

El camino antiguo de La Fueva

La dificultad de comunicación entre los diferentes valles prepirenaicos de la provincia de Huesca y, en general, de todos los territorios de nuestra comunidad ha sido, hasta no hace mucho, el caballo de batalla de sus habitantes.

Durante la época de postguerra, el lento avance económico de España, la política lúrgamente vacilante del Estado, la lejanía de Barcelona y el impulso reciente de Zaragoza, junto con el aislamiento y las dificultades que presentaba el medio natural, condicionaron las infraestructuras del Alto Aragón Oriental. Dentro de los sectores primordiales, las vías de comunicación y las transmisiones, de una parte; el encuadre escolar y la técnica del mundo agrícola, de otra, la región se encontró afectada por el carácter tardío e incompleto de obras en aquellos decenios. Hasta el final del s. XIX, el Alto Aragón Oriental era la única zona o región desprovista de vías de comunicación más o menos modernas. Su situación se podría resumir en los siguientes términos: - Ausencia de Ferrocarril

- Conjunto de carreteras incompleto y mediocre. Una de las vías consideradas tradicionales de comunicación entre valles prepirenaicos que suplantaban estas ausencias era el Camino Antiguo de La Fueva. Era la única vía de comunicación entre el Sobrarbe (Valle de La Fueva) y la Ribagorza (Valle del Ésera), puesto que la red de carreteras existentes en la zona hasta los años 40, tal como se ha dicho anteriormente, era bastante deficiente. Únicamente eran presentes dos ejes longitudinales en la zona: el del valle del Ésera (eje Graus-Benasque) y el del Cinca (eje Barbastro-Ainsa). La conexión transversal entre ambos valles era inexistente y carreteras como la de Troncedo o la de Foradada eran simples pistas de tierra, no acabándose hasta pasada la Guerra Civil (años 30-40). En consecuencia, la existencia de una red de caminos de herradura, entre ellos el de La Fueva, eran básicos para la gente del lugar.

SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y TRAYECTO El antiguo camino de La Fueva, otrora vía importante de conexión económica y social entre la fueva y el Ésera medio, iba desde Ainsa hasta Graus, teniendo una longitud aproximada de 60 km. Pasaba por un total de 8 municipios (Tierrantona, Formigales, Troncedo, El Mon de Perarrúa, Perarrúa, Graus). En sí, el recorrido era bastante uniforme, aunque existían numerosas variantes. Los puntos más destacados del trayecto eran los siguientes: AINSA BANASTÓN GERBE (izquierda) ARRO - LA NATA CRUZ DE CHARRO - TIERRANTONA - LLANO DE MURILLO A partir de aquí se tenían dos variantes: 1 - SAN AGUSTÍN DE FORMIGALES - LA PAUL DE SALINA TRONCEDO

(Santo Ángel; se denominaba esta zona "Las Saltaderas" ya que era un camino de gran pendiente con precipicios y escalones) - PLANA CARRERA - EL MON DE PERARRÚA - PERARRÚA - GRAUS 2 MOLINO DE FORMIGALES - por el cerro - TEJERÍA DE TRONCEDO - EL MON DE PERARRÚA - PERARRÚA - GRAUS

El tiempo que se tardaba en llegar a destino, desde el otro extremos variaba en relación con la carga transportada. Por término medio era el siguiente: -Ainsa-Tierrantona: 2h 30"

-Tierrantona-Troncedo: 3h.

-Troncedo-Perarrúa: 1h 30" Para un total de unas 7h desde Ainsa a Perarrúa. Se solía salir de madrugada (hacia las 2 ó 3 h de la madrugada) para llegar de mañana a las ferias (hacia las 9 h). Algunas personas y animales volvían el mismo día y otros se quedaban hospedados en Graus hasta el día siguiente. Era costumbre hacer alguna parada en el recorrido para reponer fuerzas y descanso de la caballería o de los animales. El lugar se escogía al azar, según la fatiga del animal o de la persona, aunque en algunos casos las paradas se hacían en determinadas casas de las diferentes poblaciones por donde se pasaba. En El Mon se paraba en Casa San Cerni, en Tierrantona, en Casa Cambra o en Fuendecampo, en Casa Pocino. Son algunos ejemplos de paradas clásicas del trayecto. Igualmente, existían a lo largo del mismo numerosas fuentes donde se hacía parada y se tomaba bebida (agua o la bota de vino en la alforcha o alforjeta azul, según la zona) y comida, tanto para el portador como para los animales. Parte del camino está rodeado por muros de piedra que lo delimitan, sobre todo en zonas próximas a asentamientos humanos en aldeas o pueblos; el resto del mismo se convertía en una senda, marcada únicamente por el empedrado y el propio uso. En zonas más anchas el tránsito era fácil, mientras que en el resto la gente pasaba a pie acompañada por las caballerías, pasando en reata o hilera por la estrechez del mismo. Este camino se perdió definitivamente con la aparición de las carreteras y otras vías de comunicación primarias, hacia los años 50. **MANTENIMIENTO DEL CAMINO** El cuidado del camino era un aspecto a destacar por parte de los habitantes de la zona por donde pasaba, así como de los diferentes usuarios del mismo. Cada pueblo tenía la obligación de mantenerlo de una forma regular, ocupándose del tramo que pasaba por su municipio o tierras que le pertenecían. Cada pueblo tenía sus propias normas de mantenimiento, tanto en la época en que se hiciera como en la forma, así como de las posibles sanciones a las personas que no participasen en la faena. Las limpiezas se solían realizar en épocas previas a las grandes ferias comarcales (dependían básicamente de las de Graus, como la del 13 de diciembre, de cerdos; la de San Miguel el 29 de septiembre, de caballerías, o la ferietta o feria menor de mayo, el 8 del mismo mes) o después de grandes tormentas tanto en primavera como en otoño. Este mantenimiento se podía concretar en dos aspectos: el del terreno propiamente dicho y limpieza de la maleza. Ésta se cortaba periódicamente para facilitar el tránsito, aunque en muchas ocasiones los propios animales hacían la faena. Por lo que respecta al terreno, destaca la correcta colocación de los muros de piedra que delimitaban el camino y que actuaban como barreras para controlar el ganado en zonas próximas a las casas y definir el trayecto (en relación con ello cabe destacar la disposición de las piedras, horizontales en el cuerpo del muro y verticales en su finalización superior). Igualmente, el mantenimiento del empedrado o enrullado del camino, conjunto de piedras colocadas horizontal o verticalmente, hundidas en este caso en el terreno. Cada piedra se denominaba rullo y se colocaban coincidentes y en posición vertical (con la formación de gradas o desniveles, acumulándose la tierra entre ellas, es decir, las piedras se cegaban) u horizontal, en zonas llanas. Esta doble disposición se veía facilitada por las características de las piedras del área geográfica en cuestión ya que mayoritariamente son losas o llosas calcáreas. Se ha comentado que cada

poblado tenía sus propias normas de mantenimiento y su zona en particular. En general estas limpiezas se hacían en turnos obligatorios formados por los propios vecinos. En Troncedo, para el día de Carnaval, se limpiaba como una actividad más, si era necesario. En Tierrantona, el mantenimiento se hacía en grupos formados por el propio pueblo (grupos de 30-35 personas que tardaban en hacer su faena 1-2 días). El mantenimiento se repartía de la siguiente forma: Los de Perarrúa se ocupaban del camino hasta la "Revuelta del Pilaré" o "Fuente de los Estudiantes", que debe su nombre a que era costumbre de los chavales cuando iban a la escuela beber en ella. Los de El Mon limpiaban desde ahí hasta el lugar llamado "El Gradiello", límite municipal con Troncedo. Los de Troncedo desde "El Gradiello" hasta el límite con Formigales. Los de Formigales desde este límite hasta el lugar de San Agustín de Formigales (límite con Murillo). Los de Murillo desde este límite hasta el Llano de Murillo. Los de Tierrantona desde el Llano de Murillo hasta "La Habanera" de Buy de Charro (Barranco Fondo). Los de Charzo desde Barranco Fondo hasta la Collaria de Charro. Los de Fuendecampo desde la Collada de Charro hasta el límite con Aínsa. Los de Aínsa desde el límite con Fuendecampo hasta la villa.

MERCANCIAS TRANSPORTADAS Eran muy variadas, aunque mayoritariamente asociadas a las ferias comarcales como las de Graus. Lo más corriente que se transportaba eran los cerdos pequeños o lechones por medio de los esportrons o especie de cuévanos dobles de forma rectangular que se cargaban a las caballerías. Solían caber de ocho a diez lechones por cada montura. También era corriente el paso de capadores, pieleros, cordeleros, caldereros, comerciantes de ganado o, incluso, afiladores con su piedra a cuestras ofreciendo sus servicios a lo largo del camino. En menor grado se transportaba madera desde Troncedo (Pallaruelo) hasta Perarrúa. Algunas mercancías, en época de postguerra, como el aceite o el grano no podían ser transportadas ya que estaban controladas por la Guardia Civil, con lo que se requisaban y se multaba a la persona. Para evitar este infortunio, las personas se las pensaban para que no fueran cogidos (por ejemplo, ser transportadas por la noche). Otros aparatos o utensilios que se utilizaban para transportar la carga fueron:

- Argaderas o árgados, cajones largos de mimbre para llevar carga (cántaros, etc).
- Estirazo o especie de trineo formado por dos varas de caixigo o pino convergentes (a modo de V) y llevadas por tres pares de mulos, para grandes cargas.

CURIOSIDADES O ANÉCDOTAS SOBRE EL CAMINO Antiguamente, en el puente románico de Perarrúa existía un portal de madera que servía a modo de aduana, puesto que todo aquel "forastero" que quisiera pasar por él debía pagar una especie de tasa al Ayuntamiento. Era Casa El Arrendador la que se encargaba de esta curiosa recaudación. Este portal se retiró con la aparición de los carros con "velas" o toldos que ya no podían pasar por debajo de él, por lo que fue destruido. Existían unas "llosas" grandes de piedras denominadas "salineras" que se encontraban a lo largo del camino y que se utilizaban para dar sal a los animales; este acto se realizaba cada quince días aproximadamente. La razón de este acto es que se creía que los animales si se les daba sal eran más sanos. Tal vez la mercancía más especial que pasó por este camino fue una gran piedra de molino que se transportó rodando desde Perarrúa hasta Formigales. Se cuenta que más de veinte hombres realizaron esta hazaña.

AGRADECIMIENTOS Las historias y datos aquí descritos han sido posible gracias a la participación de personas que fueron usuarios directos de esta vía de comunicación. Por ello, se agradece su ayuda a:

- Juan Olacia, de Casa Baile (Troncedo)
- Antonio Lanau, de Casa Monclús (Solipueyo, Tierrantona)
- Jose Lacambra, de Casa Ferrer (Perarrúa)
- Angel Mariñosa, de Casa Cera (El Món) Texto: Iván Nadal Latorre