

APORTACIONES AL DEBATE SOBRE EL CAMINO DEL PUERTO DE EL PALO (ANSÓ, HUESCA)¹

José Antonio CUCHÍ OTERINO*
José Luis VILLARROEL SALCEDO**

RESUMEN.— En el presente artículo se lleva a cabo un estudio sobre el camino que asciende desde el paraje de La Mina, en el valle de Guarrinza (Ansó, Echo y comunal de ambos municipios, Huesca), hasta el puerto de El Palo, en el cordal fronterizo con Francia. Hasta el momento había dos hipótesis contrapuestas sobre su posible uso en época romana: unos autores afirman que se trataba de una calzada romana que comunicaba el valle del Ebro con el sur de la Galia, mientras que otros sostienen que no era ni es más que una simple senda de montaña. Sin embargo, existe un tramo en la parte inicial del puerto, con una anchura del orden de 2 metros, que podría ser un camino militar, quizás relacionado con la batalla de Lescun, que tuvo lugar durante la guerra de la Convención.

PALABRAS CLAVE.— Camino de Santiago. Calzada romana. Ansó. Lescun. Puerto de El Palo.

* Universidad de Zaragoza. cuchi@unizar.es

** Universidad de Zaragoza. jlvilla@unizar.es

¹ Agradecemos la compañía, los conocimientos y la ayuda de Fernando Martínez de Baños, historiador militar, que nos ha proporcionado muy valiosas observaciones. José Potoc, de Echo, realizó interesantes aportaciones sobre la toponimia local y la ubicación de posibles minas. Gracias también a Ana Oliva, Ester Puyol y Susana Navarro, de la biblioteca del Instituto de Estudios Altoaragoneses, por su paciencia y su buen hacer, y a Ana Bescós por sus mejoras al manuscrito.

ABSTRACT.— This article studies the path up from La Mina site, in the valley of Guarrinza (Ansó, Echo and communal land, Huesca), up to the pass of El Palo, on the border with France. So far there were two competing hypotheses about their possible use in Roman times: some authors claim that it was a Roman road that connected the valley of the Ebro to the south of Gaul, while others argue that it was not a Roman road but no more than a simple mountain path. However, there is a section in the initial part of the pass, with a width of about 2 meters, which could be a military road, perhaps related to the Battle of Lescun, which took place during the War of the Convention.

Desde hace décadas, el camino que une Echo con Lescun a través del puerto de El Palo / Lo Palo o Col de Pau (1942 m) es objeto de un interesante debate sobre su posible origen romano, asunto que incluso desborda el ambiente puramente académico. Algunos autores afirman que se trata de una calzada romana de la que se conservarían dos tramos: uno, coronado por la torre de Ysil (siglo XVI), supera el congreso

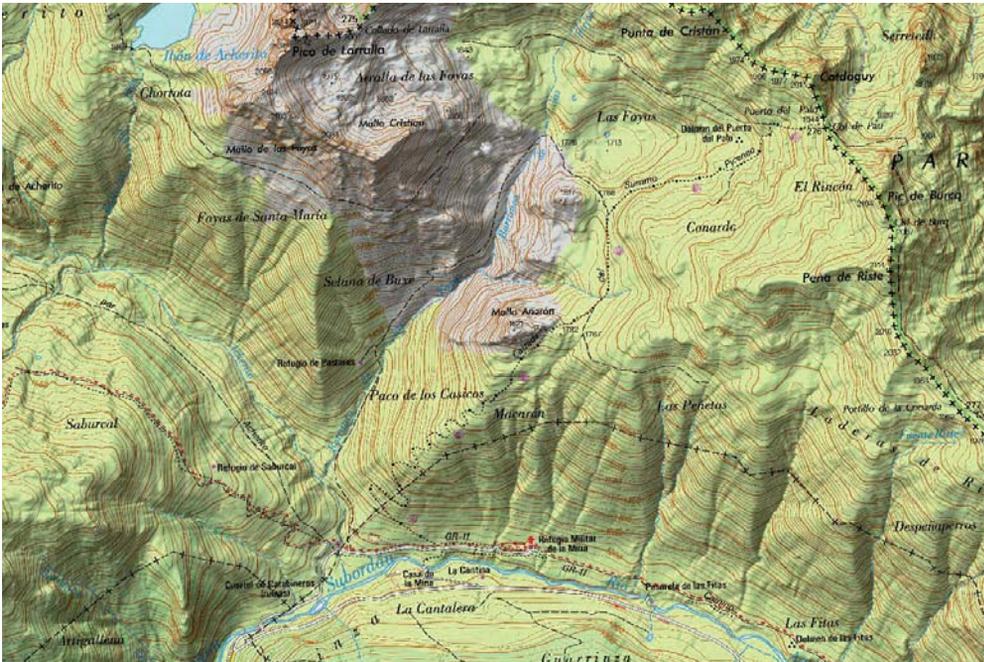


Figura 1. Cartografía de la zona de estudio (Instituto Geográfico Nacional, www2.ign.es/iberpix/visoriberpix/visorign.html).

de la Boca del Infierno por la orilla derecha del río Aragón Subordán; el otro, ya en el fondo del valle, en término municipal de Ansó, asciende desde el paraje de La Mina hasta el puerto de El Palo (*Lo Palo* en aragonés), cartografiado habitualmente como *del Palo* o *de Palo*. En el mapa 1 : 25 000 del Instituto Geográfico Nacional (hoja 118-III, Zuriza) aparece rotulado como calzada romana. En otros mapas se define como camino de Santiago. En la actualidad está balizado como GR 65.3.3, una conexión-variante entre la Haute Route des Pyrénées francesa y la GR 11 española. El presente artículo se centra en este segundo tramo.

EL DEBATE SOBRE LA CALZADA ROMANA

Como ya se ha avanzado, existe cierto debate sobre si el mencionado camino pudo ser una calzada romana de entidad que uniera los valles del Aragón Subordán y de Aspe. Lo afirman Casás (1829), Blázquez y Sánchez-Albornoz (1920), Beltrán (1955) y Magallón (1987). A la vera de esta posible gran vía de comunicación se planteó la sugerente hipótesis de que la Corona de los Muertos, yacimiento arqueológico localizado en Oza, fuera el lugar de la emboscada donde murió el héroe Roldán, en la retirada franca desde Zaragoza a Francia a través de esta calzada (Ubieto, 1993). Para los autores citados, esta calzada estuvo en uso hasta el siglo XI, cuando se impuso la ruta del puerto de Somport como consecuencia de la fundación del Reino de Aragón, con primera capitalidad en Jaca, y la creación del hospital de Santa Cristina. Después perdería importancia para pasar a ser un camino secundario, de comunicación local entre valles vecinos, simple paso de contrabandistas y pastores y hoy gran recorrido (GR) montañoso. A favor de esta hipótesis se cita la existencia de la placa romana ubicada en la iglesia de Siresa que menciona (CIL II 3022) el arreglo de un camino en una nueva provincia por un funcionario del emperador Magno Máximo (383-387). Se trata de una pieza de mármol blanco de Luni/Carrara (Lapuente *et alii*, 2015), de moderadas dimensiones, ya señalada por Labaña (1601). En 1809 es redescubierta como reloj de sol por el jacetano fray Andrés Casás y Torres. Es citada por Blázquez y Sánchez-Albornoz (1920) y estudiada por Beltrán (1952). En cualquier caso, es un texto de cierto interés, ya que Arce (1982) lo menciona hasta cuatro veces en su clásico texto sobre la España tardorromana.

En contra de la hipótesis de la calzada se han posicionado los trabajos más recientes de Rico (1997) y sobre todo de Moreno (2004). Estos son partidarios, por razones varias, entre ellas topográficas, de una única ruta romana por el puerto de



Figura 2. Tramo inicial del camino. a) Camino junto al barranco de las Foyas. b) Tramo amplio. c) Restos megalíticos en el collado del mallo Añarón. d) Vista del puerto desde el collado. e) Vista hacia el noreste desde el punto anterior. f) Dolina junto al camino actual.

Somport, del que indican que tiene menos dificultad y menor altura que el de El Palo. Refuerzan su posición por la presencia de un miliario, hoy en el museo de Olorón, y de la inscripción, hoy desaparecida, tallada en una roca del valle de Aspe. Ambos autores apuntan que la placa de Siresa pudo haber sido trasladada desde un lugar externo al valle, dadas sus modestas dimensiones. Rico (1997) además indica la ausencia de otros restos romanos en el valle de Echo y la afición medieval a transportar piezas romanas a las iglesias. En este sentido, se conocen ejemplos en Llert, el valle de Arán y Cominges.

El citado autor apunta también que es imposible el tránsito de carros por la vertiente francesa del puerto. Moreno (2004) dice que el trazado de la Boca del Infierno no es romano e indica que el camino del puerto de El Palo es una “pura senda de montaña”. Apoyados en Moreno (2009), Justes y Royo (2010), tras presentar los resultados de sus excavaciones en Jaca, inciden en la preponderancia del paso por el Somport. Por último, Magallón (1997) admite la romanidad de ambos trazados.

EL CAMINO ACTUAL DE LA MINA AL PUERTO DE EL PALO

Para aportar alguna información a este debate, especialmente sobre el contraste de las observaciones, se realizó un reconocimiento topográfico del mencionado recorrido en los otoños de 2009 y 2014. Primero se exploró todo el recorrido hasta la cima fronteriza. En la segunda salida se procedió a un levantamiento por GPS del tramo entre La Mina y el mallo Añarón. A partir de la primera visita se puso de manifiesto la existencia de dos tramos diferentes entre el puente que se encuentra en las cercanías del destruido edificio de La Mina, arranque del camino, y el puerto, separados por el collado del mallo Añarón. En la primera parte, después de un tramo inicial por la orilla del barranco de las Foyas, se toma una gran lazada hacia el este. Avanzada esta, se observa que el camino se ensancha y mantiene una serie de lazadas unidas por plazas de giro de buenas dimensiones que no corresponden a un camino ganadero ni a una senda montañera. Este camino se sigue hasta el mencionado collado, al este del mallo Añarón, donde hay algunos restos megalíticos. A partir de allí (fig. 3), entre dolinas, el amplio trazado anterior se pierde y se transforma en una típica senda de montaña. Salvada la zona de foyas, típicas dolinas kársticas, el camino asciende entre estratos de calizas fuertemente karstificadas donde no se observan señales de adecuación, salvo una pequeña depresión acondicionada, alargada y con aspecto de trinchera. En el mismo puerto se observa un pequeño tramo empedrado que no alcanza 5 metros de longitud por 1 de anchura (fig. 4).



Figura 3. Tramo superior del camino. a) Vista hacia el oeste, en las foyas de Santa María. b) Camino al puerto en las foyas. c) Senda hacia el puerto en la zona superior. d) Excavación, quizás trinchera, en la zona alta del camino.

La existencia del tramo acondicionado en la primera parte aconsejó una segunda visita con el fin de realizar un levantamiento topográfico mediante un GPS Garmin, así como mediciones puntuales de pendiente mediante un clinómetro Suunto. Asimismo se exploró sin éxito la zona inferior, entre el camino actualmente balizado y el refugio militar, en busca de alguna traza perdida.

Como muestra la figura 5, el camino balizado como GR presenta una traza distinta de la que aparece en la cartografía del Instituto Geográfico Nacional. Esta última se ha buscado y no se observa sobre el terreno. El inicio del camino visible, siguiendo el GR, es poco claro y no se conserva bien el arranque por la orilla derecha del barranco de las Foyas. Ha podido ser afectado por avenidas y avalanchas. Luego, también siguiendo el trazado del GR, gira al este. El arranque de la primera lazada es una



Figura 4. Pequeño tramo empedrado, de aproximadamente 1 metro de anchura, en la cima del puerto de El Palo.

zona húmeda que está sometida a procesos de deslizamiento de terreno y erosión. A continuación el camino se ensancha, con una anchura del orden de los 2 metros, y presenta claras lazadas. Probablemente este tramo de camino fue el observado por el profesor A. Beltrán. Por el contrario, la pendiente es bastante regular, de entre 12 y 20%, y coincide con lo indicado por Moreno. La figura 6 presenta la altimetría del camino grafiado en la figura 5. Se observa la regularidad de la pendiente y cómo este buen camino desaparece unos 100 metros por debajo del collado del mallo Añarón.

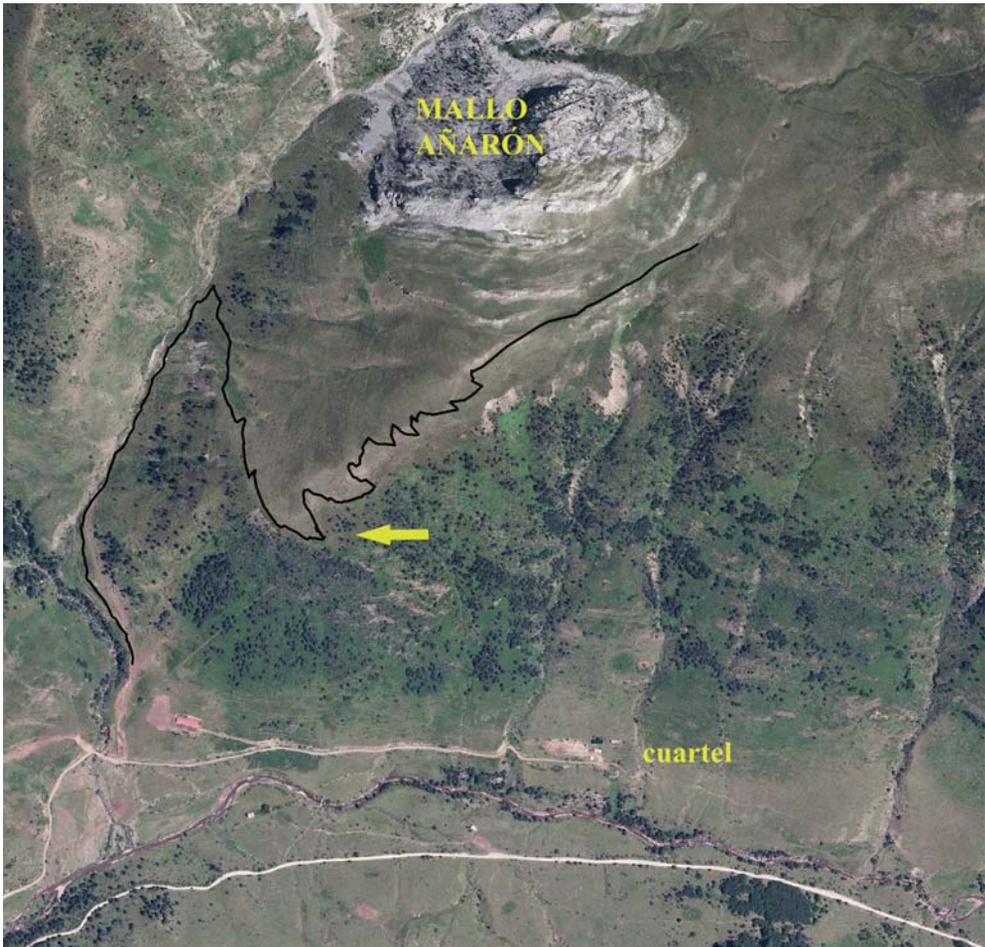


Figura 5. Planta de recorrido (en negro) con GPS del camino ancho desde el puente de La Mina hasta las cercanías de collado del mallo Arañón. La flecha señala la plazoleta de giro topografiada en la figura 7.

El camino está excavado en tierra, pero no en roca. Para documentar mejor las características del trazado, se ha cartografiado una plazoleta de giro bien conservada (figura 7), que aparece señalada en la figura 5. Se observan tanto las dimensiones del giro, con un radio que se acerca a los 5 metros de anchura, como la anchura bastante constante del camino. Además, los taludes excavados se encuentran todavía activos, lo que sugiere que el camino es viejo, pero no demasiado antiguo.

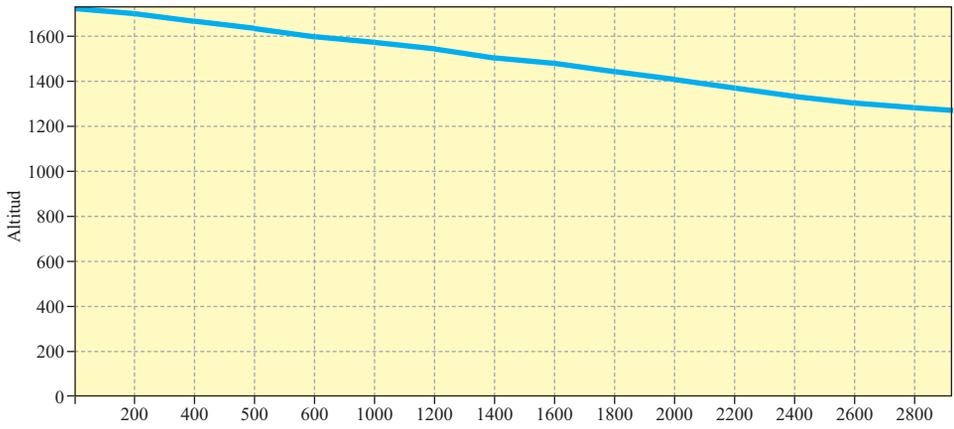


Figura 6. Altimetría del recorrido que se presenta en negro en la figura 5.

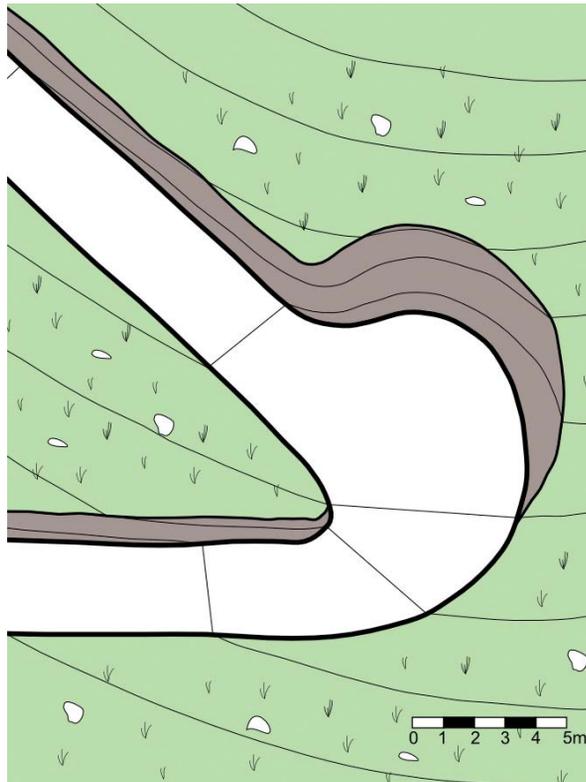


Figura 7. Topografía a escala de la plazoleta de giro señalada en la figura 5.

Los diversos indicios revelan que se trata de un camino para tráfico rodado que no llegó a completarse siquiera hasta el collado del mallo Añarón, y parece destinado a un uso corto o urgente, dado que no se hizo obra alguna en roca. En cualquier caso, su construcción supone una inversión importante en mano de obra que no se corresponde con los usos ganaderos propios de la zona. La pregunta básica es qué pudo justificar esta inversión.

Con los conocimientos actuales, no se observa nada en la zona del mallo Añarón que explique un transporte descendente en carreta. Hoy no hay madera. En la antigüedad pudo haber un bosque, pero este desapareció en la transformación a prado de diente antes incluso de la Edad Media. Además, la madera se baja habitualmente por arrastre directo con tiraderas a favor de la pendiente. Pudo haberse empleado para exportarla, en ascenso, hacia Francia, como se señala que se hizo el siglo XVIII en el puerto de la Madera, en el valle de Chistáu, pero en ese caso tendría que haberse continuado hasta el puerto.

Con base en el topónimo del fondo del valle, no se han observado indicios de minas en la zona del mallo Añarón. Se ha indicado la presencia de posibles explotaciones mineras, probablemente de hierro, en la zona de Lo Barcal, en la vertiente opuesta del valle de Guarrinza, hacia el Castillo d'Acher. Un posible uso del camino sería el de llevar el mineral a Francia, como se hizo mucho más tarde y por otros medios en las minas de Liena, en Chisagüés. En ese caso, el destino más cercano parece la fundición francesa de Les Forges d'Abel, en la boca norte del actual túnel de Somport. Serrano (1954) indica que fue destruida por el ejército español en el otoño de 1808. Sin embargo, hay que señalar que el acceso a esta desde Oza se realiza por Aguas Tuertas y el puerto de Escalé sin necesidad de subir al puerto de El Palo.

Hay otra posibilidad: que se trate de un camino militar. Esta ha sido históricamente una causa importante de mejora de comunicaciones, sobre todo a partir del siglo XVIII. Un ejemplo es la ampliación del sendero de Eth Portilhon, entre Bagnères-de-Luchon y Bosost, realizado en 1719 por el ejército francés para el transporte de cañones destinados a la toma de la fortaleza de Castel-León (Bourret, 1995). Años más tarde, una nueva guerra tuvo como escenario la frontera pirenaica.

LA BATALLA DE LESCUN

El puerto de El Palo fue el escenario de la batalla de Lescun durante la guerra de la Convención, que tuvo lugar entre Francia y España entre 1793 y 1795. En una

primera fase, el ejército español, bajo las órdenes del general Ricardos, penetró en el Rosellón. Más tarde, los ejércitos franceses entraron en las provincias de Gerona, Navarra y Guipúzcoa, donde se mantuvieron hasta la Paz de Basilea. En el centro, el frente Aragón-Béarn era menos accesible por razones orográficas, con el Pirineo bajo los efectos climatológicos de la Pequeña Edad de Hielo. Con la salvedad de la ocupación francesa del valle de Arán, la mayor parte de la contienda se limitó a capturas de ganados y pastores por ambos bandos en las cabeceras de los valles, en los puertos de pastoreo estival de ganado (Estado Mayor del Ejército, 1959). Sin embargo, los franceses pasaron a la ofensiva en ambos extremos de la cadena, recuperando el terreno perdido, y entraron decididamente en España por ambos extremos del istmo. Para aliviar la presión se organizó un ataque español sobre la localidad francesa de Lescun por el puerto de El Palo. Este ataque, que se llevó a cabo el 3 o el 4 de septiembre de 1794 según los españoles y el 7 del mismo mes según los autores franceses, parece haber seguido una idea ya esbozada en 1625 por el conde de Salinas en época de Felipe IV (Dadson, 1987).

El ataque fue un fracaso para los españoles y tiene cierto carácter de *batalla olvidada*, dado que no se menciona en el relato de las operaciones en los Pirineos centrales (Almirante, 1923; Estado Mayor del Ejército, 1959; Aymes, 1991). La información de mayor relieve es la publicada por Ferrer Benimelli (1997), quien indica que, por parte española, se realizó un ataque preventivo: “Las tropas del valle de Hecho decidieron adelantarse atacando a los valles de Lascun y Lers”. Lescun fue atacado por tres columnas con problemas de coordinación por la niebla. Los partes españoles reconocen “18 muertos y 110 prisioneros o extraviados” de un total de 2600 atacantes. El ataque principal, así como la retirada, se produjo por el puerto de El Palo, como reseña el príncipe de Castelfranco, comandante del frente de Aragón y presente en este ataque, en la *Gaceta de Madrid* del 19 de septiembre. La versión francesa, recogida por Schmuckel (1900), habla de un ataque nocturno realizado por 2000 españoles, entre ellos unidades de élite como el Regimiento de Guardias Valonas. Según este texto, se produjo una clara derrota española, con 900 muertos y 450 prisioneros, frente a varias compañías de guardias nacionales franceses, inferiores en número y que tuvieron solo 100 muertos.

Ambos bandos indican la presencia de artillería en el ataque español. Los textos españoles hablan de varios cañones de a 4 especial para montaña con proyectiles de 4 libras. Estos pesaban unos 300 kilogramos y, unidos a su montaje de dos gualderas (sistema Gribeauval), venían a tener un peso total de 1,5 toneladas, según el Estado

Mayor Central del Ejército (1949). Era lo que se conocía como *artillería de arrastre, volante o de a caballo*, y necesitaba cuatro equinos para su acarreo. La mencionada *Gaceta de Madrid* habla de que en algún tramo del recorrido se retiraron a mano. Es posible que para un ataque de esta envergadura se acondicionara el camino objeto del presente estudio.

De forma complementaria, es posible que los restos de un muro en piedra suelta que hace un cerramiento del valle de los Sarrios, cortando el acceso de Estané a Lizara, al norte de Aragüés del Puerto, en la zona de la *trinchera* (figura 8), sean del mismo periodo.

Por otro lado, hay que señalar que al pie del camino del puerto de El Palo existen dos nidos de ametralladoras de la línea P, inacabada obra de defensa de la década

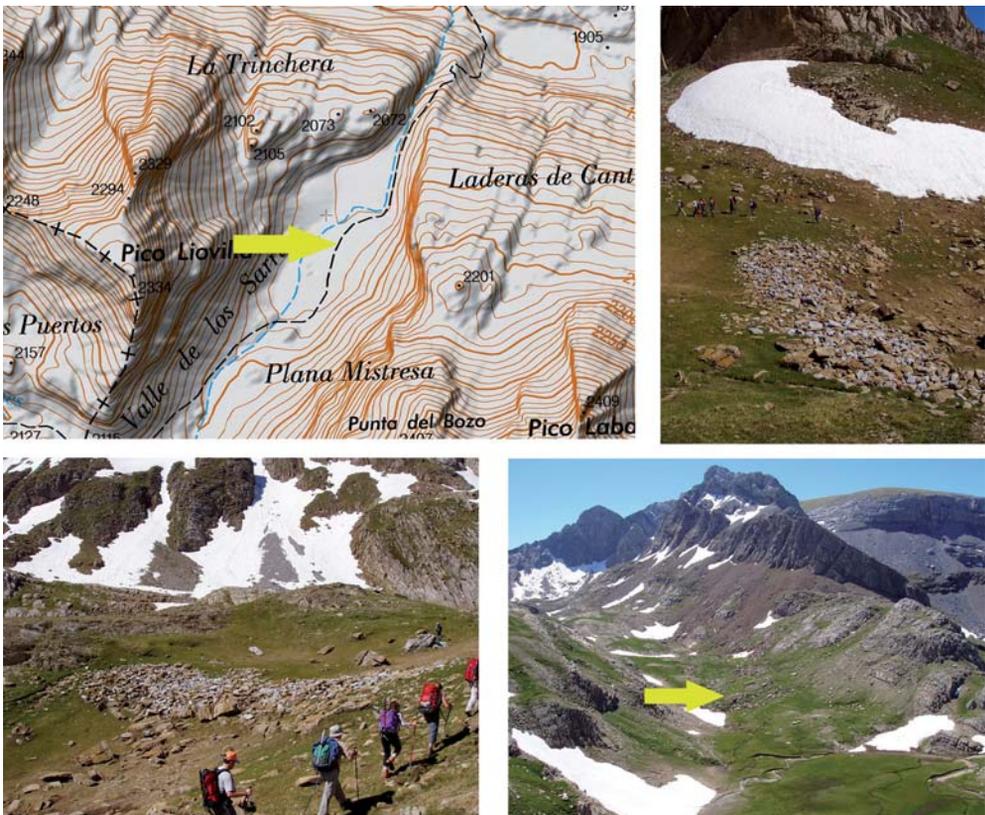


Figura 8. Posición e imágenes de los restos del muro que cierra parcialmente el valle de los Sarrios.

de 1940. Cabría, por tanto, la posibilidad de que el mencionado camino hubiera sido acondicionado en relación con alguna defensa de cierta envergadura para esta línea que no se llevó a cabo.

CONCLUSIONES

En el presente trabajo se ha reconocido el camino del puerto de El Palo desde La Mina hasta el collado. Se ha observado la existencia de un tramo arreglado, con una anchura del orden de los 2 metros, que no corresponde exactamente con el cartografiado como calzada romana por el Instituto Geográfico Nacional. La pendiente oscila entre el 8 y el 20%, con una media cercana al 13%. Presenta diversos lazos conectados por plazoletas para giro de vehículos. Este tramo está realizado por simple movimiento de tierra. No se ha observado obra alguna, ni tampoco corte de roca. El movimiento de tierra no parece demasiado antiguo. Sin poner en duda que hubiera sido utilizado como camino en épocas más antiguas, es posible que fuera acondicionado en relación con el malhadado ataque español a Lescun durante la guerra de la Convención.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMIRANTE, José (1923), *Bosquejo de la historia militar de España hasta fin del siglo XVIII*, 4 vols., Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, vol. IV.
- AYMES, Jean-René (1991), *La guerra de España contra la Revolución francesa (1793-1795)*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.
- ARCE, Javier (1982), *El último siglo de la España romana*, Madrid, Alianza.
- Béarn* (carte de randonnées 1 : 50 000), París, Rando, 1998.
- BELTRÁN MARTÍNEZ, Antonio (1955), “El puerto del Palo y la vía romana que lo atraviesa”, *Caesar Augusta*, 6, pp. 127-140.
- BLÁZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, Antonio, y Claudio SÁNCHEZ-ALBORNOZ (1920), *Vías romanas de Botoa a Mérida, Mérida a Salamanca, Arriaca a Titulcia, Segovia a Titulcia y Zaragoza al Bearne: memoria de los resultados obtenidos en las exploraciones y excavaciones practicadas en el año 1918*, Madrid, Tipogr. de la Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos (Memorias de la Junta de Excavaciones y Antigüedades, 24-3).
- BOURRET, Christian (1995), *Les Pyrénées centrales du IX^e au XIX^e siècle: la formation progressive d'une frontière*, Aspet, Pyrégraph.
- CASÁUS Y TORRES, Andrés (1829), *Nuevas observaciones para la historia general de Aragón, Navarra y Cataluña*, Barcelona, Impr. Herederos de la Viuda de Pla.

- DADSON, Trevor J. (1987), “La defensa de Aragón y el papel desempeñado por Diego de Salinas y Mendoza, conde de Salinas”, *Zurita*, 55, pp. 105-136.
- ESTADO MAYOR CENTRAL DEL EJÉRCITO (1949), *Campanas en los Pirineos a finales del siglo XVIII*, vol. I: *Guerra de España con la Revolución francesa, 1793-1795*, Madrid, Servicio Histórico Militar.
- ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO (1959), *Campanas en los Pirineos a finales del siglo XVIII*, vol. IV: *La guerra en los Pirineos occidentales y centrales*, Madrid, Servicio Histórico Militar.
- FERRER BENIMELLI, José Antonio (1965), *El conde de Aranda y el frente aragonés en la guerra contra la Convención (1793-1795)*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza (Cuadernos de Filosofía y Letras, serie 1, n.º 53).
- (1997), “El frente aragonés”, en III Congreso Internacional de Historia Militar: actas, *Zaragoza, IFC*, pp. 89-126.
- JUSTES FLORÍA, Julia, y José Ignacio ROYO GUILLÉN (2010), “La ocupación tardorromana e hispanovisigoda de Jaca: los inicios del cambio”, en Philippe SÉNAC (ed.), *Villa 3. Histoire et archéologie des sociétés de la vallée de l'Ébre (VI^e-IX^e siècles)*, Toulouse, CNRS (col. Méridiennes, serie Études Médiévales Ibériques), pp. 17-66.
- LABAÑA, Juan Bautista (1895), *Itinerario del Reino de Aragón*, Zaragoza, Establ. Tip. del Hospicio Provincial (Biblioteca de escritores aragoneses, sección histórico-doctrinal, 7).
- LAPUENTE MERCADAL, Pilar, et alii (2015), “Roman stones and marbles found in Alto Aragon (Hispania)”, en *Interdisciplinary Studies on Ancient Stone: ASMOSIA X. Proceedings of the Tenth International Conference of ASMOSIA, Association for the Study of Marble & Other Stones in Antiquity (Rome, 21-26 May 2012)*, Roma, L'Erma di Bretschneider, pp. 191-200.
- MAGALLÓN BOTAYA, María de los Ángeles (1987), *La red viaria romana en Aragón*, Zaragoza, DGA (Estudios y monografías, 3).
- (1997), “Algunas notas sobre las vías romanas transpirenaicas”, en III Congreso Internacional de Historia Militar: actas, Zaragoza, IFC, pp. 541-552
- Mapa geológico nacional*, hoja 118, Zuriza (1 mapa acompañado de una memoria de 52 pp.).
- Mapa topográfico nacional de España a escala 1 : 25 000*, hojas 118-III (Zuriza) y 118-IV (refugio de La Mina).
- MORENO GALLO, Isaac (2004), “Ingeniería romana en los caminos de Santiago, III: El camino aragonés”, *Cimbra*, 359, pp. 28-35 <<http://www.traianvs.net/viasromanas/camino-santiago-03.php>> [consulta: agosto de 2015].
- (2009), *Item a Caesarea Augusta Beneharno: la carretera romana de Zaragoza al Verán*, Zaragoza, IFC.
- RICO, Christian (1997), *Pyrénées romaines: essai sur un pays de frontière (III^e siècle av. J.-C. – IV^e siècle ap. J.-C.)*, Madrid, Casa de Velázquez (Bibliothèque de la Casa de Velázquez, 14).
- SCHMUCKEL, Charles-Louis (1900). *La guerre dans la vallée d'Aspe et la bataille de Lescun*, Pau, Imprimerie-Stérotypie Garet (reed., Oloron-Sainte-Marie, Monhélios, 2004).
- UBIETO ARTETA, Antonio (1993), *Los caminos de Santiago en Aragón*, Zaragoza, DGA.
- Valles de Ansó, Echo y Aragüés (mapa excursionista de los Pirineos 1 : 40 000)*, Huesca, Pirineo, 2002.