

**LUCAS MALLADA, 25 (2023)**

ISSN 0214-8315, ISSN-e 2445-060X

<http://revistas.ica.es/index.php/LUMALL>

## **LOS PUENTES DE MURILLO SOBRE EL RÍO GÁLLEGO**

Almudena Bollaín<sup>1</sup> |

María Pilar Alastuey<sup>2</sup> | José Antonio Cuchi<sup>3</sup>

**RESUMEN** El puente de Murillo de Gállego ha sido históricamente un paso clave en las comunicaciones entre la Hoya de Huesca y las altas Cinco Villas. Además del actual, en sus inmediaciones quedan los restos de otros tres: un puente en sillería, otro mixto, de sillería y metálico, y una pasarela militar. Hay, además, noticias de una barca temporal y el intento de un importante cambio de emplazamiento asociado a un conflicto de particulares de la villa de Murillo.

**PALABRAS CLAVE** Río Gállego. Puentes. Murillo de Gállego (Zaragoza).

**ABSTRACT** The bridge of Murillo de Gállego has historically been a key passage in the communications between the Hoya de Huesca and the upper Cinco Villas. In addition to the current bridge, there are remains of three other bridges: an ashlar masonry bridge, a mixed masonry and metal bridge, and a military footbridge. Additionally, there are evidences of a temporary boat and an attempt of an important change of location associated with personal conflicts between Murillo inhabitants.

**KEYWORDS** Gállego River. Bridges. Murillo de Gállego (Zaragoza, Spain).

---

<sup>1</sup> Archivo Histórico Nacional. C/ Serrano, 115. E-28071 Madrid. [almudena.bollain@cultura.gob.es](mailto:almudena.bollain@cultura.gob.es)

<sup>2</sup> [alastueymorlans@gmail.com](mailto:alastueymorlans@gmail.com)

<sup>3</sup> Departamento de Ciencias Agrarias y del Medio Natural. Escuela Politécnica Superior de Huesca. Universidad de Zaragoza. Carretera de Cuarte, s/n. E-22071 Huesca. [cuchi@unizar.es](mailto:cuchi@unizar.es)

## INTRODUCCIÓN

Históricamente, las comunicaciones desde el centro del valle del Ebro hacia el norte seguían el curso del Gállego, salvando el Prepirineo entre Sarsamarcuello y la venta de la Garoneta por el puerto de Marcuello, Pequera y la Casa Blanca para luego cruzarlo en Anzánigo. A partir de mediados del siglo XIX cambian drásticamente, tomando la garganta del río, entre Riglos y La Peña, en lugar de pasar por Marcuello. Hacia 1860 se construye el puente nuevo de Murillo de Gállego, en la carretera de Jaca a Francia. Tres décadas más tarde llega el ferrocarril por la orilla opuesta y cesa el transporte fluvial de madera. Murillo se convierte en una localidad de paso obligado entre Zaragoza y Jaca hasta la apertura del puerto del Monrepós hacia 1945, pero se mantiene el tráfico hasta la mejora de este puerto realizada hacia 1980.

Análogamente, las comunicaciones este-oeste, entre los somontanos de Huesca y las Cinco Villas, tenían que atravesar obligatoriamente el río Gállego. En su régimen natural, el paso del río era un obstáculo formidable por sus fuertes riadas tras las lluvias y también por los altos caudales durante los *mayencos*, cuando fundía la nieve pirenaica.

En la época moderna había tres puentes clave en la zona central del río. Situado al norte estaba el de Anzánigo, por donde iba la principal comunicación entre Zaragoza y Jaca – Canfranc. En La Peña, los dos puentes, hoy bajo el pantano, uno sobre el Gállego y otro sobre el Asabón, permitían accesos este oeste al norte de las sierras. Sin embargo, el rodeo era importante y podía conllevar volver a pasar las sierras más allá de la sierra de Santo Domingo. Más conveniente era el de Murillo para quien quisiera ir a las altas Cinco Villas.

Evidentemente, el paso del río era un tema de oportunidad en función de la prisa, los medios del viajero o de la carga a transportar. Con aguas bajas, peatones, caballeros, reatas de caballería y carros usaban diversos vados, que acortaban trayectos y eran gratuitos. A mayores caudales, los viajeros a pie podían usar alguna de las diversas barcas del río, alguna de las cuales llegó hasta mediados del siglo XX. Las cargas pesadas que tuvieran premura, obligaban a utilizar los puentes que, en el tramo medio bajo, en un pasado no muy lejano, se reducían a los señalados. Más recientes son

los de Gurrea, Zuera y Zaragoza. El de Puendeluna necesitaría un estudio específico, pero cabe recordar que la Expedición Real carlista pasó por allí el 23 de mayo de 1837 sobre un puente de carros.

Los puentes del Gállego, hoy en la provincia de Huesca, han sido objeto de estudio por Castán (2016). Sin embargo, este detallado trabajo no incluye el puente de Murillo, dado que ambas orillas están explícitamente en la provincia de Zaragoza desde la división de España en provincias efectuada en 1833 por Javier de Burgos.

El presente artículo se centra en los puentes de Murillo de Gállego, localidad en posición meridional de la garganta de este río, *la Gorgocha*, entre La Peña y Riglos. De forma complementaria se presenta un pleito sobre un molino en Murillo que, como se verá, tiene alguna relación con el puente de esta localidad.

## EL MARCO FÍSICO

La alargada cuenca del Gállego se puede dividir en tres tramos (Ollero y cols., 2004). En la localidad de Murillo de Gállego se inicia el tramo inferior, en un cambio de paisaje, geología, topografía, climatología, botánica y usos del territorio entre el Pirineo y el valle del Ebro.

A partir de la mencionada localidad es también espectacular el desarrollo de las terrazas fluviales. Prácticamente testimoniales en el curso medio del río, desde Sabiñánigo hasta La Peña, desde Murillo hasta Zaragoza aumentan en número y extensión, al tiempo que disminuye hacia el sur el encajamiento del cauce actual. En Murillo hay casi 60 metros frente a los 30 de San Mateo. También se amplía unos 40 metros el fondo del valle fluvial, que a la salida de la Gorgocha, por ejemplo en el Molinaz, se reduce al cauce del río. Por el contrario, entre Peñaflores y Villanueva de Gállego, el fondo del valle alcanza casi los 2 kilómetros de anchura ocupados por cultivos de regadío. Más información geomórfica se puede encontrar en Benito y cols. (1996) y Peña y cols. (2011).

Al marco físico hay que sumar la hidrología del Gállego, caracterizada por largos estiajes e importantes avenidas (Marín, 1989, 1993). En la actualidad, el Gállego tiene una aportación media de 1020 hectómetros cúbicos

que equivale a un caudal medio natural de 12,5 metros cúbicos, hoy muy modificado desde la construcción del embalse de La Peña en 1913 y, sobre todo, por la detracción desde el embalse de Ardisa por el canal de enlace hacia La Sotonera por Riegos del Alto Aragón. Los episodios de avenidas, cruciales para el establecimiento y la subsistencia de puentes y azudes, así como para el transporte de maderas, se relacionaban con las tormentas de verano, las lluvias frontales de otoño y primavera y la fusión primaveral de las nieves (*mayenco*). No es este el lugar para hacer una enumeración exhaustiva, pero hay información de riadas en 1321, 1348, 1469, 1578, 1707, 1738, 16 de junio de 1743, marzo de 1784, 7 de octubre de 1787, septiembre de 1795, 7 de febrero de 1809, 1815, 1833, 1834, 1839, 1841, 22 de enero de 1845, 1900, 1907, 1908, 1926, 1927, 1936, 28 de octubre de 1937, 1938, 28 y 29 de agosto de 1942, 1950, 1962, 1979, 1982, 20 de octubre de 2012 (Leante, 1889; Blázquez y Pallaruelo, 1999; Lafuente y Gragera, 2013; Ortiz, 2004; Mullor, 2007; Del Valle y cols., 2007; Castán, 2016).

## MURILLO DE GÁLLEGO

Esta histórica villa se encuentra en un pequeño cerro, lugar estratégico al pie de Peña Rueba, dominando el camino-cabañera de la orilla derecha del Gállego entre la depresión de La Peña y las llanuras del Gállego. Hacia el oeste se accede a Agüero, otro de los lugares de paso tradicional hacia el norte, por la Osqueta, o hacia las altas Cinco Villas por Eliso o Fuencalderas y Biel. Uno de los caminos de Santiago pasa junto a la localidad.

En el pasado esta localidad tenía un extenso término municipal. Por el norte aún llega hasta las rayas de la Foz de La Peña, con los despoblados de Tolosana y Alaniés. Hacia el sur el término era mucho más extenso, pues incluía el molino de Subián, Morán, Santa Eulalia de Gállego (*Santolaria de Galligo*), Lobrés, Sierra Estronad, Barto, Ardisa, Sierra de los Blancos, Castillo de Ballestar, Puendeluna, Casas de Esper y Piedratajada, así como el santuario de Miramonte. El término pasaba al otro lado del Gállego, desde aguas arriba del actual puente, de modo que Concilio, el Molinaz y Erés eran parte de Murillo de Gállego.

Las primeras noticias sobre Murillo de Gállego se remontan a su conquista, en los inicios del siglo XI, por el navarro Sancho III el Mayor, en su

pugna con la taifa de Zaragoza por controlar las sierras fronterizas. Cabañero (2005) señala que, en esa época, Murillo y la cercana Agüero cambiaron de manos varias veces. Un efecto de la conquista navarra fue la dependencia del obispado de Pamplona hasta 1785 cuando pasó al de Jaca.

De la conquista podría datar el dilatado término municipal ya mencionado, que controla el paso entre La Sotonera y la cuenca de los Arbas, estableciendo una “cabeza de puente” (Concilio y Erés) en la orilla izquierda del Gállego frente a la posición musulmana de Ayerbe. Diversos detalles indican la importancia de Murillo. Así, su primera iglesia, Santa María de Liena, fue rápidamente sustituida por la actual y espectacular parroquial de San Salvador, cuya cabecera fue consagrada en 1110. Fue dote de doña Berta, viuda de Pedro I. Tuvo importantes tenentes y la cabeza de uno de ellos, Pedro Cornel, formó parte de la conocida campana de Huesca (Ubieto, 1958). Fue villa de realengo habitada por numerosos infanzones (Tomás, 2015; Cañada, 2002). Murillo tuvo voto en las Cortes aragonesas y fue siempre muy celosa de su independencia frente a las poderosas familias señoriales de los Urriés, de Ayerbe y La Peña, y los Gurreas – Atarés de Gurrea y Agüero. Lope de Gurrea y Monteagudo llegó a ser señor temporal en el siglo XIV, en documento fechado el 18 de abril de 1374, al empeñar Pedro IV la localidad, pero los murillanos se autorrescataron a los pocos años. En el siglo XVIII, el conde de Atarés y del Villar, sucesor de aquella familia noble, intenta recuperar el dominio sobre la villa (ES/AHPZ/J/001100/000003). Ha sido hogar de varias familias importantes en la ribera del Gállego, como los Lorés, Gállego, Pérez y Giménez (o Ximénez de Murillo) y los Gállego. Es conocida la relación de vecinos de esta localidad y sus aldeas con el Santo Oficio y la Cofradía de San Pedro Mártir de Verona en el Distrito Inquisitorial de Aragón (Ferrer, 1991; Pasamar, 1992; Gómez Zorraquino, 2016: 688). De allí, por ejemplo, la advocación de San Pedro Mártir de Verona, confundida con San Pedro Arbués, en Santolaria, aldea en su día de Murillo. Murillo es también patria de caballeros de Malta (Broto, 2003; Gómez Zorraquino, 2016: 596, y ES/AHPZ – J/000776/00049) y alumnos de la Universidad de Huesca (Lahoz, 1996; expediente de Martín Lorés Cortés, para colegial del Colegio Real y Mayor de San Vicente: ES/AHPHu/U-000345/000005). Aunque Murillo fue de realengo, durante un momento u otro, parte de sus aldeas de la zona sur fueron propiedad de la familia Gurrea, de conocida enemistad con la familia Urriés.

En contraste con Ayerbe, Murillo formó parte del bando perdedor en la guerra de Sucesión, proponiéndose como castigo la reducción a aldea y su incorporación a Huesca (Moreno, 1995). No parece que se consumara la amenaza porque en 1741 mantiene el título de villa en la documentación de un conflicto con el marqués de Ayerbe por la construcción de un azud en el Molinaz (Alastuey y Cuchí, 2016). A finales del siglo XVIII, Murillo forma parte del partido de las Cinco Villas (Suman, 1802), aunque Santolaria estaba en el de Huesca (Blecua, 1792). En la segunda mitad de la guerra de la Independencia Murillo sirvió como centro informativo a las fuerzas de Espoz y Mina sobre los movimientos franceses en Ayerbe y el estratégico camino de Zaragoza a Jaca por Marcuello, Pequera y la Garoneta. En 1833 Murillo quedó incluida por la división provincial de Javier de Burgos en la provincia de Zaragoza con una mención muy explícita: “y quedando este pueblo y todas sus aldeas para esta provincia”, algo que indica una fuerte relación, seguramente propiciada por el Gállego. Tras la división provincial, con cierta rapidez, su término se rompe en varios municipios. Erés se incluye en Biscarrués, provincia de Huesca, y Concilio fue objeto de una reversión entre provincias.

Por lindar con el Gállego, y a pesar de la bravura de este río, ha sido tierra de molinos. En las cercanías de Murillo existían dos, el de la desembocadura del barranco Subián y el que se verá, objeto de un litigio, situado en la orilla del Gállego como a un cuarto de hora del núcleo urbano. Es molino viejo, ya citado en el trabajo de Sarasa (1989). Es cierto que existían otros en su término municipal pero mucho más lejos, como el Molinaz, propiedad de los Urriés, y el de Bellestar, de los Gurreas – Atarés. El molino de Murillo era de particulares, por partes de diversas casas. Martín (2017: 195) indica que “a finales del siglo XIX, existía en Murillo un molino, propiedad de casa Gállego y casa García (ya desaparecida). Este molino pasó a generar electricidad con la que se abastecían muchos pueblos [...]. Al transformarse en central, los Gállego pasaron a ser propietarios únicos de este molino”.

## **EL VADO ANTES DEL PUENTE**

No es fácil saber cuándo se construyó el primer puente en Murillo de Gállego. Evidentemente, antes debió de existir un paso a través del río. Un

pergamino de San Juan de la Peña fechado el 28 de abril de 1083 refleja la donación por Sancho Ramírez de la mitad de sus bienes en Ayerbe a este monasterio (Salarrullana, 1907: 59-68). Entre los diversos puntos enumera: “et in illo molendino de Agierbe, mediatem, et in Gallico sub-tus illo vado de Murello”. No es fácil saber dónde estaba este vado de Murillo para cruzar el Gállego. Es complicado que estuviera por encima de Murillo, dado el encajamiento del río en el cañón entre La Peña y Riglos. En la cuenca del Gállego, aguas abajo de Murillo, hay informaciones orales sobre vados cerca de Morán, Molinaz, Erés, Biscarrués, Marracos, Zuera y Zaragoza, pero es difícil comprobar estos aspectos dados los cambios de morfología del cauce por las avenidas y las obras hidráulicas del siglo xx. En cualquier caso, era arriesgado cruzar por los vados. Gómez Zorraquino (2016: 305) señala la muerte de Pedro Ximénez de Murillo y Ximénez de Aragüés el 26 de marzo de 1652 al cruzar el Gállego en coche de caballos. El agüerano Luciano Mamilo Muñoz (Bernardino) muere también al cruzar el río, cuando hace de enlace para la guerrilla antifranquista (Montorio, 2007).

Ocasionalmente se ha llegado a cruzar sobre el río helado. Así, el 19 de enero de 1862 se heló el Gállego en Zaragoza (*La Correspondencia de España* del día 23) y hay noticias orales a principios del siglo xx sobre el paso del Gállego en Santolaria poniendo paja sobre el hielo.

Como hay tendencia a aprovechar los caminos preexistentes, es posible que el primer puente no estuviera lejos del vado. Otro tema son las barcas, de las que Mullor (2007) presenta un listado matizado posteriormente por otros autores. Hay noticias de barcas en Santolaria (Alastuey y Cuchí, 2016), Ardisa, Castillo de Ballestar (la barca de la guerra de la estaca de Rosel entre Urriés y Gurreas; véase Cuchí, 2007, así como Calvo y Navarro, 1988), Puendeluna, Marracos, Gurrea y La Paúl (Ortiz, 2004), Zuera, Urdán y Zaragoza (el Camino del Vado).

## EL PUENTE ANTIGUO

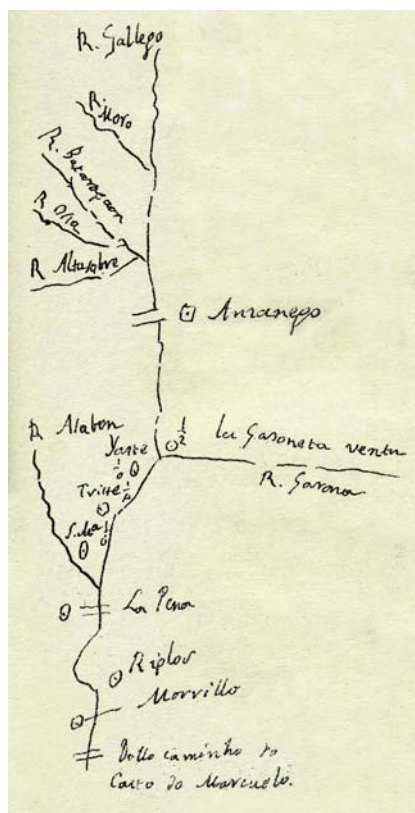
En algún momento, por ahora sin fecha de construcción, se edificó el primer puente de Murillo, denominado romano en el proyecto del nuevo puente en el siglo xix.

El puente antiguo figura en los esquemas del cosmógrafo portugués Juan Bautista Labaña, quien estuvo en Murillo el día 6 de diciembre de 1610. Su mapa, el primero de Aragón, fue base de la cartografía posterior de este reino. El puente de Murillo y los de La Peña y Anzánigo aparecen en sus notas de campo (fig. 1), que se editaron mucho más tarde (Labaña, 1611; cit. por la ed. de 2006: 56-57).

Es de destacar que en el mapa editado por Labaña no figura ningún puente desde Murillo hasta la desembocadura del Gállego. Probablemente existieron otros antes. Balaguer (1953) señala el puente de Puendeluna en época medieval. Del mapa de Labaña se hicieron posteriormente diversas reproducciones y copias, algunas sin actualizar.

En marzo de 1784 una riada destruyó el puente de Murillo. Se habilitó una barca en el molino de Murillo, situado bajo esta localidad, propiedad del alcalde, pero en pleito con una de las casas locales. El asunto tiene cierto interés y se detalla en un epígrafe posterior. Se pretende hacer un nuevo puente, junto al molino, aproximadamente unos 2 kilómetros aguas arriba, en la proximidad de la actual playa nabatera. Se proponía hacer las cepas en piedra y el resto en madera, aprovechando parte del material del puente arruinado. El 9 de noviembre de 1786 la Junta de Comisión de Arquitectura de la Real Academia de San Fernando emite un informe (Archivo-Biblioteca de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, sección Arquitectura, Puentes, 1780-1790, leg. 31-6/2) que reproduce Vázquez (2005). El documento es muy revelador. Le precede un escrito, fechado el día anterior en Madrid, de Juan Memviela a Antonio Ponz, secretario de la institución, informando el parecer de los maestros de obras Francisco Rodrigo y Tomás Gallego. La resolución indica que, por iniciativa del alcalde de Murillo y un diputado, se pretende trasladar el puente junto a la barca del lugar. Además, señala que hay controversia con los ayuntamientos de las aldeas de Murillo y los rectores párrocos. El facultativo Rodrigo declara por orden del Intendente de Zaragoza. No gustan los puentes mixtos, “porque obligan a reparos y gastos continuos”. Se indica que, en el dañado, “solo hay que reparar y cerrar cincuenta varas, 38,6 m si son varas aragonesas, mientras que el nuevo tendría 114 varas. Se indica que para reparar el dañado es necesario reciclar sillares, la construcción de un nuevo machón de piedra gruesa de mampostería piñonado de cal y piedra guija, así como rebajar la altura de un arco secundario en 1,5 varas aragonesas”.





**Fig. 1.** Croquis del curso del río Gállego realizado por Juan Bautista Labaña en 1610 (Labaña, 2006: 54).

El puente fue reparado en el sitio inicial todavía en el reinado de Carlos IV. Mateo Suman, en su interesante manuscrito fechado en 1802 y publicado en época reciente, entre la abundante información sobre Murillo de Gállego indica: “En los términos pues de la Villa de Murillo, hay sobre el río Gállego (en todo) tres molinos harineros, dos batanes y un martinete. Vestigios de dos molinos más, harineros, y de dos puentes de piedra sillería” (Suman, 2015). No se sabe bien cuándo se restauró el puente en cuestión. Parece que hacia 1813, durante la guerra de la Independencia, los puentes de Murillo eran vigilados por orden de Espoz y Mina. Con algún problema, como se verá, este puente antiguo todavía estaba en uso en 1866, cuando ya se construía la nueva carretera de Zaragoza a Francia. El *Itinerario descriptivo militar de España* (t. III, p. 300) cita un puente de piedra de tres



**Fig. 2.** Restos de pilar del puente antiguo en su orilla derecha (la referencia tiene 0,8 metros de largo).

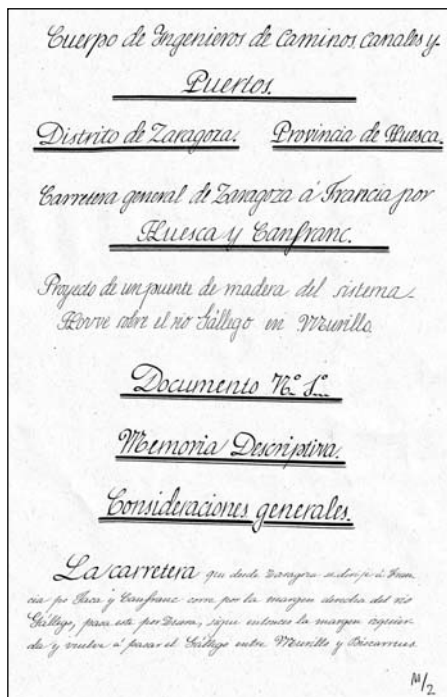
arcos. Todo hace pensar en un aprovechamiento parcial de sus materiales para la siguiente obra. Hoy los restos de este puente se encuentran bajo el de la carretera actual (fig. 2).

## **EL PUENTE DE LA CARRETERA ZARAGOZA – FRANCIA**

### **El puente de madera**

En 1859 se indica que está pendiente de aprobación el proyecto entre Huesca y el puente de Murillo. Inicialmente se pensó en un puente en madera (fig. 3).

En este proyecto se señala que el puente antiguo, de tres vanos, fue construido en época remota y cuando los bosques de su cuenca no estaban talados. Pero, en la actualidad, las avenidas se elevan a 8,50 metros sobre



**Fig. 3.** Portada de la *Memoria descriptiva* para un puente en madera en Murillo de Gállego realizada en 1859. (Archivo de la Delegación de Obras Públicas de Huesca)

las aguas bajas. En 1854 se produjeron socavamientos de hasta 1,05 metros en los cimientos de la pila de la izquierda, por la parte de arriba por lo que hubo que quitarse el tajamar, que cargaba en falso, y construirse una ataguía con dos filas de pilotes unidos por tablestacas.

Se redactó un proyecto cuyo autor era Luis Corsini Pérez de Irujo (Logroño, 1831). Ingeniero de Caminos de la promoción de 1857, fue autor, entre otras obras, del proyecto de la carretera de segundo orden de Barbastro a Benasque (Biel, 2010) y del puente de hierro en Teruel. El proyecto cambia el emplazamiento a otro cercano con laderas más suaves donde emplazar los talleres y el horno de cal viva. Se analiza el tema de la erosión. Supone segura la orilla izquierda y le preocupa más la de la derecha, aunque minimiza el riesgo por estar en un tramo rectilíneo de unos 500 metros. Se elige un diseño de cinco claros y seis macizos, con centro en sistema *Howe* en madera, razonado por la gran luz a salvar y la abundancia de

madera en la localidad. Pudiera sorprender que se pensara hacerlo en madera. Al parecer, y como señala el mismo ingeniero al hablar del interés de una carretera entre Jaca y Canfranc, estas obras podían ser fácilmente destruidas en caso de invasión (Corsini, 1858). Los temas de seguridad nacional se prolongarían dentro de las comunicaciones del Alto Aragón todavía a lo largo de muchas décadas.

### **El puente metálico**

Por solicitud del ingeniero jefe de Huesca del proyecto en madera se pasó a otro mixto en sillería y un centro metálico. Biel y Pano (2011: 157-160) citan que este puente fue diseñado (fig. 4) en 1860 por Lucio del Valle, que estuvo comisionado en Gran Bretaña desde el invierno de 1858 y regresó de Londres en junio de 1860, según Rodríguez Intilini (1874). Este autor y Navascués (2015) citan como obras notables de Del Valle el faro de Buda en el delta del Ebro, puentes clásicos, como el de Contreras sobre el Cabriel y también del carretero metálico de Zuera (*Revista de Obras Públicas*, 9, de 1961, t. I, n.ºs 20 y 21). Nada dicen sobre el puente de Murillo de Gállego.

El tramo central del puente de Murillo fue calculado y fabricado por Johnson, Henderson & Porter, fabricantes de Birmingham (Reino Unido), que trabajaba en esas fechas para la Dirección General de Obras Públicas. El tramo central metálico era de tipo celosía simétrica con barras portantes como se presentan por Jorini (1924) tipo *town*. Estaba compuesto por tres vigas, una central y dos laterales, de 36 metros de luz y 3,5 metros de altura, apoyadas en rodillos. El puente costó 1540 libras. Se trasladó en piezas por mar desde Inglaterra hasta un puerto del Mediterráneo. De allí por ferrocarril a Lérida y Monzón y por carretera al lugar de su colocación.

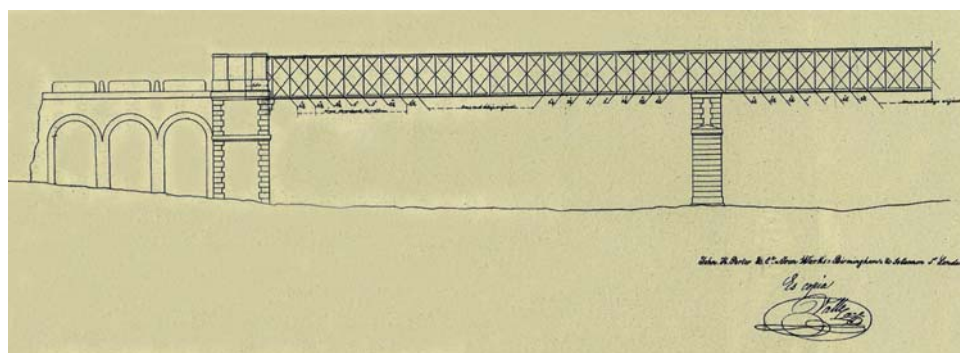
El montaje del puente se encomendó a Gumersindo Canals y Mariano Royo Urieta. Canals, de Barcelona, era en ese momento un recién egresado de la promoción de 1860 de la Escuela de Ingenieros de Caminos. Destinado en Huesca, en esas fechas estaba estudiando el tramo carretero entre Graus y Campo (Biel y Pano, 2012). Más tarde estuvo en Cuenca y luego en Filipinas entre 1873 y 1876. Llegó a ser ingeniero jefe de Huesca (Biel, 2013). En 1890 estaba en Salamanca, donde propuso modificar el puente romano sobre el Tormes, afortunadamente sin éxito, y participó con Mariano

Cardenera Ponzán en la construcción de su plaza de toros. Después pasó a Madrid. Royo, nacido en Sallent de Gállego, era de la XII promoción de 1850 (véase Bollaín y Cuchí, 2019). Durante muchos años fue ingeniero provincial y luego pasó a dirigir el Canal Imperial. En el momento en cuestión, acababa de construir el puente colgante de Lascellas sobre el Alcandred y tenía una experiencia reconocida. Efectivamente, en su expediente personal figura un oficio que indica que cesaba en una licencia concedida con fecha 28 de octubre y se incorporaba a la Jefatura Provincial para encargarse de la reparación del puente de Murillo.

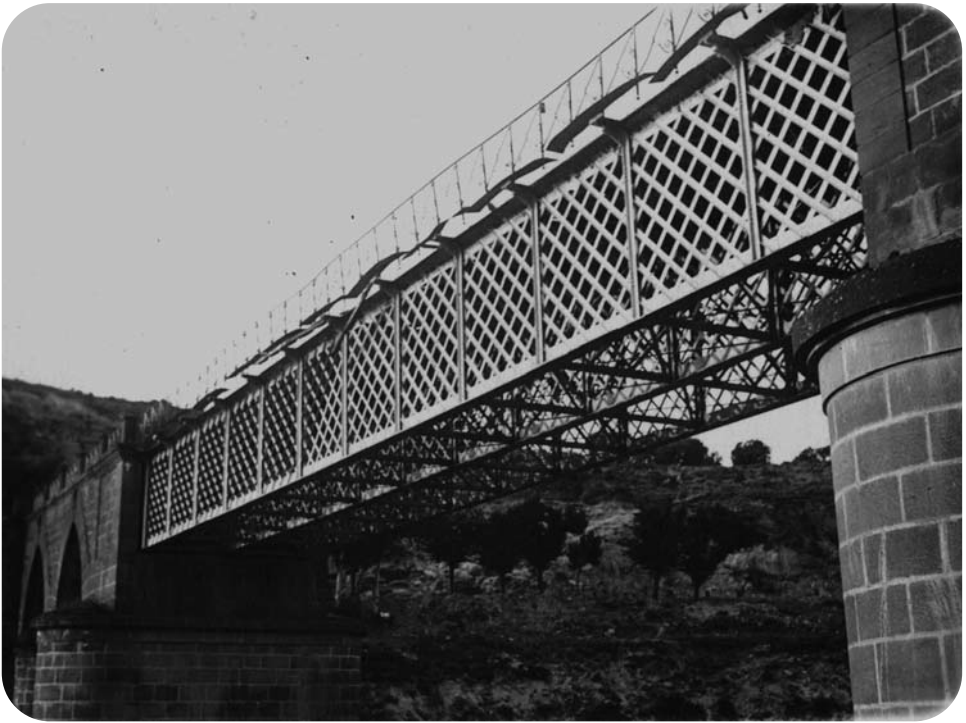
El caso es que el puente se hundió al lanzarlo el 7 de noviembre de 1861. En el *Clamor Público* (diario madrileño del Partido Liberal) se avanzaba la noticia a finales del mes, indicando que no había habido desgracias personales. En el número del 29 de diciembre de 1861 se completaba la información.

El 16 de enero del año siguiente el mismo medio de comunicación daba detalles de la obra e indicaba que el puente tenía 27 metros de longitud y 5 de anchura, y que casi todo era de hierro. El periódico cuenta que

El día 7 de noviembre se hizo avanzar 6 metros en cuarenta minutos. Por la tarde otros 5 metros más. Suspendida la operación para operar el descenso de los rodillos, se rompió el cuchillo de aguas abajo a 0,80 m del último punto de apoyo y arrastró en su movimiento al de aguas arriba. Del 7 al 22 estuvo el puente en el lecho del río. El 25 se reconoció su estado, averiguándose que las uniones de los cabezales de los cuchillos estaban hechas por medio



**Fig. 4.** Estudio previo del puente de Murillo de Gállego reproducido en Biel y Pano (2011). Inicialmente había una arcada de más en cada lado y un pilar central y la celosía estaba por encima de la plataforma.



**Fig. 5.** Puente de Murillo de Gállego. (Archivo Histórico Provincial de Huesca)

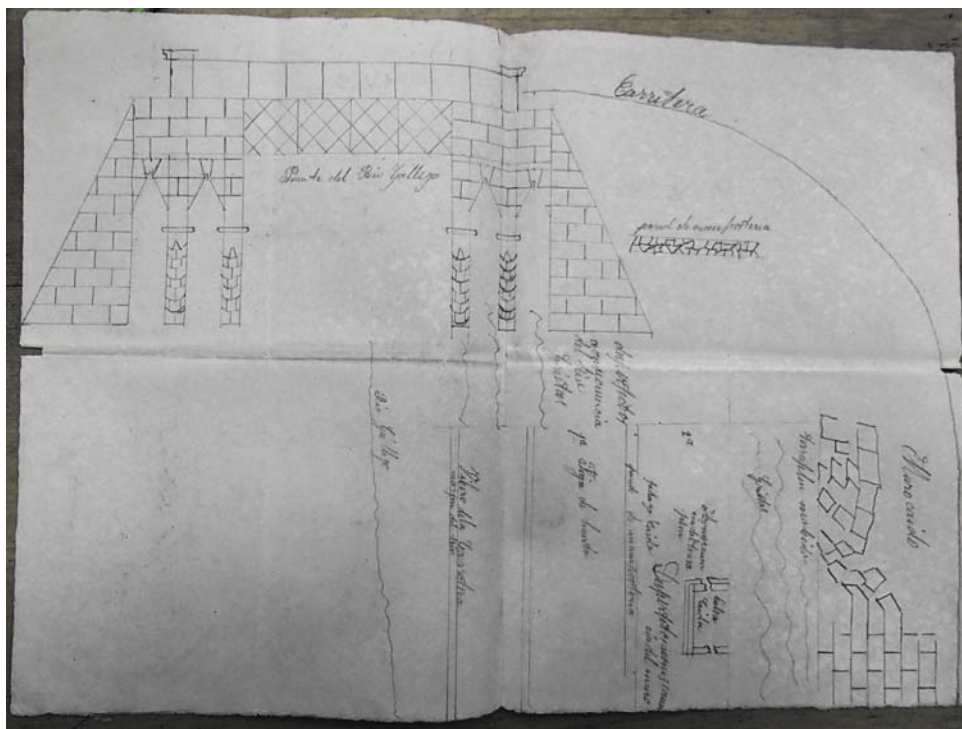
de unas piezas auxiliares de fundición, y tornillos de una sola cabeza, quedando unidos de esta forma de 6 en 6 metros. Como este sistema de montaje empleado tenía que resistir de un modo contrario a su resistencia, la rotura empezó por los tornillos de unión. Siguiendo luego las barras de celosía y terminando los cabezales inferiores.

El periódico opinaba que Royo tal vez no pudo evitar el problema porque los cabezales venían montados de fábrica. Además, en polémica con *La Correspondencia*, *El Clamor* señalaba que el puente pesaba más de 3000 quintales. El desconocido redactor de la noticia, que dispone de un buen corresponsal local, valora la reparación entre 25 000 y 50 000 duros e indica que se está procediendo a la recuperación y la valoración del material, planteándose la reconstrucción mediante el uso de un castillete provisional de madera. Dada la información que ofrece el periódico es posible que la fuente de información fuera el propio Royo, cuyas relaciones con los liberales se sugieren en Bollaín y Cuchí (2019). De forma complementaria,

señalemos que no es el único puente de hierro de esta carretera que tuvo problemas. En 1887 se autoriza la extracción del lecho del río de tramos metálicos del puente de Zuera, de la misma carretera (Vázquez, 2005).

El puente hundido estuvo en el lecho del río entre los días 7 y 22 de noviembre. Luego se procedió a su despiece y recuperación. Evidentemente, el puente de Murillo fue reconstruido como muestra la figura 5. La revista *Obras Públicas* del 15 de septiembre de 1898 publica en portada una bonita foto del puente, sin texto.

Son conocidas las complejas relaciones entre el Ministerio de la Guerra y los ingenieros provinciales de Obras Públicas, dado el carácter fronterizo de la provincia. Así, no es de extrañar que el 11 de octubre de 1890 hubiera un escrito de Blas Sorribas, como ingeniero encargado, al sobrestante de la carretera en el que señala que ha tenido conocimiento de que ha salido de Huesca algún vehículo cargado de cañones en dirección a “Jaca y sabiendo que el peso es muy excesivo para que el piso del puente de Murillo y algunos otros que son de madera puedan resistir en buenas condiciones, debo manifestarle que debo prohibir en absoluto el paso por el citado puente, ínterin no tenga yo conocimiento del peso de los vehículos cargados [...] debiendo reclamar en caso necesario el auxilio de la Guardia Civil para evitar el paso”. Efectivamente, el 16 de octubre, el capitán general se dirige al gobernador civil de Huesca señalando que, en un transporte de material y piezas de artillería de 15 centímetros, el primer cañón de la remesa fue detenido en las inmediaciones de Murillo de Gállego, obedeciendo órdenes, al parecer, del ingeniero jefe de Obras Públicas. El oficio urge el paso e indica que el peso de cada cañón es de 10 toneladas. Evidentemente los cañones pasaron, pero con prescripciones. De hecho, la intendencia militar de Aragón remite a Obras Públicas el 13 de enero de 1891 la solicitud de Emilio Piedrafita, contratista encargado del transporte de cañones de Huesca al Rapián, en la que solicita daños y perjuicios por los obstáculos de esa delegación y las obras que tuvo que hacer en los puentes sobre el río Gállego (500 pesetas de madera, 175 de jornales y 75 de herraje). En la relación de oficios de la caja OP-25 del Archivo Histórico Provincial de Huesca se reflejan escritos militares del 12 de febrero de 1891 y del 20 de agosto de 1926 sobre transportes de cañones.



**Fig. 6.** Croquis de daños y grietas en las inmediaciones del puente de Murillo de Gállego en 1916. (Archivo Histórico Provincial de Huesca)

En el puente hubo varios incidentes. El peón caminero local informa de que se produjo lo que parece un atentado fallido contra el coche del administrador de la Electroquímica del Gállego, localmente conocida como *el carburo* de La Peña. El suceso ocurrió entre las 18 y las 19 horas del 31 de mayo de 1914 mediante un alambre atado a las barandillas del puente. El 3 de junio de 1916 un escrito de Vicente Visús, de Murillo de Gállego, se queja de daños en una propiedad suya procedentes de filtraciones de una alcantarilla de la carretera situada en las inmediaciones del puente. El escrito estaba acompañado de un croquis donde, además de su propiedad, se señalan grietas entre los pilares de la orilla izquierda (fig. 6). En una nota del director general a Joaquín Pano, se le pide que tome las medidas oportunas.

El 25 de julio del mismo año arden varios tablonces del puente por accidente o acción deliberada (fig. 7). El fuego comenzó en el andén de aguas





**Fig. 7.** Tablero incendiado del puente de Murillo de Gállego en 1916.  
(Archivo Histórico Provincial de Huesca)

arriba, que quedó casi completamente destruido y se corrió al otro andén que casi se destruye completamente. Se hizo una reparación provisional y el día 27 se da por restablecido el servicio. Se quemaron catorce largueros de arroyo de 6 metros, cuya reparación corrió a cargo de Joaquín Cajal Lasala. Aprovechando la circunstancia, este propone el pintado de la parte metálica y una partida para enderezar y alisar la barandilla, por un total, a contrata, de 6869,32 pesetas. En diciembre de 1930 el puente ve pasar a la columna de Fermín Galán, camino de Ayerbe, como único paso hacia Ayerbe y Huesca por haberse cortado la vía férrea en Riglos. En el puente se produjeron algunas detenciones de vecinos de Santa Eulalia de Gállego en julio de 1936.

Los días 28 y 29 de agosto de 1942 una impresionante riada destruye el puente. En Murillo de Gállego se cuenta la historia de un grupo de vecinos que acompañó a los músicos, acabadas las fiestas de San Bartolomé, a la

estación de Riglos. A la vuelta, algunos rezagados ya no pudieron pasar dado que una pilastra del lado izquierdo se descalzó parcialmente y basculó. Lafuente y Gragera (2013: 157) indican que se encargó a un barrenero, Sebastián Puente (Madruga), el volado de un pilar, probablemente el basculado, pero que fue un fracaso. Las peripecias relacionadas con este puente no acabaron con su hundimiento. Hacia el inicio de la década de 1960 el conductor de un autobús que llevaba a alumnos de la Universidad de Zaragoza (Grupos Universitarios de Montaña) tomó el antiguo camino y cayó al río, afortunadamente sin víctimas. Según otra versión, eran peregrinos de vuelta de Lourdes. No hubo víctimas mortales. Una sencilla capilla recuerda el hecho.

### LA PASARELA MILITAR

La inutilización del puente, que cortaba la carretera principal entre Zaragoza y Francia, y el mejor acceso directo al valle del Aragón debieron de suscitar preocupación entre las autoridades españolas, especialmente en las militares. Cabe recordar que se produjo en un momento álgido de la Segunda Guerra Mundial dado que unos días antes se había iniciado la batalla de Stalingrado y unas semanas más tarde la de El Alamein. Asimismo, dos meses más tarde, las autoridades alemanas ocuparon la llamada *Francia de Vichy*, incluyendo toda la frontera pirenaica. En estos momentos el ferrocarril era el único acceso directo desde Zaragoza a Jaca y Canfranc. Por carretera era necesario realizar un largo desvío, ya que en ese momento no existía la carretera del Monrepós. La primera pista completa, de Arguis al Guarga, que unía pistas forestales y con intervención militar, se finalizó hacia julio de 1945. El túnel de Manzanera y el viaducto Cubils, sobre el Flumen, son posteriores, asociados al campo de trabajadores del puerto de Monrepós. De hecho, el mapa americano de 1953 indica que esta carretera es solo transitable en tiempo seco.

En un primer momento, por la necesidad de comunicar ambas orillas, se realizó una pasarela de caballetes por la Jefatura de Obras Públicas con material militar en dos transportes realizados por el ejército el 13 de octubre de 1942 y el 13 de enero de 1943, con pesos de 27 toneladas y 15,490 toneladas respectivamente y un coste total de 59 580,90 pesetas. El acopio y el trabajo se realizaron antes de recibir la orden del director general de

Carreteras y Caminos Vecinales de 7 de abril de 1943. De hecho, se remitió el proyecto de paso provisional a Madrid el 26 de mayo de 1944.

También se demoró el pago del material militar. Hay un escrito del 12 de marzo de 1943 del coronel director del Parque Central de Ingenieros en el que señalaba el precio del material e indicaba que se pagase a Ángel Villa, capitán de Intendencia del Parque mencionado. La figura 8 presenta el despiece y el coste del material remitido. Un escrito del 11 de abril de 1945 dirigido a la Confederación Hidrográfica del Ebro menciona que es para cargas limitadas. Además, la factura del transporte del mencionado material, realizado por el ejército, señala un peso de 27 toneladas con un coste de 30 500 pesetas. Un escrito de la Delegación de Obras Públicas de Huesca de mayo de 1944 indica que no se han podido pagar las facturas militares por no estar todavía aprobado el proyecto.

**PARQUE CENTRAL DE INGENIEROS**

**Fondo de la Jefatura de Obras Públicas de Huesca.**

CARGO que hace el            J e f e            que suscribe contra dicho  
fondo, por lo que a continuación se expresa:

MOTIVO DEL CARGO	Pesetas	Cts.
Por 16 vigas doble T. perfil 32 de 12 me- tros largo a 658,80 pts.....	10540	80
Por 3 esballestes B.W.....a 4475,54 pts....	13426	52
Por 40 traviesas de 400 x 20 x 20 a 107,20	4288	00
Por 36 tablones de 3,50 x 20 x 7 a 32,83 pt	1181	88
Por 24 tornillos pasadores de 220 x 18 a 1,75 pts.....	42	00
Por 48 tuercas de 3/4 a 0,40 pts.....	19	20
Por 240 tornillos pasadores de 270 x 19 a 2,00 pts.....	480	00
Por 144 tornillos pasadores de 320 x 19 a 3,25 pts.....	468	00
Por 12 tornillos pasadores de 410 x 19 a 4,50 pts.....	54	00
Por 250 tablones de 400 x 20 x 10 a 53 pts..	13250	00
Por 128 tornillos pasadores de 200 x 25 a 1,50 pts.....	192	00
Por 272 tornillos de 70 x 3/4 a 1,00 pts..	272	00
Por 56 pernos de 600 x 25 a 7,00 pts.....	392	00
Por 56 candeleros a 14,00 pts.....	784	00
Por 224 metros tubo de 1" a 8,10 pts.....	1814	40
Por 28 riostras a 40,00 pts.....	1920	00
Por 168 grapas a 36,00 pts.....	6048	00
Por 168 tirafondos de 10 x 70 a 0,60 pts..	100	80
Por 64 llantas a 7,30.....	467	20
Por 64 escudras B. a 60,00 pts.....	3840	00
Total.....	59580	90

Im-

**Fig. 8.** Despiece y presupuesto de la pasarela militar prevista en Murillo de Gállego.  
(Archivo Histórico Provincial de Huesca)

En abril de 1947 el río arrastra parte de esta pasarela y la tercera compañía del tercer batallón del Regimiento de Zapadores n.º 5, dirigida por el capitán Mateo Rivas, tiende un puente Martel de 16 metros. Un escrito de Mariano Aísa Dea, ingeniero de la obra, del 2 de diciembre de 1949 señala que la Jefatura de Obras Públicas redactó un proyecto para ejecución por administración, añadiendo otras 75 000 pesetas por los accesos, con un total de 134 578,48 pesetas. Se demoró el pago al ejército por lo menos hasta 1949.

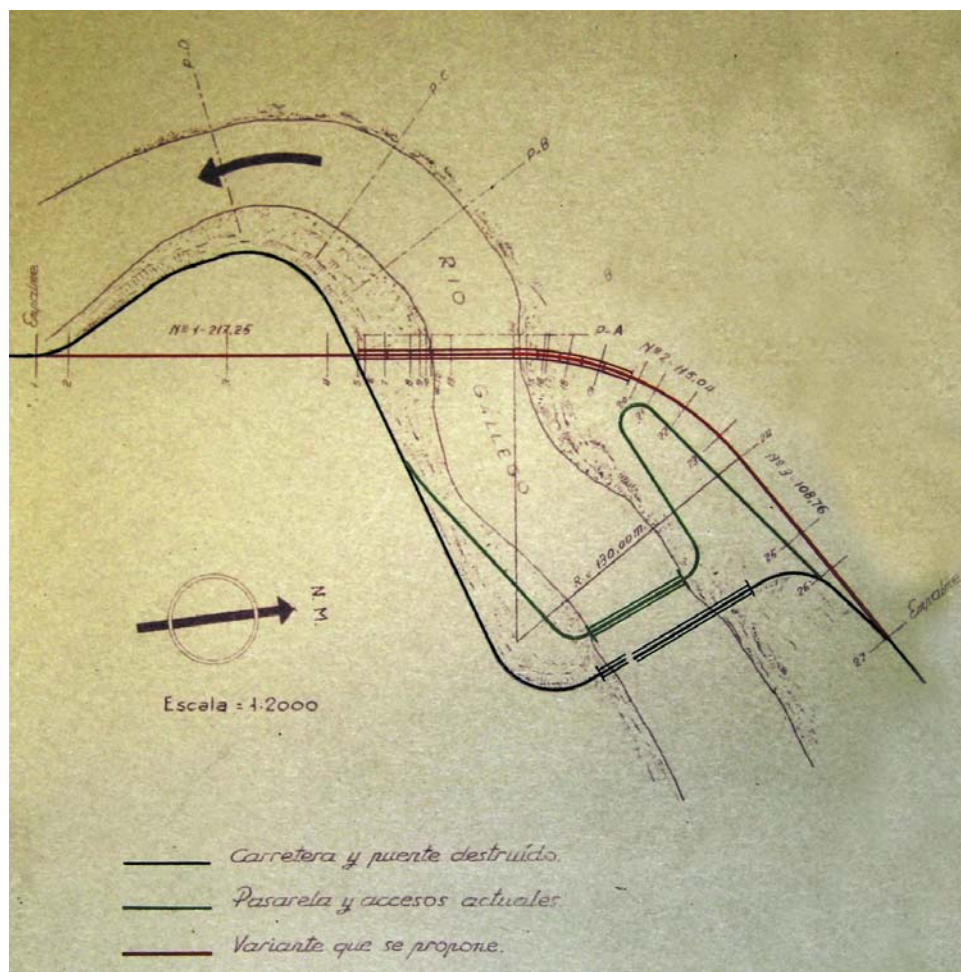
El 2 de diciembre de 1949 un escrito de Diego Tejera, ingeniero provincial, al general jefe de Ingenieros de la 5.ª Región Militar le indica que, hecho el nuevo puente, ya puede levantarse la pasarela para que no sea arrastrada por avenidas. Hoy el emplazamiento de la pasarela se puede observar en la orilla izquierda aguas abajo del puente hundido.

## **EL PUENTE ACTUAL**

Al mismo tiempo, se acelera la construcción de un nuevo puente, como ya se ha indicado, en la posición del primitivo. La figura 9 señala la posición del puente hundido en negro, la pasarela en verde y el nuevo en rojo.

Arruinado el puente existente, ante necesidades estratégicas perentorias y diversas visitas técnicas se optó por construir un nuevo puente. En informe del ingeniero jefe provincial de 23 de septiembre de 1943, indicaba este que se ordenó a Mariano Aísa Dea que redactara un anteproyecto con la propuesta de una obra íntegramente en hormigón, con un arco central de 34,70 metros de luz y dos tramos de acceso por pilas de altura diversa y arcos de 8 metros de luz. Se volvía al emplazamiento primitivo, donde aún resiste parte del puente primitivo, del que se propone la destrucción de un arco. Se señala que el problema más importante es la cimentación. Se plantea poder realizar los elementos fundamentales (ataguías, cimentación y cimbras) en cinco meses; tres meses para las pilas-estribos y forjados del arco, y cuatro meses más para el resto y para los enlaces carreteros.

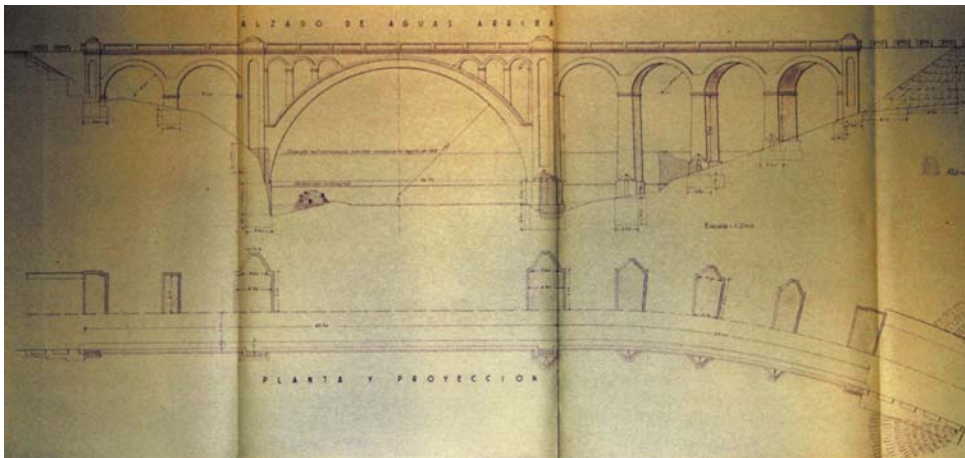
El proyecto se aprueba el 7 de febrero de 1944. En mayo se aprueba el presupuesto de 65 731,20 pesetas para el agotamiento en las cimentaciones, y en agosto el crédito. El replanteo definitivo, realizado por Antonio Chesa Baldellou, se lleva a cabo a finales de este año. En abril de 1944 se presentan presupuestos para realizar dos ataguías de 55 y 65 metros con gaviones



**Fig. 9.** Ubicación del puente destruido, la pasarela y el nuevo puente proyectado en Murillo sobre el Gállego. (Archivo de la Delegación de Obras Públicas de Huesca)

metálicos, y cimientos de pilas-estribos de hasta 3 metros de profundidad, incluyendo agotamientos. Se señala, sin embargo, que no se han hecho sondeos geológicos. Las ataguías se presupuestaron en 20 705 pesetas. El pilotado y el resto para los cimientos, más el agotamiento para las dos pilas se presupuestó en 45 540 pesetas.

El 7 de agosto de 1945 se autoriza un crédito de 1 337 626,99 pesetas. Pero ya se han adelantado obras. Así, el 11 de abril de 1945 se informa de que



**Fig. 10.** Puente nuevo sobre el Gállego según proyecto de 1944 en el que se observan los restos del primitivo. (Archivo de la Delegación de Obras Públicas de Huesca)

están progresando las cimentaciones pero que molestan las constantes variaciones del régimen del río, y se solicita que el embalse de La Peña regularice el caudal. Dada la carencia de cemento, el 26 de junio de 1945 Tejera, aduciendo un escrito del general jefe del Estado Mayor del 5.º cuerpo de ejército, solicita que la obra sea declarada de interés militar. Se hacen también notar los problemas presupuestarios.

Hay un primer reformado, aprobado el 24 de mayo de 1948, que asciende a 1 775 250,78 pesetas. Problemas de cimentación de pilas y muro de la orilla derecha justificaron otro reformado, aprobado el 15 de febrero de 1949, de 1 886 147,61 pesetas. Un escrito de Tejera del 24 de agosto de 1949 dirigido a Heliodoro Sánchez Álvarez, destajista de la obra, le ordenaba paralizar las obras al haberse agotado los créditos asignados. El problema era un exceso en la obra ejecutada y se pedía la revisión de precios a partir de la existencia de dos destajos adjudicados en fechas diferentes. Además, hubo que acondicionar el trazado de los accesos, con dos presupuestos por administración de 1 096 329,65 pesetas y 1 248 296,14 pesetas aprobados el 30 de agosto de 1948.

El 26 de noviembre de 1951 Feliciano Enríquez, consejero inspector de la 4.ª Demarcación, da por finalizadas las obras y abiertas al público en presencia de Diego Tejera, Aísa y el ayudante Basilio Albajar.

## EL CONFLICTO DEL MOLINO DE MURILLO

Se ha señalado en un apartado anterior, la posibilidad del traslado aguas arriba, a finales del siglo XVIII, del puente destruido por una avenida hasta situarlo frente al molino de Murillo, provocando un dictamen de la Academia de San Fernando. El tema, como tantos otros, tiene derivadas locales más complejas.

El autor del intento de desplazamiento es Francisco Gállego, en ese momento, alcalde de Murillo de Gállego. Es un interesante personaje local que merecería un estudio propio. Santiago Broto, en el *Diario del Alto Aragón* del 28 de agosto de 2016, presentó la genealogía de Francisco de Gállego y Ximénez de Zenarbe, Lorés y Luna, nacido en Murillo de Gállego el 23 de febrero de 1738, caballero de la Orden de Carlos III por decreto de 3 de noviembre de 1793 (exp. 868). Su familia obtuvo ejecutoria de Infanzonía en 1677.

Este Gállego estuvo muy metido en temas de molinos. El 12 de enero de 1780 Sebastián Ximénez, alcalde de Murillo, Pedro Pasqual Boned y Francisco Tholosana, regidores, y Antonio Samitier, síndico, conceden a Gállego un terreno en el soto de Puendeluna lindando con Valleartosa, donde ya había restos de un molino, más media cahizada de tierra para huerto para rehacer el molino, el azud y poner barca. El 7 de agosto del mismo año formaba sociedad con Nemesio de Sus, de Piedratajada, y Jorge Visús, de Puendeluna. Gállego se hacía cargo de la mitad de las cargas. Los otros dos, a partes iguales, del resto. El arca o cuarto del trigo cobrado tendría dos llaves, de las cuales una sería para Gállego. El 12 de febrero de 1784 arrendaba por cuatro años al conde de Atarés el molino harinero de Ballestar por medio de su hijo Josef Antonio Gállego y Galván, actuando como testigos Nemesio de Sus, de Piedratajada, y Jorge Visús de Puendeluna (Ortiz, 2004: 166).

Pero el objetivo principal de Gállego era el dominio del molino de Murillo, de fecha desconocida. Este, desde su creación, había sido de veintiséis partes y media, que hacia 1760 se habían reducido a veinticuatro y media. Gállego ofreció cargar con doce partes y en 1773 ya había comprado todo menos la parte de la casa querellante y la de Francisco Rasal. La propiedad de este último fue comprada al año siguiente. Solo quedaban Gállego y el matrimonio de Joseph Coronas casado con Apolonia García,

que tenían dos partes del conjunto de molino, batán y barca. Esta información ya es parte del pleito (ES/AHPZ/ J/012188/000001).

Aparentemente, Gállego tomó la iniciativa jurídica. Apolonia contestó diciendo que nunca había dejado de pagar su parte, incluso en caso de lujaciones y que Gállego dio orden al barquero para que no dejara pasar a los criados y miembros de su casa. El caso es que, al romperse el puente, la barca se convirtió en el único paso entre el puente de La Peña y la barca de Santolaria, obligando a muy largos rodeos a quienes no la quisieran o pudieran usar.

Pero el tema tiene un giro inesperado. El 3 de octubre de 1785 el fiscal dice que es muy conforme que Gállego quede dueño absoluto del molino, indemnizando a Apolonia, pero añade que “ni ella, ni otro vecino del pueblo deben contribuir a Gállego por no ser pública la barca ni tener derecho para ello”. Recomienda que el pueblo se dirija al intendente haciendo presente la utilidad de la barca. En una primera resolución judicial, de 3 de octubre de 1785, por Vega, Villaba y Yuinza y refrendada por Félix Oneylle, se señala que el fiscal está conforme con la venta a Gállego e indemniza a Apolonia, quien queda sin cuidado de treudos, cargos y censos. Tampoco para el futuro, “teniendo aquella hipotecados sus bienes para la firmeza de sus créditos”. En cuanto al paso de la barca, que ni ella ni nadie deben contribuir, por no ser pública. Y que Gállego y el Ayuntamiento pongan a medias la barca. Se les dan diez días para alegar.

En un escrito sin fecha entre octubre y diciembre de 1785 responde Manuel de Sola, por el Ayuntamiento, indicando que se está tratando de reconstruir el puente derruido en 1784, que Gállego cobra un corto estipendio por el paso, igual que se hace en las barcas del marqués de Ayerbe y el conde de Atarés, y que sería gravoso para el Ayuntamiento mantener la barca. Pasado el escrito al fiscal, en su respuesta del 24 de marzo de 1786 este se mantiene en su postura:

que se hiciese saber al Concejo el que pusiese barca de paso por si, [...] considera que era más propio que los derechos de paso se utilizasen [para] el pueblo, o común para el ramo de propios[...] porque siempre la barca pública debe ser preferida a la privada [...] pero viendo que no accede a ese pensamiento por la miseria y encogimiento del pueblo, que este tenía puente que está derruido y que se trata de redificarle sin que según la ley puedan impedirlo los dueños de barcas.



El fiscal se pone duro y dice que este escrito sirva para interrumpir cualquier posesorio. Y sobre si el barquero debe tener arancel, recuerda que incluso en el Ebro, las barcas particulares no lo tienen.

Algo se debía ya temer Gállego porque presenta un papel fechado el 26 de septiembre de 1785 donde declararon los barqueros de río abajo. Pedro Simón Larraz, de Murillo, cobra 2 dineros por cabeza a río regular, y algo más cuando va crecido. Ciprián Pérez, de Santolaria, con río bajo, 2 dineros por cabeza de ida y vuelta y con alto lo que le agradecen. Ventura Longás, de Ardisa, 3 dineros la ida y la vuelta con río regular. A más, a su arbitrio. Francisco Larrao, de Bellestar, 3 dineros a río bajo y 4 en crecida. Josef Viexo, de la de Puendeluna, a 3 dineros con baja. En alta a lo que puede. Manuel Lasierra, regidor de Marracos, que no puede el barquero por estar componiendo la barca. Allí se cobra a 4 dineros, a río alto o bajo. Acompaña un escrito de Gállego diciendo que el informe del fiscal tiene “bastante dureza” sobre el tema de la barca gratuita. Asegura que “el conbenirse mi parte con el Ayuntamiento no es adaptable, le ha costado un pleito”. Y presenta un papel, con fecha 23 de septiembre de 1785, donde el escribano Ignacio Allueba y Peña, a instancias de Francisco Gállego, pregunta a mosén Juan José Coronas, hijo de Apolonia, si para el paso de la barca se había pasado de pagar a 2 dineros por cabeza a hacerlo por años, de modo que la casa de Apolonia García pagaría 8 reales de plata y 32 la de Francisco Gállego.

El 28 de marzo de 1786 una sentencia judicial señala que Apolonia García otorgue escritura de cesión a Francisco Gállego en tres días, bajo la indemnización que ofrece este y consiente ella. Y en cuanto al paso de la barca se dicta que se esté al estilo y la costumbre. Sigue un escrito de cesión fechado el 26 de abril de 1786 donde Apolonia, viuda de Coronas, cede dos partes que tiene del molino a Gállego a cambio de 7 cahíces y medio de trigo anuales, “libres de pecha aceptación y obligación”, a pagar el 26 de abril de cada año.

Aparentemente, asunto solucionado. Pero el río no había dado su opinión y, en octubre de 1787, una gran riada afecta al molino, al horno, a la caballeriza, a la casa del barquero, al batán y al azud, a la acequia molinar, a su muro y al azud. Gállego pide certificación a Pedro Pasqual Boned de los daños y solicita visura a Apolonia. Presenta escritos y testigos: Joseph

de Vera, labrador de cincuenta y seis años, señala importantes daños y valora las reparaciones. Solo para sacar la enrona de lo que ha quedado de acequia harán falta 1500 peones, pagados a peseta, que comúnmente se le paga a cada uno, asciende a 318 libras, 15 sueldos jaqueses. Para el muro, 100 libras para piedra de sillería, cal, *piñonada* y jornales. Para el azud, que se lo ha llevado todo, 600 maderos de a 32 y 24 palmos. Estos cuadrados, a 10 reales cada uno, suman 600 escudos. Más 600 docenas de estacas, de a 2 reales. Bernardo de Echegaray, piquero de cuarenta y cuatro años, dice lo mismo. En diciembre, Gállego presenta ante el regidor primero de la villa un escrito diciendo que es propietario del molino, etc., y que se ha pagado a Apolonia cierta cantidad en especie de trigo, “y que, inutilizados los mencionados fundos por un caso fortuito e inopinado, capaz de disolver cualquier obligación, se hace preciso para que produzcan utilidad se reedifiquen”.

Todo indica que Gállego no quería o no podía pagar. Desde luego debía tener serios problemas económicos dado que el 7 de septiembre de 1797 vende su mitad del molino de Puendeluna, por 400 libras al conde de Contamina. Al año siguiente lo hacen Nemesio de Sus y Jorge Visús (Archivo Histórico de la Nobleza, PARCENT, C.187, D.12).

En Murillo no hay acuerdo y el asunto se lleva ante la justicia zaragozana. El 25 de marzo de 1792, ante Josef Lop, escribano en Ayerbe, Josef Coronas, presbítero, y su hermano Miguel Antonio, labrador, por subrogación nombran procuradores, y como testigos a Manuel Dieste y Antonio Sarasa, de Ayerbe. El tiempo pasa, llega la guerra de la Independencia. En papel sellado de 1807, resellado y tachado: “Valga para el reinado de Don José I.º rey de España y de las Indias. Valga para el año 1810. Resellado y tachado valga para el reinado de S. M. I. y R. Napoleón 1.º y años de 1811”, Miguel Antonio Coronas, nombra más procuradores en Zaragoza.

En 1816 Coronas sigue con la demanda ante Margarita Buil, viuda de José Gállego. Prepara nueve preguntas en un escrito, señalando si era cierto que las obras que hizo Gállego se hicieron por mucho menos costo del señalado. Que los tres testigos hicieron la obra en el molino en tres días, que no se arregló la casa del barquero y que otros edificios no tuvieron daño. De la multitud de peones de la obra, solo trabajaron 600, de los que Gállego solo pagó 200 porque al ser alcalde hizo acudir al resto, a 400, a vecinal, “a quienes solo daban algo de carne, pan y vino”. Solo se utilizaron

150 maderos, 50 de pino negro (carrasco) de Tolosana a 5 reales por ser de más lejos y el resto, de pino blanco (laricio) de una finca de Rafael Lorés, a 2 reales por corte. Que por cada madero se emplearon de 8 a 10 estacas, cortadas a razón de tres docenas por día de peón. Y que no se gastaron la 4000 libras que dice Gállego.

No consta la sentencia. Pero probablemente se volvió a la situación de partida y el molino volvió a ser de las dos partes.

## AGRADECIMIENTOS

Agradecemos la colaboración del personal de los archivos de Carreteras de la Diputación General de Aragón, del Archivo Histórico Provincial de Huesca y del correspondiente en Zaragoza, de la biblioteca del IEA de la Diputación Provincial de Huesca y del Ayuntamiento de Sallent de Gállego. También al arqueólogo Javier Rey Lanaspá por señalar los restos del puente antiguo.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alastuey, M.<sup>a</sup> P., y J. A. Cuchí (2016). El Molinaz en la Galliguera: una aproximación a su historia. *Anales de la Fundación Joaquín Costa*, 29: 7-40.
- Balaguer, F. (1953). El antiguo camino de Luna y las comunicaciones con Navarra. *Argensola*, 16: 347-352.
- Benito, G., A. Pérez-González, F. Gutiérrez y M.<sup>a</sup> J. Machado (1996). Modelo morfo-sedimentario de evolución fluvial cuaternaria en condiciones de subsidencia kárstica de evaporitas (río Gállego, cuenca del Ebro). *Cuadernos de Geología Ibérica*, 21: 395-420.
- Biel, M.<sup>a</sup> P. (2010). La construcción de puentes metálicos en arco en España: el puente de El Grado diseño de José de Echevarría Elguera (1823-1866). *Artigrama*, 25: 507-522.
- Biel, M.<sup>a</sup> P. (2013). Aproximación a la historia de las obras públicas aragonesas: el puente sobre el río Ara en Aínsa (Huesca). En *Estudios de Historia del Arte: libro homenaje a Gonzalo M. Borrás Gualis*: 181-195. IFC. Zaragoza.
- Biel, M.<sup>a</sup> P., y J. L. Pano (2011). *El ingeniero de caminos Joaquín Pano y Ruata (1849-1919): perfil bibliográfico y profesional*. Cehimo (Toulouse, 17). Monzón. 280 pp.
- Biel, M.<sup>a</sup> P., y J. L. Pano (2012). Los puentes de Rialbo y Morillo de Liena: dos singulares obras del ingeniero Joaquín Pano y Ruata (1849-1919). *Rolde*, 143: 38-48.
- Blázquez, C., y S. Pallaruelo (1999). *Maestros del agua*. Departamento de Educación y Cultura. Gobierno de Aragón. Zaragoza. 2 t. 735 pp.

- Blecua, P. (1792). *Descripción topográfica de la ciudad de Huesca y todo su partido en el Reyno de Aragón*. Edición en 1987 por A. Naval. Guara Editorial. Zaragoza. 287 pp.
- Bollaín, A., y J. A. Cuchí (2020). El canal de la Princesa de Asturias, del Sobrarbe al somontano de Barbastro. *Anales de la Fundación Joaquín Costa*, 32: 77-95.
- Broto, S. (2003). Personajes altoaragoneses en la Orden de San Juan de Jerusalén. *Hidalguía*, 298: 491-511.
- Burgos, A. (2015). Análisis estructural en el diseño de los primeros puentes metálicos del sudeste de España. En *Actas del Noveno Congreso Nacional y Primer Congreso Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción, Segovia, 13 a 17 de octubre de 2015*: 279-288. Instituto Juan de Herrera – Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid. Madrid.
- Cabañero, B. (2005). Precedentes musulmanes y primer arte cristiano. En E. Sarasa (coord.), *Las Cinco Villas aragonesas en la Europa de los siglos XII y XIII: de la frontera natural a las fronteras políticas y socioeconómicas (foralidad y municipalidad)*: 235-237. IFC. Zaragoza.
- Calvo, A. L., y E. Navarro (1988). *Gurrea de Gállego*. Centro Femenino de Educación de Adultos de Gurrea de Gállego. Gurrea de Gállego. 128 pp.
- Cañada, J. (2002). Índices onomástico y toponímico de los infanzones que intervinieron en pleitos civiles ante la Real Audiencia de Aragón (1553-1831). *Hidalguía*, 292-293: 513-539.
- Castán, A. (2016). *Puentes históricos de Huesca, II: Cuenca del río Gállego*. Pirineo. Huesca. 286 pp.
- Corsini, L. (1858). Observaciones sobre la utilidad de una carretera desde Jaca al puerto de Canfranc. *Revista de Obras Públicas*, 6, t. I (16): 189-194.
- Cuchí, J. A. (2007). El sistema de riegos de Mondod-Rosel (Huesca, España). *Anales de la Fundación Joaquín Costa*, 24: 47-76.
- Ferrer Benimeli, J. A. (1991). La Inquisición como fuente de la demografía de Aragón: el Censo de 1748. *Revista de la Inquisición: Intolerancia y Derechos Humanos*, 1: 201-246.
- Gómez Zorraquino, J. I. (2016). *Patronazgo y clientelismo: instituciones y ministros reales en el Aragón de los siglos XVI y XVII*. PUZ. Zaragoza. 904 p.
- Jorini, A. F. (1924). *Teoría y práctica de la construcción de puentes*. Bailly-Baillière. Madrid. 597 pp.
- Labaña, J. B. (2006). *Itinerario del Reino de Aragón*. Prames. Zaragoza. 382 pp.
- Lafuente, J., y L. Gragera (2013). *1913-2013. El siglo de La Peña. Historia de un pantano centenario en el río Gállego*. Doce Robles. Zaragoza. 249 pp.
- Lahoz, J. M.<sup>a</sup> (1996). Graduados zaragozanos en las facultades de Leyes y Cánones de la Universidad de Huesca. *Turiaso*, 13: 239-258.
- Leante, R. (1889). *Culto de María en la diócesis de Jaca; o sea, Memoria histórica y religiosa de todos los santuarios, ermitas e iglesias no parroquiales consagradas a la Santísima Virgen en este obispado*. Imprenta Marina. Lérida. 467 pp.

- Marín, J. M.<sup>a</sup> (1989). Balance hídrico e hidrológico de la cuenca alta del río Gállego. *Geographicalia*, 26: 175-182.
- Marín, J. M.<sup>a</sup> (1993). Balance hídrico e hidrológico de la cuenca media del río Gállego. *Geographicalia*, 30: 243-258.
- Martín, Ó. (2017). *Las pardinas del río Asabón: crónicas de un mundo olvidado*. Diputación Provincial de Huesca. Huesca. 216 pp.
- Montorio, J. M. (2007). *Cordillera Ibérica: recuerdos y olvidos de un guerrillero*. DGA. Zaragoza. 407 pp.
- Moreno, J. A. (1995). Los municipios aragoneses tras la Nueva Planta: la nueva administración y su personal político. *Revista de Historia Moderna*, 13-14: 165-184.
- Mullor, R. (2007). *Al pasar la barca... Historias particulares de las barcas de paso en Aragón*. IFC. Zaragoza. 311 pp.
- Navascués, P. (2015). El ingeniero y arquitecto Lucio del Valle. En P. Navascués y B. Revuelta, *Ingenieros arquitectos*. Fundación Juanelo Turriano. Madrid. 156 pp.
- Ollero, A., M. Sánchez, J. M.<sup>a</sup> Marín, D. Fernández, D. Ballarín, D. Mora, R. Montorio, S. Beguería y M. Zúñiga (2004). Caracterización hidromorfológica del río Gállego. En J. L. Peña, L. A. Longares y M. Sánchez (eds.), *Geografía física de Aragón. Aspectos generales y temáticos*: 117-129. Universidad de Zaragoza / IFC.
- Ortiz, R. (2004). *Diversa documentación sobre la baronía de Gurrea*. 429 pp.
- Pasamar, J. E. (1992). La Inquisición en Aragón: los familiares del Santo Oficio. *Revista de Historia Jerónimo Zurita*, 65-66: 165-189.
- Pasamar, J. E. (1997). *La Cofradía de San Pedro Mártir de Verona en el distrito inquisitorial de Aragón*. IFC. Zaragoza. 225 pp.
- Peña, J. L., V. Rubio., L. A. L. Longares y S. Sánchez (2011). El meandro de la Peña el Cuervo: un ejemplo de la dinámica fluvial actual del Bajo Gállego (depresión del Ebro). *Geographicalia*, 59: 281-294.
- Rodríguez Intilini, V. (1874). Necrológica del Excmo. e Ilmo. Sr. D. Lucio del Valle. *Revista de Obras Públicas*, t. xx, n.º 21: 241-250.
- Sáez, F. (1990). *Ingenieros de Caminos del siglo XIX*. Colegio de Ingenieros de Caminos. Madrid.
- Salarrullana, J. (1907). *Documentos correspondientes al reinado de Sancho Ramírez, desde 1063 a 1094*, t. 1. Imprenta de M. Escar. Zaragoza.
- Salas, J. A. (2016). El manuscrito 9-5723 de la Real Academia de la Historia y los Apuntes para el diccionario geográfico histórico de las Cinco Villas del padre Mateo Sumán. *Emblemata*, 22: 59-67.
- Sarasa, E. (1989). La memoria del agua: la economía hidráulica en el valle medio del Ebro, ¿un ejemplo de supervivencia o de nueva implantación tras la conquista cristiana en el siglo XII? *Aragón en la Edad Media*, 8: 633-646.

- Serrano, R. (2010). Visión de la evolución tipológica en ingeniería de puentes metálicos durante los siglos XIX-XX en el ámbito de las provincias de Palencia y Burgos. *E-rph: Revista electrónica de Patrimonio Histórico*, 7: 1-38.
- Suman, M. (2015). *Apuntes para el Diccionario Geográfico del Reyno de Aragón. Partido de Cinco Villas. Manuscrito de 1802*, edición de J. Salvo y Á. Capalvo. IFC. Zaragoza. 605 pp.
- Tomás, G. (2015). Geografía de la población infanzona en Aragón (ss. XIII-XV). *Aragón en la Edad Media*, 26: 321-349.
- Ubieto, A. (1958). La aparición del falso Alfonso I el Batallador. *Argensola*, 33: 29-38.
- Valle, J. del (1996). *El clima del Prepirineo central y occidental aragonés y sus somontanos*. Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón. Zaragoza. 327 pp.
- Valle, J. del, A. Ollero y M. Sánchez (2007). *Atlas de los ríos de Aragón*. Prames. Zaragoza. 487 pp.
- Vázquez, M. (2005). El patrimonio documental como fuente de conocimiento de las obras de ingeniería proyectadas en Aragón entre los siglos XVIII y XX. *Artigrama*, 20: 315-339.