del recinto existían una iglesia y barrio de Santiago, así como un burgo dedicado a San Nicolás; por lo demás, la repoblación se hizo gracias a una importante presencia de elementos francos y la ciudad fue sede de una actividad mercantil de cierta relevancia, prolongada en la Baja Edad Media mediante contactos con Oloron y otras localidades francesas <sup>26</sup>.

En Jaca el río tuerce en ángulo recto para modificar su orientación hacia el oeste, formando una depresión transversal a los valles conocida como Canal de Berdún. Por su disposición, anchura y altitud, la Canal de Berdún, sobre la que se asentó ya una vía romana secundaria, ha constituido el camino natural hacia Navarra y la salida de los valle de Echo, Ansó, Roncal y Salazar. Los peregrinos seguían esta calzada, que ya hacia 1065 se denominaba *illa strata* <sup>27</sup> hasta Puente la Reina, desde donde se separaban dos ramales distintos, a ambas orillas del río. El camino meridional pasaba por las cercanías de Arrés, Martes –servido por un largo puente de varios arcos ojivales–, Mianos, Artieda, Ruesta y Undués de Lerda, frente a la localidad navarra de Sangüesa. El trazado que seguía la ribera derecha, lo hacía por una cota ligeramente más alta, por Berdún, Asso Veral y Miramont, bordeando las estribaciones montañosas por Sigüés, Escó y Tiermas, hasta alcanzar Navarra al pie del monasterio de San Salvador de Leire y confluir en Sangüesa.

Esta vía de comunicación era fundamental a fines del siglo XI porque unía todos los territorios del noroeste peninsular con el corredor aquitano entre Toulouse y Burdeos, Provenza y la región del Loira; sobre ella se crearon una serie de hospitales y alberguerías. Partiendo del monasterio de Santa Cristina del Somport, ensalzado por Aymeric Picaud, los había en

<sup>26</sup> P. TUCOO-CHALA, *Les relations économiques entre le Béarn et les pays de la Couronne d'Aragon du milieu du XIIIe siècle au milieu du XVe*, «Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1715) du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques», Paris, 1958, pp. 115-136. L. CALVO PANZANO, *Las relaciones comerciales entre Aragón y el Bearne en el siglo XV: la Taula de Canfranc en el ejercicio fiscal 1447-1448*, «Annales. Anuario del Centro de la UNED», IV (Barbastro, 1987), pp. 239-250.

<sup>27</sup> Ed. E. IBARRA, *Documentos correspondientes al reinado de Sancho Ramírez*, Zaragoza, 1913, doc. 2, 4, 5, 6, etc.

Canfranc, Jaca, Ruesta —dependiente de la abadía francesa de Selva Mayor—, Biasós —que pertenecía Leire— y Tiermas—vinculado a Santiago de Ruesta y a la Selva Mayor—. Es decir, a instancias del poder real, muy reforzado económicamente por las parias recibidas de los reinos taifas, se instala entre 1095 y 1125 una infraestructura que respondía a la realidad de una peregrinación. Sin embargo, cuando se conquistan las grandes ciudades del valle del Ebro —Zaragoza, Lérida, Tudela, Logroño—, el tránsito de hombres y mercancías se desplaza hacia esa zona bien urbanizada y comunicada con Italia y del Sur de Francia, que ofrecía caminos más llanos y un enlace más directo con Navarra; el Camino de Santiago, encajado en las montañas, estaba empezando a languidecer <sup>28</sup>.

### 5. LAS RUTAS COMERCIALES DEL VALLE DEL EBRO

Efectivamente, a partir de la segunda mitad del siglo XII, el interés político y comercial prioritario se centra en el valle del Ebro, que ofrece una vía natural de comunicación con Navarra y La Rioja, aguas arriba, y con Cataluña hacia su desembocadura; además, los valles de sus afluentes Jalón-Jiloca, el Guadalope y el Turia facilitan el acceso a la Meseta y al reino de Valencia. Esta gran área, con el peso específico de la capitalidad de Zaragoza —con diferencia, la ciudad aragonesa más poblada—, se constituye en región privilegiada para el intercambio de productos y sus rutas facilitan los movimientos del tráfico mercantil, tanto la exportación de materias primas producidas en todo el territorio aragonés como la recepción de los productos necesarios para el consumo interno, que eran principalmente demandados en las ciudades de su entorno y redistribuidos a partir de ellas. Los enlaces con las comarcas situadas al norte se realizaban por el camino de Zaragoza a Huesca y Barbastro, mientras que con la parte más alta de la zona cerealista de las Cinco Villas había comunicación fácil por Alagón, Sobradriel, Remolinos, Tauste y Ejea.

Partiendo de Zaragoza por Alagón y Gallur, se accede al Somontano del Moncayo, que tiene en la ciudad episcopal de Tarazona su centro rector. Desde Tarazona, donde había aduana comercial, la frontera con Castilla se hallaba muy próxima, en dirección a Soria. De igual modo, remontando el río Queiles, se llegaba a Tudela —en Navarra—. Esta localidad era también accesible por el Ebro, mediante la navegación de las barcazas y los caminos que seguían su curso, y desde ella era posible continuar el camino hacia

<sup>28</sup> Pueden ampliarse estos planteamientos en la obra de A. UBIETO, *Los caminos de Santiago* cit., pp. 17-22, que da una detallada cronología de la evolución de esta ruta; y en C. LALIENA, *La articulación del espacio*, cit.

Pamplona y el País Vasco, así como dirigirse hacia Logroño y La Rioja. Desde el siglo XII, como mínimo, el Ebro era navegable de manera que se podía transportar mercancías con menor coste y mayor facilidad, lo que tendía a favorecer la conexión de las vías terrestres con los puertos fluviales –Zaragoza, Escatrón o Caspe–<sup>29</sup>.

Desde la capital hacia Cataluña, destino de gran parte del cereal excedentario y de la lana, la comunicación se puede establecer desde San Mateo de Gállego por el norte de Los Monegros, Leciñena y la sierra de Alcubierre, Sariñena –con un importante puente documentado en el siglo XV sobre el río Alcanadre–, Sigena, Chalamera, Ballobar –con puente románico sobre el Cinca– y Zaidín, en la llanura que anuncia el Ebro<sup>30</sup>. Algo más al sur, el camino tradicional entre Zaragoza y Barcelona se superponía a una calzada romana, la *via Augusta*, y el itinerario medieval es, según se describe en un viaje de 1366, Alfajarín, Pina, Bujaraloz, Peñalba, Candasnos, Fraga y Mequinenza, donde se cruzaba el Segre<sup>31</sup>.

Excepto Mequinenza, todos los demás puertos fluviales del Ebro se situaban en la margen derecha del río, y estaban unidos por un camino que servía para acompañar las barcas en su descenso y remolcarlas en el sentido opuesto. Por Fuentes, Quinto y Sástago se llegaba a Escatrón, puerto de embarque de la lana. Su importancia era tal que, en 1389, Juan II constata que «muytos mercaderos de Barçalona, de Tortosa et de otros lugares de nuestra senyoria compra d'aqua Ebro pan, civada, lana et otras mercaderias», que transportaban desde Lécera –es decir, desde las planicies del interior– hacia Escatrón. El rey ordena al abad de Rueda que permita el paso de carretas por el camino nuevo que iba a Escatrón, puesto que en caso contrario, estaba dispuesto a mandar habilitar el camino viejo a costa del monasterio y de sus vasallos de esta población<sup>32</sup>. De allí la ruta seguía hacia

<sup>29</sup> M. GUAL CAMARENA, *Peaje fluvial del Ebro (siglo XII)*, «Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón», VIII (1967), pp. 155-188. Un ejemplo de la importancia de un puerto fluvial, el de Escatrón, en J. A. SESMA MUÑOZ y E. SARASA SÁNCHEZ, *El comercio de la lana por el Ebro hacia el Mediterráneo. El puerto fluvial de Escatrón a mediados del siglo XV*, «Segundo Congreso Internacional de Estudios sobre las Culturas del Mediterráneo Occidental», Barcelona, 1978, pp. 399-409. Para las cuestiones comerciales, en general, ver de J. A. SESMA MUÑOZ, *Transformación social*, cit., *Las Generalidades del reino de Aragón. Su organización a mediados del siglo XV*, «Anuario de Historia del Derecho Español», XLVI (1976), pp. 393-467 y *El comercio de exportación de trigo, aceite y lana desde Zaragoza a mediados del siglo XV*, «Aragón en la Edad Media», I (1977), pp. 201-237.

<sup>30</sup> Cfr. M<sup>a</sup> T. IRANZO, *Puentes medievales*, cit.

<sup>31</sup> M<sup>a</sup> A. MAGALLON, *ob. cit.*, pp. 227-245 y A. GARGALLO y M<sup>a</sup> J. SÁNCHEZ, *Cuentas de un viaje*, cit.

<sup>32</sup> Ed. C. CONTEL BAREA, *El Císter zaragozano en los siglos XIII y XIV. Abadía de Nuestra Señora de Rueda de Ebro*. II. Documentos, Zaragoza, 1977, doc. n<sup>o</sup> 211.

Chiprana y Caspe, que era el puerto al que afluían el cereal y el azafrán bajoaragonés que, previamente, había sido centralizado en Alcañiz <sup>33</sup>.

Alcañiz era también etapa en una vía paralela a la anterior, que unía Tortosa con Zaragoza a través del Baix Ebre: desde la ciudad mediterránea, los viajeros pasaban por Horta, Gandesa, Maella, la capital del Bajo Aragón, Samper de Calanda e Híjar, donde se juntaba con el camino que seguía al Ebro. Este itinerario tenía la ventaja de estar menos vigilado fiscalmente por los oficiales reales, por lo que era elegido como alternativa por muchos mercaderes, lo que fue prohibido –hay que pensar que infructuosamente– por Pedro III en 1282 <sup>34</sup>.

Zaragoza disponía de dos arterias de comunicación hacia el sur y suroeste, las ofrecidas por los ríos Huerva y Jalón. El primero recorre una antigua vía de tradición ibérica que pasa por Muel, Longares y Cariñena, hasta Daroca, ciudad situada ya en la ruta hacia Valencia. Por el segundo discurre otra de las travesías comerciales más vitales para Aragón, puesto que supone la comunicación con la Meseta central. El camino gana el valle del Jalón a la altura de La Almunia de doña Godina, siendo Calatayud la población más importante de esa ribera y una de las de mayor relevancia en Aragón; la aduana estaba establecida en la localidad de Ariza <sup>35</sup>.

## 6. TERUEL Y EL BAJO ARAGÓN

Las tierras del Aragón meridional se pueden dividir, a efectos de organización espacial en relación con las vías de comunicación, en dos ámbitos: el que jerarquiza la ciudad de Teruel y, en el ángulo suroeste de la región, la comarca del Bajo Aragón, con centro en Alcañiz. Se trata, en conjunto, de una zona ocupada por los cristianos entre 1140 y 1170 y que se repobló en un lento proceso que se prolonga hasta bien entrado el siglo XIII. Desde la perspectiva de las infraestructuras, cabe resaltar que una antigua calzada romana atravesaba la región, desde Zaragoza a Valencia por Daroca, siguiendo los ríos Jiloca y Guadalaviar. En las zonas más orientales, parece que la presencia musulmana modificó sensiblemente la distribución del

<sup>33</sup> C. LALIENA CORBERA, *Sistema social, estructura agraria y organización del poder en el Bajo Aragón en la Edad Media (siglos XII-XV)*, Teruel, 1987.

<sup>34</sup> Se mencionan mercaderes de Montpellier y Cataluña que se dirigían hacia Castilla: ed. A. CANELLAS LÓPEZ, *Colección Diplomática del Concejo de Zaragoza*, II, Zaragoza, 1975, doc. nº 252.

<sup>35</sup> M<sup>a</sup> C. GARCÍA HERRERO, *La aduana de Calatayud en el comercio entre Castilla y Aragón a mediados del siglo XV*, «En la España Medieval» IV, vol. I (1986) pp. 363-390. En general para esta zona fronteriza, J. A. SESMA MUÑOZ, *Aduanas y peajes aragoneses con Castilla y Navarra*, «Borja y la raya occidental de Aragón» (Zaragoza, 1992), pp. 29-44.

hábitat y dio ocasión a nuevas fundaciones, como la del mismo Alcañiz en la intersección de un camino hacia el Levante y las vías del Ebro.

Disponemos de una fuente interesante, aunque muy problemática, para conocer la red de caminos del área occidental: la que proporciona el texto del *Poema de Mío Cid*<sup>36</sup>. Según su autor, Rodrigo Díaz entra en Aragón por el camino del Jalón, por Ariza y Calatayud, desde donde se dirige, siguiendo el Jiloca, a Daroca y Calamocha. Fortificado en el lugar llamado El Poyo del Cid, su ejército realizó desde allí algunas correrías por Monreal y Cella, Teruel, el bajo Huerva y, finalmente, Huesa del Común y Montalbán<sup>37</sup>.

Desde 1170, en que se repuebla Teruel, el tradicional itinerario entre el Ebro y el Mediterráneo fue claramente reforzado. Desde Zaragoza, sigue recorridos de calzadas romanas e ibéricas, por Muel, Longares y Cariñena hasta el puerto de Paniza. Desde allí, pasa por Daroca, Calamocha, Caminreal, Monreal –dos significativos topónimos–, Cella y Teruel. Esta era también la vía de comunicación más rápida entre Zaragoza y Valencia, pasando al Turia, por Ademuz, o bien por Sarrión, en la cuenca del Mijares<sup>38</sup>. Por esta gran ruta comercial, caravanas de mulos transportaban cereal y lana hacia la capital levantina, con un volumen de mercancías muy importante que recogía las materias primas producidas en una extensa región circundante<sup>39</sup>. Es posible que hubiera otra ruta paralela a ésta, que tenía sus etapas fundamentales en Alfambra, Montalbán, Lécera y Fuentes de Ebro, pero, a diferencia de la anterior, había largos recorridos que atravesaban zonas muy montañosas o desérticas, lo que disminuía su importancia general.

Desde este gran eje Zaragoza-Teruel, se podía llegar al Bajo Aragón bordeando la Sierra de Gúdar, por Aliaga, Ejulve, Alcorisa y Alcañiz. Sin embargo, el sistema de comunicaciones del Bajo Aragón se organizaba verticalmente uniendo Caspe, Alcañiz, Monroyo y, ya en Valencia, Morella y San Mateo. Itinerario alternativo para el trayecto entre el Maestrazgo castellonense y el Valle del Ebro, era también una zona frecuentada por los rebaños trashumantes. La comarca bajoaragonesa estaba unida con Cataluña por un entramado de caminos locales bastante denso, ninguno de los cuales era especialmente importante, pero todos ellos facilitaban ampliamente los

<sup>36</sup> *Poema de Mío Cid*, ed. C. SMITH, Madrid, 1981, versos 542-1.000.

<sup>37</sup> Cfr. *Atlas de Aragón*, cit., mapa nº 28. Lo más razonable es pensar que la descripción del itinerario responde a las circunstancias de fines del siglo XII o comienzos del XIII, cuando se redacta el texto.

<sup>38</sup> A. GARGALLO MOYA, *Teruel en la Edad Media: de la frontera a la crisis (1171-1348)*, «Teruel mudéjar. Patrimonio de la humanidad», Zaragoza, 1991, pp. 83-89.

<sup>39</sup> J. GUIRAL-HADZIIOSSIF, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989, p. 347.

contactos con la costa <sup>40</sup>. Lo mismo ocurría, aunque a menor escala, un poco más al sur, entre los Maestrazgos turolense y castellonense: los caminantes podían pasar por la Iglesuela del Cid, desde Benasal y por Puertomingalvo, desde Villahermosa del Río.

## 7. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN Y PODER PÚBLICO

A partir del siglo XI, los caminos son considerados como espacios de uso público sobre los que el poder real tiene obligación de velar, protegiendo a quienes los utilizan. Sin embargo, desde la perspectiva de las instituciones, apenas hay estudios dedicados a Aragón, entre los que destaca un trabajo limitado a los puentes, quizá el aspecto de infraestructura que más preocupaba a las autoridades medievales <sup>41</sup>. Los Fueros de Aragón, formulados progresivamente desde el siglo XII, insisten en que es misión del rey proteger el tránsito y ofrecer su salvaguarda a viajeros y mercaderes; es decir, se considera al monarca como un garante de la paz en el ámbito de la vía pública <sup>42</sup>. A pesar de ello, de estos planteamientos en absoluto se puede deducir que las obras de infraestructura viaria fueran responsabilidad de los poderes públicos; no era competencia o prerrogativa del rey la construcción de caminos, ni su mantenimiento, aunque recaba para sí el control político sobre las actividades desarrolladas en ellos y los beneficios económicos que se derivan. Por tanto, aunque la expresión «vía pública», de utilización frecuentísima en la documentación, define la garantía de uso común de los caminos, el concepto de «obra pública» que hoy manejamos no debe ser aplicado a la Edad Media.

En la primera parte del reinado de Jaime I, en sendas reuniones de cortes, se promulgan dos constituciones de paz y tregua, que posteriormente se incluyen en los Fueros de Aragón como preceptos de carácter general, que propugnan la idea de que debe ejercerse la protección real sobre un bien público. En los preámbulos se menciona que los *caminos, stratas publicas, peregrinos, mercatores et viatores* están expresamente salvaguardados por la paz real, y se reclama la ayuda de nobles, caballeros, ciudadanos, burgueses y todo el pueblo para su defensa. Entre los acuerdos adoptados, se prohíbe que en los caminos públicos se embargue a los deudores, que sólo pueden

<sup>40</sup> La información sobre esta zona está sensiblemente ampliada en M<sup>a</sup> T. IRANZO y C. LALIENA, *Comunicaciones y vías de comunicación*, cit., passim.

<sup>41</sup> M<sup>a</sup> T. IRANZO, *Puentes medievales*, cit.

<sup>42</sup> Ed. P. SAVALL Y DRONDA y S. PENEN Y DEBESA, Zaragoza, 1866.

serlo en la ciudad y ante testigos <sup>43</sup>. Entre las disposiciones contenidas en la «Compilación de Huesca» de 1247, la rúbrica *de invasoribus viarum publicarum* eleva a categoría de fuero —es decir, de derecho aplicable en la mayor parte del territorio aragonés <sup>44</sup>— el castigo por quebrantar la seguridad de la vía pública, con una multa de mil sueldos y la obligación a enmendar el mal hecho, incluso con el simple juramento del perjudicado como prueba <sup>45</sup>. Esta concepción de las vías públicas que se desarrolla en el siglo XIII tiene otro ejemplo muy concreto en las cortes de Monzón de todos los estados de la Corona, en 1289, que extendieron la protección también a las barcasas de navegación fluvial<sup>46</sup>.

Poco después de la «Compilación de Huesca», se preparó en el círculo de confianza del rey otro texto, conocido como *Vidal Mayor* redactado bajo la dirección del obispo Vidal de Canellas <sup>47</sup>, que no llegó a tener fuerza legal pero que muestra la mentalidad imperante entre los legistas del entorno próximo al monarca. Como no podía ser menos, la inspiración dominante es romanista y canonista. Contiene un título, *de iure itinerarum publicarum*, en el que se defiende la libertad y seguridad de las vías públicas, pero este largo texto no tiene paralelo en las versiones oficiales. Su filosofía se puede resumir en las frases: «las carreras son aitorgadas por dreito natural a las andadas de los omnes» y sus «necessidades deven ser partidas

<sup>43</sup> Ed. SAVALL Y PENEN, cit., pp. 348, para un texto fechado en 1227, inmediatamente después de una grave revuelta nobiliaria y de las ciudades aragonesas contra el rey; y pp. 349-350, para el segundo, unas cortes generales reunidas en Zaragoza en 1236, para preparar la conquista de Valencia: «Item statuimus quod nullum pignoret in camino vel extra caminum aliquem suum debitorem, vel fideiussorem vel alium quemlibet aliqua ratione vel causa, sed in villa coram testibus secundum Forum Aragonum».

<sup>44</sup> En Teruel y su comunidad de aldeas rige un fuero específico.

<sup>45</sup> *Ob. cit.*, p. 347. «Quicumque stratam publicam violaverit, refectis damnis invaso, cum legitime sit probatum, mille solidos de calonia solvat fisco. Si vero, invasus non valeat hoc probare, iurando, quod tantum amisit in strata publica, recuperet quod amisit». En una de las versiones romances se lee: «De aquellos que crebantaran las carreras publicas: Tot omne qui crebantara carrera publicha, emendados los danyos al envadido, quando sera provado lealment, peyte de calonia mil solidos al rey. Mas si el envadido esto no pora provar, iurando que tanto perdio en la carrera publica, cobre lo que perdio entregament», ed. J. L. LACRUZ BERDEJO, *Fueros de Aragón hasta 1265*, «Anuario de Derecho Aragonés» (Zaragoza, 1947), pp. 223-362.

<sup>46</sup> «Item ordinamus et statuimus quod camini per terram et per aquam sint securi et quod aliqua barcha vel aliquod aliud vexellum quod vadat per aqua non compellatur nec teneatur apulere nisi in locis in quibus debeat leuda persolvi», ed. L. GONZÁLEZ ANTÓN, *Las Uniones aragonesas y las Cortes del reino (1283-1301)*, Zaragoza, 1975, II, doc. n.º 263.

<sup>47</sup> Cfr. *Vidal Mayor*, Huesca, 1989, edición facsímil acompañada por un volumen de estudios, de los que interesa el de J. DELGADO ECHEVERRÍA, «Vidal Mayor, un libro de fueros del siglo XII», pp. 43-81; el comentario al epígrafe aludido aquí en p. 70.

comunalment». Por estas razones –prosigue el *Vidal Mayor*–, no pueden ser escenario de perturbaciones ni embargos –como recoge el Fuero–; su trazado no debe ser modificado en beneficio particular y todos los elementos que integran el camino deben ser respetados. Para que esto se cumpla, propone medidas «contra aquell qui tueille la carrera d'aquell logar por ond fue siempre passada ancianament», y se encomienda su vigilancia a los oficiales locales. Finalmente, se incluyen algunas «fazañas» para ejemplificar los daños que pueden derivarse del desarreglo de los caminos públicos. Concluye el extenso epígrafe proponiendo dos medidas excepcionales: se autoriza a expropiar heredades próximas a las vías de comunicación para su mejora, aún en contra de la voluntad del propietario, y se deniega a los señores el derecho a cambiar por la fuerza el trazado de los caminos para beneficiar sus castillos o villas, debiendo en ese caso ser entregado el señor al juicio del rey y pagar una pena pecuniaria.

Que esto último no era un caso extraño lo demuestra, entre otros ejemplos, la carta de población de Fuentespalda, otorgada por Pedro López de Oteiza en 1295, que estipula «queremos e mandamos que todos viandantes e camineros e ombres foranos que passaran por la villa de Fuent Espalda, que passen por la villa, e el camino mayor que passe por la villa, con bestias o sin bestias o con qualesquiere otras mercaderias». Consciente de la trascendencia que tenía el paso de viajeros y comerciantes para la prosperidad de la población y sus intereses propios, modifica el trazado, variando un camino que evitaba esta localidad<sup>48</sup>

De la misma forma, se pueden encontrar ejemplos de la ambivalente actitud del poder real respecto a estas actuaciones señoriales, puesto que si nominalmente no puede consentirlas, la necesidad de establecer alianzas o de crear privilegios para favorecer a las poderosas instituciones eclesiásticas lleva al extremo opuesto. Así, se documenta una actuación de Jaime I a favor del castillo templario de Algás que contradice toda la teoría expuesta en los Fueros de Aragón. Mediante un acuerdo fechado en 1263, el rey concede al comendador de Miravete que pueda destruir un tramo del camino antiguo entre Zaragoza y Tortosa, en los puntos que crea conveniente entre Caspe y el río Algás y entre Batea y el mismo río, de manera que «tanto desde la parte de Zaragoza como de la parte de Tortosa, los mercaderes y viajeros pasen por el castillo del Temple que se llama Algás». No sólo se prohíbe, sino que incluso se impone una multa bajo el amparo del rey, que debe ser destinada al subsidio de Tierra Santa. La contrapartida positiva es que se ordena abrir un *caminum novum*<sup>49</sup>.

<sup>48</sup> Archivo Municipal de Fuentespalda, perg. 2 (1295.VI.3. Fuentespalda).

<sup>49</sup> AHN, Códices, Cartulario Magno, tomo VI, f.112, doc.108: «...quod strata seu via publica per qua itur de Cesaraugusta apud Dertusiam mutetur per vos (...) et liceat vobis

En cualquier caso, los monarcas procuraron mantener un control directo sobre los ingresos que podían proporcionarles caminos y puentes a través de impuestos que básicamente gravaban el uso de los mismos: peaje, portazgo y pontazgo. Con independencia de que pudieran ser exigidos por los señores, son ingresos propios de la hacienda real y el rey se reserva el derecho de autorizar su cobro o conceder algún privilegio de exención. En muchas ocasiones, la intervención real terminaba ahí y eran los concejos o los representantes señoriales quienes se encargaban de la recaudación del impuesto. El más generalizado e importante de estos tres gravámenes es el peaje, que afecta al tráfico de mercancías. El peaje más antiguo data de la época de Sancho Ramírez y se percibía en Canfranc. A lo largo del siglo XII se multiplican los lugares de cobro de peajes, pero las tarifas se mantienen sin cambios probablemente hasta la década de 1280; sin embargo, la sublevación unionista paralizó la reforma de los peajes, que sólo fue retomada en 1436<sup>50</sup>. No obstante, hay que tener en cuenta que los habitantes de las ciudades gozaban de la prerrogativa de estar exentos del pago de lezdas, peajes y portazgos; a ello debe añadirse la tradicional inmunidad de las clases privilegiadas<sup>51</sup>.

En lo que atañe a los pontajes, en la mayoría de los casos quienes realizaban la obra solicitaban del rey permiso para imponerlos y destinaban estos recursos a la fábrica, a resarcirse de los gastos llevados a cabo o a la construcción de un puente nuevo. Aunque los autoriza el monarca, los pontajes benefician principalmente a los concejos cercanos y a los señores del territorio en que se alza el puente; esto no es obstáculo para que, en otras ocasiones, las rentas obtenidas se destinen a subvenir gastos que poco o nada tienen que ver con el mismo. Suele pensarse que se trataba de exigencias poco significativas desde el punto de vista económico, pero en el caso de los grandes rebaños de ovejas, el coste del paso no debía ser despreciable<sup>52</sup>.

Fue tal la importancia de algunos puentes que se constituyeron en «señores» de rentas y localidades, de cuyos beneficios se mantenían. Así sucede con el Puente de Piedra de Zaragoza, elemento básico de comunica-

---

frangere caminum antiquum (...) et aperire viam per loca predicta (...). Volentes et mandantes quod per caminum novum que aperietis verssus Algars omnes transeant viatores».

<sup>50</sup> El peaje de Canfranc ha sido citado en la nota 17. Para los peajes, cfr. M. GUAL CAMARENA, *Vocabulario del comercio medieval*, Tarragona, 1968.

<sup>51</sup> M<sup>a</sup> T. IRANZO MUÑO, *La formación del derecho local de Huesca y los Fueros de Aragón*, «Aragón en la Edad Media, VIII. Homenaje al profesor emérito Antonio Ubieto Arteta» (1989), p. 341. Fueros de Aragón, ed. SAVALL y PENEN, cit.: «Ut pedagia, pontagia, portatica et aliae exactiones a privilegiatis non exigantur». No obstante, en otro lugar, los Fueros recuerdan que el infanzón perderá su privilegio si se prueba que se dedica a comerciar.

<sup>52</sup> M<sup>a</sup> T. IRANZO, *Puentes medievales*, cit., pp. 54-57, con ejemplos.

ción para la ciudad. Es una obra comenzada en el siglo XII y que se culmina mediado el XV, tras una larga serie de desastres naturales y complejos avatares. Este largo puente fue entregado inicialmente al monasterio de San Millán de la Cogolla para que lo mantuviera; más tarde fue propiedad del Cabildo, que debía encargarse de levantarlo en piedra; por último, el concejo se hace cargo de él y dedica su atención a formar un señorío que produzca rentas suficientes para construir la costosa obra, de esta manera, disfrutaba del señorío de varios pueblos de la ribera del Ebro: Cólera, Alforque y Cinco Olivas<sup>53</sup>. Aunque éste sea el caso mejor conocido, no era el único: el puente de Fraga contaba «ab tota la honor sua et ab totes les rendes et exides»<sup>54</sup>.

Para el cuidado de puentes y caminos se encuentran referencias en las fuentes de oficiales más o menos especializados en esas funciones, generalmente de manera temporal. Los puentes, que tenían un carácter fuertemente institucionalizado, contaban con «obreros» encargados de la fábrica, con limosneros —puesto que se consideraba un acto de piedad subvencionar su construcción— y «comendadores» o «ponteros», con tareas poco específicas. Los concejos solían contar con «veedores» que supervisaban todas las actividades privadas que podían afectar al urbanismo de la ciudad y, secundariamente, se preocupaban por los caminos del entorno. Con un ámbito de actuación en todo el reino, hay que esperar hasta principios del siglo XV para encontrar un «comisario o veyedor de caminos», reflejo de un interés creciente por parte de la Corona en asegurar el control de los sistemas de comunicación, entendiéndose que era misión suya vigilar el buen estado de las vías terrestres y fluviales y procurar las intervenciones materiales y económicas que fueran necesarias para el mantenimiento adecuado de las mismas<sup>55</sup>.

<sup>53</sup> Ed. A. CANELLAS, *Colección Diplomática*, cit., vol. I, nº 21 bis, 22, 23, 28, 32, 39, 40, 64, 74, 80, 98, etc.; cfr. M<sup>a</sup> L. LEDESMA RUBIO, *Aportación al estudio del Ebro a su paso por Zaragoza: el puente de Piedra*, en «IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón» (Palma de Mallorca, 1959), pp. 325-336 y G. FATAS CABEZA, *Para una biografía de las murallas y puente de piedra de Zaragoza, según las fuentes escritas hasta 1285* «Homenaje a Lacarra», II, Zaragoza, 1977, pp. 306-328. Estoy preparando un estudio detallado sobre este puente medieval.

<sup>54</sup> M<sup>a</sup> T. IRANZO, *Puentes medievales*, cit., p. 58.

<sup>55</sup> Archivo Municipal de Huesca, Concejo, leg<sup>o</sup> 67, nº 4.340: 1421.VI.30. Alcañiz. Se describe la pesquisa que en la ciudad de Huesca están realizando cuatro personajes, «comissariis a dicto domino regis, diputatos (...) ad videndum, recognoscendum, reparandum et refficiendum vias publicas, caminos, pontes, cequias, banquos, raffes necnon et alias res civitatum, villarum et locorum regni Aragonum et eorum terminorum, vulgariter vocato 'comissario o veyedor de caminos'», los cuales con su actuación están quebrantando los privilegios de los habitantes de la ciudad, quienes alegan ante la corte del Justicia de Aragón que ellos mantienen «bene paratos et reffectos pontes, vias, caminos, cequias, fontes et alias res ad profectum et utilitatem dicte civitate et terminorum ipsius pertinentes».

A pesar de los indicios de un cambio de actitud, debemos aceptar que un planteamiento centralizado de impulso a la caminería unido a una notable actividad normativa, como el que caracterizó del reinado de los Reyes Católicos en la Corona de Castilla, no se dio en Aragón <sup>56</sup>. Es necesario todavía llevar a cabo la tarea de rastrear en la documentación las iniciativas de los reyes para poder formarnos una idea más acertada del panorama de infraestructuras en este periodo final de la Edad Media. Y, sobre todo, no perder de vista que las grandes inversiones que el reino realiza en el transcurso del siglo XVI, bajo el impulso del crecimiento económico, hacen suponer que el deterioro y la falta de desarrollo del sistema viario habían alcanzado un límite que exigía cambios significativos. En esto, como en otros aspectos, se estaban iniciando los tiempos modernos.

### RÉSUMÉ

Ce travail prétend être une révision critique du thème, objet, jusqu'à ce jour, d'une attention fort limitée. Il y est prêté une considération spéciale aux facteurs historiques qui affectent le tracé des voies de communication, en particulier aux phénomènes de peuplement et de développement urbain. On y expose brièvement les antécédants de l'infrastructure des voies médiévales, en signalant la rupture qu'a supposé la formation de la société musulmane entre les VIII<sup>ème</sup> et XI<sup>ème</sup> siècles, ainsi que la division du territoire de l'Aragon actuel en deux aires socio-culturelles très différenciées, la chrétienne et l'islamique. On y décrit, en détail, les principaux chemins des trois grandes zones géographiques: le nord, en prêtant une attention toute particulière à la portion aragonèse du Chemin de Santiago; la Vallée de l'Ebre; et la zone orientale sud. En guise de conclusion, on y propose une réflexion sur la relation entre les systèmes de communication et le pouvoir public, à partir des normes juridiques relatives aux privilèges ainsi que d'autres textes officiels.

### SUMMARY

This work wants to be a critical revision of the topic, we shall treat it only very limitedly. The attention is focused on historic factors that affect the line of communication roads, more particularly peopling and urban development. Antecedents of medieval infrastructure network are briefly exposed, with special notice to the breaking off manifested by the formation of the Muslim society from

<sup>56</sup> Cfr. R. PÉREZ-BUSTAMANTE, *El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos (Castilla: siglos XIV y XV)*, «Les Communications dans la Péninsule» cit., pp. 163-171 y J. P. MOLENAT, *Chemins et ponts du Nord de la Castille au temps des Rois Catholiques*, «Mélanges de la Casa de Velázquez», VII (1971), pp. 115-162

the VIII<sup>th</sup> till the XI<sup>th</sup> century and the division of the nowadays Aragonese region in two socio-cultural areas quite different from each other, the christian part and the muslim zone. The main roads of three important geographic areas are described in details: the north, more concretely the Aragonese section of the pilgrims' road to Saint James (Santiago de Compostela); the Ebro Valley and the south-east area. As a conclusion, we propose a reflection about relations between communication systems and public power, on the base of juridic norms relative to the *fueros* –or privileges of a town– and other official texts.