

La **N-II** y sus precedentes camineros

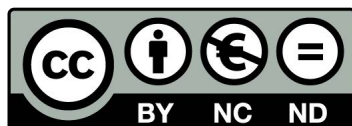
**Itinerarios históricos y vías de comunicación
entre Madrid-Toledo y Zaragoza**

De la Antigüedad al siglo XX

Vicente Alejandro Alcalde



La versión original y completa de esta obra debe consultarse en:
<https://ifc.dpz.es/publicaciones/ebooks/id/3651>



Esta obra está sujeta a la licencia CC BY-NC-ND 4.0 Internacional de Creative Commons que determina lo siguiente:

- **BY (Reconocimiento):** Debe reconocer adecuadamente la autoría, proporcionar un enlace a la licencia e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo de cualquier manera razonable, pero no de una manera que sugiera que tiene el apoyo del licenciador o lo recibe por el uso que hace.
- **NC (No comercial):** La explotación de la obra queda limitada a usos no comerciales.
- **ND (Sin obras derivadas):** La autorización para explotar la obra no incluye la transformación para crear una obra derivada.

Para ver una copia de esta licencia, visite <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>.

LA N-II Y SUS PRECEDENTES CAMINEROS
ITINERARIOS HISTÓRICOS Y VÍAS DE COMUNICACIÓN
ENTRE MADRID / TOLEDO Y ZARAGOZA
(DE LA ANTIGÜEDAD AL SIGLO XX)

VICENTE ALEJANDRE ALCALDE

LA N-II Y SUS PRECEDENTES CAMINEROS

ITINERARIOS HISTÓRICOS Y VÍAS
DE COMUNICACIÓN ENTRE
MADRID / TOLEDO Y ZARAGOZA
(DE LA ANTIGÜEDAD AL SIGLO XX)



CENTRO DE ESTUDIOS BILBILITANOS
INSTITUCIÓN «FERNANDO EL CATÓLICO»

*

COMARCA COMUNIDAD DE CALATAYUD

Calatayud 2017

Publicación n.º 143
del Centro de Estudios Bilbilitanos
Puerta de Terror
50300 CALATAYUD (Zaragoza) España
Tlf.: (34) 976 885 528 – Fax (34) 976 885 630
e-mail: calata@ifc.dpz.es
y n.º 3.575 de la Institución «Fernando el Católico»
Organismo autónomo de la Excma. Diputación de Zaragoza
Plaza de España, 2
50071 ZARAGOZA (España)
Tlf. (34) 976 288 878/9
e-mail: ifc@dpz.es
<http://ifc.dpz.es>

FICHA CATALOGRÁFICA

ALEJANDRE ALCALDE, Vicente

La N-II y sus precedentes camineros. Itinerarios históricos y vías de comunicación entre Madrid / Toledo y Zaragoza (de la antigüedad al siglo XX) / Vicente Alejandro Alcalde. — Calatayud: Centro de Estudios Bilbilitanos de la Institución «Fernando el Católico».

680 p. : il. ; 24 cm.

ISBN: 978-84-9911-460-6

© Vicente Alejandro Alcalde

© De la presente edición:

Centro de Estudios Bilbilitanos de la Institución «Fernando el Católico»

Portada: Bubierca (Zaragoza) h. 1955 (José Molina Bueno)

Contraportada: Indicadores direccionales en Ateca (Zaragoza)

I.S.B.N.: 978-84-9911-460-6

Depósito Legal: Z 1639-2017

Imprime: Talleres Editoriales Cometa, S.A.

Ctra. Castellón, km 3,400 – 50013 Zaragoza

A mi padre Francisco Alejandro Esteras y a mi hermano
Jesús, cuya vida estuvo unida, por diversos motivos, a esta
carretera

A los *veteranos* de la N - II

PRÓLOGO

Siempre se ha insistido en la importancia geoestratégica de la comarca Comunidad de Calatayud como eje de comunicaciones entra la Meseta Norte y el Valle del Ebro, así como entre el Norte y el Mediterráneo. Faltan, sin embargo, investigaciones que profundicen en la red viaria que atraviesa nuestras tierras hacia otros territorios. En este sentido, esta publicación cubre un vacío importante, pues se centra en los caminos históricos que han atravesado la Comunidad desde Madrid hasta Zaragoza. No se limita a describir el tramo que va de Ariza hasta El Frasno, sino que incluye todo el recorrido completo.

El profundo trabajo de investigación trasciende, pues, el ámbito comarcal, decisión acertada que nos permite comprender mucho mejor el trazado viario en toda su extensión y su relevancia a nivel nacional, como una de las vías de comunicación más importantes de la península Ibérica. Estamos ante una investigación excepcional por su rigurosidad y exhaustividad. Es una obra que puede servir como lectura y también como guía para consulta. Con ella, podemos recorrer y visitar los diferentes enclaves de la Nacional II: puentes, fondas, paradores, ventas, posadas, mesones y otros muchos elementos camineros. Además, el texto nos ayuda a comprender los cambios experimentados por esta vía de comunicación milenaria a lo largo de las diferentes etapas históricas.

Vicente Alejandro Alcalde, profesor del IES Leonardo Chabacier de Calatayud, es un excelente investigador, con una línea de trabajo acreditada en los últimos años. Precisamente en 2015, el CEB publicó una obra suya: *El sistema defensivo musulmán entre las Marcas Media y Superior de al-Andalus (siglos X-XII)*, que tuvo una amplia acogida y difusión a nivel nacional.

Con este libro, la Comunidad de Calatayud y el Centro de Estudios Bilibitanos reiteran su compromiso de profundizar en todos aquellos ámbitos de la comarca que sean de interés general, para que tanto quienes vivimos en ella como aquellos que nos visitan podamos conocerla mejor.

Ramón Duce Maestro
Presidente de la Comunidad de Calatayud

José Ángel Urzay Barrios
Presidente del CEB

PRESENTACIÓN

Para los habitantes del Alto Jalón, tanto del lado zaragozano como del soriano, la carretera “nacional dos” (N-II) o simplemente la carretera “general”, hoy transformada en la moderna autovía A-2 y verdadero eje vertebrador del valle del río entre Medinaceli y Calatayud, siempre tendrá un sentimiento especial, o al menos así ha ocurrido en nuestro caso, puesto que ella fue nuestro primer cuaderno de campo de geografía práctica fuera del ámbito local.

Pero con anterioridad a la existencia de esta histórica carretera, ya fuese con esta denominación o con otras parecidas, hubo otras vías que la precedieron, ya fueran caminos reales, caminos medievales o calzadas romanas. Este libro trata, precisamente, de acercarse al trazado de todas estas vías de comunicación que permitieron conectar durante las distintas épocas las tierras del valle del Ebro con las del valle del Tajo, en el centro peninsular, y más concretamente la ciudad de *Caesaraugusta* o Zaragoza con la de *Toletum* o Toledo, primero, y Madrid, después.

Estudiar una vía de comunicación actual no resulta difícil puesto que como se verá más adelante la documentación disponible es muy abundante, de hecho, sólo hay que buscar en los archivos adecuados; más complicado resulta indagar sobre los caminos que la precedieron pues a la escasez o parquedad de las fuentes históricas se suma, en ocasiones, la ausencia de restos camineros ya que las vías contemporáneas se han superpuesto a las antiguas rutas con la consiguiente ocultación o destrucción, en el peor de los casos, de estas últimas, sin embargo, este hecho también habla a favor de la relevancia de estas rutas en el pasado.

Dentro del ámbito nacional son muy numerosos los ensayos que analizan la red viaria de una región o provincia, siendo más abundantes conforme nos alejamos de la actualidad¹. Sin embargo son más escasos los tra-

¹ Entre los estudios regionales o provinciales referidos a los siglos XIX y XX, sólo por citar algunos ejemplos: DÍAZ FERNÁNDEZ, J.A (2007). *El sistema de transportes y comu-*

bajos monográficos que se refieren a una ruta en particular, predominando también en este caso los referentes a itinerarios históricos y siendo menos numerosos los que se centran en carreteras actuales². El interés de estos estudios, tanto de unos como de otros, radica principalmente en el conocimiento de las relaciones demográficas, económicas o sociales que se establecen entre las carreteras y el territorio por el que discurren, de hecho, estos dos términos —carretera y territorio— figuran en el título de gran parte de las publicaciones que reflexionan sobre este tema, ya se trate de extensas monografías o de sucintos artículos. Pero, a la vez, en el segundo caso, tam-

nicaciones terrestres en el desarrollo regional de Galicia. Tesis doctoral, Universidad de Santiago de Compostela; DOMÍNGUEZ VELA, J.J. (2008). *Carreteras y territorio: formación de la red provincial de Sevilla (1855-1997)*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla; VERA FERRE, J.R. (1992). *La formación de la red de carreteras en la provincia de Alicante, 1855-1982*. Universidad de Alicante-Instituto Juan Gil-Albert, Alicante.

Por lo que se refiere a estudios que abarcan un amplio espectro cronológico destaca el realizado en el territorio gallego: NARDIZ ORTIZ, C. (1992). *El territorio y los caminos de Galicia. Planos históricos de la red viaria*. Los hay también referidos a un ámbito territorial más restringido: VIVES TORT, M. *L'evolució històrica de la xarxa viària entre el Llobregat i el Foix. Des de l'època romana fins al tercer decenni del segle XX*. Tesis doctoral, Facultat de Geografia i Història de la Universitat de Barcelona (versión digital).

Son numerosos los ensayos centrados en un marco histórico concreto. Por ejemplo, para el siglo XVIII: JURADO SÁNCHEZ, J. (1988). *Los Caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII*; PERÁN TORRES, G. (1988). *Los Caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII: una estructura viaria preindustrial*. En la Edad Media: FRANCO SÁNCHEZ, F. (1995). *Vías y defensas andaluses en la Mancha Oriental*. Para la época romana la lista se haría interminable puesto que cada región o provincia dispone de la correspondiente monografía, así por ejemplo: CORZO SÁNCHEZ, R. y TOSCANO SAN GIL, M. (1992). *Las vías romanas de Andalucía*; ARASA GIL, F. y ROSELLÓ VERGER, V.M. (1995). *Les vies romanes del territori valencià*; MELCHOR GIL, E. (1995). *Vías romanas de la provincia de Córdoba*.

² A modo de ejemplo, en trayectos actuales de largo recorrido: PROYECTO CORREDOR N-340 (2012-2013). *El corredor de la carretera N-340 como eje histórico del litoral andaluz. Evolución histórica de la carretera N-340*. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (versión digital).

Por lo que se refiere a itinerarios históricos centrados, generalmente, en una época determinada: MORENO GALLO, I. (2009). *Item a Caesarea Augusta Beneharno. La carretera romana de Zaragoza al Béarn* (versión digital); CORCHADO SORIANO, M. (1969). *El camino de Toledo a Córdoba*; SORIA PUIG, A. (1993). *El Camino a Santiago: vías, estaciones y señales*.

Hay otros estudios semejantes pero corresponden a trayectos de menor recorrido. Entre ellos: CORONADO TORDESILLAS, J.M. (2007). *Evolución de la relación entre carreteras y territorio: criterios territoriales de trazado. Los casos de los corredores Reñosa-Torrelavega (N-611) en Cantabria y Puerto Lápice-Santa Cruz de Mudela (N-IV) en Ciudad Real*. Tesis doctoral, Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca; FERNÁNDEZ TROYANO, L. (2015). *Los pasos históricos de la Sierra de Guadarrama*. 3ª edición, Ediciones La Librería, Madrid. Resulta especialmente interesante este último por el detallado análisis de la evolución temporal de las diferentes rutas que han permitido atravesar la Sierra de Guadarrama a lo largo de los siglos pasados poniendo en comunicación las hoy tierras segovianas con las madrileñas.

bién resulta atrayente valorar el contraste que surge entre las áreas urbanas que su trazado pone en comunicación y las zonas rurales que atraviesa, en ocasiones, con una influencia en ellas apenas apreciable. Por el contrario, el ferrocarril siempre ha suscitado más atracción que la carretera, quizás sea, entre otras razones, por la mayor complejidad en la construcción de su trazado y el encanto de sus máquinas, hecho que ha incentivado un importante número de publicaciones monográficas sobre las diversas líneas férreas que marcaron desde sus inicios el desarrollo de algunas regiones españolas³.

El principal objetivo de este estudio es determinar y analizar la evolución a lo largo del tiempo de los distintos caminos y carreteras que han conectado las ciudades de Madrid y Zaragoza desde el siglo XVI hasta nuestros días. Para ello, en primer lugar, se trata de alcanzar un conocimiento lo más detallado posible de los trazados y recorridos de estos caminos durante el periodo comprendido entre los siglos XVI y XIX. De igual relevancia resulta establecer las características de la carretera general durante los siglos XIX y XX. Como objetivo secundario nos planteamos recopilar información sobre las rutas más antiguas que precedieron a estos caminos modernos, es decir, tanto sobre la calzada romana que desde *Toletum* se dirigía a *Caesaraugusta*⁴, como el camino medieval que comunicaba *Tulaitula*, o Toledo, con *Saraqusta*, o Zaragoza, durante los periodos andalusí y cristiano.

Con el fin de dar cumplida cuenta de nuestros objetivos y ante las dificultades que plantea trabajar con un periodo de tiempo tan amplio, se ha hecho necesario diversificar los métodos de recogida de información y adecuarlos a cada intervalo temporal. En el caso de los periodos antiguo y medieval, ante la escasa disponibilidad de fuentes documentales directas, se ha realizado una búsqueda, lo más exhaustiva posible, en la bibliografía existente, con especial atención a los trabajos más modernos, en los que se pueden encontrar propuestas o hipótesis más atrevidas pero sin olvidar otras aportaciones más tradicionales. Para estos momentos históricos la incorporación de fuentes arqueológicas ha consistido primordialmente en la

³ En este apartado la lista es más fecunda, de modo que bastará con mencionar sólo algunas publicaciones relacionadas con nuestra área de estudio: DOBESON, K. (1988). *El Ferrocarril Santander-Mediterráneo*. Aldaba Ediciones, Madrid; GONZÁLEZ FRAILE, P.M. y PINTADO QUINTANA, P. (2010). *El ferrocarril de Torralba a Soria y Castejón*. Monografías del ferrocarril, 29; GONZÁLEZ FRAILE, P.M.; RODRÍGUEZ GONZALVO, M. y PRIETO TUR, L. (2000). *El ferrocarril de Tudela a Tarazona. El "Tarazonica" y los trenes de la azucarera*. Monografías del ferrocarril, 39; PARRA DE MAS, S. (1988). *El ferrocarril del Canfranc y los Transpirenaicos*. Aldaba Ediciones, Madrid; PINTADO QUINTANA, P. (2001). *El ferrocarril Valladolid-Ariza*. Monografías del ferrocarril, 3.

⁴ Debe reseñarse que a día de hoy no está completamente resuelta la cuestión relativa al trazado de la calzada romana que discurría por los valles del Henares y del Jalón en dirección a *Caesaraugusta* y, desde luego, este estudio no pretende resolverla.

localización sobre el territorio de los diversos yacimientos arqueológicos conocidos, tratando de explicar su emplazamiento y su posible influencia en el trazado de los antiguos caminos.

Por lo que respecta a la Edad Moderna, y su continuidad durante las primeras décadas del siglo XIX, las fuentes de información disponibles presentan un volumen y diversidad mucho mayor. En primer lugar se han utilizado directamente fuentes bibliográficas propias de la época relativas a temas camineros. Fundamentalmente se trata de obras conocidas, ya en su momento, bajo los títulos de guías, repertorios o itinerarios de caminos, y también como guías del viajero. También han sido útiles los libros de viajes redactados en su momento por viajeros singulares que por un motivo u otro recorrieron estos caminos, con el aliciente, en este caso, de que este tipo de obras puede aportar valiosos detalles de primera mano que sin su apunte habrían quedado olvidados para siempre. La accesibilidad y disponibilidad de la mayoría de estos textos a través de la red digital nos ha permitido recopilar gran parte de las obras publicadas, circunstancia que nos ha facilitado su consulta. Otra fuente de información fundamental ha sido la cartografía, disponible en diversos formatos y escalas, tanto en mapas no muy detallados a nivel peninsular como la minuciosa cartografía del Instituto Geográfico Nacional (IGN) o del Servicio Geográfico del Ejército (SGE) a escalas 1:50.000 o 1:25.000. No debemos olvidarnos de la toponimia, importante fuente a la hora de determinar o localizar antiguos elementos camineros.

Para el periodo que media entre la segunda mitad del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX, momento de importantes cambios en la red viaria nacional, y por tanto regional, además de las aportaciones referidas anteriormente, han sido trascendentales los datos recabados de la documentación depositada en el Archivo General de la Administración, situado en Alcalá de Henares, complementados con los aportados por publicaciones oficiales y periódicos de la época. De sumo interés ha resultado también la información recogida en los archivos que el Ministerio de Fomento tiene en las provincias de Madrid, Guadalajara, Soria y Zaragoza, en los que se conserva una importante documentación relacionada con las obras y mantenimiento de la carretera general N-II, fundamental para conocer la evolución de esta vía en la segunda mitad del siglo XX.

Por último, la información recopilada a partir de las fuentes anteriores ha sido verificada y contrastada, cuando así se ha considerado oportuno, con el correspondiente trabajo de campo. Estas investigaciones sobre el terreno se han desarrollado tanto en el trazado a través del corredor Henares-Jalón, y especialmente en los tramos comprendidos entre la zona de Sigüenza - Alcolea del Pinar y la ciudad de Zaragoza, como en la ruta por Daroca. En todo caso, debe precisarse que estas prospecciones no han podido realizarse con el detalle deseado en los sectores intensamente urbani-

zados como son las cercanías de la ciudad de Zaragoza y el corredor entre Madrid y Guadalajara.

La cartografía utilizada en el trabajo de campo ha sido la proporcionada por el IGN y el SGE, en sus formatos impreso y digital, en este último caso disponible en la página web de la primera de las instituciones a través del visor Iberpix⁵. La cartografía que acompaña a los textos se ha tomado de la ortofoto de la Península Ibérica, mientras que el MDT (Modelo Digital del Terreno) ha sido elaborado con el programa Global Mapper 11 a partir de ficheros de metadatos, ambos recursos descargados desde la propia página web del IGN. El mapa geológico de la región se ha compuesto a modo de mosaico a partir de esquemas simplificados del Mapa de Síntesis Geológica del IGME.

La obra consta de diez capítulos más cuatro anexos y la correspondiente bibliografía. El primer capítulo sirve de introducción a la vez que contextualiza en el tiempo y en el espacio los contenidos que se desarrollan en la obra. El segundo capítulo presenta brevemente el marco geográfico que acoge las diferentes vías de comunicación que se estudian en los capítulos posteriores. En el tercer capítulo se presenta la información recopilada sobre la calzada romana entre *Toletum* y *Caesaraugusta*, con especial interés en la localización de las diferentes mansiones que jalonaban su recorrido. De manera semejante se aborda el cuarto capítulo, correspondiendo en este caso al estudio del camino medieval entre Toledo y Zaragoza, recogiendo ahora la información sobre el mismo de las escasas fuentes documentales disponibles. El quinto capítulo está dedicado al estudio detallado de los diferentes itinerarios que durante la Edad Moderna siguieron los caminos reales que ponían en comunicación las ciudades de Madrid y Zaragoza. Además de recoger el trazado de los diferentes itinerarios que aportan las fuentes bibliográficas de la época se presenta un desarrollo de su recorrido a lo largo de las poblaciones por las que discurrían. Se incluyen también los relatos de algunos viajeros que recorrieron estos caminos durante los siglos XVII, XVIII o XIX. En el sexto capítulo se presenta un breve análisis de la carretera general, denominada en su momento como carretera de Madrid a Francia por La Junquera, que durante el siglo XIX y primeras décadas del XX precedió a la N-II. Y puesto que el subtítulo de la obra se refiere a vías de comunicación entre Madrid y Zaragoza, se ha considerado oportuno incluir un séptimo capítulo dedicado a la línea ferroviaria que se extiende entre dichas ciudades, a pesar de que la información aportada aquí sea simplemente testimonial. El octavo capítulo está dedicado al estudio de la evolución de esta carre-

⁵ <http://www.ign.es/iberpix2/visor/>

tera durante gran parte del siglo XX. En el noveno capítulo se analizan algunas curiosidades relacionadas con las vías de comunicación de antaño, esencialmente los viajes por la posta, los viajes en diligencia y ferrocarril en el siglo XIX, y los portazgos decimonónicos. Finalmente, en el décimo y último capítulo como complemento de las informaciones apuntadas en apartados anteriores se añaden nuevos datos de los elementos camineros más significativos de los distintos itinerarios, tales como puentes, ventas o puertos, presentados en forma de ficha normalizada. Dicha ficha consta de algunos datos básicos que ayudan a su identificación y localización, una fotografía y otras informaciones adicionales.

En el primer anexo se presenta el perfil altitudinal del trazado de la carretera N-II y del camino real entre Madrid y Zaragoza por Daroca. Los anexos siguientes recogen todos aquellos elementos camineros relacionados tanto con los caminos reales de época moderna como con la carretera general del siglo XIX. El primero de ellos hace referencia a los distintos puertos y cuestas que marcaban los diferentes itinerarios; el siguiente anexo recoge un listado de los puentes que permitían sortear los cursos fluviales más importantes con mención de algunos otros elementos significativos como pueden ser los vados o incluso una barca; y, finalmente, un último anexo que ofrece una relación pormenorizada de todas aquellas ventas, paradores u otros establecimientos que quedaban distribuidos a lo largo del trazado de los diferentes caminos.

En el aspecto bibliográfico, además de las referencias actuales, se presenta de manera separada, con la finalidad de facilitar su consulta, una exhaustiva recopilación de las diferentes obras de la época relativas a temas camineros como son los repertorios o itinerarios de caminos, las guías del viajero u otras obras de similar contenido, incluyendo también algunos libros de viajes con especial atención a aquellos que describen de manera más pormenorizada los diferentes itinerarios entre Madrid y Zaragoza, así como diverso material cartográfico en el que ha quedado constancia del trazado de estos caminos.

Con esta publicación sólo pretendemos dar a conocer el fruto de nuestras investigaciones, que como hemos expresado anteriormente se han centrado en los caminos reales de la Edad Moderna y en la carretera general de los siglos XIX y XX; con ello es posible que hayamos dado respuesta a algunas cuestiones pero desde luego quedan otras por resolver, de modo que nos sentiremos satisfechos si nuestro trabajo sirve de punto de partida para futuros estudios. En cualquier caso, somos los únicos responsables si algunos de los planteamientos presentados en esta publicación no son acertados.

En el apartado de agradecimientos, debemos recordar a Mercedes Marco Lafuente que nos ha acompañado en numerosas ocasiones en el trabajo de campo y ha escuchado con paciencia nuestras dudas, hipótesis

y posibles soluciones sobre el trazado de algunos tramos de los diferentes itinerarios. También debemos mencionar a Mario Lafuente Gómez, cuyo ánimo constante nos ayuda a seguir adelante con nuestras investigaciones y cuyos acertados consejos siempre son bienvenidos, a la vez que también nos ha aportado alguna fuente documental de la época medieval y se ha prestado a revisar y corregir los textos; Joaquín Ibáñez Lacruz, siempre atento a nuestras consultas sobre todo aquello que esté relacionado con Cetina y dispuesto a poner a nuestra disposición la documentación por él recogida; Jesús Blasco Sánchez que nos ha instruido con sus conocimientos sobre la villa de Ateca; Jesús del Barrio García que nos ha enseñado sobre el terreno algunos de los caminos que discurren por el término de Jubera; Rodolfo Lacal, que desde la lejana China nos ha ofrecido cuanta información sobre Bubierca nos pudiese ser de utilidad; Pablo Molina, a cuya desinteresada contribución se debe la fotografía de Bubierca que ilustra la portada de este libro, instantánea que fue captada por su padre, José Molina Bueno, hace unos sesenta años; Isaac Moreno Gallo que nos ha proporcionado algunos datos relacionados con la calzada romana y ha respondido a cuantas consultas le hemos planteado sobre la misma; Manuel Durán Fuentes que ha confirmado y documentado nuestras sospechas sobre la no romanidad del puente del puerto del Cervero; Luis Varga Aldana que nos ha proporcionado dos documentos que ayudan a interpretar desde el punto de vista cronológico este último puente; Emilio Benedicto Gimeno que nos ha orientado a través de la llanada de Used; Antonio Gil Ambrona que nos ha aportado información sobre la casa de postas de Bujarrabal; Juan Arguedas que nos ha documentado sobre las guías Michelin y nos ha facilitado la información contenida en la edición de 1936 referente a la carretera general; Santiago Cabello Solanas que nos ha cedido diversas fotografías antiguas de La Almunia de Doña Godina; y Manuel Mercado Grima que nos ha facilitado interesantes datos sobre el apenas conocido “puente del Rey”, situado en esta última población, inmediato al desaparecido complejo de Los Palacios y que desafortunadamente quedará sumergido bajo las aguas del embalse de Mularroya.

También debemos agradecer a aquellos profesores e investigadores el tiempo que han dedicado a atender con amabilidad y prontitud nuestras consultas, entre ellos, Manuel Retuerce Velasco, Juan Zozaya, recientemente fallecido, y Pedro Ripoll, que nos han instruido sobre la identificación de los enclaves islámicos del camino medieval entre Toledo y Medinaceli, además de facilitarnos diversa bibliografía sobre toponimia caminera de origen árabe; así como a Jesús Rodríguez Morales y Carlos Caballero Casado que nos han orientado sobre la viabilidad de algunos caminos romanos y medievales que discurrieron por los hoy territorios madrileño y alcarreño; a Francisco José Marín Perellón que nos ha facilitado información cartográfica

sobre el puente de Viveros; y a José María Coronado y Javier Rodríguez que nos han documentado sobre el Circuito Nacional de Firmes Especiales. Han sido varias las personas que han atendido nuestras consultas remitidas a sus respectivos blogs, como Julio Puente que nos ha proporcionado el acceso a algunos planos antiguos de la ciudad de Zaragoza en edición digital y José Manuel Seseña, administrador de la página web “Historias matrienses”, que nos ha guiado sobre diversos aspectos camineros de la zona de Madrid y en especial sobre el paso a nivel de Torrejón de Ardoz.

Nuestra gratitud a los funcionarios que gestionan los archivos de las Demarcaciones Provinciales de Carreteras de Zaragoza y Madrid, así como a los del Archivo Histórico Provincial de Soria y del Archivo General de la Administración, ubicado éste último en Alcalá de Henares, en los que se conservan los expedientes de los diferentes proyectos de la carretera general y en los que siempre hemos encontrado diligencia y amabilidad en nuestras peticiones, y en especial a Isabel Sanz y José Luis Andrés que están al frente del archivo de la demarcación de Zaragoza y a Antonio Cordero encargado de la de Madrid. No debemos olvidarnos de los responsables del Archivo Municipal de Calatayud que nos han orientado en la infructuosa búsqueda de datos relativos al puente del puerto del Cavero, ni de Ana Arpa, bibliotecaria de la Puebla de Alfindén, que nos ha proporcionado el texto en su italiano original de una joya bibliográfica difícil de conseguir como es el “Viaje de de Cosme de Médicis por España y Portugal”. También debemos agradecer la atención prestada por los propietarios y empleados de algunos de los establecimientos hosteleros repartidos a lo largo del trayecto de la antigua carretera general que han respondido con interés a nuestras preguntas y nos han relatado la historia más reciente de los mismos: *km 105* o antigua venta de Almadrones; *Área de Servicio 141* o antiguo parador de San Martín, en Esteras de Medinaceli; *El Navarro* o venta de la Romera, en Épila; y *El Cisne*, hotel situado en el solar de la antigua venta de los Caballos, en las cercanías de Zaragoza. A todos ellos nuestro más sincero agradecimiento puesto que su colaboración nos ha ayudado a enriquecer en gran medida esta publicación.

1. INTRODUCCIÓN

Las carreteras ponen en comunicación unas ciudades con otras a la vez que sirven de motor de desarrollo de las poblaciones por las que discurren. Los caminos que las precedieron cumplían la misma función. La historia de una vía de comunicación nos dice mucho de las ciudades que conecta y sobre todo del territorio que atraviesa. La carretera general N-II⁶, hoy autovía A-2⁷, entre Madrid y Zaragoza conecta directamente dos ciudades claves en las infraestructuras viarias estatales. La primera de ellas, Madrid, capital del Estado desde finales del siglo XVI, ocupa una situación privilegiada en el centro peninsular⁸, mientras que la segunda, Zaragoza, se ubica en una posición estratégica al situarse en el cruce de dos rutas importantes a nivel peninsular, de una parte la que comunica ambas mesetas con la costa mediterránea y de la otra la que pone en contacto la costa levantina con la cantábrica a lo largo del valle del Ebro⁹. Pero antes que ella hubo otras vías

⁶ Esta carretera ha recibido otras denominaciones en el pasado, principalmente carretera general de Madrid a Francia por La Junquera. El título de N-II, al igual que el resto de las carreteras radiales, aparece hacia 1940 aunque no quedó arraigado hasta la década de los sesenta. El cambio debió ser gradual puesto que en este intervalo de tiempo convivieron ambas denominaciones.

⁷ Antes de esta denominación recibió los nombres de Autovía de Aragón y Autovía del Nordeste.

⁸ Esta ubicación en el centro de la Península Ibérica fue determinante en el momento de adoptar una estructura radial para las vías de comunicación terrestres que conectaban Madrid con las ciudades más importantes del país, decisión que se adoptó a finales del siglo XVIII y se aplicó a principios del siglo siguiente [MONTESINO, C.S. (1856). *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856 presentada al excmo. sr. ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas*. Imprenta Nacional, Madrid]. No obstante, su base estructural estaba organizada desde el XVII según se muestra en la red de caminos de posta de Octavio Cotogno pero entonces con Toledo como punto central.

⁹ Factores que han propiciado la expansión demográfica de ambas ciudades, así, Madrid es la más poblada de España con 3.141.991 de habitantes mientras que Zaragoza es la quinta ciudad del país con 664.963 habitantes, según los datos aportados por el INE a fecha de 1 de enero de 2015.

de comunicación que si bien discurrían más o menos por el mismo trazado tenían otra denominación: carretera de Madrid a Francia, camino real de Madrid a Zaragoza, y también a Barcelona, y si nos remontamos todavía más en el tiempo *Itinere ab Emerita Caesaragustam*. Todas ellas discurrieron por el mismo paso natural que comunica el valle del Ebro con las tierras del Tajo: el corredor Henares-Jalón. Pero es evidente que para conocer el trazado de estos caminos y carreteras por los territorios del Henares y del Jalón, y puesto que se trata de una vía de comunicación estratégica a nivel peninsular, se hace necesario estudiarla en su conjunto para conseguir una visión global. Por ello, no nos interesa tanto el momento actual, ni tampoco un pasado demasiado reciente sino los antiguos caminos que precedieron a tan emblemática vía de comunicación.

Los caminos y carreteras han influido en la vida social y económica de las poblaciones por las que pasan. A su vera fueron surgiendo ventas, indispensables para atender las necesidades de los viajeros, o incluso nuevas poblaciones. Otras localidades vieron como su actividad resurgía simplemente por encontrarse junto al camino, o al contrario, cayeron en el olvido cuando el camino dejó de usarse o se desvió por otro recorrido. Baste para ello recordar algunos ejemplos.

En este sentido resulta emblemático el caso de la ciudad de Calatayud, ubicada en un emplazamiento privilegiado desde el punto de vista caminero pues allí se cruzan dos importantes vías naturales. De una parte, el curso del río Jalón permite una fácil comunicación entre las tierras del Ebro y del Tajo, e incluso con las del Duero, mientras que a través de los valles de sus afluentes Jiloca y Ribota se abre un pasillo que desde Levante accede cómodamente hasta el valle medio del Ebro y el extremo oriental de la meseta norte. Esta aventajada posición ya fue percibida por las generaciones pasadas; precisamente una de las funciones de la ciudad de *Bilbilis*, primero celtíbera y después romana, fue la de ejercer el control sobre los caminos que se cruzaban en su entorno, cometido que fue heredado por la *Qalat Ayub* musulmana y la posterior Calatayud medieval y moderna. Prueba evidente de este hecho, ya en nuestro tiempo, es que por aquí se trazaron las vías de comunicación contemporáneas que unen Madrid con Barcelona, de una parte, y Valencia con Burgos y Santander, de la otra, aunque en este último caso no se llegase hasta la meta prevista.

La población de La Muela, en la provincia de Zaragoza, se fundó a mediados del siglo XIII en el lugar en el que un noble zaragozano tenía unas tierras y unas casas, y por esas fechas ya debía existir el camino medieval de Toledo a Zaragoza sin duda heredero en parte de su recorrido de la antigua calzada romana, pues precisamente uno de los objetivos de dicha puebla permanente era el de ofrecer protección a los viajeros que transitaban por los caminos debido a las numerosas molestias que les ocasionaban los ban-

didos y salteadores al cruzar estas tierras deshabitadas entre La Almunia y la capital del Ebro ¹⁰.

Otro caso representativo es el de la villa soriana de Medinaceli. La primitiva población medinense, encaramada en lo alto de la muela, vio durante siglos discurrir a sus pies el trazado de la primitiva calzada romana, posteriormente convertida en camino medieval y siglos más tarde en camino real. Abajo, en el llano, junto al curso del río Jalón, sólo había una pequeña *mansio*, *manzil* o venta, en la que descansarían los viajeros y caminantes, y ya con posterioridad un convento de padres franciscanos. La construcción del ferrocarril y de la moderna carretera general hicieron que surgiera junto a la primitiva estación ferroviaria toda una nueva población, más cómoda y práctica, acorde al fin y al cabo con los nuevos tiempos, que la vieja villa, llegando incluso a superarla en residentes con el paso del tiempo. Sin embargo, la acusada emigración que durante la segunda mitad del siglo XX despobló, tanto la villa medinense como todas estas tierras situadas a un lado y otro de la frontera entre Castilla y Aragón, y la más reciente transformación de la N-II en autovía, disminuyendo con ello su actividad económica en el sector servicios, han hecho, si cabe, acrecentar su declive. Esta situación de abandono y olvido no es exclusiva de Medinaceli, puesto que se repite tanto en poblaciones de cierto renombre como Arcos de Jalón, Ariza o Ateca, como en entidades menores como Lodaes, Somaén o Bubierca, aunque en el caso de la propia Medinaceli o Somaén, su reorientación hacia el sector turístico o como lugar de segundas residencias haya logrado aminorar esta problemática.

Este panorama desolador en las tierras del Jalón queda en parte compensado, que no olvidado, por el espectacular crecimiento urbanístico e industrial desarrollado en el corredor del Henares a partir de la segunda mitad del siglo XX ¹¹. Donde antes sólo había dos ciudades menores, Alcalá de Henares y Guadalajara, y alguna pequeña población, como Torrejón de Ardoz, además de algunas ventas, hoy el paisaje rural ha sido sustituido por un conglomerado urbano en el que se suceden un sinfín de naves industriales y urbanizaciones cuyo eje principal discurre paralelo al trazado de la carretera ¹²

¹⁰ PLOU, M. (1995). *Historia de La Muela*. Ayuntamiento de La Muela.

¹¹ Este desarrollo ha sido catalizado por la presencia cercana de la ciudad de Madrid, cuyo crecimiento y expansión desde principios del siglo XX ha ido alcanzando a su área de influencia en etapas sucesivas. La expansión del núcleo urbano de Madrid se canalizó, ya desde su inicio, a lo largo de las carreteras radiales que partían de la capital del Estado.

¹² Además del desarrollo experimentado por las propias ciudades de Alcalá de Henares y Guadalajara es destacable el crecimiento de pueblos como Torrejón de Ardoz y Azuqueca de Henares. Esta última localidad alcarreña tenía en 1857 una población de 481 habitantes,

Fue muy común a partir de la Edad Moderna ubicar ventas y ventorros a la orilla de los caminos reales en aquellas poblaciones por cuyo casco urbano no pasaba el camino pero sí lo hacía a través de su término municipal. Los ejemplos a lo largo del trayecto de esta carretera se cuentan por decenas, en unos casos estos establecimientos siguen en activo en la actualidad¹³ mientras que en otros, sobre todo cuando el antiguo camino ha quedado abandonado, sólo quedan las ruinas de las viejas ventas¹⁴.

Pero, tal como ya se ha adelantado, nuestra intención no es hablar de los tiempos actuales, sino de los pasados. De este modo, nuestro principal objetivo se centrará en estudiar los trazados de las vías terrestres que antecedieron a esta histórica carretera entre Madrid y Zaragoza durante la Edad Moderna, haciendo también referencia a los caminos que permanecieron activos en las épocas medieval y antigua, con la salvedad de que en estos periodos precedentes el centro de poder en el interior peninsular no era Madrid sino Toledo. En consecuencia, y siguiendo un orden cronológico, se estudiarán los trazados de las siguientes rutas:

- Calzada romana entre *Toletum* y *Caesaraugusta*
- Camino medieval entre Toledo y Zaragoza
- Caminos reales entre Madrid y Zaragoza
- Carretera general de Madrid a Zaragoza
- Ferrocarril de Madrid a Zaragoza

La calzada romana que discurría entre *Toletum* y *Caesaraugusta* formaba parte de una vía de mayor recorrido que comunicaba la ciudad de *Emerita Augusta* con la capital del Ebro. El Itinerario de Antonino, una especie de guía de caminos de época romana, redactado posiblemente en el siglo III, cita la calzada *Ab Emerita Caesaraugustam*, conocida en la numeración impuesta por E. Saavedra con el número 25, importante vía romana que ponía en comunicación los valles del Tajo y del Ebro a través del pasillo natural Henares-Jalón.

sin embargo hoy en día alcanza los 34.896 residentes. En el caso de Torrejón el crecimiento ha sido también espectacular, puesto que los 3.061 habitantes que tenía en 1857 se han convertido en 126.934 en estos últimos años [Fuente INE, datos actuales referidos a 1 de enero de 2015].

¹³ En la pequeña localidad de Almadrones, en la provincia de Guadalajara, hay una gran área de servicio junto a la actual autovía A-2, conocida como *Kilómetro 103*, que tuvo su origen en una pequeña venta situada a la orilla del camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca.

¹⁴ Sólo por citar un ejemplo, en la Comarca de Calatayud entre el puerto del Cavero y el puerto de El Frasno hay un tramo abandonado del antiguo camino real de unos 4 km de longitud en cuyo recorrido se reconocen todavía las ruinas de dos antiguas ventas ubicadas en el término municipal de Aluenda.

En el momento de la invasión musulmana de la Península Ibérica debía seguir en activo gran parte de la red viaria romana, ello explicaría, entre otras razones de índole política y social, la rapidez con la que los ejércitos de Tariq y Musa ocuparon la práctica totalidad de la península en apenas unos pocos años, salvo unos pequeños reductos de resistencia hispana localizados en la Cordillera Cantábrica y en los Pirineos. Durante la Edad Media son relativamente frecuentes las descripciones del territorio de al-Andalus, y en ocasiones de todo el territorio peninsular, realizadas por parte de los geógrafos árabes en las cuales además de describir con detalle las distintas regiones andalusíes se incluye en alguna de estas obras una reseña de la red caminera medieval. En este sentido, es especialmente interesante la obra de al-Idrisí, geógrafo ceutí del siglo XII, que referenció multitud de caminos medievales en el ámbito de todo el territorio peninsular entre los que se incluyen varios que completan el recorrido entre *Tulaytula* y *Saraqusta*. También tiene relevancia la obra de Ibn Hawqal que, entre otras referencias de al-Andalus, aportó algunas anotaciones sobre un camino entre Córdoba y Medinaceli. En los tiempos bajomedievales el camino entre Toledo y Zaragoza seguía en plena actividad pues diversas fuentes indirectas hablan de él al ser utilizado por reyes y viajeros ilustres.

La precaria escasez de fuentes, tanto directas como indirectas, que describan el recorrido de las distintas vías de comunicación en las épocas antigua y medieval contrasta notablemente con el amplio elenco de manuales que surge desde comienzos de la Edad Moderna tratando precisamente de cubrir ese vacío y como más de un autor contemporáneo confesara con el principal objetivo de servir de orientación al viajero. Los primeros manuales en ver la luz se conocen como *Repertorios de caminos*, posteriormente denominados también como *Guías de caminos*. Al primer repertorio, o guía, editado en 1546, cuyo autor fue el geógrafo Juan Villuga, le siguieron otros muchos publicados entre esta fecha y las primeras décadas del siglo XIX¹⁵. En todos ellos se describen los itinerarios de los principales caminos que recorrían el territorio peninsular indicando el nombre de cada una de las etapas y las distancias, medidas en leguas¹⁶, que había entre

¹⁵ A la pionera obra de Villuga le siguieron las de Alonso de Meneses (1576), Pedro Pontón (1705), anónimo de Orihuela (1747), Matías Escribano (1757) y, finalmente, Santiago López (1809), aunque la última edición de esta guía se imprimió en 1828.

¹⁶ Una legua corresponde a la distancia (media) recorrida por un caminante en una hora. La legua castellana quedó fijada en un primer momento en 5.000 varas castellanas (1 vara castellana = 3 pies = 83,59 cm) equivalentes a 4.190 m, sin embargo a partir del siglo XVI se equiparó a 20.000 pies castellanos (1 pie castellano = 27,86 cm), equivaliendo, por tanto, a 5.572,7 m. Los viajeros de la época hablan frecuentemente de leguas largas y leguas cortas [PUENTE, G. (1982). *El Sistema Métrico Decimal. Su importancia e implantación en España. Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 3: 95-125].

ellas. En los primeros repertorios del siglo XVI se menciona el camino ya conocido entre Toledo y Zaragoza que sigue la clásica ruta a través de los valles del Henares y del Jalón, pero al trasladarse a Madrid la capitalidad del reino de España en tiempos de Felipe II será esta ciudad la que pase a ocupar el papel centralista, desde el punto de vista caminero, que antes había ejercido Toledo, de modo que en las guías de los siglos venideros el camino que se menciona en ellas es el de Madrid a Zaragoza. A partir de este momento son cuatro los itinerarios posibles que comunicaban ambas ciudades, pues al ya renombrado camino del corredor Henares-Jalón por Sigüenza y Calatayud se añadía otro alternativo que transcurría a través del páramo por Alcolea del Pinar y Daroca, además de dos variantes que combinaban ambas rutas al conectarlas mediante caminos secundarios trazados entre Torremocha y Fuencaliente, de una parte, y entre Maranchón y Ateca, de la otra.

Desde principios de la Edad Moderna funcionaba de manera más o menos regular el servicio de correos, tanto real como privado, también conocido como carreras de posta. Se trataba de líneas regulares por las que se distribuían cartas y mensajes, que conectaban básicamente Madrid con diversas ciudades de la periferia peninsular e incluso con las capitales europeas. A principios del siglo XVII aparece por primera vez un nuevo manual, similar en su desarrollo a los repertorios de caminos, conocido como *Itinerario de las carreras de posta*. La primera edición conocida en la que aparecen las carreras peninsulares es la de Octavio Cotogno, obra de referencia para gran parte del territorio europeo, publicada en italiano en 1608. A principios del siglo XVIII el sistema se institucionaliza, es decir, es asumido por el Estado, pues hasta entonces estaba gestionado por los herederos de Francisco de Tassis, personaje que había recibido la concesión de Felipe el Hermoso. Este momento se corresponde con la publicación de un decreto real en el que se dictan las normas que deben regular el servicio de postas y de correos, a la vez que se presenta una relación de las diversas carreras de postas que recorren el territorio peninsular¹⁷. Varias décadas después aparece la primera edición española de las carreras de posta cuyo autor fue Manuel Fernández de Mesa, a la que seguirán otras publicaciones semejantes hasta las primeras décadas del siglo XIX¹⁸. Una de estas carreras

¹⁷ GRIMALDO, J. (1720). *Reglamento general para la dirección y gobierno de los oficios de Correo mayor y Postas de España, en los viajes que se hizieren; y exemptions que ban de gozar y les están concedidas a todos los dependientes de ellos*. Imprenta de Juan de Aritzia, Madrid, 46 p.

¹⁸ Después del itinerario de Fernández de Mesa (1755) se publicaron los de Pedro Rodríguez de Campomanes (1761), Bernardo Espinalt (1785), Charles Picquet (1810), Santiago de Ayala (1821) y Francisco Xavier de Cabanes (1830).

iba desde Madrid hasta Zaragoza ¹⁹ por uno de los recorridos ya conocidos, pues después de seguir la ruta por el páramo se desviaba en Torremocha para conectar en Fuencaliente de Medinaceli con la del Jalón.

En este último siglo, comienza a aparecer un nuevo tipo de manuales de viajes en los que no sólo se indican las paradas y distancias de las distintas rutas sino que también se incluye una breve descripción del territorio y de las poblaciones por las que discurren los recorridos de los caminos, son las denominadas *Guías del viajero* ²⁰, cuyos ejemplos más representativos en la primera mitad del siglo XIX son las de Alexandre Laborde (1816), Isidoro de Antillón (1823), Francisco Mellado (1842) y Richard Ford (1845). La guía de Laborde presenta una nueva variante del recorrido combinado entre el que discurría a través del páramo y el corredor del Jalón, pero en este caso la conexión se establecía entre Maranchón y Cetina ²¹. Por otra parte, en la obra de Mellado ²² se menciona por primera vez una nueva ruta entre Madrid y Zaragoza a través de Alcolea del Pinar y Medinaceli, citada ya con la denominación de carretera general y que seguía el trayecto que tendrá en el futuro la carretera radial N-II.

En esta primera mitad del siglo XIX aparece un nuevo tipo de guía del viajero, se trata del *Manual de Diligencias*. En estas obras se explica toda clase de indicaciones, avisos y recomendaciones que deben observar las personas que utilicen este transporte. Como información complementaria se incluye también una relación de las líneas existentes así como las tarifas que se cobran a los usuarios. Desafortunadamente, sólo se publicaron tres de estas guías, entre las que no está la de la línea Madrid-Zaragoza.

También son de cierta utilidad los diversos diccionarios geográficos de la época, principalmente los recopilados por Sebastián Miñano y Pascual Madoz, y en especial este último puesto que en cada población se dedica un pequeño apartado a reseñar los caminos que atravesaban su término municipal, haciendo también alguna referencia a su estado de conservación.

Mediado el siglo XIX comienza a implantarse en España un nuevo medio de transporte: el ferrocarril. En un primer momento, las líneas construi-

¹⁹ El itinerario de esta carrera de postas permanece invariable durante todo el tiempo que estuvo en servicio. Desde Cotogno hasta Cabanes se indica siempre el mismo recorrido.

²⁰ Este tipo de guías puede considerarse una versión muy simplificada de la monumental obra inacabada de Hernando Colón, segundo hijo de Cristóbal Colón, titulada *Descripción y Cosmografía de España* en la que estuvo trabajando durante el primer cuarto del siglo XVI.

²¹ Este recorrido alternativo viene recogido, junto con el resto de trazados conocidos en su época, en un material cartográfico excepcional conservado en el Archivo General de Simancas denominado *Descripción del camino real de Calatayud y su partido*, elaborado en 1738 por Joseph Fernández de Moros.

²² La primera mención a este nuevo trazado por Alcolea del Pinar aparece en la segunda edición de la obra, publicada en 1843.

das eran de escaso recorrido pues apenas llegaban a los 50 km, entre las que destacan las de Barcelona a Mataró, inaugurada en 1848, o la de Madrid a Aranjuez, acabada en 1851. A partir de 1856 comienzan a fundarse en España las grandes compañías ferroviarias a la vez que dará comienzo la construcción de las principales líneas de ferrocarril de la época. Una de estas compañías fue la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), creada en los primeros días de 1857, que promoverá y construirá el ferrocarril entre Madrid y Zaragoza, alcanzando la capital del Ebro en 1864. El auge y desarrollo del ferrocarril a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX causará una verdadera revolución en el transporte de la época. Cambios que se manifiestan también en las guías de viajeros que comienzan a incluir los nuevos itinerarios ferroviarios, a la vez que aparecen las primeras guías específicas dedicadas al nuevo medio de transporte.

Las guías publicadas en la segunda mitad del siglo XIX adquieren una dimensión considerable. Recogen todo tipo de trayectos: carreteras, caminos de carros, caminos de herradura, sendas y veredas, e incluso en algunas de ellas se incluyen por primera vez los novedosos itinerarios ferroviarios contruidos recientemente. Entre estas monumentales obras deben reseñarse las siguientes: el Itinerario Descriptivo Militar de España editado en 1866 por el Depósito de la Guerra, un nuevo itinerario de España publicado en 1872 por Joaquín Pérez de Rojas y la nueva guía del viajero, obra de Emilio Valverde publicada en 1886. En todas ellas se menciona la carretera general entre Madrid y Zaragoza cuyo trazado coincide con el reproducido en la guía de Mellado. En las dos últimas obras citadas también se incluye la línea ferroviaria entre Madrid y Zaragoza, en servicio desde 1864.

La cartografía es una fuente de primera mano que aporta una valiosa información puesto que cuando se dispone de ella se disipa cualquier duda referida al trayecto de los distintos itinerarios. Además de algunos pequeños mapas o croquis que acompañan en ocasiones a las guías del viajero, destaca por su volumen y detalle la serie cartográfica en escala 1:50.000 del Instituto Geográfico Nacional (IGN) confeccionada entre 1875 y 1930. Desde luego, estos mapas son determinantes para conocer el trazado la carretera general entre los siglos XIX y XX, pero también sirven de gran ayuda para determinar el de los caminos de la Edad Moderna que por alguna razón habían quedado abandonados, donde aparecen rotulados como camino viejo, camino real o términos similares. En estos mapas también pueden aparecer indicadas antiguas ventas o caseríos ubicados junto a estos caminos tradicionales.

La toponimia, tanto la reflejada en la cartografía como la recogida en las distintas fuentes documentales, también puede contribuir en ocasiones a determinar con claridad la ubicación correcta de un antiguo componente viario.

Finalmente, como fuente indirecta para nuestros intereses pueden resultar útiles los relatos dejados por los viajeros²³ que recorrieron estos caminos, principalmente entre los siglos XV y XIX²⁴. Generalmente estos libros de viaje contienen abundantes apuntes geográficos relativos a las ciudades y pueblos que visitaban sus autores, así como numerosos testimonios sobre el modo de vida de sus gentes, incluso también son frecuentes las referencias a los señores y mandatarios de estas poblaciones, pues en la mayoría de los casos los viajeros que han dejado constancia de sus periplos eran personajes ilustres o renombrados eruditos y por tanto eran agasajados por las autoridades señoriales, municipales y eclesiásticas. Sin embargo, en ocasiones también se apuntan en estas narraciones algunas referencias camineras que pueden servir para resolver el recorrido de un antiguo camino o conocer el funcionamiento de los servicios de los que disponían los caminantes.

²³ Entre los personajes que nos ha dejado sus relatos viajeros se encuentran nobles, embajadores, cardenales u obispos, además de otras personas que componían sus séquitos tales como diplomáticos, guardias reales, curas o monjes. No faltan tampoco los apuntes científicos de eruditos, geógrafos o naturalistas.

²⁴ Una de las mejores recopilaciones es la obra de GARCÍA MERCADAL, J. (1999). *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, (6 vol). Junta de Castilla y León, Salamanca. De esta magna obra hay publicadas dos ediciones anteriores, la primera vio la luz entre 1919 y 1920 bajo el título "*España vista por los extranjeros*, (3 vol)", y la segunda edición, ya con el mismo título que la edición actual, fue publicada, también en 3 tomos, entre 1952 y 1962 por Ed. Aguilar.

2. MARCO GEOGRÁFICO

El territorio por el que discurre la carretera general N-II entre las ciudades de Madrid y Zaragoza, orientada con rumbo SO-NE y con un recorrido aproximado de 325 km, presenta un variado conjunto de unidades geomorfológicas que conforman un abigarrado paisaje en el que coexisten elementos tan dispares como el ancho valle del Henares, el amplio páramo alcarreño, los angostos desfiladeros del Jalón o los escarpados relieves ibéricos²⁵.

La geología de esta extensa región resulta algo compleja puesto que está conformada por cinco grandes unidades estructurales²⁶. Al suroeste se localiza la Cuenca del Tajo, depresión de origen terciario; en el centro se sitúa la Cordillera Ibérica, unidad orientada en dirección NO-SE, que alcanza las mayores altitudes de la región y está conformada por sedimentos paleozoicos y mesozoicos fuertemente tectonizados por la orogenia alpina; y al noreste se ubica la Cuenca del Ebro, depresión sedimentaria rellenada igualmente en el Cenozoico. Encajadas entre los flancos de la Cordillera Ibérica se encuentran otras dos cuencas sedimentarias terciarias: la Cuenca de Almazán, extremo suroccidental de la del Duero y la fosa de Calatayud-Daroca, paralela a la dirección ibérica.

²⁵ Como bibliografía básica que nos acerca al medio físico de estos territorios, distribuidos entre cuatro provincias, se pueden mencionar las siguientes publicaciones: AYALA, F.J. (dir.) (1988). *Atlas Geocientífico del Medio Natural de la Comunidad de Madrid*. IGME, Madrid; GARCÍA QUINTANA, A. (2008). Geología y paisajes de Guadalajara. *Geología de Guadalajara*. A. Calonge y M. Rodríguez (ed.), Universidad de Alcalá de Henares, pp. 15-71; PALÁ, J.M.; CALAVIA, M.; MOLINI, F. y SILVÁN, L. (1988). *Análisis del medio físico de Soria. Delimitación de unidades y estructura territorial*. Junta de Castilla y León. Valladolid; PEÑA, J.L.; LONGARES, L.A. y SÁNCHEZ, M. (ed.) (2004). *Geografía Física de Aragón. Aspectos generales y temáticos*. Universidad de Zaragoza / Institución "Fernando el Católico", Zaragoza.

²⁶ SOPEÑA, A. (ed.) (2004). Cordilleras Ibérica y Costero-Catalana. *Geología de España*. Sociedad Geológica de España-IGME, Madrid, pp. 465-527; CIVIS, J. (ed.) (2004). Cuencas cenozoicas. *Geología de España*, pp. 529-586.

La Cordillera Ibérica ha sido dividida tradicionalmente en dos ramas: la Rama Castellana al oeste y la Rama Aragonesa al este. Ambas alineaciones montañosas están separadas por la Cuenca de Almazán. La Rama Castellana está formada por sedimentos mesozoicos con predominio de los depósitos triásicos y jurásicos. En esta zona presenta una orientación este-oeste configurando el límite meridional de la Cuenca de Almazán. La Rama Aragonesa, orientada en la dirección típicamente ibérica, es decir, NO-SE, está constituida por un núcleo paleozoico, dividido a su vez en dos alineaciones paralelas separadas por la fosa de Calatayud-Daroca. Sobre dicho núcleo se superpone una cobertera mesozoica formada por sedimentos triásicos y cretácicos en su flanco occidental, y triásicos y jurásicos en el oriental, donde se marca el límite con la Cuenca del Ebro.

Las cuatro cuencas cenozoicas están formadas por secuencias alternantes de materiales continentales detríticos y carbonatados, mayoritariamente de edad neógena, fáciles de reconocer en campo por su coloración rojiza los primeros y blanca los segundos, dispuestas en general en estratos subhorizontales. Localmente en la base de las series terciarias pueden aparecer depósitos evaporíticos yesíferos. En todas las cuencas las secuencias terciarias están coronadas por bancos de calizas lacustres, más resistentes a la erosión, de amplio desarrollo horizontal, conocidas en la primitiva literatura geológica como “calizas del páramo”.

Los materiales paleozoicos y mesozoicos, intensamente plegados durante la orogenia alpina, configuran relieves muy acusados debido sobre todo a la dureza de los potentes bancos cuarcíticos y calizos. Por el contrario, los depósitos horizontales neógenos más blandos presentan relieves más regularizados, sin embargo la fuerte acción erosiva ha originado desniveles importantes en algunos sectores de la región. Todos estos depósitos han sufrido intensos procesos erosivos desde el Plioceno cuya consecuencia más inmediata es la formación de superficies de erosión que enlazan a nivel altitudinal con las calizas superiores de los páramos terciarios.

La hidrología de este territorio está dominada por las cuencas de los ríos Henares y Jalón, afluentes respectivamente del Tajo y del Ebro. La divisoria de aguas entre ambas cuencas esta determinada por el elevado relieve de Sierra Ministra, cadena montañosa que conforma el entronque entre la Cordillera Ibérica y el Sistema Central. El río Henares sigue, desde su nacimiento en las inmediaciones de Horna, dirección suroeste hasta su confluencia con el Jarama en las cercanías de Mejorada del Campo, ya en la provincia de Madrid, río este último que mantiene rumbo norte-sur hasta su desembocadura en el Tajo cerca de Aranjuez. Por su parte, el río Jalón nace en las cercanías de la pequeña aldea de Benamira a los pies de la Cuesta de Esteras; prácticamente desde su nacimiento hasta su confluencia en el Ebro, cerca de Alagón, mantiene la orientación hacia el noreste. Ambos cursos flu-

viales poseen una marcada acción remontante en la parte alta de sus cuencas debido a la gran diferencia de desnivel entre su cabecera y su base, quizás más acusada en el caso del Jalón. Este río presenta una diferencia de 680 m entre su nacimiento en Benamira, situado a unos 1200 m, hasta su nivel de base en Huérmeda, aguas abajo de Calatayud, donde apenas supera los 520 m. En cuanto al río Henares el descenso es de unos 450 m entre su nacimiento en Sierra Ministra y su paso a la altura de Espinosa donde mantiene una altitud de 750 m.

La conjunción de todos estos elementos ha originado una red hidrográfica cuaternaria profundamente encajada en la estructura geológica del terreno, de modo que cuando los materiales presentan elevada dureza los cursos fluviales han labrado profundos y estrechos cañones, mientras que los materiales más blandos han originado anchos valles en cuyo fondo se desarrollan amplias y fértiles llanuras aluviales²⁷.

La orografía regional presenta acusados contrastes. Los menores niveles de altitud se localizan en las riberas del Ebro donde apenas se alcanzan los 200 m en las cercanías de la ciudad de Zaragoza. Por el contrario, en el extremo suroccidental del trazado la altitud asciende hasta los 600 m en el sector de Madrid. Las mayores alturas se presentan justamente en la divisoria de aguas de ambas cuencas fluviales, circunstancia que se materializa en Sierra Ministra, cuya cumbre se eleva hasta los 1312 m. En el valle del Henares existen notables diferencias de hasta 200 m entre la campiña que rodea el fondo del valle y el páramo que corona su margen izquierda. Todo este páramo alcanza altitudes crecientes desde los 1000 m hasta los 1100 m, áreas en las que enlaza con las superficies de erosión finipliocenas donde se consiguen alturas regularizadas en torno a los 1200 m. Circunstancias semejantes se presentan en el valle del Jalón aunque en este caso las altitudes absolutas son ligeramente menores. El fondo del valle disminuye de manera regular desde los 800 m en Arcos de Jalón hasta los 500 m en Calatayud, mientras que los páramos descienden desde los 1100 m hasta los 960 m. Esta situación se repite en el sector entre Ricla y Alagón donde el nivel de base desciende desde los 400 m hasta los 300 m, mientras que el páramo presenta aquí alturas más bajas alcanzando los 650 m en la meseta de La Muela.

²⁷ Ejemplos paradigmáticos de estas situaciones son fácilmente apreciables en el valle del Jalón. Cada vez que el curso del río atraviesa transversalmente las dos alineaciones de las cadenas ibéricas se forman estrechos desfiladeros como ocurre entre Alhama de Aragón y Ateca en la primera de ellas y entre Huérmeda y Ricla en la segunda. Por el contrario, el valle se ensancha cuando cruza los sedimentos terciarios de las cuencas de Almazán, Calatayud y Ebro. Por su parte, en el Henares suele dominar, en general, el valle abierto, excepto entre Sigüenza y Baidés, así como entre Espinosa y Humanes, pero sólo excepcionalmente presenta las angosturas del Jalón.

Factores como la distribución de la red hidrográfica y la orografía del terreno son los principales elementos que determinan el trazado de las vías de comunicación, de manera que éstas tratan de aprovechar la solución más sencilla que no es otra que discurrir por las rutas naturales que marcan los cursos de los ríos y arroyos, dicho de otro modo, los caminos, tanto antiguos como modernos, han tratado siempre de ceñirse lo más posible a los valles fluviales y sólo cuando ello resulta imposible, el trazado busca otras soluciones más complicadas como atravesar sierras y montañas, buscando los puertos y collados más favorables²⁸. Puede concluirse, por tanto, que el paso natural entre los valles del Tajo y del Ebro en este sector del interior peninsular no es otro que el corredor Henares-Jalón, solución adoptada en las diferentes épocas históricas, y posiblemente prehistóricas, aunque según el momento el recorrido concreto de las distintas vías de comunicación haya podido tener alguna ligera variación.

El clima es de tipo mediterráneo, sin embargo al tratarse de una región tan vasta presenta ciertas variaciones a nivel comarcal que dependen, entre otros factores, de la orografía del territorio; en este sentido, destaca la acusada tendencia a la continentalización en las zonas de mayor altitud. La temperatura media anual oscila entre los 10 °C de Medinaceli o Alcolea del Pinar y los 15 °C que se alcanzan en Zaragoza. En general, los inviernos son fríos con heladas esporádicas en las zonas de menor cota, cercanas al cauce del Ebro, pero muy frecuentes entre los meses de noviembre y marzo en las parameras de las provincias de Soria y Guadalajara, logrando bajar en alguna ocasión de los -20 °C. Los veranos son calurosos, con temperaturas máximas entre mediados de junio y agosto llegando a superar en algún momento los 40 °C. La pluviometría es, en general, muy irregular, destacando como factores determinantes la altitud y la disposición de los relieves. Las precipitaciones son mínimas (320 L/m²) en el centro de la Depresión del Ebro y máximas (> 600 L/m²) en las zonas más elevadas, manteniéndose en valores intermedios en los sectores de mediana altitud. Las estaciones más

²⁸ De nuevo hay clarificadores ejemplos en el valle del Jalón. Entre Huérmeda y Paracuellos de la Ribera el río Jalón corta en dirección transversal los depósitos cuarcíticos y pizarrosos de edad paleozoica de la Cadena Ibérica Oriental labrando una estrecha y sinuosa garganta por la que es imposible trazar una vía de cierta importancia de modo que la única solución, desde época romana hasta la actualidad, ha sido siempre ascender por el puerto del Cavero para salvar este obstáculo. Otra situación algo distinta es la que se plantea entre Medinaceli y Arcos de Jalón, tramo en el que el río atraviesa los resistentes depósitos de conglomerados que configuran el borde suroccidental de la Cuenca de Almazán de modo que sólo se puede penetrar en el valle con facilidad hasta la altura de Lodares. La carretera general proyectada y construida en el siglo XIX sí cruza por estos desfiladeros pero en cambio el camino real de época moderna, y posiblemente también la calzada romana, adoptaron la solución de ascender a las sierras para saltar al contiguo arroyo del Valladar.

lluviosas son la primavera y el otoño, seguidas del verano, siendo el invierno la temporada de menor pluviosidad. Eventualmente, sobre todo durante los meses de julio, agosto y septiembre, pueden producirse fuertes tormentas que pueden descargar gran cantidad de lluvia, ocasionando graves inundaciones que afectan principalmente a las áreas más deprimidas²⁹. En los páramos son relativamente frecuentes durante el invierno las precipitaciones en forma de nieve³⁰. Las nieblas pueden llegar a ser habituales en los meses fríos y húmedos afectando al fondo de los valles fluviales; este fenómeno se manifiesta, en ocasiones, de manera prolongada, como ocurre en la propia ciudad de Zaragoza y en sus cercanías. Por otra parte, en el valle del Ebro dominan los vientos procedentes del NO presentando rachas de hasta 100 km/h, sin embargo en el resto del territorio no son fenómenos atmosféricos especialmente relevantes.

²⁹ Son numerosas durante los siglos XIX y XX las noticias referidas a diversas inundaciones, provocadas por los ríos Jarama, Henares y Jalón, que afectaban a las comunicaciones entre Madrid y Zaragoza, tanto por carretera como por ferrocarril, a la vez que también producían algunos desperfectos en los puentes. En este sentido, es significativa la temprana referencia recogida en el diccionario de Madoz sobre el río Henar o Deza en la que se afirma que sus impetuosas crecidas interrumpían, a veces durante varias horas, la circulación por la carretera general [MADOZ, P. (1847). *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomo 9, entrada Henar]. Durante el siglo XX la prensa del momento hace sucesivas alusiones a estas avenidas, siendo especialmente importantes las acontecidas en 1944 en Alhama de Aragón o las de 1956 en Guadalajara, Ateca y Calatayud [ABC, viernes 30 de septiembre de 1949, p. 16; ABC, sábado 22 de septiembre de 1956, p. 23].

³⁰ Este fenómeno climatológico también causaba numerosas dificultades a los viajeros que transitaban tanto por esta carretera como por el anterior camino real. A finales del siglo XVI Enrique Cock ya señalaba los inconvenientes encontrados por la comitiva real de Felipe II por culpa de una copiosa nevada a su paso por la paramera entre las poblaciones de Torremocha y Maranchón [COCK, E. (1876). *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585 a Zaragoza, Barcelona y Valencia*. Imprenta de Aribau y Compañía, Madrid]. A mediados del siglo XX, la prensa diaria da repetida cuenta de los problemas provocados por la nieve que hacía necesario el uso de cadenas o incluso llegaba a ocasionar el consiguiente corte de la circulación en la carretera general, sobre todo en el tramo de Alcolea del Pinar [ABC, martes 24 de enero de 1961, p. 38; ABC, sábado 2 de febrero de 1963, p. 43].

3. CALZADA ROMANA *EMERITA - CAESARAUGUSTA,* *TRAMO TOLETUM - COMPLUTUM* *- CAESARAUGUSTA*

3.1. INTRODUCCIÓN

El dominio que Roma impuso sobre gran parte del mundo conocido en Occidente sólo pudo realizarse con éxito merced a un complejo entramado de calzadas y caminos que recorría todo el Imperio y que permitió extender el modelo romano hasta el lugar más recondito del mismo. El paso del tiempo, las actividades humanas posteriores y los nuevos caminos superpuestos a las viejas calzadas han hecho desaparecer prácticamente toda esta red viaria, de la que sólo nos quedan algunos restos arqueológicos y las fuentes documentales de la época que nos hablan de ella. Una de estas fuentes, si no la más importante, es el Itinerario de Antonino³¹. Otra fuente, muy posterior en el tiempo, es el Anónimo de Rávena o Ravenate³². A nivel de todo el imperio el Itinerario recoge un total de 372 rutas de las cuales 34 corresponden

³¹ El Itinerario de Antonino ha sido datado a finales del siglo III (aprox. año 280) durante el mandato del emperador Diocleciano y según la idea más aceptada corresponde a una especie de guía sobre las rutas que recorrían los comerciantes de la época, no se trata, por tanto, de un documento oficial de la autoridad imperial sino de un documento privado.

³² El Ravenate ha sido datado en el siglo VII (aprox. año 670). Esta fuente menciona de forma lacónica la nómina de ciudades o mansiones ubicadas a lo largo de los diferentes itinerarios cuyo orden de exposición viene a coincidir con el indicado en algunas de las vías del Itinerario de Antonino, sin embargo, en ocasiones pueden observarse omisiones significativas que podrían relacionarse con la desaparición de dichas entidades, así como corrupciones en el nombre de algunas de ellas que dificultan su identificación, si no fuera por el orden en el que aparecen nombradas.

al territorio hispano³³ con un recorrido de casi 7000 millas romanas, equivalentes a unos 10.290 km³⁴. Fue Eduardo Saavedra, ya en el siglo XIX, el primero que ideó numerar cada uno de estos trayectos, propuesta aceptada en la actualidad por todos los investigadores, a la vez que también representó en un mapa de la península los recorridos de las calzadas romanas descritas en el Itinerario³⁵.

Dentro de estas 34 rutas hispanas, el Itinerario recoge varias que comunicaban las ciudades de *Emerita Augusta* (Mérida, Badajoz) y *Caesaraugusta* (Zaragoza), concretamente tres, conocidas en la numeración de Saavedra con los dígitos 24, 25 y 29. De ellas, la más directa era la vía 25 que discurría por *Augustobriga* (Talavera la Vieja-Bohonal de Ibor, Cáceres) y *Toletum* (Toledo), mientras que la ruta 29 daba un pequeño rodeo a través de Lusitania transcurriendo por *Mirobriga* (Capilla, Badajoz) y *Laminium* (Alhambra, Ciudad Real), pero el trazado más extraño corresponde a la vía 24 que se adentraba incluso en el valle del Duero dando una enorme vuelta por *Salmantica* (Salamanca) y *Segovia*. Sin embargo, todas ellas convergían en la *mansio* de *Titulcia*, para desde aquí seguir un trazado conjunto hasta la capital del valle del Ebro. Este último tramo desde *Titulcia* también era compartido en su recorrido final por la vía 26 que iba desde *Asturica Augusta* (Astorga, León) hasta *Caesaraugusta*.

Todas las calzadas romanas, tanto las mencionadas en el Itinerario como otras que sin tener noticias de ellas han sido documentadas sobradamente por restos arqueológicos, disponían a lo largo de su recorrido de una serie de paradas oficiales, denominadas mansiones, que podían coincidir con núcleos urbanos de cierta importancia pero también estaban localizadas en lugares aislados, alejadas de cualquier poblamiento. Se trataba de establecimientos situados junto a la vía en los cuales los viajeros y caminantes podían descansar, alimentarse y dormir, es decir, serían semejantes a las posadas y ventas de tiempos más recientes. En el caso de mansiones asociadas a una

³³ Por clarificadora que sea la magnitud de estos números parece evidente suponer que en el Itinerario no están recogidas todas las calzadas existentes puesto que se conocen otras que han sido documentadas a través de otro tipo de fuentes, como son las arqueológicas, representadas principalmente por los miliarios.

³⁴ La milla romana equivalía a 1000 pasos (*millia passum*); cada paso, a su vez, equivalía a 5 pies; por tanto una milla contenía 5000 pies; y como el pie romano medía 29,6 cm, una milla corresponde aproximadamente a una distancia de 1480 m. Antonio Blázquez propuso una equivalencia de 1672 m basada en las distancias de los itinerarios romanos [BLÁZQUEZ, A. (1899). La milla romana. *BRAH*, 34: 25-52].

³⁵ SAAVEDRA, E. (1862a). *Discursos leídos en la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra, el día 28 de diciembre de 1862*. Imprenta de Manuel Galiano, Madrid; SAAVEDRA, E. (1862b). *Mapa Itinerario de la España Romana con sus divisiones territoriales*.

ciudad, cabe la posibilidad de que las edificaciones se ubicasen, por lo general, en las afueras del casco urbano pero también las había emplazadas a cierta distancia de la propia urbe, de manera que en esta ocasión un camino secundario conducía desde la calzada principal hasta la ciudad ³⁶. Las vicisitudes experimentadas por estas mansiones han sido muy dispares puesto que en ocasiones han desaparecido sin dejar rastro, en otros casos quedaron integradas en el propio núcleo urbano o incluso fueron el origen de un poblamiento posterior.

3.2. EL TRAMO *TOLETUM-CAESARAUGUSTA* SEGÚN EL ITINERARIO

El Itinerario anota las ciudades o mansiones por las que pasaba la vía así como las distancias existentes entre cada una de ellas y la distancia total entre las ciudades origen y fin del recorrido. En el siguiente cuadro aparecen reseñadas las mansiones por las que discurría la vía 25 en su tramo final desde *Titulcia* hasta *Caesaraugusta*.

<i>Mansio</i>	Localización actual	Millas	km
<i>Toletum</i>	Toledo		
<i>Titulcia</i>	Sur provincia de Madrid? Móstoles?	XXIII	35,5
<i>Complutum</i>	Alcalá de Henares	XXX	44,4
<i>Arriaca</i>	El Tesoro (Marchamalo)	XXII	32,6
<i>Caesada</i>	Santas Gracias (Espinosa de Henares)	XXIII	35,5
<i>Segontia</i>	Sigüenza	XXIII	34,1
<i>Arcobriga</i>	Cerro Villar (Monreal de Ariza)	XXIII	34,1
<i>Aquae Bilbilitanorum</i>	Alhama de Aragón	XVI	23,7
<i>Bilbilis</i>	Cerro Bámbola (Calatayud)	XXIII	34,1
<i>Nertobriga</i>	La Torre (Calatorao)	XXI	31,1
<i>Segontia</i>	Cercanías de La Muela ?	XIII	20,7
<i>Caesaraugusta</i>	Zaragoza	XVI	23,7

³⁶ Esta segunda situación se corresponde con la “teoría de los empalmes”, presentada por primera vez por Víctor Hurtado y mejorada posteriormente por Gonzalo Arias. Estos autores proponen que aquellas mansiones que aparecen mencionadas en acusativo- caso latino con la terminación en *m*, por ejemplo, *Titulciam*- en el Itinerario de Antonino, se encontraban separadas una cierta distancia de la vía de modo que la cita documental alude no a la propia ciudad sino al lugar en el que se localizaba el empalme que permitía acceder a ella mediante un ramal secundario [ARIAS, G. (2008). El Itinerario de Antonino, las mansiones y la Teoría de los Empalmes. Unas notas de Gonzalo Arias. *El Nuevo Miliario*, 6: 78-83].

El cómputo total entre la mansión de *Titulcia* y la ciudad de *Caesaraugusta* ofrece una distancia de 213 millas, equivalentes a 315 km, suma que coincide con la anotada para la vía 24 pero difiere en dos millas con la indicada en las rutas 26 y 29, donde se marcan 215 millas, pero sin posibilidad de poder averiguar donde se encuentra el error, puesto que en este último caso se ofrece solamente la distancia global entre ambos puntos sin mencionar las estaciones intermedias, posiblemente por considerarlo repetitivo.

Por el contrario, la información proporcionada por el Ravenate es más reducida puesto que sólo ofrece la lista de ciudades de los distintos itinerarios pero sin hacer ninguna alusión a las distancias entre las mismas. En el caso concreto de *Caesaraugusta*, una de estas nóminas coincide con las ciudades o mansiones que conformaban la vía 25 del Itinerario de Antonino, en este caso enunciadas en sentido contrario, es decir, desde el valle del Jalón hacia el del Henares. La relación es la siguiente: *Nertobrica*, *Belbili*, *Arcobrica*, *Seguntia*, *Casaram* y *Arentia*. La comparación de ambos registros muestra equivalencias evidentes y por tanto parece claro que *Casaram* corresponde a *Caesada* y *Arentia* debe identificarse con la *Arriaca* del Itinerario, pero se echan en falta las mansiones de *Aquae Bilbilitanorum* y *Secontia*³⁷, circunstancia que permite deducir la desaparición de ambas durante la tardoantigüedad.

3.3. LAS INVESTIGACIONES SOBRE LA VÍA

Las primeras referencias de esta calzada, siempre en el ámbito epigráfico, se remontan al siglo XVI siendo su autor Ambrosio de Morales³⁸. Sin embargo hubo que esperar hasta el siglo XIX para ver publicados estudios más detallados. Pionero, en este sentido, fue el extenso y documentado trabajo de Cean Bermúdez en el que se incluye una primera aproximación al trazado de esta vía tratando de identificar las distintas ciudades o mansiones que marcaban su trazado³⁹, a la vez que recopila algunos registros epigráfi-

³⁷ Se refiere a la situada entre *Nertobriga* y *Caesaraugusta*.

³⁸ Ambrosio de Morales menciona el hallazgo en Alcalá de Henares y sus alrededores de varias inscripciones romanas entre las que destacan algunas lápidas y aras, y un miliario, así como otro miliario y restos de un ara procedentes del despoblado de Valtierra, en Arganda. También cita la existencia de una inscripción encontrada en Ateca que hace referencia al municipio *Attacensi* [DE MORALES, A. (1575). *Antigüedades de las ciudades de España*. Juan Íñiguez de Lequerica, Alcalá de Henares].

³⁹ En la monumental obra de Cean Bermúdez no hay un apartado específico sobre la vía pero su trazado puede inferirse a través de la información recogida en las entradas de las distintas poblaciones por las que pasaba [CEAN BERMÚDEZ, J.A. (1832). *Sumario de las*

cos procedentes del recorrido de esta calzada⁴⁰. También deben destacarse, ya a finales del siglo, las investigaciones de Fidel Fita, autor que redactó el primer ensayo específico sobre esta vía para el tramo entre *Complutum* y *Caesaraugusta*⁴¹. Fita trató de interpretar el itinerario de la ruta apoyándose en gran parte de su recorrido en la línea del ferrocarril, tanto en su trazado como en sus distancias, a la vez que recogió un elevado número de testimonios epigráficos⁴² relacionados con ella así como también se aventuró en la localización de algunas de sus mansiones. En las primeras décadas del siglo XX deben reseñarse los estudios de Antonio Blázquez, Ángel Blázquez y Claudio Sánchez Albornoz⁴³ que se ocuparon prioritariamente del trazado de la vía y de la ubicación de sus mansiones. Estudios, todos ellos, muy meritorios en lo esencial a pesar de que algunas de sus propuestas, en lo que a reducción de las distintas mansiones se refiere, no fueran muy acertadas a tenor de los conocimientos actuales⁴⁴.

Mucho más recientes son los estudios que comienzan a profundizar tanto en la ubicación de las mansiones como en el trazado de la vía sobre el propio terreno. Tres han sido los trabajos de ámbito regional que han completado todo el recorrido de esta calzada a lo largo de las provincias de Madrid, Guadalajara, Soria y Zaragoza. En 1982 José Manuel Abascal publicó un detallado estudio sobre la red viaria romana en la provincia de Guadalajara en el que se trató de manera pormenorizada el tramo de este

Antigüedades Romanas que hay en España, en especial las pertenecientes a las Bellas Artes. Imprenta de Miguel de Burgos, Madrid].

⁴⁰ Cean Bermúdez cita diversos hallazgos epigráficos en Bayona de Tajuña, Arganda, Alcalá de Henares, Marchamalo, Guadalajara, Sigüenza, Bujarrabal, Hariza (sic), Ateca y Épila. En el caso de Calatayud alude a las numerosas emisiones numismáticas de *Bilbilis* [CEAN BERMÚDEZ (1832). *Sumario de las Antigüedades Romanas que hay en España*].

⁴¹ Según anota Fita, las millas de esta vía se medían desde la ciudad de *Complutum*, pues así puede leerse en los tres miliarios que se conocen relacionados con esta vía, localizados respectivamente en Arganda, Venta de Meco y Lucena de Jalón. [FITA, F. (1893). *Reseña epigráfica desde Alcalá de Henares a Zaragoza*. *BRAH*, XXIII: 491-525].

⁴² Fita, apoyado sobre todo en el *Corpus Inscriptiones Hispaniae Latinae* de Hübner, señala hallazgos epigráficos de lápidas funerarias y aras votivas en Alcalá de Henares, venta de San Juan (Azuqueca), Guadalajara, Espinosa de Henares, Bujarrabal, Medinaceli, Ariza, Alhama de Aragón, Ateca y Huérmeda, además de los tres miliarios ya conocidos [FITA (1893). *Reseña epigráfica desde Alcalá de Henares a Zaragoza*].

⁴³ BLÁZQUEZ, A. y SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. (1920). *Vías romanas de Botoa a Mérida, Mérida a Salamanca, Arriaca a Sigüenza, Arriaca a Titulcia, Segovia a Titulcia y Zaragoza a Bearne*. MJSEA, 24; BLÁZQUEZ DELGADO, A. y BLÁZQUEZ JIMÉNEZ, A. (1923). *Vías romanas de Sigüenza a Zaragoza, de Alhambra a Zaragoza, del Vierzo a Lugo, de Lugo a Betanzos, de Betanzos a Padrón, de Tuy a Padrón y de Padrón a Lugo*. MJSEA, 52.

⁴⁴ Ejemplos de estos reiterativos errores son la identificación de Guadalajara con *Arriaca* y de Arcos de Jalón con *Arcobriga*.

camino comprendido entre *Complutum* y *Segontia* ⁴⁵. Unos años más tarde, M^a Ángeles Magallón hizo lo propio con el tramo aragonés entre *Arcobriga* y *Caesaraugusta* ⁴⁶. En fechas más cercanas y con otra metodología más moderna y precisa, Isaac Moreno Gallo ha completado, felizmente, todo el recorrido al investigar el tramo soriano que faltaba entre *Segontia* y *Arcobriga* ⁴⁷. Para la provincia de Madrid, aunque no se han realizado estudios monográficos similares a los anteriores, sí se han publicado algunos artículos que analizan las calzadas que discurrían por este territorio en época romana ⁴⁸. De manera paralela, en estas últimas décadas han ido apareciendo multitud de trabajos que se han dedicado a estudiar varios de los diversos yacimientos arqueológicos que jalonan el recorrido de la vía, de modo que, al menos de una forma indirecta, han contribuido a completar el conocimiento que tenemos sobre ella.

Uno de los últimos estudios, realizado por José Manuel Roldán y Carlos Caballero ⁴⁹, tiene como objetivo principal establecer un estado de la cuestión actualizado sobre la red viaria romana en Hispania, para ello presentan los datos documentales y arqueológicos conocidos hasta el momento de cada uno de los itinerarios que conformaban dicha red de caminos, entre los que están incluidas las cuatro rutas ya mencionadas del Itinerario de Antonino que incorporan en su trazado el tramo entre *Titulcia* y *Caesaraugusta*.

3.4. LAS CIUDADES Y MANSIONES DEL ITINERARIO

En este apartado se dará un rápido repaso a los conocimientos que a día de hoy han permitido identificar las distintas mansiones de esta vía, cuando esta circunstancia ha sido posible, con su correspondiente yacimiento, con especial incidencia en las pruebas arqueológicas.

⁴⁵ ABASCAL, J.M. (1982). *Vías de comunicación romanas de la provincia de Guadalajara*. Institución “Marqués de Santillana”, Guadalajara.

⁴⁶ MAGALLÓN, M.A. (1987). *La red viaria romana en Aragón*. Diputación General de Aragón, Zaragoza.

⁴⁷ MORENO GALLO, I. (2010-2011c). *Vías romanas en Castilla y León: 25. Vía romana de Segontia a Arcobriga, 58 km*. Junta de Castilla y León, versión electrónica (<http://www.viasromanas.net>)

⁴⁸ Un excelente resumen de la red viaria romana en la provincia de Madrid ha sido elaborado por Jesús Rodríguez Morales [RODRÍGUEZ MORALES, J. (2007). Algunos apuntes sobre el posible trazado de las vías romanas en la Comunidad de Madrid. *El Nuevo Miliario*, 4: 20-37].

⁴⁹ ROLDÁN, J.M. y CABALLERO, C. (2014). *Itinera Hispana. Estudio de las vías romanas en Hispania a partir del Itinerario de Antonino, el Anónimo de Rávena y los Vasos de Vicarello*. El Nuevo Miliario, 17.

3.4.1. *Titulcia*

En la mansión de *Titulcia* se cruzaban varias vías del Itinerario. Por una parte confluían en ella las tres calzadas (vías 24, 25 y 29), comentadas con anterioridad, que unían *Emerita Augusta* con *Caesaraugusta* y también convergía aquí, después de cruzar la meseta norte, la vía 26 de *Asturica Augusta* a la propia *Caesaraugusta*. Circunstancias que permiten catalogar a este enclave como gran nudo de comunicaciones, aunque parece que no se trataba de una gran ciudad, sin embargo a pesar de su relevancia en época romana a día de hoy seguimos sin conocer su localización exacta.

En este sentido han sido muchas las reducciones propuestas pero por el momento no hay pruebas fehacientes que apunten hacia un yacimiento concreto. Una de las primeras propuestas, más bien propia de eruditos locales, correspondió a la antigua población de Bayona de Tajuña, emplazada en la confluencia de este río con el Jarama, renombrada incluso como *Titulcia* a principios del siglo XIX. La localización en el valle del Jarama fue apuntada también por Blázquez que la ubicaba en un lugar indeterminado situado al norte de Aranjuez. La idea inicial de identificar *Titulcia* con Bayona de Tajuña había sido desechada durante algún tiempo pero en la actualidad ha sido retomada por varios autores⁵⁰, además recientemente se ha comprobado que bajo la población actual existió un importante enclave carpetano en el que también se han reconocido restos monumentales de época romana, aunque eso no significa que se trate de la *Titulcia* del Itinerario. Otras reducciones la sitúan en la parte occidental de la provincia de Madrid, en algún punto a lo largo del valle del río Guadarrama⁵¹. Uno de los últimos planteamientos propone reducirla a la localidad de Móstoles⁵², lugar en el que hay documentado con pruebas arqueológicas indiscutibles un gran yacimiento romano e importante nudo de comunicaciones en las épocas medieval y mo-

⁵⁰ Mantiene esta identificación, entre otros, Armin Stylow [STYLOW, A.U. y VON HESBERG, H. (2004). *Ein Kaiserbogen in Titulcia? Chiron*, 34: 205-266] y Emilio Gamo [GAMO, E. (2013a). El poblamiento romano en Guadalajara durante la época imperial. *La Romanización en Guadalajara. Arqueología e historia*, La Ergástula Ediciones, Madrid, pp. 111-136]. Carlos Caballero opta también por situarla en esta misma zona [CABALLERO, C. (2006). Madrid romano: nuevos puntos de vista. *El Nuevo Miliario*, 3: 37-48].

⁵¹ Gonzalo Arias propuso en un principio situarla en el entorno de Las Rozas, sin embargo con posterioridad la identificó con el despoblado de Villarejo, a orillas del río Aulencia entre los términos de Villanueva de la Cañada y Villanueva del Pardillo, propuesta mantenida también por Enrique Suja en fechas recientes. Por otra parte, Fernández Galiano la localiza en la villa romana de Carranque, ya en la vecina provincia de Toledo.

⁵² RODRÍGUEZ MORALES, J. y GARCÍA ROMERO, A. (2002). Diez argumentos para ubicar *Titulcia* en Móstoles. *Anales del Instituto de Estudios Históricos del Sur de Madrid 'Jiménez de Gregorio'*, 3: 51-81

derna. Roldán y Caballero no toman partido por ninguna de las propuestas establecidas hasta la fecha, aunque mantienen como más fiable la localización propuesta por Rodríguez Morales en Móstoles⁵³. Sea como fuere, la mayoría de los investigadores parecen coincidir en una ubicación localizada en el sector meridional de la provincia de Madrid, pero su emplazamiento exacto, a día de hoy, es desconocido.

3.4.2. *Complutum*

La ciudad de *Complutum* fue el núcleo urbano dominante en este sector del valle del Henares durante la época romana y se corresponde con Alcalá de Henares, identidad ya reconocida por Ambrosio de Morales y mantenida por los primeros investigadores como Cean Bermúdez, Fita y Blázquez.

Inicialmente la población estaba emplazada en lo alto del cerro de San Juan del Viso⁵⁴, tal como la arqueología ha permitido comprobar, sin embargo a mediados del siglo I el poblamiento fue trasladándose paulatinamente al llano, a la vera del curso del río. Los restos de este nuevo emplazamiento están saliendo a la luz en las últimas décadas merced a la expansión de la ciudad actual hacia el oeste, concretamente por la zona de El Juncal, aunque el crecimiento desordenado de la urbe moderna está impidiendo una conservación adecuada de todos los restos descubiertos.

Sin duda, *Complutum*, además de ser una gran ciudad, fue un importante nudo de comunicaciones en este sector de la submeseta sur, pues así lo indica la confluencia en ella de varias calzadas, no citadas en el Itinerario pero sí documentadas con seguras pruebas arqueológicas como la que por *Segobriga* (Cabeza del Griego, Saelices, Cuenca) conducía a *Cartagonova* (Cartagena, Murcia).

3.4.3. *Arriaca*

La siguiente mansión del Itinerario era *Arriaca*, situada a 22 millas de *Complutum*, en la actualidad reducida con casi total seguridad al yacimiento de El Tesoro, también conocido como despoblado de San Pedro, al este de Marchamalo, entre la población actual y el cauce del río Henares. Esta ubicación ya fue propuesta por Fita⁵⁵ a finales del siglo XIX a raíz de una

⁵³ ROLDÁN y CABALLERO (2014). *Itinera Hispana*.

⁵⁴ FERNÁNDEZ-GALIANO, D. (1976). *Carta Arqueológica de Alcalá de Henares y su partido*. Alcalá de Henares.

⁵⁵ FITA, F. (1900). Lápidas inéditas de Marchamalo, Cáceres, Palencia y Lugo. *BRAH*, 36: 502-503.

serie de hallazgos epigráficos en este yacimiento⁵⁶. Las investigaciones más recientes han constatado la existencia en este lugar de una necrópolis romana⁵⁷, a la vez que es frecuente la aparición de sillares, ladrillos y material cerámico de filiación romana, y lo que es más interesante, de abundantes hallazgos numismáticos que han sido fechados entre los siglos III y IV. Sin embargo, los primeros eruditos identificaron *Arriaca* con la ciudad de Guadalajara entre los que cabe destacar a Cean Bermúdez y el propio Fita en un estudio previo⁵⁸, opción completamente descartada con posterioridad ante la ausencia de restos romanos en el solar ocupado por la capital alcarreña, cuyo asentamiento responde a una clara fundación islámica. La incertidumbre sobre su localización propició que se sucedieran las propuestas sobre los yacimientos candidatos a representarla. Así, Antonio Blázquez propuso tanto el despoblado de San Martín del Monte, en término de Marchamalo, como el de Varrecas, cerca de Cañizar, en la margen izquierda del valle. Esta problemática se seguía manteniendo en las últimas décadas del siglo XX, momento en el que Abascal todavía apuntaba que dicha mansión se encontraría, con casi total probabilidad, en el triángulo comprendido entre las poblaciones de Marchamalo, Fontanar y Usanos⁵⁹.

3.4.4. *Caesada*

Una situación similar a la anterior es la que se presenta para la mansión de *Caesada*, identificada en la actualidad con el despoblado de Santa Gracia, muy cerca de la estación del ferrocarril de Espinosa de Henares, junto a la confluencia del arroyo Aliendre con el río Henares. La propuesta fue planteada a principios del siglo XX por el erudito Juan Catalina García⁶⁰ sobre la base de los numerosos hallazgos arqueológicos descubiertos en este lugar, aunque previamente Fita ya indicaba su localización en las cercanías de Espinosa. Su confirmación ha sido refrendada por estudios posteriores⁶¹,

⁵⁶ Una lápida procedente de este yacimiento publicada por Fita (ver nota anterior) estaba perdida hacia 1980 puesto que Abascal (1982) no la pudo localizar, pero afortunadamente ha sido redescubierta al hacer obras en una vivienda de Marchamalo [GAMO, E. (2013b). Reparación de la inscripción EE IX, 315 de Marchamalo (Guadalajara, España). *Espacio, Tiempo y Forma, Serie II, Hª Antigua*, 26: 291-302].

⁵⁷ ABASCAL, J.M. (1991). La necrópolis tardorromana de “El Tesoro” (Marchamalo, Guadalajara). *Antigüedad y Cristianismo*, 8: 425-451.

⁵⁸ FITA (1893). *Reseña epigráfica*.

⁵⁹ ABASCAL (1982). *Vías romanas de Guadalajara*.

⁶⁰ GARCÍA LÓPEZ, J.C. (1903). *Relaciones Topográficas de España. Relaciones de pueblos que pertenecen hoy a la provincia de Guadalajara, I*. (Memorial Histórico Español, tomo XLI). Madrid.

⁶¹ ABASCAL (1982). *Vías romanas de Guadalajara*.

algunos de ellos redactados muy recientemente ⁶², que certifican el hallazgo de diversos restos monumentales y epigráficos, así como la existencia de una necrópolis, todo ello encuadrable en época romana. El poblamiento de este enclave perduró durante la Tardoantigüedad tal como delata el hallazgo de una fíbula aquiliforme de filiación visigoda.

Tradicionalmente la mansión de *Caesada* se había identificado con la población de Hita, postura sostenida ya por Cean Bermúdez, no obstante, muchos investigadores han coincidido siempre en localizarla entre Espinosa y Carrascosa de Henares, aunque las propuestas han sido variadas, así, por ejemplo, Saavedra optó por el despoblado del Monte mientras que para Blázquez estaría ubicada en Los Castillejos.

3.4.5. *Secontia*

El antiguo topónimo de *Secontia* se ha conservado en el nombre de la ciudad de Sigüenza.

Aunque su reducción a la población seguntina no presenta apenas ninguna opinión contraria, sin embargo, en este caso el problema radica en la localización precisa de la *mansio* romana. Abascal la localiza en Villavieja ⁶³, yacimiento ubicado en la orilla opuesta del río aguas arriba de la población actual. El asentamiento de Villavieja es un importante enclave prerromano con poblamiento continuado en los primeros siglos de la ocupación romana, que fue reocupado en el periodo altomedieval con restos evidentes de una fortificación islámica de planta cuadrangular. En este lugar son abundantes los fragmentos de cerámica celtibérica pero más escasos los hallazgos de cerámica romana; también se ha hallado abundante material numismático de época republicana. Por otra parte, el solar de la zona alta de la ciudad no parece el emplazamiento idóneo para ser ocupado en época romana e incluso se cuestiona el origen musulmán de la poderosa fortificación que se levantó en este sector. No obstante, sí han aparecido en la zona baja del núcleo urbano actual, concretamente en la zona de La Alameda ⁶⁴, diversos restos constructivos, pavimentos de mosaicos y algunos materiales epigráficos, todo ello acompañado de abundantes restos de cerámica romana.

⁶² RAMÍREZ, I. y UNGÉ, J. (2013). La *mansio* de Santas Gracias (Espinosa de Henares). Este artículo fue presentado en la reunión científica “La Romanización en Guadalajara”, celebrado en la capital alcarreña en febrero de 2013, sin embargo desafortunadamente no ha aparecido publicado en las actas de la citada reunión.

⁶³ ABASCAL (1982). *Vías romanas de Guadalajara*.

⁶⁴ MORÈRE, N. (1983). *Carta arqueológica de la región seguntina*. Institución Provincial de Cultura “Marqués de Santillana”, Guadalajara..

Secontia fue también un nudo de comunicaciones de cierta importancia regional puesto que aquí confluían varias calzadas, además de esta que es objeto de estudio, que no se citan en el Itinerario pero sí están documentadas con restos arqueológicos, que conducían a las cercanas ciudades de *Segobriga* y *Tiermes*.

A pesar de que la reducción aquí recogida ha sido prácticamente aceptada por todos los investigadores, ante los problemas que plantean las distancias del Itinerario, de los que se hablará posteriormente, ha surgido alguna voz discordante que propone identificar *Secontia* con la ciudad romana existente bajo el casco urbano de Medinaceli⁶⁵.

3.4.6. *Arcobriga*

La ciudad de *Arcobriga* fue un importante núcleo urbano durante la época altoimperial ubicado en la región del Alto Jalón, a medio camino entre Medinaceli y *Bilbilis*. Su reducción a las ruinas del Cerro Villar, en término de Monreal de Ariza, es aceptada en la actualidad por la mayoría de los investigadores⁶⁶. El yacimiento fue descubierto y excavado a principios del siglo XX por Enrique de Aguilera y Gamboa, marqués de Cerralbo, quien ya lo identificó con la antigua *Arcobriga*, citada en el Itinerario de Antonino⁶⁷. Las excavaciones realizadas por Cerralbo pusieron al descubierto gran parte de la estructura urbana de la ciudad cuyo poblamiento aparece extendido sobre un alargado cerro, adyacente a la vega del río Jalón, en el que se distinguen tres plataformas superpuestas a modo de pequeñas mesetas. Entre las construcciones singulares reconocidas por Cerralbo deben destacarse un templo hexástilo, una basílica, el graderío del posible teatro, el *praetorium* y un gran aljibe, además de unas termas situadas ya en las afueras de la ciudad. Sobre las tres plataformas, y especialmente en las dos inferiores, se adivinan varias calles de trazado rectilíneo flanqueadas a ambos lados por viviendas de planta rectangular. Respecto a las estructuras defensivas, en la plataforma superior, a la que denominó

⁶⁵ PASTOR EIXARCH, J.M. (1996). Sobre la identificación de *Segontia* con Medinaceli y la localización, junto a ella de un posible "castra". *Celtiberia*, 90: 215-233.

⁶⁶ Mantienen esta identificación, entre otros, LOSTAL (1980), ASENSIO (1995), BELTRÁN LLORIS, M. (1996) y CABALLERO (2003)

⁶⁷ Hay referencias sobre las excavaciones del marqués de Cerralbo en el Cerro Villar de Monreal de Ariza en su obra AGUILERA y GAMBOA, E. (1909). *El Alto Jalón. Descubrimientos arqueológicos*. Edición facsímil: Librería Rayuela. Mucho más detallada es la edición moderna de la obra de Cerralbo comentada por investigadores actuales. BELTRÁN LLORIS, M. (Dir.) (1987). *Arcóbriga (Monreal de Ariza, Zaragoza)*. Institución "Fernando el Católico", Zaragoza.

acrópolis, reconoció un profundo foso en el flanco meridional que la aislaba del entorno y un grueso y potente muro al norte que la separaba de las plataformas inferiores, así como dos cinturones de murallas que defendían el resto de la ciudad. En toda la extensión del asentamiento se encuentran en abundancia fragmentos de cerámica celtibérica y romana, predominando, en este segundo caso, los de *terra sigillata*. Se han citado algunos restos epigráficos consistentes en aras votivas, pero sin duda, en este aspecto, una de las piezas más relevantes es una tésera de hospitalidad⁶⁸ labrada en latón con la figura de un delfín y en cuyo epígrafe en lengua celtibérica pero con caracteres latinos figura la palabra *ARCOBRIG*, lectura que permitió a Cerralbo la identificación del yacimiento con *Arcobriga*.

La ciudad romana está levantada sobre un asentamiento indígena que le precede en el tiempo, tal como están demostrando las últimas investigaciones⁶⁹, a la vez que debió ejercer cierto efecto de sinecismo sobre otros yacimientos celtibéricos de los alrededores. Aparte de estos asentamientos de mayor o menor extensión, la ocupación de este lugar en época prerromana está atestiguada también por la presencia de una necrópolis celtibérica⁷⁰ ya excavada por el marqués de Cerralbo.

Sin embargo, tradicionalmente *Arcobriga* se ubicaba en la cercana población soriana de Arcos de Jalón⁷¹, en parte por homofonía y en parte porque no cuadran demasiado bien, como se verá más adelante, las distancias del Itinerario, pero donde, por el momento, no se han encontrado restos significativos de época romana.

3.4.7. *Aquae Bilbilitanorum*

La siguiente mansión del Itinerario es *Aquae Bilbilitanorum*, situada entre *Arcobriga* y *Bilbilis*, y como su propia denominación indica con claridad encuadrable dentro del territorio bilbilitano. Su reducción a Alhama de Aragón parece indiscutible, toda vez que los topónimos son equivalentes. El nombre romano puede traducirse literalmente como “aguas de los bilbi-

⁶⁸ TORIJA, A. y BAQUEDANO, I. (2007). Las *teserae* de la colección Cerralbo. Viejas conocidas, nuevas perspectivas. *Palaeohispanica*, 7. 269-336.

⁶⁹ GONZALO, L. A. (2003-2004). Arcobriga, avance de las intervenciones 2003 y 2004. *Kalathos*, 22-23: 353-368. También ha sido descubierto en fechas recientes en el cercano Cerro Gonzalo, y frente a la ciudad de *Arcobriga*, los restos de un campamento romano de época republicana.

⁷⁰ LORRIO, A. y SÁNCHEZ DE PRADO, M.D. (2009). *La necrópolis celtibérica de Arcobriga. Monreal de Ariza, Zaragoza*. (Caesaraugusta, 80). Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza.

⁷¹ Eran partidarios de esta posición Fita y Blázquez.

litanos”, mientras que el topónimo actual significa “los baños” en árabe, su lengua de origen. Prueba evidente de estas realidades es la existencia en la población actualmente de varios balnearios abastecidos con aguas termales. La remodelación y utilización en los últimos dos siglos de estos complejos termales ha borrado los pocos restos que pudiesen quedar de las primitivas instalaciones, usadas, sin duda, desde antiguo por romanos y musulmanes, como apuntan sus propios topónimos.

La presencia romana en Alhama está confirmada por el hallazgo de un resto epigráfico recogido por Hübner en su *Corpus*, noticia que transmite Fita⁷². Por otra parte, la lectura de una lápida funeraria procedente de *Bilbilibis*, que a finales del siglo XIX se encontraba empotrada en las paredes de la torre de Anchís, aporta el gentilicio *aquensis*, dato que alude a *Aquae Bilbilitanorum* como localidad de origen del difunto⁷³.

3.4.8. *Bilbilibis*

Durante la época imperial romana, la ciudad de *Bilbilibis* fue el núcleo urbano centralizador en esta zona del valle medio del Jalón⁷⁴. La ciudad adquirió la municipalidad romana en el siglo I, durante el mandato del emperador Octavio Augusto de ahí que recibiera el nombre de *Augusta Bilbilibis*. La historiografía ha ubicado siempre esta urbe en las cercanías de Calatayud, concretamente en las ruinas presentes en el cerro de Bámbola, en las inmediaciones de Huérmeda, a orillas del Jalón. Los restos constructivos que afloraban en el solar de la antigua ciudad, utilizados frecuentemente como material de construcción en numerosos edificios de Calatayud en época moderna, así como los frecuentes hallazgos de piezas arqueológicas de factura romana descubiertas allí mismo y en sus alrededores, entre las que destaca numeroso material numismático perteneciente a la ceca de *Bilbilibis*, facilitaron su identificación con dicha ciudad romana desde el siglo XVI⁷⁵. Desde entonces, ningún investigador ha puesto en duda esta identificación.

⁷² FITA (1893). *Reseña epigráfica*.

⁷³ FITA (1893). *Reseña epigráfica*.

⁷⁴ MARTÍN-BUENO, M. (2005). De Roma al Islam. La comarca de la Comunidad de Calatayud en la Antigüedad. *Comarca de la Comunidad de Calatayud*, Colección Territorio, 20, Diputación General de Aragón, Zaragoza.

⁷⁵ El cronista Jerónimo Zurita, el viajero Gaspar Barreriros y Ambrosio de Morales ya identifican las ruinas del cerro de Bámbola, cerca de Calatayud, con la antigua ciudad de *Bilbilibis*.

Las excavaciones que desde hace más de 40 años⁷⁶, de manera ininterrumpida, se vienen realizando en el yacimiento han puesto al descubierto la monumentalidad de los restos constructivos conservados a la vez que los materiales arqueológicos descubiertos siguen enriqueciendo las colecciones del Museo de Calatayud⁷⁷. Entre los edificios públicos sacados a la luz en este tiempo deben destacarse el foro, con un templo erigido en su zona más elevada, las termas y el teatro, todavía en la actualidad en proceso de excavación y estudio. Los trabajos de excavación también se han extendido hacia las áreas de viviendas privadas, donde se están descubriendo diversos espacios habitacionales, en ocasiones con paredes recubiertas de delicadas pinturas, a la vez que revelan numerosos aspectos relativos a la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad. Presentan también cierto interés el sistema de cisternas empleado para el abastecimiento de agua y los restos de la muralla que circundaba la ciudad. Los hallazgos epigráficos son también abundantes, ayudando a los investigadores en la identificación de los espacios urbanos. Las excavaciones también han hecho aflorar numerosos restos escultóricos y arquitectónicos, principalmente capiteles, que hablan a favor de la suntuosidad de la ciudad.

Más problemático resulta averiguar la ubicación exacta de la *mansio* donde se prestaban los distintos servicios a los viajeros que transitaban por la vía. El emplazamiento de gran parte del núcleo urbano en lo alto del cerro sugiere que dicho establecimiento debió situarse en la parte baja de la ciudad puesto que los viajeros que viniesen de paso no tendrían por qué entrar en ella. En cualquier caso, no debería de quedar muy lejos del puente que existía sobre el Jalón⁷⁸, levantado en el punto en el que la calzada que bajaba del puerto del Caveno cruzaba el río.

3.4.9. *Nertobriga*

La ciudad de *Nertobriga* fue el núcleo urbano dominante en el sector del Bajo Jalón durante las épocas celtibérica y romana. Las propuestas tradicionales sobre la ubicación de esta ciudad siempre han apuntado a este sector del valle del Jalón entre La Almunia, Calatorao y Ricla. Cean Bermúdez

⁷⁶ Desde el primer momento estas excavaciones han sido dirigidas por el profesor Manuel Martín-Bueno.

⁷⁷ Un primer estudio describía de manera pormenorizada los conocimientos que se tenían sobre el yacimiento [MARTÍN-BUENO, M. (1975). *Bilbilis. Estudio histórico-arqueológico*. Universidad de Zaragoza-IFC, Zaragoza]. Desde entonces la bibliografía sobre la ciudad de *Bilbilis* ha sido muy prolífica.

⁷⁸ LIZ GIRAL, J. (1982). Nota acerca de la ubicación del puente romano de *Bilbilis*. I E.E.B., Actas, I: 73-76.

la situaba en Ricla, Romualdo Moro en Calatorao, mientras que Fita optaba por un punto indeterminado entre Ricla, Salillas de Jalón, La Almunia y la venta de Calatorao. En fechas más recientes M^a Ángeles Magallón la ubicaba a los pies del Cabezo Chinchón, sin embargo las excavaciones practicadas en este yacimiento han determinado que se trata de un poblamiento de la I Edad del Hierro al que se ha propuesto como precedente de la *Nertobriga* celtibérica.

Las últimas investigaciones han permitido identificar la ciudad imperial citada en el Itinerario de Antonino con el yacimiento de La Torre o Eras del Romeral, situado en término de Calatorao, junto a la carretera que conduce a La Almunia de Doña Godina⁷⁹. Este yacimiento, conocido desde las primeras décadas del siglo XX y que en un principio se identificó con una villa de gran entidad aunque los últimos datos apuntan en la dirección de un asentamiento de tipo urbano, ha proporcionado interesantes materiales arqueológicos entre los que destacan pavimientos de mosaicos así como restos de un edificio que ha sido interpretado como un establecimiento termal; completan los hallazgos arqueológicos abundantes restos de cerámica romana (*terra sigillata*) y piezas numismáticas de la misma época. Este importante yacimiento está directamente relacionado con un poblamiento que le precede en el tiempo, y a su vez es también contemporáneo con él, localizado en el sector comprendido entre el cerro de Puyrredondo y la ermita de Cabañas, ambos enclaves situados también junto a la carretera pero dentro ya del término de La Almunia. Las recientes excavaciones practicadas tanto en Puyrredondo como en Cabañas⁸⁰ confirman la existencia de estructuras constructivas pertenecientes a espacios tanto privados como públicos que han podido ser datadas en época altoimperial en base a la cerámica hallada en dichos sondeos. Así mismo, se han localizado varias estructuras defensivas que en este caso podrían corresponder a la ciudad bela, aunque la notoria escasez de materiales celtibéricos no permite por el momento confirmar esta reducción.

Las evidencias arqueológicas confirman, por tanto, el emplazamiento en el sector de La Torre-Puyrredondo-Cabañas⁸¹ la presencia de un poblamiento romano de gran envergadura agrupado en dos núcleos más o menos

⁷⁹ DÍAZ, M.A. (1991). Informe de las prospecciones arqueológicas en el término municipal de Calatorao (Zaragoza). *Arqueología Aragonesa 1988-1989*: 445-447; MEDRANO, M. y DÍAZ, M.A. (2000). Novedades acerca de las ciudades celtas de *Contrebia Belaisca* y *Nertobriga*. *Salduie*, 1: 165-180.

⁸⁰ MEDRANO, M. y DÍAZ, M.A. (2004). *Nertobriga*: últimas investigaciones. *Salduie*, 4: 437-462.

⁸¹ MEDRANO y DÍAZ (2004). *Nertobriga*: últimas investigaciones.

diferenciados y separados ambos por una distancia aproximada de 2 km ⁸². De una parte, el núcleo de Puyrredondo-Cabañas, cuyos orígenes parecen remontarse a la etapa celtibérica, y de otro el de La Torre, algo posterior y con mayor continuidad en el tiempo y ya plenamente romano, y que, en conjunto, se identifican con la ciudad celtíbero-romana de *Nertobriga*. En sus alrededores se han localizado numerosos yacimientos de cronología imperial que cumplirían la función de villas, una de ellas enterrada bajo el casco urbano de la población actual de La Almunia y que será el origen de la villa medieval.

3.4.10. *Secontia*

La siguiente, y última, etapa hasta *Caesaraugusta* era *Secontia*, de igual nombre que la ciudad del Henares. La localización de esta *mansio*, situada según el Itinerario a 16 millas de la capital del Ebro, es un asunto todavía no resuelto, si bien tradicionalmente se la ha ubicado en Épila o en La Muela ⁸³. M^a Ángeles Magallón, en base a las distancias marcadas por el Itinerario, sitúa la *mansio* en las cercanías de la balsa de Valdecarros, localizada en el paraje de la dehesa de Ganaderos. Por su parte, Isaac Moreno Gallo opta por ubicarla en el moderno polígono industrial de Centrovía, antes de ascender a la plana de La Muela viniendo desde Zaragoza. Roldán y Caballero la sitúan, sin entrar en ninguna controversia, en las cercanías de Épila ⁸⁴. Antonio Blázquez ⁸⁵, en una propuesta más atrevida, la situaba en el despoblado de Peramán, en término de Grisén, ya que él llevaba la vía siguiendo el valle del Jalón hasta encontrarse con el del Ebro.

3.4.11. *Caesaraugusta*

La ciudad de *Caesaraugusta* fue fundada, junto al solar de la sedetana *Salduie*, en el año 14 a.e. sobre la orilla derecha del Ebro ⁸⁶. La continuidad

⁸² Precisamente en medio de ambos poblamientos se sitúa el núcleo original prerromano de Cabezo Chinchón.

⁸³ Las recientes prospecciones realizadas en el término de La Muela [BEA et al. (2010). Prospecciones arqueológicas en el término municipal de La Muela (Zaragoza). *Salduie*, 10: 237-258] sólo han ofrecido un yacimiento romano de cierta entidad en el paraje de Bernardo Vera, junto al límite municipal con Épila.

⁸⁴ ROLDÁN y CABALLERO (2014). *Itinera Hispana*.

⁸⁵ BLÁZQUEZ, A. (1892). Nuevo estudio sobre el Itinerario de Antonino. *BRAH*, 21: 54-128.

⁸⁶ La nueva fundación recibió inicialmente el *status* de colonia siendo poblada con legionarios licenciados que habían luchado en las guerras cántabras.

del poblamiento a lo largo de los siglos nunca ha planteado dudas respecto a su identificación con la ciudad de Zaragoza, de hecho el topónimo proviene del nombre latino. A pesar de los dos mil años transcurridos todavía es patente adivinar sobre el plano de la ciudad actual la disposición de las principales vías urbanas de la antigua urbe romana. El *decumanus maximus*, en cuyo extremo occidental se abría la puerta que en época medieval recibirá la denominación de puerta de Toledo, vendría a coincidir aproximadamente con las calles Espoz y Mina, Mayor y Manifestación, mientras que el *cardus maximus* lo haría de manera aproximada con la calle Don Jaime I⁸⁷.

El emplazamiento elegido por sus fundadores no fue seleccionado al azar sino que respondía a un plan predeterminado ya que en este enclave convergen los caminos que cruzan la mitad septentrional de la Península Ibérica de este a oeste y de norte a sur. Aquí confluían las calzadas provenientes de *Tarraco*, *Pompaelo*, *Oscá*, el Bearn galo, *Asturica Augusta*, *Laminio* y, por supuesto, *Emerita Augusta*. Trascendental para completar este entramado viario resulta la existencia de un puente que permitiese cruzar las aguas del Ebro, punto en el que se reunían las vías procedentes del norte⁸⁸.

La calzada procedente de *Complutum* se acercaba a *Caesaraugusta* siguiendo el trazado de la actual calle de Predicadores y hacía su entrada en el recinto amurallado por la puerta de Toledo. Precisamente, el descubrimiento de una necrópolis de época romana⁸⁹ en su entorno viene a corroborar esta afirmación pues era costumbre latina situar los cementerios extramuros de las ciudades, junto a las vías que se aproximaban a ellas.

⁸⁷ BELTRÁN LLORIS, M. (1991a). *Caesaraugusta. Guía Histórico-Artística de Zaragoza*: 29-66; BELTRÁN LLORIS, M. y FATÁS CABEZA, G. (1998). *Historia de Zaragoza. César Augusta, ciudad romana*. Ayuntamiento de Zaragoza-Caja Inmaculada, Zaragoza, 89 p; LOS-TAL, J. y ANSÓN, A. (2001). *Historia de cuatro ciudades: Salduie, Caesaraugusta, Saraqusta, Zaragoza*. Ayuntamiento de Zaragoza-Caja Inmaculada, Zaragoza, 231 p.

⁸⁸ La presencia de un puente frente a *Caesaraugusta* en época romana es incuestionable, en este sentido es determinante la alineación del puente con el *cardus maximus*, sin embargo queda la duda si éste era de piedra o de madera pues en la obra que se ha conservado no se aprecian materiales romanos al exterior, aunque ello no obvia para que el núcleo de la fábrica sí lo sea.

⁸⁹ Las excavaciones arqueológicas practicadas en la calle Predicadores han permitido identificar una necrópolis de inhumación fechada a partir del siglo II d.e. y cuyo uso como recinto funerario se extiende durante los tiempos bajoimperiales e incluso hasta las etapas hispanovisigoda e islámica [BELTRÁN LLORIS, M. (1991b). *Caesaraugusta. Las necrópolis de Zaragoza*, Cuadernos de Zaragoza, 63: 19-47; GALVE IZQUIERDO, M^a P. (2008). *La necrópolis occidental de Caesaraugusta en el siglo III (Calle Predicadores, 20-50, Zaragoza)*. Prensas Universitarias de Zaragoza].



Reconstrucción hipotética de la ciudad de *Complutum*.
Ayuntamiento de Alcalá de Henares, Servicio de Arqueología.



Arcobriga. Cerro Villar, vista general desde el sur.



Bilbilis. Teatro y Foro.



Reconstrucción hipotética de la ciudad de *Caesaraugusta*.
Ayuntamiento de Zaragoza

3.5. APROXIMACIÓN AL TRAZADO DE LA VÍA

Una vez reconocidas las mansiones de la vía y analizada su ubicación, el siguiente paso consistirá en tratar de acercarnos, a vista de pájaro, al trazado de la calzada romana presentando una visión general del recorrido pero sin pretender dejar cerrado el tema, asunto por lo demás casi imposible, a nuestro juicio, puesto que en numerosos tramos del mismo los caminos y carreteras, o incluso el ferrocarril, que la sucedieron debieron superponerse a ella debido a que en algunos puntos concretos no hay otro trazado posible⁹⁰, circunstancias que, por otra parte, han determinado el escaso bagaje de restos arqueológicos directamente relacionados con esta antigua vía que han llegado hasta nosotros. La razón de que esto suceda así no es otra que la compleja orografía del territorio en esta región del interior peninsular, de modo que esta calzada debió proyectarse en estrecha relación con la red hidrográfica regional. Así, siempre que fuese posible el itinerario de la vía discurriría por los valles fluviales de los ríos Henares y Jalón, en todo momento por encima de la llanura de inundación, y sólo cuando el tránsito por ellos fuera impracticable debido a la angostura de los desfiladeros por los que discurren los cursos fluviales⁹¹, la ruta ascendería a terrenos más elevados para sortear estas gargantas, volviendo de nuevo al valle una vez superadas estas dificultades.

El tramo comprendido entre *Toletum* y *Complutum*⁹² resulta difícil de precisar y más teniendo en cuenta que todavía no ha sido ubicada con precisión la mansión de *Titulcia*, de modo que nuestro repaso al recorrido de la vía comenzará en la ciudad de *Complutum*⁹³.

Desde *Complutum* hasta *Segontia* hay, según el Itinerario, 69 millas, que equivalen a 102,2 km, distancia prácticamente similar a la medida sobre el

⁹⁰ Este hecho es plenamente constatable en Ateca o en Medinaceli donde las principales vías de comunicación actuales entre Madrid y Zaragoza pasan por los mismos puntos, al igual que ya ocurriera con el camino real de época moderna, circunstancia, por tanto, que no resulta difícil de extrapolar a las vías más antiguas.

⁹¹ Un claro ejemplo de esta situación es la que se produce en el río Jalón entre Huérmeda y Paracuellos de la Ribera.

⁹² Uno de los posibles trazados discurriría siguiendo un recorrido paralelo al de los cursos de los ríos Tajo, Jarama y Henares. Por su parte, Rodríguez Morales, al identificar *Titulcia* con Móstoles, desde aquí la lleva por las inmediaciones de Madrid a cruzar el Jarama por el puente de Viveros continuando hacia *Complutum* por el trazado de la carretera general.

⁹³ El recorrido de esta calzada entre *Complutum* y *Caesaraugusta* puede seguirse con más detalle a través de los estudios, ya mencionados anteriormente, de ABASCAL (1982). *Vías romanas de Guadalajara*, MORENO GALLO (2010-2011c). *Vía romana de Segontia a Arcobriga*, y MAGALLÓN (1987). *La red viaria romana en Aragón*.

mapa⁹⁴ entre la zona de El Juncal, lugar que acoge las ruinas de la antigua ciudad *Complutum*, en Alcalá de Henares, y la actual Sigüenza, identificada con *Segontia*. En este tramo el trazado de la vía discurriría básicamente por el valle del Henares hasta la altura de Matillas, del que sólo se apartaba en puntos concretos como en Jadraque, donde tomaba un atajo por el interior para salvar la profunda curva que describe el río. Entre *Complutum* y Humanes el trazado de la vía discurriría por la margen derecha del valle del Henares siguiendo un recorrido más o menos paralelo al de la línea férrea hasta alcanzar la confluencia de los ríos Sorbe y Henares, en las cercanías de la fortaleza de Peñahora. A lo largo de este trayecto se han descubierto numerosos asentamientos romanos, entre los que destaca el yacimiento de El Tesoro, en Marchamalo, identificado con la mansión de *Arriaca*, y algunas necrópolis visigodas. Más problemático resulta determinar el trazado entre Humanes y Espinosa de Henares puesto que en este tramo se podrían trazar varios recorridos posibles. En el tramo final entre Espinosa y Jadraque, la vía discurriría de nuevo por la margen derecha del valle hasta cruzar el río frente a Jadraque, desde donde atajaba por Bujalaro hasta alcanzar Los Molinos de Edancho⁹⁵. Aguas arriba de este punto, la vía encaraba el valle del río Dulce pero sin apenas entrar en él, a la altura de Villaseca de Henares, el camino ascendía a las sierras (Alto de la Cruz) siguiendo el viejo camino de Sigüenza que discurría por la cresta de los relieves que conforman el interfluvio entre los ríos Henares y Dulce. Después del Alto del Picazo la calzada cruzaba la paramera, para finalmente retornar de nuevo al valle del río en Sigüenza.

El Itinerario marca una distancia de 23 millas, equivalentes a 34,1 km, entre *Segontia* y *Arcobriga*, distancia claramente errónea puesto que sólo en línea recta ya se miden 49,2 km entre ambos puntos⁹⁶. Para resolver esta

⁹⁴ La distancia medida en el mapa ha sido de 102,8 km.

⁹⁵ En este punto, donde confluyen los ríos Henares y Dulce, se ubica un gran yacimiento de época romana tal como confirman los hallazgos de *terra sigillata* y *tegulae* encontrados en los alrededores de Los Molinos de Edancho y de la cercana ermita de Santa Ana. Este yacimiento romano es conocido desde principios del siglo XX, siendo mencionado por primera vez por Manuel Pérez Villamil y en el que dicho autor afirma haber visto restos de pavimentos de mosaicos, sin embargo la bibliografía actual mantiene un total olvido sobre este lugar [CATALINA GARCÍA, J. y PÉREZ VILLAMIL, M. (1915). Relaciones topográficas de España: Provincia de Guadalajara. Real Academia de la Historia, *Memorial Histórico Español, colección de Documentos, Opúsculos y Antigüedades*, tomo XLVII, Matillas; MORÈRE (1983). *Carta arqueológica de la región seguntina*].

⁹⁶ La distancia medida sobre el mapa siguiendo un posible recorrido del itinerario resulta ser de unos 58 km, de los cuales 25 km corresponden al trecho de *Segontia* a Medinaceli y 33 km desde este último lugar hasta *Arcobriga*. No obstante, debe constatar que este error pasa desapercibido, en parte, a nivel regional puesto que la distancia mínima entre

problemática, la explicación más sencilla sería suponer que la errata se produce por un descuido del copista al transcribir la cifra completa, pero en realidad no lo es, puesto que en el manuscrito figura también la distancia total del trayecto entre las ciudades origen y destino de la ruta y ese valor concuerda con la suma de las distancias parciales. Otra explicación sería considerar que en el Itinerario se omite una mansión intermedia entre *Segontia* y *Arcobriga*, que en este caso debería corresponder con una ubicada a la altura de Medinaceli⁹⁷, donde hay restos romanos de época imperial más que evidentes. Algún autor, manteniendo en lo esencial el mismo trazado de la vía, ha planteado reducciones alternativas para alguna de las mansiones, localizando, por ejemplo, *Segontia* en Medinaceli⁹⁸ pero ello no soluciona el problema de las distancias que quedaría trasladado al tramo entre *Segontia* y *Caesada*. Otra solución apuntaría hacia un planteamiento distinto del aquí expuesto respecto a la ubicación o identificación de alguna de las mansiones, como por ejemplo *Caesada*, *Segontia* o incluso *Arcobriga*, circunstancia que conllevaría implícita la rectificación del trazado propuesto⁹⁹. Sea cual sea la solución, por el momento el problema en este tramo sigue sin resolverse de una manera razonable.

En referencia al trazado en este tramo, la calzada, desde Sigüenza, después de cruzar el Henares por un puente inmediato a la ciudad, debía remontar el valle del río por la margen derecha hasta Horna¹⁰⁰, para desde aquí pasar a la cabecera del Jalón en Torralba del Moral, posiblemente por el mismo paso que con posterioridad utilizará el camino medieval. A partir de aquí la vía descendería por el arroyo de la Mentirosa para seguir aguas abajo de Fuecaliente por la margen izquierda del valle del Jalón y tras pasar

las ciudades de *Complutum* y *Bilbilis* en Alcalá de Henares y en el Cerro de Bámbola, cerca de Calatayud, respectivamente, siguiendo líneas rectas a lo largo de los valles del Henares y del Jalón es de 185 km, mientras que el Itinerario ofrece un recorrido total de 131 millas, es decir, 194 km.

⁹⁷ La mayoría de los autores que han optado por esta solución suponen la omisión de *Ocilis*, ciudad celtíbera que tradicionalmente se ha identificado con Medinaceli, sin embargo las investigaciones actuales apuntan a *Cortona* como la ciudad que ocuparía el emplazamiento de la actual Medinaceli, mientras que *Ocilis* se ubicaría en el entorno del puerto de la Bigornia, a medio camino entre *Segeda* y *Numantia*.

⁹⁸ Esta posible reducción ha sido apuntada por PASTOR EIXARCH (1996).

⁹⁹ La propuesta más revolucionaria es la ofrecida por Gonzalo Arias. Ciertamente su teoría de los empalmes puede ser coherente en algún caso concreto, pero aplicarla a todas las mansiones de una vía puede resultar algo absurdo. Así lo hace precisamente para el tramo entre *Complutum* y *Bilbilis*, donde saca la calzada de los valles del Henares y del Jalón y la lleva por los páramos de modo que la vía transcurre por un territorio inhóspito en el que apenas hay documentado algún asentamiento romano.

¹⁰⁰ La vía pasaría cerca de la ermita de Nuestra Señora de los Quintanares, lugar en el que se localiza un importante yacimiento romano de época imperial.

a los pies de la muela de Medinaceli continuar por el valle hasta Lodares¹⁰¹. En esta población la calzada abandonaría el valle del río para ascender a las sierras (Altos del Pedregal) y saltar al arroyo del Valladar¹⁰² por donde,

¹⁰¹ En el recorrido entre Torralba y Fuencaliente el trazado de la calzada seguiría paralelo a la línea del ferrocarril y una vez encarado el valle del Jalón, hasta Lodares, sería más o menos coincidente con el de la antigua carretera de Madrid.

¹⁰² El trazado propuesto ascendería al Alto del Pedregal por la zona de las parideras del Infierno; una vez superado el collado la vía descendería por la vertiente derecha del barranco de Valdemosillo siguiendo el antiguo camino de Lodares a Utrilla que discurre a media ladera hasta alcanzar el fondo del barranco [MORENO GALLO (2010-2011c). *Vía romana de Segontia a Arcobriga*]. No obstante, esta propuesta presenta algún inconveniente ya que si bien la mayor parte de este descenso mantiene una pendiente regularizada en torno al 7 %, en su tramo final, en un recorrido de apenas 400 m, la acusada pendiente del 13 % no resulta apropiada para una vía romana, impedimento que pudo resolverse, al menos en parte, mediante el trazado de algunas curvas, solución que adoptaba el camino rural a mediados del siglo XX tal como puede observarse en la fotografía aérea del vuelo americano de 1946.

Con el fin de solventar, al menos en parte, las dificultades presentadas en este tramo podría proponerse un trazado alternativo cuyas características topográficas resultan más favorables aunque tampoco está exento de ciertos impedimentos. En este caso, la ruta abandonaría el valle del Henares a la altura de Mojares desde donde ascendería al páramo de El Rasero y tras un trecho por el mismo descendería frente a Miño de Medinaceli. Este camino entre Sigüenza y Miño aparece referenciado durante el siglo XIX formando parte de un itinerario de mayor recorrido entre Madrid y Soria, aunque, sin duda, su origen es más antiguo pero sin que se haya confirmado, por el momento, su romanidad [MADOZ (1848). *Diccionario Geográfico*, tomo XI, entrada Miño (lugar prov. de Soria); MELLADO, F. (1846). *Guía del viajero en España*, (carrera nº 36, de Soria a Guadalajara, por Almazán y Sigüenza). 3ª edición, Madrid; MORENO GALLO (2010-2011b). 22. *Vía romana de Medinaceli a Tiermes, 71 km, y otros caminos históricos de Medinaceli*. Junta de Castilla y León, versión electrónica (<http://www.viasromanas.net>)]. Existe otro camino para ir de Sigüenza a Miño de perfil más llano que remonta en Alcuneza el valle del río de Alboreca y tras rodear la elevación de La Ventosa desciende en dirección hacia Miño, sin embargo este trazado debe atravesar la zona lagunar de Conquezueta, hoy prácticamente desecada pero en la Antigüedad tendría una mayor extensión ocupando todo el fondo del valle y haciendo impracticable el paso por este punto.

Desde Miño la vía continuaría hacia Beltejar y Blocona, y tras sobrepasar esta última población la calzada alcanzaría el pequeño alto de la Torrecilla, punto desde el que descendería suavemente siguiendo el barranco excavado por el arroyo del Covacho, en cuyo tramo final está documentado el microtopónimo Valdecalzada, hasta enlazar un poco más adelante con el camino que discurría por el vallejo del arroyo del Valladar. Puede que haga referencia a este trazado la mención de una posible vía romana existente en los términos de Beltejar y Blocona recogida en el inventario de yacimientos arqueológicos del municipio de Medinaceli que se adjunta en el Plan General de Urbanismo de dicha población, sin embargo su verificación es imposible puesto que su autor, desafortunadamente, no apunta las coordenadas geográficas que podrían ayudar a su localización [SAIZ FRAILE, R. (2005-2008). *Normas urbanísticas municipales, Medinaceli (Soria)*, vol. II: *Documentación complementaria y Plano: Estructura territorial*. Ayuntamiento de Medinaceli].

Este nuevo itinerario entre *Segontia* y *Arcobriga* presenta una distancia similar a la indicada anteriormente, sin embargo tiene el oneroso inconveniente de que deja de lado

después de alcanzar Arcos de Jalón, retomaría de nuevo el recorrido por el valle por su margen izquierda, siguiendo de nuevo el trazado de la carretera general. Al llegar a la altura del Cerro Villar, una vía secundaria, tras cruzar el curso del río ¹⁰³ se acercaría hasta la ciudad de *Arcobriga*.

Entre *Arcobriga* y *Bilbilis* el itinerario marca 39 millas, que equivalen a 57,8 km, distancia ligeramente superior respecto a la medida realizada sobre el mapa entre el Cerro Villar, en Monreal de Ariza, y el Cerro de Bámbola, en las cercanías de Huérmeda, que resulta ser de 55,9 km ¹⁰⁴. En este tramo, la calzada, en la primera parte de su recorrido, continuaba por el valle del Jalón siguiendo en todo momento por la margen izquierda del río un recorrido coincidente con el de la antigua carretera general hasta llegar a Alhama de Aragón ¹⁰⁵, lugar donde se ubicaba la mansión de *Aquae Bilbilitanorum*. Desde aquí el trazado continuaría río abajo siempre por la margen izquierda a través de los estrechos desfiladeros del Jalón hasta Ateca, punto en el que el valle se abre y el recorrido puede realizarse sin dificultad hasta llegar a los pies del cerro de Bámbola, donde se ubicaría la mansión de *Bilbilis* ¹⁰⁶.

Desde *Bilbilis* hasta *Caesaraugusta* el Itinerario señala 51 millas que se corresponden con 75,5 km, distancia algo inferior a los 78,7 km medidos sobre el mapa entre el yacimiento del Cerro de Bámbola, en Huérmeda, y

Medinaceli. En cualquier caso, el acceso más cómodo a la ciudad medinense se realizaría desde Miño siguiendo el tramo inicial de la calzada que desde Medinaceli conducía a *Tiermes* [MORENO GALLO (2010-2011b). *Vía romana de Medinaceli a Tiermes y otros caminos históricos de Medinaceli*].

¹⁰³ La ubicación de este puente, indispensable para acceder a *Arcobriga*, no está carente de cierta controversia. Según nuestra opinión, el lugar más indicado para su emplazamiento es justamente frente a la propia ciudad, pues de esta forma sería necesario un solo puente. Por el contrario, en caso de que se cruzase el río por otro punto antes de llegar a *Arcobriga*, una vez sobrepasada la ciudad la calzada debía volver a la margen izquierda, de modo que serían necesarios dos puentes, es por ello que en alguna ocasión se ha pensado en la existencia de sendos puentes en Huerta y en Ariza. De hecho, como se verá más adelante en el apartado correspondiente, ésta fue la solución adoptada por el camino real en época moderna y posiblemente también con anterioridad por el camino medieval, necesidad que surgiría a partir del establecimiento de contingentes musulmanes en el periodo altomedieval en los enclaves de Santa María de Huerta y Ariza.

¹⁰⁴ Desde el Cerro Villar hasta Alhama de Aragón se han medido 23 km y desde aquí a Bámbola hay otros 32,9 km [IGN. *Mapa topográfico de España 1:50.000*, hojas 436, 437 y 409, 1ª edición, 1919-1922].

¹⁰⁵ Para la elección de esta propuesta se ha tenido en cuenta que los baños más antiguos de Alhama, conocidos como “Baños del Rey”, se encuentran en la margen izquierda del río, de modo que no sería necesario cruzar el río en la propia Alhama.

¹⁰⁶ Determinante en este tramo resulta la ubicación de los yacimientos romanos de época imperial de Tierras Negras, en la linde entre los términos de Cetina y Ariza, La Trinchera, en Cetina, Santa Catalina, frente al caserío de Buberca al otro lado del Jalón, y el complejo termal de Calatayud, localizado bajo la ciudad actual.

la Puerta de Toledo de Zaragoza¹⁰⁷. Desde *Bilbilis*, una vez cruzado el río Jalón mediante un puente¹⁰⁸, la calzada ascendería hacia la sierra de Vicor atravesando el puerto del Cавero¹⁰⁹, y más adelante los de El Frasno y Morata, para descender después hacia el río Grío y retomar de nuevo el valle del Jalón, alcanzando así el yacimiento de Puyrredondo-La Torre, entre la Almunia y Calatorao, que se identifica con la ciudad de *Nertobriga*. En parte de este tramo podría plantearse un itinerario alternativo una vez sorteado el puerto del Cавero. En este caso la vía retornaría hacia el valle del Jalón a la altura de Paracuellos o Sabiñán, descendiendo por su margen derecha hasta Morata, excepto en el trecho entre Purroy y Villanueva que debería discurrir por la margen izquierda, circunstancia que obligaría a cruzar por dos veces el cauce del Jalón por sendos puentes. Desde Morata, ante la imposibilidad de que la vía transcurriera por los desfiladeros del Jalón continuaría hacia el sureste buscando el valle del río Grío siguiendo el trazado del antiguo camino de Morata a La Almunia.

Desde *Nertobriga*, según la propuesta tradicional, la calzada seguiría por la margen derecha del valle del Jalón hasta Lucena de Jalón¹¹⁰, punto en el

¹⁰⁷ La distancia entre el Cerro de Bámbola y La Torre de Calatorao es de 32,7 km y desde este último punto hasta Zaragoza hay 46 km.

¹⁰⁸ La posible existencia de este puente ha sido planteada por LIZ GIRAL, J. (1982). Nota acerca de la ubicación del puente romano de Bilbilis. *I E.E.B., Actas*, I: 73-76.

¹⁰⁹ La bibliografía menciona de manera reiterada la existencia de un puente romano ubicado en la vertiente oriental del puerto del Cавero, junto al límite municipal entre los términos de Calatayud y Aluenda, que permitía sortear el barranco del Puerto, sin embargo un análisis detallado de los restos visibles en la actualidad revela que se trata de una obra correspondiente a la Edad Moderna. No obstante, ello no es óbice para que en época romana hubiese un puente anterior ubicado en este mismo punto, caso de que la calzada romana descendiese por un trazado similar al del camino real de época moderna. Camino adelante, hacia el puerto de El Frasno, hay otro puente que permite salvar el barranco de Aluenda datado igualmente en época moderna.

Antonio Blázquez, primer historiador que dio a conocer estos puentes, catalogó el primero como romano y fechó el segundo en un periodo posterior [BLÁZQUEZ y BLÁZQUEZ (1923). *Vías romana de Sigüenza a Zaragoza*]. También han citado el primer puente otros autores en fechas mucho más recientes [MAGALLÓN (1987). *La red viaria romana en Aragón*; MARTÍN-BUENO (2005). *De Roma al Islam*]. Sin embargo, hay otro grupo de autores que mencionan como romano el “puente del barranco de Aluenda” de modo que, o bien confunden el topónimo, o se equivocan de obra. [GALIAY, J. (1946). *La dominación romana en Aragón*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza; LOSTAL, J. (1980). *Arqueología del Aragón romano*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza; LIZ, J. (1985). *Puentes romanos en el convento jurídico cesaraugustano*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza; FATÁS, G. et al. (edit.) (1993). *Tabula Imperii Romani. Hoja K-50: Madrid. Caesaraugusta-Clunia*. Instituto Geográfico Nacional, Madrid].

¹¹⁰ En Lucena de Jalón hay documentado un miliario, actualmente perdido, datado a finales del siglo I durante el mandato de Domiciano [FITA (1893). *Reseña epigráfica*] [LOS-

que abandonaría definitivamente el valle para adentrarse en el interior sorteando o superando los relieves de la meseta de La Muela, por donde debía ubicarse la mansión de *Segontia*, y desde aquí acercarse hacia *Caesaraugusta*, entrando en la ciudad por la puerta del oeste. Esta solución, defendida por M^a Ángeles Magallón, dirige la calzada por el viejo camino de Épila a Zaragoza, bordeando la meseta de La Muela por su flanco septentrional sin llegar a ascender a ella, para una vez alcanzado el puente del Canal Imperial encaminarse hacia Zaragoza siguiendo la antigua carretera de Madrid. Un trazado alternativo entre *Nertobriga* y *Caesaraugusta* consistiría en no evitar la meseta de La Muela y llevar la calzada por los altos ascendiendo a la plana ¹¹¹, para después de atravesarla de suroeste a noreste descender por la Cuesta Vieja en busca de la carretera general en las inmediaciones del polígono de Centrovía y desde aquí continuar hacia la capital del Ebro siguiendo un trazado prácticamente coincidente con esta vía ¹¹².

TAL, J. (1992). *Los miliarios de la provincia Tarraconense (Conventus Tarraconense, Caesaraugustano, Cluniense y Cartaginense)*. Institución "Fernando el Católico", Zaragoza].

¹¹¹ Para ascender a la meseta desde el oeste o suroeste sólo existen cuatro caminos históricos, que nombrados de norte a sur son: cuesta de Épila, cuesta de La Almunia, cuesta Cajón o cuesta del Águila y cuesta de los Vecinos. Desde la zona de Calatorao parece más probable ascender a la meseta por la cuesta de La Almunia que no por la de Épila que queda algo más al norte o la de los Vecinos que queda demasiado al sur. Esta cuesta fue aprovechada probablemente con posterioridad tanto por el camino medieval como por el camino real y con toda seguridad por la antigua carretera de Francia puesto que este es el itinerario más idóneo para ir desde la venta de la Romera hasta La Muela.

¹¹² En el caso de que esta propuesta alternativa fuese correcta, el miliario de Lucena de Jalón debería interpretarse como perteneciente a una ruta secundaria que descendía desde *Nertobriga* por la margen derecha del Jalón hasta *Alavona*, mansión identificada con Alagón y encuadrada en la calzada de *Caesaraugusta* a *Turiaso*.

Curiosamente las prospecciones arqueológicas practicadas en el término de La Muela [BEA et al. (2010). *Prospecciones*] no han localizado ningún indicio a lo largo del trazado tradicional asociado a la calzada, por el contrario sí se conoce un yacimiento de época imperial de cierta magnitud, conocido como Bernardo Vera, ubicado en la dirección del camino entre Épila y La Muela. Los autores de este estudio, dando por sentado que la calzada discurría por el itinerario tradicional, apuntan la posibilidad de que por este yacimiento pasase una vía de segundo orden.

En este mismo trabajo también se reseña el hallazgo de restos aislados de cerámica romana en las inmediaciones de la cuesta del Caracol, dato que unido a la existencia de un importante yacimiento romano bajo el solar del polígono de Centrovía podría revalorizar este trazado alternativo.

4. CAMINO MEDIEVAL TOLEDO - ZARAGOZA

4.1. INTRODUCCIÓN

La rápida conquista de la Península Ibérica por parte de las tropas musulmanas, en su mayoría beréberes, bajo las órdenes de Musa, gobernador del Magreb, y su lugarteniente Tariq entre los años 711 y 714, es decir, en apenas cuatro años, pone de manifiesto, además de otras circunstancias que ahora no vienen al caso, que una parte importante de la antigua red viaria romana seguía en uso¹¹³. Con el tiempo, el nuevo poder estatal debió crear una red de caminos que le permitiese, al igual que a sus predecesores, los romanos, organizar y administrar el territorio de al-Andalus. Desde luego, los emires y califas cordobeses no sólo aprovecharon lo que quedaba de las viejas calzadas que todavía seguían en servicio sino que construyeron nuevos caminos que pusieran en comunicación los nuevos centros de poder¹¹⁴. Sin embargo, los acontecimientos bélicos y políticos ocurridos entre finales del siglo XI y principios del XII en estos territorios del centro peninsular provocaron su control definitivo por la autoridad cristiana¹¹⁵. A partir de ese momento, los monarcas cristianos también se ocuparon de mantener una eficiente red viaria a lo largo y ancho de todos sus dominios, pero la singularidad de estos territorios al adquirir la condición de frontera entre

¹¹³ Una fuente como el Ravenate, datado en el último tercio del siglo VII, viene a confirmar esta afirmación, aunque hay que pensar que sus condiciones de mantenimiento, al menos desde la caída del imperio, no eran las óptimas puesto que algunas mansiones habían dejado de cumplir su función.

¹¹⁴ A modo de ejemplo, dentro de nuestra área de estudio puede observarse como la vieja *Complutum* cedió el testigo a la nueva fundación de Guadalajara como centro urbano dominante en el valle del Henares.

¹¹⁵ En 1085 el rey castellano Alfonso VI conquistaba el reino taifa de Toledo mientras que Alfonso I el Batallador, rey de Aragón, hacía lo propio con el reino de Zaragoza entre 1118 y 1128.

los reinos de Castilla y Aragón propició que aumentara el interés militar de sus caminos en detrimento de su aspecto comercial y viajero.

Muchos fueron los caminantes que recorrieron el territorio de al-Andalus durante los siglos medievales, actividad exploradora que ha quedado plasmada en los numerosos escritos que han llegado hasta nosotros. En el siglo X destacan dos geógrafos musulmanes que se ocuparon de describir los caminos del mundo islámico: el persa Abul Qasim al-Istajri y el turco Muhammad ibn Hawqal. Con referencia a las tierras andalusíes, al-Istajri¹¹⁶ mencionó 14 itinerarios, sin apenas describirlos, entre los que se incluyen los de Córdoba a Toledo y de Toledo a Guadalajara. Por su parte, Ibn Hawqal¹¹⁷, que visitó la península durante el califato de Abd al-Ramman III, describe someramente 11 itinerarios, siendo de nuestro interés el de Toledo a Medinaceli. En el siglo XII destaca la figura de Abu Abd Allah Muhammad al-Idrisi, geógrafo hispanomusulmán originario de Ceuta, que desarrolló su actividad científica bajo el mecenazgo del rey Roger II de Sicilia. En su obra titulada *Uns al-muhay wa-rawḍ al-furay* (*Solaz de corazones y prados de contemplación*)¹¹⁸ se enumeran con cierto detalle buena parte de los caminos que recorrían el territorio andalusí. El viajero ceutí no sólo aportó numerosos datos sobre la red caminera andalusí sino también algunos de los caminos que recorrían los territorios cristianos, entre los que se encuentra el camino de Toledo a Zaragoza que discurría por Guadalajara, Medinaceli y Calatayud¹¹⁹.

Desafortunadamente durante los siglos bajomedievales no se produjo en los territorios cristianos una actividad viajera similar a la ocurrida en

¹¹⁶ AL-ISTAJRI. *Kitāb al-masalik wa'l-mamalik* (Libro de los caminos y los reinos). *La Geografía de la Península Ibérica en los escritores árabes*. Traducción de José Alemany Bolufer, Granada, 1919-1924.

¹¹⁷ IBN HAWQAL. *Surat al-arḍ*. Edición de J.H. Kramers, Leyden, 1967; Traducción española: *Configuración del mundo: (fragmentos alusivos al Magreb y España)*. Traducción e índices de M^a José Romaní Suay, Anubar, Valencia, 1971.

¹¹⁸ Las primeras traducciones al castellano de esta conocida obra fueron realizadas por José A. Conde (1799), Eduardo Saavedra (1881), sólo de la parte relativa a los territorios cristianos, y Antonio Blázquez (1901), de las regiones andalusíes. En fechas más recientes Agustín Ubieta ha publicado una nueva edición en la que ha recopilado las obras de Saavedra y Blázquez [AL-IDRISI. *Geografía de España*. Traducción por E. Saavedra y A. Blázquez. Prólogo e índices por A. Ubieta. Textos Medievales, 37. Zaragoza, 1988] y Jassim Abid Mizal ha realizado una nueva traducción en la que se presta especial atención a los caminos y a la localización de los topónimos [AL-IDRISI. *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII*. Estudio, edición, traducción y anotaciones de Jassim A. Mizal. CSIC. Madrid, 1989].

¹¹⁹ Cuando al-Idrisi escribió su obra los territorios por los que discurría el camino de Toledo a Zaragoza estaban ya bajo dominio cristiano.

al-Andalus, con excepción del peregrinaje a Santiago de Compostela ¹²⁰, de modo que apenas se dispone de fuentes directas que permitan conocer de primera mano la red caminera peninsular en estos tiempos. Sin embargo, estas deficiencias han sido suplidas, en parte, por el predominio de fuentes indirectas consistentes principalmente en la reconstrucción de los itinerarios seguidos por los monarcas en sus continuos viajes a lo largo y ancho de sus dominios y los relatos de algunos viajeros ilustres, así como los datos aportados por el sistema fiscal de peajes y aduanas que regía en tierras aragonesas ¹²¹, de manera que las informaciones proporcionadas por todas ellas han permitido reproducir una parte del entramado caminero bajomedieval.

4.2. ITINERARIO DEL CAMINO MEDIEVAL ENTRE TOLEDO Y ZARAGOZA

En época musulmana el camino de Toledo a Zaragoza no aparece recogido en las fuentes documentales como tal entidad sino que éstas aportan tramos parciales del mismo, sin embargo se puede reconstruir su itinerario completo ensamblando las informaciones fragmentarias facilitadas por los autores musulmanes mencionados con anterioridad ¹²².

¹²⁰ El Códice Calixtino, manuscrito ilustrado del siglo XII, es una importante fuente documental que permite conocer innumerables detalles del Camino de Santiago en época medieval. Incluye una especie de guía del peregrino en la que se describe la ruta que debían seguir los caminantes que se dirigían a Compostela. El territorio por el que transcurre el camino jacobino, como es bien conocido, comprende básicamente el cuarto septentrional de la Península Ibérica de modo que queda muy alejada de él la ruta entre Toledo y Zaragoza.

¹²¹ Ambos impuestos gravaban el tránsito de mercancías a través de los diferentes territorios que conformaban la Corona de Aragón. En el caso del reino de Aragón, mientras que la tasa de las generalidades o aduanas se cobraba por parte de las Cortes del reino en los puntos fronterizos con otros territorios, los peajes se recaudaban en las principales ciudades y villas aragonesas, por parte del poder real, señorial o concejil, con cargo a las mercancías que entraban o salían de ellas; de modo que puede concluirse que mientras las primeras fiscalizaban el tráfico exterior de mercancías, los segundos lo hacían sobre el interior [SESMA, J.A. (1992). *Aduanas y peajes aragoneses con Castilla y Navarra. Borja y la Raya occidental de Aragón*, Institución "Fernando el Católico", Zaragoza, pp. 27-44; VILLANUEVA, C. y BERGES, J.M. (2000). *El medio peaje de Albarracín: evolución del impuesto, privilegios eximentes y pleitos*. Publicación: 563-588].

¹²² AL-ISTAJRI. L (1919-1924). *Libro de los caminos y los reinos*; IBN HAWQAL (1971) *Configuración del mundo: (fragmentos alusivos al Magreb y España)*; AL-IDRISI (1989). *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII*.

Itinerario altomedieval Toledo - Zaragoza

Etapas	Millas	
Toledo	50	
Magán		
<i>al-Garra</i>		
Guadalajara		
Jadraque-Sigüenza ¹²⁴	50	
Medinaceli		
[Ariza] ¹²⁵	50	
Calatayud		
Ricla	12	50
Rueda de Jalón	23	
Zaragoza		

En los siglos bajomedievales, si bien en lo sustancial el trazado del camino de época altomedieval apenas habría cambiado, el recurso a fuentes indirectas permite reconstruir el itinerario con un mayor detalle ¹²⁵.

Itinerario bajomedieval Toledo - Zaragoza

Etapas	Leguas
Toledo	
Alcalá de Henares	18 ¹²⁶
Guadalajara	4

¹²⁵ Tal como se verá más adelante la identificación del topónimo mencionado en las fuentes musulmanas no es segura, en cualquier caso ello no obvia para que la ruta transcurriese incluso por ambas poblaciones.

¹²⁴ Otras fuentes citan el *bisn* de Ariza situado a orillas del Jalón de modo que su integración en la ruta hacia Zaragoza queda fuera de toda duda.

¹²⁵ La principal fuente es el relato del periplo ibérico que el noble bohemio León de Rosmihal realizó por tierras de España y Portugal en 1466 [FABIÉ, A.M. (1879). *Viajes por España de Jorge de Eingen, del barón León de Rosmihal de Blatna, de Francisco Guicciardini y de Andrés Navajero*. Traducción y anotaciones de Antonio María Fabié, Librería de los Bibliófilos, Madrid].

El texto de este viaje ofrece las distancias en millas pero por comparación con otras fuentes, en realidad, deben corresponder a leguas.

¹²⁶ Esta distancia corresponde al trayecto entre Toledo y Alcalá de Henares dando un pequeño rodeo al pasar por Madrid, trazado que discurría por Cabañas y Getafe. Una ruta más directa consistía en tomar el mismo camino de Madrid hasta Illescas, donde se desviaba por Seseña, Arganda y Loeches hacia Alcalá. Para llegar a Seseña en el siglo XVI se marca un itinerario, más directo todavía, por Mocejón y Borox.

Etapa	Leguas
Hita	4
Sigüenza	7
Medinaceli	4
Monreal	5
Bubierca	4
Calatayud	3
Almunia	5
La Muela	5
Zaragoza	4

4.3. ANOTACIONES SOBRE EL CAMINO EN LAS FUENTES DOCUMENTALES

Las fuentes documentales son muy parcas en lo que concierne a las referencias aportadas sobre el camino medieval entre Toledo y Zaragoza, pero, pese a todo, este escaso volumen de información nos ha permitido esbozar, tal como se ha presentado en líneas precedentes, su más que probable itinerario. En cualquier caso, como se verá más adelante, a partir de estos datos queda de manifiesto que este camino seguía una orientación similar al de la vieja calzada romana.

Las referencias recogidas en el *Libro de los caminos y de los reinos*, principal obra del geógrafo al-Istajri, se limitan a dos noticias alusivas a la existencia de un camino entre Córdoba y Zaragoza, que continuaba hasta Tudela y Lérida; y un segundo camino entre Córdoba y Toledo, prolongado hasta Guadalajara. El viajero persa sólo apunta como datos adicionales las jornadas empleadas para transitar de unas ciudades a otras.

*“De Córdoba a Toledo, seis días de viaje, de Toledo a Guadalajara, dos días de viaje, ..., de Córdoba a Zaragoza, diez días de viaje.”*¹²⁷

Algo más generoso se muestra Ibn Hawqal en su descripción del camino entre Córdoba y Medinaceli del que ofrece interesantes detalles referidos a cada una de las ciudades, castillos o poblados que son final de etapa. Del tramo entre Toledo y Medinaceli escribe lo siguiente:

¹²⁷ AL-ISTAJRI (1919-1924). *La Geografía de la Península Ibérica en los escritores árabes*.

“Tutaytula, gran ciudad famosa y célebre, más importante que Bijayah [Pechina], rodeada de una sólida muralla, regada por el Tayu [Tajo], sobre el cual se encuentra un gran puente de piedra con una longitud de cincuenta brazas, este riachuelo se proyecta en el río que tiene su desembocadura en Sintra [Cintra].

Una etapa de Tulaytula a Mugham, gran pueblo, donde se encuentra la tierra de batanes española.

Una etapa de Mugham a al-Gharra, gran ciudad provista de mercados y barrios, que se parece a Wadiyar [Guadix].

De allí a Wadi al-Hijarah hay otra jornada. Es una ciudad grande, marca fronteriza, famosa por su situación, amurallada con piedras. Tiene un juez y un delegado del gobierno, en ella residen los alcaides o gobernadores de las fronteras como Ahmad ibn Ya'la y Galib. Desde ella se emprende la mayor parte de las campañas de guerra hacia Yiliquilla.

De Wadi al-Hijarah a Sha'ra al-Qawarir hay una etapa. Allí hay una venta donde se hospedan los viajeros o trajineros.

De allí sigue la ruta a Madinat Salim que está a una etapa. De ella es gobernador Galib ben Abd al-Rahman, jefe del ejército. Tiene una muralla imponente. Su término y distrito es muy vasto y considerable y la comarca es muy rica en ganado y próspera en toda clase de recursos y bienes. Ella es la ciudad más importante de al-Andalus en organizar expediciones y campañas de guerra.”¹²⁸

La inequívoca identificación de tres de los topónimos mencionados en este texto, como son *Tulaytula* (= Toledo), *Wadi al-Hijarah* (= Guadalajara) y *Madinat Salim* (= Medinaceli), permite una primera aproximación al trazado del camino en época islámica que debía adentrarse en el valle del Henares hasta llegar a Guadalajara y después de proseguir río arriba saltar al valle del Jalón antes de alcanzar Medinaceli. Sin embargo, para determinar con mayor precisión su recorrido es necesario identificar el resto de los topónimos anotados en este relato.

El topónimo *Mugham* ha sido identificado con Magán¹²⁹, pequeña población de la comarca de La Sagra situada a unos 14 km al NNE de la ciu-

¹²⁸ IBN HAWQAL (1971). *Configuración del mundo: (fragmentos alusivos al Magreb y España)*.

¹²⁹ La traducción de M^a José Romaní así parece reflejarlo. La arqueología ha permitido comprobar la existencia de un yacimiento musulmán en este lugar en el que son abundantes los restos de cerámica [RETUERCE, M. (1994). Carta arqueológica de la meseta andalusí según el referente cerámico. *Boletín de Arqueología Medieval*, 8: 7-109].

A unos 4,5 km al noreste de Magán se ubicaba el Castillo del Águila, antigua fortificación situada en término de Villaluenga de la Sagra y emplazada en lo alto de un prominente

dad de Toledo. La certeza de esta identificación viene corroborada a través de la concisa pero acertada anotación de Ibn Hawqal referente a la “tierra de batanes”¹³⁰, noticia repetida por el también viajero de origen sirio Yaqut¹³¹. En la Edad Moderna las canteras de greda de Magán seguían en explotación pues así se confirma en las respuestas de varias localidades de la comarca de La Sagra contenidas en las Relaciones topográficas elaboradas en tiempos de Felipe II¹³².

Más complicada resulta la identificación del topónimo *al-Gharra*¹³³, para el que, por el momento, ni siquiera se ha planteado una reducción concreta. La escueta anotación de Ibn Hawqal referente a una ciudad con intensa actividad comercial formada por varios barrios no concuerda con los yacimientos arqueológicos de época islámica conocidos en el sector de los valles del Jarama o Henares, que es, muy probablemente, por donde debía situarse la ciudad, en base al estudio de las distancias teniendo en cuenta que se afirma que queda a dos jornadas de Toledo y una de Guadalajara. La arqueología ha revelado en esta zona la existencia de diversos yacimientos¹³⁴ de época islámica de cierta relevancia, sin embargo, ninguno de ellos tiene entidad suficiente para ser considerado un asentamiento de tipo urbano.

cerro testigo, elevado, antes de ser parcialmente desmantelado, unos 120 m sobre el llano. En la actualidad, del castillo sólo queda el recuerdo de su existencia puesto que fue destruido totalmente a mediados del siglo XX con motivo de la explotación industrial de los materiales térreos que conforman el cerro para ser destinados a la producción de cemento en una fábrica adyacente [MUÑOZ RUANO, J. (2003). *Construcciones histórico-militares en la línea estratégica del Tajo*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid]. Este autor documenta el desaparecido castillo en el siglo XV, pero su emplazamiento recuerda al de las fortificaciones islámicas.

¹³⁰ La función principal de un batán consistía en desengrasar los paños, previamente sumergidos en una pileta en una mezcla de agua y greda, mediante el golpeo con grandes mazos que se movían generalmente merced a la energía hidráulica.

¹³¹ YAQUT. *Kitab Mu'jam al-Buldan* (Libro de los países). Ed. F. 'A al-'A. Al-Yudi. Beirut, 1990. Trad. G. 'Abd al-Karim. *Cuadernos de Historia del Islam*, VI. 1974.

¹³² MUÑOZ RUANO (2003). *Construcciones histórico-militares en la línea del Tajo*.

¹³³ Joaquín Vallvé traduce el topónimo por “La Blanca”, “La Brillante”. En palabras de este autor podría tratarse de un apelativo similar al empleado por al-Idrisí al referirse a *Saraqusta* como *medina al-Ba'ida*, (la Ciudad Blanca) por lo que el verdadero nombre de la ciudad es desconocido. [VALLVÉ, J. (1990). Compluto en la Edad Media. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, tomo 187 (I): 1-27].

¹³⁴ Los yacimientos a destacar son: el castillo de Cervera, situado al norte de Mejorada del Campo, junto a la confluencia entre el Henares y el Jarama, fortificación que fue arrasada totalmente hacia 1980 al iniciar en la terraza fluvial sobre la que se asentaba una explotación de áridos; el castillo de Rivas de Jarama, emplazado sobre los relieves que enmarcan la margen derecha del valle e inmediato a la ermita del Cristo de Rivas; y los asentamientos de La Mañarosa y La Boyeriza, ambos en término de San Martín de la Vega y ubicados igualmente sobre los relieves de la margen derecha.

Por lo que respecta al enclave de *Sha'ra al-Qawarir* su identificación tampoco está completamente resuelta. En el siglo X no debía ser una población muy importante pues Ibn Hawqal sólo menciona que en este lugar había una venta para atender a viajeros y caminantes, hecho que desafortunadamente no ha dejado rastro en la toponimia local. El topónimo árabe ha sido traducido por “bosque o jaral de las botellas de nafta”, extraña traducción que cobra sentido al relacionarla con la noticia proporcionada por al-Udri, geógrafo almeriense del siglo XI, el cual nos transmite que en un monte desde el que se dominaba *Sigunsa* “*si se abre una grieta en la piedra sale una resina negra que se parece al alquitrán, y quien quiere puede tomar de aquella la cantidad deseada*”¹³⁵. De modo que una primera aproximación ha permitido identificar este lugar con Sigüenza¹³⁶, reducción corroborada por los indicios mineros existentes en los alrededores de la ciudad episcopal¹³⁷. Sin embargo, también ha sido relacionado con la población de Jadraque, donde los abundantes hallazgos de cerámica musulmana han permitido reconocer la existencia de un poblado emplazado en las laderas del cerro sobre el que se erigió el *hisp* islámico¹³⁸.

En el siglo XII resulta clave la figura de al-Idrisi. Su obra más conocida, citada con anterioridad, contiene una pormenorizada descripción del territorio peninsular en la que se mencionan y detallan sus principales ciudades, a la vez que se enumeran los principales caminos que recorrían el territorio así como las distancias entre las poblaciones más importantes. Esta fuente musulmana constata la existencia de una ruta entre las ciudades de Toledo y Zaragoza que pasaba por Guadalajara, Medinaceli y Calatayud. El geógrafo ceutí incorpora en su relato unas breves descripciones de todas estas ciudades.

“La villa de Toledo es una capital no menos importante por su extensión que por el número de sus habitantes. Fuertemente asentada, está rodeada de buenas murallas y defendida por una ciudadela bien fortificada. Está situada sobre un cerro y hay pocas villas que se puedan comparar con ella por la solidez y la altura de los edificios, la belleza de los alrededores y la

¹³⁵ AL-UDRI. *Nusus an al-Andalus min Kitab Tarai al-ajbar*. Ed. A.A. al-Ahwani. Madrid, 1965.

¹³⁶ Joaquín Vallvé mantiene esta opinión [VALLVÉ (1990). *Compluto en la Edad Media*].

¹³⁷ La memoria explicativa de la hoja n° 461 (Sigüenza) correspondiente al Mapa Geológico de España en su primera edición de 1951 no deja lugar a dudas ya que en ella se afirma que los únicos yacimientos mineros de hidrocarburos catalogados en la comarca son unas areniscas triásicas impregnadas de materias bituminosas que existen en el barranco del Vado, localizado al este de la ciudad de Sigüenza.

¹³⁸ RETUERCE, M. (1994). Carta arqueológica de la meseta andalusí según el referente cerámico. *Boletín de Arqueología Medieval*, 8: 7-109.

fertilidad de sus campos, regados por el gran río llamado Tajo. En la época de los antiguos cristianos, Toledo fue la capital de su imperio y el centro de sus comunicaciones.

No lejos de Toledo existe un pueblo llamado Magán, cuyo suelo y montañas producen una tierra quitamanchas superior a todas las que se pueden encontrar en el mundo. Esta tierra es muy agradable al paladar y excelente para limpiar las manchas de grasa. En el número de dependencias de esta villa, y al pie de las montañas, está Madrid pequeña villa bien poblada y castillo fuerte.

Todo este país como Toledo, es hoy de los cristianos, cuyo rey, de origen castellano es descendiente del rey Alfonso.

A cincuenta millas, o dos jornadas, al oriente de esta capital está Guadalajara, bonita población bien fortificada y abundante de recursos y producciones de toda especie. Está rodeada de fuertes murallas y tiene aguas vivas. Al occidente de la villa corre un pequeño río que riega los jardines, los huertos, los viñedos y los campos donde cultiva mucho azafrán, destinado a la exportación. Este río corre hacia el sur y se arroja después en el Tajo.

De Guadalajara, dirigiéndose al oriente, a Medinaceli, cincuenta millas. Esta última villa es bonita, situada en una hondonada, extensa y posee gran número de edificios, jardines y huertas.

De Medinaceli a Calatayud, cincuenta millas al oriente. Calatayud es una villa considerable, fuerte y bien defendida, cuyo territorio está plantado de muchos árboles y produce muy buenos frutos. Fuentes numerosas y arroyos fertilizan la comarca, donde se puede adquirir todo muy barato. Fabrica loza dorada, que se exporta a lo lejos.

De Calatayud a Zaragoza también cincuenta millas. Zaragoza es una de las principales ciudades de España. Es grande y muy poblada. Sus calles son anchas y sus edificios muy hermosos. Rodéanla jardines y vergeles. Las murallas de esta ciudad están hechas de piedra y son muy fuertes; ha sido edificada a orillas del gran río llamado Ebro. Zaragoza lleva también el nombre de Almedina Albaída porque la mayor parte de sus casas están revestidas de yeso o cal. Existe en Zaragoza un gran puente, por el cual se pasa para entrar en la ciudad, cual posee fuertes murallas y soberbios edificios.”¹³⁹

Como ya se ha comentado con anterioridad las fuentes directas disponibles para el periodo bajomedieval son prácticamente inexistentes, sin

¹³⁹ AL-IDRISI (1901). *Descripción de España*.

En la reciente traducción de Abid Mizal se mencionan algunos datos que no figuran en ediciones anteriores: “De la ciudad de Calatayud al castillo de Ricla (*Rikla*) hay doce millas, ... de Zaragoza al castillo de Rueda (*Ruta*) hay veintitrés millas.” [AL-IDRISI (1989). *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII*].

embargo se dispone de numerosas fuentes indirectas que ayudan a la configuración de la red caminera durante este periodo.

Por el volumen de información que proporcionan deben reseñarse en primer lugar las reconstrucciones de los itinerarios seguidos por los monarcas, tanto castellanos como aragoneses, en sus numerosos desplazamientos por los reinos peninsulares¹⁴⁰. En este sentido, destacan los recorridos realizados durante los años finales del siglo XIV y todo el siglo XV por Enrique III¹⁴¹, Fernando de Antequera¹⁴², Juan II (corte)¹⁴³, Enrique IV¹⁴⁴ y los Reyes Católicos¹⁴⁵, resultando de especial relevancia para el camino objeto de estudio los datos proporcionados por los de Enrique III y los Reyes Católicos.

El análisis de los movimientos de Enrique III es determinante para establecer el trazado del camino entre Toledo y Alcalá de Henares, desplazamiento documentado, al menos, en dos ocasiones. En la última de ellas, ocurrida en enero de 1399, el monarca castellano partió de la ciudad complutense en dirección hacia Toledo aunque hizo un alto de unos días en Illescas, población en la que enlazó con el camino que desde Madrid se dirigía a la capital del Tajo¹⁴⁶. En el caso de los Reyes Católicos, en los numerosos viajes que hicieron entre Madrid o Toledo y Zaragoza, tanto en un sentido como en el otro, ha quedado constancia de su presencia en las poblaciones de Alcalá de Henares, Guadalajara, Casas de Heras, Hita, Sigüenza, Medinaceli, Monreal, Ariza, Cetina, Calatayud, La Almunia de Doña Godina y La Muela¹⁴⁷.

Son así mismo relevantes los testimonios dejados por algunos insignes viajeros que recorrieron estos caminos, aunque desafortunadamente estas

¹⁴⁰ Para tener conocimiento de los trayectos realizados por los reyes basta con ordenar la documentación expedida por la diplomatura real teniendo en cuenta la fecha y el lugar de la firma.

¹⁴¹ VEAS, F. (2003). *Itinerario de Enrique III*. Universidad de Murcia.

¹⁴² GONZÁLEZ SÁNCHEZ, S. (2013). *Itinerario de don Fernando, regente de Castilla y rey de Aragón (1407-1416)*. Institución "Fernando el Católico", Zaragoza.

¹⁴³ CAÑAS GÁLVEZ, F. (2007). *El itinerario de la Corte de Juan II de Castilla (1418-1454)*. Sílex ediciones, Madrid.

¹⁴⁴ TORRES FONTES, J. (1953). *Itinerario de Enrique IV de Castilla*. CSIC, Seminario de Historia de la Universidad de Murcia.

¹⁴⁵ RUMEU de ARMAS, A. (1974). *Itinerario de los Reyes Católicos (1476-1516)*. CSIC. Madrid.

¹⁴⁶ Francisco de Asís Veas establece la siguiente ruta: Toledo, Olías, Cabañas, Yuncos, Illescas, Seseña, Ciempozuelos, San Martín de la Vega, Arganda, Loeches y Alcalá, recorrido que suma un total de 17 leguas. En cuanto al camino de Toledo a Madrid, a partir de Illescas continuaba por Humanejos, Parla y Getafe hasta la ciudad del Manzanares. Este autor también apunta el trazado del camino de Madrid a Alcalá pasando por La Alameda, Rejas y Torrejón de Ardoz [VEAS (2003). *Itinerario de Enrique III*].

¹⁴⁷ [RUMEU de ARMAS. *Itinerario de los Reyes Católicos*].

fuentes quedan restringidas a la segunda mitad del siglo XV. En este sentido, resultan imprescindibles los apuntes del viaje del barón de Rosmithal, realizado en 1466, ya incorporados al presentar el itinerario del camino. Los relatos de otros viajeros, como Jerónimo Münzer¹⁴⁸ y Antoine de Lalaing¹⁴⁹, efectuados en 1495 y 1502, respectivamente, vienen a confirmar como ya en el último siglo del medievo el camino entre Toledo y Zaragoza transcurría en líneas generales por el trazado que será ampliamente documentado durante la Edad Moderna. No obstante, entre un momento y otro parecen encontrarse algunas diferencias locales. Es el caso, por ejemplo, de los tramos comprendidos entre Toledo y Alcalá de Henares¹⁵⁰ y entre Calatayud y Épila¹⁵¹.

Se conocen también algunas fuentes documentales que hacen referencia a la estrecha relación existente entre el propio camino y algunas de las entidades de población dispuestas a lo largo del mismo, como es el caso de La Muela, Bubierca y la venta de la Romera, documentadas en el siglo XIII la primera de ellas y en el siglo XIV las otras dos.

El lugar de La Muela se fundó a mediados del siglo XIII¹⁵². Así se recoge en un documento¹⁵³ expedido en 1259 por el concejo de la ciudad de Zaragoza mediante el cual los regidores zaragozanos concedieron autorización a su convecino Esteban Gil Tarín para que poblase el lugar de La Muela¹⁵⁴, donde ya poseía algunas casas y fincas, con el fin de proteger sus propiedades y bienes de los numerosos bandidos que actuaban por es-

¹⁴⁸ Jerónimo Münzer, también conocido como J. Munster, era un médico holandés que recorrió varios países europeos y entre ellos España y Portugal.

¹⁴⁹ Antoine de Lalaing, señor de Montigny, era un caballero francés que formaba parte del séquito de Felipe el Hermoso en los dos viajes que el archiduque realizó por España.

¹⁵⁰ En algún momento del siglo XV, o incluso con anterioridad, desde Toledo, se habilitó el camino por Mocejón y Borox hasta alcanzar Seseña, población a la que en siglos precedentes se llegaba a través de Illescas. Desde Seseña el camino continuaba por Arganda hasta Alcalá.

¹⁵¹ Juan Bautista Labaña, geógrafo portugués que entre 1610 y 1611 realizó, a petición de la Diputación del Reino, una detallada descripción del reino de Aragón acompañada de un excelente mapa, anota una información que le suministra un vecino de Calatorao que dice tener documentación antigua, sin duda de época medieval, en la que se demostraba que el camino real transcurría por El Frasno, Ricla, Cabañas y la Torre de Utrilla, este último, lugar desaparecido, aunque todavía se conserva el topónimo, situado al noreste de Calatorao en dirección hacia Lucena de Jalón. [LABAÑA, J.B. (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*. Diputación Provincial de Zaragoza. Edición facsímil: Institución "Fernando el Católico"-Prames, Zaragoza, 2006].

¹⁵² PLOU, M. (1995). *Historia de La Muela*. Ayuntamiento de La Muela.

¹⁵³ CANELLAS, A. (1972). *Colección diplomática del Concejo de Zaragoza, tomo I: (1119-1276)*. Zaragoza. Documento nº 91, Zaragoza, 24 de febrero de 1259.

¹⁵⁴ En este tiempo el lugar se denominaba Muela de Garrapinillos.

tos contornos, a la vez que también sirviese para ofrecer protección a los viajeros que transitaban por los caminos de estas despobladas tierras, pues entre la villa de La Almunia y la ciudad del Ebro no había ningún núcleo habitado. Un año más tarde, en 1260, el rey aragonés Jaime I confirmaba la licencia otorgada por el concejo zaragozano¹⁵⁵. En esta concesión quedaba incluida como terreno de pasto para el ganado la Dehesa del Boalar¹⁵⁶, cuyo límite septentrional era el camino antiguo de Épila¹⁵⁷, vía que pudiera hacer referencia al anterior camino altomedieval. Respecto al camino entre Toledo y Zaragoza no se hace mención expresa a él en el documento pero el hecho de pretender establecer la seguridad de tránsito en esta zona sí apunta al paso de un camino de cierta relevancia.

Resulta interesante una referencia documental conocida sobre la venta de la Romera según la cual dicho establecimiento caminero ya existía en 1389. En esa fecha los vicarios generales del Arzobispado de Zaragoza concedieron autorización a Martín de Sunyen, vecino de la ciudad de Zaragoza y a la sazón señor de dicho lugar, para que construyese allí una capilla dedicada a Nuestra Señora del Pilar¹⁵⁸. La mención de esta venta es determinante para confirmar la existencia del camino real en ese momento, por tanto puede concluirse que el camino de Toledo a Zaragoza ya discurría por la meseta de La Muela, al menos, desde el último tercio del siglo XIV.

Se conoce también otra curiosa cita que sin duda debe tener relación con el camino bajomedieval localizada, en este caso, en Bubierca a mediados del siglo XIV. Según un documento de compraventa Juan, vecino de Bubierca e hijo de Justo del Camino, y su mujer venden al monasterio de

¹⁵⁵ CABANES, M^a D. (2009). *Documentos de Jaime I relacionados con Aragón*. Fuentes Históricas Aragonesas, 50. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza. Documento n^o 139, Lérida, 8 de agosto de 1260.

¹⁵⁶ Además de la denominación de esta dehesa también se menciona en el documento el topónimo “Pueyo de los Ladrones” (en latín, *Podio de Latronibus*), nombre conservado en la actualidad y a cuyos pies debía discurrir el camino hacia La Muela al igual que hoy en día lo hace la autovía.

¹⁵⁷ La alusión a un camino antiguo parece indicar claramente la existencia de un camino nuevo en el momento de la redacción del documento. Un siglo más tarde el camino de Épila a Zaragoza era denominado de los Siete Vallejos, microtopónimo que desafortunadamente no ha podido ser localizado. Con este nombre figura mencionado en un documento conservado en el Archivo de Protocolos Notariales de La Almunia. Notario Rodrigo de Sádaba, año 1362, ff. 47-48. Agradecemos a Mario Lafuente Gómez el habernos facilitado este documento.

¹⁵⁸ PLOU, M. (1995). *Historia de La Muela*. El documento de dicha consesión se conserva en el Archivo de la Catedral de La Seo de Zaragoza según recogió Diego de Espés, eclesiástico e historiador aragonés del siglo XVI.

Huerta una viña situada en término de dicha población ¹⁵⁹. El apellido que identifica al padre de este vecino se debe, sin duda, al hecho de que su vivienda debía estar edificada junto a un importante camino que pasaba por Bubierca ¹⁶⁰ y éste no puede ser otro que la ruta entre Toledo y Zaragoza que discurría por el valle del Jalón.

En las Cortes de Alcañiz, celebradas en dicha localidad aragonesa en 1436, los representantes del reino allí reunidos establecieron los gravámenes de los peajes que se debían recaudar en varias ciudades y villas del reino, figurando entre ellas Calatayud, Ariza y Épila. En el caso de las dos primeras se induce su cercanía a la frontera con Castilla de lo que se puede deducir la existencia de un camino que se adentraba en tierras castellanas siguiendo el valle del Jalón. Sin embargo, más significativo es el caso de Épila pues en él se menciona expresamente el camino entre Zaragoza y Calatayud que pasaba por La Muela y por la venta de la Romera, lugar en el que se cruzaba con la ruta entre Cariñena y Alagón.

*“E va el dito peage por el camino que passa de Calatayud a Çaragoça e conuerso, e encara se limita por el camino que traviessa de Carinnena enta d’Alagon, por la casa de la Romera, e todos aquellos que pasan por los ditos caminos, limites e terminos, e no manifiestan en el lugar de la Muela, pierden las bestias con las mercaderias e averias que llevan e tales como estos son presos por mazarrones, e son traydos e se trayen a la villa de Epila.”*¹⁶¹

Una referencia indirecta sobre la existencia de este camino, y más concretamente, desde Sigüenza y Medinaceli hasta Calatayud, puede inferirse a partir de los Libros de Collida del General, importante fuente documental aragonesa que recoge los registros de las aduanas del reino durante la Baja Edad Media, siendo las de Calatayud y Ariza las que interesan en este caso¹⁶². Los estudios realizados han permitido comprobar que la frontera

¹⁵⁹ Bubierca, 22 de marzo de 1347. *Juan, hijo de Justo del Camino, y su mujer María Pérez, vecinos de Bubierca, venden a fray Martín, abad, y a todo el Monasterio de Huerta, una viña situada en Val de Salce, término de Bubierca, al precio de 22 sueldos jaqueses* (AHPSO, sig. Carpeta 3, n° 21-H).

¹⁶⁰ En esta época parece ser que el casco urbano de Bubierca ya se había extendido a los pies del cerro sobre el que se emplazaba el castillo, aunque es difícil, por el momento, determinar su extensión. De hecho, es muy posible que una de las principales funciones de esta fortificación durante todo el periodo medieval fuese, precisamente, la de proteger el camino que pasaba por el collado.

¹⁶¹ IRANZO, M^a T. (2007). *Cortes del reinado de Alfonso V. Actas de las Cortes de Alcañiz de 1436*. Acta Curiarum Regni Aragonum, tomo IX, vol. 2º, Gobierno de Aragón-Ibercaja, Zaragoza.

¹⁶² En ellos los *cullidores*, o encargados de los puestos aduaneros, anotaban los individuos que pasaban por la aduana, tanto de entrada como de salida, indicando el tipo de mercancía

occidental con Castilla era una de las más dinámicas en lo que a transacciones y actividades comerciales se refiere y dentro de ella la ruta del Jalón era una de las principales vías de entrada y salida de mercancías en Aragón, de hecho, las aduanas de Ariza y, en menor medida, Calatayud, llegaron a ser de las más importantes de todo el reino durante el siglo XV¹⁶³. Esta intensa actividad comercial es prueba fehaciente de que el camino del Jalón era muy transitado en esta época¹⁶⁴. Por tanto, es evidente que el carácter fronterizo de estos territorios acrecentó la utilización de este camino por parte de viajeros y mercaderes, sin embargo, ciertamente, durante los episodios bélicos que se sucedieron entre Castilla y Aragón el tránsito en la frontera se vería afectado negativamente, pero una vez recobrada la paz el trasiego de gentes y mercancías volvería a la normalidad.

Desde el lado castellano también está confirmado que las transacciones comerciales entre ambos reinos que hacían uso de este camino eran frecuentes, a pesar de que su análisis, en este caso, no haya sido tan pormenorizado¹⁶⁵.

4.4. APROXIMACIÓN AL TRAZADO DEL CAMINO MEDIEVAL¹⁶⁶

Después de recoger las noticias sobre el camino aportadas por las fuentes documentales se hace necesario contrastar estas informaciones con los

que portaban y su cantidad, así como el importe que debían abonar en razón del impuesto correspondiente.

¹⁶³ El análisis pormenorizado de los registros señala que en la aduana de Ariza prevalecían las importaciones hacia Aragón, mientras que en la de Calatayud el balance era favorable a las exportaciones [GARCÍA HERRERO, M^a C. (1984). La aduana de Calatayud en el comercio entre Castilla y Aragón a mediados del siglo XV. *En la España medieval*, vol. 4: 363-390; SESMA (1992). *Aduanas y peajes aragoneses con Castilla y Navarra*].

¹⁶⁴ De todas las rutas que comunicaban Aragón con Castilla a través de su frontera occidental el corredor del Jalón era el más frecuentado a tenor de la intensidad y la magnitud del tráfico mercantil entre ambos reinos [LAFUENTE GÓMEZ, M. (2011). Por caminos sinuosos: La defensa y el control del territorio en Aragón durante la guerra de los Dos Pedros (1356-1366). *Aragón en la Edad Media*, XXII: 127-185].

¹⁶⁵ PUÑAL, T. (1994a). Caminos y mercaderes en el concejo de Madrid. *Caminos y caminantes por las tierras del Madrid medieval*, pp. 117-123.

¹⁶⁶ En este apartado sólo se explicará con cierto detalle el tramo comprendido entre Toledo y Alcalá de Henares, puesto que el resto del trazado desde la ciudad complutense hasta Zaragoza, al ser coincidente en gran parte de su recorrido con uno de los itinerarios de época moderna, será tratado en profundidad en el capítulo siguiente.

datos arquitectónicos¹⁶⁷ y arqueológicos que la historiografía y las modernas investigaciones han ido descubriendo sobre su posible trazado y en sus alrededores más inmediatos, datos que deben ser complementados con los apuntes toponímicos¹⁶⁸ reconocidos a lo largo del mismo.

En una primera aproximación puede afirmarse que el trazado seguido por este camino medieval sería, desde un punto de vista geográfico, semejante al de la vieja calzada romana ya que transcurría básicamente a través de los valles de los ríos Henares y Jalón, aunque en algunos sectores concretos ambas rutas viarias discurrirían por trayectos distintos. Ahora eran otros, como era de esperar, los centros urbanos de poder que controlaban el territorio. En el periodo altomedieval en el valle medio del Henares la ciudad de *Cumplutum* había sido sustituida por la de Guadalajara; igualmente *Segontia*, situada en el Alto Henares, había quedado relegada a favor del enclave de Medinaceli, ocupando una posición más estratégica en la cabecera del Alto Jalón. Por otra parte, en el valle medio del Jalón surgió sobre su actual emplazamiento la ciudad de Calatayud para cubrir el vacío dejado por la despoblada *Bilbilis*, aunque en este caso el desplazamiento horizontal no fuera tan relevante como en los dos anteriores. Así mismo, los centros secundarios también sufrieron estos mismo efectos de modo que *Arcobriga* fue

¹⁶⁷ Una de las infraestructuras viarias más relevantes para determinar el posible trazado de un camino son los puentes que ha sido necesario construir para cruzar las diferentes corrientes fluviales que se interponían en su recorrido, circunstancia que se ve acrecentada en época medieval ante la falta general de otros indicadores camineros. La historiografía ha documentado sobradamente como puentes medievales los de Zulema, en Alcalá, y Guadalajara, ambos tendidos sobre el río Henares, además del de Viveros, sobre el Jarama, en las cercanías de Rejas; ya en territorio aragonés debe destacarse el de Ariza, necesario para cruzar el curso del Jalón.

Son también importantes en los siglos medievales las fortificaciones que jalonaban los caminos, cumpliendo una función de protección para viajeros y caminantes. Conocer la localización de castillos y atalayas puede ayudar a plantear el posible trazado de un camino.

¹⁶⁸ El recuento de topónimos camineros de origen árabe de segura inserción medieval no se muestra muy esperanzador ya que la toponimia mayor se limita a los nombres de Azucaica y Azuqueca, mientras que la microtoponimia sólo ha ofrecido, por el momento, el de Mazarracín. Para probar la existencia de caminos en el periodo islámico debe prestarse especial interés a topónimos derivados de *manzil* (= venta), *balat* (= camino), *sikka* (= carril) y *virat* (= sendero), étimos a los que FRANCO (2005) añade el de *qasr* con el primitivo significado de parador estatal, aunque posteriormente este vocablo evolucionó a palacio. Los ejemplos recogidos en áreas cercanas a esta ruta son relativamente frecuentes: Mazaterón, Mazalacete, Mazarete, Albalate y, quizás, Ciria, todos ellos repartidos por las provincias de Soria y Guadalajara. En el caso de la toponimia romance, representada generalmente por el término *calzada*, a pesar de que puede resultar ciertamente problemático determinar el momento al que corresponde su implantación, por lo general debe corresponderse con la época medieval aunque en numerosas ocasiones se relaciona con la existencia de una antigua vía romana.

sustituida por Ariza y *Nertobriga* desapareció, surgiendo en su lugar Ricla y Rueda de Jalón. Algunas de estas ciudades mantuvieron su hegemonía durante la Baja Edad Media, como es el caso de Guadalajara y Calatayud, a la vez que surgieron otros núcleos de creciente significación, como Alcalá de Henares, La Almunia o Épila ¹⁶⁹, o como Sigüenza, elevada a la categoría de sede episcopal.

El camino entre Toledo y Guadalajara discurría en líneas generales a través de los valles de los ríos Tajo, Jarama y Henares. Durante el periodo islámico los apuntes documentales, toponímicos y arqueológicos pueden ayudarnos a esbozar un recorrido aproximado ¹⁷⁰, resultando, en este caso,

¹⁶⁹ En el Bajo Jalón la efímera preponderancia de Ricla y Rueda durante el periodo islámico dio paso a la emergencia de La Almunia y Épila, poblaciones que mantendrán su hegemonía a nivel comarcal a lo largo de los siglos venideros. Los estudios realizados en esta zona a raíz de la conquista cristiana con la consiguiente implantación de la sociedad feudal que supuso la reorganización del poblamiento, el repartimiento de tierras y la llegada de nuevos pobladores, entre otros cambios, han resultado emblemáticos en lo que al reino de Aragón se refiere [LALIENA, C. (2007). *Tierra, poblamiento y renta señorial. Una revisión de problemas generales sobre la organización social del espacio en el valle del Ebro del siglo XII. Las Cinco Villas aragonesas en la Europa de los siglos XII y XIII*, pp. 129-150; LALIENA, C. (2011). *La formación de redes nobiliarias y grandes propiedades durante la conquista del valle del Ebro en el siglo XII. El destino ejemplar de Íñigo Galíndez de Alagón (1127-1157). Aragón en la Edad Media*, XXII: 187-212].

¹⁷⁰ El camino altomedieval salía de Toledo por la Puerta Antigua de Bisagra (*Bab al-Sagra*), denominada así porque por ella se iba a la comarca de La Sagra o zona de cultivos próxima a la capital toledana. Después de remontar el valle del Tajo por su margen derecha, una vez pasados Azucaica y el caserío de Mazarracín, el camino viraba hacia el norte en dirección a Magán, desde donde cruzaría el sector central de La Sagra en dirección a Pantoja y Yeles, para algo más adelante alcanzar la población de Pinto. Desde aquí el camino seguiría hacia el noreste cruzando el Manzanares a la altura de Perales en dirección hacia el castillo de Ribas. Gran parte de este recorrido es coincidente con el trazado de la Cañada Real Galiana, también conocida como Riojana, vía pecuaria utilizada por los ganados trashumantes desde el periodo medieval, aunque algunos autores remontan el origen de este corredor que discurre por el vallejo del arroyo Guatén a la época romana. En las cercanías de Ribas el camino sortearía el río Jarama, aguas arriba de la desembocadura del Henares, sector en el que está documentado, frente al actual pueblo de San Fernando, el microtopónimo “El Vado”, que bien pudiera corresponderse con el vado de Cid Fortes mencionado en el Fuero de Madrid de principios del siglo XIII. También controlaba este paso del río, desde la margen opuesta del Henares, el castillo de Cervera. Por el contrario, poco antes de llegar a Ribas la Cañada Real viraba hacia el norte para ir a cruzar el Jarama por el puente de Viveros, documentado desde principios del siglo XIV. A partir de aquí el camino remontaría el valle del Henares por su margen derecha, y tras pasar frente al *hín* de Alcalá, al que se accedería a través del puente de Zulema, vendría a coincidir en su trazado con el que seguirán posteriormente el camino real y la carretera general. En este tramo está identificado el topónimo Azuqueca. Al llegar frente a la capital alcarreña un majestuoso puente, obra de origen árabe, erigida posiblemente en el siglo X, permitía cruzar el cauce del Henares y acceder al núcleo urbano de Guadalajara.

determinantes las localizaciones de Magán y Alcalá ¹⁷¹. En época bajomedieval el camino seguía la misma orientación pero con un recorrido distinto al anterior¹⁷², al menos hasta alcanzar el núcleo medieval de Alcalá de Henares, nudo viario en el que se le unía el camino procedente de Madrid ¹⁷³.

Desde Guadalajara hasta Medinaceli el camino medieval discurría por el valle del Henares, aunque en ocasiones abandonaba los márgenes fluvia-

¹⁷¹ La Alcalá (*Qala't Abd al-Salam*) islámica estaba emplazada sobre un escarpado cerro situado en la margen izquierda del río Henares. En la margen derecha del valle se localizaba un pequeño poblamiento mozárabe erigido en torno a una antigua iglesia visigótica, cuyo crecimiento posterior dará lugar al “Burgo de Santiuste”, verdadero núcleo urbano en época medieval cristiana y origen de la actual ciudad de Alcalá de Henares [RASCÓN, S. y SÁNCHEZ, A.L. (2010). *Complutum*, el Campo Laudable, *Qala't Abd al-Salam* y el Burgo de Santiuste. Centros urbanos y suburbios de Alcalá de Henares en la Antigüedad y en la Edad Media. *Las Áreas Suburbanas en la ciudad histórica. Topografía, usos, función. Monografías de Arqueología Cordobesa*, 18: 335-362; CASTRO, M. (2011). *La problemática del registro arqueológico de Alcalá de Henares y la aplicación de nuevas tecnologías*. Tesis doctoral, Universidad de Alcalá].

¹⁷² El itinerario bajomedieval tomaba en su inicio la orientación del camino de Madrid. La salida de Toledo se realizaba por la misma puerta de Bisagra en dirección a Olías, continuando por Cabañas de la Sagra y Yuncos hasta Illescas, punto en el que se tomaba un desvío hacia Seseña. Desde aquí el camino continuaba hasta alcanzar la margen derecha del valle del Jarama a la altura de Ciempozuelos y después de pasar por San Martín de la Vega y cruzar el cauce del río, dejando Arganda a la derecha, se dirigía en dirección a Loeches arribando al valle del Henares tras descender por la empinada cuesta de Zulema. El camino medieval, tras cruzar el Henares por el puente de Zulema, entraba en la ciudad de Alcalá por la puerta del Vado y salía por la puerta de Los Mártires o de Guadalajara. La puerta del Vado está documentada en 1419, mientras que la de Guadalajara no se menciona hasta 1454.

A pesar de que no se cite en la documentación medieval, también sería posible llegar a Seseña por un trayecto más corto siguiendo la antigua ruta altomedieval, con la salvedad de que una vez sobrepasada Azucaica, el camino seguía rumbo hacia Mocejón, desde donde continuaba por Villaseca de la Sagra y Borox hasta Seseña, enlazando aquí con el que venía de Illescas. En cualquier caso, este itinerario será profusamente utilizado por los viajeros a partir del siglo XVI.

¹⁷³ Había otra ruta alternativa para ir de Toledo a Alcalá de Henares que consistía en pasar por Madrid, de modo que en Illescas se continuaba por el mismo camino en dirección a Getafe. Llegados a Madrid había que tomar el camino de Guadalajara en dirección hacia el puente de Viveros, desde donde, una vez cruzado el río Jarama, se proseguía hacia Torrejón de Ardoz y Alcalá [PUÑAL, T. (1994b). El camino real de Toledo y las relaciones comerciales del concejo de Madrid. *Caminos y caminantes por las tierras del Madrid medieval*, pp. 125-139].

Jerónimo Münzer, al igual que ya hiciera en 1466 el barón de Rosmithal, realizó el viaje de Toledo a Alcalá de Henares pasando por Madrid: “*Salimos de Toledo el 17 de enero [de 1495], muy de mañana, y caminando doce leguas por una llanura, en la que abundan las viñas y los sembrados, llegamos, ya entrada la noche, a Madrid. El 25 de enero emprendimos el camino de Zaragoza que es de cincuenta y una leguas largas. Al salir por las puertas de Madrid cabalgamos por una llanura y a las seis leguas llegamos a Alcalá ...*” [MÜNZER, J. (1924). *Viaje por España y Portugal en los años 1494 y 1495*. Tipografía de la Traducción de Julio Puyol, Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, Madrid].

les y avanzaba por el interior, buscando en su cabecera el salto al valle del Jalón. A partir de Guadalajara, el camino salía de la ciudad alcarreña por la puerta situada junto a la torre del Alamín adentrándose en la Campiña en dirección al monasterio de Sopetrán e Hita. Desde esta última población continuaba por Jadraque hasta alcanzar Sigüenza. En la ciudad seguntina el camino remontaba el valle del Henares en dirección hacia Alcuneza, acercándose río arriba hasta Horna. En este lugar sorteaba las estribaciones septentrionales de la Sierra Ministra desembocando en el vallejo del arroyo de la Mentirosa a la altura de Torralba del Moral. Desde aquí descendía suavemente hacia Fuencaliente donde entroncaba con el valle del Jalón para después ascender a la gran muela de Medinaceli.

Entre Medinaceli y Calatayud el camino seguía fielmente el valle del Jalón. Después de descender de la meseta medinense proseguía aguas abajo hasta la pequeña aldea de Lodaes. En este punto el camino abandonaba el curso del río para superar los relieves que forman el interfluvio con el vallejo del arroyo Valladar, acercándose así hasta Arcos de Jalón¹⁷⁴. A partir de Arcos el camino discurría por la margen derecha del valle, pasando junto al monasterio de Huerta y el castillo de Monreal, hasta llegar frente a Ariza, punto en el que cruzaba el curso del río por el puente medieval¹⁷⁵. Desde Ariza hasta Calatayud el camino continuaba en todo momento por la margen izquierda del valle pasando por Alhama, Buberica y Ateca, es decir, siguiendo el trazado que han llevado todas las vías de comunicación en este tramo desde la antigüedad hasta la actualidad¹⁷⁶.

Desde Calatayud a Zaragoza la ruta transcurría por terrenos más agrestes pues primero debía sortear los elevados relieves de las sierras de Vicor y de Morata, para más adelante salvar la meseta de La Muela. A la salida

¹⁷⁴ Es posible que en esta época hubiese un itinerario alternativo que siguiese el estrecho desfiladero del Jalón entre Lodaes y Somaén. La noticia recogida en el relato de Jerónimo Münster que partió de Madrid en dirección hacia Zaragoza a finales de enero de 1495 parece dar a entender esta posibilidad: “*El 28 de enero llegamos a Medinaceli, pueblo del señorío del duque del mismo nombre, que se alza en una colina a orillas de las fuentes del Jalón.... El mismo día, caminando por la ribera del Jalón durante tres leguas, fuimos a hacer noche a la pequeña aldea de Arcos, pueblo de moros, pues viven allí muy pocos castellanos*” [MÜNZER (1924). *Viaje por España y Portugal en los años 1494 y 1495*].

¹⁷⁵ Aunque algunos autores han especulado con su posible origen romano, parece fuera de toda duda que se trata de un puente medieval, aunque profundamente reformado en épocas posteriores.

¹⁷⁶ El mismo Jerónimo Münster describe brevemente el camino entre Arcos y Calatayud: “*El 29 emprendimos la jornada por un frondoso y dilatado valle, regado por el Jalón, lleno de pueblos y castillos, como los de Monreal, Ariza, Ateca, etc. Prolongase este valle hasta la famosa Calatayud, es decir, unas diez leguas largas*” [MÜNZER (1924). *Viaje por España y Portugal en los años 1494 y 1495*].

de Calatayud, ante la imposibilidad de continuar por el valle del Jalón, el camino ascendía al puerto del Cavero, manteniendo su trazado por la ladera de las sierras y sorteando más adelante los puertos de El Frasno y de Morata, desde donde descendía al valle en dirección a Ricla y La Almunia ¹⁷⁷. Durante la Alta Edad Media el camino proseguiría por el valle hasta llegar a Rueda, desde donde continuaría hasta Zaragoza siguiendo una ruta más o menos coincidente con el trazado tradicional de la antigua vía romana ¹⁷⁸; sin embargo, en algún momento de los tiempos bajomedievales, posiblemente cuando La Almunia comenzó a ser el núcleo preponderante, se produjo un cambio en el trazado de la ruta de modo que el camino pasó a tomar la dirección de la venta de la Romera, para una vez superado el relieve de La Muela ¹⁷⁹ alcanzar finalmente la capital del Ebro siguiendo prácticamente el mismo recorrido por el que discurrirán posteriormente el camino real y la futura carretera general.



Guadalajara (en primer término el Alcázar, actualmente desaparecido).
Fototeca del Patrimonio Nacional, Archivo Ruiz Vernacci (J. Laurent)

¹⁷⁷ Como ya se ha comentado en líneas anteriores, en época islámica el núcleo urbano más importante en este sector del medio Jalón sería Ricla mientras que La Almunia era un pequeño caserío, sin embargo durante la época cristiana prevalecerán las villas de La Almunia y Épila.

¹⁷⁸ El trazado tradicional sigue el denominado camino viejo de Épila a Zaragoza.

¹⁷⁹ Según confirma la documentación medieval, el camino entre La Almunia y Zaragoza ya debía pasar por La Muela, posiblemente desde mediados del siglo XIII y con toda seguridad desde el último tercio del siglo XIV.



Sigüenza.



Medinaceli.



Calatayud.

4.5. EL VIAJE DE LEÓN DE ROSMITHAL DE TOLEDO A ZARAGOZA EN 1466

León de Rosmithal de Blatna fue un noble bohemio, cuñado del rey Jorge de Bohemia, que, acompañado por un numeroso séquito, recorrió durante dos años diversos países de Europa Occidental. Los principales motivos de su travesía europea deben buscarse en el afán de conocer las costumbres de los distintos países que visitó, así como el estudio de las artes militares que imperaban en ellos, en este sentido debe aclararse que en esta época la carrera de las armas era la principal actividad de la nobleza. No puede olvidarse tampoco el aspecto religioso, pues al parecer uno de sus propósitos fue también la peregrinación a Santiago de Compostela. Este interés por los asuntos religiosos queda plasmado en las numerosas descripciones que realizó de catedrales e iglesias, a la vez que también se interesó por los templos de otras confesiones.

Rosmithal salió de Praga en noviembre de 1465 y después de recorrer durante quince meses tierras de Alemania, Flandes, Francia, Inglaterra, España, Portugal e Italia regresó a la ciudad de partida en febrero de 1467. En el caso de la Península Ibérica entró por Irún y tras visitar Burgos, Segovia,

Medina del Campo, Salamanca y Ciudad Rodrigo pasó a Portugal, desde donde se acercó hasta Santiago, regresando de nuevo al país luso y tras una estancia más dilatada que la vez anterior, volvió finalmente a España por Badajoz. Desde aquí tomó el camino hacia el monasterio de Guadalupe pasando después por Talavera de la Reina, Toledo, Alcalá de Henares, Guadalajara, Sigüenza, Medinaceli, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Martorell y Barcelona, abandonando el territorio peninsular por Figueras al entrar en el Rosellón.

Se conoce el periplo europeo de este personaje merced a los testimonios escritos dejados por dos de sus acompañantes. El más extenso y detallado fue redactado por Wenceslao Schaschek, posiblemente secretario de Rosmithal, y del que ha llegado hasta nosotros una traducción al latín, impresa en 1577, pues el original está perdido. El autor del otro relato fue Gabriel Tetzl, un notable de la ciudad alemana de Nuremberg. La primera traducción al castellano de ambas obras no se realizó hasta el siglo XIX¹⁸⁰.

Por lo que respecta al contenido caminero sólo en la primera narración se mencionan gran parte de las etapas que componían los itinerarios del viaje, mientras que en la obra de Tetzl apenas se citan una cuarta parte de los topónimos recogidos por Schaschek. En este sentido es significativo el ejemplo de la ruta entre Toledo y Zaragoza. Schaschek menciona el paso por las poblaciones de Cabañas, Getafe, Madrid, Alcalá de Henares¹⁸¹, Guadalajara, Hita, Sigüenza, Medinaceli, Monreal de Ariza, Bubierca, Calatayud, La Almunia y La Muela. Por su parte, Tetzl sólo cita Medinaceli y Calatayud.

*Viaje del noble bohemio León de Rosmithal de Blatna por España y Portugal, hecho del año 1465 a 1567*¹⁸²

Es Toledo una ciudad que tiene un castillo, y que está situada en un collado que rodea un llano y por su importancia es quizá la segunda ciudad de Castilla, hay en ella un hermosísimo templo en el que se guardan muchas reliquias de santos. El Tajo corre también junto a Toledo y desde esta ciudad a Cabañas (Cabanadium) hay tres millas. Cabañas es un lugar sobre un collado que está en una llanura, y de él a Getafe hay siete millas; también este lugar está en llano y dista dos millas de Madrid, que es un lugar

¹⁸⁰ FABIÉ, A.M. (1879). *Viajes por España de Jorge de Einghen, del barón León de Rosmithal de Blatna, de Francisco Guicciardinni y de Andrés Navajero*. Traducción y anotaciones de Antonio María Fabié, Librería de los Bibliófilos, Madrid.

¹⁸¹ Rosmithal y su séquito siguen, por tanto, el camino de Toledo a Madrid, desviándose en Getafe hacia Alcalá de Henares.

¹⁸² La traducción del texto ha sido tomada de la obra de Antonio M^a Fabié [FABIÉ, A.M. (1879). *Viajes por España*].

no muy grande, situado en una colina que cercan campos y dista seis millas de Alcalá de Henares, lugar murado y con castillo, que por una parte mira á unos montes muy elevados y por otra a una llanura; de aquí dista cuatro millas Guadalajara, donde mora un marqués llamado don Iñigo, que es de los más eruditos próceres de Castilla y tiene un palacio magnífico; la ciudad está edificada en un valle entre montes; a Hita hay desde Guadalajara cuatro millas y es una ciudad con castillo situada en la falda de un monte, en cuya cima está la fortaleza. De Hita a Sigüenza hay siete millas: Sigüenza es una ciudad junto a un castillo, situada en un valle que forman los montes, es de los obispos de Sigüenza, y puede compararse por su extensión y comodidad a cualquier ciudad de Castilla; desde ella hay cuatro millas a Medinaceli, que es una ciudad y castillo situados en sitio montuoso y muy alto, donde habita un conde y dista cuatro millas de las fronteras de Aragón.

Desde esta ciudad el camino es por tierra de infieles, que ocupan una gran región y que no consienten que viva entre ellos ningún cristiano, desde el camino se ven a lo lejos tres castillos. Medinaceli dista cinco millas de Monreal, que es un lugar situado entre montes, señoreado por un castillo que ya pertenece a Aragón; más allá de él hay unas grandes piedras que marcan los linderos de Aragón y de Castilla, pero antes de entrar en este reino pasamos por tierras que pertenecían al rey de Aragón. De Monreal a Bubierca hay cuatro millas de camino; Bubierca es un lugar anejo a un castillo que lo domina y que está entre unos montes, por entre los cuales pasa un torrente llamado Jalón (Schalem), que después corre por Aragón.

Bubierca dista de Calatayud, que antes se llamó Bibbils, tres millas. Calatayud es ciudad colocada en lugar montuoso que señorean dos castillos, y en su arrabal se ven muchas casas labradas en la misma roca, que son como cuevas. Saliendo de la ciudad entramos a poco en unos montes muy ásperos, por donde anduvimos cuatro días antes de salir al llano. De Calatayud hay cinco millas de camino a la Almunia, que es lugar fuerte no muy grande, situado en la campiña. De Almunia a Muela hay también cinco millas y es una aldea situada en los montes.

De Muela a Zaragoza (que los latinos llamaban Cesaraugusta) hay cuatro millas; esta ciudad es cabeza de Aragón, está situada en llano, rodeada por una parte de hermosas viñas y por otras de pantanos y lagunas; corre junto a ella un gran río llamado el Ebro, que cuando se desborda causa daños en la ciudad y en algunas leguas alrededor; y tiene un largo puente de piedra.

5. CAMINOS REALES MADRID - ZARAGOZA

5.1. INTRODUCCIÓN

Tal como ya se ha comentado en capítulos precedentes, la escasa disponibilidad de fuentes documentales durante las épocas antigua y medieval queda perfectamente subsanada desde los comienzos de la Edad Moderna, momento en el que se publican en España los primeros *Repertorios de caminos*, también conocidos como *Guías de caminos*. A mediados del siglo XVI aparece el primer repertorio de caminos, editado en 1546, en el que el geógrafo valenciano Juan Villuga¹⁸³ recoge más de un centenar de caminos que recorren, de norte a sur y de este a oeste, todo el territorio peninsular. Uno de estos caminos es el que unía las ciudades de Zaragoza y Toledo, cuyo trazado seguía el mismo paso natural que usaron las vías que le precedieron a través de los valles del Henares y del Jalón. Una segunda obra de este mismo tipo fue publicada en 1576 por Alonso de Meneses¹⁸⁴. En esta última guía se incluye un camino entre Madrid¹⁸⁵ y Zaragoza, que en realidad formaba parte de otro de mayor recorrido de Madrid a Roma. Este nuevo camino seguía un trayecto alternativo al ya conocido puesto que una vez sobrepasada la ciudad de Guadalajara abandonaba el valle del Henares y ascendía al páramo, para más adelante descender de nuevo a él buscando la ruta que seguía el valle del Jalón.

¹⁸³ VILLUGA, J. (1546). *Repertorio de todos los caminos de España: hasta agora nunca visto, en el qual allarán qualquier viaje que quieran andar muy provechoso para todos los caminantes*. Pedro de Castro, Medina del Campo. Edición facsímil: M. Huntington, 1902.

¹⁸⁴ MENESES, A. (1576). *Repertorio de caminos. Ordenado por Alonso de Meneses. Añadido el camino de Madrid a Roma. Con un memorial de muchas cosas sucedidas en España, y con el repertorio de cuentas, conforme a la nueva premática*. Sebastián Martínez, Alcalá de Henares. Edición facsímil: Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1947.

¹⁸⁵ En la guía de Meneses los caminos peninsulares se centralizan en Madrid, ciudad que sustituye a Toledo como centro de poder en el interior peninsular.

A comienzos del siglo XVII, concretamente en 1608, se publica el primer *Itinerario de las carreras de posta*, obra del italiano Octavio Cotogno¹⁸⁶, que incluía las principales carreras europeas y entre ellas las españolas. Uno de los itinerarios de posta mencionados en esta obra es el de Madrid a Zaragoza, cuyo trazado era plenamente coincidente con el del camino de Madrid a Roma anotado por Meneses.

Sin embargo, fue en el siglo XVIII cuando proliferaron todos estos manuales destinados a los viajeros. En los primeros años se publicó la guía de caminos de Pedro Pontón¹⁸⁷, editada en 1705, y a mediados de siglo le siguió la guía del anónimo de Orihuela¹⁸⁸, publicada en 1747, pero en ambas se reproducen las mismas rutas que se mencionaban en obras anteriores. Más significativa fue la publicación de la guía de Matías Escribano¹⁸⁹, impresa una década más tarde, en 1757, sin duda de notable éxito, a juzgar por las sucesivas ediciones que fueron apareciendo en años posteriores. En la guía de Escribano se mencionan dos caminos entre Madrid y Zaragoza. El primero de ellos, mejor acondicionado y más frecuentado puesto que figura catalogado como camino general de ruedas, transcurría por el páramo siguiendo en principio el itinerario de la posta, para después continuar por Alcolea del Pinar y Daroca. Un segundo camino, quizás menos transitado puesto que aparece inventariado como camino de herradura, discurría por Sigüenza y Calatayud, siguiendo el viejo corredor Henares-Jalón. Una derivación entre Maranchón y Ateca conectaba ambos trayectos.

En la segunda mitad del siglo XVIII aparecen por primera vez los itinerarios de postas en ediciones españolas de las que se conocen tres recopilaciones editadas respectivamente por Manuel Fernández de Mesa¹⁹⁰

¹⁸⁶ COTOGNO, O. (1608). *Nuovo Itinerario delle Poste per tutto il mondo*. Appresso Girolano Bordonni, Milano.

¹⁸⁷ PONTÓN, P. (1721). *Guía de caminos para ir y venir por todas las provincias más afamadas de España, Francia, Italia y Alemania. Añadida la regla general para saber adonde se escribe los días de correo*. Francisco Martínez Abad, Madrid.

¹⁸⁸ ANÓNIMO de ORIHUELA (1747). *Guía de caminos para ir y venir por todas las provincias de España y para ir a Roma partiendo de Madrid por el camino mas breve que se balla*. Oficina de Juan de San Martín, Madrid.

¹⁸⁹ ESCRIBANO, J. M. (1767). *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España y para ir de unas ciudades a otras y a algunas Cortes de Europa*. Imprenta de Miguel Escribano, Madrid.

¹⁹⁰ FERNÁNDEZ de MESA, T. M. (1755-1756). *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas. Dividido en dos partes: la una, que se habla de los caminos; y la otra, de las posadas; y como anexo de los correos y postas, así públicas como privadas, donde se incluye el reglamento general de aquellos, expedido en 25 de abril de 1720*. Joseph Thomás Lucas, Valencia.

en 1755, Pedro R. Campomanes¹⁹¹ en 1761 y por Bernardo Espinalt¹⁹² en 1785. Las últimas ediciones del itinerario de Espinalt se extienden hasta las primeras décadas del siglo XIX, momento en el que se publican las últimas obras de este tipo; una de ellas fue publicada en París en edición bilingüe en francés y en castellano por Charles Picquet¹⁹³ en 1810, mientras que la obra de Santiago de Ayala¹⁹⁴ vio la luz en 1821 y, finalmente, la más completa de Francisco Xavier de Cabanes¹⁹⁵ fue editada en 1830. En todos estos tratados se sigue manteniendo para la carrera entre Madrid y Zaragoza el recorrido reproducido por Cotogno 200 años antes.

Por estos mismos años apareció también una nueva guía de caminos, cuyo autor fue Santiago López¹⁹⁶. La guía fue publicada por primera vez en 1809 pero se siguió reeditando en varias ediciones hasta 1828. En esencia, la nueva obra de Santiago López reproduce los dos caminos entre Madrid y Zaragoza ya anotados por Matías Escribano sin apuntar apenas cambio alguno. Estos ligeros cambios sólo se aprecian en el camino general de ruedas por Daroca, en el que especifica aún más si cabe el recorrido añadiendo algunas nuevas paradas, mientras que el camino de herradura por Sigüenza y Calatayud presenta prácticamente la misma descripción.

A comienzos del siglo XIX se publica la primera *Guía del viajero* obra del francés Alexandre Laborde¹⁹⁷. La guía vio la luz por primera vez en castellano en 1816, pero se había editado una versión anterior en francés fechada en 1809. Por lo que respecta al tema de la caminería no presenta unos itinerarios unificados, puesto que éstos aparecen divididos en el apartado

¹⁹¹ RODRÍGUEZ CAMPOMANES, P. (1761). *Itinerario de las carreras de Posta de dentro y fuera del Reyno*. Imprenta de Antonio Pérez de Soto, Madrid.

¹⁹² ESPINALT, B. (1785). *Guía general de Postas y travesías de España para este presente año de 1785. Con un mapa arreglado a las novedades ocurridas en las carreras, sus rutas, leguas que hay de unas ciudades y villas a otras; y postas nuevamente establecidas, con lo que se ha de observar por los particulares que las corren y noticia separada de los precios de las sillas o solitarios para viajar a los sitios reales*. Oficina de Hilario Santos, Madrid.

¹⁹³ PICQUET, C. (1810). *Livre des Postes d'Espagne et du Portugal en espagnol et en français*. Magimel, París.

¹⁹⁴ AYALA, S. (1821). *Guía general de postas y travesías de España, según están en el día*. Brun. Madrid.

¹⁹⁵ CABANES, F. X. (1830). *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España, con un mapa itinerario de la península*. Imprenta de D. Miguel de Burgos, Madrid.

¹⁹⁶ LÓPEZ, S. (1809). *Nueva guía de caminos para ir desde Madrid, por los de rueda y herradura, a todas las ciudades y villas más principales de España y Portugal, y también para ir de unas ciudades a otras*. Gómez Fuentenebro y Compañía, Madrid.

¹⁹⁷ LABORDE, A. (1816). *Itinerario descriptivo de las provincias de España y de sus islas y posesiones en el Mediterráneo, con una sucinta idea de su situación geográfica, población, historia civil y natural, agricultura, comercio, industria, hombres célebres, carácter y costumbres de sus habitantes y otras noticias que amenizan su lectura*. Imprenta de Ildefonso Mompié, Valencia.

correspondiente a cada región, sin embargo no resulta difícil seguirlos de una región a otra. Incluye un atlas con algunos mapas que ayudan a reconstruir los recorridos. En la obra de Laborde se presentan dos itinerarios entre Madrid y Zaragoza. El primero de ellos corresponde al clásico camino de ruedas que discurría por Alcolea del Pinar y Daroca, ya citado inicialmente por Matías Escribano a mediados del siglo XVIII. El segundo camino transcurría por el mismo trazado que el anterior hasta Alcolea del Pinar y Maranchón, pero desde aquí bajaba por Sisamón a buscar en Alhama de Aragón la antigua ruta del Jalón para continuar hacia Zaragoza.

Isidoro de Antillón fue un conocido geógrafo y naturalista de origen turolense que participó activamente en la política de su tiempo, llegando a ser diputado de las Cortes de Cádiz. Como científico publicó un tratado sobre la geografía peninsular al modo de la época editado por primera vez en 1808, y cuyas ediciones posteriores de 1815 y 1823, esta última en francés, incluían un apéndice sobre los itinerarios de caminos de España y Portugal¹⁹⁸. En esta obra se describen con extremado detalle los dos itinerarios conocidos entre Madrid y Zaragoza. El primero corresponde al camino por Alcolea del Pinar y Daroca, aquí denominado *De Madrid a la frontera de Francia por Jaca en Aragón, se pasa por Daroca y Zaragoza*. El segundo camino se ajusta fielmente con el recorrido de la carrera de la posta por Torremocha y Calatayud, aunque añade algunos nuevos puntos intermedios de referencia que ayudan a reconocer mejor su trazado.

Francisco de P. Mellado¹⁹⁹ publicó en 1842 una guía del viajero semejante a la de Laborde. La obra debió tener cierto éxito pues se conocen sucesivas ediciones hasta al menos 1863. Desde su primera edición la guía de Mellado agrupa los distintos itinerarios que recorren todo el territorio peninsular en seis grandes grupos a los que denomina *líneas*, en principio sin un orden aparente, así la que conduce a Aragón y Cataluña se denomina como *Tercera Línea*, pero a partir de la tercera edición quedan ordenadas siguiendo el sentido dextrogiro (en el sentido de las agujas del reloj) tomando el norte como dirección de referencia, de modo que los itinerarios que conducen a Aragón y Cataluña se denominan ahora como *Segunda Línea*²⁰⁰. La principal novedad de esta obra con referencia al itinerario entre Madrid y Zaragoza radica en que si bien en su primera edición mantiene el tradicional recorrido de la carrera

¹⁹⁸ ANTILLÓN, I. (1815). *Elementos de la geografía astronómica, natural y política de España y Portugal*. 2ª edición, Imprenta de Esteva, Valencia. Hubo una edición francesa posterior cuyo título es: *Géographie physique et politique de l'Espagne et du Portugal, suivin d'un Itinéraire détaillé de ces deux royaumes*. Paris, 1823.

¹⁹⁹ MELLADO, F. (1846). *Guía del viajero en España*. 3ª edición.

²⁰⁰ Esta nueva ordenación se perpetuará durante el siglo XX en la numeración de las carreteras generales radiales.

de postas por Torremocha del Campo y Lodares, en la segunda edición este tramo lo lleva por Alcolea del Pinar, e incluso en la tercera edición de 1846 es más específico al señalar como hitos del recorrido Saúca y Alcolea del Pinar²⁰¹. Esto significa que a partir de estas fechas el camino, ya denominado como carretera, entre Madrid y Zaragoza discurría por el mismo trazado que hemos conocido para la carretera radial N-II hasta finales del siglo XX.

Richard Ford fue un hispanista inglés que se estableció durante unos años en Andalucía por asuntos familiares, tiempo que aprovechó para realizar numerosos viajes por todo el territorio peninsular y contactar con sus gentes, sobre todo con los más humildes. De vuelta a su país se dedicó a escribir algunos artículos y libros sobre sus vivencias en España entre los que destaca como su obra magna un *Manual para viajeros por España*²⁰² publicado en 1845. Una de las rutas que describe es la de Madrid a Zaragoza sin aportar ninguna novedad en el aspecto caminero puesto que el recorrido que presenta es el de la carrera de postas, posiblemente ya en desuso cuando el libro vio la luz²⁰³.

Finalmente, sólo queda por reseñar un material cartográfico de excepcional interés para el tema que nos ocupa puesto que reproduce todos los itinerarios conocidos entre Madrid y Zaragoza en el momento de su elaboración. Se trata de un mapa que ilustra en forma de croquis el camino real de Madrid a Zaragoza que atravesaba el partido de Calatayud²⁰⁴. Este

²⁰¹ En el diccionario de Pascual Madoz, contemporáneo de la guía de Mellado, se recogen numerosas referencias al paso de la carretera general de Madrid a Zaragoza por las distintas localidades por las que discurría. A modo de ejemplo, se pueden consultar las entradas Torija, Alcolea del Pinar, Medinaceli, Arcos de Jalón, Ariza, Ateca, Calatayud, El Frasno, La Almunia o La Muela [MADOZ, P. (1845-1850). *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, 16 tomos. Madrid].

²⁰² FORD, R. (1845). *Hand-book for Travellers in Spain and readers at home*, (2 vol). John Murray, London.

²⁰³ No debe extrañar que Ford presente en 1845 un itinerario que Mellado había modificado dos años antes, puesto que la información recogida por Ford data del tiempo de su residencia en España (1830-1833).

²⁰⁴ FERNÁNDEZ DE MOROS, J. (1738-1739). *Descripción del Camino Real de Calatayud y su partido por el que transitan las postas, correos y demás viajeros de Italia y otros parajes para la Real Corte de su Magestad (que Dios guarde) que se compone, ensancha y allana, con toda seguridad en atención al real servicio*. 2 mapas, 1738 y 1739. Archivo General de Simancas.

Estos mapas han sido incluidos en una reciente publicación del CEB: MARTÍNEZ LAÍNEZ, F. y SÁNCHEZ TARRADELLAS, V.J. (2013). *El camino español y la aportación de la comarca de Calatayud*. Centro de Estudios Bilbilitanos. Calatayud.

Su autor, Joseph Fernández de Moros, fue profesor de matemáticas y vecino del partido de Calatayud, según declara él mismo en el propio documento. La obra fue encargada por Juan Pueyo y Chacón, corregidor de dicho partido y subdelegado de las Rentas Reales en la ciudad bilbilitana.

importante documento gráfico, compuesto por dos hojas, presenta en diferentes escalas los cuatro posibles itinerarios que comunicaban a mediados del siglo XVIII ambas ciudades. Evidentemente, como camino principal se marca el que transcurre a través de Calatayud, aquí denominado *Carretera por Calatayud*. Su recorrido coincide con el señalado por Laborde. En el lateral izquierdo de la segunda lámina se incluye una completa relación de todas las paradas del itinerario, haciendo expresa mención a la existencia o no de alojamientos y a la posibilidad de entrada de las sillas de posta en cada una de las paradas, así como la distancia entre unas y otras. El camino alternativo hacia Zaragoza, denominado *Carretera por Daroca*, viene a coincidir con el itinerario presentado por primera vez por Escribano. Ambas rutas comparten un recorrido común entre Madrid y Maranchón, localidad en la que se separaban. Hay un tercer camino, denominado *Camino ordinario*, que transcurre por Sigüenza, Medinaceli y Calatayud, que sigue fielmente el recorrido marcado por Escribano. Finalmente, en el mapa se marca un cuarto recorrido que es la *Carrera de las Postas*, cuyo trazado coincide con el recogido por Cotogno y Fernández de Mesa, que a su vez seguía el anotado por Meneses.

5.2. ITINERARIOS ENTRE MADRID Y ZARAGOZA

En el apartado anterior se han presentado de manera sucinta, sin entrar en detalles locales, las distintas fuentes bibliográficas en las que se recogen los diversos trazados de los caminos y carreras de postas existentes entre Madrid y Zaragoza durante los siglos XVI al XIX. Ello ha permitido identificar dos itinerarios básicos entre ambas ciudades, a los que hay que sumar cinco trayectos menores que conectaban las rutas principales por distintos puntos. A continuación se presentan a modo de resumen todos los itinerarios anotados en las fuentes, indicando en cada uno de ellos las ciudades o poblaciones más relevantes que marcaban su recorrido, así como una relación de las fuentes en las que aparece recogido cada uno de los trayectos, seguido de una breve explicación. Para ayudar al lector y conseguir mayor claridad en la comprensión de las distintas rutas se incluye un croquis esquemático de los mismos (lámina 4).

1A. Toledo - Zaragoza por Alcalá de Henares, Sigüenza y Calatayud

- Toledo - Alcalá de Henares - Guadalajara - Hita - Sigüenza - Medinaceli - Calatayud - Zaragoza
- Villuga (1546), Meneses (1576), Cotogno (1608), Pontón (1705), Anónimo de Orihuela (1747)

1B. Madrid - Zaragoza por Guadalajara, Sigüenza y Calatayud

- Madrid (1) - Alcalá de Henares - Guadalajara - Hita - Sigüenza - Medinaceli - Calatayud - Zaragoza
- Villuga (1546), Meneses (1576)

(1) Madrid - Alcalá de Henares - Guadalajara

(Este camino queda incluido al comienzo del itinerario 1B)

- Villuga (1546), Cotogno (1608), Pontón (1705), Anónimo de Orihuela (1747)

1C. Madrid - Zaragoza por Marchamalo, Sigüenza y Calatayud

- Madrid - Alcalá de Henares - Marchamalo - Hita - Sigüenza - Medinaceli - Calatayud - Zaragoza
- Fernández de Moros (1738-1739), Escribano (1757), S. López (1809)

Estos recorridos transcurren a través de los valles de los ríos Henares y Jalón. El camino que partía de Toledo (1A), más antiguo en el tiempo, será sustituido paulatinamente por el de Madrid a Zaragoza (1B). La variante 1C acorta el camino entre Alcalá de Henares e Hita por Marchamalo sin pasar por Guadalajara.

2. Madrid - Zaragoza por Alcolea del Pinar y Daroca

- Madrid - Alcalá de Henares - Guadalajara - Algora (1) - Alcolea del Pinar - Maranchón (2) - Tortuera - Daroca - Cariñena - Zaragoza
- Fernández de Moros (1738-1739), Escribano (1757), S. López (1809), Laborde (1809), Antillón (1815), Cabanes (1830)

Este recorrido asciende al páramo en Torija y después de continuar en Alcolea hacia el este, cruza el sector septentrional del Señorío de Molina, para descender al valle del Jiloca en Daroca, y desde aquí, después de pasar por Cariñena, buscar el valle del Huerva en dirección a Zaragoza.

(1) Derivación para Sigüenza: Algora - La Cabrera - Sigüenza

(2) Derivación para Calatayud: Maranchón - Sisamón - Ateca - Calatayud

- Escribano (1757), S. López (1809), Laborde (1809)

3. Madrid - Zaragoza por Torremocha y Lodares

- Madrid - Alcalá de Henares - Guadalajara - Torremocha del Campo - Bujarrabal - Lodares - Calatayud - Zaragoza
- Meneses (1576), Cotogno (1608), Pontón (1705), Fernández de Moros (1738), Anónimo de Orihuela (1747), Fernández de Mesa (1755), Campomanes (1761), Espinalt (1785), Antillón (1815), Cabanes (1830), Mellado (1842), Ford (1845)

Esta ruta asciende al páramo por Torija, para desde Torremocha del Campo descender por Bujarrabal y cruzando Sierra Ministra alcanzar el valle del Jalón en Fuencaliente. Es el trazado de la carrera de postas.

4. Madrid - Zaragoza por Maranchón, Cetina y Alhama de Aragón

- Madrid - Alcalá de Henares - Guadalajara - Alcolea del Pinar - Maranchón - Sisamón - Cetina - Alhama de Aragón - Calatayud - Zaragoza
- Fernández. de Moros (1738-1739), Laborde (1809)

Esta otra ruta alternativa, al igual que la anterior asciende al páramo por Torija y continua hasta Maranchón, para descender por Iruecha y Sisamón al valle del Jalón en Cetina y cruzar el río en Alhama de Aragón.

5. Madrid - Zaragoza por Alcolea del Pinar y Medinaceli

- Madrid - Alcalá de Henares - Guadalajara - Alcolea del Pinar - Medinaceli - Calatayud - Zaragoza
- Mellado (1843, 1846)

Esta ruta desciende desde Alcolea del Pinar a Esteras y Medinaceli. Es el recorrido de la carretera general del siglo XIX de Madrid a Zaragoza y de la futura N-II.

Fuentes bibliográficas - Itinerarios

Repertorios / Guías	1A	1B	1B(1)	1C	2	2 (2)	3	4	5
Villuga (1546)	X	X	X						
Meneses (1576)	X	X					X		
Cotogno (1608)	X		X				X		
Pontón (1705)	X		X				X		
Fdez. de Moros (1738-1739)				X	X		X	X	
Anónimo de Orihuela (1747)	X		X				X		
Fernández de Mesa (1755)							X		
Escribano (1757)				X	X	X			
Campomanes (1761)							X		
Espinalt (1784)							X		
Boada (1803)					X				
S. López (1809)				X	X	X			
C. Picquet (1810)							X		

Repertorios / Guías	1A	1B	1B(1)	1C	2	2 (2)	3	4	5
Laborde (1809)					X	X		X	
Antillón (1815)					X		X		
Cabanes (1830)					X		X		
Mellado (1842, 1843)							X		X
Ford (1845)							X		

5.3. MADRID - ZARAGOZA POR SIGÜENZA Y CALATAYUD

5.3.1. Breve reseña del camino

Durante el siglo XVI la ciudad de Toledo seguía ejerciendo un cierto papel centralizador en el interior peninsular desde el punto de vista de las vías de comunicación, buena prueba de ello son la docena de caminos que partían de la ciudad imperial y que Juan Villuga recogió en su pionero repertorio. Uno de ellos es el que comunicaba las tierras del Tajo con el valle del Ebro, siguiendo el mismo trazado que el camino medieval e incluso, podría decirse, heredero de la vieja calzada romana. El recorrido de este camino seguía básicamente, tal como se ha visto en capítulos anteriores, los valles de los ríos Jarama, Henares y Jalón, pasando por las ciudades de Alcalá de Henares, Guadalajara, Sigüenza, Medinaceli y Calatayud.

Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XVI el rey Felipe II decidió trasladar su corte a Madrid de modo que la ciudad imperial fue perdiendo influencia paulatinamente mientras que la nueva capital iba creciendo poco a poco pasando a convertirse en una verdadera ciudad. Estos importantes cambios se trasladaron también al ámbito de las comunicaciones de modo que a principios del siglo siguiente el papel que antes ejercía Toledo será asumido por Madrid que se convertirá en el nuevo centro de las comunicaciones peninsulares²⁰⁵.

La preponderancia de España dentro del ámbito europeo hizo que estos caminos que comunicaban respectivamente Madrid y Toledo con Zaragoza tuvieran mayor relevancia tanto a nivel peninsular como continental, de hecho el camino entre Toledo y Zaragoza quedaba encuadrado en otro de

²⁰⁵ El camino entre Toledo y Zaragoza aparece citado en los repertorios de VILLUGA (1546), MENESES (1576) y COTOGNO (1608), e incluso en las primeras guías del siglo XVIII ya que éstas se limitan a reproducir a las anteriores, pero ya no se menciona en la guía de Escribano de 1757. Igualmente, el camino de Madrid a Zaragoza, coincidente con el anterior a partir de Alcalá de Henares, también es mencionado por Villuga y Meneses pero ESCRIBANO (1757) lo hace discurrir ya por Marchamalo.

mayor recorrido que iba de Barcelona a Lisboa, mientras que el de Madrid a Zaragoza continuaba hacia Barcelona e incluso más allá de los Pirineos, terminando en Roma.

Las guías de caminos del siglo XVIII catalogan esta ruta como camino de herradura, es decir, que sus características viarias no serían las más idóneas, de hecho el itinerario para carruajes y carros entre Madrid y Zaragoza transcurría por Daroca. Si bien durante el siglo XVI es la ruta más utilizada por los viajeros, su uso durante los siglos siguientes parece disminuir paulatinamente y a finales del siglo XVIII este itinerario habría quedado en desuso como camino de importancia peninsular aunque seguiría siendo utilizado a nivel local.

5.3.2. Itinerario del camino

Madrid para Zaragoza, pasa por Alcalá, Sigüenza y Calatayud²⁰⁶ *Camino de herradura*

Etapa / Parada	Leguas
MADRID (Puerta de Alcalá) Venta del Espíritu Santo	
Canillejas	1
Puente de Viveros (<i>Río Jarama</i>)	2
Torrejón de Ardoz	m
<i>Arroyo Torote</i> (puente)	1
<i>Arroyo Camarmilla</i> (puente)	
ALCALÁ de HENARES ²⁰⁷	1
Venta de Meco <i>Aquí se aparta el camino a la izquierda</i> ²⁰⁸	1
Azuqueca [de Henares]	1 m
Alobera [Alovera]	m
MARCHAMALO	1
Hontanar [Fontanar] <i>Río Henares, barca / puente</i>	1

²⁰⁶ Este recorrido ha sido elaborado a partir de las informaciones aportadas por las guías de ESCRIBANO (1757) y LÓPEZ (1809).

²⁰⁷ En Alcalá de Henares se le unía el camino que venía de Toledo por Mocejón. Villaseca, Borox, Seseña, Cienpoqueños, San Martín de la Vega y Lueches.

²⁰⁸ El camino también continuaba recto hacia la ciudad de Guadalajara y por Tórtola de Henares se unía de nuevo al camino principal en Sopetrán. Esta ruta alternativa, más antigua, es ya citada por VILLUGA(1546) y MENESES (1576) como parte integrante de un itinerario entre Barcelona y Segovia.

Etapa / Parada	Leguas
Heras [Heras de Ayuso]	1
Sopetrán e Hita	1
Padilla	1
Casas de Galindo [Casas de San Galindo]	m
Mira el Río [Miralrío] ²⁰⁹	m
Burjaralo [Bujalaro]	2
Molinos de Ancho [Los Molinos, Matillas] <i>Río Henares, puente</i>	2
Baides	1
SIGÜENZA	2
Hijosa [Guijosa]	1
Bujarrabal	1
Fuencaliente [de Medinaceli]	1
Convento de San Francisco [Medinaceli]	2
Arcos [de Jalón]	1
Huerta [Santa María de Huerta] <i>Río Jalón, puente</i>	2
Monreal [de Ariza]	1
Ariza <i>Río Jalón, puente</i>	1
Cetina	1
Alhama [de Aragón] <i>Río Deza [Henar], puente</i>	1
Bubierca	1
Ateca	1
Terrer	1
CALATAYUD <i>Río Jalón, puente</i>	1
El Frasno	2
Almunia [La Almunia de Doña Godina]	2
Venta de la Romera	3
La Muela	2
Venta del Palomar	2
Real Canal Imperial y puente de La Muela	1
ZARAGOZA	2

- Total: 51 leguas

²⁰⁹ A 1 km de Miralrío se separaban los caminos de Aragón y de Navarra.

5.3.3. Descripción y anotaciones del camino

El camino de Madrid a Zaragoza salía de la capital por la Puerta de Alcalá en dirección este con cierta derivación hacia el norte. A una distancia aproximada de media legua se debía sortear por un vado el cauce del arroyo Abroñigal²¹⁰. En la orilla occidental del citado arroyo se ubicaba la venta del Espíritu Santo, hospedería que ha dado lugar al topónimo matritense de Ventas, en la actualidad un distrito más de la gran urbe madrileña. Media legua más adelante el camino alcanzaba la pequeña población de Canillejas, punto en el que viraba hacia el este en dirección hacia la venta de Viveros, situada en la ribera occidental del río Jarama. Este cauce fluvial se sorteaba mediante un puente de piedra conocido tradicionalmente como Puente de Viveros aunque en la actualidad se conoce como Puente de San Fernando. Este puente aparece documentado numerosas veces en los relatos que nos han transmitido algunos de los viajeros que se acercaron a la corte madrileña. Andrea Navagero, embajador de la república veneciana ante el emperador Carlos V, dijo de él: “*El día 7 [de junio de 1525] fuimos a Madrid que dista [de Alcalá de Henares] seis leguas, en medio del camino pasamos por un puente de piedra un río llamado el Jarama*”²¹¹. Por su parte, Cristóbal de Bronseval, monje cisterciense francés que visitó España entre 1532 y 1533, dejó escrito: “*Desde Complutum o Alcalá tuvimos un camino muy llano y bueno hasta Madrid. Atravesamos por un puente de piedra un río llamado Jarama, y por fin llegamos al ya nombrado lugar o pueblo de nombre Madrid*”²¹².

A media legua de aquí el camino rozaba el sector meridional del casco urbano de Torrejón de Ardoz, desde donde siguiendo en dirección hacia Alcalá de Henares se cruzaban los arroyos Torote y Camarmilla por sendos puentes. Proveniente de poniente, el camino entraba en Alcalá de Henares por la puerta de Madrid y después de cruzar por el centro de la ciudad salía por la puerta de Guadalajara o de Los Mártires en dirección a la venta de Meco²¹³. En este punto había una importante bifurcación, así, mientras el trazado primigenio continuaba en línea recta hacia Guadalajara, un itinerario más corto se desviaba a la izquierda por Azuqueca y Marchamalo, aunque ambas rutas volvían a juntarse en las inmediaciones del monasterio de Sopetrán, cerca de Hita.

²¹⁰ En el siglo XVII se construyó un puente para sortear este arroyo.

²¹¹ NAVAGERO, A. (1951). *Viaje a España del magnífico señor Andrea Navagero (1524-1526), embajador de la República de Venecia ante el emperador Carlos V*. Traducción y estudio preliminar de José María Alonso Gamó, Valencia.

²¹² BRONSEVAL, C. (1991). *Viaje por España: 1532-1533 (Pregrinatio hispanica)*. Introducción, traducción y notas por Francisco Calero. Editorial Centro de Estudios Ramón Areces S.A., Madrid.

²¹³ En el plano de Pedro Ortiz de Pinedo de Alcalá de Henares, elaborado en 1837, se percibe el trazado del camino real intramuros de la ciudad.

El primitivo camino continuaba en dirección noreste y después de pasar por la venta de San Juan²¹⁴ alcanzaba la ciudad de Guadalajara, a la que se accedía tras cruzar el puente de piedra sobre el Henares. Algunos viajeros que se acercaron a la capital alcarreña mencionan la existencia de este puente. Andrea Navagero relata: “*El día seis [de junio de 1525] saliendo de Guadalajara pasamos el Henares por un hermoso puente de piedra con una torre en medio y llegamos a Alcalá, que dista cuatro leguas*”²¹⁵. También Claudio de Bronseval, que venía de Toledo e iba camino de Zaragoza, lo menciona: “*Después de comer salimos [de Alcalá de Henares] por un camino muy llano en medio de un gran valle, fuimos a cruzar de nuevo el citado río por un hermoso puente de piedra, y después subimos a una villa muy grande llamada Guadalajara*”²¹⁶. Un viajero anónimo que acompañó a varios nobles franceses en un viaje a Madrid cuando pasó por Guadalajara en 1660 dejó escrito: “*El 10 fui a comer a Guadalajara, habiendo pasado muy cerca de la ciudad del Henares sobre un puente*”²¹⁷. En el siglo XIX, además del puente de piedra, se menciona también la existencia de un vado que permitía cruzar en periodos de estiaje el cauce del río Henares a la altura de Guadalajara, tal como apunta Sebastián Miñano en su diccionario geográfico. En la capital alcarreña el camino salía por la torre del Alamín, al igual que ya lo hiciera la antigua ruta medieval, en dirección a Tórtola de Henares y tras pasar por Torre del Burgo se acercaba al santuario de Sopetrán²¹⁸.

El otro itinerario, surgido posiblemente en el siglo XVI, aunque más frecuentado a partir del siglo siguiente, se desviaba del anterior en la venta

²¹⁴ Según la anotación recogida en el diccionario geográfico de Sebastián Miñano “*la venta de San Juan fue destruida por los franceses y no se ha reedificado aunque sí se ha hecho otra 1/2 legua antes en término de Azuqueca*”. Esta anotación corrige la información aportada en la misma entrada del tomo III de dicho diccionario: “*.... se pasa a poco rato por la venta de San Juan y una hora después por la de Meco y al paso que se acerca el viagero a Alcalá de Henares*” [MIÑANO, S. (1826-1829). *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*, tomo III y Suplemento-tomo XI-, entrada Embid del Marqués, Imprenta de Pierart-Peralta, Madrid].

²¹⁵ NAVAGERO (1951). *Viaje a España (1524-1526)*.

²¹⁶ BRONSEVAL (1991). *Viaje por España: 1552-1553*.

Bronseval hace una segunda referencia al hecho de cruzar el río Henares ya que anteriormente lo había hecho por el puente de Zulema antes de su entrada en Alcalá proveniente de Toledo: “*Por una región fértil llegamos hasta la cima de unos montes escarpados. Desde este lugar se descende a un puente de piedra, bajo el que pasa un río llamado Henares. Y bastante cerca en un valle llano y ancho hay una hermosa villa llamada Alcalá en español, pero en latín se llama Complutum*”.

²¹⁷ OLEA ÁLVAREZ, P. (1998). *Los ojos de los demás. Viajes de extranjeros por el antiguo obispado de Sigüenza y actual provincia de Guadalajara*. Librería Rayuela, Sigüenza.

²¹⁸ En el mapa del IGN (hoja nº 536 - Guadalajara, 1ª edición, 1919) queda marcado el antiguo camino entre Guadalajara y Tórtola de Henares donde aparece rotulado como *Camino viejo de Tórtola*; desde esta última población hasta Torre del Burgo el camino de época moderna se solapaba parcialmente con la carretera actual excepto en su parte final donde de nuevo la ruta moderna se denomina como *camino real viejo*.

de Meco discurriendo siempre por la margen derecha del valle a través de Azuqueca, Alovera, Marchamalo y Fontanar. Antonio de Brunel, viajero francés que acompañó en 1655 a dos nobles holandeses en su periplo por España, ya tomó este camino cuando salió de Madrid camino de Zaragoza: “*Salimos de Madrid el 17 de junio tomando el camino de Aragón, anduvimos seis leguas antes de comer a través de un país bastante seco y que continúa hasta el río de los Henares, donde está situada la ciudad de Alcalá, que los latinos llamaron Complutum ... dejando aquí el camino de la posta y tomando el más corto para Aragón nos fuimos a dormir a Marchamalo, que no está más que a cuatro leguas*”²¹⁹. Desde la población de Fontanar el camino se adentraba hacia la vega del río y tras pasar frente a la ermita de la Virgen de la Granja²²⁰ cruzaba el curso del Henares en dirección a Heras de Ayuso y Sopenetrán, donde se unía al anterior que venía de Guadalajara²²¹.

El paso del cauce del Henares debía realizarse por un vado, cuyo acceso en épocas de estiaje no presentaba excesivas dificultades, sin embargo en los periodos de caudales más intensos era necesario utilizar una barca, conocida como la barca de Heras o de Maluque²²². Algunos viajeros de la segunda mitad del siglo XVII mencionan en sus relatos este medio de transporte, que, por otra parte, era usado en esta época con relativa frecuencia para sortear el curso de algunos ríos. Uno de estos viajeros fue Alberto Jouvin, geógrafo francés que recorrió gran parte de Europa, que dejó anotado lo siguiente: “... *se llega a la Casa de Santa Catalina y Padilla, dejando sobre una altura Hita, para descender y encontrar la abadía de Sopenetrán,*

²¹⁹ BRUNEL, A. (1666). *Voyage d'Espagne, curieux, historique et politique, fait l'année 1655*. Robert de Ninville, París.

²²⁰ La ermita de la Virgen de la Granja, situada en término de Yunquera de Henares, aparece rodeada de una exuberante vegetación ya que está emplazada en un lugar en el que son abundantes los manantiales. Sorprende que a pesar de ubicarse en un entorno tan acogedor en el pasado no fuera mencionada por ningún viajero.

²²¹ Tal como apunta Campomanes, con el fin de evitar los inconvenientes que presentaba este tramo del camino, los carruajes tomaban la ruta de Torija: “*Sopenetrán viene a estar frente a la villa de Torija que es por donde van los carruages en tiempos llubiosos buyendo de la barca de Maluque y de los atolladeros de Sopenetrán, cuyo camino toman desde Guadalajara, sobre la derecha del otro lado del río Nares como se há dicho*” [ARTOLA, M. (1980). Pedro Rodríguez Campomanes: Viaje a las Sierras y Castilla la Vieja (1-30, octubre, 1779). *Estudios de Historia Social*, 12-13: 325-411].

²²² La guía de caminos de Matías Escribano menciona esta barca sobre el Henares entre Fontanar y Heras tanto en su primera edición (1757) como en la siguiente de 1760, sin embargo a partir de la tercera edición (1767) cita la existencia de un puente en este mismo punto, dato evidentemente erróneo puesto que en la descripción de las etapas del camino de Madrid a Pamplona, coincidente con el aquí estudiado hasta Miralrío, se nombra siempre una barca, incluso en la tardía edición de 1823. Idéntico error se repite en la guía de Santiago López indicando un puente en el camino de Aragón y una barca en el de Navarra.

próxima a la cual pasamos un río en una barca, creo que el Henares, para ir a Muchera, Lavía-fontana, ..., a la izquierda se deja la ciudad de Guadalajara al pie de una colina y en un pequeño valle que está a la ribera del río Henares se va por Muchos, Bourgatelichi, Belcamp a Alcalá de Henares" ²²³. También se hace mención a esta barca en el relato del viaje de monseñor Nicolini, realizado en 1686: *"Salimos de Hita el jueves por la mañana, pero antes de las seis y a través de varias colinas llegamos al río Henares, que hemos pasado en barca, y también monseñor en su litera, pero las otras literas a caballo y las bestias de carga han pasado vadeando y el agua apenas si llegaba a las literas pasado el río se encuentra la aldea de Maluque"* ²²⁴. Por el contrario, Enrique Cock, guardia real del séquito de Felipe II cuando el monarca retornaba de Tarazona hacia Madrid en 1592, aunque no alude a él explícitamente, parece hacer mención a un vado, puesto que no nombra ni la barca ni el puente: *"Desde la villa [de Hita] fuymos baxando hasta Eras, casa recreación del duque en la ribera de Henares, que passamos un poco adelante el mismo río con los cavallos, y antes que anocheciese con buen rato venimos dar en Yunquera, pueblo grande y estendido"* ²²⁵. Por esas mismas fechas, Juan Bautista Labaña hace mención expresa a un puente de barcas cuando vuelve en 1611 de Zaragoza a Madrid después de haber realizado el encargo, aunque él se vio obligado a ir por Guadalajara puesto que el puente de barcas había quedado arruinado como consecuencia de una avenida del río Henares: *"De Hita a La Torre [del Burgo] hay media legua. Se pasa el río Vadiel y aquí cerca queda el monasterio de Sopetrán donde hay puente de barcas para pasar el Henares, el cual se había llevado éste y así era forzoso ir a cruzarlo por el puente de Guadalajara"* ²²⁶.

En la segunda mitad del siglo XVIII algunos viajeros que pasaron por aquí no sólo dejaron constancia de la existencia de la barca sino que en ocasiones también hablaron de la necesidad de construir un puente que fa-

²²³ JOUVIN, A. (1672). *Le voyageur d'Europe ou sont le voyage d'Espagne et de Portugal et le voyage des Pays-Bas* (tomo II). Barbin, París.

Casa de Santa Catalina debe ser identificado con Casas de San Galindo, pero más adelante sorprendentemente el autor cita algunos topónimos difíciles de interpretar aunque siguiendo el itinerario del camino deberían de corresponder a Yunquera, Fontanar, Marchamalo, Alovera y Azuqueca.

²²⁴ WERNER, E. (edit.) (1926). *Der päpstlichen nuntius Nicolini reise nach Spanien im jahre 1686*. (Diario del viaggio fatto da monsignor Nicolini, nunzio apostolico di Portogallo, da Avignone -per Montpellier, Barcelona et Saragosa- a Madrid, anno 1686, scritto dal suo segretario). *Revue Hispanique*, 68, n° 153: 220-320.

²²⁵ COCK, E. (1879). *Jornada de Tarazona hecha por Felipe II en 1592*. Edición anotada y publicada por Alfredo Morel-Fatio y Antonio Rodríguez Villa, Imprenta de M. Tello, Madrid.

²²⁶ LABAÑA (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*.

cilitase el paso del río²²⁷. El padre Flórez dejó escrito lo siguiente: “*A una legua de Hontanar está la barca del río Henares, que divide la Alcarria de lo que está a la derecha del que baja con sus aguas, y después a una legua está el lugar llamado Eras, de veinte vecinos, ... Desde la barca empieza el camino a elevarse poco a poco, dejando el río Henares a la izquierda, con hermosa frondosidad de árboles, que por partes tienen las copas más bajas que el camino y ofrecen bella vista desde el camino que es como un continuado balcón hasta llegar a una casa del duque del Infantado, que es señor del sitio, casa y bosque con mucha caza. Dista antes de Eras como un paseo*”²²⁸. Pedro Rodríguez de Campomanes pasó por este lugar camino de Jadraque

²²⁷ A pesar de que esta infraestructura fue reclamada en numerosas ocasiones, la reiterada petición no fue atendida hasta la segunda mitad del siglo XIX. Después de un proyecto fallido, el ansiado puente fue construido a finales del siglo XIX pero no se edificó en este punto sino unos siete kilómetros más arriba, entre Humanes y Torre del Burgo, a los pies de la Muela de Alarilla.

En ese primer intento, desarrollado en 1866, la Diputación Provincial de Guadalajara promovió la construcción de un puente, emplazado en el mismo lugar que la antigua barca de Heras, con el fin de conectar entre sí las poblaciones de ambas márgenes del Henares. Se trataba de un puente de madera del tipo de tableros y jabalcones apoyado sobre tres pilas de fábrica, de las cuales, las dos exteriores serían de nueva construcción mientras que para la central se aprovecharían los restos de una pilastra que todavía se sostenían firmes en medio del cauce del río, sin duda perteneciente a un antiguo puente levantado en ese mismo lugar. Sin embargo, desafortunadamente, la obra nunca se ejecutó. Los datos aportados por la memoria del correspondiente proyecto son esclarecedores en ese sentido: “*.... en solicitud de que se construya un puente sobre el río Henares, en las inmediaciones de la Barca de Heras, donde estuvo el antiguo, del cual se conservan todavía vestigios En medio de la corriente se encuentra aislado un cimiento que creemos de bastante resistencia, por haberse sostenido intacto desde tiempo inmemorial, sobre el que se ha de apoyar la pila intermedia*” [Proyecto del puente de nueva construcción sobre el río Henares, entre los términos de Yunquera y Heras de Ayuso, 1866. Ingeniero: José del Acebo Pérez, AHPGu, Sección Diputación, caja D-554] [ASENJO, J.E. (2003). Los puentes de madera de la segunda mitad del siglo XIX en la provincia de Guadalajara. *Informes de la Construcción*, vol. 54, n° 483: 63-71; ASEJO, J.E. (2006). *Puentes de la provincia de Guadalajara*. Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha, Guadalajara, 278 p; TIESO DE ANDRÉS, J.M. (2012). Pasando el Henares ... Historia de la Barca de Maluque en Heras de Ayuso (Guadalajara). *XIII Encuentro de Historiadores del Valle del Henares, Actas*: 163-178].

El análisis de la información facilitada anteriormente no permite deducir su cronología, sin embargo debería descartarse, obviamente, su adscripción a los siglos modernos puesto que ningún autor de esa época hace mención a puente alguno, sino que todos ellos se refieren de manera específica a la existencia de una barca y de un vado. De modo que es muy posible que se trate de una obra medieval que permitía el acceso directo hacia el enclave de Hita sin pasar por la ciudad Guadalajara. No obstante, en el supuesto de que se tratase de una obra romana quedaría por dilucidar si pertenecía al itinerario principal o, por el contrario, correspondía a una vía secundaria que remontaría el curso del río Badiel hasta las inmediaciones de Almadrones, ruta sugerida en su momento por Juan Manuel Abascal [ABASCAL (1982). *Vías de comunicación romanas de la provincia de Guadalajara*].

²²⁸ MÉNDEZ, F. (1860). Viaje desde Madrid a Bayona de Francia, Osma, Soria, Tarambola y Navarra volviendo por Calahorra, Logroño, Burgos, Carrion, etc., en el año de 1766.

en 1779, aunque no necesitó usar la barca ya que vadeó el río al llevar un escaso caudal: “*De Fontanar sigue á la Barca de Maluque sobre el propio río Nares que lleva casi siempre á la vista, y mano derecha. La barca se gobierna á la sirga, o por maroma, como las mas de este país, lo que es muy expuesto en tiempos de avenidas, en que solo pueden aprovechar los remos. El duque del Infantado cobra el barcage, que se regula de producto líquido al año en 5.000 reales Como el tiempo estaba seco el carruage pasó el vado cerca de la montaña que vá acompañando sobre la derecha y el Nares empieza a quedar á la izquierda. El vado se halla en el parage mas llano del río, sobre el qual parece indispensable establecer allí un puente de piedra, porque en tiempo de grandes avenidas queda el paso cortado, y la barca no anda; ademas de ser peligrosa por las razones dichas. El abad de Sopedrán y otras personas fidedignas me hicieron demostrarles las utilidades que traeria al público la fábrica de un puente de piedra en Maluque, no solo por ser tránsito de correos y postas y carrera Real de toda la sierra á Navarra y á Francia, sino tambien por lo mucho que facilitaría en los hibiernos la conduccion de frutos y comestibles*”²²⁹. Unos años más tarde, Antonio Ponz presentaba una sugerencia similar para facilitar el paso del río: “*De Marchamalo á Fontanar cuentan una legua, es lugar frondoso de alamedas, viñas y olivares, y por consiguiente divertido. Otra legua hay hasta el vado de Henares, donde hace gran falta un puente. En las crecientes se usa de barca y lo demas del tiempo se vadea. Hasta el lugar de Eras hay también una legua, y ántes se camina por un soto muy frondoso del duque del Infantado, con casa de campo, que queda sobre la izquierda*”²³⁰.

Desde Hita el camino avanzaba en dirección a Padilla remontando el curso de los arroyos de Valdepadilla y del Puente siguiendo el trazado de la carretera actual. En Padilla se ascendía al páramo por la cuesta del barranco del Nacedero. Una vez alcanzado el alto, el camino avanzaba hacia Casas de San Galindo y Miralrío. Desde este punto se podía continuar el camino hacia Sigüenza siguiendo la ruta por Villanueva de Argecilla o bien descender hacia Jadraque²³¹, desde donde se podía seguir el camino hacia Atienza y Almazán, y desde aquí continuar hasta Pamplona e incluso Francia, por el puerto de Maya. En los siglos XVI y XVII son numerosos los viajeros que acuden a pernoctar a Jadraque, tal como relata Antonio de Brunel: “*El 18 [de junio de 1655] nos fuimos a comer a Hita, que no es tampoco más que una especie de pueblo situado en la cima de una pequeña montaña que tiene otra más grande*

Noticias sobre la vida, escritos y viajes del Rmo. P. Mtro. Fr. Enrique Flórez. 2ª edición, Imprenta de José Rodríguez, Madrid, pp. 209-259.

²²⁹ ARTOLA (1980). *Pedro Rodríguez Campomanes: Viaje a las Sierras y Castilla la Vieja*.

²³⁰ PONZ, A. (1785). *Viage de España, en que se da noticia de las cosas mas apreciables y dignas de saberse que hay en ella*, tomo XIII. Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía. Madrid.

²³¹ Para acceder a Jadraque también se podía tomar un camino directamente desde Padilla o desde Bujalaro, según se viniese desde Madrid o desde Zaragoza, sin necesidad de ascender al páramo.

que la cubre. Por la tarde alejándonos un poco del camino principal, fuimos a dormir a Jadraque, que es una villa bastante bonita, situada en un hondo"²³².

Desde Villanueva la ruta hacia Sigüenza descendía por el barranco de Fuente Rey en dirección a Bujalaro, población desde la que continuaba a Los Molinos de Edancho, o Ancho, caserío emplazado junto a la confluencia de los ríos Henares y Dulce. En las inmediaciones de este lugar debía cruzarse el cauce del Henares por un puente, del que en la actualidad todavía se conservan algunos restos²³³, de modo que el camino continuaba por la margen derecha del valle hasta Baides²³⁴, aunque también cabía la posibilidad de sortear el río Dulce y pasar a la margen derecha por un vado, existente todavía, situado a unos 900 m al norte del caserío de Los Molinos. La primera mención documentada de este puente, fechada en 1580, está recogida en las respuestas ofrecidas por los vecinos de Matillas al interrogatorio de las Relaciones topográficas de Felipe II donde éstos responden: "*A los veinte y dos capítulos dixerón: que en el dicho río de Henares, ay un molino que es de los Andradas de Medina, e que ay dos puentes en el dicho río, o tres, que se pasa por ellos y son de madera*"²³⁵. Junto al molino había también una venta, propiedad de la misma familia medinense, tal como apunta la fuente documental ya referida: "*A los cinquenta e cinco capítulos dixerón: quel dicho lugar cae acerquita de un camino real y pasagero que va a Madrid, e Sigüenza, e Guadalajara, e tambien esta cerca la venta de Gil Andrada, que es de los Andradas de Medinaceli*"²³⁶. En la segunda mitad del siglo XVIII y primeras décadas del XIX las guías de caminos de Matías Escribano y Santiago López vuelven a anotar que en este punto se cruzaba el Henares por un puente, sin embargo la inmensa mayoría de los viajeros que recorrieron esta ruta no hacen ninguna mención al paso del río, de modo que sólo algunos de ellos se refieren a un vado y ninguno menciona un puente en este punto²³⁷. En este sentido es significativo el relato de Segismundo Cavalli, embajador veneciano en la corte de Felipe II, aunque localiza el vado después de que el río Dulce haya descargado su caudal en

²³² BRUNEL (1666). *Voyage d'Espagne* (1655).

²³³ Se trata de un pequeño puente de piedra construido en sillarejo y mampostería. El arco se ha hundido pero son visibles entre la espesa maleza que rodea el conjunto los estribos y las manguardías aguas arriba.

²³⁴ El trazado de este camino sería más o menos coincidente con el de la línea ferroviaria.

²³⁵ CATALINA GARCÍA y PÉREZ VILLAMIL (1915). *Relaciones topográficas de Guadalajara*, VI (MHE, tomo XLVII), Matillas. La alusión a dos puentes podría referirse al propio sobre el Henares más otro que habría sobre el río Dulce. Más difícil de interpretar resulta la ambigua respuesta "o tres", que podría corresponder al vado indicado anteriormente.

²³⁶ CATALINA GARCÍA y PÉREZ VILLAMIL (1915). *Relaciones topográficas de Guadalajara*, VI (MHE, tomo XLVII), Matillas.

²³⁷ En la narración del viaje de monseñor Nicolini hay una alusión a un puente en este lugar pero por los detalles que apunta hace referencia a un puente sobre el río Dulce.

el Henares: “... un lugar de cincuenta casas llamado Baides, para entrar luego en un valle muy bien cultivado por el cual desciende el Henares y cuatro millas más abajo hay bastantes ruedas de molino con algunas pocas casas llamadas Los Molinos, por donde se vuelve a vadear el Henares que aquí es más grande porque desembocan otras aguas que llaman río Dulce”²³⁸.

También existía otro camino entre Los Molinos y Baides que remontaba el valle del Henares por la margen izquierda, de modo que, en este caso, se hacía necesario cruzar el cauce del río Dulce en Los Molinos y después el del Henares en el mismo caserío de Baides. Este recorrido alternativo está confirmado por varios viajeros desde la segunda mitad del siglo XVII. La breve, pero a la vez precisa, anotación de Albert Jouvin no deja lugar a dudas: “A la salida de la ciudad [de Sigüenza] se pasa por algunas pequeñas montañas que están bien cultivadas y se sigue el río Henares que pasamos entrando en Baides, luego fuimos a Bujalaro”²³⁹. En un primer momento debió haber un puente de madera sin embargo hay noticias que confirman la construcción en Baides de un puente de piedra a mediados del siglo XVIII²⁴⁰. El relato del viaje de monseñor Nicolini hace referencia al paso del río Dulce por un puente algo inestable: “A las diez ... llegamos a Baides, a las once y media a la venta del Molino que no tiene más que tres o cuatro casuchas. ... [Desde Baides] luego el camino es casi siempre bueno exceptuando dos o tres pasos que se costean las colinas, se estrecha el camino y pasa cerca de precipicios; uno de estos pasos está poco más allá de Baides, otro cerca de una hora del primero, otro paso malo es el del arroyo del Molino [río Dulce] porque el puente entonces era poco seguro y la bajada y la subida del arroyo era mala, el arroyo aunque sea estrecho parece que tiene un fondo que, si no se coge bien, puede ser peligroso”²⁴¹. A finales de este mismo siglo, cuando este itinerario había pasado a un segundo plano como ruta entre Madrid y Zaragoza, el natu-

²³⁸ ALIAGA, J. (1968). *Relación del viaje del embajador veneciano Sigismondo di Cavalli a España (1567)*. Revista Anthologica Annua, Roma.

Para entender mejor, en su relación con el paisaje, tanto esta descripción como las siguientes debe tenerse en cuenta que en todas ellas sus autores recorren el camino en sentido inverso al aquí descrito, es decir, de Zaragoza a Madrid. El autor veneciano se refiere a un segundo paso del río Henares ya que lo había vadeado anteriormente al salir de Sigüenza, tal como se verá más adelante.

²³⁹ JOUVIN (1672). *Le voyageur d'Europe ou sont le voyage d'Espagne*. De nuevo otra descripción desarrollada en sentido inverso.

²⁴⁰ MADOZ (1846). *Diccionario Geográfico*, tomo III, entrada Baides. Pascual Madoz menciona que se trata de un puente de piedra de sillería, construido en 1760, de un solo arco de 28 pies de largo y 12 pies de ancho.

²⁴¹ WERNER (1926). *Revue Hispanique*. Este relato es plenamente concordante con el recorrido del camino rural que discurre en la actualidad por la margen izquierda del valle, sin embargo a pesar de que el autor no haga ninguna referencia al cruce del Henares parece razonable deducir que dicho paso debió realizarlo en Baides.

ralista gallego José Cornide describe el camino de la margen izquierda en este tramo entre Baidés y Los Molinos de Edancho, dejando constancia de la existencia del puente de esta primera población: “.... Baydes, lugar miserable situado al pie de los cerros y al desembocar de ellos el Henares, que se pasa por un puente de piedra para entrar en el pueblo. Desde Baydes se empiezan a ensanchar las tierras, que siguen aumentando su extensión hasta la campiña de Alcalá, ... Yo seguí por la izquierda del Henares y a una legua corta se pasa el río de La Cabrera [río Dulce] por los molinos de [Edancho], más abajo de los cuales se une al Henares”²⁴².

Las dos rutas se juntaban de nuevo frente al caserío de Baidés, a la altura de la ermita de la Soledad, punto en el que el camino abandonaba el valle del Henares y, después de encarar durante un corto trecho el valle del río Salado, ascendía a la paramera por el barranco de la Cuesta, para, después de continuar por ella durante un trayecto algo más prolongado, descender de nuevo por el barranco del Regatón y sin llegar al fondo del valle buscar la cabecera del arroyo de Valdechábalos, entrando, ahora sí, al valle del Henares a la altura de la ermita de Santa Librada²⁴³, ya muy cerca de Sigüenza. Entre este punto y la ciudad episcopal la ruta cruzaba el cauce del río por un vado²⁴⁴. Diversos relatos describen el trazado entre Baidés y Sigüenza. Claudio de Bronseval no aporta demasiados datos pues sólo menciona que el camino transcurre por las sierras: “Salimos de allí [Baidés] inmediatamente, penetramos en terrenos montañosos, escarpados, por un camino duro y malísimo. Como hubiésemos hecho dos leguas máximas y estuviésemos rodeando el contorno de un monte, ..., avanzamos una legua larga hasta llegar a la ciudad de Sigüenza”²⁴⁵. Segismundo Cavalli ofrece algún detalle interesante como la existencia de un vado, cercano a la ciudad segontina, para cruzar el Henares: “Saliendo de

²⁴² VALLEJO, M. (1999). *Los viajes de Cornide por la Alcarria: Viajes histórico-arqueológicos por las tierras de Guadalajara (1795-1795)*. AACHE Ediciones, Guadalajara.

²⁴³ La ermita de Santa Librada, patrona de la ciudad de Sigüenza, se encuentra ubicada junto a la vega del Henares, al comienzo de la cuesta que conduce hacia Baidés. Según prueba la documentación local su origen se remonta a finales del siglo XVII o al menos de esa fecha data la última gran reforma del edificio. La ermita, orientada en dirección noreste-suroeste, tenía planta rectangular y en la fachada meridional tenía adosado un habitáculo de menores dimensiones, posiblemente dedicado al acomodo del ermitaño. La entrada principal estaba protegida por un elegante porche sustentado por cuatro columnas de fuste liso. En la actualidad es una completa ruina y apenas se mantienen en pie algunos de sus muros, además el abandono del lugar es manifiesto y la vegetación ha invadido el conjunto.

²⁴⁴ El vado pudo situarse en La Salceda, lugar en el que en la actualidad hay un pequeño puente. José Cornide menciona ya a finales del siglo XVIII la existencia de este puente: “[Desde Sigüenza] La salida para Madrid, que es por la puerta de Guadalajara, tiene algunas filas de negrillos y chopos hasta el Henares, que se pasa por un puentecillo y aun de la otra parte y luego sigue una pradera que será como de un medio cuarto de legua y luego se mete el río entre cerros y se aparta a la izquierda” [VALLEJO (1999). *Los viajes de Cornide por la Alcarria*].

²⁴⁵ BRONSEVAL (1991). *Viaje por España: 1552-1553*.

la ciudad [de Sigüenza] se baja un poco y se vadea un riachuelo llamado Henares que nace ocho leguas más arriba y entra en el Tajo junto a Toledo, y nada más pasado se coge el camino a mano derecha y de nuevo se entra entre montes semejantes a los de ayer, en los que cabalgamos durante ocho millas hasta un lugar de cincuenta casas llamado Baides”²⁴⁶. La breve descripción de Alberto Jouvin certifica, después de un ligero recorrido por las sierras, el paso del Henares antes de entrar en Baides según ha quedado plasmado en una cita anterior²⁴⁷.

A la salida de la ciudad episcopal hacia el noreste se tomaba el camino de Guijosa y desde aquí a Bujarrabal, donde se le unía la carrera de la posta proveniente de Torremocha del Campo. A la salida de Bujarrabal el trazado de la ruta ascendía la Sierra Ministra por su flanco meridional, descendiendo después hacia el arroyo de la Mentirosa, pequeño tributario del Jalón, a la altura de Fuencaliente donde buscaba enseguida el valle del Jalón continuando por él, según se verá más adelante, al menos hasta Lodaes. De nuevo es Alberto Jouvin el que describe este tramo: “... a mano izquierda se ve en alto un gran prado de donde salen varios arroyos, el poblado de Fuencaliente donde dicen que hay salinas, donde bajamos y subimos varias veces por las altas montañas hasta Guijosa; dejamos un poco a mano derecha un gran burgo antes de llegar a Guijosa; donde vemos salir varios riachuelos que forman un pequeño río en una gran llanura que está al pie de las montañas cercanas y nos han dicho que es caudal del río Henares, que seguimos hasta Sigüenza”²⁴⁸. El autor del relato del viaje de monseñor Nicolini apunta algunos detalles más concretos: “A las once hemos pasado por Fuencaliente, pueblo de pocas casas, y pasada la montaña a Bujarrabal, donde hemos almorzado, ... a las cuatro menos cuarto pasamos por el pueblo de Guijosa y llegamos a Sigüenza hacia las cinco y media”²⁴⁹.

Sin embargo, no era ésta la única ruta entre Sigüenza y Fuencaliente puesto que el erudito portugués Gaspar Barreriros realizó la travesía en 1542 por Torralba del Moral: “De Sigüenza a Hijosa hay dos leguas, Hijosa es una aldea de cincuenta vecinos. De Hijosa a Torralba hay otra legua, Torralba es lugar de treinta vecinos. De Torralba a Fuencaliente hay otra legua. Fuencaliente es lugar de cuarenta vecinos”²⁵⁰. Desde Guijosa el camino debía dirigirse hacia

²⁴⁶ ALIAGA (1968). *Relación del viaje de Sigismondo di Cavalli a España (1567)*. Esta descripción corresponde al camino inverso entre Sigüenza y Baides.

²⁴⁷ JOUVIN (1672). *Le voyageur d'Europe ou sont le voyage d'Espagne*.

²⁴⁸ JOUVIN (1672). *Le voyageur d'Europe ou sont le voyage d'Espagne*. Una nueva descripción siguiendo el camino inverso.

²⁴⁹ WERNER(1926). *Revue Hispanique*.

²⁵⁰ BARREIROS, G. (1561). *Chorographia de alguns lugares que estam em hum caminho que fez Gaspar Barreiros no anno de MDXXXVI, começado na cidade de Badajoz em Castella, te a de Milam em Italia*. Imprenta de Ioan Alvarez, Coimbra.

el norte en dirección a la ermita de la Virgen de Quintanares²⁵¹, emplazada a orillas del río Henares, desde donde continuaría aguas arriba por la margen izquierda del valle y tras pasar junto a Horna entrar por el arroyo de la Fuentecilla²⁵², vereda que permite acceder fácilmente al valle del arroyo de la Mentirosa donde se encuentra Torralba del Moral, población desde la que se puede descender por el citado arroyo hasta Fuencaliente²⁵³. Este mismo camino debió recorrer en parte Antonio Ponz a finales del siglo XVIII tal como relata en su “Viaje de España”, aunque su destino en este tramo era Medinaceli: “*Salí de Sigüenza para continuar mi viaje y tomé la ruta de la villa de Medinaceli, a la cual llegué después de cuatro leguas de camino. Se va andando contra la corriente del río Henares hasta un lugar llamado Horna, que dista de Sigüenza dos leguas. Cerca de Horna está el primer manantial del río Henares, al que se le van juntando otros de muchas fuentes que aquí hay Se pasa por un santuario o ermita que se llama Nuestra Señora de los Quintanares, adonde concurren muchos devotos en su festividad. Después de Horna se atraviesa un buen pedazo de monte encinar y luego un territorio totalmente calvo hasta Medinaceli, distante de Horna otras dos leguas*”²⁵⁴.

Desde Fuencaliente hasta Lodaes el itinerario discurría en todo momento por la margen izquierda del valle del Jalón siguiendo un trazado paralelo al cauce del río. En este tramo el camino pasaba a los pies de la gran muela de Medinaceli, donde se ubicaba la venta del Tinte y continuando el camino el convento de San Francisco, en cuyas inmediaciones, aunque algo más adelante, se edificó a principios del siglo XIX el parador homónimo. Son varios los autores que apuntan algún detalle sobre la villa ducal y su relación con el camino. Así Claudio de Bronseval anota: “*El día seis, después de oír misa temprano, salimos de allí [Fuencaliente] por un camino bastante bueno durante una legua, pasamos bajo Medinaceli*”²⁵⁵; al igual que se refleja en el viaje

²⁵¹ Desde Sigüenza también se podía enlazar con la ruta que venía por Gujosa tomando el camino de Horna, que remontaba el curso del Henares por la margen izquierda, hasta las inmediaciones de esta ermita, o bien, seguir el camino de Alcuneza y tras pasar por Mojares llegar hasta Horna.

²⁵² En el mapa del IGN (hoja nº 461 - Sigüenza, 1ª edición, 1920) se indica como *Camino Real* una ruta que saliendo de Horna se dirige por el arroyo de la Fuentecilla hacia Torralba del Moral.

²⁵³ Este itinerario por Torralba sería el más antiguo, heredero, sin duda, de la vieja calzada romana y el antiguo camino medieval, sin embargo entrada la Edad Moderna debió sustituirse por la ruta por Bujarrabal.

²⁵⁴ PONZ (1785). *Viaje de España*, tomo XIII. El clérigo valenciano no nombra los pueblos de Torralba y Fuencaliente de modo que desde Horna debió tomar el camino directo a Medinaceli, ruta que en su tramo final se acerca a la villa medinense por el arroyo de la Monja.

²⁵⁵ BRONSEVAL (1991). *Viaje por España: 1552-1555*.

de Nicolini: “A las diez hemos pasado un convento de Padres Observantes y se ve al frente en lo alto de un cerro las murallas de un pueblo o de un castillo”²⁵⁶.

No obstante, de nuevo las informaciones facilitadas por los relatos de los viajeros apuntan a un trazado alternativo en este tramo. De hecho, es Gaspar Barreiros el que cita explícitamente que el camino puede hacerse sin pasar por Medinaceli, como marca el itinerario presentado en el párrafo anterior, o bien entrando en la población: “De Fuencaliente a Nodales [Lodares] hay otra legua, Nodales es una pequeña población de siete a ocho casas, a media legua de Medinaceli. Cuya villa queda a mano izquierda de este lugar, en la que no entré, porque yendo por este camino se puede hacer por fuera de dicha villa o por dentro. Está asentada en un otero alto, que desde fuera parece estar encima plano y cercada de muros y hace de esta parte demostración de ser buen lugar”²⁵⁷. Este itinerario alternativo es posible que se refiera al camino que saliendo de Fuencaliente hacia el norte cruzaba el arroyo del Hocino de la Alberca y ascendía a la muela de Medinaceli por la ladera suroccidental. Desde la villa de Medinaceli el camino descendía directamente al valle junto al convento de San Francisco, punto desde el que continuaba aguas abajo del río Jalón hasta Lodares²⁵⁸. Antonio Ponz confirma este recorrido: “Salté de Medinaceli y baxando la gran cuesta del lado oriental hasta la ribera de Xalón, entré en un convento de Franciscos Observantes, donde nada hallé de notable a nuestro asunto. Un poco más abaxo a la izquierda de la corriente del río se hallan unas casas, o aldea llamada Lodares, donde hay casa de posta”²⁵⁹. Claudio de Bronseval aporta algún detalle sobre este trazado alternativo: “El día tres después de oír misa Los restantes salimos de allí [Sigüenza] con monseñor y anduvimos por un camino bastante bueno dos leguas. Luego avanzamos entre montes poco productivos, y llegamos a una villa llamada Medinaceli, a partir de la cual bajamos más Después de dejarla atrás sobre un monte muy pedregoso, bajamos a un valle donde encontramos un convento de la orden de los menores completamente nuevo. Lo dejamos de lado y siguiendo un valle en medio de montes y rocas escarpadas”²⁶⁰.

²⁵⁶ WERNER (1926). *Revue Hispanique*. Las murallas a las que se refiere el autor son las de la villa de Medinaceli.

²⁵⁷ BARREIROS (1561). *Chorographia*.

²⁵⁸ Este camino de bajada daba un pequeño rodeo y bordeaba la meseta por sus flancos septentrional y oriental aprovechando en su descenso el vallejo del arroyo de Benalcalde. Había otro camino que descendía directamente por la ladera meridional con pendientes mucho más pronunciadas, cuyo trazado fue utilizado en su mitad inferior para construir sobre él a principios del siglo XX la actual carretera de acceso a la villa.

²⁵⁹ PONZ. *Viaje de España*.

²⁶⁰ BRONSEVAL (1991). *Viaje por España: 1552-1555*. No debe extrañar que Bronseval viajase en dos días tan próximos de Sigüenza a Arcos de Jalón, ya que después de éste, su primer viaje, debió volver a Sigüenza al haber tenido problemas en la aduana o puerto seco de la ciudad episcopal con los caballos que llevaba la comitiva, regresando de nuevo a Arcos

Entre Lodares y Arcos el camino real abandonaba el valle del Jalón siguiendo distintas rutas que se fueron sucediendo a lo largo del tiempo aunque todas ellas confluían en el valle del Valladar. La más antigua en el tiempo se corresponde con el trazado de la vieja calzada romana, trayecto que se mantuvo durante el periodo medieval e incluso hasta los primeros momentos de la Edad Moderna. En Lodares el camino principal remontaba el barranco del Hocino y dejando la aldea de Corvesín a la izquierda ascendía por la cuesta de Peña Rubia hasta alcanzar el collado del Pedregal. Desde este punto el camino descendía paulatinamente por la ladera derecha del barranco de Valdeosillo, curso que abandonaba en su tramo final buscando un pequeño barranco que converge después de un corto recorrido con el arroyo del Valladar. Tras cruzar en diagonal el citado arroyo la ruta enlazaba con el actual camino de Valladares a Arcos de Jalón, itinerario que seguía hasta alcanzar la población arcobrigense²⁶¹.

Las dificultades que ofrecía este antiguo trazado, puesto que en algunos trechos presenta pendientes excesivas, debieron obligar a trazar un nuevo itinerario, vigente al menos desde el siglo XVI y con continuidad hasta principios del siglo XIX²⁶². Este nuevo trazado remontaba igualmente el barranco del Hocino pero desviado del antiguo itinerario cruzaba el cauce del arroyo por un punto situado aguas abajo del anterior y ascendía por la Cuesta de La Solana hacia los elevados relieves que configuran la divisoria de aguas entre el río Jalón y el arroyo del Valladar, transcurriendo en todo momento por su ladera meridional. Una vez alcanzado el Alto del Puntalón el camino descendía ligeramente hasta pasar junto a la ermita de Nuestra Señora de los Mártires, lugar en el que más adelante se construirá el nuevo

de Jalón, pero esta vez lo hizo por el camino real tradicional. El monje francés no precisa el camino que tomó al volver a Sigüenza, sólo aclara que lo hizo el día cinco en menos de medio día, pues saliendo temprano de Arcos ya estaba en Sigüenza a las once de la mañana.

²⁶¹ En líneas generales la primera mitad de este trazado se corresponde con el camino tradicional de Medinaceli a Utrilla. En la actualidad este camino todavía puede seguirse en gran parte de su recorrido sin embargo algunos tramos se han perdido debido a las labores agrícolas, no obstante algunos detalles relevantes de estos trechos desaparecidos aún podían reconocerse en la fotografía aérea de 1956, entre los que destacan el paso del arroyo del Hocino en las cercanías de Corvesín y el tramo que asciende desde el cauce del arroyo del Valladar hasta el camino de Valladares a Arcos.

²⁶² Los apuntes recogidos sobre este tramo entre Lodares y Arcos en los libros de viajes a partir del siglo XVI no concuerdan con el viejo trazado del camino romano y medieval, de modo que en algún momento debió cambiarse por un itinerario más directo. Parece bastante seguro afirmar que ante la imposibilidad de que el camino discurriera por el fondo del valle del Jalón, la solución más sencilla sería llevar el trazado del mismo por las laderas septentrionales que conforman el valle tratando de buscar un punto que permitiera acceder hacia el arroyo del Valladar. En ese caso, sólo hay dos puntos posibles por los que es posible sortear la divisoria de ambos valles: el collado de la Cruz y el collado del Castillo.

pueblo de Jubera, ascendiendo finalmente hasta el llano superior por la parte del collado del Castillo. Tras dar vista al amplio vallejo del Valladar, el camino descendía por la ladera oriental del barranco Hondo siguiendo el camino de La Canaleja²⁶³ y tras cruzar el cauce del arroyo del Valladar proseguía por el mismo sendero hasta entroncar con el camino procedente de la aldea de Valladares para dirigirse finalmente hacia Arcos de Jalón por el mismo trazado que la ruta anterior.

Otro itinerario alternativo consistiría en sortear la divisoria por el collado de la Cruz²⁶⁴ y descender hacia el arroyo del Valladar por el estrecho y empinado barranco de la Pedriza. Después de cruzar el cauce del arroyo el camino pasaría por el despoblado de Las Llanas para entroncar más adelante en el paraje de La Encrucijada con el referido camino que procedente de Valladares se dirige hacia Arcos de Jalón.

Las menciones específicas sobre este tramo en los libros de viajes parecen coincidir mejor con el primero de los itinerarios apuntados. Uno de los relatos más expresivos es el del viaje de monseñor Nicolini puesto que indica de manera muy clara la ubicación de la aldea de Lodaes con respecto al camino: “*Salimos de Arcos el cinco de febrero a las seis y media, con nieve, y llegamos a las nueve y cuarto al pequeño pueblecito de Lodaes, al pie de la gran bajada de la montaña, pero antes de llegar dicen que pasamos la venta en lo alto de la montaña a hora y media de Arcos*”²⁶⁵. Claudio de Bronseval, después de bajar de la villa de Medinaceli y pasar por el convento de San Francisco, escribe: “*.... siguiendo un valle en medio de los montes y rocas escarpadas, por fin subimos uno de aquellos montes. Luego, dejando el camino real que va a Arcos, bajamos hacia la izquierda y llegamos a una venta, esto es, una casa nueva, hermosa y buena llamada Las Llanas*”²⁶⁶. Juan Bautista Labaña, en su vuelta hacia Madrid en 1611, resalta que el camino pasaba cerca del castillo de Jubera: “*A medio camino de esta legua [entre Arcos y Lodaes], apartado un poco de éste a mano izquierda, quedaba un castillete en lo alto de un cerro, que se llama castillo de Jubera*”²⁶⁷. Antonio de Brunel no da demasiados detalles de este tramo, pues partiendo de Fuencaliente dice:

²⁶³ Una desviación a la izquierda del camino principal permitiría llegar al actual despoblado de Las Llanas, por entonces utilizado también como venta.

²⁶⁴ Esta parte del camino entre el alto del Puntalón y el collado de la Cruz ha desaparecido como consecuencia de las obras de construcción de la autovía A-2 sin embargo puede seguirse su trazado en la fotografía aérea de 1956.

²⁶⁵ WERNER(1926). *Revue Hispanique*. Nicolini recorría el camino en sentido inverso. La interpretación correcta de esta referencia está relacionada con la elevada longitud de la Cuesta de La Solana, que alcanza los 3,5 km en su parte más pronunciada, llegando incluso a los 5 km si se añade el primer tramo desde Lodaes hasta las cercanías de Corvesín, y no tanto con el desnivel que apenas supera los 100 m.

²⁶⁶ BRONSEVAL (1991). *Viaje por España: 1552-1555*.

²⁶⁷ LABAÑA (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*.

"El 20 [de junio], a través de un país bastante malo y de multitud de montañas muy cálidas, bajamos a Arcos, que es el último lugar de Castilla, donde, por consecuencia, está el puerto, es decir, la aduana y guardia"²⁶⁸. Giulio Sacchetti, obispo italiano que en 1624 se dirigía a Madrid, alude también a la venta mencionada en las citas anteriores: "La siguiente jornada de 25 [de abril] dejado el reino de Aragón llegamos a almorzar a Ariza [debe decir Arcos] lugar de cuatro casas y por la noche a una venta a dormir"²⁶⁹. Hay, sin embargo, una referencia que puede corresponderse con el segundo itinerario propuesto aquí ya que alude a un atajo que acortaba el trayecto entre Lodares y Arcos de Jalón tal como se deduce de una segunda alusión de Bronseval a este tramo cuando regresa a la población arcobrigense después de haber resuelto el asunto de los caballos en Sigüenza: "El día seis salimos de allí [Fuencaliente] por un camino bastante bueno durante una legua, pasamos bajo Medinaceli y por fin por un camino más corto llegamos a Arcos"²⁷⁰.

En las décadas finales del siglo XVIII se efectuaron algunos arreglos en el camino a instancias de Juan Díaz de la Guerra, obispo de Sigüenza, con motivo de la construcción del nuevo pueblo de Jubera²⁷¹, trabajos de los que dejó constancia Antonio Ponz: "Desde Lodares hasta el Monasterio de Huerta no había entonces población alguna y sólo quedaba sobre la derecha la de Arcos, pero el actual señor obispo de Sigüenza entre sus benéficas empresas va efectuando una de planta en medio de la gran subida desde mas abaxo de Lodares hasta lo alto del cerro, de donde se descubre la llanura de Huerta"²⁷². Con motivo de esta población se ha

²⁶⁸ BRUNEL (1666). *Voyage d'Espagne* (1655).

²⁶⁹ OLEA ÁLVAREZ (1998). *Viajes de extranjeros por el antiguo obispado de Sigüenza*.

²⁷⁰ BRONSEVAL (1991). *Viaje por España: 1552-1555*.

²⁷¹ La nueva población de Jubera fue construida a partir de 1782 por iniciativa del obispo segontino Juan Díaz. En carta fechada el 14 de febrero de 1781 el obispo solicitaba a la autoridad real el permiso necesario para construir junto a la ermita de Nuestra Señora de los Mártires un poblamiento de nueva planta que quedaría emplazado en medio del camino real de Zaragoza que cruzaría por la plaza del caserío y en la que se edificaría también un mesón para acoger a todo tipo de viajeros, mejorando a su vez el citado camino en todo el territorio. La licencia correspondiente fue concedida inmediatamente por el conde de Floridablanca, en nombre del monarca Carlos III, según figura en la misiva fechada el 21 de febrero de dicho año [PONZ. *Viage de España*, tomo X, 1787]. La antigua ermita de Nuestra Señora de los Mártires fue convertida en la iglesia parroquial del nuevo pueblo de Jubera.

Puede encontrarse mayor información sobre Jubera, sobre todo referida a su fundación y urbanismo, en la siguiente publicación: DEL BARRIO LUNA, A. (2015). *Historia de la villa de Jubera*. Diputación Provincial de Soria.

²⁷² La información transmitida por Antonio Ponz viene a confirmar la propuesta presentada anteriormente para el trazado principal del camino real, al menos en lo que al tramo de subida se refiere, puesto que en este sentido son varios los datos que así lo certifican: el camino arrancaba una vez pasado el caserío de Lodares, el camino llegaba a lo alto del cerro y lo que es más importante, el nuevo pueblo de Jubera se encontraba a mitad de camino de

compuesto algo el camino de la posta, haciéndolo practicable para carruages, de suerte que tomándolo con empeño los pueblos que se encuentran hasta Zaragoza, o mediante otras disposiciones de la Corte, podría venir por aquí el camino real, que sería más corto, más divertido y más poblado; y pasando por Sigüenza, como dicen que podría sin notable rodeo, se encontrarían en la ruta esta ciudad y la de Calatayud"²⁷³. Es posible que date de este momento la construcción del nuevo trazado del camino a partir del collado del Castillo que descendía al valle del Valladar por la vertiente septentrional de la Serrezuela y después de discurrir durante un buen trecho paralelo al cauce del arroyo lo cruzaba cerca de su entronque con la vega del Jalón para dirigirse, finalmente, hacia la población de Arcos²⁷⁴.

Aunque el actual trazado a través desde los estrechos desfiladeros del Jalón no fue abierto como itinerario principal hasta el siglo XIX es posible que durante los siglos modernos ya discurriese por aquí una ruta de orden menor que seguiría caminos de ámbito local. Así parece deducirse de la cita anotada por Jerónimo Münzer en su viaje de Madrid a Zaragoza: "*El 28 de enero [de 1495] llegamos a Medinaceli que se alza en una colina a orillas de las fuentes del Jalón El mismo día, caminando por la ribera del Jalón durante tres leguas, fuimos a hacer noche a la pequeña aldea de Arcos, pueblo de moros, pues viven allí muy pocos castellanos*"²⁷⁵.

Desde Arcos de Jalón²⁷⁶ el camino discurría por la margen izquierda del valle y tras pasar por Mirabueno se acercaba a Santa María de Huerta

la cuesta, o "gran subida" como la denomina el propio Ponz. No aclara, sin embargo, qué trazado seguía el camino de bajada hacia Arcos en esa época.

²⁷³ PONZ. *Viaje de España*. Por entonces el camino real de ruedas de Madrid a Zaragoza transcurría por Daroca.

²⁷⁴ En el mapa del IGN (hoja nº 435 - Arcos de Jalón, 1ª edición, 1932) este trayecto viene rotulado como *Carretera vieja*. Este camino no presenta buenas condiciones de tránsito puesto que en su avance por el valle del Valladar discurre en todo momento por la margen derecha, paralelo al curso del arroyo, zona que queda siempre en la parte de la umbría, de modo que en los periodos invernales sería difícil transitar por él.

²⁷⁵ MÜNZER (1924). *Viaje por España y Portugal en los años 1494 y 1495*.

²⁷⁶ En realidad el camino real no pasaba por el casco urbano Arcos de Jalón sino que continuaba hacia Mirabueno por la margen izquierda del valle. Los viajeros que querían entrar en Arcos debían desviarse del camino y tras cruzar el puente sobre el río entrar en la población. Después de terminar sus gestiones si querían retornar al camino real debían tomar a la salida de Arcos en dirección hacia Aguilar un atajo que cruzaba el río por un pequeño puente. En las respuestas generales del catastro de Ensenada correspondientes a la villa de Arcos se menciona la existencia en su término de dos puentes, propiedad del concejo, situados, sin duda, sobre los caminos de entrada a la población desde el camino real y salida al mismo. Por otra parte, según anota algún investigador local también se podía retornar al camino real continuando por el camino de Aguilar y tomando un desvío hacia el molino de las Mozas, situado en término de Montuenga, donde se podría cruzar el río Jalón, cerca ya del caserío de Mirabueno [MONTÓN DE LEÓN, B. (1996). Arcos de Jalón. Camino, aduana, posta y ... posada. *Soria 7 Días*].

donde cruzaba el cauce del río Jalón por un puente antes de entrar en dicha población. Desde Arcos hasta Huerta también podía irse directamente a través de Aguilar y Montuenga. Este último es precisamente el trayecto que recorrió Juan Bautista Labaña en su vuelta hacia Madrid en 1611: “*De Huerta a Montuenga hay una legua: es del duque de Medinaceli, tendrá 40 vecinos. De Montuenga a Aguilar una legua: es del duque, tendrá 15 vecinos. De Aguilar a Arcos una legua: es villa del duque, tiene un castillo mal reparado en lo alto de un otero. Tendrá el lugar 60 vecinos, para el Jalón a mano derecha. Dice Barreiros que le llama Antonino Arcobriga*”²⁷⁷. A partir de Huerta la ruta seguía por la margen derecha del valle en dirección a Monreal²⁷⁸, continuando desde aquí hasta

²⁷⁷ LABAÑA (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*.

²⁷⁸ El camino pasaba junto a la actual Granja de San Pedro, situada sobre la margen derecha del valle del Jalón en término de Monreal de Ariza, sin embargo, sorprendentemente, ningún viajero se refiere a este lugar de manera expresa, no obstante, casi con toda seguridad debe identificarse con el “pequeño lugar” que menciona Norberto Caimo en su viaje por España, realizado en 1755 [CAIMO, N. (1772). *Voyage d'Espagne fait en l'année 1755*. Traducido del italiano por el P. De Livoy, Librería Chez J.P. Costard, París]. Según el relato del viaje, el monje italiano y su criado salieron una mañana de Calatayud en dirección hacia Sigüenza y después de caminar durante seis horas, llegaron a un pueblo llamado *Blamo*, donde comieron; por la tarde continuaron su camino a través de una feraz llanura y al atardecer alcanzaron un pequeño lugar cercano a la frontera con Castilla pero debieron seguir adelante al no encontrar alojamiento ni para ellos ni para sus monturas, y ya de noche cerrada, después de dos horas de difícil marcha y tras haber pasado junto a un pilar que marcaba la separación entre Aragón y Castilla, encontraron una posada, o más bien una miserable cabaña, según sus propias palabras, donde acomodarse por la noche; a la mañana siguiente, muy temprano, continuaron su viaje y tras un corto trecho pasaron frente al monasterio de Huerta camino de Fuencaliente y Sigüenza.

La desconocida población de *Blamo* puede identificarse con Alhama de Aragón, tanto por el parecido de los nombres como por la distancia que la separa de Calatayud. El pequeño lugar, al que llegaron al atardecer, deber ser, sin duda, la Granja de San Pedro. El monje lombardo deja claro que el hito caminero que señalaba el límite entre ambos reinos estaba situado después de pasar por ese “pequeño lugar”, que debía ser, por tanto, el último núcleo habitado de Aragón y pasado el monolito fronterizo se encontraba una posada o cabaña, ya en territorio castellano, antes de llegar a Huerta. Por otra parte, en los mapas de Francisco Coello de las provincias de Soria y Zaragoza, editados en 1860 y 1865 respectivamente, se señala la existencia de una ermita sobre la margen derecha del valle del Jalón aguas abajo de Santa María de Huerta, junto a la que es posible que hubiese alguna otra edificación. De este modo todo queda perfectamente encajado con el relato de Norberto Caimo: el pequeño lugar al que llegan al atardecer los viajeros sería la Granja de San Pedro y la posada del camino podría estar situada junto a la ermita. No obstante, debe advertirse que en ninguna otra fuente se ha recogido, por el momento, referencia alguna sobre esta ermita. También debe tenerse en cuenta que los propios mapas de Coello contienen algunos errores en esta misma zona de la provincia soriana, así por ejemplo, junto a la citada ermita se localiza un castillo arruinado que, sin duda, debe corresponder al castro ciclópeo descrito por el marqués de Cerralbo, pero esta fortificación celtibérica se encuentra emplazada en la margen opuesta

Ariza donde volvía a cruzar el curso del río por el puente de piedra que todavía subsiste en pie, aunque ahora reformado y preservado del tráfico rodado. Gaspar Barreiros marca con claridad el itinerario del camino pero sólo aporta algún dato demográfico de las poblaciones que visita: “*De Arcos a Mirabueno hay media legua, Mirabueno es una aldea pequeña. De Mirabueno a Huerta hay una legua, Huerta es un monasterio de la Orden del Císter con 30 o 40 moradores, pasa por la puerta el río Jalón. De Huerta a Monreal hay una legua. El primer lugar del reino de Aragón por esta parte es Monreal, una villa muy fresca de buenos campos y muchas huertas, con una fortaleza, lugar de 200 vecinos. De Monreal a Hariza hay una legua, Hariza es otra villa del dicho Rodrigo de Palafox, de 200 vecinos, con una fortaleza en un otero sobre dicha villa, pasa por ella el río Jalón*”²⁷⁹. En el viaje de monseñor Nicolini se anotan importantes detalles sobre las características del trazado del camino: “*Salimos a las dos de la tarde [de Ariza] y llegamos a Arcos a las seis y media, de Ariza a Arcos hay cuatro leguas grandes o cinco chicas El camino desde Ariza es malo, sobre todo al principio y durante una buena tercera parte, con subidas y bajadas rápidas y pedregosas, además me parece que hay un pinar; se atraviesa también algún torrente; la otra tercera parte y más del camino es bastante bueno hasta las proximidades de Arcos donde se encuentran algunos pasos malos, sobre todo porque hay que pasar fosos y puentecillos, se bordea siempre o se encuentra el río Jalón*”²⁸⁰.

Ninguno de estos dos autores menciona puente alguno sobre el camino, sin embargo los puentes existían, de hecho se han conservado, aunque modificados, hasta la actualidad, de modo que cabe pensar que además del itinerario recogido en las guías existía otro trazado alternativo que continuaba hasta Ariza por la margen izquierda del valle sin cruzar el cauce del río²⁸¹. Confirma esta idea una anotación de Jouvin alusiva al monasterio de Huerta cuando se dirige desde Ariza a Arcos: “*Se ve a mano izquierda al otro lado del río la abadía de Huerta y más allá Arcos, primer lugar de Castilla*”²⁸².

A partir de Ariza el camino continuaba por la margen izquierda del valle y tras cruzar por un puente el río Henar, llamado río Deza en época moderna, se dirigía hacia Contamina y media legua más adelante llegaba a Alhama de Aragón, donde pasaba a través del estrecho de la Serretilla, punto por el que han discurrido prácticamente todas las vías de comunicación

del valle; igualmente en el mapa se sitúa la Granja de Algodrón al norte del término de Santa María de Huerta cuando en realidad está ubicada al sur, entre los de Judes e Iruеча.

²⁷⁹ BARREIROS (1561). *Chorographia*.

²⁸⁰ WERNER (1926). *Revue Hispanique*.

²⁸¹ Este será el trazado de la futura carretera general entre Santa María de Huerta y Ariza.

²⁸² JOUVIN (1672). *Le voyageur d'Europe ou sont le voyage d'Espagne*.

trazadas entre el valle del Ebro y la Meseta meridional²⁸³. Este hecho ha quedado reflejado por algún autor, como el viajero anónimo que recorrió este camino en 1660: “*El 12 fui a comer a Alhama, es también una población pequeña, donde hay baños de agua caliente; está entre dos rocas, donde pasa el río Jalón*”²⁸⁴.

En las guías del siglo XVI (Villuga y Meneses) se cita la población o parada de Luna que debe ser identificada con Cetina en base a las distancias anotadas con respecto a las etapas anterior y posterior, es decir, una legua de Alhama a Cetina y otra legua de Cetina a Ariza. En estas mismas fuentes bibliográficas se menciona el camino entre Zaragoza y Valladolid cuyo trazado hasta Ariza coincide con el aquí indicado, sin embargo las etapas anotadas son Alhama, Contamina y Ariza pero en este otro itinerario las distancias apuntadas son de media legua entre Alhama y Contamina, y legua y media entre Contamina y Ariza. Otra posibilidad es que el topónimo Luna haga referencia a una venta puesto que el camino no pasaba por la propia población de Cetina sino que transcurría por la margen izquierda del Jalón, es decir, al norte del río, siguiendo el mismo recorrido de la carretera general N-II y, por tanto, el mismo que sigue incluso en la actualidad la autovía A-2. Confirmaría esta hipótesis la presencia junto al trazado del camino en el sector de la confluencia de los ríos Jalón y Henar de la Casa del Ventrillo, antiguo establecimiento caminero²⁸⁵. De nuevo el relato de Nicolini resuelve cualquier duda sobre la ubicación de Cetina respecto al itinerario del camino: “.... *pasando a las diez a una milla del pueblo de Cetina que queda a mano izquierda, llegamos a las doce a Ariza*”²⁸⁶.

Desde Alhama de Aragón la ruta discurría por el valle del Jalón manteniendo en todo momento su trazado por la margen izquierda del río, al igual que siguieron anteriormente la antigua calzada romana y el camino medieval, y que conservará con posterioridad la carretera general. Después de pasar por Bubierca el camino llegaba a Ateca, población en la que se cruzaba el cauce del Manubles por un puente a la salida de su casco urbano²⁸⁷. Barreiros

²⁸³ Son excepción a esta regla general las vías de comunicación de reciente construcción como son la autovía A-2 y la línea ferroviaria del AVE. En el caso de la autovía las mayores dimensiones en el ancho de la calzada y las propias características de una vía de esta categoría hacían imposible su paso por este punto. La carretera general pasaba inicialmente por el propio estrecho pero ante la necesidad de una calzada más ancha se debió solventar este inconveniente con la construcción de dos pequeños túneles consecutivos, obra realizada en los primeros años de la década 1960-1970.

²⁸⁴ OLEA ÁLVAREZ (1998). *Viajes de extranjeros por el antiguo obispado de Sigüenza*.

²⁸⁵ En la documentación local se denomina Casa del Henar.

²⁸⁶ WERNER(1926). *Revue Hispanique*.

²⁸⁷ Miguel Monterde en su informe sobre el Corregimiento de Calatayud da cuenta de la construcción de este puente a finales del siglo XVIII: “*En estos años ha construido un puente de piedra sobre el Manubles y un gran mesón*” [MONTERDE y LÓPEZ DE ANSÓ, M. (1788). *Ensayo*

es uno de los primeros autores en describir parte de este trazado: “*De Hariza a Contamina hay una legua, Contamina es una aldea de 50 vecinos. De Contamina a Albama hay media legua. Albama es un lugar de 80 vecinos situado debajo de unas rocas por las que pasa el dicho río Jalón. En la entrada de este lugar hay tres o quatro fuentes de aguas calientes. De Albama a Bubierca hay legua y media, Bubierca es una villa muy fresca situada en un valle en las riberas del río Jalón, tiene 500 [trezentos en el original] vecinos poco más o menos*”²⁸⁸. Como acostumbra su autor, los detalles del viaje de Nicolini ayudan a conocer la topografía del camino: “*Se cuentan cuatro leguas de Ateca a Ariza en cuanto a los caminos son más o menos buenos; al salir de Ateca se camina un poco en el lecho del río Jalón y costeanado la montaña y el río se encuentra algún paso malo, habiendo además subidas y bajadas pedregosas. Normalmente el camino va alto y estrecho, algunas veces se atraviesa el lecho de algún torrente y luego se baja a Albama atravesando el río en bajo y por la llanura en sitios pantanosos de manera que si lloviera habría trechos malos y fangosos*”²⁸⁹.

Desde Ateca siguiendo el valle del Jalón el camino continuaba en dirección a Terrer, donde todavía puede adivinarse su trazado a través del caserío. Desde aquí el camino seguía hasta Calatayud bordeando siempre los cortados yesíferos que enmarcan la margen izquierda del valle entre ambas poblaciones. En el relato de Nicolini se anotan detalles de este tramo: “*Salimos de esta ciudad de Calatayud a las dos, después de comer, en la salida de la ciudad se pasa bajo la iglesia y convento de los Padres Teatinos, donde se ven a la derecha los montes y el camino sigue siempre a lo largo de estos montes estériles, mientras que abajo en el valle hay una fértil llanura cultivada A las tres y cuarto alcanzamos Terrer que es un buen pueblo, ..., llegamos a las cuatro y tres cuartos al burgo de Ateca*”²⁹⁰.

En Calatayud el camino entraba por la Puerta de Terrer atravesando la ciudad de oeste a este y saliendo finalmente por la Puerta de Zaragoza, punto desde el que iba directamente a cruzar el Jalón por el puente de San Lázaro, importante obra pública edificada en el siglo XVI y de la que toda-

para la descripción geográfica, física y civil del Corregimiento de Calatayud, 1788. Introducción y transcripción de José María Sánchez Molledo, Centro de Estudios Bilbilitanos, Calatayud, 1999].

Jesús Blasco Sánchez, investigador atecano que ha buceado en los archivos locales, apunta datos más concretos. Según sus investigaciones, había un puente anterior que fue destruido en 1761 por una riada de modo que el concejo de Ateca ordenó construir otro puente de piedra sustentado por dos arcos; las obras comenzaron en 1769 y se dieron por terminadas en 1773. [BLASCO SÁNCHEZ, J. (2001). *Ateca. Retazos históricos*. Edición del autor, Zaragoza; BLASCO SÁNCHEZ, J. (2010). *Pasado y presente de la muy ilustre villa de Ateca*. ASPACAR].

²⁸⁸ BARREIROS (1561). *Chorographia*. Sólo describe el camino hasta Bubierca porque aquí se desvió del camino real hacia Nuévalos para visitar el monasterio de Piedra, volviendo de nuevo a él en Calatayud a través de Munébrega. El dato relativo a la población de Bubierca es totalmente erróneo por exagerado.

²⁸⁹ WERNER(1926). *Revue Hispanique*.

²⁹⁰ WERNER(1926). *Revue Hispanique*.

vía se conserva su pilar central. Algo más adelante se debía cruzar el cauce del río Peregiles mediante un puente de piedra. La existencia de estos dos puentes está plenamente constatada en los libros de viajes de la época: “.... última bajada hasta un puente, donde se entra en la llanura del valle de Calatayud, ... y luego otro puente sobre el arroyo que es, me dijeron, llamado Matlieunda”²⁹¹.

A partir de aquí el camino comenzaba a ascender lenta pero inexorablemente hacia el puerto del Caveno. Después de traspasar el collado por un lugar próximo al utilizado posteriormente por la carretera nacional, el camino descendía serpenteando por la ladera oriental hasta entroncar con el robusto puente que permitía sortear el barranco del Puerto²⁹² para una vez alcanzado un pequeño rellano tomar la dirección hacia el puerto de El Frasnó a través de las lomas que conforman el interfluvio entre los barrancos del Puerto y de Aluenda. Sobre este mismo tramo del camino, en las cercanías de Aluenda, se conserva otro puente de sillaría de un solo arco que permitía salvar el barranco homónimo²⁹³. A la vera del camino real han quedado las

²⁹¹ WERNER(1926). *Revue Hispanique*. Sin duda, este arroyo no puede ser otro que el Jalón.

²⁹² Puede adivinarse en parte su trazado siguiendo el camino que todavía se mantiene visible a pesar de las intensas agresiones que ha sufrido esta zona en estas últimas décadas (repoblación forestal, construcción del oleoducto, tendido de líneas eléctricas y telefónicas, y construcción de la autovía). En lo alto del puerto, a ambos lados del corte practicado por la trinchera de la autovía, ha quedado al descubierto la base pétrea que sustentaba el antiguo camino, cuya datación resulta difícil de precisar ante la falta de otros indicadores arqueológicos. El camino real descendía por la ladera mediante rampas de mediana pendiente pero al acercarse al mencionado puente describía cerradas curvas en zigzag entrando en él mediante un brusco giro en ángulo recto y saliendo del mismo con otro giro similar. Estas últimas rampas antes del puente, perdidas en la actualidad, parecen adivinarse en la fotografía aérea de 1956. Sin embargo, en fecha desconocida, pero en todo caso anterior a 1820, ante el colapso de la bóveda del puente se debió rectificar el trazado llevando el recorrido del camino hasta el fondo del barranco. Este nuevo trazado, plenamente coincidente con el que todavía se puede observar en la actualidad, es conocido merced a un documento gráfico de la época. Se trata de un croquis en el que se representa el curso del actual barranco del Puerto en su descenso desde el puerto del Caveno hasta las inmediaciones de Paracuellos de la Ribera. Según se indica en la leyenda que acompaña al dibujo uno de los ramales de la cabecera recibe el significativo nombre de “barranco del puente undido” [*Configuración de los ramales de aguas que se reúnen desde el Puerto de Calatayud hasta lo que llaman el paso en Paracuellos de la Ribera y la dirección de sus acequias*, AHPZ, Mapas y planos, 000052, firmado por Manuel Torcal, Calatayud, 26 de enero de 1820]. Agradecemos a Luis Varga Aldana el habernos facilitado la valiosa información contenida en este documento.

²⁹³ Las noticias recogidas en la bibliografía sobre estos dos puentes han generado algunas confusiones. A esta controversia han contribuido tanto su relativa proximidad como su ambigua denominación, puesto que ambos son nombrados en diferentes estudios como “puente de Aluenda”. El origen de este malentendido se debe, sin duda, a la transmisión de la noticia inicial sin el correspondiente trabajo de campo, pues la información aportada por Antonio Blázquez, aunque escueta es suficientemente clara, y ello a pesar de adjuntar sólo

ruinas de dos ventas, ambas localizadas en término de Aluenda²⁹⁴, que dan fe de la relevancia que tuvo esta ruta en siglos pasados y cuyo declive se produjo con la construcción de la carretera general en el primer tercio del siglo XIX por el nuevo trazado y el posterior abandono de este tramo del camino real²⁹⁵. La primera de ellas era conocida como venta de Morte²⁹⁶, mientras que la segunda recibía la denominación de venta de San Esteban²⁹⁷, también nombrada simplemente como venta de Aluenda. En este tramo el camino real ha sido preservado prácticamente intacto en unos cuatro kilómetros de recorrido y todavía hoy en día se usa parcialmente como camino rural, puesto que no ocurrió aquí como en otros muchos lugares donde la carretera general decimonónica se construyó sobre el antiguo trazado sino que en este sector dicha carretera se trazó paralela al camino pero a mayor altitud²⁹⁸. Una vez superado el puerto el camino descendía, ahora suave-

la fotografía del segundo puente, cuyo pie de foto no deja lugar a ninguna duda sobre su denominación. Con el fin de corregir estos equívocos aquí son mencionados, en el sentido de la marcha hacia Zaragoza, como “puente del puerto del Cavero” y “puente de Aluenda”, respectivamente. Ambas infraestructuras viarias son, sin duda, obras de época moderna tal como revelan los elementos de sus respectivas fábricas, a pesar de que el primero de ellos aparece catalogado en la bibliografía como romano, confusión que se ha extendido en alguna ocasión, incluso, al segundo puente, sobre todo por parte de aquellos autores que desconocen que son dos los puentes existentes. La falta de documentación específica impide apuntar una cronología más precisa, sin embargo cabe dentro de lo posible que ambos puentes quedaran incluidos en las obras ejecutadas desde las décadas centrales del siglo XVIII en la comarca de Calatayud al paso del camino real [FERNÁNDEZ de MOROS (1738-1739). *Descripción del Camino Real de Calatayud y su partido*]. Por otra parte, resulta curioso constatar que ninguno de los dos puentes sea citado ni en las guías o repertorios de caminos ni en los libros de viajes.

²⁹⁴ En el mapa de Joseph Fernández de Moros se desliza un pequeño error puesto que se hace pasar el camino real por el pueblo de Aluenda cuando en realidad éste discurría a 1,5 km al noroeste de su casco urbano, de ahí, precisamente, la existencia de las dos ventas junto al camino. Corrobora esta afirmación el hecho que en este mismo documento se apunte que la aldea de Aluenda carecía de mesón, hecho improbable en el caso de que el camino atravesase la población [FERNÁNDEZ de MOROS (1738-1739). *Descripción del Camino Real de Calatayud y su partido*].

²⁹⁵ Este hecho es similar al que se ha producido en la actualidad en la propia población de Aluenda a raíz de la construcción de la nueva autovía en las décadas finales del siglo XX, lo que ha llevado al abandono de los establecimientos hosteleros y de otra índole que prestaban sus servicios a los viajeros que transitaban por la N-II.

²⁹⁶ Con este nombre viene rotulada en el mapa de Francisco Coello de la provincia de Zaragoza, obra muy posterior en el tiempo pero que certifica su localización exacta [COELLO, F. (1865). *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar: provincia de Zaragoza (2ª hoja)*].

²⁹⁷ La única referencia conocida sobre esta venta está presente en el relato de Gaspar Barreiros.

²⁹⁸ Afortunadamente la construcción de la autovía, cuyo trazado discurre entre el camino real y la carretera general, no ha afectado a ninguna de las dos vías que le preceden en el tiempo.

mente, hacia la población de El Frasno cuyo casco urbano fue creciendo en parte a lo largo del mismo.

No son frecuentes las noticias referentes a trabajos de reparación realizados en este camino durante la Edad Moderna y menos si se trata de los primeros siglos modernos. Según se recoge en un documento conservado en el Archivo Municipal de Calatayud²⁹⁹ así ocurrió en los años finales del siglo XVI, momento en el que fue necesario realizar diversas obras de arreglo y reparación de la “carretera”³⁰⁰ que desde Calatayud conducía a la población de El Frasno³⁰¹. En el documento se especifican las condiciones que debían cumplir los oficiales canteros que se encargasen de las obras, cláusulas que nos informan sobre las tareas a realizar: reparar con piedra seca los portillos y *ormas* que estén hundidos o caídos; *rehinchir* (rellenar) con cascajo menudo y no con tierra los *sorrueños* (baches alargados) que haya en el camino dejándolos a nivel pero con cierta pendiente para que no se remanse el agua en la calzada; construir un arca para recoger el agua de los manantiales que haya a lo largo del camino y hacer un encañado o *calçadizo* de piedra por debajo del mismo para que no se encharque la calzada; hacer desagüaderos para que no se acumule el agua de lluvia junto al camino; picar y allanar los peñascos que dificulten la libre circulación de los carros; picar y allanar un escalón que había en el camino a la entrada de El Frasno; y empedrar a rastrillo de piedra seca a manera de azud una zona situada junto a una cuesta del camino.

Desde el caserío de El Frasno se ascendía hacia el puerto de Morata y al poco de ser sobrepasado se encontraba la venta de San Miguel, localizada en término de Morata de Jalón, por donde se prolongaba el pronunciado y peligroso descenso³⁰² hacia el río Grío, cuyo valle seguía por su margen

²⁹⁹ AMC, caja 3047, libro 3047-2, Juan Manuel Tris, 19 de julio de 1600. Este documento aparece referenciado en URZAY, J.A.; IBARRA, I. y SANGÜESA, A. (2000). El Camino Real de Madrid a Zaragoza a su paso por Calatayud en el último tercio del siglo XVI. *V Encuentro de Estudios Bilibilitanos, Actas*: 275-282.

³⁰⁰ El documento utiliza de manera reiterativa el término *carretera* puesto que la vía estaba habilitada para el tránsito de carros. Esta ruta aparece catalogada en las guías de caminos de la segunda mitad del siglo XVIII como camino de herradura, sin embargo puede suponerse que, al menos, el tramo comprendido entre Calatayud y Zaragoza presentaría, incluso desde siglo y medio antes, una anchura suficiente para el paso de vehículos de ruedas. Por otra parte, el encabezamiento del documento notarial alude de forma clara a la reforma de la *carretera nueva* de modo que podría pensarse que este ensanche se ejecutó en las décadas finales del siglo XVI.

³⁰¹ El tramo a reparar estaba comprendido entre el puerto de la ciudad de Calatayud (puerto del Caveno) y el lugar de El Frasno, aunque en una de las cláusulas también se mencionan unos trabajos a realizar entre el puente de Asnamuerta (puente del Perejiles) y el alto del puerto.

³⁰² El camino real seguía un trazado más recto que la posterior y sinuosa carretera general de modo que sus pendientes eran mucho más acusadas.

izquierda durante un corto trecho, tramo en el que se encontraba la ermita o santuario de Nuestra Señora de los Palacios y en cuyas inmediaciones se construyó una venta. Algo más adelante se cruzaba el cauce del río por un vado³⁰³ y tras remontar la pequeña cuesta de El Puerto el camino continuaba en dirección a La Almunia.

La obra de Gaspar Barreiros aporta datos fundamentales referentes a las paradas intermedias y distancias de este tramo: “*De Calatayud a la venta de San Esteban hay dos leguas, de la venta de San Esteban a El Frasno hay media legua. El Frasno es un lugar de la corona de 80 vecinos poco más o menos, muy fresco a causa de un riachuelo que corre por dentro [de la población] durante todo el año y de una buena fuente. De El Frasno a La Almunia hay dos leguas y media. La Almunia es una villa de 500 vecinos perteneciente a la orden de San Juan, cercada de débiles muros de tapias*”³⁰⁴. El relato del viaje de Nicolini es suficientemente elocuente como para reconocer el recorrido del camino, mencionando el paso por el santuario y venta de Los Palacios, llamado aquí Bombaras, El Frasno y Aluenda : “*Salimos [de La Almunia] a las dos y cuarto, el país de los alrededores es hermoso y fértil, particularmente con grandes olivares, viñedos y granos. Luego pasamos un riachuelo que corre por el camino; se llega a una hostería solitaria llamada Bombaras, a una hora de camino de La Almunia, que tiene poca apariencia, está junto a una iglesia; Una hora antes de llegar a El Frasno se ven hermosas colinas cultivadas de olivos, viñas y granos, ... y llegamos a El Frasno a las cinco y cuarto. Salimos temprano al día siguiente y a las ocho y media pasamos por debajo de la aldea de Aluenda, ... Las colinas de los alrededores son hermosas y fértiles, y siguiendo el camino, la mayor parte malo, con subidas y bajadas pedregosas particularmente el último descenso que dura cerca de cinco cuartos de hora hasta un puente, donde se entra en la llanura del valle de Calatayud, es hermosa y fértil, surcada de riachuelos*”³⁰⁵.

Desde principios del segundo tercio del siglo XVIII comenzaron a realizarse diversas obras de mejora a lo largo del trazado del camino real por

³⁰³ La existencia de este vado está acreditada, al menos, a principios del siglo XIX. Un documento sin fecha pero datado con toda seguridad en los años de la Guerra de la Independencia señala esta circunstancia: “*á 5 y 1/4 [horas de Calatayud] el río Grío (sic) vadeable*”. No obstante, en los momentos que no se podía vadear el río por bajar crecido, el mismo documento indica un camino alternativo que dando un rodeo llegaba a La Almunia. En este caso, media hora antes de llegar al vado se debía cruzar el río Grío por un puente, situado a la derecha del camino real. Estos datos permiten precisar que se trataba del puente del Rey, situado aguas arriba de la venta de Los Palacios. Desde este punto el camino ascendería por la dehesa de Mularroya y tras sortear transversalmente el barranco homónimo iría al encuentro del camino de la casa del Conde [*Rutas militares de Aragón. Itinerario I°. Camino militar de primera clase desde Sisamón a Zaragoza pasando por Calatayud: Comunicación con Madrid*]. AHN, Depósito de la Guerra, Diversos-Colecciones, 97, N 21].

³⁰⁴ BARREIROS (1561). *Chorographia*.

³⁰⁵ WERNER(1926). *Revue Hispanique*.

la comarca de Calatayud puesto que las autoridades civiles de la ciudad bilbilitana pretendían conducir la ruta principal de Madrid a Zaragoza a través de dicha comarca y no por Daroca, que es por donde discurría por entonces el camino de ruedas³⁰⁶. Estas obras consistieron principalmente en la reparación, ensanche y nivelación del camino³⁰⁷. También se repararían en este momento las obras de fábrica que presentasen un estado de deterioro avanzado y se construirían otras que ofreciesen mejores prestaciones³⁰⁸. La mejora de las características de esta ruta la hizo apta para carruajes y vehículos de ruedas en general. En este sentido es reveladora la información facilitada por Miguel Monterde: *“La carretera de Madrid se ha mejorado en estos últimos años tanto, que los carruajes han dejado la de Daroca”*³⁰⁹. Además de la mejora del trazado también se construyeron, principalmente en las últimas décadas del siglo, nuevas posadas a lo largo de la ruta y se repararon otras con el fin de ofrecer a los viajeros mayor atención y comodidad. Es el caso, por ejemplo, de la Posada del Rey de Ateca y, muy posiblemente, del parador de Santo Domingo, en El Frasno. De nuevo el testimonio aportado por Monterde corrobora esta afirmación: *“En las posadas falta la comodidad para los nobles viajeros, pero algunas de ellas se han construido de nuevo o reparado y aumentado especialmente en la carretera principal”*³¹⁰.

A partir de La Almunia, una vez superadas las sierras ibéricas, el trazado del camino no presentaba grandes problemas siguiendo en todo momento la solución adoptada ya desde la época bajomedieval. El camino continuaba en dirección noreste hacia la venta de la Romera, ubicada en término de Épila e importante parada, incluso con casa de postas, en un dilatado tramo sin núcleos de población. Desde aquí, tras un corto trecho, se ascendía en

³⁰⁶ No obstante, por estas fechas el camino para llegar a Calatayud no seguía la vía del Henares, descrita en este apartado, pues por entonces era considerada como camino de herradura además de utilizarse también por la carrera de la posta desde Bujarrabal, sino que desde Madrid se alcanzaba la capital bilbilitana por la ruta de Alcolea del Pinar y Maranchón, bajando a buscar el camino del Jalón en Alhama [FERNÁNDEZ de MOROS (1738-1739). *Descripción del Camino Real de Calatayud y su partido*].

³⁰⁷ En la subida desde el puente de Aluenda hasta las inmediaciones de la venta homónima son perfectamente visibles los cortes practicados en el sustrato pizarroso con el fin de allanar el piso del camino.

³⁰⁸ Es muy posible que este sea el caso de los dos puentes mencionados anteriormente y localizados en el tramo del camino entre los puertos del Cavero y El Frasno, pues en ambos casos sorprende la anchura que presenta su paso superior, ya que sobrepasa ligeramente los 5 m, medida que induce a pensar que dichas obras fueron erigidas para permitir el paso de carruajes.

³⁰⁹ MONTERDE y LÓPEZ DE ANSÓ (1788). *Descripción del Corregimiento de Calatayud*, 1788.

³¹⁰ MONTERDE y LÓPEZ DE ANSÓ (1788). *Descripción del Corregimiento de Calatayud*, 1788.

primer lugar la pequeña Cuesta del Caracol y algo más adelante se accedía finalmente a la meseta por la Cuesta de La Almunia. Después de cruzar el llano en cuyo centro se encontraba el casco urbano de La Muela, el camino descendía, posiblemente, por la denominada *Cuesta vieja* ³¹¹. De nuevo en el llano el camino tomaba la dirección de la cercana ciudad de Zaragoza a la que se llegaba tras pasar por las ventas del Verdugo ³¹² y del Palomar ³¹³. Antes sólo quedaba atravesar el puente de La Muela que permitía atravesar el Canal Imperial de Aragón ³¹⁴, construido durante el último tercio de este mismo siglo. Al acceder a la capital del Ebro el camino pasaba junto a la Aljafería y entraba a la ciudad por la puerta del Portillo ³¹⁵.

Son varios los autores que nos han dejado en sus relatos algunos detalles sobre este tramo. El portugués Gaspar Barreiros dejó escrito lo siguiente: “*De La Almunia a casa de los Romero, que es una venta, hay dos leguas y media. De la casa de los Romero a La Muela hay otras tantas leguas. La Muela es un lugar de la corona de 70 vecinos poco más o menos. De La Muela a Zaragoza hay cuatro leguas*” ³¹⁶. El relato del viaje de Nicolini aporta prácticamente los mismo datos: “*Salimos de Zaragoza el 1 de febrero dos horas después de comer; llegamos a La Muela a las seis y media, donde hay cuatro leguas El 2 de febrero salimos de madrugada de La Muela a las seis y media y llegamos a La Almunia a las once; se cuentan cuatro o cinco leguas de La Muela a La Almunia*” ³¹⁷. La relación de Alberto Jouvin es igual de escueta: “*.... lo que nos dio motivo para no salir de allí [Zaragoza] sin ir acompañados de nuestros amigos, los cuales nos vinieron a acompañar más de media legua por el camino de Madrid, donde entramos en un gran viñedo hasta La Muela, en la venta de la Romera y La Almunia, pueblo sobre el río Jalón, al que se le ve precipitarse cayendo por las rocas, que es la causa de que no se le pueda seguir más que desde lejos donde está El Frasno. Se pasan también altos de camino hacia Calatayud*” ³¹⁸.

Respecto a la entrada en la ciudad de Zaragoza, varios autores, sobre todo del siglo XVII, confirman el acceso por las inmediaciones de la Aljafería. Antonio de Brunel refiere así la llegada a la ciudad: “*Llegamos al fin a Zaragoza que es la capital de Aragón, situada en una llanura de gran extensión,*

³¹¹ Así viene rotulada en el mapa del IGN (hoja nº 383 - Zaragoza, 1ª edición, 1926).

³¹² Esta venta estaba derruida a finales del primer tercio del siglo XVIII.

³¹³ Muy posiblemente a finales del siglo XVIII esta venta estaba en ruinas, momento en el que se construyó frente a ella la venta del León. También se estableció en este mismo lugar una parada de postas.

³¹⁴ Las obras principales comenzaron en 1778 y se extendieron hasta 1790.

³¹⁵ La carretera general y la N-II siguieron este mismo trazado que vendría a coincidir con la actual Avenida de Madrid.

³¹⁶ BARREIROS (1561). *Chorographia*.

³¹⁷ WERNER(1926). *Revue Hispanique*.

³¹⁸ JOUVIN (1672). *Le voyageur d'Europe ou sont le voyage d'Espagne*.

separada en dos por el Ebro, pero la parte más grande está del lado que nosotros la abordamos. Antes de llegar a la puerta³¹⁹ se encuentra un viejo castillo, ceñido por unos profundos fosos, que llaman la Aljafería; nos dijeron que había sido el palacio de los antiguos reyes pero al presente era el de la Inquisición”³²⁰. Bartolomé Joly relata así la salida de Zaragoza hacia Madrid: “Salimos de Zaragoza por la puerta llamada el Portillo, cerca de la cual hay una iglesia de Nuestra Señora, ... A 200 pasos de la puerta está la Aljafería, fuerte castillo donde está la Inquisición”³²¹.



Vista de Madrid, Anton van den Wyngaerde, 1561. National Bibliothek de Viena.



Vista de Alcalá de Henares, Anton van den Wyngaerde, 1565. National Bibliothek de Viena.

³¹⁹ Algún autor traduce este término como “posta”. Este apunte permitiría constatar que la casa de postas de la ciudad de Zaragoza se encontraba a la entrada de la ciudad, es decir, por el sector de El Portillo.

³²⁰ BRUNEL (1666). *Voyage d’Espagne* (1655).

³²¹ JOLY, B. (1909). *Voyage de Barthélemy Joly en Espagne* (1603-1604). Publicado por R. Barrau-Dihigo. *Revue Hispanique*, 20, n° 58: 459-618.



Vista de Guadalajara, Anton van den Wyngaerde, 1565. National Bibliothek de Viena.



Vista de Zaragoza, Anton van den Wyngaerde, 1563. National Bibliothek de Viena.

5.3.4. El viaje de monseñor Nicolini de Zaragoza a Madrid en 1686

Por su especial relevancia debido a los interesantes detalles que aporta tanto referentes al propio trazado del camino como a otros aspectos relacionados con él (paisajes, posadas, ...) se transcribe el relato³²² del viaje que monseñor Nicolini, nuncio papal, realizó cuando se dirigía de Aviñón a Madrid, desde donde debió continuar hacia Lisboa, con el fin de tomar posesión en la capital portuguesa tras su reciente nombramiento como delegado del papa, sustituyendo a monseñor Durazzo. Nicolini partió de la ciudad de Aviñón el 1 de enero de 1686, acompañado por un séquito compuesto por unas doce personas. Después de cruzar la Provenza francesa entró en España por La Junquera el 18 de enero y siguió camino por Gerona, Barcelona, Martorell, Igualada, Cervera, Lérida, Fraga, Zaragoza, Calatayud, Sigüenza y Alcalá de Henares, llegando finalmente a Madrid la tarde del 8 de febrero.

Un diligente componente de su séquito fue anotando con exquisito detalle cuanto acontecía a monseñor y a él mismo a lo largo de tan prolongado

³²² Algunos de sus pasajes se han incluido puntualmente en el apartado anterior para documentar el trazado o las características del camino, sin embargo su lectura continuada ofrece una perfecta visión de conjunto sobre el itinerario seguido por el mismo.

viaje. El atento viajero apunta interesantes datos relativos al trazado de los caminos, distancias entre las diversas poblaciones y tiempo que tardan en recorrer cada etapa, así como algunos pormenores sobre el estado de los caminos y las dificultades que presentaban en puntos concretos, mencionando en ocasiones algunos de sus elementos camineros tales como cuestras, vados o puentes, aunque en este último caso omite algunos plenamente constatados por otras fuentes. De vez en cuando se refiere también a las deplorables condiciones que presentaban, en general, las posadas españolas de la época. En el aspecto naturalista son abundantes las descripciones de la vegetación y los cultivos de las distintas regiones que atraviesan, mientras que a nivel artístico muestra especial admiración por algunos de los edificios más emblemáticos de las ciudades que visitan: la Catedral de Barcelona, el monasterio de Montserrat, las iglesias del Pilar de Zaragoza y del Santo Sepulcro de Calatayud, la Universidad de Alcalá de Henares y la Capilla Real de Madrid. El manuscrito presenta también una serie de anotaciones al margen³²³ que complementan la descripción, unas escritas por una persona desconocida y otras atribuidas al secretario de monseñor.

La obra original se conserva en la sección de manuscritos de la Biblioteca Real de Munich y está escrita en italiano, propio de la época. Arturo Farinelli³²⁴ dio a conocer el documento pero sólo transcribió una pequeña parte del mismo referida a la provincia de Barcelona y concretamente a la abadía de Montserrat. El texto completo fue publicado por primera vez por el alemán Ernst Werner en la *Revue Hispanique*³²⁵ a principios del siglo XX.

El tramo que nos interesa es el que transcurre entre Zaragoza y Madrid, recorrido, por tanto, por el dignatario italiano y su séquito en sentido inverso al indicado en las guías de caminos. Para su mejor comprensión se presenta en primer lugar un resumen de las etapas recorridas indicando además de los puntos de salida y de llegada en cada una de ellas, las distancias y los tiempos empleados:

Día	Etapas	Leguas	Horas
1 - feb (V)	Zaragoza - La Muela	4	4
2 - feb (S)	La Muela - La Almunia	4 - 5	4,5
	La Almunia - Bombaras (1 h) - El Frasno	2 - 3	3

³²³ Estas anotaciones marginales aparecen precedidas del símbolo R en la transcripción que se hizo del documento y así quedan recogidas en la traducción del mismo.

³²⁴ FARINELLI, A. (1920). *Viajes por España y Portugal desde la Edad Media hasta el siglo XX. Divagaciones bibliográficas*. Centro de Estudios Históricos, Madrid.

³²⁵ WERNER(1926). *Revue Hispanique*.

Día	Etapas	Leguas	Horas
3 - feb (D)	El Frasno - Aluenda (1 h) - Calatayud	3 - 4	4
	Calatayud - Terrer (1,25 h) - Ateca	2 - 3	2,5
4 - feb (L)	Ateca - Bubierca (1,5 h) - Alhama (1 h) - Contamina (0,5 h) - Ariza	4	5,5
	Ariza - Huerta - Arcos	4 - 5	4,5
5 - feb (M)	Arcos - Lodares (2,75 h) - Fuencaliente (1,75 h) - Bujarrabal		4,5
	Bujarrabal - Guijosa (1,25 h) - Sigüenza (1,75 h)		3
6 - feb (X)	Sigüenza - Baidés (2,75 h) - Venta del Molino (1,5 h) - Bujalaro (1 h)		5,25
	Bujalaro - Villanueva - Miralrío - Padilla - Hita	3	4,25
7 - feb (J)	Hita - Maluque - Yunquera (3 h) - Fontanar (0,75 h) - Marchamalo	4	5
	Marchamalo - Alcalá de Henares	4	5
8 - feb (V)	Alcalá - Torrejón (2 h) - Rejas - La Alameda (2,25 h) - Canillejas - Madrid	6	6

*Diario del viaje hecho por monseñor Nicolini, nuncio apostólico de Portugal, de Aviñón (por Montpellier, Barcelona y Zaragoza) a Madrid, año 1686, escrito por su secretario*³²⁶

[Día 1 de febrero (viernes)]

Salimos de Çaragossa³²⁷ el 1^{mo} de febrero a las dos de la tarde después de comer con viento frío y fuerte que parecía como el de Avignone y llegamos a las seis y media a Muela³²⁸, hasta donde se cuentan 4 leguas. (R: Quien quiera naranjas y limones debe proveerse y llevarlos antes de Barcelona y de Çaragossa, porque por el camino en este país y campiña estéril de Aragón no

³²⁶ El relato comprendido entre los días 4 y 7 de febrero, correspondiente al recorrido entre Ateca y Alcalá de Henares, ha sido publicado en castellano por OLEA ÁLVAREZ (1998). *Viajes de extranjeros por el antiguo obispado de Sigüenza*, de donde se ha tomado casi literalmente. El resto de la traducción ha sido realizada por el autor.

Sólo se han omitido pequeños fragmentos del relato original que no aportan nada relevante a la descripción del viaje y del camino y que generalmente se refieren a las vicisitudes de algunos personajes que toman contacto, por una u otra razón, con monseñor Nicolini.

Con el fin de mantener la integridad del texto, al tratarse en parte de una traducción inédita, se ha preferido escribir los topónimos en su forma original, de modo que en lo sucesivo se indicará en nota a pie de página su identificación actual. Si se han traducido los topónimos de ámbito regional o nacional tales como Aragón, Cataluña, Castilla o España.

³²⁷ Zaragoza. La ciudad del Ebro se menciona bajo diferentes grafías: *Zaragossa*, *Çaragossa* o *Saragossa*, según los casos.

³²⁸ La Muela.

se encuentran y raras veces de ensalada y vinagre, y también quien quiera vino un poco bueno porque como en Cataluña se encuentra por este camino). Al salir de Çaragossa se deja el camino de las carrozas y se toma el de las literas tanto por ser más corto como se suele decir que el otro es malo. El camino a través de la campiña desierta y estéril es bueno como era antes de llegar a Çaragossa y casi todo llano excepto alguna colina por la que se pasa y una hora antes se encuentra una cuesta un poco grande pero que no es muy difícil. La posada que hay no tiene ningún nombre en particular y se encuentra a mano izquierda a un tercio del camino de la población. Las habitaciones y las camas tienen buena comodidad, el pan y el vino eran razonables y se encuentra alguna cosa para comer. (R: E incluso las posadas son más malas en el camino de las carrozas. Al salir de La Muela me parece que los de a caballo toman otro camino porque las literas tienen alguna dificultad para pasar). A la salida de las puertas de Çaragossa se ven por los alrededores a un lado y al otro algunas torres por delante del antiguo palacio del rey de Aragón que está ocupado por la Inquisición y a una media legua de la ciudad se empieza a entrar en la llanura desierta y estéril.

[Día 2 de febrero (sábado)]

El 2 de febrero salimos de La Muela a las seis y media de la mañana y llegamos a las once a La Almunia. Se cuentan 4 o 5 leguas de Muela a La Munia³²⁹. Las habitaciones y las mejores camas están en la planta baja. El camino es bueno y casi todo llano excepto a la salida de La Muela que se encuentra una bajada y poco después otras dos o tres que son un poco empinadas. (R: A una media legua de distancia se deja a mano derecha Calatrava³³⁰, según me dijeron, pero no pude pasar porque se alarga un poco el camino, es una tierra competente, hay un Cristo milagroso³³¹). Casi una hora antes de llegar a La Munia se ven muchas tierras sembradas a pocos pasos del mal camino fangoso, particularmente con el tiempo lluvioso; la tierra de los alrededores está cultivada y con árboles, el resto es estéril y sin cultivar como se ha dicho antes y no hay árboles. El tiempo era riguroso, ha helado y caído un poco de nieve; hemos oído misa y se ha mostrado la capa cubierta de plata de Santa Pantalia³³². La posada donde nos refrescamos estaba a mano izquierda al entrar por la puerta; tiene alguna pequeña comodidad y se ha encontrado pan y vino que no es malo. También se encuentra de comer alguna cosa, alguna gallina y pollos, el carnero ordinariamente se encuentra para todos.

Hemos salido a las dos y cuarto. A una media legua el campo de los alrededores es hermoso y fértil con olivares, particularmente grandes, viñedos y granos; luego se pasa un riachuelo que corre por el camino, subiendo del lecho de un torrente se llega a una posada solitaria llamada Bombaras³³³, a una hora de distancia de La Munia, que tiene poca apariencia, está junto a una iglesia; y después adentrándose entre las montañas se encuentra un camino un poco malo con subidas y bajadas que son un poco empinadas; una hora antes de llegar a El Frasno se ven de nuevo hermosas colinas cultivadas con olivares, viñedos y granos; y llegamos a El Frasno a las

³²⁹ La Almunia de Doña Godina.

³³⁰ Parece evidente que se trata de una confusión del autor del texto, puesto que se trata de Calatorao.

³³¹ Se refiere al Cristo de los Endemoniados, patrón de la villa de Calatorao.

³³² Santa Pantalia es la patrona de la villa de La Almunia de Doña Godina.

³³³ Identificada con la venta de los Palacios, junto al río Grío.

cinco y cuarto de modo que habíamos becho en tres horas estas dos leguas que otros dicen que son tres; nos alojamos en la posada a mano izquierda, la primera puerta pasada la iglesia, hay poca comodidad para dormir; vino y pan, según me han dicho (porque nos lo habían traído), poco bueno; para comer no se encuentra gran cosa y particularmente no había coles ni otra ensalada; pero por cosa singular es de anotar que hay una fuente junto a la iglesia; se ha encontrado vino blanco razonable (R: El vino en esta parte después de Zaragoza tiene mejor precio y es mejor; al igual que el pan, y en esencia no hay mejor alojamiento cuando se organizan los viajes para poder llegar a buenos lugares, y el país está más habitado y más cultivado; ha de advertirse que en este reino se encuentra alguna dificultad acerca de las monedas).

[Día 3 de febrero (domingo)]

Partimos a la mañana siguiente a las siete y media después de haber oído misa, y después de pasar varias colinas durante media hora encontramos fértiles colinas llenas de viñas, olivos y granos; y a las ocho y media siguiendo el camino, la mayor parte pedregoso, con subidas y bajadas, pasamos por debajo del pueblo de Aloenda³³⁴, que sólo tiene unas pocas casuchas y una iglesia. Las colinas de los alrededores son hermosas y fértiles, y siguiendo el camino, la mayor parte malo, con subidas y bajadas pedregosas particularmente el último descenso que dura cerca de cinco cuartos de hora hasta un puente, donde se entra en la llanura del valle de Calataiud³³⁵ que es hermosa y fértil, regada por acequias; y después de pasado otro puente sobre un riachuelo, según me han dicho, llamado Matlieunda³³⁶ entramos en la ciudad episcopal de Calataiud a las once y media donde se cuentan entre 3 y 4 leguas, pero las leguas son más pequeñas y considerada esta desigualdad lo cuento en horas.

La ciudad de Calataiud se distingue vagamente desde este puente por algunas pequeñas torres y cúpulas que se ven; está situada bajo unas montañas peladas de tierra o suelo muy ingrato; por encima de la más cercana hay un castillo derruido y se ven algunas viejas murallas; se cuenta que llegó a tener cerca de 1500 vecinos, llamados aquí fuegos, y sin embargo se cuentan entre diez y doce mil almas; no hay una pequeña plaza razonable. La iglesia catedral tiene una fachada moderna hecha de columnas, estatuas y bajorrelieves de alabastro dedicada a la Señora Santísima, cuya estatua se ve en el altar mayor que parece de madera dorada y pintada; en la parte trasera de la iglesia hay una hermosa capilla de oración y ahora es otra. El coro de los canónigos está en medio de la iglesia con capillas alrededor por la parte de fuera. (R: Cerca del camino de las literas, de los caballos y de las carrozas mencionado). La otra iglesia, que es más grande y más moderna, es del Santo Sepulcro; el altar mayor está situado bajo un tabernáculo y los otros altares de las capillas de esta iglesia son de bajorrelieves de madera dorada y pintada que representan la pasión de Nuestro Señor. Todas las fábricas y toda la ciudad está construida con muros de ladrillo, no he visto otros. Nos alojamos en la posada del Sol, pero no parece gran cosa; hay otra en la plaza con la señal de la cruz blanca que parece tener mejor apariencia.

³³⁴ Aluenda.

³³⁵ Calatayud. También se menciona con la grafía *Calataiud*.

³³⁶ Por la descripción de su emplazamiento debe corresponder al puente de San Lázaro que permite sortear el río Jalón, aunque sorprende leer este nombre que recuerda al de Maluenda, población situada en el valle del Jiloca y desde luego algo alejada del itinerario del camino real.

El pan y el vino sorprenden al probarlos, así como otras cosas; se encuentra buen vino blanco, mientras que el pan no es malo; se han hecho provisiones de coles y ensalada para la noche. El agua de Zaragossa aquí siempre ha sido muy buena.

Salimos de esta ciudad de Calataiut a las dos, después de comer. A la salida se pasa bajo la iglesia y convento de los Padres Teatinos que se ve a la derecha en la montaña; y se va la mayor parte del camino costeanado la montaña estéril e ingrata, viéndose abajo la llanura del valle fértil y cultivada; el camino no es tan malo excepto algún paso pedregoso y algunas curvas cerradas que son un poco estrechas. A las tres y cuarto se llega a Terret³³⁷ que parece un buen pueblo (y me parece que antes o después se encuentra un convento de los Padres de San Francisco). La lluvia que ha caído y nos ha acompañado casi siempre, ha impedido poder observar bien todas las cosas; parece que por los alrededores de este pueblo hay algunas partes del camino malas por el barro, particularmente en tiempo lluvioso. Llegamos a las cuatro y tres cuartos al burgo de Tecba (Teca)³³⁸ y nos alojamos en la primera posada que hay al entrar junto al río. No es buen sitio para dormir; por no quejarnos de la suciedad; accedimos a dormir en los bancos; particularmente me habían enseñado la mejor aunque me dijeron que no había otra mejor; poco creo que se pueda perder en el cambio. Se cuentan dos leguas y las habíamos hecho en cerca de dos horas y media. El pan era como de costumbre, esto no es tan malo, pero poco fermentado y algo pesado. El vino, según me han dicho, era malo y ordinariamente estos vinos casi por todo Aragón tienen mal gusto y sabor a musgo, pero luego se encontró un lugar con buen rosado que parecía Monte Polciano. En Tecba, al otro lado del río, se ve un convento, donde se podía ir a dormir allí. (R: Se encuentra de lo que ellos llaman carnero y del que habíamos comprado en Bochalaros³³⁹, no es castrado, del que no se encuentra, pero de oveja no se encuentra otro que no sea cordera, pero dicen que está mala, porque son quizás de cabras viejas).

[Día 4 de febrero (lunes)]

Salimos de este lugar a la mañana siguiente del 4 de febrero a las seis y media. Pasamos a las ocho por un pueblo que no tiene tanta apariencia como Tecba, creo que se llama Obiena³⁴⁰, a las nueve por Lama³⁴¹, pueblo más grande y que tiene alguna cosa muy razonable; media hora después por Santamina³⁴², pequeña aldea miserable, y dejando cerca de las diez a una milla de distancia a mano izquierda el pueblo de Settina³⁴³ llegamos a las doce a Ariza³⁴⁴, pueblo competente. Se cuentan cuatro leguas de Ateca a Ariza. La posada es casi como de costumbre, hay una habitación en la planta baja que no parece tan mala y no sé si arriba habrá mejores,

³³⁷ Terrer.

³³⁸ Ateca.

³³⁹ Aunque más adelante se cita de nuevo este topónimo con idéntica grafía, el conocimiento del itinerario permite identificar este primero con Bujaraloz, población anterior a Zaragoza viniendo desde Lérida, puesto que hace clara referencia a una población por la que ya han pasado, mientras que la segunda mención, según se verá más adelante, debe referirse a Bujalaro, en la provincia de Guadalajara, más allá de Sigüenza.

³⁴⁰ Bubierca.

³⁴¹ Alhama.

³⁴² Contamina.

³⁴³ Cetina.

³⁴⁴ En alguna ocasión también aparece con la grafía Arizza.

ni como sean los colchones y las sábanas; el vino era malo, pero no sé si buscando se habría encontrado mejor; el pan era como de costumbre; teníamos provisiones de vino y nos ha regalado el señor Francisco de Ariza, que también nos ha dado alguna perdiz, capones y una liebre; respecto a la carne no creo que se haya encontrado más que carnero.

En cuanto a los caminos son más o menos buenos; al salir de Tecba se camina un poco en el lecho del río Xalón³⁴⁵ y costeano la montaña y el río se encuentra algún paso malo, habiendo además subidas y bajadas pedregosas. Normalmente el camino va alto y estrecho, algunas veces se atraviesa el lecho de algún torrente y luego se baja a Lama atravesando el río en bajo y por la llanura en sitios pantanosos de manera que si lloviera habría trechos malos y fangosos. Respecto al campo, aunque hasta Albama el vallecillo sea estrecho, está siempre labrado y cultivado hasta incluso alguna colina, sobre todo de viñas. Hemos encontrado también árboles en flor³⁴⁶. Después de Lama se ensancha el valle cada vez más, los campos son muy bonitos y todos están sembrados, hay algunos pastos y viñes, muchos nogales, terneras, que hasta ahora no habíamos visto ninguna; pero esto no quiere decir que se encuentre carne para comprar.

Hemos partido de Ariza, donde no hay que practicar cosa alguna con el equipaje, ni enseñar el certificado, como nos ha dicho el mencionado señor Francisco, aunque haya aduana en la cual no hay que pararse quizás más que al entrar. (R: Sobre el monte está el castillo del señor con un gran recinto que abarca toda la montaña. ... Las montañas de alrededor están llenas de plantas olorosas).

Salimos a las dos de la tarde y llegamos a Arcos a las seis y media, de Ariza a Arcos hay cuatro leguas grandes o cinco chicas. El tiempo era bueno, pero más frío por la tarde, hacia Arcos, que por la mañana aunque hubieran caído unos copos de nieve casi imperceptibles. El camino desde Ariza es malo, sobre todo al principio y durante una buena tercera parte, con subidas y bajadas rápidas y pedregosas, además me parece que hay un pinar, se atraviesa también algún torrente; la otra tercera parte y más del camino es bastante bueno hasta las proximidades de Arcos donde se encuentran algunos pasos malos, sobre todo porque hay que pasar fosos y puentecillos, se bordea siempre o se encuentra el río Xalón.

A las cuatro y media hemos pasado por Guerta³⁴⁷ que estaba a 200 pasos delante; hay un bonito paseo, después de una cruz, que lleva a un gran convento de Padres de San Bernardo. La posada que hay nada más entrar en Arcos, primer lugar de Castilla, no muy buena, parece mejor que la de Tecba; es verdad que hemos gozado de gran comodidad de ropa de cama y colchón gracias a la carta del señor Francisco de Ariza para el administrador del lugar que es una persona vulgar y que ha hecho el certificado de la aduana según el pasaporte real. (R: El vino no era bueno, malo de sabor el de este sitio, el pan como siempre, de carne hay carnero y dicen que verdadero castrado y algo de salazón, creo que pollos haya por doquier; dicen que buey no se encuentra más que vez, creo que querrán decir en primavera o verano).

Se han contado los sellos y las maletas y se ha dado una propina de dos reales de a ocho al predicho; creo que más bien demasiado. (R: NB Secretario: Aquí la dobla de España se divide en reales de plata y reales de vellón. En reales de plata, que es moneda efectiva, cada dobla está compuesta por 32 reales que son cuatro piezas. En reales de vellón, que es moneda imaginaria,

³⁴⁵ Jalón.

³⁴⁶ Esta cita probaría que el cultivo del almendro ya estaba arraigado en la comarca puesto que es el único árbol de esta región que florece en un momento tan temprano.

³⁴⁷ Santa María de Huerta.

cada dobla vale 48 reales y cada real tiene ocho cuartos y medio, siendo el cuarto una moneda efectiva de cobre. La tierra de Arcos es mísera de 100 fuegos de personas pobres, y además el pan y el vino malos como ya he dicho. Nota el señor secretario que quien no lo lleva, no lo come).

Ayer después de comer hicimos que las bestias de carga caminaran junto a nosotros para respetar las fronteras, porque aunque todo esté bajo el mismo dueño, a causa de los privilegios y del diferente gobierno que tiene un reino más que otro, parece que sean distintos. Arcos pertenece al señor duque de Medina Celi.

[Día 5 de febrero (martes)]

Salimos de Arcos el 5 de febrero a las seis y media, con nieve, y llegamos a las nueve y cuarto al pequeño pueblecito de Logares³⁴⁸, al pie de la gran bajada de la montaña, pero antes de llegar dicen que pasamos la venta en lo alto de la montaña a hora y media de Arcos. (R: Se enseñó el pasaporte del Rey del cual se dejó copia).

A las diez hemos pasado un convento de Padres Observantes y se ven al frente en lo alto de un cerro las murallas de un pueblo o de un castillo; todo ello pertenece al duque de Medina Celi, que según nos dijeron en Arcos posee no sé si 400 u 800 lugares. (R: Las murallas que se ven en lo alto son las murallas de la villa de Medina Celi). A las once hemos pasado por Fontcaliente³⁴⁹, pueblo de pocas casas, y pasada la montaña a Bucharaval o Bukaravals³⁵⁰, también del duque de Medina Celi, donde hemos almorzado. (NB, secretario: En Bukalacar, como escribe él, se encontró buen pan, buen vino, pollos, carne, ensalada y huevos). El camino se puede decir que es malo desde la salida de Arcos por algunos trozos malos y algunos puentecillos que hay en la montaña empinada y pedregosa; llega hasta el dicho pueblo de Logares, tanto más que había algo de nieve, y después de este pueblo se entra en la llanura del valle que es mala a causa del barro y del hielo que hemos hallado hasta Fontcaliente, donde se sube y se atraviesa una montaña (no tan brava como la primera) hasta llegar a Bokaravals que está en la bajada de donde, después de haber almorzado, salimos a las dos y media. A las cuatro menos cuarto pasamos por el pueblo de Higosa³⁵¹, del señor duque de Medina Celi, y llegamos a Sigüenza a las cinco y media.

(R: Hemos encontrado buen pan y vino pasable en este pueblecito³⁵², pero para dormir no hay gran comodidad, es más, la habitación no es buena pues está bajo el mismo techo, y aparentemente las camas no son buenas, es más, son malas; por tres libras de salazón de cerdo ha habido que pagar cinco reales que son cinco julios; no parece que la libra sea mucho más grande que la de los demás sitios; dicen que no se puede matar ovino hembra y lo que se vende como carnero es castrado, pero Antonio es de opinión contraria porque no ha visto las señales que hay que ver).

Los caminos no eran muy buenos, sobre todo a causa de la nieve y de algo de hielo, sobre todo al principio, en que bajando un poco de la posada se entra en un bosque y entre rocas al dicho pueblecito y luego se empieza a transitar más por la llanura del valle. Además hay al-

³⁴⁸ Lodares.

³⁴⁹ Fuencaliente de Medinaceli.

³⁵⁰ Bujarrabal. También se menciona esta población con las grafías *Bukaracal* o *Bokaravalo*.

³⁵¹ Guijosa.

³⁵² Se refiere a Lodares.

guna otra bajada antes de Sigüenza por un camino siempre un poco pedregoso. Hemos tomado alojamiento fuera de la ciudad frente a una fuente y se dice que no hay sitio más cómodo en la ciudad. En cuanto al tiempo de hoy, ha hecho mucho frío sobre todo por la mañana sobre las montañas; por la tarde era un poco menos frío pero hemos caminado sobre nieve hasta Sigüenza mismo. (Un ducado vale más o menos un julio menos una pieza de a ocho. El correo de Madrid pasa por aquí). La ciudad es del rey, situada sobre una colina y dicen que tiene 400 vecinos o fuegos. Fuera de la ciudad, detrás de la posada hay una gran fábrica que dicen ser un colegio. En la posada donde nos hemos alojado frente a la fuente hay una razonable comodidad de habitaciones y camas, sobre todo para el invierno pues son pequeñas y bajas; el pan y el vino nos han parecido buenos y creo que si hubiéramos querido se habría encontrado de comer; pero ya era tarde (R: NB, secretario: Además del buen pan y del buen vino encontramos pollos, carne y de todo, pero los víveres son caros y ha habido que pagar veinte cuartos por algo así como cinco foglietti de vino y por dos panes que podían pesar cinco o seis libras nueve cuartos; por tres libras de carnero nueve cuartos la libra, pero dicen que estaba tan dura y tenía tan mal olor que se cree fuera oveja, eso es "fe" en provenzal y se ha visto que aquí la libra no es más grande que la de Avignone, por ejemplo).

[Día 6 de febrero (miércoles)]

Salimos a la mañana siguiente aunque monseñor no estuviera bien, poniéndonos en camino a las siete y cuarto, con tiempo de nieve, y a las diez, después de haber caminado por la montaña llegamos a Baydes o Beides³⁵³, a las once y media a la venta del Mulino³⁵⁴ que no tiene más que tres o cuatro casuchas, y a las doce y media a Bocharlos o Voxalaros³⁵⁵. El pan y el vino eran razonables y buenos para el pueblo, y para comer se han encontrado los típicos huevos y cerdo que se encuentra por todas partes, pero para dormir no había comodidad ni de habitación ni de cama. (R: En Baides hay una posada nueva que parece nueva pero no sé lo cómoda que será. En el molino parece que hay una posada pero se llama venta. Y en estos pasos de montaña hay rocas con arbolillos, de los cuales hay grandes enebros; podría haber algún peligro de malas gentes, por eso es bueno ir con precaución).

El camino al principio es malo hasta Baydes o Beides por subidas y bajadas entre piedras y rocas, pero después de la última bajada, que es la peor, antes de llegar a Baides o Beides se empieza a salir al valle y luego el camino es casi siempre bueno exceptuando dos o tres pasos en que se costean las colinas, se estrecha el camino y se pasa cerca de precipicios; uno de estos pasos está poco más allá de Baides, otro a cerca de una hora del primero, otro paso malo es el del arroyo del Mulino porque el puente entonces era poco seguro y la bajada y la subida del arroyo era mala, el arroyo aunque sea estrecho parece que tiene un fondo que, si no se coge bien, puede ser peligroso. La tierra desde Beydes a Buchalaros en parte está sembrada, pero la mayor parte reposa porque quizás fue sembrada el año pasado; no se ven viñas.

Hacia las dos y media hemos salido de Bocharlos y después de cruzar un bosque hemos pasado por la aldea de Villanova³⁵⁶ y media hora después por Miralrío, donde parece mejor

³⁵³ Baides.

³⁵⁴ Venta de los Molinos de Edancho.

³⁵⁵ Bujalaro.

³⁵⁶ Villanueva de Argecilla.

la primera posada que se encuentra a mano izquierda; me parece que al entrar tiene mejor apariencia que la segunda, aunque digan que esta es mejor. Media hora después hemos pasado otro pueblecito pero no parece que hubiera alojamiento cómodo. A las cinco menos cuarto hemos pasado Parie⁵⁵⁷ que está casi al pie del cerro y a las siete menos cuarto hemos llegado a Itta⁵⁵⁸, lugar bastante grande de 300 vecinos o fuegos y dicen que en otros tiempos tuvo hasta mil. (R: Hay tres leguas de Bochalaros a Itta, que resultan un poco largas). Está en lo alto de un cerro; nos hemos alojado en el piso bajo de la posada que hace esquina con una plaza a la cual no dan ni puertas ni ventanas, hay una habitación con tres camas casi al nivel de la calle, no es una cosa del otro jueves. El pan era pasable y a precio justo y lo mismo el vino, ha costado la mitad que el de ayer y era de un gusto discreto, pero la carne de castrado, pues no había otra cosa, ha costado 60 cuartos y hay que tener en cuenta que dos cuartos son un sueldo de Francia. (R: Se encontraron huevos, carne y algún pollo. Las aguas hasta ahora han sido buenas excepto aquí y antes en otro sitio, creo que en Arcos, parecían algo turbias según ya he dicho. Un pan cuatro cuartos). Dicen que una vez bajada la montaña se entra en el camino ancho por donde pasan las carrozas.

El camino, en general, no era malo, al principio había un paso estrecho al borde de un precipicio y luego hay que subir una media cuesta de rocas para caminar sobre la montaña entre bosques de árboles bastante grandes durante dos horas, sin embargo se encuentran sembrados por lo menos hacia el final y luego al acabar la bajada. Más o menos a las cinco, o sea hora y media antes de llegar a Itta, se encuentra un paso malo como de marazzo; hay un puentecillo pero hay pasos malos también en adelante a causa del barro y caminejos casi hasta Itta. Respecto a la tierra hacia el final de la montaña hay sembrados y luego en el valle casi todo viñas. (R: Este camino que hemos hecho es el camino real pero las carrozas no pasan por él, y por estar a dos jornadas de Madrid no hemos encontrado correos, ni otros viajeros, más que algún campesino.). Itta es una localidad que por lo que se ve, en tiempos fue grande, en la mitad de un cerro cerca del cual hay un castillo; todo ello tiene bella presencia, pero entrando se ve que una buena parte está en ruinas y en la misma plaza se ven muchas casas caídas y otras que se están cayendo.

[Día 7 de febrero (jueves)]

Salimos [de Hita] el jueves por la mañana pero antes de las seis y a través de varias colinas llegamos al río Nares⁵⁵⁹, que hemos pasado en barca, y también monseñor en su litera, pero las otras literas a caballo y las bestias de carga han pasado vadeando y el agua apenas si llegaba a las literas. Me parece que ha habido que pagar dos de a cuatro reales, el máximo por el pasaje, aunque hayan pedido dos de a ocho. Habiendo preguntado a alguno de los mozos del posadero si había peligro de ladrones en los bosques y en las montañas que habíamos atravesado, dijeron que no, pero que sí lo había en la venta de Fraga, donde solía guarecerse de vez en cuando este tipo de gente. De Itta a Marcemalo⁵⁶⁰ hay cuatro leguas; hemos empleado casi tres

⁵⁵⁷ Padilla de Hita

⁵⁵⁸ Hita.

⁵⁵⁹ Henares.

⁵⁶⁰ Marchamalo.

cuartos de hora en este trecho. Pasado el río se encuentra la aldea de Maluques³⁶¹ que pertenece al duque del Infantado a quien pertenece también Hita y los pueblos que pasamos ayer después del almuerzo por el bosque. A las nueve hemos pasado Hunchiera³⁶² que no es pequeño, pero las casas son pequeñas y la mayor parte de la tierra; tres cuartos de hora después hemos pasado por el pueblo de Fontanara³⁶³, donde hay un buen palacio con jardín y un bosque cerrado, y hemos llegado a Marcemalo hacia las once. Hay poquísima comodidad para dormir y de comer no se ha encontrado más que cerdo, que era bueno, el vino mediocre, el pan más o menos como el de ayer y pasable, el tocino se ha pagado a doce cuartos la libra. Las mujeres venden incluso el vino que está a un precio justo. Por todos estos pueblos, desde Cataluña, en las cercanías de Gerona, se ven muchos mulos y mulas, se sirven los que cabalgan de espuelas de madera que parecen trampas para ratones. Los caminos son buenos excepto algún trecho fangoso y el paso del río. Las tierras están siempre sembradas, sobre todo una vez pasado el río empieza un buen valle con sembrados y algunos olivares y viñedos, los cuales por lo general están cercados con tapias de tierra. Lo que llevo dicho del pan, vino u otro, lo entiendo si se va a comprar fuera, o sea el vino a la taberna que está alquilada para esto, el pan a otro sitio y la carne a otro, y así ha convenido hacer en todo Aragón comenzando por Lérida, aunque en Cataluña (exceptuando las ventas donde se encuentra lo que pueda haber tratándose de una casa sola) y en algún otro sitio se encuentra vino en la posada y pan y algo de comer, o bien se encargan ellos de ir a comprarlo, si no se quiere hacerlo personalmente.

Salimos de Marcemalo a la una y media de la tarde; al salir del lugar se ve a mano izquierda, creo que al otro lado del río, al pie del cerro, el burgo de Guadalachara³⁶⁴, que parece grande, por donde pasa el camino de las carrozas. A las tres menos cuarto hemos pasado un pueblo y luego otros dos o tres, a media hora uno de otro, son pueblecillos, la mayor parte de las casas hechas, según creo, de piezas de tierra, secada en un molde de madera, sobre un cimiento de piedra o ladrillo que levanta dos o tres palmos del suelo, y así son también las tapias de las viñas y de los jardines, alternados con machones de ladrillo. (R: Después de Çaragossa ya no hay lugares comunes, solamente la cuadra, que no hay quien esté en ella, por lo que sería muy cómodo llevarse la cosa de sentarse, porque o no hay necesidad o no se encuentran. También sería necesaria una cama como tienen los suizos en Avignone con cuerdas bajo el colchón, porque si bien se encuentran camas, son poco limpias y lo mismo las sábanas, pues tienen piojos y para no tener tales porquerías habría que tratar de impedir que los muleros y gentes por el estilo pasen la noche durmiendo en las literas).

Llegamos a Alkala³⁶⁵ hacia las seis, donde algunos cuentan 4 leguas buenas y otros 5 pequeñas. El camino ha sido bueno excepto algunos pasos a poco más de una hora de Alkala. La campiña es hermosa, siempre llana, como por la mañana y casi toda sembrada excepto alguna viña cercana a los pueblos y los olivares de las colinas. El tiempo ha sido óptimo durante todo el día y parecía que atravesando el Nares hubiéramos pasado del invierno a la primavera o incluso al verano, porque después de comer el sol calentaba tanto que atravesaba la litera y quemaba el espaldar que casi no se podía uno apoyar, y este tipo de tiempo, aunque sin tanto calor

³⁶¹ Maluque.

³⁶² Yunquera de Henares

³⁶³ Fontanar.

³⁶⁴ Guadalajara.

³⁶⁵ Alcalá de Henares, aunque en alguna ocasión también figura la forma actual.

en las llanuras de Cataluña, pero luego ha hecho más frío hasta Çaragossa por la montaña y desde Çaragossa mucho más con nieve y hielo hasta después de Itta al río predicho, pero no ha llovido más que después de comer antes de llegar a Techa y no muy fuerte.

(R: NB. Secretario: Pero se podría llegar dos jornadas antes por otro camino del que se ha hecho, y sería el más adecuado, ya que es el camino más transitado, esto es, después de comer en Bukaraval o Bukalacar se tienen que caminar tres leguas y llegar y alojarse en Torremozza⁵⁶⁶, desde Torremozza ir por la mañana a comer a Garganegos⁵⁶⁷, cuatro leguas, para alojarse en Torya⁵⁶⁸, tres leguas. De Torya ir a comer a la ciudad de Guadalachara, tres leguas, para alojarse en Alkala. Pero como monseñor Nuncio había estado atacado por la gota, quería ir a Sigüenza, que es una buena ciudad, no a Torremozza, porque en el caso de que el mal no le hubiese permitido proseguir el viaje, al menos no se habría encontrado obligado a permanecer en una posada del país, como es la última de Torremozza).

La ciudad de Alkala está situada en una llanura y es de un tamaño mediocre, y se cuenta que llevo a tener 25.000 almas. Las calles son hermosas, sin embargo las casas son pequeñas, ordinariamente sostenidas por columnas, por lo que se puede andar a cubierto por casi todos los sitios, al menos en el corazón de la ciudad, pero luego a los lados de aquí y de allá se pueden ver algunas hermosas fábricas y a veces, por los ladrillos de los que están contruidos los muros, están en buen estado los unos sobre los otros divididos por la combinación del mortero blanco que hace que no se vea bien, así como las muchas cúpulas y torres de las iglesias que se encuentran en gran número, entre las que habíamos visto la de los Padres Jesuitas, que está situada junto al colegio al entrar por la puerta. La iglesia es de arquitectura moderna, en la forma de vasija es como la de Roma. (R: Cerca de esta iglesia y convento hay una posada donde fuimos a dormir, y dicen que es la mejor, pero no hay gran cosa ni en las habitaciones, ni en la seguridad ni en las ropas, pero una de las cosas más necesarias si se quiere estar con un poco de seguridad es traer sábanas y mantas porque éstas normalmente están sucias). Después estuvimos en el convento de los Padres Observantes donde oímos misa en la capilla de San Diego. Su estructura es moderna con una bella cúpula. No he visto nada singular, excepto cuatro gubias con cuatro pájaros cantores que estaban dispuestos dos a mano derecha y dos a mano izquierda, pegados a la pared que está debajo de los arcos de la cúpula. También entramos en otra iglesia, que no sabía que tenía también reliquias modernas, en parte a los hombres. El más hermoso me pareció el edificio de la universidad. El lugar está en una plaza con alguna fachada a la entrada, aunque creo que no es nada del otro mundo; el patio, que está dentro tiene tres o cuatro órdenes de arcadas, una encima de la otra, sostenidas por columnas y pilastras de piedra, y bajo estas arcadas están las escuelas. Se ven varios tipos de ropa, algunos de color canorela con una especie de escaperone que se cierne sobre el hombro hasta el talón, y estos son, según me dijeron, entre los más considerados y de uno de los mejores colegios, y de hecho los he visto en el púlpito para leer uno de estos en la escuela de teología, otros tienen estos ropajes de color azul claro y otros de color verde. Por no conocer la lengua no he podido saber muy bien la causa y el origen de estos diferentes hábitos, pero creo que provendrán de los diferentes colegios. Esta universidad fue fundada y erigida por el señor cardenal Cisneros; algunos dijeron que puso 60.000 ducados de entrada y la otra mitad de esta entrada fue aportada por algunos de los colegios que dicen que se cuentan a partir de 52

⁵⁶⁶ Torremocha del Campo.

⁵⁶⁷ Gajanejos.

⁵⁶⁸ Torija.

entre seculares y religiosos, y estos aportan una gran belleza a la ciudad porque son construcciones hermosas y tienen cierta gracia a causa, como ya he dicho, del color rojizo de los ladrillos y el mortero blanco entremezclado.

[Día 8 de febrero (viernes)]

Después pasamos la mañana un poco en buena hora en casa del dicho eclesiástico, pero atendidos por el señor Bargili, el almuerzo fue ligero y razonable, excepto que no había mucho pescado, porque no se puede tener fresco sino salado, entre otras cosas había tortillas hechas con pescado y dijeron que las coliflores para hacerlas a su manera le parecían agradables.

Salimos cerca de las doce con las dos literas, en una el señor secretario y yo juntos, y el señor Salvatore en la otra, porque monseñor se había ido en la carroza de seis mulos con el señor Bargili y el señor Horacio; no podían estar cuatro personas cómodamente porque los sitios son estrechos en este tipo de carrozas tanto de una parte como de la otra, especialmente si está el estrechamiento más atrás de la parte del apoyo.

A la hora de salir de Alcalá, poco después de las doce, llegamos con la litera después de dos horas de camino a un pueblo bastante grande llamado Tarragon³⁶⁹, (R: Creo que poco más allá de este pueblo encontramos al señor Cantucci con una carroza de seis donde lo esperaba monseñor y cuando llegó se pasó con él a su carroza y dejó la suya) y una hora después a una venta que está a mitad de camino entre Alcalá y Madrid; y poco después pasamos el puente de piedra sobre el río Rama³⁷⁰; y un poco más allá el pueblo de Recca³⁷¹. Cerca de las cuatro y cuarto llegamos al pueblo de Calamela³⁷², pero una milla antes de llegar vimos a mano derecha por otro camino, no el de las carrozas, una carroza de seis mulas y era la que había mandado monseñor Durazzo junto con el señor secretario de la embajada, que paró allí mismo cuando llegó monseñor, como pude ver a lo lejos, y hecho su cumplimiento volvió a su carroza y siguió a la de monseñor, según había mandado decir que lo esperaba cerca de la puerta de Madrid, donde no quiso entrar porque ya era de noche. (R: Se puede hacer cuenta de que en menos de seis horas se hacen las seis leguas que se cuentan de Alcalá a Madrid; cierto es que el camino es bueno, llano y ancho en su mayor parte, aunque hay, sin embargo, algunos pasos malos que serían malos particularmente en tiempo lluvioso. La campiña es hermosa, casi hasta donde se pierde la vista labrada y sembrada, pero no se ven árboles excepto en las colinas y los olivares cerca de algunos pueblos, pero también son raros, se encuentran también algunos viñedos). A las cuatro y media pasamos por otro pueblo llamado Canilielia³⁷³ y entramos en Madrid entre las seis y las siete, porque así lo quisimos, de lo contrario habríamos llegado media hora antes; cerca de una hora antes de llegar se puede descubrir la ciudad de Madrid que parece colocada en una hondonada, al menos desde esa parte, y en cuanto al tamaño parece incluso más de una vez y media que Avignone. Al entrar en la ciudad descendimos de la litera el señor secretario y yo y nos metimos en la carroza de monseñor Nuncio, donde el señor secretario nos dio, porque era la primera vez, la bienvenida de su señor y nos ofreció sus servicios, este era el señor don Antonio Castillo.

³⁶⁹ Torrejón de Ardoz.

³⁷⁰ Jarama.

³⁷¹ Rejas.

³⁷² La Alameda.

³⁷³ Canillejas.

5.4. MADRID - ZARAGOZA POR DAROCA

5.4.1. Breve reseña del camino

Asentada ya Madrid como capital de España en las últimas décadas del siglo XVI y debido posiblemente a las dificultades que presentaba el camino descrito en el apartado anterior, surgieron otros itinerarios alternativos que buscaban un trazado más cómodo. Uno de ellos, conocido como camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca, abandonaba el valle del Henares una vez sobrepasada la ciudad de Guadalajara donde ascendía al páramo, sector en el que la orografía era más favorable, y continuaba por él en dirección hacia Daroca, población desde la que buscaba el valle del Huerva hasta llegar a la ciudad de Zaragoza.

La primera vez que se cita este camino alternativo entre Madrid y Zaragoza en los repertorios camineros, concretamente en la guía de Matías Escribano, es a mediados del siglo XVIII que lo menciona como vía de cierta importancia puesto que está clasificado como camino general de ruedas, aunque en este mismo siglo aparece ya dibujado en el mapa de Joseph Fernández de Moros compuesto en 1738 y 1739. Sin embargo, esta ruta es muy anterior puesto que el testimonio de algunos viajeros de finales del siglo XVI y principios del XVII confirma ya su existencia ³⁷⁴.

Este camino fue profusamente utilizado durante los siglos XVII y XVIII tal como se deduce de los numerosos relatos dejados por los viajeros que lo recorrieron durante estos tiempos, sin embargo, en las décadas finales del siglo XVIII su papel preponderante se vio relegado a un segundo plano cuando se empezó a utilizar una variante que desde Maranchón bajaba a buscar el valle del Jalón en Cetina. El desenlace final se produjo en el primer tercio del siglo XIX cuando se construyó la nueva carretera entre Alcolea del Pinar y Ariza, ruta que absorbió prácticamente a partir de ese momento todo el tránsito de carruajes y viajeros, dejando totalmente abandonada esta ruta por Daroca. Este abandono se pone de manifiesto por el hecho de que algunos tramos de este itinerario entre Maranchón y Daroca no se corresponden con una carretera actual, ni siquiera de ámbito local ³⁷⁵. No obstante, el último tramo del recorrido entre Daroca y Zaragoza siguió

³⁷⁴ Uno de estos viajeros fue Juan Bautista Labaña, geógrafo y cartógrafo portugués, que siguió esta ruta en 1610 cuando se dirigía de Madrid a Zaragoza para dar comienzo al encargo de elaborar un mapa del reino de Aragón.

³⁷⁵ Según puede apreciarse en el itinerario que se presenta en el siguiente apartado, el camino real ha desaparecido en un gran trecho del mismo entre las poblaciones de Balbacil y Tortuera, así como entre Embid y Used, tramos en los que sólo se ha conservado a nivel testimonial como camino rural.

utilizándose como vía principal durante todo el siglo XIX por los viajeros provenientes de Valencia y Teruel.

5.4.2. Itinerario del camino

Camino Real de Aragón y Cataluña, Madrid para Barcelona y Figueras. Se pasa por las ciudades de Alcalá, Guadalaxara, Daroca, Zaragoza, Lérida y Cervera. Tramo Madrid - Zaragoza³⁷⁶
Camino general de ruedas

Etapas	Leguas
MADRID-Puerta de Alcalá	-
Venta del Espíritu Santo	m
<i>Arroyo Breñigal</i> (puente)	
Canillejas	m
La Alameda	m
Rejas	m
Puente de Viveros - <i>Río Jarama</i>	1
Torrejón de Ardoz	m
<i>Arroyo Torote</i> (puente)	1
<i>Arroyo Camarmilla</i> (puente)	
ALCALÁ de HENARES	1
Venta de Meco	1
Venta de San Juan	1 m
<i>Río Henares, puente</i>	
GUADALAXARA	2
Taracena	m
Baldenoches [Valdenoches]	m
Torija	2
Trijueque	1
Grajanejos [Gajanejos]	2
Venta del Puñal	1
Algora	2 m
Torremocha del Campo	1
(La Torresaviñán)	
ALCOLEA del PINAR	2

³⁷⁶ Este recorrido ha sido elaborado a partir de las informaciones aportadas por las guías de ESCRIBANO (1757) y LÓPEZ (1809).

Etapa	Leguas
Venta del Gorro	m
Aguilarejo [Aguilar de Anguita]	[m]
Venta del Campo Torance	1
Maranchón	2
Barbacil [Balbacil] - <i>[Río Mesa, puente]</i>	1
Anchuela del Campo	2
Concha	m
Tartanedo	1
TORTUERA	2
Embid del Marqués	1
Uset [Used]	3
DAROCA - <i>Río Jiloca, puente</i>	3
Retascón	m
Mainar	2
Venta de la Guelba [Venta del Huerva]	m
Venta de San Martín [Venta del Puerto]	1 m
Cariñena	2
Longares	1
Muel	3
Venta de Mazota [Venta de Mozota]	m
Venta de Matorita [Venta de Botorrita]	m
María [de Huerva]	1
Santa Fé	1
ZARAGOZA	1

Total: 54 leguas.

5.4.3. Descripción y anotaciones del camino

Este camino entre Madrid y Zaragoza presenta un trazado plenamente coincidente con el anterior hasta la ciudad de Guadalajara de modo que los pormenores del mismo ya han sido presentados en el apartado correspondiente. Algunos viajeros que siguieron este itinerario confirman los diferentes puntos intermedios del recorrido, como Enrique Cock, guardia real de origen flamenco que formaba parte del séquito de Felipe II cuando el monarca viajó en 1585 a Zaragoza para asistir al casamiento de su hija Catalina con el duque de Saboya y posteriormente a las Cortes de Monzón: “.... dejando la Corte, pasamos por Cañalejas, Alameda y Rojas, tres pueblos puestos en tierra llana en el camino de Alcalá, y siendo pasado el puente por la cual el río Jara-

ma va y corre en Tajo, vinimos bien tarde en Torrejón de Ardoz, donde la primera noche quedamos a reposar El segundo día oímos en dicho pueblo misa, y después de comer, tocando la trompeta fuimos a Alcalá, la cual villa está a seis leguas pequeñas de la Corte, en ella quedamos la segunda noche, tomando nuestros billetes por los cuales nos daban posadas. Domingo, a tres de febrero, dejando Alcalá venimos a Guadalajara que está cuatro buenas leguas adelante. Delante de la ciudad corre el río Henares, el cual nacido en el Heno, cerca de Medinaceli, se desagua en el Tajo. Pásase por una puente de piedra hasta en el arobal, y de allí se sube por calles muy estrechas hasta la casa de la ciudad, dejando el palacio del duque del Infantado a la mano derecha hacia el poniente”³⁷⁷.

En la capital alcarreña el camino de Aragón salía por la puerta de Bejanque tomando dirección noreste hacia Taracena donde buscaba el estrecho y alargado valle del arroyo de la Vega siguiendo siempre por su margen derecha. Después de pasar frente a Valdenoches el camino comenzaba su paulatina pero segura ascensión hasta encaramarse al páramo en Torija. El camino alcanzaba el alto en las inmediaciones del castillo medieval, al que rodeaba, atravesando el casco urbano de la población siguiendo la que entonces era su calle central³⁷⁸. Juan Bautista Labaña describió este tramo cuando en 1610 se acercó hacia Zaragoza para comenzar su estudio geográfico por tierras aragonesas: “*De Guadalajara a Taracena, una legua, y queda Iriepal un poco desviado a mano derecha. De Taracena a Valdenoches, dos leguas, y de allí a Torija, una legua y media. El camino de Taracena hasta Torija es por un valle estrecho, entre montes y un espacio de él antes de Torija es de buertas muy frescas, y el camino por entre álamos negros*”³⁷⁹. Cock describe un paisaje semejante aunque prestó más atención a los cultivos de la región y a otros detalles del camino: “*Lo mismo hicimos nosotros el martes a las ocho, saliendo de Guadalajara, y pasamos por dos pueblos, Taracena y Val-de-noche, los cuales están, el uno media legua del otro. En este camino están muchos olivares, viñas y campos muy buenos. De Val-de-noche va el camino entre sierras a cada lado, el cual nos lleva hasta Torija, situada en un collado alto, junto a la villa, a la mano izquierda del camino está una fuente muy acomodada para dar agua a los caballos y lavar, la cual muchos de nosotros usaban. Esta villa es del conde de Coruña, toda cercada de muros y tiene hacia el poniente un castillo medianamente fuerte a la mano izquierda del camino real*”³⁸⁰. Lorenzo Magalotti,

³⁷⁷ COCK (1876). *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585*.

El monarca y su séquito se desvían a menudo del camino real propiamente dicho, sin embargo, después de visitar las poblaciones de las regiones que atraviesan, siempre vuelven a él para continuar el viaje hacia Zaragoza.

³⁷⁸ En la primera mitad del siglo XIX se abandonó esta entrada a la población, ya que la nueva carretera general continuaba barranco arriba rodeando el caserío por su flanco occidental.

³⁷⁹ LABAÑA (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*.

³⁸⁰ COCK (1876). *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585*.

componente del séquito del príncipe Cosme de Médicis que recorrió este camino en octubre de 1668, anota observaciones similares a las de sus predecesores: “S.A. salió [de Torija] a la hora acostumbrada el día 22 encaminándose por un ombroso y fructífero valle abajo que además de frecuentes cultivos de viña y de frutales, tenía espesas hileras de árboles salvajes crecidos en el fondo del valle, por donde pasa la vía maestra altamente deliciosa entre el verde y la sombra. Se caminó por el valle durante una legua llegando a un pequeño lugar, muy bien edificado, llamado Valdenoches del que toma nombre el valle. Desde aquí por un lugar más abierto y fructífero se llega a Caracena que dista otra legua de Valdenoches”³⁸¹.

Desde Torija el camino real continuaba por Trijueque, Gajanejos, Venta del Puñal (Ledanca), Venta de Almadrones, Algora, Torremocha del Campo, La Torresaviñán y Alcolea del Pinar, manteniendo en la mayor parte de su recorrido la misma orientación inicial aunque en su tramo final viraba completamente hacia el este. El itinerario por el páramo no presentaba excesivas dificultades, puesto que se trata de un terreno prácticamente llano que sólo se hace más irregular en su enlace con la paramera ibérica. En ocasiones la ausencia de poblaciones en su trazado, como son los casos de Ledanca y Almadrones, quedaba solventado con la existencia de ventas. En la mayor parte de su recorrido el trazado del camino sería coincidente con el de la futura carretera general, sin embargo en la primera edición del mapa del IGN (hoja nº 511 - Brihuega, 1ª edición, 1920) queda recogido entre Trijueque y Gajanejos un *camino viejo* que puede corresponder al itinerario seguido en época moderna. Igualmente a la salida de Torremocha del Campo el camino real tomaba la dirección hacia La Torresaviñán donde una vez superada esta población seguía el trazado marcado por el *camino viejo* de La Torresaviñán a Villaverde del Ducado, que queda a la derecha del mismo, y Alcolea del Pinar³⁸². En Torremocha del Campo salía una derivación hacia Bujarrabal y Fuencaliente de Medinaceli que se corresponde con la carrera de las postas y que se tratará en otro apartado. Los viajeros que recorrie-

³⁸¹ Cosme de Médicis y su séquito recorrieron el camino en sentido inverso, es decir, de Zaragoza hacia Madrid [MAGALOTTI, L. (1933). *Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal (1668-1669)*. Edición y notas por Angel Sánchez Rivero y Angela Mariutti de Sánchez Rivero, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid].

³⁸² Este *camino viejo* marcaba en parte de su tramo inicial el límite entre los términos de Saúca y Tortonda, trazado que en la actualidad está totalmente perdido; por el contrario el tramo final hasta Alcolea del Pinar sigue habilitado como camino rural y carretera local. Este trazado sería abandonado a finales del siglo XVIII por un trayecto más cómodo a través de Saúca, para desde aquí continuar hasta Alcolea del Pinar. Así se apunta en el itinerario marcado por Pedro Boada [BOADA, P. (1803). *Reimpresión y rectificación de los Itinerarios que compuso don Pedro Boada para otros tantos viajes que hicieron SS.MM. a Zaragoza, Barcelona, Figueras, Valencia, Cartagena y Real Sitio de Aranjuez*. Madrid, Oficina de García y Compañía]. Este nueva ruta por Saúca será la que seguirá en el siglo siguiente la posterior carretera general.

ron este camino apenas realizan anotaciones en este tramo, quizás debido a la escasa dificultad que presentaba su trazado. Labaña menciona cada una de las poblaciones del itinerario: “*De Torija a Trijueque, media legua. De Trijueque a Gayáneyos, dos leguas y media. Todo este camino es llano, por lo alto de una montaña, y en lo más elevado y áspero está Gayáneyos, lugar de 100 vecinos, del conde de Benavente. ... aquí comí. De Gayáneyos a Almadrones, dos leguas grandes. Está desviado del camino a mano izquierda, un sexto de legua, y de allí a Algora, dos leguas. Es lugar de 200 vecinos. La mitad del duque de Medinaceli y la otra mitad es del marquesado de Almenara, que posee el duque de Pastrana. Hay de Algora a Sigüenza dos leguas. Aquí en Algora dormí. [Jueves 28 de octubre] De Algora a Torremocha media legua; queda junto al camino a mano izquierda. De Torremocha a Torre Saviñán, media legua. Es un castillete situado en la cumbre de un otero redondo; a mano izquierda de él queda un lugarete del mismo nombre, por el que va el camino, y a mano derecha, a un sexto de legua, otro que se llama Fuente Saviñán. De la Torre a Alcolea dos leguas y en el camino, a mano derecha, está de él apartado Villaverde, que dista de Alcolea media legua. Es Alcolea lugar de 60 vecinos del duque de Medinaceli, situado sobre unas peñas, ..., que dicen los vecinos ser el sitio más alto de Castilla y podrá ser porque siempre se sube desde Madrid hasta aquí, donde se comienza a bajar siempre. Aquí en Alcolea yanté*”³⁸³. Lorenzo Magalotti describe el mismo itinerario añadiendo algunos detalles: “*Después de la siesta S.A. se encaminó con la comitiva en dirección a Algora, pueblo también del duque de Medinaceli, donde llegamos antes del ocaso. Algora tiene alrededor de cincuenta fuegos y los alojamientos fueron bastante razonables. Llegó S.A. alrededor de las once del día 21 a Villar [Gajanejos] pueblo de setenta fuegos del conde de Oropesa y es cuanto el conde posee en la zona. El campo era mixto de colina, llanura y valle en su mayor parte salvaje, encontrándose frecuentemente bellísimos bosques de encinas semejantes a los del día anterior. Villar está colocada sobre una colina o por decir mejor en la apertura de un profundo valle que se abre en medio de una gran llanura. Desde Villar se fue a Torija lugar grande de 170 fuegos, amurallado y considerable por un bello y gran castillo de piedra viva coronado por torres, que sirve de prisión y que parece tiene buen alojamiento para el señor del lugar. Se pasó por dos lugares como a media legua fuera del camino en lo hondo de un valle situado a los pies de un montecillo circundado por una especie de antiguo castillo y otro por el que se pasó dejándolo a mano derecha. El primero se llama Hita, el segundo Cemeja [Trijueque], y uno y otro pertenecen a la casa del Infantado*”³⁸⁴.

En Alcolea del Pinar el camino tomaba orientación general hacia el este en dirección a Maranchón después de pasar por la venta del Gorro, Aguila-rejo y la venta del Campo Torance.

³⁸³ LABAÑA (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*.

³⁸⁴ MAGALOTTI (1933). *Viaje de Cosme de Médici (1668-1669)*.

Magalotti, compañero de viaje de Cosme de Médicis, apunta algunos detalles de este tramo: *“El día 20, S.A. salió poco antes del amanecer por una tierra salvaje pero poco limpia si no es por un bellissimo bosque de encinas limpiísimo y cubierto sólo durante más de media legua por una yerba delgada y sutil que es una delicia, se llegó antes de mediodía a Alcolea, lugar elegido por los alguaciles para el almuerzo. Por el camino quedó Aguilar, pueblo del duque de Medinaceli, poco lejos del camino a mano derecha y a la izquierda Desivora (?), lugar semejante al primero y también del mismo señor”*³⁸⁵.

Desde Maranchón el itinerario avanzaba hacia Clares y Balbacil. En este tramo el camino real se dirigía por las ermitas de la Virgen de Lluvio o del Yugo y de San Roque, ambas en término de Clares, hacia Balbacil, siendo con posterioridad aprovechado para trazar sobre él la carretera local entre las citadas poblaciones³⁸⁶. Desde Balbacil³⁸⁷ el camino se dirigía, tras cruzar el cauce del río Mesa mediante un puente, hasta Anchuela del Campo. A partir de aquí el camino continuaba por las poblaciones de Concha, Tartanedo y Tortuera. La mayoría de los tramos parciales de este recorrido son utilizados en la actualidad como caminos rurales que unen entre sí las citadas localidades, aunque todavía se conserva el recuerdo de haber pertenecido a una vía de mayor relevancia; de hecho, el tramo del camino real entre Tartanedo y Tortuera aparece señalado en el mapa del IGN (hojas nº 489 - Molina de Aragón y nº 490 - Odón, 1ª edición, 1920-1942) como *Carretera vieja*. El relato de Enrique Cock ofrece interesantes detalles sobre este tramo entre Maranchón y Tortuera: *“Domingo, 10 de febrero, muy de mañana despertándonos fuimos adelante por nuestro camino, dejando a la mano derecha de un pueblo que se dice Claros, y luego después pasamos por Barbazil, pueblo cuyos labradores así mismo dicen que están en lo más alto de España. Pasado Barbazil está una buena fuente a mano derecha y va el camino descendiendo poco a poco hasta el Mesa, el cual parte al Estado del duque de Medinaceli del Señortío de Molina. Este río se pasa por un puente de madera y corren sus aguas en Xalon llenas de peces. Por el camino están muchos árboles que parecen a la sabina, entre los cuales apacentaban los pastores sus ganados, porque parecía aquí el cielo más templado. Habíamos caminado ya dos leguas grandísimas de Maranchón, cuando a la mano izquierda dejamos un pueblo que se dice Anzuela, y fuimos otra legua hasta Concha, donde esta noche habíamos de reposar.*

³⁸⁵ MAGALOTTI (1933). *Viaje de Cosme de Médicis (1668-1669)*.

³⁸⁶ En el mapa del IGN (hoja nº 463 - Milmarcos, 1ª edición, 1921) se observa otro camino alternativo, situado al norte del principal y marcado precisamente como de Maranchón a Balbacil, sin embargo presenta la desventaja de que discurre a una gran altitud, de hecho se alcanzan los 1362 m al pasar junto al vértice Alto del Monte, circunstancia que haría este camino intransitable en época de nieves.

³⁸⁷ A la salida de Balbacil el camino real tomaba dirección sureste, hecho que viene confirmado por el topónimo Carradaroca que todavía se conserva en dicha población.

El día siguiente, a 11 de febrero, vino a Tartañedo,...."³⁸⁸. Sin embargo, Cock se apartó del camino real y se dirigió por Torrubia hasta Rueda, muy cerca ya de Molina de Aragón, desde donde pasó a Tortuera. Por el contrario, Labaña sí siguió en todo momento el trazado del camino principal: "*.... de Maranchón a Valvazil, una legua, antes del cual, a un cuarto de legua, está a mano derecha del camino Clares. En Valvazil dormí. Es del duque de Medinaceli; tendrá 50 vecinos. Por este camino, que desde Alcolea hasta Tortuera vuelve casi a levante queda Luzón a un cuarto de legua, a mano derecha, pero que no se ve por estar en un valle. [Viernes 29 de octubre] De Valvazil a Anchuela, una legua. Un cuarto antes de Anchuela se pasa el río Mesa, que dicen nace en Anguela. De Anchuela a Concha una legua y de ella a Tartanedo una legua, que es aldea de Molina, tendrá 200 vecinos. De Tartanedo a Tortuera una legua. Tortuera es villa del rey. Aduana donde se registra; tendrá 160 vecinos. Aquí comí*"³⁸⁹. El relato del viaje de Cosme de Médicis aporta algunos detalles relativos al territorio: "*El día 19 el serenísimo príncipe partió al salir el sol, después de misa, por Anchuela, aldea miserabilísima, caminando al principio por un cerro raso pero cultivado de grano, al modo como lo estaba sucesivamente toda la zona hasta llegar a la citada. Después de desayunar prosiguió el viaje por un valle elevado y delicioso, por monte bajo y claro de bellísimas plantas de sabina y de enebro; se entró, después del valle, en tierra montañosa pero abierta y todo cultivado de grano, porque las viñes no arraigan debido a los grandísimos fríos que se encierran entre las montañas circunvecinas, que se cargan muy pronto de nieve y la conservan hasta marzo por lo que hay un invierno larguísimo. Llegado S.A. a Maranchón permaneció en ella para alojarse. Antes de almorzar se pasó por Tartanedo y por Concha y por la tarde por Balbacil, todas aldeas pobrísimas, las dos primeras del rey y la última del duque de Medinaceli. Maranchón es un pueblo de setenta fuegos puesto en la falda de una colina sobre una bella pradera que parece algo cuando se le ve de lejos*"³⁹⁰. Pedro Boada, en fechas mucho más tardías, apunta el mismo itinerario entre Maranchón y Tortuera añadiendo el uso de un puente de tablas para cruzar el río Mesa, que él denomina curiosamente como río de Gallinera. También señala la peligrosidad de este punto al ser frecuentado por bandidos³⁹¹.

Desde Tortuera el camino continuaba hacia Embid, entonces denominada con el apelativo "del Marqués", y más adelante hasta Used, sin embargo, si en su primer tramo el trazado del camino real coincidía en parte de su recorrido con la actual carretera comarcal entre Tortuera y el límite provincial, una vez que entraba en la provincia de Zaragoza el antiguo camino se desviaba respecto de la actual carretera tomando dirección noreste y cruzando transversalmente todo el llano de Used llegaba a dicha pobla-

³⁸⁸ COCK (1876). *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585*.

³⁸⁹ LABAÑA (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*.

³⁹⁰ MAGALOTTI (1933). *Viaje de Cosme de Médicis (1668-1669)*.

³⁹¹ BOADA (1803). *Rectificación de los Itinerarios a Zaragoza y Barcelona*.

ción. Este tramo del itinerario viene de nuevo marcado perfectamente en la primera edición del mapa topográfico del IGN (hojas nº 464 - Used y nº 490 - Odón, 1ª edición, 1917-1942) donde está indicado como *Carretera vieja* entre Tortuera y el límite provincial, y como *Camino de Madrid* en la llanada de Used. Labaña menciona este tramo aportando algunos detalles referentes a la frontera entre las tierras castellanas y aragonesas: “*De Tortuera a Embið, una legua grande, y media adelante queda la raya de Castilla y Aragón, señalada con un corralillo de piedra, que queda en el camino, y a través y junto a él un monte de piedras y un poco antes de ese corral, en Castilla está la ermita de Santo Domingo, con dos olmos grandes en la puerta. De Embið a Used, dos leguas y media, primer lugar de Aragón, donde se toma albarán de guía, al que llaman remesa para Zaragoza. A mano derecha de este camino de Aragón se ve a una distancia de media legua una laguna, que según dicen tendrá una largura de una legua, a la que llaman de Gallocanta. Es de agua salada y no cría peces*”³⁹². Lorenzo Magalotti, que recorrió este tramo en sentido inverso, es decir, de Used a Tortuera, presta más atención al paisaje: “*De Used se pasó a albergar a Castilla en la pequeña tierra de Tortuera habiéndose pasado el límite de Aragón por Castelria que es una iglesuela situada en un hondo con algunos árboles en el prado que la circunda. Ya una legua dentro de Castilla se pasó por otro lugarcillo llamado Ambi que tiene un castillo a la antigua rodeado de torres que están para arruinarse. La tierra cercana a Used es llana y cultivada de grano y tiene en sus alrededores una laguna de agua salada que dicen de cinco millas de circunferencia que provee de sal a muchas tierras vecinas y lejanas. Lo demás es campaña rasa y montañosa excepto algunos altozanos cerca de Embið y que tienen encinas bastante espaciadas*”³⁹³.

En Used el camino tomaba orientación este en dirección hacia la venta del Puerto, punto desde el que descendía por el sinuoso trazado del puerto de Used, también conocido como puerto de Valconchán, buscando el valle del Jiloca. Antes de entrar en Daroca se cruzaba el cauce del río por un puente de piedra. En la ciudad de Daroca el camino real atravesaba el casco urbano de oeste a este, entrando por la monumental Puerta Baja y saliendo por la Puerta Alta en dirección hacia Zaragoza. Juan Bautista Labaña puede ser tomado como referencia al describir este tramo: “*De Used a Daroca hay dos leguas, la última de éstas es puerto de bajada, desde lo alto del cual se descubren muchos lugares del valle del Xiloca, que es muy fresco. Va el camino por entre Valconchán a Val de Horna, como se ve en la Descripción. En Daroca cené*”³⁹⁴. Magalotti es también escueto al describir este tramo: “*El día 18.... Partimos de Daroca yendo a comer a Used, pueblo de pocas casas y uno de los lugares de la comarca de Daroca.*

³⁹² LABAÑA (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*.

³⁹³ MAGALOTTI (1933). *Viaje de Cosme de Médicis (1668-1669)*.

³⁹⁴ LABAÑA (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*.

*Caminamos por un terreno montuoso y desnudo; desde el camino vimos en la lejanía las tierras de Valencia y pasamos cerca de Santed, lugar que no merece al anterior”*³⁹⁵.

Desde Daroca el camino real tomaba orientación noreste en dirección a Retascón ascendiendo al páramo por el donominado Puerto Viejo. Una vez en el llano seguía hacia Mainar³⁹⁶ donde buscaba durante un corto trecho el valle del Huerva, desde el molino de esta última población hasta la venta de la Guelba. En este punto el camino ascendía a la sierra a través del barranco del Puerto³⁹⁷, cerca de cuyo punto más alto se levantaba la venta del Puerto, también conocida como venta de San Martín. A continuación el camino descendía por la ladera septentrional de la sierra hasta alcanzar a sus pies la venta del Ángel, siguiendo desde aquí un camino paralelo al curso del río Frasnó en dirección hacia Cariñena³⁹⁸. El mapa del IGN (hoja nº 438 - Paniza, 1ª edición, 1920) recoge este trazado como *Carretera vieja de Zaragoza a Valencia*. Labaña ofrece una breve referencia de este tramo: “*De Daroca a Retascón hay tres cuartos de legua todas de puerto de subida. De Retascón a Maynar hay una legua y media. De Maynar a Venda*³⁹⁹ *hay una legua, la mayor parte puerto de subida. A lo largo de Maynar pasa un arroyo por la parte de septentrión que parece que entra luego en el Guelva en Villa Real, el dicho Guelva se atraviesa dos veces después delante de Maynar, por lo que parece que da aquí una gran vuelta*⁴⁰⁰”.

³⁹⁵ MAGALOTTI (1933). *Viaje de Cosme de Médici (1668-1669)*.

³⁹⁶ En este tramo entre Retascón y Mainar el camino real discurría paralelo a la actual carretera nacional N-330 a escasos 100 o 200 m de ella.

³⁹⁷ Por esta misma vía natural discurre la línea ferroviaria entre Zaragoza y Teruel.

³⁹⁸ La carretera nacional resuelve el paso de la sierra por un trazado distinto a través del puerto de Paniza. En la actualidad esta carretera ha quedado relegada a un segundo plano al construirse la autovía A-23, también conocida como Autovía Mudéjar.

³⁹⁹ Esta venta debe identificarse con la venta del Puerto.

⁴⁰⁰ Resulta curioso este apunte mencionado por Labaña puesto que en la actualidad desde Mainar hasta el arranque de la larga cuesta que conduce al puerto de San Martín no es necesario cruzar el curso del Huerva ya que la carretera actual discurre en todo momento por la margen izquierda de dicho río. Si en el siglo XVII el camino real de Madrid a Zaragoza sorteaba en dos ocasiones el curso del Huerva es evidente que en aquellas fechas el camino discurría por un trazado distinto al que posteriormente tomó la carretera de Zaragoza a Daroca, aunque seguramente no se apartaría demasiado de ella. En ese caso el primer paso, que podría corresponder a un vado o a un puente ya desaparecido, estaría situado en un punto cercano al antiguo molino de Mainar y el segundo correspondería al puente de Almada, todavía en pie en la actualidad. Ello significa que por entonces los caminos reales de Madrid y Valencia se reunían al sur del Huerva, antes de cruzarlo por segunda vez; sin embargo hacia mediados del siglo XIX, momento en el que la ruta de Madrid ya había quedado abandonada, al trazar la nueva carretera hacia Daroca la derivación se desplazó al norte del río, cruce junto al que debió erigirse el ventorrillo de la Almada.

A la vista de esta interpretación puede cobrar cierto sentido la cita de Townsend cuando una vez sobrepasado el puerto de San Martín afirma: “*Crossing the river Xiloca, at the distance of five leagues, we came to Daroca, where we dined*”, que podría traducirse como: “*Después de haber*

De Venda se baja otra legua de puerto y otra de tierra llana y muy cultivada hasta Cariñena y así son tres leguas desde Maynar a Cariñena, donde dormí"⁴⁰¹. Enrique Cock menciona el puerto de San Martín cuando se dirige a pernoctar en Encinacorba, desviándose así ligeramente del camino principal: "*A nosotros cupo esta noche la villa de Sinacuesva, dos leguas adelante a la mano izquierda del camino. Habíamos de pasar un puerto en el cual está la venta de San Martín en la mitad del camino, ya cuando llegábamos allá era muy noche y si algunas veces no se tocara la trompeta, muchos de nosotros errasen el camino. Della hasta la villa habíamos de baxar, porque estaba puesta en un valle, o por mejor decir, al pie del puerto*"⁴⁰². Por su parte, Boada señala la existencia de la venta de San Martín en lo alto del puerto y las del Ángel y Ciñacorba una vez descendida la empinada cuesta en dirección hacia Cariñena⁴⁰³. Como noticia curiosa Cock señala la existencia, al parecer de manera temporal, de dos fuentes de vino en Cariñena: "*Siendo despiertos por la mañana quedamos hasta después de comer aguardando a su majestad en el camino para entrar con él en Cariñena, pueblo de más de mil vecinos; ..., habían hecho dentro en su pueblo dos fuentes de vino, una de blanco y otra de tinto, de las cuales cada uno bebía quien tenía gana*"⁴⁰⁴. Lorenzo Magalotti describe el tramo entre Cariñena y Daroca de esta manera: "*El día 17 al levantar el sol, después de la misa, salimos de Cariñena y caminamos media legua entre bellísimos olivares, interrumpidos solamente por extensos cultivos de viñas. Después pasamos por un terreno más abierto pero no tan cultivado de vino y granos hasta que subimos una pequeña montaña llamada Puerto de San Martín, toda ella cubierta de robles, y*

atravesado el río Jiloca, a la distancia de cinco leguas, llegamos a Daroca, donde comimos". Es evidente que el viajero inglés comete un pequeño desliz puesto que sea cual sea la lectura correcta de este pasaje en ningún caso concuerda con la realidad geográfica de la comarca. Una primera interpretación permite suponer que Townsend, al igual que Labaña, se refiere al paso del río Huerva, a la vez que señala que desde este punto después de recorrer cinco leguas camino adelante se llega a Daroca. Sin embargo, este texto también ha sido traducido como: "*Cinco leguas más adelante, junto al Jiloca, se encuentra Daroca, donde comimos*". En este caso debe entenderse que desde este lugar hasta el paso del Jiloca hay cinco leguas de distancia, junto al que se encuentra Daroca, pero es obvio que aquí también se produce un error puesto que viniendo de Zaragoza el río Jiloca se cruza a la salida de Daroca, pero no a la entrada, de modo que Townsend debería haber mencionado el paso del río en el trayecto vespertino cuando, después de comer, desde Daroca se dirigió a Used, donde durmió [TOWNSEND, J. (1792). *A Journey through Spain in the years 1786 and 1787*, (3 vol). Printed for C. Dilly, London].

A principios del siglo XIX Pedro Boada confirma el paso del camino junto al río Huerva, aunque no menciona puente alguno sino solamente la venta homónima [BOADA (1803). *Rectificación de los Itinerarios a Zaragoza y Barcelona*].

⁴⁰¹ LABAÑA (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*.

⁴⁰² COCK (1876). *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585*.

⁴⁰³ El microtopónimo Ciñacorba es una clara corrupción de Encinacorba [BOADA (1803). *Rectificación de los Itinerarios a Zaragoza y Barcelona*].

⁴⁰⁴ COCK (1876). *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585*.

*comenzamos a encontrar un terreno desierto y pedregoso hasta que descendimos a los alrededores de Villa Real, pequeña tierra que queda a dos tiros largos de mosquete del camino principal, y Mainar, otra tierra semejante a la anterior que tiene una iglesia y un campanario de buena fábrica, y allí comimos. Después de dos horas, en las que S.A. descansó, iniciamos el camino hacia Daroca, rebasamos Retascón, miserable conjunto de casas situado en una profunda hondonada, y atravesando un terreno de mediocre bondad, la mayor parte desigual con continuas subidas y bajadas llegamos a las doce de la noche”*⁴⁰⁵.

Una vez sobrepasada Cariñena el camino viraba ligeramente hacia el noreste en dirección hacia Longares⁴⁰⁶ y Muel, población, esta última, en la que retomaba de nuevo el valle del Huerva, vía natural que conducía directamente a la ciudad de Zaragoza. Antes de llegar a Muel se pasaba junto a las ruinas de la aldea de Torrubia tal como afirma Enrique Cock en 1585: *“De allí [Ermita de la Virgen de las Lagunas*⁴⁰⁷*] a otra legua dejamos la villa de Longares a mano derecha, en la cual se aparejaba para su majestad que había de venir a la tarde. También estaba aquí hecha una fuente de muy buen vino para quitar la sed a los pasajeros, De allí en la mitad del camino a mano derecha dejamos unas ruinas donde solía estar un pueblo que se decía Torrubia. Acabado el camino, como a las tres después de comer, vinimos a Muel, pueblo muy nombrado de cristianos nuevos de la marquesa de Camarasa, puesto en la ribera del Huerva que allí pasa al lado del mediodía”*⁴⁰⁸. Según señalan algunas guías de la época el paso por la zona de Torrubia era considerado peligroso debido a la presencia de bandidos y salteadores de caminos⁴⁰⁹. Aguas abajo de Muel el camino real discurría en todo su recorrido por la margen izquierda del valle, de modo que al quedar la mayoría de las poblaciones en la margen derecha, excepto María de Huerva, eran numerosas las ventas que jalonaban este tramo del itinerario⁴¹⁰. Antes de entrar en Zaragoza por la puerta del Carmen, el camino pasaba junto al monasterio de Santa Fe, ubicado entre Cadrete y Cuarte de Huer-

⁴⁰⁵ MAGALOTTI (1933). *Viaje de Cosme de Medicis (1668-1669)*.

⁴⁰⁶ Entre Cariñena y Longares se erigió, seguramente hacia finales del siglo XVIII, la venta Nueva, después conocida como venta del Coscojar, ubicada junto al límite municipal de ambas poblaciones [BOADA (1803). *Rectificación de los Itinerarios a Zaragoza y Barcelona*].

⁴⁰⁷ Santuario situado a 5 km al oeste de Longares, pero en término de Cariñena, algo apartado del camino real.

⁴⁰⁸ COCK (1876). *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585*.

⁴⁰⁹ ESPINALT (1785). *Guía general de Postas*; BOADA (1803). *Rectificación de los Itinerarios a Zaragoza y Barcelona*.

⁴¹⁰ Las guías de caminos citan las ventas de Mozota y Matorita, denominación, esta última, que corresponde, sin duda, a una corrupción de Botorrita. También se conoce por otras fuentes la venta de María. Cuando este tramo fue posteriormente convertido en la carretera de primer orden de Zaragoza a Teruel y Valencia, a partir del siglo XIX se suceden a lo largo de su recorrido numerosas ventas de nueva construcción.

va pero en término de Zaragoza, y, ya en el siglo XVIII, al lado de la Casa Blanca, punto en el que sorteaba el Canal Imperial de Aragón mediante un puente. De nuevo Labaña aporta una sencilla descripción de este último tramo desde Cariñena hasta Zaragoza: “[Domingo 31 de octubre] *De Cariñena a Longares hay dos leguas. De Longares a Muel hay dos leguas, es lugar del marqués de Camarasa, despoblado porque de él se fueron más de mil moriscos y quedaron sólo 16 vecinos. Este lugar está situado a lo largo del río Guelva. En él tiene el marqués un castillo y una casa sobre una peña que cae sobre el río en sitio muy apacible y deleitoso. Aquí comí. De Muel a la Venda de María hay una legua, la cual queda frente al lugar de María, en la otra parte del río, y de aquí a Zaragoza hay dos leguas, adonde llegué a primera hora de la noche y por el camino de Muel hasta Zaragoza se ven los lugares de Mozota, Catarritas, María, Caderet y Quarte*”⁴¹¹. Por el contrario, el relato de Magalotti ofrece numerosos detalles sobre este tramo: “*Después de un pequeño tramo fuera de los muros de la ciudad [de Zaragoza] caminamos toda la mañana por un terreno estéril y desierto. Solamente en los alrededores de Quarte y Santa Fe, lugares de un monasterio de monjas benedictinas, vimos unas pocas viñas y algunas plantaciones de verdes olivos, cuya extraordinaria belleza excusa la espantosa desnudez del país y no culpa a la sola pereza de sus habitantes. Desde Mozota, pueblo que queda a media milla a mano izquierda del camino, donde hay un edificio con tierras del marqués de Camoras situado sobre una pequeña colina, comienza un pequeño valle bien cultivado todo él plantado de árboles seguido por una estrecha garganta entre montañas por dos millas, la mayor parte pedregosa, por donde discurre para regarla un pequeño río llamado Huerva, se llega a Muel, tierra que reconoce al señor de Mozota, y allí comimos. Prosiguiendo el camino llegamos a Longares, lugar del rey, y comenzamos a encontrar un terreno mejor, parte cultivado de granos y parte plantado de viñas, que son diferentes de las de Italia. Por la noche llegamos a Cariñena, ciudad amurallada del rey, poblada según dicen de 600 a 700 hogares y que tiene notoriedad por la excelencia de los vinos de sus alrededores, aunque bien es cierto que no tuvimos la fortuna de encontrarlos para poder acreditar con nuestro testimonio la opinión común. De Zaragoza a Muel contamos cinco leguas y de Muel a Cariñena cuatro*”⁴¹².

5.4.4. Derivación hacia Sigüenza por Algora

El repertorio de Meneses menciona un camino entre Sigüenza y Cuenca⁴¹³ que se cruza con el itinerario de Madrid a Zaragoza, por Alcolea del Pinar y Daroca, en la población de Algora. Esta circunstancia abre la posi-

⁴¹¹ LABAÑA (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*.

⁴¹² MAGALOTTI (1933). *Viaje de Cosme de Médici (1668-1669)*.

⁴¹³ Este camino ya es mencionado por VILLUGA (1546) pero en este primer repertorio todavía no se recoge el itinerario de Madrid a Zaragoza por Daroca.

bilidad de alcanzar la ciudad episcopal tomando en Algora esta derivación, presentándose así como una ruta alternativa a la que transcurría por el valle del Henares. Matías Escribano y Santiago López anotan este camino entre Algora y Sigüenza en sus respectivas guías.

**Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca
Derivación para Sigüenza⁴¹⁴**

Etapa / Parada	Leguas
MADRID	-
Algora	19 m
La Cabrera	1
Sigüenza	1

Este camino salía de Algora en dirección este, hacia Torremocha del Campo, por un trazado local alternativo al del camino real pero enseguida se desvíaba bruscamente hacia el norte y después de seguir un corto trecho por la paramera descendía a través de un pequeño barranco al valle del río Dulce a la altura de la aldea de La Cabrera. Tras cruzar el cauce del río el camino ascendía de nuevo a la paramera que marca el interfluvio entre los ríos Henares y Dulce, y algo más adelante descendía al valle del Henares en Sigüenza⁴¹⁵.

A principios del siglo XIX este camino debió quedar abandonado puesto que el acceso a Sigüenza se realizaba algo más allá de Ledanca, según menciona Santiago López en la segunda edición de su guía, en la que se apunta expresamente que el camino para Sigüenza salía a mano izquierda una legua más alla de la venta del Puñal y tras dirigirse hacia Mirabueno llegaba a la ciudad episcopal tras un recorrido de cuatro leguas. La guía de Francisco X. Cabanes toma el desvío a la altura de Almadrones, posiblemente cerca de la venta del Capis, pero en este caso apunta que se dirige hacia Mandayona. Es posible que se trate del mismo camino puesto que ambas poblaciones están una al lado de la otra; en cualquier caso las dos rutas se dirigían hacia el valle del río Dulce, donde tras cruzar el cauce fluvial, se ascendía al Alto de la Cruz⁴¹⁶, punto desde el que se continuaba siguiendo la

⁴¹⁴ Recorrido recopilado en ESCRIBANO (1757) y LÓPEZ (1809).

⁴¹⁵ En este último tramo el antiguo camino seguía el trazado de la actual carretera entre Mandayona y Sigüenza. Sobre este camino, ya cerca de Sigüenza, se erigió un antiguo puente que permitía sortear un pequeño barranco y que algunos autores han tenido por romano [ABASCAL (1982). *Vías de comunicación romanas de la provincia de Guadalajara*] aunque por su traza y aspecto debe ser de época moderna.

⁴¹⁶ Por estos relieves entre Mandayona y Sigüenza pudo transcurrir la primitiva calzada romana entre *Emerita Augusta* y *Caesaraugusta*.

cresta de los relieves que configuran el interfluvio buscando el camino que venía de Algora para llegar hasta Sigüenza.

5.4.5. Derivación hacia Calatayud por Maranchón y Ateca

Las guías de caminos de Matías Escribano y Santiago López incluyen un camino alternativo que permitía llegar a Calatayud tomando una bifurcación que partía de Maranchón y bajaba al valle del Jalón en Ateca, localidad en la que retomaba hasta Calatayud el camino que venía de Madrid siguiendo el valle del río. Alexandre Laborde también menciona este camino como la ruta más corta entre Maranchón y Calatayud.

No parece que esta ruta fuese usada para marchar desde Madrid hasta Zaragoza, sino que en realidad se trata de un itinerario alternativo hasta Calatayud, válido para carruajes, debido al mal estado en el que se encontraba el camino de herradura que discurría por Sigüenza. No obstante, dicha posibilidad no queda completamente descartada puesto que una vez alcanzada la ciudad bilbilitana podía seguirse el viaje hasta la capital de Ebro.

Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca Derivación para Calatayud⁴¹⁷

Etapas / Parada	Leguas
MADRID	-
Maranchón	26
Iruecha	4
Sisamón	3
<i>Río Jalón, puente</i> Ateca	3
Calatayud	2

Este itinerario es muy similar a otro de Maranchón a Cetina que se explicará más adelante puesto que comparte con él no sólo el trazado entre Madrid y Maranchón, sino incluso el tramo entre esta última población y Sisamón, punto desde el que también bajaba a buscar el valle del Jalón pero en este caso dirigiéndose hacia Ateca. Este nuevo trayecto tomaba un desvío a la altura de Maranchón con orientación noreste en dirección hacia Iruecha y Sisamón, localidad esta última en la que viraba hacia el norte siguiendo el camino real hacia Cetina pero después de un corto trecho de recorrido común se desviaba hacia la derecha tomando dirección noreste en

⁴¹⁷ Recorrido recopilado en ESCRIBANO (1757) y LÓPEZ (1812).

busca de la cabecera del barranco de Valdaroque cuyo curso seguía hasta su desembocadura en el río Piedra, cauce que se cruzaba mediante un vado y cuyo recuerdo ha quedado en el inmediato topónimo Torralbao. Desde aquí el camino seguía por la margen derecha del Piedra y tras pasar por Castejón de las Armas en busca de su confluencia con el Jalón continuaba finalmente hasta Ateca, entrando en esta localidad por el barrio de San Martín.

En esta población se cruzaba el cauce del Jalón por un puente de piedra confluyendo así con el camino de herradura que venía de Madrid y que siguiéndolo río abajo permitía llegar hasta Calatayud. Este puente aparece documentado al menos desde el siglo XVIII. Miguel Monterde en su descripción del Corregimiento de Calatayud al hablar de Ateca dice: “*Ateca. Aldea grande de la Comunidad y arcedianado de Calatayud, situada sobre la orilla izquierda del río Jalón y la derecha del río Manubles en la pendiente de una colina, con un arrabal llamado de San Martín en la orilla opuesta del Jalón que se comunica por un puente de tres arcos de buenos sillares, construido en el año 1758*”⁴¹⁸. Madoz también menciona este puente a mediados del siglo XVIII: “*Dividen aquella [Ateca] en dos partes el río Jalón y el camino de calzada que de Madrid conduce a Zaragoza, ..., ambas se comunican por un hermoso puente de cantería de tres grandes arcos*”⁴¹⁹.

5.4.4. El viaje de Townsend de Zaragoza a Madrid en 1786

Joseph Townsend fue un conocido médico y vicario inglés del siglo XVIII. Formado en Cambridge, fue ordenado presbítero de la iglesia anglicana en 1763, con 24 años, tomando posesión al año siguiente de la rectoría de Pewsey, una pequeña población situada al oeste de Londres, y algún tiempo después estudió medicina en Edimburgo. Es conocido por alguna publicación de interés social, pero destacó sobre todo en el ámbito naturalista debido a su afición por la geología. Su espíritu viajero le llevó a recorrer Irlanda en 1769 y al año siguiente viajó por Francia, Holanda y Bélgica. Posteriormente realizó un largo viaje por España desde enero de 1786 hasta febrero de 1787 recorriendo una parte importante del territorio peninsular a través de Asturias, León, Castilla, Andalucía, Cataluña, Aragón, Valencia y Murcia.

A la vuelta de su viaje por España recogió todas sus anotaciones y observaciones en una magnífica obra que refleja en cierta medida la España del momento. El libro fue publicado por primera vez en inglés en Londres

⁴¹⁸ MONTERDE y LÓPEZ DE ANSÓ (1788). *Descripción del Corregimiento de Calatayud*, 1788.

⁴¹⁹ MADOZ (1847). *Diccionario Geográfico*, tomo IX, entrada Jalón.

en 1792⁴²⁰. Unos años más tarde apareció una versión en francés editada en 1809, sin embargo su publicación en castellano no se ha producido hasta fechas muy recientes a finales del siglo XX.

El presbítero inglés no se limitó solamente a relatar algunas de las circunstancias que acontecían en cada una de las etapas de su prolongado viaje peninsular⁴²¹ incluyendo varias alusiones a los monumentos religiosos o civiles, e incluso en ocasiones algunas fábricas, de las principales ciudades que visitaba, sino que también describió con absoluta maestría la geografía y vegetación de los territorios que atravesaba, prestando una especial atención a la geología local, sobre todo haciendo notar su variedad litológica y la riqueza paleontológica de algunas tierras⁴²². Pero su relato destaca también por la acertada descripción que presenta de la realidad social y económica de la sociedad española de la época, en la que incluye un oportuno análisis de las causas que provocaban un cierto retraso de la misma con respecto al desarrollo manifestado en otros países europeos.

De su extenso periplo por España, la parte que nos interesa es el recorrido que realizó entre Zaragoza y Madrid. Townsend llegó a Zaragoza el 11 de mayo de 1786, procedente de Barcelona, ciudad desde la que partió dos días después en dirección hacia la capital de España siguiendo el itinerario del camino real de Aragón que pasaba por Daroca, Alcolea del Pinar y Guadalajara. Para una mejor comprensión del texto que se reproduce a continuación es conveniente dejar constancia de las diversas etapas que fueron cubriendo Townsend y sus acompañantes:

⁴²⁰ TOWNSEND, J. (1792). *A Journey through Spain in the years 1786 and 1787*, (3 vol). Printed for C. Dilly, London. Versión en francés: *Voyage en Espagne fait dans les années 1786 et 1787*, (3 vol). Trad. J.P. Pictet-Mallet, Imprimeur-Libraire Dentu, París, 1809. Versión en castellano: *Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787)*. Trad. Javier Porties, Ed. Turner, Madrid, 1988.

⁴²¹ El relato de Townsend no presta excesiva atención a los caminos puesto que apenas se refiere a su trazado y a su estado de conservación, y tampoco menciona los elementos camineros que jalonaban su recorrido, tales como cuestras o puentes, es más, ni siquiera menciona todas las poblaciones por las que transcurría el itinerario.

⁴²² En este sentido es especialmente significativa la descripción que realiza sobre la amplia variedad de fósiles que identifica en tierras de la provincia de Guadalajara, concretamente entre Anchuela y Maranchón. También destaca la mención del mineral aragonito (Townsend no cita este nombre), identificado por primera vez para la ciencia a mediados del siglo XVIII por el monje y naturalista Joseph Torrubia en la comarca de Molina de Aragón, de donde proviene precisamente su nombre.

Día	Etapas	Leguas
13 - mayo (S) ⁴²²	Zaragoza - Muel	8
	Muel - Longares - Cariñena	
14 - mayo (D)	Cariñena - Daroca	5
	Daroca - Used	2
15 - mayo (L)	Used - Tortuera	
	Tortuera - Anchuela	
16 - mayo (M)	Anchuela - Maranchón	6,5
	Maranchón - Aguilarejo - Alcolea	
17 - mayo (X)	Alcolea - Algora	
	Algora - Gajanejos	
18 - mayo (J)	Gajanejos - Guadalajara	
	Guadalajara - Alcalá	4
19 - mayo (V)	Alcalá - Madrid	6

Un viaje a través de España en los años 1786 y 1787 con particular atención a la agricultura, las manufacturas, el comercio, la población, los impuestos y los ingresos de ese país. ⁴²⁴

.....

Es costumbre en los largos viajes dar a las mulas un día de descanso en medio del camino. Felizmente para mí, este lugar de descanso fue Zaragoza, que se encuentra a cincuenta leguas del camino de Barcelona y a cincuenta y dos de Madrid. Cada legua es de unas cuatro millas y media.

Zaragoza, que los antiguos autores españoles escribían Çaragoça, y que los romanos llamaban Caesarea Augusta, es una ciudad rica, situada sobre el Ebro, en la confluencia de otros dos ríos, uno de los cuales llega del norte y el otro, que es una corriente considerable, desciende de las montañas del mediodía. Esta ciudad tiene más de cuarenta mil almas. Inmediatamente después de mi llegada fui a visitar las catedrales.

[Día 13 de mayo (sábado)]

Cerca de Zaragoza pasa el famoso canal de Aragón. El Ebro es navegable desde Logroño hasta Tudela y el canal que comienza en Tudela está terminado hasta Zaragoza, desde donde deberá llevarlo todavía diez leguas más abajo, antes de entrar de nuevo en el Ebro. Cerca de Zaragoza el canal atraviesa la montaña de Torrero por un hueco de cuarenta pies al menos de profundidad y más de un cuarto de legua o cerca de una milla de largo. Como atravesásemos

⁴²³ En el texto apenas se hacen referencias expresas a las fechas en las que se recorrieron cada una de las etapas, sin embargo la lectura del relato y la mención de una de ellas (martes 16 de mayo) han permitido reconstruir el calendario del resto de las jornadas.

⁴²⁴ En líneas generales la traducción del texto ha sido tomada de la monumental obra de José García Mercadal pero se han modificado algunos giros [GARCÍA MERCADAL (1999). *Viajes de extranjeros por España y Portugal*].

ese canal cerca de Zaragoza, en nuestro camino hacia Madrid, nos detuvimos para examinar esos trabajos; debo confesar que jamás he visto nada más hermoso o tan perfecto en su género como esas esclusas o esos muelles.

A medida que nos alejábamos de Zaragoza, dejábamos el terreno llano y comenzábamos a subir entre montañas, que en las capas más bajas ofrecen estratos horizontales de piedra calcárea, en tanto que en las cumbres, sea cerca de nosotros o a grandes distancias, eran evidentemente yesosas.

Comimos en Muel, pueblo en el que hay varios alfareros que dan vueltas ellos mismos a su rueda, no con la mano, sino con el pie, por medio de una rueda grande y concéntrica con aquella sobre la que moldean su arcilla, colocada casi al nivel del suelo. Continuando nuestro camino después de comer, dejamos a alguna distancia las montañas yesosas, hasta que nos aproximamos a Longares, que está a siete leguas de Zaragoza, y en donde abandonamos esas montañas; se presentó entonces ante nosotros un llano ancho y extenso y limitado por montes en la lejanía. El suelo es arcilloso con grava, gres síliceo y cuarzo blanco, sobre todo a lo largo del centro de ese espacioso valle, donde se ve una capa de ese cuarzo, cuyas muestras son lisas y pulidas, como pudimos comprobar en los arroyos sometidos a fuertes desplomes de terreno y en los torrentes. Ese llano produce las más ricas cosechas de cereales y vinos, y abunda en corderos. Llegamos a las ocho de la noche a Cariñena, a una legua de Longares, después de haber viajado nuestras ocho leguas, lo que es la jornada ordinaria, que se pueden estimar en treinta y seis millas inglesas.

Uno de nuestros conciudadanos ha dejado aquí, escrita en inglés, sobre una pared, una historia para la advertencia de los que pudieran seguirle. Por la noche dos hombres trataron de robarle en su cama, pero por fortuna se despertó y levantándose, derribó a uno y puso en fuga al otro. Aquel al que había derribado era el criado de un oficial francés con quien viajaba, y el otro era uno de los cocheros. Según las observaciones que he tenido ocasión de hacer en España, soy de la opinión que un viajero no debe dormir solo en una habitación, a menos que hayan cerrado la puerta.

El vino que produce esta comarca es de la mejor calidad y no dudo de que sea muy buscado en Inglaterra tan pronto como la comunicación con el mar sea establecida. Cariñena contiene 2036 almas y tiene dos conventos.

[Día 14 de mayo (domingo)]

Seguimos a lo largo de una hondonada fértil, cubierta de viñas y de olivares, entonces ascendiendo entre montañas, encontramos, en un nivel inferior, esquistos con su lámina perpendicular; y poco después arenas síliceas, inclinadas hacia el horizonte, luego rocas calizas. En este país atravesamos vastas extensiones de terreno susceptibles de cultivo que, no lo dudo, se verán un día cubiertas de abundantes cosechas, aunque ahora no se vea otra cosa que la coscoja⁴²⁵ y algunas plantas aromáticas. Después de haber atravesado el río Jiloca, a la distancia de cinco leguas, llegamos a Daroca, donde comimos⁴²⁶.

⁴²⁵ *Quercus coccifera* en el original.

⁴²⁶ Ya se han comentado en una nota anterior las posibles interpretaciones de este fragmento. O bien Townsend confunde el nombre del río Huerva por el del Jiloca, o bien se equivoca al ubicar la situación del río Jiloca respecto a la ciudad de Daroca.

Esta ciudad, que alberga dentro de sus murallas 2865 habitantes, está construida sobre un barranco, y habría sido arrastrada por los torrentes si los habitantes no hubiesen hecho un túnel digno de ser visto, de seiscientas varas de largo, a través del corazón de la montaña para abrir una comunicación con el río. Daroca parece haber sido en todo tiempo una plaza importante, como lo indican sus fortificaciones aunque ahora estén en ruinas. Esta ciudad ocupaba al principio los altos, para seguridad de sus habitantes, pero ahora está construida en el valle para estar más al abrigo de los vientos. Cuando se han escalado esos montes se lanza con gusto una mirada sobre ese valle que alimenta a la ciudad; por todas partes está cerrado por montañas incultas, en tanto que él mismo está bien regado, cubierto de un hermoso verdor y cargado de las más ricas cosechas. Se queda uno sorprendido al ver que sus habitantes pueden subsistir con una parte tan pequeña de terreno cultivado. La notable belleza de ese lugar y la protección que allí encuentran han sido poderosos atractivos para los sacerdotes y las órdenes religiosas, que tienen allí no menos de seis conventos y de siete iglesias parroquiales, una de ellas colegial, aunque no sea una sede episcopal.

Después de comer ascendimos montañas mucho más altas, en las que el esquisto y el gres síliceo se mostraban en capas inclinadas al horizonte en todos los ángulos y en todas las direcciones posibles. Toda la naturaleza parecía haber sufrido allí las convulsiones más violentas. Esas montañas deben seguramente abundar en minerales, de los que por todas partes se ven señales, excepto el mineral mismo. Y seguramente cuando los romanos se establecieron aquí con la intención de explotar esas minas, y no dudo, por la naturaleza de la roca, y porque en ella se encuentra chorlo⁴²⁷, de que allí encontrarían estaño. Estábamos allí en el terreno más elevado de España, las aguas corrían detrás de nosotros al Ebro, en tanto delante de nosotros se arrojaban al Tajo. Cuando comenzamos a descender hacia el suroeste, observamos un suelo más profundo, menos rocoso y las capas más inclinadas al horizonte que las que habíamos ballado sobre las pendientes al norte y al este. Esta circunstancia parece perfectamente natural cuando consideramos en la última dirección las aguas no corren más de cien millas antes de entrar en el mar, al contrario que en la primera que tienen que recorrer cerca de seiscientas millas antes de encontrar el océano. Sin embargo, esa circunstancia sola no da razón de la confusión que aparece en todas las capas a medida que se va subiendo desde Daroca. Las conchas que abundan en la piedra calcárea, por donde quiera que se encuentra en estas altas montañas, prueban suficientemente que esta comarca estuvo cubierta por el mar. Sin entrar ahora en las diferentes explicaciones que han sido dadas sobre estos fenómenos, observaré únicamente, y deseo que lo recuerden, que estas capas no están ya en la misma posición que tenían cuando toda la Península estuvo cubierta por las aguas del mar.

Vimos en estas montañas, tanto por la mañana como por la tarde, varias cruces colocadas cerca del lugar donde algún infortunado viajero había sido robado o asesinado o había experimentado algún accidente desgraciado.

Dormimos en el miserable pueblo de Uset⁴²⁸, el último de Aragón, situado a dos leguas de Daroca.

Como no nos habíamos cuidado de hacer nuestras provisiones antes de dejar esa ciudad, comenzamos por primera vez, pero no la última, a carecer de lo necesario y murmurar por la

⁴²⁷ Mineral perteneciente al grupo de los silicatos, también conocido como turmalina negra.

⁴²⁸ Uset

falta de atención de nuestro capitán. Cuando salimos de Barcelona, hicimos un fondo común para pagar los gastos del viaje y procedimos inmediatamente a la elección de un tesorero. Nuestra compañía estaba compuesta de nuestro coronel, francés, alto, bien formado, elegante en sus maneras, sensible, instruido, perfecto maestro de la lengua y conociendo no solamente las maneras de viajar por España, sino también las precauciones que deben tomar los que quieren viajar con alguna comodidad de Barcelona a Madrid. Nuestra elección había naturalmente caído en él; pero desgraciadamente expuso objeciones que cada uno puede comprender, pero que no debe atreverse a citar. Como extranjero e ignorando la lengua, yo estaba excluido. De los dos españoles, el uno era cadete en el ejército y anunciaba las más nobles disposiciones; pero no teniendo más de catorce años, fue también rechazado. El otro español, bajo los auspicios del cual viajaba el cadete, era de una cierta edad, capitán en el ejército y, por consiguiente, acostumbrado a viajar, de un exterior grave y digno por su integridad de la confianza que habíamos puesto en él, pero era beato. Naturalmente austero, silencioso y reservado, su religión, habiendo tomado el carácter de su temperamento, se había hecho severo, taciturno y parecía mostrar una fría indiferencia para todos los goces de esta vida, sea para él, sea sobre todo para sus amigos; sin embargo, todos nuestros sufragios se reunieron en su favor; era él quien debía llevar la bolsa, pagar todos los gastos y dar cuenta de ellos, lo que hizo con la más exacta fidelidad. Estaba también encargado de hacer las provisiones para el viaje en los sitios en donde se podían procurar, pero eso es lo que descuidó, aunque su coadjutor, el criado del coronel fuese activo y estuviese siempre dispuesto a volar a su orden a la carnicería, a casa del panadero, a la taberna, etcétera. Con un poco de cuidado habríamos podido tener perdices, liebres, conejos y aves en abundancia, en tanto que por nuestra negligencia antes de alcanzar Madrid nos vimos medio hambrientos, aunque nuestro viaje nos costase mucho.

[Día 15 de mayo (lunes)]

Por la mañana, cuando estábamos dispuestos a dejar Used, he aquí cual fue la manera de arreglar nuestra cuenta. La hospedera aceptó la mitad de lo que al principio pedía. Si desde el comienzo nuestro capitán hubiese pedido el arancel, todo ese ruido se hubiese aborradado, porque cada hospedero está obligado a tenerlo colgado en su casa y los precios de cada artículo con el “ruido de casa”⁴²⁹ y las camas, están allí establecidos por el magistrado.

Habiendo acabado esa tarea, cada uno de nosotros ocupó su rincón en el coche; el cochero hizo sonar su pesado látigo y, en el momento en el que empazábamos a caminar, el cadete, poniendo los ojos en su mentor, se santiguó. Nuestro camino atravesaba un llano extenso, rodeado de montañas alejadas y en el que el suelo está compuesto de arena y de grava, que cubren una roca calcárea. La ascensión de esas montañas es muy fácil y esas mismas colinas son susceptibles de cultivo; sin embargo, están abandonadas, y durante varias millas no se descubren allí ni casa, ni árboles, excepto el enebro.

A las once de la mañana llegamos a Tortuera, después de haber viajado cuatro leguas antes de comer. Ese pueblecillo, residencia de la desgracia y de la miseria, está construido sobre un bloque de marmol que no desentonaría en un palacio. El sol brillaba con todos sus fuegos, no se veía ni una nube; sin embargo, esos pobres campesinos llenaban la iglesia, cada uno con su cirio encendido, y se preparaban a reunirse en una procesión.

⁴²⁹ En castellano en el original.

Los arados de este distrito han degenerado mucho de la perfección de los de Barcelona. La mancera, la vertedera, la reja de hierro, todo pasa a través de una muesca en la cama del arado, que tiene un gancho para ese objeto, y todo ello está sujeto por una cuña. Es difícil ver un instrumento más tosco, sin rejas, ni orejas, ni vertedera; pero en su lugar, dos clavijas, una a cada lado, fijadas en el talón de la reja.

En todo el camino sobre esas montañas hasta que se llega a Anchuela, la piedra calcárea prevalece generalmente; está cargada de conchas fósiles, tales como ostras, crinoideos⁴³⁰ y belemnites, con terebrátulas y chamas⁴³¹. Un poco al mediodía de ese pueblo, cerca de Molina, sobre las montañas, entre el Jiloca, que desemboca en el Ebro, y el Gallo, que se junta con el Tajo, se encuentra bajo la piedra calcárea una arena fina roja, que contiene también conchas fósiles. Lo que es notable es que esa arena fina se descompone, pierde su ácido vitrílico⁴³² y cristaliza en prismas hexagonales de un color rojo⁴³³. Recogí varios de ellos de diferentes tamaños, que producen efervescencia con el ácido nítrico.

En todo el camino sobre esas montañas desiertas y en sus valles adyacentes no se presenta ningún objeto para recrear al viajero fatigado; no había allí ninguna casa, ningún árbol, excepto la sabina, el enebro y una especie de cedro especial de esa comarca; pero de tiempo en tiempo algunas cruces venían a recordarle que era mortal.

En cuanto a nosotros, teníamos bien poco que temer, porque íbamos bien armados, excepto en los momentos en los que preferíamos andar y dejábamos al coche detrás de nosotros; pero algunos oficiales que pasaban por ese camino, encontrándose a alguna distancia de su coche, en el que, sin sospechar peligro, habíanse dejado sus espadas, fueron, en el momento en que entraban en un bosque, atacados y despojados por los ladrones, que se escaparon inmediatamente hacia lo más frondoso del bosque.

Una mañana que caminábamos delante del coche y que iba yo el primero, temiendo adelantarme demasiado, miraba de tiempo en tiempo detrás de mí, teniendo cuidado de no perder jamás de vista a nuestro capitán, que me seguía a alguna distancia, pero hallándome a punto de entrar en un bosque, reduje el paso; me acordé de la historia de esos oficiales y me volvía más a menudo que de costumbre. Cuando estuvimos reunidos todos mis temores se desvanecieron y nos volvimos tranquilamente a la carretera que habíamos dejado; pero allí una nueva perplejidad nos aguardaba, porque en la cumbre de la montaña, desde donde se descubría una vista extensa, no pudimos descubrir el coche ni determinar si se hallaba delante o detrás de nosotros. Al fin, no pudiendo descubrir las huellas de las ruedas, volvimos para atrás hasta el pueblo de donde habíamos salido y en donde encontramos nuestro coche atascado y a algunos campesinos ocupados, con sus instrumentos, en sacarlo de allí.

La comarca contigua a Anchuela, comparada con las montañas incultas de Aragón, parecía un paraíso. La roca calcárea está cubierta de un suelo profundo y las pequeñas colinas están cultivadas hasta sus cumbres. Sin embargo, Anchuela es uno de los pueblos más miserables y no hay en su posada más que una habitación con dos camas sucias. Cuando faltan camas,

⁴³⁰ *Entronchi* en el original. Este término es muy frecuente en la literatura geológica inglesa de la época aunque en la actualidad parece estar en desuso.

⁴³¹ Moluscos bivalvos.

⁴³² Ácido sulfúrico.

⁴³³ Debe referirse al aragonito que forma maclas hexagonales y aunque incoloro suele presentar color rojizo debido a las impurezas que contiene.

los oficiales usan de sus privilegios y son alojados por el alcalde en casa de algún particular. Paseándome para examinar la campiña, encontré sobre el terreno labrado gran abundancia de conchas de pechinas y de cárdidos.

[Día 16 de mayo (martes)]

Al dejar Anchuela, el martes, 16 de mayo, envíamos el coche por delante y tomamos un camino mucho más corto para encontrarlo, caminando a través de un valle cerrado por montañas ondulantes y dirigiendo nuestra marcha a lo largo de un pequeño arroyo, cuyas aguas son tan claras como el cristal. Las pendientes de esos montes están sombreadas por la sabina, el enebro y el tojo⁴³⁴.

Sería una buena situación para la residencia de algún noble. Habría en abundancia leña, agua, cereales, vino, aceite; en tanto que el dinero que gastase para el mantenimiento de tan gran establecimiento circulando entre sus súbditos, promovería su industria y animaría toda la comarca en varias millas a la redonda. No me acuerdo de haber visto en toda España una sola casa de campo como las que encontramos por todas partes, en abundancia, en Inglaterra. La alta nobleza rodea al soberano y se siente atraída por la Corte; los nobles de un rango o de una fortuna inferior o están reunidos en Madrid o se establecen en las grandes ciudades de las provincias remotas. La condición de los franceses es seguramente mejor y se encuentra en cada provincia algún castillo habitado; pero, respecto a eso, ningún país puede compararse con Inglaterra. Residiendo, de ese modo, en sus propios estados, no solamente los nobles reparten entre sus vasallos dinero, que, por su circulación, pone todo en movimiento y produce una nueva riqueza, sino que hacen también consistir su diversión en hacer mejoras, plantando, desecando, desmontando y haciendo producir terrenos que habrían quedado inútiles.

El país que atravesamos entre Anchuela y Maranchón, por su apariencia y la de su roca calcárea, se parece a aquel que hay hacia Atford, en el camino de Bath, o mejor, al que está alrededor de Keisham, entre Bath y Bristol.

Maranchón, notable, como los otros pueblos que están próximos a él, por el fuego poético de sus habitantes, es un pueblecito situado sobre una colina, defendido al norte por rocas calcáreas elevadas, pero abierto al mediodía y dominando el rico valle que lo mantiene.

El suelo es de piedra calcárea, disuelta con arena y arcilla, lo que forma una marga de las más fértiles. En la estación en que nosotros pasábamos por allí, todo estaba en movimiento; conté cuarenta arados en actividad, todos empleados en preparar el terreno para los guisantes. Después de haber observado la semejanza que hay entre esta comarca y la que está al este y al oeste de Bath, experimenté una singular satisfacción al recoger, sobre el terreno labrado, belemnites, pechinas y cárdidos, con otros bivalvos; fragmentos de pisolitos de la misma especie y del mismo color que los que había recogido antes en Keisham, Atford, Wraxal, Melksham y sobre las montañas adyacentes.

Después de comer dejamos Maranchón y al cabo de tres o cuatro millas perdimos de vista las piedras calcáreas que fueron reemplazadas por un gres síliceo, de una textura particular pareciéndose un poco al salvado. No continué, sin embargo, mucho tiempo, porque en Aguilarejo pasamos entre dos grandes rocas de gres fino, muy blanco, con las capas inclinadas al horizonte de cuarenta y cinco grados. El país que atravesamos entre esos dos miserables pueblos, después

⁴³⁴ *Ulex europaeus* en el original. García Mercadal lo traduce como landier de Europa.

de haber dejado el rico valle de Maranchón, está poco cultivado, y excepto dos bosques, el uno de robles y el otro de encinas, es desnudo y está abandonado, aunque esos bosques muestran suficientemente que el país puede ser hecho fértil. Cerca de Aguilarejo, las cosechas de trigo candeal parecen medio perdidas y los campos cubiertos del ranúnculo silvestre.

Encontramos ese día cinco cruces; la una al salir de un bosque, otra en el sitio en donde se cruzan cuatro caminos y las otras por las cimas de las montañas, donde los ladrones pueden ver todo lo que pasa por la carretera y conocer los medios de escapar. Dormimos en Alcolea, después de haber viajado, siguiendo la Guía de caminos, tan sólo seis leguas y media desde las tres de la mañana. Concibo que las leguas aquí, como las millas en las provincias remotas de Inglaterra, son más largas que la medida legal.

[Día 17 de mayo (miércoles)]

El campo, en los alrededores de Alcolea, está cubierto de cereales, excepto solamente algunas pequeñas colinas, que, sombreadas por la encina y el enebro, presentan un verdor constante. A medida que avanzábamos, subiendo por en medio de los montes, a la distancia de algunas millas de Alcolea, el cultivo cesa y el país se ve abandonado a la encina y al tojo y a la coscoja, que queda muy esmirriada, en tanto que la primera se hace respetable.

Los caminos son aquí muy detestables. La nación española es terca en lo que mira a su libertad respecto a las cargas de trabajo, pero eso me parece una mala política. Después que han dado de comer a los campesinos que cultivan la tierra, el primer exceso de renta debe ser aplicado a hacer los caminos para transportar las mercancías al mercado. Si dejan ese cuidado a los granjeros, no le darán la atención necesaria, no gastarán jamás su dinero, su trabajo y su tiempo en ese objeto, el más importante, y en España los caballeros propietarios de tierras, por estar entero confinados en las ciudades, no padecen la falta de caminos y no ven que es interés suyo el hacerlos reparar. Es el propietario el que, en todos los países, soporta definitivamente ese gasto y es él, también, quien de ello retira el principal beneficio.

A medida que nos aproximamos a Algora, el gres síliceo, que había siempre continuado desde Aguilarejo, cedió el sitio a la piedra calcárea, cargada de conchas fósiles. En ese pueblo, la iglesia es la única cosa que puede procurar alguna distracción, es muy bonita. Mas allá, la comarca está rodeada por baluartes calcáreos; pero aunque encerrada, parece estar dejada sin cultivo, en general, está cubierta de piedras, y abunda en roble, encina, enebro, tojo, espliego de espiga, tomillo común y retama. Fue aquí donde por primera vez desde que habíamos dejado Barcelona vimos pastar a animales con cuernos.

Pasamos muy cerca de tres cruces, colocadas en la reunión de cuatro caminos. En un país donde tan pocas personas viajan, un ladrón tiene muy poca probabilidad de tropezar con pasajeros, a no ser allí donde dos caminos se cruzan. Nos aproximábamos a Grajaneros, viajábamos por una llanura muy extensa de campos abiertos, muy limpios y todos sembrados de cereales. Esa llanura está limitada por un bosque de hermosísimas encinas, a través del cual pasamos, no sin mantenernos en guardia, sea cuando entramos en él, sea cuando nos vimos cerca de su salida. Grajaneros está construido sobre una roca calcárea, dominando perpendicularmente sobre un pequeño valle fértil, sobre el cual está elevado a más de trescientos pies. La situación es romántica y el valle tiene la apariencia de un barranco.

[Día 18 de mayo (jueves)]

El 18 de mayo atravesamos, después de Grajaneros, una llanura extensa, y después de haber pasado a través de un bosque de encinas, entramos en una comarca llana, donde, durante varias millas, no vimos ni árboles, ni casas, ni ningún rastro de existencia humana, excepto una cruz fúnebre; pero a continuación empezamos a sentir la influencia de Guadalajara. Encontramos rebaños de corderos, buenas cosechas y bancos de arena cubiertos de viñas, que tenían para nosotros los encantos de la novedad. Al descender a un nivel más bajo, descubrimos una vasta extensión, limitada al norte por montañas cubiertas de nieve. La abundancia parecía haber establecido su residencia en ese valle fértil y llenar allí constantemente su cuerno de cereales, de vinos y de aceite.

Guadalajara está dividida en diez parroquias, y contiene, dicen, dieciséis mil almas, con catorce conventos. Se ha hecho famosa por su real manufactura de paño ancho y es notable por la especie de paño que allí hacen con la lana de vicuña.

De Guadalajara a Alcalá, Complutum de los romanos, hay cuatro leguas. Esta ciudad regada por el Henares y mantenida por un llano fértil y extenso, es una de las más bonitas de España. Los edificios son de granito, de piedras calcáreas y de ladrillos; el pavimento está hecho de piedras redondas y unidas, la mayor parte silíceas, y todas provienen de despojos de montañas lejanas.

[Día 19 de mayo (viernes)]

Hay seis leguas de Alcalá a Madrid, y en ese espacio, tres ríos. El Henares, el Jarama y el Manzanares dispersan sus aguas sobre la vasta extensión de un país llano que mantiene a la capital, así como a varias ciudades considerables, y la fertilizan.

La entrada de la capital por la parte de Alcalá está por encima de toda descripción, la carretera es espaciosa y la puerta elegante. Sobre la izquierda vimos el jardín del antiguo palacio, llamado Buen Retiro, con el jardín de botánica y las avenidas extendidas del Prado, que está muy bien plantado y adornado con numerosas fuentes. Sobre la derecha, a través de los árboles, entrevimos otra puerta, en tanto que la ancha calle de Alcalá se estrecha con gracia ante una suave colina y deja ver de ese modo de un solo golpe de vista algunos de los más grandes edificios públicos y las habitaciones de la primera nobleza y de los ministros extranjeros. En esa calle está la Cruz de Malta, gran hotel adonde nos llevaron y en donde tomé para esa noche un alojamiento.

Madrid tiene quince parroquias, siete mil trescientas noventa y ocho casas, treinta y dos mil setecientas cuarenta y cinco familias, y ciento cuarenta y siete mil quinientos cuarenta y tres individuos, sesenta y seis conventos, dieciséis colegios, dieciocho hospitales, cinco cárceles y quince puertas construidas en granito y la mayor parte elegantes. El arco principal de la Puerta de Alcalá tiene setenta pies de alto y los dos laterales, cada uno, treinta y cuatro; todo ello está muy bien proporcionado.



Madrid, por la parte del Retiro (fragmento), Pier Maria Baldi, 1668.
Biblioteca Nacional de Portugal.



Alcalá de Henares, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Guadalajara, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Torija, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Gajanejos (*Villarajanejos*), Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Algora (*Alcora*), Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Alcolea del Pinar, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Maranchón, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Anchuela del Campo, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Tortuera, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Used (*Ujer*), Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Daroca, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Mainar, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Cariñena, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



La Muela, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.



Zaragoza, Pier Maria Baldi, 1668. Biblioteca Nacional de Portugal.

5.5. MADRID - ZARAGOZA POR TORREMOCHA Y FUENCALIENTE

5.5.1. Breve reseña del camino

Este otro camino alternativo entre Madrid y Zaragoza se conocía como Carrera de la Posta. En esencia, no se trata de un trazado nuevo puesto que se puede considerar como una combinación de los dos caminos expuestos anteriormente. Durante el primer tercio de su recorrido mantenía el mismo trazado que el camino real por Daroca, pero en Torremocha del Campo abandonaba el páramo y descendía hacia Bujarrabal, población en la que contactaba con el camino de herradura por Sigüenza, con el que compartía recorrido hasta la ciudad de Zaragoza siguiendo el valle del Jalón.

Este itinerario es mencionado por primera vez a finales del siglo XVI en el repertorio de Alonso de Meneses, donde formaba parte de un camino de mayor recorrido que conectaba las ciudades de Madrid y Roma. A partir del siglo XVII este trazado adquiere cierta importancia puesto que se convierte en camino de postas y como tal aparece citado en la obra de Octavio Cotogno. Los itinerarios de las carreras de postas del siglo XVIII y primeras décadas del siglo XIX, incluido el que viene incorporado en el decreto real de 1720, mencionan siempre esta carrera como una de las más importantes de la red peninsular puesto que desde Zaragoza continuaba hasta Barcelona e incluso hasta Francia. En todos estos itinerarios aparece siempre con el mismo recorrido invariable aunque, tal como se verá más adelante, a medida que la red se hizo más compleja y las necesidades del servicio así lo determinaron se le fueron incorporando nuevas paradas.

Este mismo itinerario será aprovechado en la primera mitad del siglo XIX para construir prácticamente sobre su mismo trazado la nueva carretera general, salvo el tramo comprendido entre Torremocha del Campo y Fuencaliente que será abandonado paulatinamente en favor de la ruta que desciende al valle del Jalón desde Alcolea del Pinar hasta Medinaceli por la Cuesta de Esteras⁴⁵⁵. No obstante, una vez que ya estaba tendida la nueva carretera todavía hay algún viajero que hacia 1850 aún utiliza, o al menos menciona, la antigua ruta. Por otra parte, la carrera de postas desaparece como tal cuando se abre en 1863 la línea ferroviaria entre Madrid y Zaragoza, puesto que a partir de ese momento será este nuevo medio de

⁴⁵⁵ Además de este cambio de itinerario, en la construcción de la carretera general también se rectificaron algunos tramos, como el de Lodares a Arcos de Jalón que fue sustituido por un nuevo trazado por el fondo del valle, el comprendido entre Santa María de Huerta y Ariza, o el paso entre los puertos del Cavero y de El Frasno.

locomoción el que asuma tanto el transporte de viajeros como el servicio de correos.

5.5.2. Itinerario del camino

Carrera montada de Aragón y Cataluña por Zaragoza y Barcelona hasta Perpignan (Carrera de Posta Madrid - Zaragoza) ⁴³⁶

Etapas	Leguas
Madrid	-
Canillejas	1,5
Puente de Viveros <i>Río Jarama</i>	1,5
Torrejón de Ardoz, posta	1
Alcalá de Henares ⁴³⁶	1,5
Venta de Meco, posta ⁴³⁷	1,5
Guadalajara, posta <i>Puente sobre el río Henares</i>	3
Torija, posta <i>Puente</i> ⁴³⁸	3
Grajanejos, posta	3
Almadrones, posta	2,5
Torremocha, posta	3
Bujarrabal, posta	2,5

⁴³⁶ Este itinerario ha sido extraído de CABANES (1830), obra algo tardía pero sin duda la que más detalles ofrece a lo largo de todo el recorrido. El itinerario contenido en el *Reglamento general* de 1720 comprende las mismas paradas que las aquí citadas, excepto Alcalá de Henares que desaparece, sustituida por la venta de Meco, y las de Cetina, Ateca y venta del León, de nueva creación en distintos momentos de la segunda mitad del siglo XVIII. Por otra parte, en el pionero itinerario de Octavio Cotogno de 1608 se mencionan venta de San Juan, Fuencaliente y Ariza como paradas pero no en 1720, fecha en la que ya habían desaparecido como tales.

⁴³⁷ Alcalá de Henares fue parada de la posta hasta 1760 aproximadamente, puesto que así aparece reflejado en el *Reglamento general* de 1720 y en el itinerario de Fernández de Mesa de 1755.

⁴³⁸ La venta de Meco aparece citada por primera vez como parada de postas en el itinerario de Campomanes de 1761.

⁴³⁹ Debe tratarse del puente, situado junto a la fuente inmediata al camino real, que a la entrada de Torija permitía cruzar el barranco que desciende del páramo rodeando el casco urbano de la población por su flanco occidental. Curiosamente, ninguna otra guía cita este puente.

Etapa	Leguas
Lodares, posta	2,5
Arcos de Medinaceli, posta <i>Puente sobre el río Jalón</i>	2,5
Huerta	2
Monreal de Ariza, posta	1
Cetina, posta ⁴³⁹	2
Alhama <i>Puente sobre el río Jalón</i>	1
Bubierca, posta	1
Ateca, posta ⁴⁴⁰	2
Calatayud, posta <i>Puente sobre el río Jalón</i>	2
Frasno, posta	3
La Almunia, posta	3
Venta de la Romera, posta	3
La Muela, posta	2
Venta del León o Garrapinillos, posta ⁴⁴¹	2
Zaragoza, posta <i>Puente sobre los ríos Ebro y Gállego</i>	2

Total: 55 leguas.

5.5.3. Descripción del camino

El itinerario de la carrera de la posta de Madrid a Zaragoza coincidía en el primer tercio de su recorrido con el del camino real de Aragón hasta la parada de postas de Torremocha del Campo de modo que pueden consultarse en el apartado correspondiente los detalles de su trazado a través de Torrejón de Ardoz, Venta de Meco, Guadalajara, Torija, Gajanejos y Almadrones, todas ellas paradas de la posta.

En la población de Torremocha tomaba un desvío a la izquierda ⁴⁴³ buscando el camino de herradura que por Sigüenza se dirigía a la capital del

⁴⁴⁰ La posta de Cetina aparece citada por primera vez en el itinerario de Campomanes de 1761.

⁴⁴¹ La posta de Ateca debió crearse entre 1785 y 1794 puesto que aparece mencionada por primera vez en la edición de 1794 del itinerario de Espinalt.

⁴⁴² La venta del León aparece citada por primera vez como parada de postas en el edición de 1794 del itinerario de Espinalt.

⁴⁴³ En el mapa del camino real de Calatayud [FERNÁNDEZ de MOROS (1738-1739). *Descripción del Camino Real de Calatayud y su partido*] se materializa un pequeño error al dibu-

Ebro, este encuentro se producía en la localidad de Bujarrabal. El tramo entre Torremocha del Campo y Bujarrabal⁴⁴⁴ está indicado en el mapa del IGN (hojas nº 461 - Sigüenza y nº 487 - Ledanca, 1ª edición, 1920) como *Camino de las postas*, donde puede observarse como se acerca a su destino a través de Jodra del Pinar y Estriégana⁴⁴⁵.

A partir de Bujarrabal el itinerario de la carrera de la posta coincidía prácticamente con el camino real procedente de Sigüenza que discurría hacia Zaragoza. De este modo, en primer lugar el camino sorteaba Sierra Ministra buscando el valle del Jalón en Fuencaliente, pasando más adelante por Medinaceli y Lodares⁴⁴⁶. A partir de esta última población la carrera de la posta abandonaba el valle del río para sortear los relieves sobre Jubera, volviendo de nuevo a él poco antes de llegar a Arcos de Jalón⁴⁴⁷.

jar este itinerario puesto que el camino de las postas se hace salir de Gajanejos, cuando en realidad el desvío se producía 5,5 leguas más adelante a la altura de Torremocha. Se puede observar claramente como esta localidad aparece duplicada quedando rotulada tanto en el trazado del camino real de Daroca como en el de postas. Este error pudo dar origen a otro similar observado en el diccionario de Sebastián Miñano, obra en la que inicialmente la casa de postas se adjudicó a Torremocha de las Monjas, actualmente llamada de Jadraque, confusión que se corrigió en el Suplemento [MIÑANO (1826-1829). *Diccionario Geográfico*, tomos IX y Suplemento-tomo XI-, entradas Torremocha del Campo y Torremocha de las Monjas].

⁴⁴⁴ Este tramo entre Torremocha y Bujarrabal es el único que presenta un trazado novedoso respecto al de los dos caminos reales, por Sigüenza y por Daroca, respectivamente, descritos en los apartados anteriores.

⁴⁴⁵ A la salida de Torremocha el camino está perdido sin embargo algo más adelante se conserva en un corto trecho como camino rural pero vuelve a desaparecer al ascender a la paramera; reaparece de nuevo en medio de la paramera desde donde desciende por la cuesta de El Val al valle del río Dulce dejando el caserío de Jodra del Pinar a la izquierda y tras pasar junto a Estriégana remonta el valle del río de la Vega en dirección a Bujarrabal.

⁴⁴⁶ Lodares era una parada importante en la carrera de la posta, puesto que en esta pequeña población, además de la línea hacia Zaragoza, salía otra para Pamplona que cruzaba la provincia de Soria de sur a norte. Antonio Ponz señala la existencia en esta población de una casa de posta a la vez que muestra el resto de paradas y otras poblaciones de la carrera de Madrid a Zaragoza: "*Un poco mas abaxo, a la izquierda de la corriente del río se hallan unas casas, o aldea llamada Lodares, donde hay casa de posta, pasando por este camino la que va todas las semanas a Nápoles y a otras ciudades de Italia. Su ruta es por Alcalá a Guadalaxara, después toca en los pueblos de Torija, Gajanejos, Torremocha, Bujarrabal, Almadrones, Lodares, y sigue hasta Zaragoza por los pueblos de Arcos, Monasterio de Huerta, Monreal, Hariza, Cetina, Albama, Bubberca, Ateca, Terres, Calatayud, Fraxno, La Almunia, Venta de la Romera, La Muela y Zaragoza*". Es evidente que en la anterior relación de paradas hay un error en la ubicación de Almadrones ya que está situada realmente entre Gajanejos y Torremocha del Campo. [PONZ, (1788). *Viage de España*].

⁴⁴⁷ Según se ha explicado en un apartado anterior al describir el camino real por Sigüenza, el camino subía por la cuesta de La Solana y después de sobrepasar el collado del Castillo, en término de Jubera, descendía al arroyo del Valladar, desde donde se acercaba a Arcos de Jalón por el camino procedente de la aldea de Valladares. La confirmación de que entre Lodares y Arcos la carrera de la posta transcurría por los cerros la aporta Jean

Desde Arcos de Jalón el itinerario seguía por la margen derecha del valle hasta alcanzar Monreal de Ariza, tras pasar por Santa María de Huerta⁴⁴⁸. Desde Monreal el camino continuaba por la margen derecha en dirección hacia Ariza, población en la que se cruzaba el río Jalón por un puente de piedra⁴⁴⁹. Después de pasar Ariza el camino seguía por la margen izquierda hacia Alhama de Aragón siguiendo el mismo trazado que el camino real. Sin embargo, desde mediados del siglo XVIII, momento en el que se establece una nueva parada de postas en Cetina⁴⁵⁰, debió variar la ruta ligeramente ya que desde aquí la ruta podía continuar por la margen derecha del valle hasta

François Bourgoing cuando en su somera descripción de la misma afirma que en este tramo el accidentado camino transcurre por un territorio yermo, con pendientes y algún trayecto en mal estado. Sin embargo, Bourgoing es posible que se refiera en realidad al nuevo trazado de finales del siglo XVIII, tiempo en el cual el recorrido había variado ligeramente respecto al anterior, puesto que ahora desde el collado del Castillo de Jubera el camino continuaba durante un corto trecho por la cresta de los altos de la Serrezuela, descendiendo por la ladera septentrional al vallejo del Valladar y después de seguir paralelo al curso del arroyo hasta su encuentro con el valle del Jalón tomar la dirección hacia Arcos. Antes de entrar en Arcos el camino debía cruzar el río por un puente. Muy pocos autores aluden a la existencia de este puente, sin embargo su existencia es obligada puesto que si la ruta venía de la parte del arroyo del Valladar y la casa de postas se encontraba dentro de la propia población, de manera obligada había que cruzar el curso del río Jalón.

⁴⁴⁸ Para ir de Arcos de Jalón a Santa María de Huerta había dos caminos posibles según se ha explicado en el apartado correspondiente. El primero de ellos discurría directamente por la margen derecha del valle pasando por Aguilar y Montuenga, mientras que el otro era el propio camino real que pasaba frente a Arcos siguiendo la margen izquierda de modo que para acceder a él a la salida de la población había que tomar un desvío que enlazaba con el camino real y más adelante volver a cruzar el río antes de entrar en Huerta.

⁴⁴⁹ A esta infraestructura viaria debe referirse Bourgoing a pesar de que en el texto no queda muy clara su ubicación exacta puesto que el autor francés se refiere a él como un "hermoso" puente.

⁴⁵⁰ El caso de Cetina sería semejante al presentado en Arcos. Para acceder a la población había que cruzar el cauce del Jalón mediante un puente, recogido en la documentación local desde el siglo XVII. El paso primitivo era de madera, sin embargo la obra del siglo XVIII sería ya de piedra (Información facilitada por Joaquín Ibáñez Lacruz, investigador local). Una vez cambiada la montura había que retornar al camino principal por esta misma desviación o bien tomar el camino que discurría por la margen derecha hasta Alhama de Aragón, ruta que en las décadas finales del siglo XVIII se convertirá en uno de los itinerarios preferentes entre Madrid y Zaragoza.

Sin embargo, entre Ariza y Cetina existía también la posibilidad de continuar la ruta por la margen derecha de modo que al pasar frente Ariza, sin cruzar el Jalón, se debía tomar el camino hacia Cetina que discurre por el interior, paralelo al curso del río pero ligeramente alejado de la vega. De hecho, en un mapa de principios del siglo XIX se marca como itinerario principal entre Santa María de Huerta y Alhama de Aragón el trazado que discurre por la margen derecha, mientras que el camino existente a lo largo de la margen izquierda queda señalado como secundario [ANÓNIMO (s.f.). *Plano de una parte del itinerario de Madrid a Zaragoza entre Huerta y Ateca*].

Alhama de Aragón, donde una vez cruzado el río por un puente de piedra⁴⁵¹ se volvía a retomar el trazado del camino en dirección hacia Zaragoza.

Una vez reemprendida la ruta del camino real en Alhama de Aragón el trazado seguía por Bubierca, Ateca y Terrer hasta Calatayud. Desde la ciudad bilbilitana hasta la capital del Ebro la posta seguía en todo momento el recorrido del mismo camino con paradas en El Frasno, La Almunia, Venta de la Romera, La Muela, Venta del León y, finalmente, Zaragoza.

La afirmación de Antonio de Brunel, viajero francés que recorrió el camino de la posta desde Arcos de Jalón hasta Madrid en 1655, de que dicho camino transcurre por un trazado distinto al del camino real debe ser tomada en un sentido general puesto que el viaje de ida lo hizo por el camino de herradura a través de Marchamalo, Hita, Sigüenza, Fuencaliente y Lodares, en cambio cuando regresó a Madrid utilizando el servicio de postas lo hizo por Lodares, Torremocha, Torija y Guadalajara.

5.5.4. El viaje de J. F. Bourgoing de Madrid a Zaragoza en 1792

Jean François de Bourgoing, barón de título homónimo, fue un político y diplomático francés durante los tiempos de la Revolución Francesa que desempeñó en representación de su país diversas misiones en diferentes estados europeos. En España ocupó en un primer momento el puesto de secretario de la embajada a partir de 1777 y años más tarde llegó a ostentar el cargo de embajador ante la Corte de Madrid entre 1791 y 1793. Sus conocimientos sobre la sociedad española y sus dotes para la observación le permitieron, a su regreso a Francia, presentar en un libro⁴⁵² sus experien-

⁴⁵¹ En este caso el texto de Bourgoing es más explícito puesto que señala que a mitad de camino entre Cetina y Bubierca se cruza el cauce del río Jalón por un pequeño puente de piedra, punto que debe coincidir con Alhama de Aragón, a pesar de que el autor francés no mencione expresamente el nombre de la población. No es extraña esta omisión puesto que Bourgoing sólo menciona, salvo raras excepciones, las poblaciones que eran parada obligada del servicio de postas.

⁴⁵² BOURGOING, J.F. (1803). *Tableau de l'Espagne moderne*, (4 vol). 3ª edición, Chez Levrault frères, Libraires, París. Versión en castellano: *Imagen de la moderna España*. Traducción de Lorenzo Miralles, edición de Emilio Soler Pascual. Universidad de Alicante, 2012.

El volumen IV recoge un conjunto de láminas que complementan la obra bajo el título: *Atlas pour servir au tableau de l'Espagne moderne*. La primera edición de esta obra, publicada en Francia en 1779, vio la luz bajo el título: *Nouveau voyage per l'Espagne*, pero en posteriores ediciones, ampliadas y corregidas, ya apareció como *Tableau de l'Espagne moderne*. La cuarta edición incluye al final del tomo III una relación de los itinerarios de postas de España.

La obra de Bourgoing tuvo un notable éxito en su época a nivel europeo, de hecho a los pocos años de su publicación en francés fue traducido a otros idiomas; la edición en inglés, por ejemplo, es de 1813, sin embargo en España el libro estuvo prohibido por la

cias y vivencias españolas, recogidas a lo largo de varios viajes que realizó por gran parte del territorio peninsular.

El escritor francés es uno de los pocos viajeros que describe el camino de la posta entre Madrid y Zaragoza, aunque sólo en contadas ocasiones menciona esta denominación. En realidad se trata prácticamente de una descripción del itinerario del camino y no de un relato viajero puesto que su autor no hace ninguna referencia a las jornadas empleadas en el viaje. Bourgoing centra su atención en el paisaje y los cultivos del territorio que recorre, a la vez que refleja de manera clara el itinerario seguido por la carrera de postas⁴⁵³, sin embargo no aporta demasiados detalles relativos al trazado concreto del camino puesto que casi siempre ofrece anotaciones demasiado genéricas, con excepción de algunos tramos concretos como es el caso del comprendido entre Monreal de Ariza y Bubierca en el que menciona la existencia de dos puentes sobre el río Jalón y algunos otros detalles de interés⁴⁵⁴.

*El camino de Madrid a Zaragoza*⁴⁵⁵

Alcalá se encuentra en el camino que va de Madrid a Zaragoza, importante ciudad de España que fui a visitar en 1792 para ver de cerca las maravillas que me contaban sobre el canal de Aragón. A cuatro leguas de Alcalá encontramos la interesante ciudad de Guadalajara, sobre una eminencia un tanto alejada del Henares.

Un buen camino nos lleva a continuación hasta el miserable pueblo de Torija; de allí hasta Gajanejos, el suelo es pobre y pedregoso y el camino bastante difícil durante la estación lluviosa. De lo alto de la colina sobre la que se alza Gajanejos bajamos a un reducido valle muy estrecho,

Inquisición. La causa de esta prohibición debe achacarse a las críticas que en ocasiones lanza el autor contra la Iglesia española y especialmente contra la nobleza, a la que acusa de ser la causante del retraso económico y social del campo español. Hacia 1940 se realizó una primera traducción al castellano, pero fue notablemente recortada desvirtuando su valor e interés cultural. La publicación completa del texto en castellano sólo se ha realizado muy recientemente en la magnífica edición del profesor Emilio Soler.

⁴⁵³ En todo el recorrido del camino desde Alcalá de Henares hasta Zaragoza prácticamente sólo se mencionan aquellas poblaciones o ventas que disponían de parada de posta, aunque omite las de Almadrones y Torremocha, esta última especialmente significativa puesto que era en este lugar donde el camino de postas se desviaba del camino real de ruedas. Las únicas poblaciones citadas en el texto que no tenían parada de posta son Fuencaliente, Jubera, a la que se alude aunque no se menciona su nombre, y Huerta, cuya inclusión, en este último caso, queda justificada por la existencia del conocido monasterio cisterciense.

⁴⁵⁴ En la primera edición (*Nouveau voyage per l'Espagne*) no hay ninguna referencia al tramo entre Monreal y Bubierca salvo una sencilla alusión al mismo, sin embargo a partir de la segunda edición se ofrece una descripción más detallada aportando interesantes anotaciones.

⁴⁵⁵ La traducción del texto ha sido tomada de la obra editada por Emilio Soler.

*aunque risueño y cultivado como un jardín. Es el más bello panorama de la ruta*⁴⁵⁶. *Pasado Gajanejos, hemos de atravesar el paisaje más triste y árido hasta Bujarrabal, pueblo pobre, edificado entre rocas, a dos leguas de Sigüenza. Aún es peor el camino de Fuencaliente, a causa de una bajada pronunciada y pedregosa que lleva hasta el fondo de la hondonada en que este pueblo se asienta a orillas de un río. Fuencaliente pertenece al ducado de Medinaceli, cuya casa solariega se halla frente al pueblo, en lo alto de las colinas que dominan la hondonada. Varios gratos edificios, espacios verdes y plantaciones de cáñamo que se extienden a lo largo del valle, recrean agradablemente la vista. Praderas en que pace el ganado entre campos bien cultivados acompañan al viajero hasta la aldea de Lodares. Una legua más allá de Lodares encontramos un pueblo de nueva planta*⁴⁵⁷, *fundado gracias a los desvelos del obispo de Sigüenza. En toda España, los prelados son los primeros benefactores de sus diócesis. Algo más lejos, se alza en la cumbre de un monte un antiguo castillo, digno de los buenos tiempos del régimen feudal. Sin duda tuvo en otras épocas una finalidad militar. Hoy en día forma parte de las pacíficas posesiones del obispado de Sigüenza.*

De Lodares a Arcos, el camino es accidentado, con pendientes y pésimos tramos por un territorio yermo que constituye el límite de Castilla la Nueva por el noreste. Arcos, pueblo miserable pero bien situado, es el último de esta provincia y uno de los trece que el duque de Medinaceli posee en la comarca. Paisaje y camino son asimismo espantosos durante las tres leguas que separan Arcos de Monreal, otro pésimo pueblo casi en ruinas, el primero de Aragón.

Con todo, hemos de hacer una excepción en favor de los alrededores de Huerta, pueblo que pertenece a un monasterio de religiosos bernardos; gracias a este monasterio en los alrededores de Huerta imperan el bienestar, una agricultura bastante próspera y los árboles frondosos. En España se echa de ver una gran diferencia entre las tierras de los eclesiásticos y las de los más ricos propietarios laicos, desigualdad que obedece a la permanente estancia de los unos y la perpetua ausencia de los otros. El monasterio de Huerta encierra por otra parte varios sepulcros notables, entre ellos los de varios señores franceses llegados con el condestable Duglesclin para apoyar a Enrique de Trastámara. El viajero que desee entretenerse durante unas horas observando estas curiosidades podrá felicitarse de la buena acogida de los frailes en cuyo refectorio encontrará un alivio.

*Monreal pertenece a la casa de Ariza, cuya cabeza de partido está una legua más lejos. El antiguo castillo de esta casa se encuentra en una eminencia, bajo la cual tiene una bonita vivienda moderna. El río Jalón, que vamos a encontrar a menudo, discurre muy cerca, y su presencia embellece y vivifica esta pequeña región, donde forma una cascada. Se pasa el río por un hermoso puente*⁴⁵⁸. *Todo este punto de vista merecería ocupar un instante el lápiz del viajero.*

A la salida de Monreal se encuentra una bajada rápida, pasada la cual el camino es constantemente bueno hasta Cetina. De esta villa a Bubierca hay dos leguas por una ruta con

⁴⁵⁶ En el original en francés Bourgoing parece dar a entender que desde este punto se divisa el estrecho, y a la vez feraz, valle del río Badiel, pero no que continúe su camino por él. En cualquier caso la ruta a seguir sería, sin duda, por Almadrones, Algorta y Torremocha, hasta llegar a Bujarrabal.

⁴⁵⁷ Se refiere a la población de Jubera, construida a partir de 1782 por mandato de Juan Díaz, obispo de Sigüenza.

⁴⁵⁸ Se trata, sin duda, del puente de Ariza ya que la mención anterior referida al castillo y al palacio situado a sus pies permite deducir que corresponden a las posesiones que los Palafox tenían en esta villa fronteriza aragonesa.

encanto entre dos líneas de colinas. Al pie de la que está a la derecha, el Jalón riega un valle perfectamente cultivado. A mitad de camino, se pasa este río por un pequeño puente de piedra⁴⁵⁹ y se bordea hasta Bubierca, pueblo pintorescamente situado a media altura en medio de las rocas.

De aquí a Calatayud, una vez cambiados los caballos en Ateca, villa rodeada de huertas muy productivas. Aconsejo a los viajeros que hagan una parada en Ateca para pedir vino de Cariñena. Su color de ojo de perdiz, su sabor dulce y agradable les compensarán del vino negro y espeso que les servirán en toda esta parte de Aragón hasta las puertas de Zaragoza, y que es el peor brebaje con que jamás se ha envenenado a hombre alguno. El valle se hace menos estrecho a la salida de Ateca; siempre grato y fértil, está regado por el Jalón, cuyos meandros sigue de lejos el camino desde una media altura. No encontré en España comarca más agradable ni cultivada con mayor esmero que este valle, el cual se extiende desde Cetina casi sin interrupción hasta Calatayud. Por procedimientos muy simples, han abierto acequias que llevan la riqueza del Jalón hasta las heredades cerca de las cuales discurre; y no es a este valle encantador a donde hemos de acudir en busca de testimonios de la pereza e ignorancia de los españoles.

Una media legua antes de llegar a Calatayud, comienza una cadena de colinas peladas y cortadas a pico que deslucen un tanto el hermoso paisaje. La propia Calatayud parece en parte incrustada entre las rocas. Al pie de las mismas se encuentra la zona más agradable, que en dirección sur domina un valle que se hace muy amplio en las inmediaciones de la ciudad. Produce este próspero valle trigo, vino, legumbres y sobre todo cáñamo, buena parte del cual envían a Castilla la Vieja, y otra aún mayor a Bilbao y San Sebastián. Emplean este cáñamo para los cordajes de la marina real; a fin de adquirirlo, la marina mantiene en Calatayud comiarios desde hace varios años. Esta región no produce aceite. Hay sin embargo en Calatayud doce o trece fábricas de jabón, que venden sobre todo en Castilla, la barrilla que precisan la traen de la parte oriental de Aragón. Calatayud no es ya lo que fue en otro tiempo. Apenas suma 1.500 fuegos, pero a modo de compensación cuenta con diez parroquias y quince conventos, notables algunos por su magnífico aspecto y las inmensas fincas de que disponen. Calatayud y Tarazona comparten obispo, que reside en la segunda de estas dos ciudades. Calatayud se halla muy cerca de donde estaba situada Bilbilis, la patria de Marcial. Una media legua antes de llegar a Calatayud, el Jalón recibe al río Jiloca que pierde su nombre, aunque López, el principal geógrafo de la España moderna lo conserva hasta su desembocadura en el Ebro. Yo sigo la opinión del país y la del abad Ponz.

Después de Calatayud la comarca es extremadamente desigual hasta Fresno⁴⁶⁰, situado en un valle risueño y bien cultivado. Después de haber flanqueado algunos cerros nos encontramos ante la población de La Almunia, rodeada de olivos, viñas, higueras y campos de cáñamo y maíz hasta considerable distancia. El conde de Aranda tiene una parte de sus tierras en esta hermosa comarca, que se prolonga hasta una legua más allá de La Almunia. Luego ya no vemos

⁴⁵⁹ La referencia a este segundo puente es mucho más explícita puesto que precisa que se encuentra a mitad de camino entre Cetina y Bubierca, su emplazamiento se corresponde, sin duda, con Alhama de Aragón. Este puente devolvería el trazado del camino a la margen izquierda del valle. Además debe tenerse en cuenta que en las fechas en las que el barón de Bourgoing recorrió estas tierras, es decir, a finales del siglo XVIII, el camino real entre Madrid y Zaragoza bajaba por Sisamón hasta Cetina y cruzaba el río Jalón precisamente por este puente de Alhama.

⁴⁶⁰ El Frasnó.

más que brezales y una comarca muy árida hasta la mísera venta de la Romera e incluso hasta las mismas puertas de Zaragoza. Media legua más allá de la penúltima posta (La Muela) se vislumbra ya la célebre ciudad [de Zaragoza] en medio de una amplia y hermosa llanura, en la ribera derecha del Ebro.

5.6. MADRID - ZARAGOZA POR MARANCHÓN, CETINA Y ALHAMA

5.6.1. Breve reseña del camino

A finales del siglo XVIII el camino real entre Madrid y Zaragoza se reorientó por una nueva ruta que combinaba los dos viejos caminos por Daroca y por Calatayud. La primera parte del mismo aprovechaba el trazado del camino de ruedas hasta Maranchón, sin embargo en esta población se tomaba una derivación que bajaba al valle del Jalón en Cetina y tras llegar a Alhama de Aragón retomaba el camino de herradura hacia Zaragoza.

Este nuevo itinerario sólo es mencionado en la guía de Alexandre Laborde⁴⁶¹, geógrafo francés que realizó un viaje por España en los primeros años del siglo XIX, sin embargo sorprende que fuese descrito por primera vez unos setenta años antes en el mapa elaborado por Joseph Fernández de Moros en 1738 y 1739⁴⁶² cuando todavía no estaba en uso. Según se desprende del análisis del documento cartográfico no parece que el camino marcado a través del partido de Calatayud estuviese en uso regular, pues en el título del mismo se aclara que se está reparando, ensanchando y allanando, sino que más bien parece tratarse de un “informe de promoción”, es decir, que su principal objetivo sería el de convencer a las autoridades superiores pertinentes de que el camino entre Madrid y Zaragoza podía ir por el itinerario marcado. De hecho, puede observarse cómo la fecha de elaboración de estos mapas es veinte años anterior a la aparición de la guía de Escribano, obra en la que no se menciona el itinerario propuesto aquí, mientras que sí es citado por Escribano el trayecto desde Sisamón a través del barranco de Valdaroque hasta Ateca, y de aquí a Calatayud, que, por el contrario, no aparece dibujado en el mapa.

⁴⁶¹ LABORDE (1816). *Itinerario descriptivo de las provincias de España*.

⁴⁶² FERNÁNDEZ de MOROS (1738-1739). *Descripción del Camino Real de Calatayud y su partido*.

El documento incluye también una completa relación de todas las paradas del itinerario, haciendo mención expresa a la existencia o no de alojamientos y a la posibilidad de entrada de las sillas de posta en cada una de las paradas, así como la distancia entre unas y otras.

En cualquier caso, parece claro que a partir de mediados del siglo XVIII este itinerario empieza a ser frecuentado por los viajeros, hecho que se populariza hacia finales de dicho siglo y durante las primeras décadas del siguiente, posiblemente en detrimento del itinerario por Daroca, tal como apunta Miguel Monterde en su descripción del Corregimiento de Calatayud⁴⁶³. No obstante, la construcción hacia 1830 de la nueva carretera general por Alcolea del Pinar y Medinaceli supondrá el abandono total de ambas rutas.

5.6.2. Itinerario del camino

Camino real de Madrid a Zaragoza Tramo Alcolea del Pinar-Cetina-Alhama de Aragón⁴⁶⁴

Etapa / Parada	Leguas
MADRID	-
.....	
Alcolea del Pinar	22
Venta del Gorro	1
Venta del Campo Torance	1,75
Iruecha	4
Sisamón	2
Cetina	2
Río Jalón, puente Alhama de los Baños [Alhama de Aragón]	1,25
.....	
ZARAGOZA	18

Total: 52 leguas

5.6.3. Descripción y anotaciones del camino

Desde Madrid hasta Maranchón el trazado de este camino coincide exactamente en todo su recorrido con el del camino real de Aragón por Daroca. A pesar de que Alexandre Laborde hace salir este camino desde Alcolea del Pinar como una derivación del itinerario por Daroca, e incluso así queda dibujado en un pequeño croquis que acompaña a su guía del via-

⁴⁶³ MONTERDE y LÓPEZ DE ANSÓ (1788). *Descripción del Corregimiento de Calatayud*, 1788.

⁴⁶⁴ Este itinerario ha sido elaborado a partir de los datos aportados por LABORDE (1816). Alexandre Laborde hace salir el camino de Alcolea del Pinar pero en realidad partía de Maranchón.

jero, otras informaciones contemporáneas a la del geógrafo francés apuntan que los caminos de Daroca y Calatayud se separaban en Maranchón⁴⁶⁵ de modo que parece plausible fijar esta población como punto de partida de esta ramificación.

En Maranchón el camino tomaba orientación norte pero más adelante viraba hacia el noreste dirigiéndose hacia Iruecha. Desde la población soriana continuaba hacia Sisamón pasando junto a la torre medieval que domina la Sierra del Solorio. Todo este tramo discurre por un terreno de elevada altitud y con abundante monte de carrasca y sabina, incluso en la actualidad, de modo que son frecuentes las alusiones a las dificultades que presentaba el tránsito por este camino tanto en el aspecto climatológico como en el de la seguridad de los viandantes.

A partir de Sisamón el camino comenzaba a descender hacia el valle del Jalón siguiendo la cresta de los relieves que configuran la margen izquierda de los barrancos del Carrizal y de San Julián en dirección hacia Cetina. En la mayor parte de su recorrido la actual carretera local entre dichas poblaciones se superpone al camino real, sólo en su tramo final ha quedado preservado como camino rural. Nuevamente, es el mapa del IGN (hoja nº 436 - Alhama de Aragón, 1ª edición, 1921) la fuente cartográfica que recoge la existencia de esta antigua ruta donde queda rotulada como *Camino viejo de Madrid*.

En Cetina el camino viraba bruscamente hacia el este avanzando por la margen derecha del valle del Jalón en dirección a Alhama de Aragón, donde se cruzaba el cauce del río mediante un puente de piedra, ubicado en el mismo lugar que ocupa el actual. Este puente se construyó en el último tercio del siglo XVIII⁴⁶⁶ tal como recoge Miguel Monterde al presentar la referencia de Alhama: “*En estos años ha construido sobre el Jalón un puente de buenos sillares de su propio suelo*”⁴⁶⁷.

A partir de Alhama de Aragón, una vez incorporado al camino que venía de Sigüenza y Arcos, se podía continuar la ruta hacia Zaragoza que

⁴⁶⁵ El mapa del camino real de Calatayud [FERNÁNDEZ de MOROS (1738-1739). *Descripción del Camino Real de Calatayud y su partido*] sitúa la bifurcación en Maranchón. Por su parte, el diccionario geográfico de Sebastián Miñano recoge la siguiente información referente al camino real de Daroca: “*En este pueblo [Maranchón] y no en Alcolea se reúnen las carreteras de Daroca y Calatayud*” [MIÑANO (1826-1829). *Diccionario Geográfico*, Suplemento-tomo XI-, entrada Embid del Marqués].

⁴⁶⁶ A pesar de que a principios del siglo XVII este itinerario todavía no estaba en uso, Labaña ya apunta la existencia de un puente de madera que comunicaba el pequeño casco urbano de Alhama, emplazado en la margen izquierda a los pies del castillo, con los baños situados al otro lado del río.

⁴⁶⁷ MONTERDE y LÓPEZ DE ANSÓ (1788). *Descripción del Corregimiento de Calatayud*, 1788.

transcurría por Ateca, Calatayud, La Almunia y La Muela, según se ha explicado en un apartado anterior.

5.6.4. Descripción de Alexandre Laborde (1816)

Alexandre Laborde fue un aristócrata francés, con orígenes españoles por vía paterna, que también destacó como político y escritor. Después de pasar algunos años en Viena, sirviendo en el ejército austriaco, regresó a Francia, donde comenzó a interesarse por la política. El desempeño de su carrera política le llevó a ocupar importantes puestos en la administración gala, tanto civiles como militares, llegando a ser diputado de la Asamblea e incluso general de la Guardia Nacional, acompañando a Napoleón en la campaña española.

Su espíritu viajero le llevó a recorrer varios países europeos, mostrando especial predilección por España, sentimiento que queda de manifiesto en sus escritos. Laborde estuvo recorriendo España entre 1798 y 1806, realizando sobre el terreno numerosas observaciones y anotaciones, a la vez que varios dibujantes fueron reproduciendo los monumentos más emblemáticos de las ciudades que visitaba. Fruto de este trabajo son dos de sus obras más conocidas dedicadas a España: *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*, aparecida en 1805, y *L'itinéraire descriptif de l'Espagne*, publicada en 1809 en francés. Esta segunda obra se editó por primera vez en castellano en 1816 bajo el título *Itinerario descriptivo de las provincias de España*⁴⁶⁸.

El *Itinerario* de Laborde recoge numerosas rutas camineras que recorren todo el territorio español. Estas rutas aparecen presentadas por regiones, circunstancia que hace que los caminos de ámbito interregional queden divididos en varias partes, de modo que se hace necesario acudir a cada una de las regiones para reconstruir el itinerario completo.

Dos de estas rutas comunican Madrid con Zaragoza. Según figura en dicha obra, ambas comparten un trazado común hasta Alcolea del Pinar⁴⁶⁹, localidad en la que se separan en direcciones distintas. Así, mientras que la primera de ellas continúa por el sector septentrional de la paramera moline-

⁴⁶⁸ La obra original en francés consta de cinco volúmenes más un pequeño atlas de láminas de croquis geográficos de los distintos itinerarios. La edición en castellano se realizó en un solo volumen y el correspondiente atlas. [LABORDE, A. (1816). *Itinerario descriptivo de las provincias de España y de sus islas y posesiones en el Mediterráneo, con una sucinta idea de su situación geográfica, población, historia civil y natural, agricultura, comercio, industria, hombres célebres, carácter y costumbres de sus habitantes y otras noticias que amenizan su lectura*. Imprenta de Ildefonso Mompié, Valencia].

⁴⁶⁹ Como ya ha quedado dicho, en realidad la bifurcación se producía en Maranchón y no en Alcolea del Pinar.

sa en dirección hacia Daroca; la segunda, que es la descrita a continuación, desciende por Sisamón hacia el valle del Jalón, encuentro que se producía a la altura de Cetina. Laborde describe esta ruta en sentido contrario, es decir, de Zaragoza a Madrid, presentando la primera parte entre la capital del Ebro y Sisamón en el apartado de Aragón, mientras que la segunda parte del recorrido, desde Sisamón, o más propiamente desde la frontera con Aragón, hasta Madrid en el de Castilla la Nueva.

Ruta desde Zaragoza hasta los límites de Castilla la Nueva, por Calatayud

Se sale de Zaragoza por un buen camino que atraviesa por espacio de dos horas y media, una llanura al principio cultivada, y luego árida, y absolutamente inculta; súbense después unas gargantas que flanquean montañas elevadas. A estos montes, cuya travesía es de dos horas y media, sigue otro llano de una extensión inmensa, donde al pronto se ve con placer un cultivo esmerado, y a poco rato se llega al lugar de La Muela, muy pequeño y de posada detestable.

Continuando la misma llanura ya menos cultivada, y cortada a trechos por pequeñas eminencias y barrancos, se llega media hora después a una baxada bastante penosa, por donde se entra en otro llano en forma de cuenca rodeado de montañas, en medio del qual está la venta de la Romera; todo este terreno que es de 4 leguas de extensión se ve enteramente inculto, sin que se encuentre mas que algunos intervalos plantados de viñas, olivos y frutales hacia la derecha del camino en las inmediaciones de Calatrao⁴⁷⁰, que se ve a unos mil pasos de la carretera.

Desde este punto se disfruta ya de una perspectiva agradable, con la vista de un hermoso valle cuya superficie cubren los olivares, frutales, viñedos y buertas, divididas por algunos arroyos, viendo al fondo de él un pequeño pueblo, cuyo espectáculo es tanto mas agradable y delicioso, quanto es monótono, seco e inculto el terreno anterior. Camínase media hora entre estas delicias hasta que se llega a la villa de Almunia, de unos 4.000 habitantes, en una situación encantadora y en unas cercanías que anuncian la abundancia; tiene 2 iglesias parroquiales y 2 conventos de frailes, y una posada soberbia.

Sálese de La Almunia y durante 3/4 de hora se costea una montaña por un camino estrecho cuyas orillas están cubiertas de olivares. Se entra después en las montañas de Morata del Conde por una garganta también plantada de olivos, y cubierta de viñas hasta su cima. Desde allí se sube durante 2 horas y se llega a la venta de San Miguel y luego se pasa el puerto del Frasco⁴⁷¹. Desde este punto se ve un pequeño valle plantado de viñas y olivares, pero muy inferior al que diximos de La Almunia. En este se ve El Frasco, lugar pequeño, pobre y con pocos recursos para los caminantes, sin que tenga otra cosa agradable mas que la fuente, cuya agua abundante, pura y fresca, convida a los pasajeros que llegan fatigados de la baxada del puerto.

En saliendo de este lugar se entra en otras montañas a cuya cima se llega después de una subida de 2 horas y media, por caminos muy penosos y desagradables, aunque luego queda el viajero recompensado con el interesante espectáculo que se le presenta a la vista, descubriéndose desde aquella altura el soberbio valle de Calatayud, en el qual parece haber derramado la naturaleza sus tesoros; merced a los dos ríos Xalon y Xiloca que con sus aguas vivifican aquel

⁴⁷⁰ Calatorao.

⁴⁷¹ En realidad se trata del puerto de Morata.

terreno. Completa la hermosura de esta perspectiva la vista de la ciudad de Calatayud que se eleva en medio de este paisaje pegada a una montaña donde todavía quedan ruinas de edificios que anuncian su antigüedad. Admirando estas bellezas se llega a esta ciudad.

Calatayud. Ciudad de 9.000 personas, fundada en el siglo VIII^o por Ajub, general moro, aprovechándose de las ruinas de la antigua Bilbilis que estaba media legua distante sobre una montaña, cuyo pie riega el Xalon, y en alusión a su antiguo nombre se llama Bambula o Bambla, donde en diferentes tiempos se han encontrado muchos monumentos romanos. Estuvo dominada por los moros por espacio de cuatro siglos, y en 1118 pasó al de los reyes de Aragón, tomándola por asalto su rey D. Alfonso I^o. Fue patria del poeta Marcial, quien celebra en sus versos las minas de oro y de hierro, y el buen temple que el agua del Xalon da a este metal, con que se hizo famosa por la excelencia de sus armas. Situación: Calatayud está situada agradablemente al pie de un collado sobre la orilla derecha del Xalon en su confluente con el Xiloca, en medio del hermoso valle que diximos. Tiene 22 plazas, entre las que se distingue la mayor por su uniformidad y perfecto quadro, 44 calles principales, 9 puertas, buenos edificios y una fuente hermosa con 11 caños de agua perenne. Hay en sus alrededores deliciosos paseos, cubiertos de árboles y regados por varios arroyos.

En dexando a Calatayud, sigue el camino por el lado derecho del valle durante hora y media costeano montañas desnudas y elevadas, hasta llegar a Terres, lugar que está a la extremidad. Después de una subida y bajada suave, se entra en otro valle del mismo género, regado por el río Xalon, cultivado con esmero, cubierto de huertas, y rodeado de montañas plantadas de dilatados viñedos, cuyo camino conduce a Ateca, villa grande y rica dividida en dos partes por el citado río Xalon, el qual se pasa por un puente de piedra de tres arcos. Una de sus torres es muy elegante por la forma y adornos del género arabesco. Otra muy elevada ha perdido su aplomo, y se ha inclinado a una parte, de suerte que parece amenazar ruina, en cuyo estado existe ya de tiempo inmemorial. La posada de esta villa es magnífica, cómoda y de una solidez poco común.

La salida de la villa es por un camino bueno, pero algo estrecho; costéase la montaña de la mano derecha, dexando al pie de la izquierda una serie de pequeños valles risueños y bien cultivados. Se llega a Bubierca, lugar miserable, y a media hora después a Albama de los Baños, que todavía lo es mas. Este último fue antiguamente una plaza respetable que poseyeron por mucho tiempo los moros, y conquistó en 1122 Alfonso I^o de Aragón. Está situado sobre el Xalon al pie de montañas elevadas; vense en él muchas habitaciones subterráneas excavadas en el monte. Este lugar no tiene mas de particular hoy día que los baños termales, antiguamente mas frequentados que ahora, que están a un tiro de fusil de la población, y que son muy a propósito contra el reumatismo y dolores inveterados.

Al salir de Albama se pasa el Xalon por un puente pequeño; se empieza a subir por una cuesta insensible, y atravesando algunas tierras cultivadas, al cabo de una hora se descubre el lugar de Fuente Mina⁴⁷² a unos 500 pasos a la derecha del camino; y media hora después se pasa por el lugar de Cetina que es bastante grande⁴⁷³.

Segue la cuesta suave que al fin va a parar a unas montañas llenas de árboles, que a trecho cubren el camino que ya de suyo es tortuoso y solitario, por lo qual los foragidos pueden muy

⁴⁷² Se trata de Contamina.

⁴⁷³ En este tramo Laborde confunde las distancias, ya que en realidad hay media hora de Albama al punto desde el que dice avistar el pueblo de Contamina y una hora de aquí a Cetina.

a su salvo sorprender a los caminantes. Al salir de estos bosques todavía sube el camino por espacio de una hora, hasta entrar en una llanura, donde se halla Sisamón (1), lugar pequeño y malo, el último del reino de Aragón sobre las fronteras de Castilla la Nueva. Su posada es malísima y desprovista de lo mas necesario. Esta inmensa llanura llamada de las Serrantas, sobre las montañas elevadas que forman parte de la Serranía de Cuenca, se ve parte inculta y parte cultivada. Después de 3/4 de hora de camino se eleva a la derecha sobre una pequeña altura una torre⁴⁷⁴ no muy alta y quadrada, que señala los límites de estas dos provincias.

(1) Hay otro camino mas corto para ir de Calatayud a Sisamón, en ruedas, el qual se toma desde Ateca por Castejón de las Armas y el barranco de Balduino.

Ruta desde las fronteras de Aragón, por Calatayud y Sisamón hasta Madrid

Después de haber pasado la torre quadrada que divide los reynos de Aragón y Castilla la Nueva, a tres quartos de legua de Sisamón, se atraviesa una llanura situada sobre unas montañas pobladas de árboles y arbustos, que son ramificaciones de las de Cuenca. Su camino es bastante bueno hasta llegar a Iruecha, villa situada en una cima, y a la venta del Campo; mas adelante se va empeorando y se baxa por una garganta de 200 pasos de larga, pero tan estrecha, que pueden tocarse con las manos los peñascos de ambos lados. Síguese una grande llanura sin árboles y poco cultivada, donde se halla la venta del Gorro y poco después Alcolea del Pinar, lugar pequeño que pasa por uno de los mas elevados de España.

El camino que sigue hasta Torija, por espacio de 18 leguas, es bastante desagradable; la mayor parte llanuras secas y pedregosas, subidas y baxadas incómodas, ramblas y barrancos desapacibles. De Alcolea del Pinar se pasa a Torremocha del Campo y Algora. Este último pueblo que sólo cuenta con unos 300 habitantes, gastó 3000 duros en el año 1790, para dorar el altar mayor de la iglesia, la cárcel pública es buen edificio y la posada regular. Luego se presenta la venta del Anca y Grajaneros, pueblo situado en una hondonada donde se reunen quatro arroyos; sigue la villa de Trijueque, muy abundante en trigo, desde la qual hasta Torija el camino es ya mas cómodo.

Torija, villa situada en una altura que domina el valle de su mismo nombre, fue antiguamente respetable por sus torres y murallas, de las cuales quedan algunos vestigios en el día. Saliendo de esta villa, y baxada una larga cuesta, se encuentra al pie de ella una columna con dos inscripciones, una en latín y otra en castellano, las cuales conservan la memoria de que los reyes Carlos III^o y IV^o para librar a los pasajeros de las frecuentes desgracias que sufrían en el valle inmediato, mandaron construir, baxo la inspección del sabio conde de Floridablanca, un nuevo camino, comenzado en 1787 y concluido en 1790. Éntrase en el citado valle por una soberbia calzada capaz de 4 carros a la par, y adornada de árboles a los lados; y aunque en la inmediación al lugar de Valdenoches pierde algo de su perfección este camino, sin embargo es muy alegre por la inmensidad de olivos y árboles frutales que lo rodean. Legua y media después de este lugar, se sale del valle por una subida corta y suave, sobre la qual está la villa de Taracena, desde donde se descubre en toda su extensión la ciudad de Guadalajara, distante de allí media hora de camino.

Guadalajara. Ciudad antigua conocida por los romanos con los nombres de Arriaca, Carraca o Turria según varias opiniones; fue también dominada por los godos y por los moros

⁴⁷⁴ Se trata de la Torre de los Moros, fortificación medieval de planta cuadrada, ubicada en término de Sisamón pero a poco más de 1 km del límite con la provincia de Soria.

que la conquistaron en 711 llamándola Guidalbiechara o Guadalarriaca, de donde se formó por corrupción su nombre actual. Alvar Fáñez, primo del Cid, la conquistó en 1081. Su situación es hermosa en una llanura a la ribera oriental del río Henares; es bastante grande y aun conserva vestigios de los fuertes muros que tuvo en otro tiempo. Es la capital de la Alcarria y su población asciende a unas 12.000 almas.

A poca distancia de Guadalaxara se vadea el río Henares, por haberse arruinado su puente en una riada en 1757; y quantas veces se ha tratado de reponerlo, exigiendo contribuciones a los habitantes de 30 leguas a la redonda, otras tantas se desvaneció el proyecto y el puente ha quedado por hacer. La llanura que se sigue es grande, hermosa y fertilizada por el citado río. A su lado izquierdo se ven las montañas que separan a Castilla la Nueva de la Mancha y a la derecha las que la separan de Castilla la Vieja. Se pasa a poco rato por la venta de San Juan, y una hora después por la de Meco, y al paso que se acerca el viagero a Alcalá de Henares, descubre un golpe de vista risueño y pintoresco.

Alcalá de Henares, ciudad situada a la extremidad de una llanura, cercada de montes estériles por la parte de oriente y mediodía, fue llamada por los romanos Complutum, dominada por los godos y los moros y ganada a estos a principios del siglo XII^o por Bernardo, arzobispo de Toledo. Extensión: Está cercada de murallas flanqueadas de torres quadradas muy inmediatas unas a otras. Tiene una hermosa plaza, y una calle recta y larga. Los arrabales son mas alegres y agradables que la ciudad. Población: Cuenta solo unos 6.000 habitantes.

Se sale de Alcalá por un camino bueno, pero algo arenisco; y después de una dilatada llanura, que a pesar de la inmediación del Henares, está bastante seca y sin árboles, se pasan dos arroyos llamados Camarmilla y Torote; quedando a la derecha la villa de Torrejón de Ardoz. Éntrase de nuevo en un pedazo de camino hermoso principiado en 1790, desde el qual se ve a la izquierda el grande edificio de San Fernando, destinado a la reclusión de las mugeres de malas costumbres. A poca distancia se encuentra el famoso puente de Viveros, que sirve de paso a una rambla en tiempo de grandes lluvias⁴⁷⁵. Luego se atraviesan los lugares de Rejas y Canillejas de Abaxo, recreando en este último al viagero la vista del magnífico palacio y hermosos jardines que en él tienen los duques de Osuna.

Desde aquí se descubre ya de un modo pintoresco la villa de Madrid, distante solo una legua, ofreciendo a la vista como digamos una selva de pirámides, formada por un gran número de altas torres y vistosos chapiteles. Este hermoso quadro se pierde de vista al baxar una bondonada que está muy inmediata a la corte; en la qual causa gran placer una deliciosa alameda, que va a parar en línea recta a la puerta llamada de Alcalá, edificio construido en forma de arco triunfal y que por su hermosura y magnificencia arrebató la atención del viagero, y aumenta la grandiosa idea que ha formado de esta corte.

La entrada a Madrid presenta al viagero por do quiera que vaya, un pueblo animado con la presencia del soberano; magníficos caminos con alamedas frondosas conducen a sus puertas, y particularmente los que se dirigen a los sitios reales, que son de una construcción y hermosura poco comunes. Pero la entrada mas chocante y vistosa es por la puerta de Alcalá; preséntase de un golpe el delicioso paseo del Prado, los espaciosos jardines del Retiro y la anchísima calle de Alcalá, cuyos objetos reunidos forman una perspectiva asombrosa y enteramente pintoresca.

⁴⁷⁵ El puente de Viveros permite sortear el cauce del río Jarama y no el de una simple rambla.



Camino de Zaragoza a Alcalá de Henares (mapa 1). Alexandre de Laborde (1809).
Atlas de l'Itinéraire descriptif de l'Espagne. Biblioteca Nacional de España.



Camino de Zaragoza a Alcalá de Henares (mapa 2). Alexandre de Laborde (1809).
Atlas de l'Itinéraire descriptif de l'Espagne. Biblioteca Nacional de España.

6. CARRETERA GENERAL MADRID - ZARAGOZA (SIGLO XIX)

6.1. INTRODUCCIÓN

La verdadera modernización de los caminos españoles comienza hacia el último tercio del siglo XVIII, dando origen a las vías de comunicación que se conocerán posteriormente como carreteras generales. Las primeras actuaciones gubernativas se remontan al Real Decreto de 10 de junio de 1761 en el que se ordenaba construir en España caminos rectos y sólidos que facilitasen el comercio entre unas provincias y otras, debiendo comenzar por mejorar las comunicaciones entre Madrid y las regiones de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia. El verdadero artífice de este plan de modernización fue Bernardo Ward, economista de origen irlandés que trabajó al servicio de Fernando VI y Carlos III. Después de recorrer gran parte de Europa y de España elaboró un pormenorizado plan de actuación⁴⁷⁶ con el fin de modernizar la economía española, dedicando especial atención a las obras públicas y a las infraestructuras viarias. Según sus propias palabras, en materia de comunicaciones “*necesita España de seis caminos grandes, desde Madrid a La Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante y a la raya de Francia, así por la parte de Bayona como por la de Perpiñan; y de estos se deben sacar al mismo tiempo para varios puertos de mar y otras ciudades principales: uno del de La Coruña para Santander (que es el más esencial y urgente en el día), otro para Zamora y hasta Ciudad-Rodrigo; del de Cádiz otro para Granada; y así de todos los demás. Después se necesitan diferentes caminos de travesías de unas ciudades a otras*”.

El origen de estas carreteras está en la red principal de carreras de posta de los siglos XVII y XVIII. Puede comprobarse fácilmente sobre un

⁴⁷⁶ WARD, B. (1779). *Proyecto económico en que se proponen varias providencias, dirigidas a promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su planificación*. Joaquín Ibarra, 2ª imp., Madrid. La obra fue redactada por su autor en 1762 pero no fue publicada hasta 1779 cuando Bernardo Ward ya había fallecido.

mapa de la península como el trazado de las principales carreras de posta del siglo XVIII es más o menos coincidente con el de estas seis carreteras generales proyectadas a finales de este mismo siglo y que a su vez concuerdan en sus destinos con las radiales del siglo XX⁴⁷⁷.

El plan inicial consistía en acometer las obras necesarias para convertir estos caminos en verdaderas vías de comunicación, propias de los tiempos que se avecinaban. En el último tercio del siglo XVIII los resultados obtenidos fueron muy limitados pues hacia 1800 apenas se habían construido y pavimentado 2000 km. Con el cambio de siglo la situación no había mejorado demasiado tal como refleja el informe redactado por Agustín de Betancourt en 1803⁴⁷⁸, por entonces director de la recién creada Escuela Oficial del Cuerpo de Ingenieros de Caminos. En dicho informe se habla del precario estado de conservación que presentaban tanto las seis carreteras generales como otras de orden menor, así como un gran número de sus infraestructuras viarias, haciendo especial incidencia en las deficiencias de algunos de sus puentes. El insigne ingeniero achaca el mal estado de las vías de comunicación españolas a la desidia y falta de previsión de las autoridades gubernativas, a la falta de personal especializado con la cualificación adecuada y, sobre todo, al despilfarro de los fondos invertidos en obras públicas puesto que, a su juicio, en ocasiones los encargados de realizar nuevas obras pensaban más en la magnificencia de las mismas que en la utilidad que podían prestar a los ciudadanos.

Una de las carreteras tratadas es la de Aragón y Cataluña por Zaragoza, que tenía su arranque en la puerta de Alcalá de Madrid y terminaba junto al puente de Molins de Rey sobre el río Llobregat, punto en el que se unía a la de Madrid a Cataluña y Francia por Valencia⁴⁷⁹. Según se detalla en el informe, en esta época el trazado de la carretera discurría siguiendo el itinerario del camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca.

Los datos facilitados en el informe son concluyentes respecto a las condiciones de esta vía: *La carretera de Aragón y Cataluña por Zaragoza comprende*

⁴⁷⁷ Existen dos ligeras diferencias ya que el destino de la N-III es Valencia y no Alicante, mientras que la N-V no termina en Badajoz sino que continúa hasta la frontera con Portugal.

⁴⁷⁸ DE BETANCOURT, A. (1803). *Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante; dada al Excmo. Sr. D. Pedro Cevallos por D. Agustín de Betancourt: año de 1803*. El informe fue publicado en la *Revista de Obras Públicas*, año 1869, tomo I, n^{os} 5, 6, 10 y 13.

⁴⁷⁹ Además de estas dos carreteras se nombran también como generales la de Vizcaya por Burgos que terminaba en el puente del Bidasoa, junto a la raya con Francia; la de Castilla y Galicia con finalización en La Coruña; la de Andalucía que iba desde la villa de Ocaña, donde se apartaba de la de Valencia, hasta Cádiz; y la de Extremadura que llegaba hasta Badajoz.

*107 leguas: había construídas 91/3, 51 puentes y 169 alcantarillas; y estaban por hacer 97 1/2 leguas, 34 puentes y 310 alcantarillas. Esta carretera fue la primera que llamó la atención, luego que determinaron SS.MM. emprender su viaje, y en ella se han construído de firme 12 1/4 leguas, 30 puentes y 150 alcantarillas, además de la habilitación de lo restante de toda ella*⁴⁸⁰. Como obra urgente a realizar en ella determina: *Afirmar como unas cinco leguas que quedaron abiertas el año próximo pasado desde Torija hasta el confín del obispado de Sigüenza, cerca de Almadrones.*

El informe también aporta las cantidades invertidas en esta carretera durante el año de 1802, inversiones que certifican la realización de importantes labores de construcción y habilitación a lo largo de todo el recorrido de la misma⁴⁸¹.

El verdadero impulso del plan vino durante la segunda y tercera décadas del siglo XIX. En ese momento se comienzan las obras en la mayoría de las carreteras generales. Hacia 1830 estaban acabados los trabajos de remodelación en la mayoría de estas vías, prácticamente sólo faltaban por concluir algunos tramos de la carretera de Francia por Zaragoza y Barcelona. La Comisión de Canales y Caminos afirmaba en un informe correspondiente a 1820⁴⁸² que gran parte de las carreteras generales estaban concluidas salvo la de Madrid a Barcelona por Zaragoza que va muy atrasada puesto que restaban de construir todavía 70 leguas de las 109 que tenía proyectadas, la travesía de Castilla la Vieja en la carretera de La Coruña y unos pequeños tramos de apenas 12 leguas de longitud que faltan por construir en la de Madrid a Cádiz. La propia Comisión apremia en la terminación de la carretera de Barcelona lo antes posible debido a que "*considerando la actividad y tráfico de las provincias que atraviesa esta carretera y de su influencia en lo interior, y particularmente con la capital, es urgentísima su entera conclusión*". Estas intenciones debieron ponerse en práctica y en la década siguiente los trabajos parecen que iban buen ritmo. Francisco Xavier de Cabanes aporta algunos datos relativos a la construcción de estas carreteras generales referentes a

⁴⁸⁰ Una sencilla operación ofrece la distancia que quedaba por construir y reparar, que ascendía a 85 1/2 leguas, además de 4 puentes y 160 alcantarillas. No obstante, el propio autor del informe remarca que en realidad ese trayecto había sido habilitado para el tránsito de manera provisional con motivo del viaje que sus majestades hicieron por dicha carretera.

⁴⁸¹ En el tramo entre Guadalajara y Torija se destinaron casi 2 millones de reales a trabajos de construcción; en el tramo de Torija a Used se emplearon unos 700.000 reales y 500.000 más en el tramo entre Used y Zaragoza, en los dos últimos casos dedicados prácticamente a labores de habilitación de la misma. Cantidades que no resultan muy elevadas si se comparan con los 5 de millones de reales que se invirtieron en esta misma carretera entre Zaragoza y Molins de Rey.

⁴⁸² El informe está incluido como apéndice nº 1 en DGOP (1856). *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856 presentada por el excmo. señor ministro de Fomento*. Imprenta Nacional, Madrid.

los años comprendidos entre 1814 y 1828. Con referencia a la carretera de Francia por Zaragoza anota la siguiente descripción⁴⁸³.

El camino general de Madrid a Francia por Barcelona y La Junquera.

Corre este camino de SO a NE desde Madrid a Zaragoza y de O a E desde Zaragoza a Barcelona próximamente y de S a N desde esta ciudad a la frontera. Es igual a la carrera de postas de la misma denominación y como ella pasa por Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Lérida, Barcelona, Gerona y Figueras. Se ha construido en épocas diferentes y faltan algunos trozos para terminarlo, pero en los años anteriores de 1827 y 1828, y en el de 1829 se han dedicado grandes sumas para dejar espedita y concluida la parte que aún no estaba hecha entre Madrid y Zaragoza. Su longitud es de 140,5 leguas.

Este camino que desde Alcolea se dirigía por la venta del Campo, Iruecha y Siyamón a Calatayud, se construye en la actualidad por Esteras del Ducado y Ariza con la ventaja de que la carrera de postas que hasta ahora se separaba, seguirá en adelante la proyección del mismo camino. El estado en que se halla este camino es mediano desde Madrid hasta la venta del Puñal, nuevo desde esta venta hasta Zaragoza, no concluido y solamente abierto desde Zaragoza a Lérida, en regular estado desde Lérida a Barcelona, y muy transitable desde Barcelona a Francia pasando por la marina.

Tiene este camino los puertos del Frasno entre Calatayud y La Almunia, de Fraga entre esta ciudad y Alcaraz, del Bruch entre Igualada y Esparraguera, de Orriols más allá de Gerona y del Perthuis a la entrada de Francia. La atraviesan los ríos Jarama en el puente de Viveros, Henares en Guadalajara, Jalón en Calatayud, Ebro en Zaragoza, Cinca en Fraga, Segre en Lérida, Noya en Martorell, Llobregat en Molins de Rey, Tordera más allá de Calella, Oña en Gerona, Ter en Pont Major, y Fluviá en Bâscara, con otros varios ríos de consideración.

Tiene posadas en varios puntos y las principales están en Alcalá, Guadalajara, Venta del Puñal, Ariza, Calatayud, Almunia, Zaragoza, Villafranca, Venta de Santa Lucía, Bujaraloz, Fraga, Lérida, Tárrega, Cervera, Igualada, Esparraguera, Martorell, Molins de Rey, Badalona, Masnou, Mataró, Areyms, Calella, Gerona y Figueras.

Hacia 1840 la carretera ya debía estar terminada en casi todo su recorrido, faltando sólo por concluir el tramo entre Jubera y Arcos de Jalón por Somaén que no se terminaría hasta 1850 aproximadamente.

Es evidente que en algún momento, comprendido entre 1803 y 1820, las autoridades pertinentes tomaron la decisión de trazar esta carretera, según apunta Cabanes, por Medinaceli y Calatayud, abandonando definitivamente el antiguo itinerario por Daroca.

⁴⁸³ CABANES, F.X. de (1830). *Guía general de Correos, Postas y Caminos del reino de España con un mapa itinerario de la península*. Imprenta de don Miguel de Burgos. Madrid.

En los años centrales del siglo XIX se implantó en España el Sistema Métrico Decimal según determinaba la ley de 19 de julio de 1849, norma que propició como consecuencia importante que a partir de ese momento las distancias de las carreteras españolas se midieran en kilómetros y no en leguas como se venía haciendo hasta entonces. En aplicación de esta normativa el Ministerio de Fomento emitió un decreto, fechado el 18 de diciembre de 1856⁴⁸⁴, en el que se ordenaba realizar la medición de las carreteras radiales con arreglo al nuevo sistema de medidas adoptado y colocar postes kilométricos en los lugares que procediera según las distancias marcadas así como hitos indicadores en los límites provinciales. Dos meses más tarde la Dirección General de Obras Públicas dictó una instrucción⁴⁸⁵ en la que se señalaban las carreteras generales en las que se debían colocar los postes kilométricos, estableciendo como origen de las mediciones la placa colocada a tal efecto en la Puerta del Sol de Madrid⁴⁸⁶, según ya quedaba establecido con anterioridad en la real orden. En total son doce las carreteras mencionadas, acabando todas ellas, tal como indica el propio título de la orden, en las costas o fronteras españolas, excepto la que termina en Toledo. En dicha relación es mencionada en tercer lugar la carretera de Madrid a La Junquera por Zaragoza y Barcelona⁴⁸⁷, señalándose la calle de Alcalá como travesía de salida de la Corte⁴⁸⁸. Tres años más tarde, el real decreto de 7 de septiembre de 1860, publicado en la Gaceta de Madrid el día 11 del mismo mes, incluía una completa relación por provincias de las carreteras que formaban el plan general para la Península e Islas adyacentes, clasificadas en tres órdenes o categorías según su relevancia. En la relación de vías de primer orden que parten de la capital de España se adivina ya la disposición

⁴⁸⁴ El decreto fue publicado en la *Gaceta de Madrid* del 30 de enero de 1857.

⁴⁸⁵ La instrucción tiene fecha de 28 de febrero de 1857 y apareció publicada en la *Gaceta de Madrid* el 18 de abril del mismo año. Su título define claramente su finalidad: “*Instrucción para llevar a efecto la Real orden de 18 de diciembre de 1856 relativa a la colocación de postes kilométricos en las carreteras generales, que partiendo de esta corte, van a terminar en las costas y fronteras*”.

⁴⁸⁶ Primera referencia del hito conocido posteriormente como *Kilómetro cero*. El artículo 2º de la citada orden dice así: “*La medición de las carreteras empezará a contarse desde la losa que se ha colocado en la Puerta del Sol de Madrid, en la prolongación del eje del Ministerio de la Gobernación, y a 10 metros del plano que forma el zócalo de la parte central del edificio*”.

⁴⁸⁷ Además de nuestra carretera de referencia se citan las siguientes: Madrid a Irún por Burgos; Madrid a la frontera de Francia por Soria y Pamplona; Madrid a Valencia por Las Cabrillas; Madrid a Cartagena por Albacete y Murcia; Madrid a Cádiz; Madrid a Toledo; Madrid a Badajoz; Madrid a Vigo por Ávila, Salamanca y Zamora; Madrid a La Coruña por Medina del Campo, Benavente y Lugo; Madrid a Gijón por Valladolid, León y Oviedo; y Madrid a Santander por Valladolid y Palencia.

⁴⁸⁸ El segundo párrafo del artículo 3º establece: “*Para la de Francia por Soria y Pamplona, y para la de La Junquera por Zaragoza y Barcelona, se llevará la medición por la calle de Alcalá a salir por la Puerta del mismo nombre*”.

radial de las seis grandes rutas que desde Madrid alcanzan los extremos peninsulares: Irún, La Junquera, Valencia, Cádiz, Badajoz y La Coruña⁴⁸⁹.

Respecto al trazado de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera es Francisco Mellado⁴⁹⁰, tal como ya se ha comentado en apartados precedentes, el primero en describirlo por el nuevo recorrido por Esteras, Medinaceli y los desfiladeros del Jalón a través de Jubera y Somaén. Los manuales viarios de la segunda mitad del siglo XIX hacen referencia a esta importante vía. De enorme utilidad resulta, por sus excelentes detalles del trazado, el Itinerario Descriptivo Militar de España⁴⁹¹, monumental obra, publicada en 1866 y compuesta por ocho tomos, en la que se describen con cierto detalle más de 1400 itinerarios que recorrían todo el territorio peninsular. Dentro de las denominadas líneas generales se menciona con el número 4 la que de Madrid conduce a Zaragoza por Guadalajara, Alcolea del Pinar y Calatayud, cuyo trayecto coincide con el descrito por Mellado en 1846. Posteriormente, la Dirección General de Obras Públicas publica en 1871 un trazado semejante aunque menos detallado de la que cataloga como carretera de primer orden⁴⁹². Un nuevo itinerario de España publicado en 1872 por Joaquín Pérez de Rozas⁴⁹³ recoge más de 1500 rutas en las que incluye todo tipo de vías y que el propio autor diferencia entre ferrocarriles, carreteras, caminos de carros, de herradura, sendas y veredas, de las que prácticamente sólo se aportan los datos fundamentales. Muchos más detalles contiene la nueva guía del viajero, obra de Emilio Valverde⁴⁹⁴ publicada en 1886, en la que se describen 372 recorridos por carretera y 69 nuevos trayectos ferroviarios. Ambas obras describen con cierto detalle la carretera entre Madrid y Zaragoza catalogándola como uno de los itinerarios peninsulares relevantes⁴⁹⁵.

⁴⁸⁹ Aunque siguen considerándose de primer orden, han quedado fuera de esta red radial al arrancar de alguna de las principales las que se dirigían a Pamplona, Cartagena, Vigo, Gijón y Santander.

⁴⁹⁰ MELLADO, F. (1846). *Guía del viajero en España*. 3ª edición.

⁴⁹¹ DEPÓSITO de la GUERRA (1866). *Itinerario Descriptivo Militar de España*, (8 vol). Imprenta de Rivadeneyra, Madrid.

⁴⁹² En estas dos últimas fuentes bibliográficas las distancias están medidas en kilómetros, unidades que se consolidarán a partir de estas fechas en publicaciones posteriores.

⁴⁹³ PÉREZ de ROZAS, J. (1872). *Itinerario de España, Baleares y Canarias, ferro-carriles, carreteras, caminos de carros, sendas y veredas*. Tipografía de Manuel Minuesa, Madrid.

⁴⁹⁴ VALVERDE, E. (1886). *Nueva guía del viajero en España y Portugal. Viaje geográfico, artístico y pintoresco por la Península Ibérica*, (2 vol). Imprenta de Domingo Cao y Fernando de Val, Madrid.

⁴⁹⁵ En los mapas del Instituto Geográfico Nacional, editados entre 1875 y 1930, aparece rotulada generalmente como Carretera de Madrid a Francia por La Junquera o simplemente Carretera de Madrid a Francia, según el momento. Será posteriormente, hacia 1940, cuando adopte la denominación de carretera radial N-II. No obstante sorprende que en la guía de Valverde esta carretera una vez pasada Zaragoza continuaba por Huesca y Jaca entrando en

6.2. ITINERARIO DE LA CARRETERA

Carretera general de Madrid a Zaragoza⁴⁹⁶
(14 etapas - 321,5 km)

Etapas	Poblaciones	Distancias (km)	
-	MADRID - Se cruza el arroyo Abroñigal por un puente de mampostería - A 4 km a la derecha arranca la carretera a Vicálvaro	-	-
	Canillejas - En Canillejas se separa por la izquierda un camino a Campisábalos por Aljete - A 7 km se pasa el río Jarama por el puente de Viveros, de piedra y con nueve arcos	8,5	
1	Torrejón de Ardoz - Tiene estación en el ferrocarril de Zaragoza	11,5	20
2	Alcalá de Henares - Tiene estación en el ferrocarril de Zaragoza - En Alcalá arranca por la derecha el camino a Aranjuez y por la izquierda el de Torrelaguna y Torrejón del Rey - La carretera sigue muy próxima, por su derecha, al río Henares - A 8 km, en las cercanías del parador de Meco, está el límite de las provincias de Madrid y de Guadalajara	10	10 (30)
	Azuqueca de Henares (1 km a la izquierda) - Tiene estación en el ferrocarril de Zaragoza	13	
3	GUADALAJARA - El río Henares se cruza por un puente de piedra de cinco arcos 1,5 km antes de Guadalajara y empieza una subida algo penosa que termina en dicha ciudad - En las inmediaciones del puente está la estación del ferrocarril de Zaragoza - En el referido puente se separa por la izquierda un camino a Segovia por Torrelaguna - En Guadalajara arranca por la derecha la carretera a Cuenca	13	26 (56)

Francia por Canfranc, de ahí que tenga la denominación de carretera de Madrid a Francia por Guadalajara, Zaragoza y Jaca.

⁴⁹⁶ Este recorrido ha sido elaborado a partir de la información que presenta el Itinerario nº 4 "De Madrid a Zaragoza por Guadalajara, Alcolea del Pinar y Calatayud" contenido en el *Itinerario Descriptivo Militar de España*, editado por el Depósito de la Guerra en 1865.

Etapa	Poblaciones	Distancias (km)	
	Taracena - A 5,5 km de Guadalajara y a 1 km de Taracena arranca a la izquierda la carretera de Madrid a Pamplona	4,5	
	Valdenoches (derecha)	4,5	
	Torija (derecha) - En Torija arranca por la derecha una carretera a Brihuega, Cifuentes y Molina de Aragón	8,5	
4	Trijueque (izquierda)	4,5	22 (78)
	Grajanejos (sic) (0,5 km a la izquierda)	11	
	Ledanca (1 km a la izquierda)	5,5	
	Almadrones (1 km a la izquierda) - A 2,5 km de Almadrones, en la venta y portazgo del mismo nombre, arranca por la izquierda una carretera a Sigüenza - A poco más de 0,5 km se separa por la derecha una carretera a Trillo	6,5	
5	Algora - A la entrada de Algora se cruza el camino de Sacedón a Sigüenza	11,5	34,5 (112,5)
	Torremocha del Campo	5,5	
	Torresaviñán (1 km a la derecha)	2,5	
	Saúca - La carretera asciende por espesos montes para ganar una derivación de la Sierra Ministra en la que está situada	6	
6	Alcolea del Pinar - En Alcolea se separa por la izquierda un camino a Cuéllar y por la derecha otro a Cuenca por Priego - A 1,5 km de Alcolea arranca por la derecha el camino de Guadalajara a Teruel - A 5,5 km se halla el límite de las provincias de Guadalajara y Soria - La carretera desciende por la falda de la Sierra Ministra al estrecho valle por el que corre el río Jalón, cuyo curso sigue	8,5	22,5 (135)
	Esteras de Medina (derecha) - El río Jalón se atraviesa tres veces por puentes de piedra y ladrillo (a 9,5 km de Alcolea y a 1,5 y 3 km de Esteras de Medina) - A 4 km de Esteras cruza el ferrocarril de Zaragoza, que sigue también el valle y cruza a la carretera tres veces entre Jubera y Somaén	9,5	

Etapas	Poblaciones	Distancias (km)	
	Salinas (1 km a la derecha) - En las cercanías de la venta del Tinte, a 6 km de Esteras, empalma por la izquierda un camino de Hortezueta por Medinaceli y arranca otro por la derecha a Salinas y Maranchón. Este sigue por la carretera 2 km y en el parador de San Francisco se separa de ella por la izquierda para dirigirse a Almazán - A menos de 1 km del citado parador y a la derecha de la carretera se encuentra la estación de Medinaceli en el ferrocarril de Zaragoza	6,5	
	Lodares (izquierda) - De Lodares a Somaén el valle del Jalón es un desfiladero formado por rocas cortadas a pico	5	
	Jubera (izquierda) - Entre Jubera y Somaén la carretera cruza el ferrocarril tres veces	3	
7	Somaén (derecha) - El ferrocarril sigue por la izquierda, se cruza antes de Arcos y continua por la derecha entre la carretera y el río Jalón	7	31 (166)
	Arcos de Jalón (0,5 km a la derecha) - Tiene estación en el ferrocarril de Zaragoza - A 13 km de Somaén empalma por la izquierda un camino de Morón, sigue 1 km por la carretera y se separa de ella a la derecha para dirigirse a Huerta de Ariza y Maranchón	3,5	
	Huerta de Ariza (0,5 km a la derecha) [Sta. M ^a de Huerta] - Para entrar en esta villa hay que cruzar el ferrocarril y poco después el río Jalón por un puente de piedra - A 3,5 km de Huerta de Ariza está el límite de las provincias de Soria y Zaragoza - A 8,5 km de Huerta de Ariza cruza el camino de Almazán a Monreal de Ariza - A 9,5 km se pasa el río Nágima por un puente de piedra	10,5	
8	Ariza - Tiene estación en el ferrocarril de Zaragoza - A 8 km de Ariza se pasa el río Deza por un puente	14,5	28,5 (194,5)
	Contamina	12	
	Alhama de Aragón - Tiene estación en el ferrocarril de Zaragoza	2	

Etapas	Poblaciones	Distancias (km)	
	Bubierca - El ferrocarril viene por la derecha; a 4 y 5 km de Bubierca se cruza dos veces y sigue por dicho lado el resto de la etapa	5,5	
9	Ateca - A la salida de Ateca se pasa el río Manubles por un puente de piedra y la carretera continua por la vega del río Jalón - El ferrocarril sigue por la derecha	8	27,5 (222)
	Terrer - Tiene estación en el ferrocarril de Zaragoza	8	
10	Calatayud - Tiene estación en el ferrocarril de Zaragoza - En Calatayud arranca por la izquierda una carretera a Soria - A 0,5 km cruza el río Jalón por un puente de piedra de dos arcos y se separa por la derecha el camino a Daroca - A 3,5 km se atraviesa el río Peregil por un puente de mampostería y la carretera empieza ascender por un terreno quebrado por la Sierra de Vicor	6,5	14,5 (236,5)
	Huérmeda (0,5 km a la izquierda) - A 1,5 km de Huérmeda se separa por la izquierda un camino a Tarazona y Tudela - A 3 km de Huérmeda se pasa el puerto de Cabero	7,5	
	Aluenda - A 2 km de Aluenda se pasa el puerto del Frasno	7,5	
11	El Frasnó - A 4 km de El Frasnó se pasa el puerto de Morata del Conde de pendientes más sensibles que los anteriores - Después desciende hacia el río Grío - A 13 km se cruza el río Grío por un puente de piedra de tres arcos	4,5	19,5 (256)
12	La Almunia de Doña Godina - De La Almunia arranca por la derecha un camino a Belchite y por la izquierda otro a Tarazona y Ágreda - A 7,5 km arranca por la izquierda un camino a Alagón - A 14 km se encuentran las casas de la Romera, a 16 km la de San Pedro o de Épila y a 19 km la del Caracol - A 23 km se sube el promontorio de La Muela por una cuesta penosa y continua después por su meseta	16,5	16,5 (272,5)

Etapa	Poblaciones	Distancias (km)	
13	La Muela - En La Muela se separa por la izquierda un camino a Borja - La carretera desciende de la meseta de La Muela - A 16 km cruza el Canal Imperial de Aragón por un puente de piedra de un arco - A 21 km se separa por la izquierda la carretera a Tudela que conduce a Logroño y Pamplona	26	26,0 (298,5)
14	ZARAGOZA	23	23,0 (321,5)

6.3. DESCRIPCIÓN DE LA CARRETERA Y DE LOS NUEVOS TRAZADOS ⁴⁹⁷

Desde la salida de Madrid hasta Alcolea del Pinar el itinerario de la nueva carretera mantenía el mismo recorrido que el antiguo camino real

⁴⁹⁷ Para conocer con cierta profundidad el trazado de la carretera se dispone de varias fuentes contemporáneas, tanto bibliográficas como cartográficas, que aportan datos relevantes. Entre las primeras destacan el diccionario de Madoz y las guías de viaje, además del propio *Itinerario militar* ya presentado en el apartado anterior. El diccionario geográfico de Pascual Madoz, editado entre 1845 y 1850, es decir, apenas unos años después de la conclusión de las obras de la nueva carretera, permite seguir el itinerario completo de la ruta consultando cada una de las poblaciones que se disponen a lo largo de ella aunque muchas veces sólo apunta que la carretera de Madrid a Zaragoza pasa por tal o cual población o por su término sin añadir ningún dato más, pero en ciertos casos se ofrece una explicación mucho más detallada [MADOZ (1845-1850). *Diccionario Geográfico -Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*]. Entre las guías de viaje destaca la de Francisco Mellado, publicada por primera vez en 1842 y de la que se imprimieron sucesivas ediciones en años posteriores, así como la de Germond de Lavigne, editada en francés en 1859. Sin embargo en este apartado sólo se tomarán de ellas datos puntuales referentes a algunos elementos (puentes, paradores y ventas) dejando para más adelante una aportación más exhaustiva. En el caso de la guía de Mellado los apuntes han sido recogidos de la tercera edición, aparecida en 1846, que ofrece datos más detallados y contrastados [MELLADO, F. (1846). *Guía del viajero en España*. 3ª edición, Madrid; GERMOND de LAVIGNE, A. (1859). *Itinéraire Descriptif, Historique et Artistique de l'Espagne et du Portugal*. Librairie de L. Hachette et Cie, París].

Las fuentes cartográficas nos aportan una información más útil puesto que localizan sobre los mapas los diversos elementos camineros con mayor precisión. El atlas de España, vinculado al diccionario de Madoz, excelente obra de Francisco Coello editada entre 1847 y 1876, es una de ellas, pero desafortunadamente la obra no llegó a completarse puesto que sólo se publicaron los mapas de 29 provincias peninsulares además de las dos insulares (Canarias constituyó una sola provincia hasta 1927) y algunos territorios de Ultramar, todos ellos en edición independiente sin formar un volumen conjunto. Para el

de ruedas de Aragón. El diccionario de Madoz describe con cierto detalle el trazado de la carretera a través de la provincia de Madrid: *“Las carreteras generales de arrecife, cuyo punto de partida está en la Corte, y se hallan comprendidas en la provincia de Madrid, son las siguientes: la carretera de Madrid a Barcelona por Zaragoza, la de Madrid a Francia por Irún, la de Madrid a Badajoz, la de Cádiz, la de Valencia por las Cabrillas, la de La Coruña, ... La primera, es decir, la de Madrid a Barcelona por Zaragoza empieza en la puerta de Alcalá y su límite en la provincia de Madrid está en la venta de Meco. Esta parte de carretera tiene de longitud 7 leguas, atraviesa la villa de Torrejón de Ardoz y la ciudad de Alcalá de Henares y pasa inmediata a Canillejas y La Alameda. En su tránsito se encuentran, además de los edificios particulares que hay a la salida de Madrid, siete paradores, que son el de San José, el de Muñoz, el de Salas y los del Espíritu Santo, Canillejas, Viveros y del Encín, 6 ventorros, 8 puentes, 5 pontones, 52 alcantarillas, 4 casillas de peones camineros y 2 casas portazgos, que son la de la venta del Espíritu Santo y la del puente de Viveros, que es intervención de la primera. Las paradas de postas son en Torrejón de Ardoz y en la venta de Meco; las de diligencias en el mismo Torrejón y la segunda está pasado el límite de la provincia”*⁴⁹⁸.

tema que nos ocupa interesan los mapas provinciales de Madrid (1847, 2ª ed. 1853, 3ª ed. 1861), Soria (1860) y Zaragoza (1ª hoja 1853, 2ª hoja 1865). El mapa de Guadalajara no fue publicado, sin embargo se conserva un bosquejo del mismo, elaborado en 1866, algo menos detallado que los anteriores. Los mapas incluyen, adosados a los márgenes de la lámina, los planos urbanos de las capitales de provincia y de las cabezas de los partidos judiciales. Cada hoja incorpora también unas notas estadísticas, geográficas e históricas redactadas por Madoz. Además se publicaron varias láminas complementarias correspondientes a algunas regiones españolas que contienen los planos de las respectivas capitales provinciales y las referidas anotaciones. La hoja de Castilla la Nueva muestra el plano de la ciudad de Guadalajara [COELLO, F. (1847-1876). *Atlas de España y de sus posesiones de Ultramar*, Madrid].

No obstante, la fuente más directa e interesante es un *Itinerario* de la propia carretera entre Madrid y Barcelona, representado a escala 1:20.000, en el que se muestran con extremo detalle tanto su trazado como muchos de los elementos camineros dispuestos a lo largo de su recorrido. El trabajo no llegó realizarse completo puesto que a partir de Fraga, en la provincia de Huesca, carece incluso de toponimia, sin embargo la parte hasta Zaragoza sí parece estar concluida; además, en los trayectos aparentemente terminados, presenta, sobre el diseño inicial, abundantes anotaciones manuscritas apuntadas con posterioridad [UGARTE, J.; FERNÁNDEZ F.; ROMÁN DE BAZA, J. y DE VELASCO, J. (1849). *Itinerario topográfico de Madrid a Barcelona por Lérida, levantado con brújula hasta Zaragoza*. Cuerpo de Estado Mayor del Ejército]. También resulta de utilidad el Mapa Topográfico Nacional a escala 1:50.000, editado por el entonces Instituto Geográfico y Estadístico, sin embargo, dentro del ámbito que nos interesa sólo se publicaron las hojas de Madrid, Alcalá de Henares y Algete aparecidas entre 1875 y 1879, ya que el resto no fueron publicadas hasta las primeras décadas del siglo XX.

⁴⁹⁸ MADDOZ (1848). *Diccionario Geográfico*, tomo especial Madrid, entrada Madrid (provincia).

Al tratar los caminos del partido de Alcalá de Henares aporta algunos datos novedosos: *“El camino real de Madrid a Aragón que atraviesa de oeste a este todo este partido es sin dificultad el mejor de España y más bien conservado: saliendo de Madrid por la Puerta de Alcalá se encuentran varios paradores muy buenos; a ½ legua la venta del Espíritu Santo con una posesión de recreo abierta al público en todo tiempo; aquí principia la jurisdicción del partido; se llega luego al parador de Canillejas a cuya izquierda se ve una fuente con abrevadero para las bestias; siguiendo el camino se pasa por el puente de Viveros, junto al cual están el portazgo y una ermita dedicada a San Isidro, llegándose después a la villa de Torrejón de Ardoz cerca de la cual cruza el camino que va desde las montañas de Atienza a Madrid y al salir del pueblo se encuentra el que conduce al puente del Señorito, descubriéndose a distancia de 1 ½ leguas la ciudad de Alcalá por cuya ronda se pasa”*⁴⁹⁹. A 1 legua de dicha ciudad se halla la venta de Meco y a ella contigua una casa de postas, concluyéndose a poca distancia el territorio del partido”⁵⁰⁰.

Madoz aporta también detalles muy precisos como es el desvío de la ruta una vez superada la población de Canillejas: *“A 1 ½ leguas de Madrid en la carretera general de Aragón y a corta distancia del pueblo de Canillejas se desvía a la derecha la carretera principal y en línea recta se encuentra un camino o calle de árboles de bastante longitud que se conoce con el nombre del Ramal y conduce a la posesión de la Alameda”*⁵⁰¹, o la mención expresa de la venta de Meco con entrada propia: *“Venta en la provincia de Madrid, partido judicial de Alcalá de Henares, término jurisdiccional de la villa de su nombre, está situada junto al camino real que de la capital se dirige a Aragón, antiguamente fue bastante capaz más en el día está reducida a una pequeña casa de tierra, donde se espnde vino, sin que tenga comodidad alguna para el hospedaje de los transeuntes”*⁵⁰².

El itinerario de la carretera puede seguirse sin dificultad sobre el mapa de la provincia de Madrid elaborado por Francisco Coello⁵⁰³, en el que aparecen marcados algunos de los elementos camineros mencionados por Madoz. Este mapa incluye un plano de Alcalá de Henares en el que se aprecia como la carretera, procedente del oeste, accede a la ciudad por la puerta de Madrid y después de cruzar el caso urbano abandona la urbe complutense con dirección noreste por la puerta de los Mártires. Por otra parte, la guía del

⁴⁹⁹ Esta escueta referencia parece indicar que en esta fecha la carretera bordeaba el casco urbano de Alcalá, sin embargo el material cartográfico disponible señala como única ruta la que cruza por el interior de la ciudad.

⁵⁰⁰ MADOZ (1845). *Diccionario Geográfico*, tomo I, entrada Alcalá de Henares (partido judicial).

⁵⁰¹ MADOZ (1845). *Diccionario Geográfico*, tomo I, entrada Alameda, La (provincia de Madrid).

⁵⁰² MADOZ (1848). *Diccionario Geográfico*, tomo XI, entrada Meco (venta).

⁵⁰³ COELLO, F. (1847). *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar: provincia de Madrid*.

viajero de Mellado añade el ventorrillo de Marco, saliendo de Canillejas⁵⁰⁴, mientras que en el Itinerario de 1849 se señala el parador de la Virgen del Buen Camino al poco de sobrepasar el puente de Viveros⁵⁰⁵, elementos de los que éstas son las únicas referencias conocidas.

De nuevo el diccionario de Madoz puntualiza con algunos detalles el recorrido de la carretera a lo largo de los partidos judiciales de Guadalajara y Brihuega, centrándose básicamente en las poblaciones o términos que atraviesa la ruta. En el caso del partido de Guadalajara se mencionan algunos datos complementarios relativos a varias ventas: “*Cruza por el territorio la carretera general de Madrid a Zaragoza, principia por el término de Azuqueca en el que hay una venta del conde de la Cortina, pasa por Alovera en el que está la venta de San Julián, Cabanillas, Guadalajara, donde tiene buenas posadas, Taracena, en el que se encuentra un parador, y Valdenoches, por el que deja el partido para entrar en el de Brihuega*”⁵⁰⁶. Francisco Mellado incluye en este tramo el ventorrillo de San Juan, en término de Alovera, y más adelante un portazgo y el parador de Jaramillo, además de sendos pontones sobre los arroyos Benalaque y Cabanillas, y el puente sobre el Henares a la entrada de la ciudad de Guadalajara⁵⁰⁷. En el plano de la ciudad de Guadalajara, publicado por Coello, se observa como, después de cruzar el puente sobre el Henares, la carretera, procedente del noroeste, bordea el casco urbano por su flanco oriental en dirección a la puerta de Zaragoza, inmediata a la medieval puerta de Bejanque, desde donde abandona la ciudad tomando dirección noreste⁵⁰⁸.

Respecto al partido de Brihuega el diccionario realiza la siguiente anotación: “*Pasa por el territorio la hermosa carretera general de la Corte a Barcelona atravesando los términos de Torija, donde hay un parador de diligencia y relevo de tiros, Trijueque con otra magnífica posada, Utande, Muduex, Ledanca, Argecilla y Almadrones, donde se encuentra una casa de postas, un parador y un portazgo, saliendo luego a la jurisdicción del partido de Sigüenza*”⁵⁰⁹. Añade algunos datos más en

⁵⁰⁴ MELLADO (1846). *Guía del viajero en España*.

⁵⁰⁵ UGARTE et al. (1849). *Itinerario topográfico de Madrid a Barcelona*, hoja 2.

⁵⁰⁶ MADOZ (1847). *Diccionario Geográfico*, tomo IX, entrada Guadalajara (partido judicial).

⁵⁰⁷ MELLADO (1846). *Guía del viajero en España*.

La disposición de estos elementos a lo largo del trazado de la carretera permite deducir que la venta de San Julián y el ventorrillo de San Juan son el mismo establecimiento, que a su vez parece corresponderse con la ventas de Cachote marcadas en el Itinerario de 1849 y en el MTN del IGN (hoja, n° 535 - Algete, 1ª edición, 1879) a ambos lados de la carretera a la altura de la población de Alovera. Por otra parte, el parador de Jaramillo se correspondería con el parador del Puente de Guadalajara.

⁵⁰⁸ COELLO, F. (1852). *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar: Castilla la Nueva, segunda hoja de suplemento*.

⁵⁰⁹ MADOZ (1846). *Diccionario Geográfico*, tomo IV, entrada Brihuega (partido judicial).

las descripciones de las poblaciones de Gajanejos, Ledanca y Almadrones. De Gajanejos dice: “*Caminos: La carretera de Madrid a Zaragoza a cuyas inmediaciones hay parada de postas. ... Hay un parador que fue construido a expensas del vecindario*”⁵¹⁰. En Ledanca menciona la venta del Puñal: “*Término: Dentro de él se encuentra una ermita y una venta llamada de Santo Domingo y más comúnmente del Puñal. ... Caminos: La carretera general de Madrid a Zaragoza en la cual se encuentra la precitada venta*”⁵¹¹. En Almadrones menciona la casa de postas y una venta: “*Situación: En una suave colina, muy cerca de la carretera general de Aragón. ... En las afueras se ven tres ermitas y una venta y casa de postas que lleva el mismo nombre de la población, situada a la inmediación de la carretera referida, con otra casa enfrente de ella al lado opuesto*”⁵¹². La guía de Mellado corrobora la existencia del portazgo en esta última localidad⁵¹³. Por su parte, el Itinerario de 1849 añade dos nuevos paradores, ambos situados en el lado derecho de la carretera, uno en las cercanías de Trijueque, junto a la ermita de la Soledad, y otro un poco antes de llegar a Gajanejos, distinto del ya mencionado en esta población.⁵¹⁴

La carretera cruzaba el partido judicial de Sigüenza antes de abandonar la provincia de Guadalajara: “*Caminos: Cruzan el territorio la carretera de Almazán a Jadraque, la de Madrid a Navarra y la de la Corte a Barcelona que pasa por los pueblos de Almadrones, Algora, Torremocha, Sauca y Alcolea del Pinar; teniendo en este tránsito varias paradas de postas y diligencias, y dos posadas en despoblado*”⁵¹⁵. En Torremocha del Campo la carretera dejaba a la izquierda el antiguo itinerario de la carrera de la posta y continuaba por el nuevo trazado del camino real de Aragón hacia Saúca y Alcolea del Pinar⁵¹⁶. En esta última población el diccionario menciona la separación de la carretera general de la de Teruel y la existencia de un portazgo: “*Situación: Sobre la carretera de Madrid a Zaragoza, a igual distancia de ambas. ... Caminos: La carretera general de Aragón en la cual se halla establecido el portazgo a que este lugar da su nombre y tuvo principio en primero de agosto de 1833 administrándose por la Dirección del ramo hasta el primero de septiembre de 1839, desde aquella época ha venido arrendándose, ... A 1/4 de legua del*

⁵¹⁰ MADOZ (1847). *Diccionario Geográfico*, tomo VIII, entrada Grajanejos.

⁵¹¹ MADOZ (1850). *Diccionario Geográfico*, tomo X, entrada Ledanca.

⁵¹² MADOZ (1845). *Diccionario Geográfico*, tomo II, entrada Almadrones.

⁵¹³ MELLADO (1846). *Guía del viajero en España*.

⁵¹⁴ UGARTE et al. (1849). *Itinerario topográfico de Madrid a Barcelona*, hojas 7 y 8.

⁵¹⁵ MADOZ (1849). *Diccionario Geográfico*, tomo XIV, entrada Sigüenza (partido judicial).

⁵¹⁶ Tal como ya se ha indicado con anterioridad en el capítulo correspondiente a finales del siglo XVIII debió modificarse el trazado del camino real entre Torremocha del Campo y Alcolea del Pinar pues si en un principio discurría por el *camino viejo* de La Torresaviñán a Villaverde del Ducado y Alcolea, en esas fechas el nuevo trayecto continuaba por Saúca según apunta Pedro Boada [BOADA (1803). *Rectificación de los Itinerarios a Zaragoza y Barcelona*].

pueblo se separa la carretera vieja que se dirige a Teruel”⁵¹⁷. El recorrido de la carretera a lo largo de la provincia de Guadalajara puede seguirse en el Mapa Itinerario Militar de España, editado en 1865, aunque esta fuente cartográfica no ofrece tantos detalles como los mapas provinciales de Coello.

A la salida de Alcolea del Pinar la carretera realizaba un brusco giro a la izquierda, tomando rumbo norte por un itinerario totalmente nuevo, para entrar algo más adelante en la provincia de Soria. Madoz deja constancia del paso de la carretera por el partido judicial de Medinaceli: “*Atraviesa el partido judicial la carretera general de Madrid a Zaragoza pasando por los pueblos de Esteras, donde hay un parador, Medinaceli, donde hay tres, Lodares, en cuyo pueblo se encuentra otro y parada de postas, Jubera que también tiene parador y portazgo, Arcos, a cuyas inmediaciones se halla otro parador y parada de postas, y finalmente Santa María de Huerta, en cuya jurisdicción, por la que abandona la provincia, tiene los mismos establecimientos que en Arcos*”⁵¹⁸.

Este novedoso trazado descendía al valle del Jalón por la cuesta de Esteras y volvía a enlazar con la antigua carrera de la posta a la altura de Fuencaliente, punto desde el que compartía trayecto siguiendo un trazado paralelo al curso del río, después de pasar bajo la muela de Medinaceli, hasta Lodares. El diccionario de Madoz ofrece además numerosos detalles al referirse a cada una de las poblaciones sorianas por las que transcurría la carretera de Madrid a Zaragoza. Así, al hablar de la población de Esteras escribe: “*Fuera de la población, aunque inmediato a la misma, sobre la carretera de Madrid a Zaragoza, hay un parador*⁵¹⁹ *y contigua al mismo una fuente de piedra a la que provee de aguas el río Jalón, cuyo nacimiento se halla en dos manantiales que brotan con bastante abundancia, detrás del mismo parador; al pie de un elevado cerro llamado Sierra Ministra*”⁵²⁰. Al describir los caminos que rodean la villa de Medinaceli, además de la consabida carretera general, se mencionan otros caminos de rango inferior pero también importantes para comprender la red viaria regional: “*Se descubre desde allí [El Portillo] la carretera general de Madrid a Zaragoza, parte de la vega y praderas que baña el Jalón, y varios pueblos de las inmediaciones; desde El Portillo empieza un camino de calzada asperísimo e inaccesible para carruages por su gran pendiente, va a enlazarse con la indicada carretera; a poco menos de su mitad se encuentra una fuente sobre cuyas aguas sólo se aprovechan para abreviar los ganados y al terminar en dicha carretera se halla un convento que fue de frailes franciscanos, en la actualidad de propiedad particular y destinado a fonda. A distancia de unos 300 pasos de este edificio, siguiendo la repetida carretera en dirección*

⁵¹⁷ MADOZ (1845). *Diccionario Geográfico*, tomo II, entrada Alcolea del Pinar.

⁵¹⁸ MADOZ (1846). *Diccionario Geográfico*, tomo XI, entrada Medinaceli (partido judicial).

⁵¹⁹ Parador de San Martín, según se anota en la guía de Mellado.

⁵²⁰ MADOZ (1847). *Diccionario Geográfico*, tomo VII, entrada Esteras del Ducado.

*este se encuentra un buen parador llamado de San Francisco, ..., a distancia de unos 500 pasos de la última fuente está otro parador conocido con la denominación de El Tinte. ... Caminos: Desde la villa arranca un camino de carruage que siguiendo por el pie del cerro, a cuya falda se halla la fuente que surte al vecindario, va a desembocar por junto al parador del Tinte, en la carretera de Madrid a Zaragoza. ... Diligencias: Pasan por la repetida carretera los coches de la empresa unida de diligencias generales y postas peninsulares e infinidad de mensajerías y carruajes que proporcionan medios de comunicación y transporte”*⁵²¹. La carretera continuaba hasta Lodaes, barrio de Medinaceli, punto importante a pesar de ser sólo una pequeña población de apenas 30 casas: “*Situación: Al este de dicha villa [Medinaceli] a la distancia de ½ legua en la carretera de Madrid a Zaragoza a la margen izquierda del río Jalón. ... En este barrio se encuentra una parada de postas y diligencias*”⁵²².

Desde Lodaes la carretera descendía por el valle del río hasta Jubera⁵²³, sin embargo al llegar a esta población abandonaba el valle y ascendía de nuevo a los relieves que conforman dicha margen izquierda retomando el trazado del antiguo camino real descrito con anterioridad, es decir, que tras alcanzar el collado del Castillo y tras seguir un corto trecho por los altos de la Serrezuela descendía por la Cuesta de las Lágrimas hacia el valle del arroyo del Valladar, curso que seguía en paralelo por la margen derecha hasta su confluencia con la vega del Jalón, cerca ya de Arcos de Jalón⁵²⁴. Sin embargo, las malas condiciones que presentaba el trazado de esta ruta, sobre todo en su tramo final, puesto que discurría por la zona de la umbría del citado arroyo, debieron obligar a los ingenieros que proyectaron este iti-

⁵²¹ MADOZ (1848). *Diccionario Geográfico*, tomo XI, entrada Medinaceli (villa).

⁵²² MADOZ (1850). *Diccionario Geográfico*, tomo X, entrada Lodaes (barrio de Medinaceli).

⁵²³ En este tramo entre Lodaes y Jubera se ubicaba la venta del Carro conocida a través de la cita que proporciona el diccionario de Madoz: “*Continúa hacia la aldea de Lodaes, donde recibe por su izquierda un pequeño arroyuelo y por la derecha las destilaciones que se desprenden de los elevados cerros que en aquella dirección dominan, da movimiento a un molino barinero cercano a la aldea y a otro contiguo a la venta llamado del Carro, antes de entrar en la jurisdicción de Jubera o Lugar nuevo*” [MADOZ (1847). *Diccionario Geográfico*, tomo IX, entrada Jalón]. Precisamente, una zona de mayor amplitud en el estrecho valle poco antes de llegar a la altura de Jubera recibe el nombre de La Venta, sin embargo, no hay recuerdo entre los habitantes del lugar sobre la existencia de un molino en este punto.

⁵²⁴ Ya se ha apuntado con anterioridad que a este tramo se le conoce como *Carretera vieja* en el Mapa Topográfico Nacional de España, escala 1:50.000 (hoja nº 435 - Arcos de Jalón, 1ª edición, 1932). Este antiguo trayecto también viene reflejado en el mapa de la provincia de Soria elaborado por Francico Coello [COELLO, F. (1860). *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar: provincia de Soria*]. También se ha comentado en un apartado anterior que es muy posible que este novedoso trazado fuese puesto en servicio a finales del siglo XVIII en el momento de la fundación de la nueva población de Jubera.

nerario a buscar un trayecto alternativo⁵²⁵ y que será finalmente el definitivo. Este nuevo trazado continuaba a partir de Jubera por el valle del río, en este tramo todavía más angosto, siguiendo siempre por la margen izquierda en dirección a Somaén y, tras superar los últimos recodos del desfiladero, alcanzar la población de Arcos de Jalón. Este nuevo recorrido debió ponerse en servicio alrededor de 1850 puesto que Francisco Mellado ya lo recoge en la quinta edición de su guía, publicada en 1852, pero no en las anteriores. La información aportada por el diccionario de Madoz confirma plenamente este supuesto. Según esta fuente la carretera descendía siguiendo el curso del Jalón hasta Jubera, donde había un portazgo, pero después debía abandonar el valle del río puesto que al describir la población de Somaén no se hace ninguna alusión a la carretera general, aunque sí especifica que hay un camino que comunica dicha población con Medinaceli. La referencia de Jubera confirma el trayecto de la carretera: “*Situación: En una pequeña eminencia a la orilla de la carretera de Madrid a Zaragoza. ... Hay ... una posada; un portazgo con sus correspondientes oficinas*”⁵²⁶; mientras que la reseña de Somaén indica que la carretera todavía no se había trazado por dicha población: “*Caminos: Los que dirigen a los pueblos limítrofes y a la cabeza del partido*”⁵²⁷.

Después de sobrepasar los desfiladeros del Jalón la carretera sorteaba el arroyo del Valladar mediante un puente y volvía a coincidir durante apenas unos kilómetros con el primitivo trazado, justo antes de acercarse a Arcos de Jalón. Madoz se refiere así a la población arcobrigense: “*A 400 pasos de distancia de la población, dirigiéndose hacia el norte, pasa la carretera real de Madrid a Zaragoza sobre la que hay un buen parador, bastante cómodo para la arriería, con el correspondiente relevo de caballos para correos y diligencias, debiéndose pasar el río Jalón para incorporarse a dicha carretera por medio de un puente de sillería de un sólo arco que amenaza pronta ruina, destrucción que sería una verdadera desgracia para el servicio público de paso de correos y tropas y para la misma villa de Arcos, punto de etapa*”⁵²⁸. En Santa María de Huerta se menciona el paso de la carretera y la existencia de un parador, que sin duda hace referencia al parador de San Roque: “*Desde dicho edificio [Monasterio de monjes bernardos] principia un buen paseo de calzada con dos hileras de árboles que conduce a un buen parador situado a unos 1.000 pasos sobre la carretera general de Madrid a Zaragoza*”⁵²⁹.

⁵²⁵ Es también posible que el nuevo trazado entre Jubera y Arcos de Jalón estuviese ya proyectado pero ante el retraso de las obras, debido principalmente a las dificultades que presentaba su ejecución, se optara por utilizar de manera provisional la antigua ruta.

⁵²⁶ MADOZ (1847). *Diccionario Geográfico*, tomo IX, entrada Jubera.

⁵²⁷ MADOZ (1849). *Diccionario Geográfico*, tomo XIV, entrada Somaén.

⁵²⁸ MADOZ (1845). *Diccionario Geográfico*, tomo II, entrada Arcos de Medinaceli.

⁵²⁹ MADOZ (1848). *Diccionario Geográfico*, tomo XI, entrada María de Huerta, Santa.

El mapa de la provincia de Soria de Coello permite seguir el tortuoso trazado de la carretera a través de los estrechos desfiladeros del Jalón a la vez que aporta algunos datos complementarios para el último tramo antes de abandonar el territorio soriano⁵³⁰. En Arcos se marca la existencia de un portazgo⁵³¹ además de una venta, llamada del Hambre, una vez pasada la población; y menciona también el citado parador de San Roque en Santa María de Huerta, junto a la carretera, y la venta de la Serna, sobrepasado el límite provincial, ya, por tanto, en término de Monreal de Ariza poco antes del cruce de la carretera general con el camino que se dirigía hacia Almazán.

A partir de Santa María de Huerta la carretera abandonaba de nuevo la antigua carrera de la posta y continuaba por un nuevo trazado a lo largo de la margen izquierda del río hasta Ariza, dejando atrás la provincia de Soria y entrando ya, por tanto, en la provincia de Zaragoza. La carretera cruzaba el término de Monreal de Ariza discurriendo siempre al norte del Jalón pero debía sortear, frente a la propia población, el cauce del Nágima mediante un puente⁵³² construido a mediados de siglo, noticia que nos transmite Madoz: “.... para desaguar en el Jalón frente a Monreal de Ariza en cuya jurisdicción atraviesa la carretera general de Madrid a Zaragoza, sobre la que, y a poca distancia de su desagüe la Dirección de Caminos está construyendo un buen puente”⁵³³. En Ariza la carretera discurría por detrás de la población, tal como lo hace en la actualidad, pues Madoz menciona que pasaba por detrás del cerro del castillo: “Al norte de la villa, a la derecha de la carretera general, sobre la cima de un cerro que domina ambos puntos, se distinguen aún los vestigios de un antiguo y fuerte castillo”⁵³⁴. Por otra parte, según indica el Itinerario de 1849 a la salida de Ariza se localizaban la parada de las diligencias y un parador, denominado de la Cruz⁵³⁵. Desde Ariza la carretera continuaba por la margen izquierda siguiendo el mismo trazado que el antiguo camino de herradura y tras cruzar el cauce del río Henar⁵³⁶ se dirigía hacia Contamina y Alhama de

⁵³⁰ COELLO (1860). *Atlas de España: provincia de Soria*

⁵³¹ El portazgo de Arcos estaba situado en las afueras de la población sobre el paso de la carretera, junto al parador, la casa de postas y la parada de las diligencias. Estos edificios fueron el germen del barrio de El Perchel.

⁵³² UGARTE et al. (1849). *Itinerario topográfico de Madrid a Barcelona*, hojas 16 y 17.

El Itinerario señala la existencia de un puente que permitía sortear el río Nágima, a la vez que también se dibuja un desvío, al parecer provisional, paralelo al trazado de la carretera que vadea el cauce del río, que estaba en servicio debido a la construcción del mencionado puente.

⁵³³ MADOZ (1849). *Diccionario Geográfico*, tomo XII, entrada Nágima.

⁵³⁴ MADOZ (1845). *Diccionario Geográfico*, tomo II, entrada Ariza.

⁵³⁵ UGARTE et al. (1849). *Itinerario topográfico de Madrid a Barcelona*, hoja 17.

⁵³⁶ A mediados del siglo XIX el río se debía cruzar por un vado pues el Itinerario de 1849 no marca puente alguno en este punto.

Aragón, donde recuperaba definitivamente el itinerario del camino real ⁵³⁷ hasta su destino final en Zaragoza. En Alhama había un parador denominado de San Román, o San Fermín según las fuentes consultadas, junto al paso de la carretera e inmediato a los Baños Nuevos, además de un portazgo ⁵³⁸ situado hacia el interior del casco urbano junto a la iglesia parroquial ⁵³⁹. A la salida de esta última población la carretera se dirigía hacia Bubberca ⁵⁴⁰ y desde aquí llegaba a Ateca, importante cruce de caminos según la anotación de Madoz: “*Además del camino de calzada de Madrid a Zaragoza, cruza la villa la carretera que desde Navarra conduce a Valencia y desde ella sale otra carretera para Soria*” ⁵⁴¹. El propio Madoz apunta que en Ateca la carretera salvaba el cauce del Manubles mediante un puente de madera: “*Por el NO de Ateca baja el pequeño río Manubles, que lamando sus edificios y plaza Mayor, se junta al Jalón por la izquierda, deslizándose antes por debajo de un puente de madera construido en 1833 para el paso de la carretera*” ⁵⁴². Aquí también se modificó la travesía urbana trazando la misma por el estrecho espacio que quedaba entre las primeras casas y el Jalón, dando origen a la calle del Río, a cuya vera se abrieron los paradores de San Ignacio y de Ibarra, este último sobre la margen izquierda del Manubles.

En el recorrido por el partido de Ateca diversas fuentes cartográficas ⁵⁴³ recogen la existencia de varias ventas emplazadas junto a la carretera. En

⁵³⁷ Debe recordarse que durante las últimas décadas del siglo XVIII y primeras del XIX el camino de Madrid a Zaragoza más frecuentado por los viajeros era el que descendía desde Maranchón al valle del Jalón por Sisamón y Cetina, reencontrándose en Alhama de Aragón con el viejo camino de herradura.

⁵³⁸ Este portazgo fue instituido en 1833 [MADOZ (1845). *Diccionario Geográfico*, tomo I, entrada Alhama (lugar de la provincia de Zaragoza)].

⁵³⁹ Además del citado parador la bibliografía contemporánea menciona otros dos establecimientos situados dentro del casco urbano de la población, ambos de titularidad pública. De una parte, la posada o parador del Puente, situado en la plaza Mayor frente al portazgo, y de otra, la posada de Caballeros, localizada algo más adelante en una calle inmediata al paso de la carretera, que ocupaba un edificio en el que también se ubicaban diversas estancias municipales, además de la parada de postas de las diligencias en la planta baja del mismo [PARRAVERDE, T. (1860). *Monografía de las aguas y baños minero-termo-medicinales de Albama de Aragón*. Imprenta de Gabriel Alhambra, Madrid].

⁵⁴⁰ A la entrada de la población el Itinerario de 1849 señala la existencia de un parador, denominado del Portillo [UGARTE et al. (1849). *Itinerario topográfico de Madrid a Barcelona*, hoja 18].

⁵⁴¹ MADOZ (1846). *Diccionario Geográfico*, tomo III, entrada Ateca.

⁵⁴² MADOZ (1847). *Diccionario Geográfico*, tomo IX, entrada Jalón.

Debe deducirse que habría sido destruido, posiblemente como consecuencia de una avenida del río, el puente de piedra de dos arcos construido en la segunda mitad del siglo XVIII.

⁵⁴³ UGARTE et al. (1849). *Itinerario topográfico de Madrid a Barcelona*, hojas 18 y 19; CUERPO DE ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO (s.f.). *Itinerario de Madrid a Zaragoza*,

término de Monreal de Ariza se localizaban la venta de la Serna y la de Nágima, o de la Pacheca, esta última en el mismo cruce con el camino de Almazán. En Cetina había otras dos, situadas en una posición relativamente cercana al paso del Henar, que se corresponden con el parador de San Juan Lorenzo y con El Ventorrillo, nombrado también simplemente como venta de Cetina. Este mismo material cartográfico señala en término de Ateca la venta de la Toba, situada antes de llegar a la población, y la Casa (venta) Nueva y la Casa Blanca, ambas muy cercanas una de otra, en dirección hacia Terrer.

A continuación la carretera cruzaba el partido judicial de Calatayud siguiendo el mismo itinerario que el antiguo camino real : “*Caminos: La carretera real de calzada que conduce de Madrid a Zaragoza, entra en dicho partido por el lugar de Terrer y sale pasado el del Frasco; en las 5 ½ leguas que corre tiene varios y buenos paradores, un portazgo y paradas de posta y relevos de diligencia*”⁵⁴⁴. Ahora la carretera pasaba por las afueras de la ciudad de Calatayud, al contrario que en siglos pasados cuando el camino real cruzaba por el medio del casco urbano. Aunque no es muy explícito, Madoz anota un pequeño apunte: “*Caminos: La carretera de calzada que de Zaragoza conduce a Madrid que es muy buena y atraviesa por un costado la población; ...; las diligencias hacen descanso, variando las horas según las estaciones, generalmente almuerzan o cenan sus viajeros y cambian el tiro; lo mismo los correos y postas que también hacen parada*”⁵⁴⁵. Inmediato a las últimas casas de la ciudad, junto al paso de la carretera, se construyó el nuevo parador de Llover que con posterioridad a su apertura acogió la parada de las diligencias⁵⁴⁶. Algo más adelante se cruzaba el río Jalón por el puente de San Lázaro, junto al que se ubicaba el portazgo homónimo. En las cercanías de Calatayud había dos ventas: la venta del Rosario, antes de llegar a la ciudad bilbilitana, y la venta de San Ramón, más allá de ella⁵⁴⁷.

Después de dejar atrás la ciudad de Calatayud y cruzar el río Peregiles la carretera ascendía paulatinamente hacia las laderas de la Sierra de Vicor

(escala 1:200.000); y COELLO, F. (1865). *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar: provincia de Zaragoza* (2ª hoja).

⁵⁴⁴ MADOZ (1846). *Diccionario Geográfico*, tomo V, entrada Calatayud (partido judicial).

⁵⁴⁵ MADOZ (1846). *Diccionario Geográfico*, tomo V, entrada Calatayud (ciudad).

⁵⁴⁶ Mellado lo menciona expresamente a la derecha de la carretera. El mapa de Coello incorpora un plano de Calatayud en el que se marca un parador ubicado a la salida de la ciudad que sin duda debe corresponderse con el parador de Llover puesto que está situado en dicha posición [MELLADO (1846). *Guía del viajero en España*; COELLO (1865). *Atlas de España: Zaragoza*].

⁵⁴⁷ UGARTE et al. (1849). *Itinerario topográfico de Madrid a Barcelona*, hoja 20; MELLADO (1846). *Guía del viajero en España*; COELLO (1865). *Atlas de España: Zaragoza*. En el mapa provincial de Coello viene señalada la venta de San Ramón, mientras que en la guía de Mellado se menciona el parador del Rosario.

acercándose hacia el mismo punto que ya hiciera la primitiva calzada romana y el resto de rutas que han atravesado estas sierras, y este no es otro que el puerto del Cavero, en cuyo alto se ubicaba el parador homónimo. Sin embargo, una vez superado el collado la nueva carretera abandonaba durante un corto trecho de apenas unos kilómetros el viejo trazado del camino real buscando una cota más alta y tras pasar por el pueblo de Aluenda ascendía hasta el puerto de El Frasno donde volvía a compartir trazado con el antiguo camino. Desde aquí descendía ligeramente hacia la población de El Frasno y volvía a ascender hacia el puerto de Morata, paso que sorteaba por la profunda trinchera tallada en la roca, descendiendo a continuación a lo largo de un sinuoso y empinado trazado hasta el valle del río Grío y después de continuar unos kilómetros siguiendo su curso alcanzar la población de La Almunia de Doña Godina.

Las noticias recogidas por el diccionario de Madoz resultan sobradamente indicativas para conocer el trazado de la carretera así como los diversos elementos que jalonaban la ruta en este tramo. En Aluenda se debieron habilitar dos nuevas posadas inmediatas al casco urbano ya que las antiguas ventas situadas junto al camino real habían quedado apartadas del nuevo itinerario⁵⁴⁸: “*Tiene dos posadas públicas junto a la carretera que conduce de Madrid a Zaragoza*”⁵⁴⁹. En El Frasno la carretera discurría por el centro de la población a lo largo de una estrecha travesía urbana, con sendos paradores a la entrada y salida de la misma y parada de postas en este último lugar. La carretera cruzaba el término de Morata de Jalón: “*Pasa la carretera de Madrid a ½ legua de distancia de la población. En su radio se halla un caserío junto al río Grío llamado el Ventorrillo, una venta dicha del Conde, por ser propiedad de éste...*”⁵⁵⁰. En estas mismas cuestras la guía de Mellado menciona la venta de San Miguel en su primera edición de 1842 pero ya no la cita en las siguientes, lo que hace suponer que por esas fechas la citada venta ya no prestaba sus servicios a los viajeros⁵⁵¹. En el caso de La Almunia la información es mucho más detallada, tanto sobre Los Palacios como sobre la propia villa: “*Término: A la izquierda de la carretera general de Madrid se encuentra otra ermita, titulada de Nuestra Señora de los Palacios, propia de la casa de don Manuel Hernández. A me-*

⁵⁴⁸ COELLO (1865). *Atlas de España: Zaragoza*. El mapa de Coello señala sobre el antiguo trayecto del camino real la venta de Morte, establecimiento que debía estar en situación de abandono al haber quedado fuera de la nueva ruta.

⁵⁴⁹ MADOZ (1845). *Diccionario Geográfico*, tomo II, entrada Aluenda.

⁵⁵⁰ MADOZ (1848). *Diccionario Geográfico*, tomo XI, entrada Morata de Jalón. La venta del Conde es conocida en otras fuentes, simplemente, como venta de Morata.

⁵⁵¹ MELLADO (1842, 1843). *Guía del viajero en España*.

En su mismo emplazamiento se construyó posteriormente una casilla de peones camineros según figura en el mapa del IGN (hoja nº 410 - La Almunia de Doña Godina, 1ª edición, 1925).

*dio tiro de bala de la espresada ermita hay un portazgo servido por un administrador; un mozo de cadena y un guarda de las veredas estraviadas. Hay [en la villa] dos paradores para las diligencias, el uno en la antigua puerta de Calatayud y el otro en el arrabal Caminos: pasa por el lado del sur; entre el interior y el arrabal, el real de calzada que de Madrid conduce a Zaragoza. las diligencias, correos y sillas de posta se detienen en este punto a cambiar los tiros”*⁵⁵². A la salida de La Almunia, junto al desvío que conducía hacia la ermita de la Virgen de Cabañas, había otra venta denominada del Nohay, curioso nombre para un establecimiento de este tipo⁵⁵³.

A partir de La Almunia la ruta seguía el trazado de los viejos caminos aunque es posible que tanto el ascenso como el descenso de la meseta de La Muela fuesen remodelados en este momento. En este sentido, es significativo el microtopónimo de Cuesta Vieja, recogido en el lado que mira hacia Zaragoza y situado al norte del trayecto decimonónico, ya que indica que el camino discurría anteriormente por ese otro lugar. En este tramo la carretera atravesaba un amplio territorio despoblado en el que sólo se encuentra la población de La Muela de modo que eran relativamente abundantes las ventas y paradores, algunos como la venta de la Romera documentados, según ha quedado recogido en capítulos anteriores, ya durante la Edad Media mientras que otros eran de nueva creación. De nuevo es el diccionario de Madoz la fuente que aporta valiosos datos cuando la carretera atraviesa los términos de Calatorao y Épila. En el caso de Calatorao se dice lo siguiente: “*Término: En la circunferencia que abraza se encuentran dos ventas sobre la carretera de Madrid. Caminos: La carretera de Madrid cruza el término a ½ hora de distancia de la villa dejándola a su izquierda*”⁵⁵⁴. Respecto a Épila el diccionario de Madoz apunta: “*Caminos: Por el término pasa la carretera de Madrid y en ella se encuentran, pertenecientes a la jurisdicción de Épila, una casa de postas llamada de la Romera o Ramera y la venta de San Pascual Bailón, en el mismo camino, distantes entre sí como ½ legua y ambas 2 ½ leguas de la población*”⁵⁵⁵. Otras fuentes bibliográficas mencionan un establecimiento más: la venta del Caracol, ubicada al comienzo de la cuesta del mismo nombre⁵⁵⁶.

⁵⁵² MADOZ (1845). *Diccionario Geográfico*, tomo II, entrada Almunia de Doña Godina, La (villa). Tanto Mellado como Coello también hacen referencia a este histórico enclave de Los Palacios.

⁵⁵³ UGARTE et al. (1849). *Itinerario topográfico de Madrid a Barcelona*, hoja 23.

⁵⁵⁴ MADOZ (1846). *Diccionario Geográfico*, tomo V, entrada Calatorao.

Se trata de la venta de Calatorao y la venta de Niles, ampliamente documentadas por otras fuentes de la época.

⁵⁵⁵ MADOZ (1847). *Diccionario Geográfico*, tomo VII, entrada Épila.

⁵⁵⁶ UGARTE et al. (1849). *Itinerario topográfico de Madrid a Barcelona*, hoja 24. Aquí también se señala la venta de San Pedro, o de Épila, que debe ser la misma que Madoz cita como venta de San Pascual Bailón.

Sorprendentemente, Madoz no se extiende en muchos detalles al hablar de los caminos que confluyen en la ciudad de Zaragoza. De la carretera de Madrid dice lo siguiente: “*Caminos: El único general que pasa por el término de Zaragoza es la carretera de Madrid a Barcelona, la cual cruza por en medio de aquella capital desde donde continua por su puente de piedra*”⁵⁵⁷. Más expeditivo es Coello puesto que incluye un pequeño mapa de los alrededores de la propia ciudad en el que se aprecian con claridad todos los caminos que se acercaban a la capital del Ebro⁵⁵⁸. Al descender de la meseta la carretera avanzaba hacia las ventas del León y de los Caballos, emplazadas una frente a otra, donde también había parada de postas, para después de cruzar el Canal Imperial por el denominado puente de La Muela, acercarse a las afueras de la ciudad a través de una vía coincidente con la actual Avenida de Madrid y tras pasar frente al Palacio de la Aljafería, llegar hasta la zona de El Portillo. En el citado mapa se distinguen tres elementos característicos junto al citado puente del canal: una venta sin nombre⁵⁵⁹, situada antes del paso del cauce, y, ya una vez cruzado, un portazgo y la venta de Santa Ana. En las cercanías de la ciudad se situaba la venta de la Romareda, denominada así por encontrarse junto a la acequia homónima⁵⁶⁰. Después de atravesar el casco urbano⁵⁶¹ y tras cruzar el puente de Piedra, la carretera salía con dirección a Barcelona siguiendo la actual Avenida de Cataluña.

Básicamente, se puede concluir, tal como apunta la información facilitada por Cabanes, que el itinerario de la nueva carretera coincidía con el del antiguo camino de postas excepto el nuevo recorrido entre Alcolea del Pinar y Alhama de Aragón, además de algún tramo ligeramente modificado como el cercano a Aluenda. Este es el trazado que heredaría, salvo mínimas variaciones, a mediados del siglo XX, la carretera N-II⁵⁶².

⁵⁵⁷ MADOZ (1850). *Diccionario Geográfico*, tomo XVI, entrada Zaragoza (ciudad).

⁵⁵⁸ COELLO (1865). *Atlas de España: Zaragoza*.

⁵⁵⁹ Esta es la única fuente que menciona esta venta, de hecho, otro mapa contemporáneo como es el Itinerario de 1849 no señala su existencia de modo que podría tratarse de un error.

⁵⁶⁰ En la actualidad esta denominación se ha conservado en el barrio de La Romareda, situado en la salida de la carretera hacia Teruel y Valencia, y por el que también pasaba la citada acequia.

⁵⁶¹ El plano urbano de Zaragoza, incluido también en el mapa de Coello, permite seguir el trayecto de la carretera por el interior de la ciudad [COELLO (1865). *Atlas de España: Zaragoza*].

⁵⁶² Son varios los puntos en los que se ha corregido ligeramente el trazado originario. Tanto en Algora como en Torremocha del Campo, ambos en la provincia de Guadalajara, se ha rectificado en varias ocasiones el trazado original. Hacia 1960 se construyeron varios túneles en el tramo Alhama de Aragón-Ateca, obras que permitieron acortar el recorrido urbano por la primera localidad. Por los mismos años se cambió la ascensión occidental a la meseta de La Muela puesto que la primitiva carretera lo hacía por la Cuesta de La Almunia, mientras que posteriormente se hizo por la Cuesta de los Vecinos.

6.4. NOTICIAS SOBRE LA CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE LA CARRETERA

A pesar de que las referencias correspondientes a la construcción de la carretera hacia finales del primer tercio del siglo XIX son escasas y, por lo general, muy escuetas y sin conexión entre ellas, afortunadamente la documentación referente a la conservación y mantenimiento de la misma durante la segunda mitad del siglo es muy abundante, de modo que, en cierta medida, ha sido posible adquirir una visión relativamente completa, sí no sobre su construcción, sí, al menos, sobre las actuaciones que se realizaron en ella una vez construida.

Las fuentes de información disponibles para este periodo son las publicaciones oficiales de las distintas administraciones públicas involucradas en las obras de la carretera y algunos aportes proporcionados por la bibliografía contemporánea, pero, sin duda, el mayor volumen de documentación se corresponde con los numerosos expedientes de obras conservados en el Archivo General de la Administración ⁵⁶³, a los que habría que añadir los escasos expedientes custodiados en los archivos provinciales de carreteras ⁵⁶⁴ y la documentación local guardada en los archivos municipales ⁵⁶⁵ de las poblaciones por las que discurría la carretera.

Las aportaciones de las publicaciones oficiales relacionadas con la construcción de la carretera no ofrecen demasiados detalles pero ayudan a ha-

Este primitivo trazado atravesaba el casco urbano de numerosas poblaciones, circunstancia que favoreció el crecimiento de algunas de ellas, sin embargo desde principios del siglo XX la sustitución de la fuerza motriz animal por los vehículos a motor y el posterior aumento del tráfico rodado originó numerosos inconvenientes en las travesías urbanas, hechos que motivaron la construcción de obras de circunvalación en algunas poblaciones entre las que cabe citar a modo de ejemplo: Guadalajara, Torrejón de Ardoz, Torremocha del Campo, Alcolea del Pinar, Terror o La Muela; otras por el contrario permanecieron soportando el intenso tránsito por el centro urbano hasta la apertura completa de la autovía hacia 1990 como fue el caso de Alcalá de Henares, Medinaceli, Arcos de Jalón, Ariza, Ateca, Calatayud o La Almunia.

⁵⁶³ En la sección del Ministerio de Fomento del Archivo General de la Administración se conservan unos 150 expedientes relativos a la carretera general de Madrid a Francia por La Junquera correspondientes al recorrido entre Madrid y la ciudad de Zaragoza, cuyo intervalo temporal se extiende principalmente entre 1850 y 1925, de los cuales 115 documentos se encuadran en la segunda mitad del siglo XIX. A pesar de este gran volumen de documentación su relevancia es relativa puesto que el 75 % de la misma corresponde a acopios de materiales pétreos destinados a la conservación y reparación de la carretera en sus diferentes tramos.

⁵⁶⁴ Únicamente se conservan tres expedientes en la provincia de Soria y uno en la de Zaragoza, de los que se guarda también una copia en el AGA.

⁵⁶⁵ La recopilación de información a partir de estas fuentes resultaría muy tediosa, de modo que por el momento sólo se dispone de ella cuando algún investigador ha "buceado" en los archivos locales, como es el caso de Calatayud y Ateca.

cerse una idea general del desarrollo de las obras. Fundamentalmente estas consistieron en la construcción del nuevo tramo entre Alcolea del Pinar y Ariza, el ensanchamiento y reforzamiento de la calzada en el resto del trazado y la construcción o reparación de los puentes que jalonaban su recorrido. La Gaceta de Madrid, antecedente decimonónico del Boletín Oficial del Estado, aporta datos puntuales pero muy elocuentes. Pueden servir de ejemplo las obras realizadas en 1829, año en el que se construyeron varios puentes en la provincia de Zaragoza⁵⁶⁶, seguramente porque los anteriores habían sido destruidos por alguna riada. Se tendió un nuevo puente en Ateca que permitía salvar el curso del Manubles, levantado en cantería y mampostería concertada contra los tableros según apunta la propia referencia. Se construyó otro puente de las mismas características arquitectónicas en La Almunia de Doña Godina en la confluencia del río Mediano con la acequia de Brazalhondo. También se realizaron obras de mejora en el puente de San Lázaro de Calatayud, acondicionando el acceso al mismo.

Algunas de estas obras han quedado plasmadas en la documentación municipal pues en ocasiones los ayuntamientos respectivos tenían que conceder ciertos permisos relacionados directamente con ellas o con actividades que dependían de la nueva carretera, o bien debían asumir su coste⁵⁶⁷.

Así, por ejemplo, en Calatayud los trabajos se sucedieron desde 1825⁵⁶⁸. En primer lugar se acometió el desvío de la carretera por las afueras de la ciudad ya que el camino real cruzaba el casco urbano desde la Puerta de Terrer hasta la Puerta de Zaragoza, circunstancia que debía causar numerosas incomodidades a los bilbilitanos. El trazado de la nueva carretera de circunvalación obligó a levantar pequeños puentes para salvar tanto el cauce de las acequias de riego como el de algunos barrancos. Para sortear la acequia de Anchada se construyeron sendos puentes frente al convento de las Capuchinas y en las Tenerías. También se construyó otro en el barranco de la Rúa. Las actas municipales recogen obras de cierta envergadura en el puente de San Lázaro, localizado en la salida de la ciudad hacia Zaragoza. Todas estas infraestructuras necesitaban continuas reparaciones que se suceden en las décadas siguientes⁵⁶⁹. Vicente de La Fuente, historiador bilbilitano del siglo

⁵⁶⁶ *Gaceta de Madrid*, 27 de agosto de 1829.

⁵⁶⁷ En la provincia de Zaragoza, según una orden dictada por la Diputación Provincial, los ayuntamientos debían construir con cargo a las arcas municipales 325 varas de carretera en las entradas al casco urbano en ambos sentidos.

⁵⁶⁸ GALINDO, J. (2005). *Crónica bilbilitana del siglo XIX*. Centro de Estudios Bilbilitanos, Calatayud.

⁵⁶⁹ En 1834 todavía estaban sin reparar los puentes de Capuchinas y Tenerías. En 1843 se contrata la reparación de los puentes de Tenerías y del barranco de la Rúa. En 1871 se realizan importantes obras de mejora en el puente de Illescas que sorteaba el cauce del río Peregiles [GALINDO (2005). *Crónica bilbilitana del siglo XIX*]

XIX, reseña la realización a partir de 1826 de estas importantes obras de acondicionamiento y mejora de la carretera en los accesos a la ciudad de Calatayud: “En 1826 se comenzó por la parte de Calatayud la carretera de Madrid a Zaragoza, iba esta antes por la acequia de Portagueros y entre las tapias de los conventos de Capuchinos y Dominicos, haciendo recodos hasta llegar al puente de San Lázaro. Abriose entonces el camino recto desde las Capuchinas al dicho puente, tirando la torre llamada de la Oveja, única parte de la fortificación antigua que quedaba en la esquina de la tapia del convento de San Francisco, frente a la Cruz de las Capuchinas”⁵⁷⁰.

Por estas mismas fechas comenzaron las obras en Ateca⁵⁷¹. También aquí el antiguo camino real cruzaba el casco urbano de la población pues entraba por la Puerta de Ariza y tras cruzar la calle Real salía por el Arco de la Herrería en dirección hacia Terrer después de salvar el cauce del Manubles. Las dificultades de la topografía local obligaron a trazar la nueva travesía entre las últimas casas de la población y el cauce del río Jalón dando lugar a la calle del Río.

Desafortunadamente no se dispone de este tipo de información en otras poblaciones del recorrido de la carretera pero parece lógico suponer que en localidades como Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares, Guadalajara, Torija, Alcolea del Pinar, Arcos de Jalón, Ariza o La Almunia de Doña Godina se producirían situaciones similares a las apuntadas en Ateca y Calatayud.

Una vez concluida la construcción de la carretera mediado el siglo el incesante tránsito de vehículos que circulaba por ella hacía necesarias constantes obras de reparación y conservación, tanto de la capa de rodadura como de su base. En las décadas siguientes se constata la existencia de algunos expedientes referidos al acopio de piedra con el fin reparar los tramos dañados⁵⁷². El procedimiento de estos trabajos parece que seguía una pauta regular. Una vez que la Administración determinaba el tramo de carretera a reparar y después de realizada la pertinente subasta, el contratista estaba obligado a suministrar las cantidades de piedra que venían detalladas en el proyecto debiendo dejar este material en los puntos marcados en el mismo que generalmente quedaban distribuidos de manera uniforme a lo largo del

⁵⁷⁰ DE LA FUENTE, V. (1881). *Historia de la siempre augusta y fidelísima ciudad de Calatayud*. Imprenta del Diario, Calatayud. Edición facsímil: Centro de Estudios Bilbilitanos, Zaragoza, 1994.

⁵⁷¹ BLASCO SÁNCHEZ (2010). *Pasado y presente de la villa de Ateca*.

⁵⁷² En este sentido, la documentación conservada en el AGA es suficientemente representativa. Son numerosos los expedientes, acompañados de los correspondientes proyectos, cuya finalidad consistía en la contratación del suministro de piedra de diversas calidades y tamaños destinada a la reparación de la carretera. Las series documentales arrancan en la década 1860-1870, con ligeras diferencias anuales en cada una de las cuatro provincias implicadas, prolongándose de manera continuada, aunque con algunas lagunas, hasta el primer cuarto del siglo XX.

recorrido del tramo. A partir de ese momento eran los peones camineros⁵⁷³ los encargados de machacar, primero, si fuese necesario, y extender, posteriormente, la piedra en la parte de calzada que era objeto de reparación.

Además de estos trabajos de reparación y conservación, realizados de manera regular, también se tiene constancia de la ejecución de otras obras que presentan un carácter más excepcional, aunque no por ello de menor importancia.

A pesar de su reciente remodelación en el momento de construcción de la carretera una de las primeras intervenciones se realizó en la travesía urbana de Guadalajara. La carretera entraba en la capital alcarreña, después de cruzar el puente sobre el Henares, por la puerta de Madrid continuando por la calle Barrionuevo hasta desembocar en la puerta de Zaragoza, lugar por el que abandonaba el casco urbano. Esta travesía no debía presentar buenas condiciones de tránsito debido a la estrechez de alguna calle puesto que hacia mediados de siglo se propuso su ensanche, a cuyo fin se presentó en 1852 el correspondiente proyecto, siendo preciso para ello derribar algunos edificios para proceder a la alineación de sus márgenes. En total se proponía una anchura de 11 m que quedaban distribuidos entre una calzada de 6,65 m flanqueada por sendos paseos laterales ligeramente elevados sobre la rasante y las correspondientes cunetas. Las protestas de algunos vecinos, principalmente ocasionadas por la necesidad del derribo de sus viviendas, llevaron al ayuntamiento de Guadalajara a solicitar en 1859 que se redujera la anchura de la travesía justificando su petición en base a que la inminente llegada del ferrocarril conllevaría, sin duda, una importante reducción del tráfico además del elevado coste que suponía practicar la expropiación de numerosas fincas urbanas. El informe técnico fue en parte favorable puesto que proponía una anchura de 11,5 m (40 pies) en las avenidas que conducían a las puertas de la ciudad, que quedaba reducida a 9,20 m (32 pies) en el interior de la población. Estas obras debieron llevar un desarrollo excesivamente lento puesto que se seguía trabajando en ellas en 1862 e incluso en 1879 todavía faltaban por ejecutar varias expropiaciones y proceder posteriormente a la demolición de los edificios⁵⁷⁴.

⁵⁷³ Los peones camineros tenían un tramo de carretera asignado en el que realizaban su cometido y disponían de la pertinente vivienda, situada a orilla de la propia carretera y ubicada generalmente en mitad de su tramo, en la que vivían con su familia.

⁵⁷⁴ *Ensanche y alineación del trozo de carretera que atraviesa la ciudad de Guadalajara desde la puerta de Zaragoza a la puerta de Madrid por la calle de Barrionuevo*, 1852 (AGA, sig. (4)27 46/00992).

Expediente formado para la reducción del ancho de la carretera de Madrid a La Junquera en la travesía por la ciudad de Guadalajara, 1859 (AGA, sig. (4)27 46/00992).

Expediente sobre la reparación de la travesía de Guadalajara por la carretera de Madrid a La Junquera, 1862 (AGA, sig. (4)27 46/01009).

Dos obras menores realizadas en esta década consistieron en la construcción de una nueva casa portazgo en los alrededores del km 50 en sustitución del existente junto al puente de Guadalajara⁵⁷⁵ y la construcción de una casilla de peones camineros en la provincia de Soria⁵⁷⁶.

En 1870 el Ministerio de Fomento decidió abandonar el mantenimiento de aquellos tramos de carreteras cuyo trazado discurría paralelo al de una línea de ferrocarril entregando su conservación a las diputaciones provinciales y ayuntamientos. En la carretera de Madrid a La Junquera fueron un total de 390 km los que pasaron a depender de diputaciones y ayuntamientos, de los cuales más de la mitad, concretamente 213 km, estaban comprendidos en la primera parte de su recorrido entre Madrid y Zaragoza, distribuidos en tres tramos: de Torrejón de Ardoz a Guadalajara⁵⁷⁷ con 36 km, de Torija a Alcolea del Pinar con 61 km y de Medinaceli a Zaragoza con 176 km⁵⁷⁸.

Esta decisión trajo como consecuencia el deterioro paulatino de la carretera ante la falta de un mantenimiento adecuado, situación que llevó

Memoria de las obras que faltan por ejecutar en la travesía de Guadalajara, 1879 (AGA, sig. (4)27 46/00992).

⁵⁷⁵ *Construcción de una casa portazgo en Guadalajara junto a la carretera de Madrid a Francia*, 1862 (AGA, sig. (4)5 24/02238).

⁵⁷⁶ *Carretera de 1ª orden de Madrid a La Junquera. proyecto de construcción de una casilla para dos peones camineros*, 1861 (AGA, sig. (4)5 24/02720).

⁵⁷⁷ Dentro de este tramo se conoce un documento gráfico que describe con detalle la parte que transcurre por tierras de la provincia de Madrid comprendida entre la salida de la población Torrejón de Ardoz y el límite con la provincia de Guadalajara. En el plano aparecen marcados varios puentes (pontón de un arco sobre el arroyo Pelayos, puente de Ardoz de 3 arcos, puente de Torote de 10 arcos, presentando un acusado estrechamiento de la calzada y pontón sobre el arroyo Camarmilla), además del cruce sobre otros arroyos que se realizaría mediante obras de fábrica más sencillas. Uno de los tramos menores representados en él es la travesía de Alcalá de Henares, donde, al comparar el trazado marcado con el plano de la ciudad, puede observarse que en esta fecha tan temprana la carretera ya no discurría por el interior de la población (calles Cardenal Cisneros, Mayor y Libreros) sino que al llegar frente a la puerta de Madrid tomaba un desvío a la izquierda que circunvalaba los límites del casco urbano en su sector noroccidental discurriendo por el exterior de la vieja muralla medieval que todavía se mantenía en pie, sin embargo no evitaba en su totalidad el núcleo urbano puesto que cruzaba el nuevo barrio que había surgido en torno al camino de la estación del ferrocarril, viniendo a desembocar cerca de la puerta de los Mártires desde donde abandonaba la ciudad complutense en dirección hacia Guadalajara. Esta variante presentaba dos curvas muy pronunciadas en los km 30 y 31 que debieron ser remodeladas hacia mediados del siglo XX [*Plano de la carretera de 1ª orden de Madrid a La Junquera en la parte abandonada por el Estado*. 1871 (AGA, sig. (4)5 24/02482)].

⁵⁷⁸ Puede sorprender que de los tramos indicados sólo los de Torrejón a Guadalajara y de Medinaceli a Calatayud discurren estrictamente paralelos al ferrocarril, mientras que en los de Torija a Alcolea del Pinar y de Calatayud a Zaragoza la línea ferroviaria transcurre por otro trazado distinto aunque apenas queda separada unos 15 km, como máximo, de la carretera.

algunos años más tarde a las distintas autoridades provinciales y municipales a solicitar al Ministerio de Fomento que asumiera de nuevo sus antiguas funciones de modo que a partir de ese momento las obras de reparación y acondicionamiento fueron más habituales que en las décadas anteriores.

A partir de 1876 son varios los expedientes que confirman la transferencia de determinados tramos de la carretera a las autoridades del gobierno estatal. En la provincia de Madrid se traspasaron los tramos de Torrejón de Ardoz a Alcalá de Henares y de Alcalá al límite con la provincia de Guadalajara en 1876 y 1882, respectivamente⁵⁷⁹. Una situación semejante se produjo en la provincia de Guadalajara en sendos tramos, el primero de ellos, en 1878, entre el límite provincial con Madrid y la propia capital alcarreña, y el segundo en 1882 entre las poblaciones de Torija y Alcolea del Pinar⁵⁸⁰. En la provincia de Soria fueron los ayuntamientos implicados los que solicitaron en 1878 que el Estado se hiciese cargo del tramo de carretera que discurría por sus términos municipales⁵⁸¹. Sin embargo, en la provincia de Zaragoza parece que estas operaciones se retrasaron algo en el tiempo puesto que los casos conocidos están fechados entre 1884 y 1887, tratándose en todos ellos de la entrega de travesías urbanas (Ateca, Terrer y Calatayud), aunque a buen seguro también debió producirse la incautación de tramos lineales interurbanos puesto que el trayecto abandonado en esta provincia rondaba los 140 km correspondientes prácticamente al recorrido completo entre el límite provincial con Soria y la capital del Ebro⁵⁸².

⁵⁷⁹ *Expediente para que sea de cuenta del Estado la conservación del trozo de Torrejón de Ardoz a Alcalá de Henares en la carretera de 1.º orden de Madrid a La Junquera, km 20 al 31, 1876 (AGA, sig. (4)27 46/01466).*

Expediente de reversión al Estado de la sección comprendida entre Alcalá de Henares y el límite de la provincia de Guadalajara, carretera de 1.º orden de Madrid a Francia por La Junquera, km 32 a 39, 1882 (AGA, sig. (4)27 46/01467).

⁵⁸⁰ *Expediente sobre incautación por el Estado de la carretera de Madrid a Francia por Zaragoza, km 39 al 54, 1878-1881 (AGA, sig. (4)27 46/01009).*

Expediente sobre incautación por el Estado de la sección de Torija a Alcolea del Pinar en la carretera de Madrid a Francia, km 74 al 141, 1882 (AGA, sig. (4)27 46/01009).

⁵⁸¹ *Expediente sobre la solicitud por parte de los ayuntamientos de Medinaceli, Velilla, Somaén, Arcos y Santa María de Huerta para que el Estado se incaute de varios trozos de la carretera de Madrid a La Junquera que se hallan abandonados, 1878-1879 (AGA, sig. (4)27 46/02148).*

⁵⁸² *Expediente de conservación por el Estado de la calle por donde cruza la carretera de Madrid a Francia por la villa de Terrer, 1884 (AGA, sig. (4)27 46/02542).*

Expediente sobre incautación por el Estado de la travesía de Ateca de la carretera de Madrid a Francia, 1886 (AGA, sig. (4)27 46/02542).

Expediente para resolver una instancia del Ayuntamiento de Calatayud solicitando se incaute el Estado de las travesías por dicha población de las carreteras de Madrid a Francia y de Soria a Calatayud, 1887 (AGA, sig. (4)27 46/02542).

Una vez que la conservación de la carretera recayó en manos de las autoridades ministeriales volvieron a ser frecuentes los contratos relativos al acopio de materiales pétreos según indican los expedientes conservados que prácticamente se repiten con carácter anual en cada una de las cuatro provincias.

También a partir de ese momento se practicaron algunas actuaciones de mayor envergadura, aunque a primera vista parece que se trataba de proyectos encaminados a conseguir una reparación general de la carretera ante el deterioro que presentaba después de años de falta de mantenimiento y abandono. Representativo de esta situación es un proyecto, fechado en 1887, que se refiere a la reparación del tramo que atraviesa el territorio soriano comprendido entre Medinaceli y el límite con la provincia de Zaragoza⁵⁸³. Los trabajos que en él se detallan consistían fundamentalmente en la retirada de desprendimientos sobre la vía; la reparación de los terraplenes destruidos por las aguas, con la consiguiente construcción de muros de contención para evitar su posterior deterioro; la construcción de obras de fábrica, principalmente pequeños pontones y alcantarillas, que debían sustituir a los badenes; el acondicionamiento del firme de la carretera mediante la explanación de dos capas de piedra machacada al tamaño adecuado; la construcción de casillas de peones de camineros; así como el acopio de material pétreo para el mantenimiento del firme una vez finalizada la obra. Trabajos semejantes debieron realizarse durante este tiempo en el resto de la carretera pues se tiene noticia de otros expedientes de similares características relativos, en este caso, al tramo zaragozano⁵⁸⁴.

⁵⁸³ *Proyecto de reparación de la carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera desde San Francisco hasta el confín de la provincia de Zaragoza*. Ingeniero: Luis Justo y Sánchez, 1887 (AHPSO, sig. 17774). Las obras abarcaban un tramo de 30 km de longitud comprendido entre los km 153 y 183.

En la memoria de este proyecto se explica brevemente el proceso de abandono y recuperación de esta carretera por parte del Ministerio de Fomento en lo que al tramo soriano se refiere. Así, ya se ha comentado que en 1870 el Estado dejó este tramo de la carretera en manos de la diputación soriana y los ayuntamientos de la zona por transcurrir paralela al ferrocarril de Madrid a Zaragoza, sin embargo dichas entidades no pudieron asumir sus funciones de mantenimiento por falta de fondos. En 1879 los ayuntamientos implicados (Medinaceli, Velilla, Somaén, Arcos y Santa María de Huerta) presentaron una solicitud conjunta para que el Ministerio asumiera sus competencias según determinaba la ley de carreteras vigente en ese momento. Ese mismo año se procedió a redactar los correspondientes proyecto y presupuesto de las obras de reparación necesarias. En 1884 la Dirección General de Obras Públicas aprobó el presupuesto de gastos que debían ser asumidos en su totalidad por el Estado, exonerando así a la empresa del ferrocarril de cualquier responsabilidad, puesto que según afirmaba el ingeniero los daños producidos en la carretera se debían exclusivamente a su abandono y a la erosión natural de las aguas del río Jalón. Finalmente, el proyecto se vería ejecutado a partir de 1887.

⁵⁸⁴ *Carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de reparación desde la provincia de Soria a Zaragoza*, 1882 (ADCPZ, sig. 4.5.2.19). Los trabajos se realizaron principalmente

Por estas mismas fechas se procedió a la reparación del firme en la travesía de Ateca, recientemente incautada por el Estado, sobre una longitud total de 395 m. El ancho de la calzada quedaba establecido en 7 m, de los que 5,5 m correspondían al afirmado de macadam⁵⁸⁵ flanqueado a ambos lados por un empedrado de 70 cm de anchura y un encintado de sillarejo de 20 cm⁵⁸⁶.

Un carácter más excepcional tuvieron las intervenciones practicadas con el fin de subsanar los daños causados por las inclemencias climatológicas, unas veces como consecuencia de una catástrofe repentina, aunque en otras ocasiones el deterioro se producía debido a la acción paulatina y constante de los agentes erosivos. Así ocurrió en 1877 cuando hubo que reparar la carretera en las cercanías de Taracena debido a los daños producidos por la inundación de la misma, sin duda causada por una tormenta⁵⁸⁷. Situación que se repitió en 1885 cuando se debió proceder a la reparación del puente de Viveros ya que una fuerte tormenta había producido importantes desperfectos, trabajos que, en este caso, se prologaron durante dos años⁵⁸⁸. En 1895 se procedió a la reparación del pequeño pontón de 3,35 m de luz que permitía sortear el barranco de Carraembid, situado en el km 196, entre Ariza y Cetina, ya que una de las aletas estaba destruida, pero ante el mal estado que presentaba se hacía necesario derribar uno de los estribos y reforzar su cimentación mediante pilotaje⁵⁸⁹.

en dos tramos, el primero entre el límite de la provincia de Soria y el km 225, y el segundo entre el km 252 y la ciudad de Zaragoza.

Proyecto de reparación de la carretera de 1.º orden de Madrid a Francia, trozo 1.º, desde el límite de la provincia de Soria al km 251. Ingeniero: Javier Huarte, 1884 (AGA, sig. (4)27 46/02543).

Expediente de acopio de materiales para la reparación de la carretera de 1.º orden de Madrid a Francia, trozo 2.º, desde el km 252 hasta Zaragoza. Ingeniero: Javier Huarte, 1884 (AGA, sig. (4)27 46/002544).

⁵⁸⁵ El macadam es un sistema de pavimentado de vías formado por una capa de piedra de grano grueso cuyos huecos se rellenan con un árido más fino, llamado recebo, compactando posteriormente todo el conjunto. Su nombre deriva del inventor del sistema, el ingeniero escocés John McAdam.

⁵⁸⁶ *Expediente de reparación del afirmado en la travesía de Ateca en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera.* Ingenieros: Ramón Gironza y Vicente Gasca, 1887-1888 (AGA, sig. (4)27 46/02544).

⁵⁸⁷ *Expediente de reparación a consecuencia de los daños causados por una inundación en la carretera de 1.º orden de Madrid a Francia por Guadalajara y Zaragoza y de Taracena a Urdax por Soria,* 1877-1878 (AGA, sig. (4)27 46/01009).

⁵⁸⁸ *Expediente de reparación de desperfectos causados por una tormenta en el puente de Viveros y en un trozo de más de 100 m en el km 16 de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera,* 1885-1887 (AGA, sig. (4)27 46/01469).

⁵⁸⁹ *Expediente de reparación de Carraembid situado en el km 196 de la carretera de Madrid a Francia,* 1895 (AGA, sig. (4)7 24/04142).

La carretera general, al igual que lo hacía el antiguo camino real, solía atravesar el casco urbano de las poblaciones y ciudades que se encontraban en su ruta, sin embargo, el aumento del tráfico por el interior de algunas de ellas llevó a las autoridades municipales a solicitar que su trazado fuera alejado, en la medida de lo posible, del centro urbano.

Emblemático, en este caso, resulta el ejemplo de la ciudad de Zaragoza. En las primeras décadas del siglo XIX y puesto que la vía principal de llegada a la capital del Ebro desde Madrid era el camino real que venía por Daroca que procedía del suroeste, la entrada a la ciudad se realizaba por la Puerta del Carmen. Cuando hacia 1830 se construyó la nueva carretera general, procedente, en este caso, del oeste, el acercamiento a la ciudad se realizaba por el sector de El Portillo, lugar desde el que siguiendo una vía perimetral, coincidente con los actuales paseos de María Agustín y de Pamplona, se accedía a la puerta de Santa Engracia, desde donde se enfilaba la calle de la Independencia hacia la plaza de San Fernando, actual plaza de España. Desde aquí la travesía seguía por la calle de San Gil ⁵⁹⁰ en dirección a la puerta del Ángel y tras cruzar el puente de Piedra se tomaba ya la carretera en dirección hacia Barcelona. Sin embargo la estrechez que presentaban algunos de estos tramos propició la remodelación del trazado urbano dotando a estas calles de una anchura adecuada para lo que se haría necesario proceder al derribo de algunos edificios. El proyecto de reforma de este tramo final de la travesía se presentó en 1857, recibiendo unos años más tarde la renovada vía la denominación de calle de Don Jaime I.

Las crecientes dificultades que presentaba el tránsito urbano en las décadas siguientes obligaron a las autoridades municipales a proponer en varias ocasiones sacar la travesía del centro de la ciudad ⁵⁹¹. Para ello, entre otras necesidades, sería preciso construir un nuevo puente sobre el Ebro puesto que el viejo puente de Piedra necesitaba continuas reparaciones y resultaba insuficiente para absorber el creciente tránsito de vehículos ⁵⁹².

⁵⁹⁰ En esta época la actual calle de Don Jaime I tenía varios nombres que se iban sucediendo según los tramos: San Gil, San Pedro, San Martín (plaza), Virgen del Rosario y Cuchillería.

⁵⁹¹ En 1876 el Ayuntamiento de Zaragoza ya presentó una solicitud con este propósito.

⁵⁹² Por los que respecta al puente de Piedra se conservan en el Archivo General de la Administración cinco expedientes que hacen referencia a su reparación, fechados entre 1877 y 1905.

En el caso del puente de Hierro, en el mismo archivo se custodian también cinco expedientes que ofrecen una visión general sobre los avatares de su construcción. El primer proyecto es de 1876, sin embargo el diseño definitivo fue elaborado en 1887 por el ingeniero Antonio Fernández de Navarrete, aunque éste se vio ligeramente reformado conforme avanzaba su construcción en 1892 y 1894. Finalmente, se procedió a la correspondiente liquidación de la obra en 1897.

Después de algunos intentos infructuosos, en 1884 se presentó un proyecto cuyos principales objetivos eran trazar la travesía de la carretera de Madrid a Francia por el exterior de la ciudad y unir entre sí todas las carreteras que accedían a la misma mediante una ronda de circunvalación⁵⁹³. Tal como se ha expuesto en líneas anteriores en esa época el trazado urbano de la carretera general era de tipo interior de modo que a los vehículos que cruzaban la ciudad siguiendo la carretera de Madrid a Barcelona se sumaban el tráfico local e incluso los vehículos de lujo que a menudo circulaban por la calle de la Independencia, convertida en la vía de paseo de moda en esa época, circunstancias todas ellas que creaban numerosos problemas de tráfico. En este proyecto ya se hace alusión a la futura construcción de otro puente sobre el Ebro puesto que en ese momento sólo existía el puente de Piedra como único paso accesible al tráfico rodado y aunque no se cita expresamente se deduce que la zona elegida era el emplazamiento del actual puente de Hierro ya que la nueva ordenación urbana planificaba dirigir la circulación de esta carretera hacia la plaza de las Tenerías. Como solución a los problemas planteados se recomendaba una nueva travesía urbana que discurría por el sector oriental del casco urbano siguiendo una ruta de tipo exterior: Puerta del Portillo, camino de Circunvalación, Puerta del Carmen, Puerta de Santa Engracia⁵⁹⁴, camino de Ronda, calle Bruil, calle Alonso V, plaza de las Tenerías y avenida del nuevo puente. Sin embargo, parece ser que este trayecto nunca se puso en práctica, de hecho, en este mismo proyecto se planteaba una ruta alternativa, también exterior, que discurría por los flancos occidental y septentrional del casco urbano siguiendo un trazado paralelo al curso del Ebro, es decir, por Puerta del Portillo, Puerta de Sancho, Puerta de la Tripería, antigua Puerta del Ángel y nuevo puente; no obstante esta opción quedaba desechada por considerar que en ese sector de la ciudad apenas había actividad comercial de modo que la disminución de visitantes en otras zonas urbanas más dinámicas perjudicaría a la economía local, pero curiosamente los datos recabados parecen confirmar que cuando en 1895 se construyó el puente de Hierro⁵⁹⁵ esta última opción fue el trayecto que tomó la travesía urbana zaragozana⁵⁹⁶.

⁵⁹³ *Proyecto de variación de la travesía por Zaragoza de la carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera*. Ingeniero: Antonio Fernández de Navarrete, 1884 (ADCPZ, sig. 4.5.2.07). Hay una copia de este expediente en el AGA, sig. (4)27 46/02542.

⁵⁹⁴ Hasta este punto de la puerta de Santa Engracia la antigua y la nueva travesía presentaban trazados coincidentes.

⁵⁹⁵ Su denominación oficial es puente de Nuestra Señora del Pilar.

⁵⁹⁶ En las décadas finales del siglo XIX se le conocía como Paseo del Ebro y posteriormente, desde mediados del siglo XX, como Paseo de Echegaray y Caballero.

También se tiene noticia de la ejecución de obras menores en alguna otra travesía, como la realizada en 1891 en Alhama de Aragón que tenía por finalidad ensanchar ligeramente una calle inmediata a la carretera para lo que era necesario derribar una de las esquinas de la casa portazgo ubicada en esta población ⁵⁹⁷.

La apertura de la nueva carretera provocó una mejora casi inmediata en las condiciones y comodidades de los viajes a la vez que se acortaba notablemente el tiempo de los mismos, sobre todo en los de largo recorrido, elementos que unidos a otros factores de índole social y económica hicieron aumentar el número de viajeros. Para satisfacer las necesidades de alojamiento y alimentación de la creciente afluencia de viajeros fueron surgiendo a lo largo de todo el recorrido nuevos establecimientos hosteleros, tanto posadas en las poblaciones que atravesaba la ruta como ventas y paradores en lugares más apartados de los núcleos urbanos. Son numerosas las poblaciones en las que se construyeron establecimientos de este tipo sobre el trayecto de la carretera en las dos primeras décadas de su puesta en servicio e incluso en alguna de ellas se levantaron varios paradores. Una somera aproximación comprendería, al menos, las siguientes poblaciones: Canillejas y Alcalá de Henares, en la provincia de Madrid; Azuqueca, Guadalajara capital, Taracena y Torija, en la de Guadalajara; Esteras, Medinaceli, Arcos de Jalón y Santa María de Huerta, en la de Soria, y finalmente, Ariza, Cetina, Alhama de Aragón, Ateca y Calatayud, en la de Zaragoza. Puede servir de ejemplo representativo el caso de Ateca, localidad en la que entre 1830 y 1840 se abrieron al público cuatro nuevos establecimientos que vinieron a complementar la oferta hostelera de la villa representada hasta el momento por el Mesón de Propios ⁵⁹⁸. Dos de ellos se ubicaban dentro del casco urbano e inmediatos al trazado de la carretera (Posada de San Ignacio y parador de Ibarra), además de otros dos localizados en sus cercanías: venta de la Toba y Casa Blanca ⁵⁹⁹.

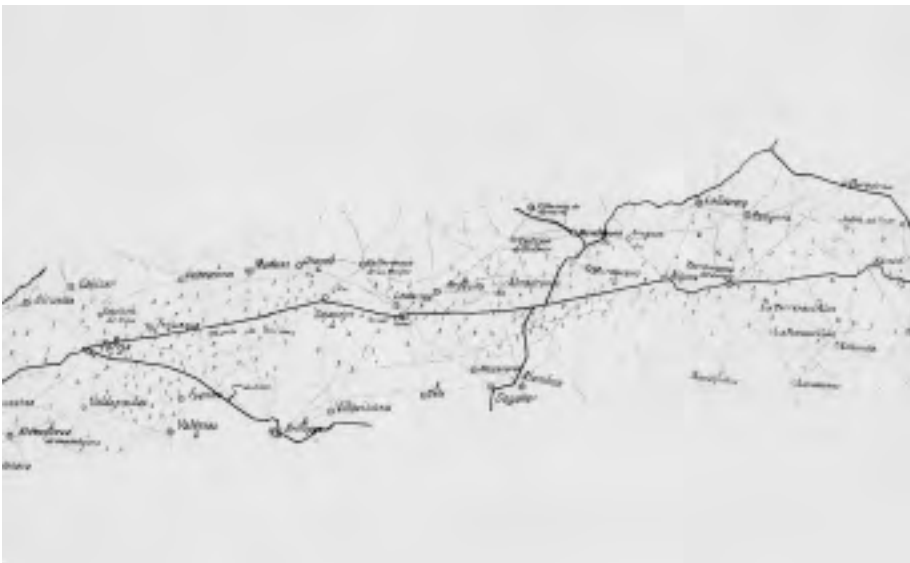
⁵⁹⁷ *Expediente para resolver una instancia del Ayuntamiento de Alhama para que se hagan en el portazgo de dicha población en la carretera de Madrid a Francia las obras necesarias para el ensanche de la calle de Antonio Pérez*, 1891-1892 (AGA, sig. (4)27 46/02545).

⁵⁹⁸ BLASCO SÁNCHEZ (2010). *Pasado y presente de la villa de Ateca*.

⁵⁹⁹ Además de estos establecimientos el Itinerario de 1849 menciona otro, conocido como Casa (venta) Nueva y situado junto a la Casa Blanca, que no figura en los estudios locales.



Itinerario de Madrid a Zaragoza (Madrid-Valdenoches),
h. 1870 (lámina 1), MDE.ACGE.



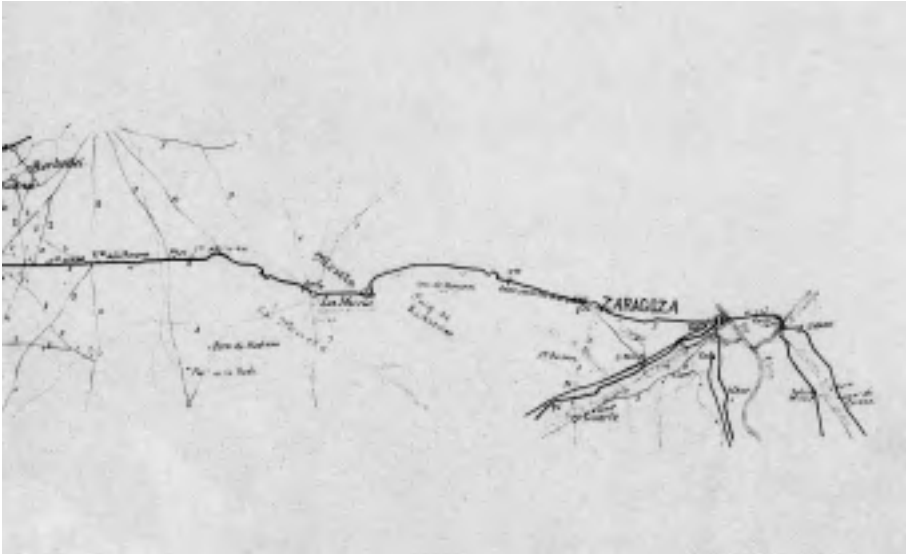
Itinerario de Madrid a Zaragoza (Valdenoches-Saúca),
h. 1870 (lámina 2), MDE.ACGE.



Itinerario de Madrid a Zaragoza (Alcolea del Pinar-Alhama de Aragón),
h. 1870 (lámina 3a), MDE.ACGE.



Itinerario de Madrid a Zaragoza (Alhama de Aragón-Venta de Calatorao),
h. 1870 (lámina 3b), MDE.ACGE.



Itinerario de Madrid a Zaragoza (Venta de la Romera-Zaragoza),
h. 1870 (lámina 4), MDE.ACGE.

6.5. GUÍA DEL VIAJERO: ITINERARIO DE GERMOND DE LAVIGNE (1859)

Alfred Germond de Lavigne (París, 1812-1896) fue un reconocido escritor y viajero francés del siglo XIX. Además de ser autor de algunos estudios sobre diversos aspectos de la sociedad de su tiempo, circunscritos generalmente al ámbito galo, y de otras obras literarias, es también conocido por haber traducido al francés algunas de las obras clásicas españolas, entre las que destacan *La Celestina*, *El Quijote* de Avellaneda y *El Buscón* de Quevedo, así como varias novelas de contemporáneos suyos como Pérez Galdós y Fernán Caballero. En el campo geográfico y turístico es también autor de una guía de viajes sobre la Península Ibérica⁶⁰⁰, dirigida principalmente a sus compatriotas galos puesto que está redactada en francés, que tuvo un notable éxito ya que desde su primera aparición en 1859 fueron sucediéndose diversas ediciones hasta 1890.

La guía de Germond recoge más de un centenar de rutas que recorren el territorio peninsular en todas direcciones. Por lo que respecta al trayecto por carretera entre Madrid y Zaragoza, incluido dentro de una ruta de

⁶⁰⁰ GERMOND de LAVIGNE, A. (1859). *Itinéraire Descriptif, Historique et Artistique de l'Espagne et du Portugal*. Librairie de L. Hachette et Cie, París.

mayor recorrido como era la de París a Madrid por Perpignan, Barcelona y Zaragoza, viene reseñado como tal en la primera edición de 1859, sin embargo ya no se menciona en las siguientes ediciones puesto que a raíz de la inauguración y puesta en servicio del ferrocarril entre ambas ciudades en 1864 la carretera queda relegada a un segundo plano.

El escritor francés describe con absoluta maestría el territorio que atraviesa la carretera, aportando interesantes datos sobre los cultivos y otros aspectos socioeconómicos de las diferentes regiones. Con referencia a su trazado son frecuentes las menciones de distintos elementos camineros, tales como puentes o desvíos de caminos, prestando también especial atención a los paradores y hospederías que jalonaban su recorrido. La orientación turística de la guía se advierte principalmente en la exposición que ofrece de las ciudades más importantes del itinerario, caso de Calatayud, Guadalajara y Alcalá de Henares, incluyendo una pormenorizada descripción de algunos de sus edificios más relevantes.

Previamente a la aparición de este Itinerario se había publicado en España una obra de similar contenido cuyo autor fue Francisco Mellado ⁶⁰¹ bajo el título de *Guía del viajero en España* ⁶⁰². Germond de Lavigne conoció la guía de Mellado puesto que incorpora en su obra algunos detalles ya mencionados por el escritor español, sin embargo el autor francés añade nuevos detalles importantes y en ocasiones ciertamente curiosos, inéditos hasta ese momento.

Las anotaciones del escritor francés que hacen referencia al trazado de la carretera son en general más abundantes y precisas que las del español, pero además sorprende con la incorporación de citas curiosas, como la del

⁶⁰¹ Francisco de Paula Mellado fue un conocido escritor español del siglo XIX que también destacó como periodista, editor e impresor. En sus talleres se imprimió la primera enciclopedia editada en castellano titulada *Enciclopedia moderna: Diccionario universal de literatura, ciencias, artes, agricultura, industria y comercio*, publicada entre 1851 y 1855. En su faceta como escritor publicó varias obras entre las que destaca esta interesante guía de viajes, cuya primera edición es de 1842.

⁶⁰² MELLADO, F. (1842). *Guía del viajero en España*. Madrid. La obra debió tener un notable éxito pues entre esta fecha y 1869 llegaron a editarse hasta un total de once ediciones.

Con referencia al itinerario entre Madrid y Zaragoza, en las diez primeras ediciones el autor sigue la carretera general construida en su mayor parte entre 1825 y 1840, sin embargo en la undécima y última edición de 1869 presenta en su lugar el recorrido que sigue el ferrocarril. Francisco Mellado describe con cierto detalle el trazado de la carretera, insertando una descripción más detallada en el caso de las ciudades de Alcalá de Henares, Guadalajara y Calatayud, anotando interesantes datos de carácter geográfico, artístico e histórico; pero en el resto de las poblaciones apenas incluye más datos que su población y sus producciones. Es extremadamente detallista, aunque no exhaustivo, en la labor de anotar los diversos elementos camineros que jalonan el recorrido de la carretera, tales como ventas o paradores, muchos de ellos de nueva creación.

roble centenario de Sabiñán. A la hora de elegir una descripción contemporánea de la carretera se ha optado por el relato de Germond de Lavigne puesto que en general el autor galo menciona detalles más interesantes que Mellado, sin embargo con el fin de no perder los aportados por este último se incluirán aquellos que se consideren relevantes como notas a pie de página. En este sentido, para conseguir una correcta interpretación de los apuntes de Francisco Mellado debe tenerse en cuenta que su descripción recorre la carretera desde Madrid a Zaragoza mientras que Germond de Lavigne realiza el mismo trayecto pero en sentido contrario, es decir, de Zaragoza a Madrid. También hay que advertir que el relato del autor francés apareció publicado en 1859, fecha clave en el desarrollo del ferrocarril entre ambas ciudades, mientras que el de Mellado es de 1842, de modo que ciertos elementos como son las casas de postas estaban por estas fechas abocadas a su desaparición.

***Ruta 44. De París a Madrid por Perpignan, Barcelona y Zaragoza.
De Zaragoza a Madrid. Carretera de tierra (307 km)***⁶⁰³

*Zaragoza, ciudad de 40.000 hab., situada en la orilla izquierda del río Ebro, a 274 m sobre el nivel del mar.*⁶⁰⁴ *Capital de una capitánía y capital del antiguo reino de Aragón.*

*Se sale de Zaragoza por el Paseo de Santa Engracia. La carretera es hermosa y atraviesa un país bien cultivado. A la izquierda se deja la que conduce a Valencia por Daroca y Teruel. Se cruza el Canal Imperial más allá del cual se acaba la llanura; se entra en medio de una sucesión de colinas donde se encuentra la venta de Garrapinillos (11 km)*⁶⁰⁵. *A partir de este punto la carretera asciende lenta y penosamente las rampas del puerto de La Muela, desde donde la vista se extiende, hacia atrás, sobre todo el hermoso país que se viene de explorar desde Zaragoza, que se ve completamente.*

La Muela (11 km), pueblo de 410 hab., situado en una meseta en lo alto del puerto. Más allá, los aspectos cambian bruscamente; la carretera desciende por unas pendientes rápidas en medio de lugares desolados y salvajes; el suelo es de una aridez excesiva y no se encuentran, durante un largo trayecto, más que unas ventas donde se puede descansar: la venta del Caracol y la Posada de la Romera. Aquí comienza una hermosa llanura rodeada por un círculo alineado de montañas al pie de las cuales, a la derecha, fluye el Jalón. La tierra está bien cultivada, la campiña es rica. Un camino que se deja a la derecha conduce, a media hora de distancia, al burgo de Calatorao (1.200 hab.) en cuya iglesia se va a visitar devotamente un Cristo, esculpido en madera, al que la tradición atribuye un origen santo. La carretera, bien alineada, plantada de

⁶⁰³ La traducción ha sido realizada por el autor.

⁶⁰⁴ El viajero francés se confunde de orilla ya que él viene de Barcelona. También anota erróneamente la altitud de Zaragoza que es de solo 205 m.

⁶⁰⁵ Francisco Mellado describe el trayecto entre La Muela y Zaragoza de esta manera: "A la izquierda de la carretera está Garrapinillos o la venta del León, y casa de postas a la derecha, y siguiendo la marcha se pasa por el portazgo del puente de la Muela y venta de Santa Ana".

árboles, rodeada de campos de olivares, penetra en medio de un rico territorio, considerado como la mejor buerta del norte de España⁶⁰⁶ y que precede a

La Almunia de doña Godina (26 km), ciudad de 3.570 hab., rodeada de viejas murallas, precedida de barbacanas y flanqueada de torres⁶⁰⁷. La carretera pasa por fuera a lo largo del recinto habiendo a la derecha un suburbio de 29 casas de iguales dimensiones, perteneciendo todas al conde de Torreflorida que tienen unos escudos esculpidos con sus armas. El interior de la población conserva un carácter árabe bastante pronunciado: calles estrechas no pavimentadas, casas bajas generalmente construidas con ladrillos. La Plaza Mayor, sin embargo, forma una bella plaza, ancha, rodeada de buenas construcciones, entre las cuales destaca la casa de la villa con su planta baja de arcos. Madoz no indica el origen de este apelativo de doña Godina dado a esta población para distinguirla de otras varias del mismo nombre existentes en Aragón. El país más allá de La Almunia está cubierto de olivares y de viñas que producen un vino bastante estimado. La carretera se vuelve tortuosa y bastante accidentada: se encuentra allí el parador de Nuestra Señora de los Palacios, sobre las rampas del Puerto de la Condesa; la venta de Morata, a la izquierda de la cual se desarrolla un bonito valle, todo él distribuido en terrazas cultivadas o plantadas de hermosos olivares; al fondo, a la izquierda, se extiende la Sierra de Vicor. La carretera, en este punto, pasa por ser una de las mejores construidas de España, que data de un viaje hecho a Barcelona en 1828 por el rey Fernando VII. Se eleva formando seis lazos sucesivos, teniendo un recorrido de 3 km sobre una distancia de 500 metros en línea recta; unos hermosos puentes están construidos sobre los barrancos que la cortan; en uno de los recodos se encuentra adosada a la montaña una casa de carabineros en una situación muy pintoresca. Las alturas están cubiertas de viñas de un porte considerable. Sin embargo se dice que este lugar es excesivamente frío; el viento que allí sopla y que se llama el Jumandil, queda envuelto y se producen violentos torbellinos. En la cumbre del puerto, que tiene el nombre de Puerto de Frasnó⁶⁰⁸, se eleva un promontorio, sobre una antigua atalaya mora. En el punto culminante de la carretera está practicada una trinchera de 10 m de cresta que corta la base del promontorio y que se abre sobre las vertientes opuestas. Desde este punto la vista se extiende sobre un rico valle plantado de olivares. Se desciende rápidamente hasta

El Frasnó (17 km), pueblo de 332 hab., sobre la orilla derecha del arroyo de Grío. Está en una situación muy pintoresca, sobre las laderas de un promontorio dominando un bonito valle. Las calles son estrechas; las casas, construidas en ladrillo o en tierra roja, tienen un aspecto morisco; se observan a la derecha las ruinas de un antiguo convento, con un claustro todavía bien conservado⁶⁰⁹.

⁶⁰⁶ Según Mellado entre La Almunia y La Muela se encuentran las siguientes ventas: "Saliedo de esta villa [La Almunia] por la puerta de Cabañas, se encuentra a la izquierda la posada del Molinero, la venta de Calatoras, la de Niles y la de la Romera, con casa de postas, distante de Almunia tres leguas; y por último, la venta del Caracol".

⁶⁰⁷ Mellado menciona aquí una casa de postas.

⁶⁰⁸ El autor francés confunde los nombres puesto que esta descripción se refiere al puerto de Morata.

⁶⁰⁹ Por su parte, Mellado menciona en esta población una casa de postas. Entre El Frasnó y La Almunia cita los siguientes elementos: "En esta carrera se ballan la venta de Morata, portazgo de los Palacios y Cruz de Echanejo".

Dejando El Frasno, se encuentran en medio las montañas de la Sierra de Vicor. La carretera se dispone en cornisa sobre sus flancos, dominada a la izquierda por pendientes pedregosas, habiendo a la derecha un profundo valle que se extiende muy lejos y que está cubierto de grandes bosques de robles y de olivares. Estos últimos, que pertenecen al conde de Argillo, rodean el pueblo de Saviñán, en el que se distinguen algunas casas, tienen una producción importante. Se observa en medio de estos bosques, a 5 o 6 km de distancia, una gran masa de verdor de un tono más sombrío, es un enorme roble, varias veces centenario, que 14 hombres juntos apenas pueden abrazarlo. Este bello lugar, al fondo del cual fluye el Jalón, está limitado por un magnífico anfiteatro de montañas. Un antiguo camino de herradura, que evita las largas vueltas de la carretera alrededor de los contrafuertes de la Sierra, se dibuja abajo a una gran profundidad.

La carretera es entretenida, sus pendientes son suaves; pero el parapeto que la separa del precipicio es interrumpido a cada instante; parece, a alguna distancia, una línea almenada y estos recortes son bastante frecuentes y bastante grandes para que el parapeto pueda ser de algún alivio en caso de accidente. En medio de este pintoresco desfilé, llamado Puerto Flajo o Puerto Caverro, se encuentra un parador. Más allá el terreno se vuelve más árido, las montañas tienen un aspecto tormentoso. Se observan, al fin, más adelante y hacia la derecha, unos altos acantilados blancos y en la cumbre de uno de ellos un viejo castillo desmantelado. La carretera entra en una corta trinchera, más allá de la cual se desemboca en el valle de Calatayud. A medida que se avanza se descubre esta ciudad de un aspecto extraño, construida en medio de la base de los acantilados, excavada en medio de sus flancos, sobre los cuales sus habitantes han practicado en cornisa calles enteras. Sobre todas las cumbres se empiezan a ver fortificaciones, miradores; una de ellas coronada por un parrarrayos, está valientemente construida sobre el borde de una roca que domina la ciudad. El Jalón viene del valle, a la derecha, al encuentro de la carretera, que lo cruza por un hermoso puente de piedra para pasar a la derecha a lo largo de los muros de la ciudad y bordea la base de los acantilados.

Calatayud (17 km) (Fonda del Muro). La carretera recorre la muralla exterior donde se encuentra esta hospedería (almuerzo, 12 reales)⁶¹⁰. Ciudad de 10.000 hab., situada sobre la orilla izquierda del Jalón, un poco más abajo de su confluencia con el Jiloca. El área subterránea excavada en parte en la montaña en la parte superior de la ciudad y habitada por gentes humildes, existía ya en tiempos de los moros, se le llama todavía la Morería. La parte baja, más moderna, comprende alrededor de 1.000 casas bien construidas y en medio de ellas algunos edificios importantes, la casa de la villa, un palacio episcopal, 15 iglesias, 15 conventos, 6 de ellos de monjas todavía habitados, un colegio, un teatro, una plaza de toros. La colegiata o iglesia de Santa María era, según cuentan, la antigua mezquita de los árabes, fue consagrada al culto y ampliada por Alfonso el Batallador cuando tomó la ciudad en 1120. Es un hermoso barco de tres naves, en forma de cruz latina, en la cual se admira un retablo y un altar dedicado a Nuestra Señora de la Peña. La torre de ladrillo adosada a la iglesia es muy elevada y termina en una

⁶¹⁰ Mellado describe así el paso de la carretera por la ciudad de Calatayud: "Se sigue el camino por la ronda que queda a la izquierda, y a la derecha el Almudé, el cual era antes convento de los padres carmelitas descalzos, y el puente del Jalón que sirve de comunicación para los pueblos de la derecha del río. A la izquierda se halla el fuerte que antes era el convento de la Merced y a la derecha el convento de las capuchinas, y el parador nuevo de Llover y varias ermitas".

aguja cubierta con plomo. La segunda iglesia, colegiata del Santo Sepulcro, es igualmente muy antigua, fue reedificada en 1615. Ha pertenecido a los caballeros de la Orden de Jerusalén y fue durante un tiempo la metrópoli de todos los establecimientos de esta orden en España. No queda ningún recuerdo de este tiempo; hoy en día es una pesada masa de ladrillos, y también cuenta con la ornamentación de mármol de su altar mayor. Sin embargo, se deben mencionar las otras iglesias de Calatayud, entre ellas el ábside gótico y la torre árabe de San Pedro Martín; el antiguo portal de la parroquial de San Martín y su torre cuadrada, hoy truncada; la torre octogonal de San Andrés, adornada con arabescos y azulejos esmaltados. La época árabe está todavía representada en Calatayud por las fortificaciones que coronan las alturas. Estas fortificaciones han sido conservadas con cuidado hasta nuestro tiempo.

Calatayud es la segunda ciudad de Aragón. Su territorio, fertilizado por los regadíos del Jalón y del Jiloca - el primero llamado el Nilo aragonés - produce excelentes frutas, verduras, cereales y plantas textiles; la industria y el comercio tienen allí poca importancia. Anteriormente se fabricaban allí útiles de horticultura que eran renombrados por su temple, debido a las cualidades particulares de las aguas del Jalón.

Unas fáciles comunicaciones enlazan Calatayud con Daroca, Soria y Molina de Aragón. En la carretera que conduce a esta última población, a 25 km de Calatayud, se encuentra el antiguo convento de Piedra, fundado a comienzos del siglo XIII, y en el pasado ocupado por una comunidad de la orden del Císter. Hoy es una propiedad particular y los productos del cultivo de las tierras de los alrededores están acumuladas en forma de riquezas arquitectónicas de diversas épocas que merecen todo el interés del visitante. Hay todavía allí estatuas, algunos frescos, esculturas y sobre todo una hermosa escalera de doble vuelta. El lugar en el que se encuentra el convento de Piedra es de los más pintorescos. El edificio está construido sobre las laderas de una montaña, en medio de una garganta salvaje, al fondo de la cual fluye el torrente de Piedra que forma, en medio de las rocas y fallas, hermosas cascadas, célebres en el país, y que los dibujos han reproducido en numerosas ocasiones.

Saliendo de Calatayud la carretera remonta el Jalón, teniendo a la izquierda este río y el rico valle que riega, a la derecha la continuación de las alturas de Calatayud ocupadas por un gran número de barrancos de un aspecto desolado. Se encuentran sucesivamente el Parador del Rosario, el pueblo de Terres, la ermita de San Blas y el Parador de San Ignacio⁶¹¹. El valle se ensancha y se convierte en una ancha campiña, cubierta con una activa vegetación y rodeada a lo lejos de un bello horizonte de montañas; la carretera es bonita, plantada de álamos y de chopos hasta las proximidades de

Ateca (11 km), ciudad de 3.600 hab., sobre la orilla izquierda del Jalón. Destaca allí la casa de la villa, hermoso edificio en el que la parte inferior forma diez bellas arcadas en piedra sillar; la iglesia parroquial, antiguo edificio fortificado, que posee una imagen milagrosa llamada Nuestra Señora de la Peana y que domina una bonita torre de ladrillo, cuya primera mitad es de arquitectura árabe. El suelo de la iglesia tenía la propiedad de conservar los cuerpos y se tiene gran cuidado de enseñar a los visitantes una momia que ha sido retirada y un esqueleto

⁶¹¹ Francisco Mellado es más específico al describir el tramo entre Ateca y Calatayud: "Continuando la marcha se encuentran el parador de San Ignacio a la derecha del camino, a la izquierda el de Ibarra, la ermita de San Blas, Casa Blanca de Ateca, pueblo de Ferrer y parador del Rosario a la derecha".

llamado la *Muerte de Ateca*, que figura en las ceremonias de la fiesta de los muertos. Otra torre, más antigua y enteramente árabe, se eleva cerca de la parroquia; pertenece al viejo castillo, de donde el Cid expulsó a los moros en 1173.

A la salida de Ateca se encuentra el hermoso valle del Jalón. Este río fluye a la izquierda de la carretera; la derecha está ocupada por una serie de alturas rocosas hasta

Bubierca (11 km), pueblo de 674 hab., antiguamente una pequeña población romana de cierta importancia. Su situación sobre el Jalón, al pie de una colina es preciosa; el territorio es fértil en granos: produce sobre todo frutas y un vino bastante estimado.

Albama (5,5 km), pueblo de 560 hab., sobre la orilla izquierda del Jalón, al pie de una hermosa agrupación de montañas. Fue una plaza fuerte en tiempo de los moros y subsiste todavía un viejo castillo construido sobre una roca por encima de la población. Albama posee también una iglesia parroquial gótica muy antigua. Lo que sobre todo ha dado alguna importancia a esta población, al igual que su nombre árabe que significa baños, es la existencia a 500 pasos más allá, y sobre los márgenes del Jalón, a 2,180 metros de altura, de unas fuentes minerales, célebres después de mucho tiempo y que los romanos habían llamado *Aquae Bibilitanae*. Estas fuentes, que proporcionan, una de ellas 287 pies cúbicos por hora, y la otra 327, surgen de una roca calcárea con abundantes burbujas de gas carbónico y a una temperatura de 35 a 34° centígrados. El doctor Rubio las clasifica entre las aguas acidocarbónicas sin hierro; ocho libras de agua contienen los siguientes minerales: gas ácido carbónico 3,94 p. cub.; cloruro de sodio 39,57 granos; sulfato de calcio 16,42 gr.; sulfato de magnesio 52,00 gr.; carbonato de magnesio 25,85 gr.; carbonato de calcio 7,90 gr.; materia orgánica 2,70 gr.; ácido silíceo 0,60 gr. Se les atribuye una gran eficacia contra las afecciones calcáreas y contra los reumatismos. Se emplean en baños y como bebida. La temporada comienza el 15 de junio y acaba el 15 de septiembre.

El establecimiento se compone de dos edificios construidos sobre las dos riberas del Jalón unidos por un puente. Recibe al año de 950 a 1.000 personas que se alojan en el mismo establecimiento o en la población. Los baños se componen de cuatro piscinas que pueden recibir de 4 a 6 personas cada una. Se pagan 2 reales por baño o por ducha. Los alojamientos en el establecimiento cuestan, por día, desde 2 hasta 6 reales sin los muebles, una cama completa se alquila por otro real.

El país es muy pintoresco, el valle del Jalón, las colinas de los alrededores, la proximidad de la carretera, proporcionan numerosos medios de distracción y de paseos. El aire es de una extrema pureza, los alimentos, las frutas, las aguas potables son excelentes y las gentes del país son buenas y celosas.

Se cruza el Jalón un poco más allá de los baños y sobre su orilla derecha se encuentra el pueblo de **Contamina**, pueblo de 90 hab., después

Cetina (5,5 km), villa de 825 hab., situada un poco arriba de la carretera, sobre una colina, desde donde se disfruta de una vista muy extensa. Los habitantes son sobre todo agricultores.

Ariza (11 km), pueblo de 840 hab., el último de Aragón en esta carretera, situada a un tiro de cañón de la orilla izquierda del Jalón. Ariza es una mísera localidad que muestra

algunos fragmentos de sus antiguas murallas; se ven allí dos torres bastante bien conservadas, coronando, una de ellas una vieja iglesia gótica y la otra el antiguo convento de franciscanos, en el que se había hecho un fortín durante la guerra civil.

*A 8 km después de haber pasado **Monreal de Ariza** (575 hab.) se encuentra la frontera de Castilla la Nueva y de la provincia de Guadalajara⁶¹², antes de llegar a*

***Huerta de Ariza** (5,5, km), pequeño pueblo de 150 hab., el primero de Castilla, bajo un clima muy frío y los vientos del norte, que soplan de la Sierra del Moncayo. Se observa después uno de los más bellos conventos de Bernardos que hay en España. Fue construido sobre el emplazamiento que ocupó anteriormente un palacio del rey Alfonso VIII. El edificio actual ha sufrido unas restauraciones modernas de bastante mal gusto; uno de sus claustros, de hermoso estilo, está adornado con una doble columnata de gran elegancia; destaca allí igualmente la sillería del coro.*

***Arcos de Medinaceli** (11 km), pueblo de 450 hab. situado sobre el Jalón. Sus casas están mal construidas y son miserables, la iglesia parroquial es muy antigua y bien mantenida pero sin interés. En lo alto de la colina que domina el pueblo se observan las ruinas desmochadas de un viejo castillo que no conserva más que cuatro murallas anchas y sólidas⁶¹³.*

*Se pasa, más allá, por los pueblos de **Somaén** (410 hab.) y de **Jubera** o Lugar Nuevo (90 hab.)⁶¹⁴, antes de llegar a*

⁶¹² Se trata del límite con la provincia de Soria.

⁶¹³ Mellado menciona en Arcos una casa de postas y un portazgo.

⁶¹⁴ Francisco Mellado ofrece en este tramo entre Jubera y Arcos una descripción mucho más detallada: "Antes de llegar a Jubera, y como a unas 720 varas de la leguaría 28, se entra en un trozo de camino, construido hace pocos años y muy notable por el terreno. Sigue toda la orilla izquierda y al pie del río Jalón, ciñéndose a la configuración del barranco largo y estrecho por donde corre el citado río, así es, que con rompimientos en rocas y desmontes de consideración, y con largos y continuados muros sobre el río, se ha podido abrir un trozo de camino que en otro tiempo se tuvo por impracticable. El pueblo de Jubera, que queda a un lado del camino, es poco importante pues solo cuenta 92 almas. Tiene dos castillos ruinosos. Prosiguiendo la marcha como a distancia de cinco cuartos de leguas se ve el pueblo de Somaén, villa del señorío de Medinaceli con 550 habitantes. Siguiendo la marcha se halla el arroyo Valladar y en seguida se entra otra vez en la antigua carretera como unas 905 varas antes de la leguaría 30. El primer pueblo que se halla luego es Arcos, situado en la falda de un castillo arruinado".

Este nuevo tramo de carretera, de apenas 9 km de recorrido, está comprendido entre las poblaciones de Jubera y Arcos de Jalón, aproximadamente entre los puntos kilométricos 158 y 167 de la antigua N-II. Esta nueva carretera aparece citada por primera vez en la quinta edición de la obra, aparecida en 1852, de modo que en las ediciones anteriores, aunque no lo cita expresamente, este tramo debía recorrerse por la carretera vieja.

Lodares (12,5 km), alrededor de 60 hab., suburbio de Medinaceli, que se encuentra a 4,5 km a la derecha ⁶¹⁵, después 5 km más lejos se encuentra el Parador de San Francisco, donde viene a unirse la carretera que viene de Soria por Almazán.

Parador de San Francisco, sencilla venta situada en el encuentro del camino [de Soria] y de la carretera [general de Aragón]. A 500 pasos más allá del parador destaca, a la derecha, una grandiosa construcción, antiguo convento de franciscanos, que sirve hoy de hospedería. En la esquina de esta construcción se abre un pequeño camino que se eleva penosamente a lo largo de laderas abruptas y casi inabordables de una línea de alturas en cuya cumbre se encuentra

Medinaceli. Esta pequeña ciudad (1.600 hab.) es señorío de un duque, título ostentado por una de las familias más ilustres de España. Su clima es rara vez templado, los inviernos son allí muy fríos y nevados. La población, que ha sido sólidamente fortificada, conserva todavía algunos vestigios de sus murallas; tiene alrededor de 500 casas de apariencia bastante acogedora, entre ellas tres posadas, un hospital para los pobres y los peregrinos, dos conventos de religiosos y el palacio de los duques, sólido edificio construido en piedra y en ladrillo de un solo piso, insignificante del resto en el interior. La iglesia parroquial contiene, a ambos lados del altar mayor, catorce sepulturas de la familia de Medinaceli. Desde el sureste al este, la población está rodeada por un hermoso paseo por debajo del cual se divisan, en una vasta extensión, la carretera que conduce hacia Madrid por Alcolea y Sauca, el curso del Jalón, toda la campiña que fertiliza y un gran número de pueblos. Medinaceli no tiene otro medio de comunicación que el escarpado sendero que la conecta con la carretera de Zaragoza; recibe sus viajeros y sus despachos en el pueblo de Lodares, su anexo, situado sobre la misma carretera. Se explota allí, a 1 km al suroeste, una salina que constituye el sector más importante de la industria local. Después de haber retomado la carretera en el convento de franciscanos se encuentra el parador del Tinte, un molino harinero, varias ermitas ⁶¹⁶ y finalmente

Alcolea del Pinar (17 km), pueblo de 279 hab. perteneciente a la provincia de Guadalajara. Se trata de uno de los lugares más altos de España, todos los vientos soplan allí libremente

⁶¹⁵ Mellado denomina erróneamente a Lodares como Lugar Nuevo, cuando en realidad este topónimo debe identificarse con Jubera: “Lodares o Lugar Nuevo, está situado en un llano de la orilla izquierda del río Sequillo. Población, 45 habitantes. Su parroquia es aneja de Valdenarros. Es barrio de Medinaceli, de donde dista una legua, y tiene casa de postas”. Para mayor confusión este autor, sin duda apoyado en el diccionario de Sebastián Miñano, confunde datos de las tres poblaciones sorianas llamadas Lodares. Sólo son aplicables a este Lodares los datos referentes a su relación con Medinaceli y a la existencia de una casa de postas. Sin embargo, las referencias del río Sequillo y Valdenarros corresponden a Lodares de Osma, localidad situada al este de El Burgo de Osma, mientras que la anotación de 45 habitantes corresponde a Lodares del Monte, ubicada al suroeste de Almazán.

⁶¹⁶ Entre Alcolea del Pinar y Lodares la guía de Mellado recoge los siguientes elementos: “Saliendo de este pueblo se encuentran en la carretera las ermitas de San Roque, de San Bartolomé y de Garbajosa, la fuente del Collado de Esteras donde une el río Jalón, el parador de San Martín, un molino harinero, el parador del Tinte, el edificio del extinguido convento de San Francisco de Medinaceli, el parador del mismo nombre, Huerta de Iglesias y fuente de Charquillos”

y el invierno es muy riguroso. Es un territorio muy pobre y nada interesante. Se atraviesa, a 7 km, **Saúca**, pueblo de 129 hab., situado al pie de una colina y más allá una extensa llanura sin un solo árbol, bastante bien cultivada a pesar de la ausencia de cursos de agua. En medio de esta llanura se encuentra, a 8 km, **Torremocha del Campo** (torre truncada). Destaca allí por encima de la iglesia, a la derecha, una hermosa torre cuadrada, pero un poco aplastada y maciza - que ha motivado sin duda el nombre de la localidad - adornada con unos grandes bolos en los ángulos y en los cuatro muros, un pináculo inacabado la corona. Más allá, a 8 km, se encuentra **Algora**, mísero pueblo de 70 casas mal construidas y apenas habitables, distribuidas en tres calles sin empedrar e impracticables en invierno. La llanura que rodea esta población y que limita al este una pequeña cadena boscosa, es muy fértil y produce cereales y legumbres. Un poco más allá de Algora, y a la derecha, se conecta a la carretera un camino de 17,5 km que pasa por Sigüenza.

Almadrones (8 km), pueblo de 260 hab., situado sobre una pequeña colina a la derecha de la carretera. Sobre la propia carretera se encuentran una venta y la parada de postas⁶¹⁷. Se marcha en línea recta, encontrando a intervalos, unos bosques de robles verdes que alternan con las tierras cultivadas. Se dejan a la izquierda varios caminos que conducen a los pueblos de Ontanares, Cogollos, Alaminos y Castillejo.

Venta del Puñal (8 km) - **Grajaneros** (5,5 km), pueblo de 90 casas agrupadas en las laderas de una colina. En la carretera están las ruinas del antiguo parador de San Antonio más lejos, a la izquierda, el parador de la Cruz, posada mísera, con esta inscripción: "se admiten pasajeros". La carretera, siempre toda recta y desierta, atraviesa una llanura de gran extensión, cultivada y sembrada de algunos tipos de árboles, sólo se encuentra una vivienda, una casa de peones camineros encargados del mantenimiento de la vía entre Grajaneros y

Trijueque (11 km) pueblo de 616 hab., más allá del cual se desvía, a la izquierda, un camino que conduce, a 11 km, a la pequeña ciudad de Brihuega (4.500 hab.), situada en medio de una fértil llanura⁶¹⁸. El duque de Vendôme derrotó allí al general inglés Stanhope, el 9 de diciembre de 1710, en la guerra de Sucesión.

La carretera, trazada hasta ahora por una elevada meseta, desciende por un cortado árido y rocoso, y pasa entre dos líneas de olmos para llegar a

Torija (5 km), antigua pequeña ciudad reducida a una población de 425 hab. A la izquierda se levanta, por encima de las casas, un viejo castillo arruinado flanqueado con cuatro torres en los ángulos y cuatro torretas en medio de cada lado; una torre del homenaje almenada

⁶¹⁷ Mellado aporta algunos datos complementarios sobre Almadrones: "Saliendo de este pueblo se encuentran en el camino una casa de postas, un parador y el portazgo. A la izquierda está el camino de Sigüenza y el puente del Arzobispo".

⁶¹⁸ Francisco Mellado también menciona en Trijueque el desvío hacia Brihuega a la vez que aporta ciertos detalles sobre la población y su entorno: "Trijueque, villa situada en un llano que forma lo alto de la Alcarria por la parte de E.O. y E. en lo más elevado, y junto a una larga cordillera de los altos cerros que dan principio en la campiña baja de Guadalajara, y siguen hasta dentro del obispado de Sigüenza. Su población es de 852 habitantes".

lo corona ⁶¹⁹. Se continúa más allá por un valle estrecho, con sólidos muros sosteniendo las tierras de la derecha para proteger el paso de la carretera.

Valdenoches (8 km), pueblo de 263 hab. A la izquierda se desarrolla un hermoso valle y las casas, construidas en tierra, descienden a lo largo de las laderas hasta la base. La carretera se vuelve menos encajada, las alturas se alargan, el llano se ensancha; a la derecha se encuentra el camino de Jadraque ⁶²⁰ antes de llegar a

Taracena (4 km), pueblo de 371 hab., situada sobre la orilla izquierda de un modesto arroyo que fluye sin ruido entre un lecho de cañas; es el Henares que algo más lejos da nombre a Alcalá. El valle que se extiende por detrás de la población ofrece una bonita vista. Se sube una colina desde cuya cumbre se descubre Guadalajara, con sus torres cuadradas cubiertas con pizarras y el antiguo convento de San Francisco con sus delgadas agujas, que domina la ciudad a la izquierda y donde se hizo un castillo fortificado ⁶²¹.

Guadalajara (4,5 km) (Posada de la Diligencia, cena detestable, mal servicio, 14 reales). Ciudad de 5.200 hab. situada sobre la orilla izquierda del Henares ⁶²² y en un llano suavemente inclinado, al pie de una línea de colinas plantadas de viñas y de olivares. Esta ciudad estuvo anteriormente rodeada de murallas de las que quedan algunos vestigios en medio de las viviendas que las han superado. Las casas están generalmente bien construidas, en piedra y en ladrillo, pero el aspecto de las calles es triste y pobre. El edificio más destacable es la "Escuela central del genio militar". Los edificios, construidos por orden de Felipe V, destinados por él como fábrica de telas, establecida sobre una gran escala que ha terminado su actividad a comienzos de este siglo, son anchos y magníficamente dispuestos. Se señala allí sobre todo la sala dedicada a clase de dibujo, que puede recibir a 150 alumnos, después la biblioteca, el museo, la cabina topográfica y finalmente el cuartel, donde están alojadas 16 compañías.

Una de las curiosidades monumentales de Guadalajara es el palacio de los duques del Infantado, cuya construcción fue comenzada en 1461 por el marqués don Diego Hurtado de Mendoza; la fachada principal, de una arquitectura gótica de bastante mal gusto y sobrecargada de ornamentos, está abierta por ventanas moriscas de diferentes dimensiones; un gran escudo

⁶¹⁹ Mellado apunta prácticamente los mismos datos, sobre todo los referentes al castillo, aunque añade algunos detalles curiosos además de afirmar que dispone de casa de postas: "Torija, su población 753 habitantes. Tiene casa de postas. Fue antiguamente respetable por sus torres y murallas, de las cuales quedan en el día algunos vestigios, principalmente el elevado torreón que se halla en la plaza, donde está la posada. Celebra una feria que principia el día de San Lucas, y dura tres días, en la cual se comercia en ganados mayores y menores. Produce trigo, con el que se hace el rico pan sobado, dicho de Torija, que compran los viajeros que van a Zaragoza y Madrid para llevarlo como regalo".

⁶²⁰ Desvío que también menciona Mellado: "Continuando la marcha se ve el nuevo camino que ha de ir por Soria y Logroño a Pamplona y Francia, por el cual corre un coche de diligencias hasta Jadraque".

⁶²¹ La entrada a la ciudad se realizaba por la puerta de Zaragoza, tal como confirma la guía de Mellado: "Se sale de Guadalajara por la puerta que llaman de Zaragoza, y después de andar poco más de media legua, se encuentra Taracena, villa situada cerca del río Henares".

⁶²² Mellado hace referencia a su buena comunicación con la capital de España: "Hay diligencia y correo diario para Madrid y tres galeras que hacen el viaje periódicamente".

con las armas de la casa, sujeto por sátiros, corona la entrada. En el interior destaca sobre todo el patio, ancho, rodeado en cada lado por galerías sostenidas por seis columnas redondas de piedra de orden dórico. Los arcos, de un estilo extraño, ofrecen una cierta mezcla del primer estilo gótico y del arte morisco, están rebajados y adoptan la forma de un pesado corsé engrosado por los ornamentos. En los tímpanos de estos arcos están esculpidos unos leones, con la cola flotante y la cabeza de oveja, y encima de las columnas se colocan unos escudos de armas coronados con águilas con las alas desplegadas. La galería superior está formada por columnas lisas con capiteles octogonales; los arcos, no menos pesados, están todos cargados de ramajes y en los tímpanos vuelan quimeras aladas con cuerpo de grifo y cabeza de águila. Un rico balcón, hoy buscado y perseguido, ocupa la base. En el entablamento se encuentra el estilo griego más puro. En el palacio la atención se centra en la sala de los linajes (genealogías) cuyo techo esculpido en madera tiene una extraña profusión de dorados; otras salas están decoradas con pinturas de bastante buen gusto. Esta residencia principesca ha quedado en un completo abandono, los salones están ocupados por montones de mazorcas y la sala de los linajes se ha convertido en un almacén. En la capilla de San Francisco, que domina la entrada de la ciudad, se encuentra un recuerdo de la ilustre familia de los Mendoza; es un panteón construido con grandes frescos sobre el modelo del de El Escorial y rivalizando, por la elección de los mármoles, con la tumba de los Médicis de Florencia. Se desciende allí por 55 grados⁶²³. Se compone de una bóveda y de una ancha sala adornada con mármoles y dorados, cuyo contorno está dividido en compartimientos conteniendo cada uno una tumba en mármol rojo-violeta. Se cuentan 28; el último resto abierto está pendiente de los restos mortales de un Mendoza. El agua de la que la ciudad se alimenta está traída por un acueducto que viene de las alturas cercanas, remarcable no por su extensión sino por su construcción; se atribuye a los romanos. Es de ladrillo y la bóveda de la conducción está bastante elevada para dejar pasar un hombre a caballo. Las iglesias son poco dignas de atención: la de San Nicolás, que ocupa la parte más elevada de la ciudad, está coronada por una alegre cúpula; se ven en su altar mayor cuatro bellas estatuas en bronce de los cuatro evangelistas y encima otros altares con esculturas de un cierto mérito artístico representando a la Virgen del Rosario, San José y San Francisco Xavier. Otra iglesia, San Ginés, posee las tumbas de don Pedro Hurtado de Mendoza y de su mujer, doña Juana de Valencia, construidas en el estilo más puro del Renacimiento.

Saliendo de Guadalajara se cruza, por un puente muy antiguo, un profundo barranco por cuyo fondo fluye el Henares. La carretera gira bruscamente a la izquierda y a la derecha se desvía un camino que conduce a Hita y Jadraque, dos estaciones del ferrocarril de Madrid a Zaragoza. Se atraviesa una gran llanura cubierta de campos inmensos, bien cultivados, limitados a la izquierda por una línea de alturas al pie de las cuales fluye el Henares. A la derecha, en línea con los terraplenes del ferrocarril y más allá, en el lejano horizonte, se observan las cimas blancas de Guadarrama.

Se encuentran así, en esta ancha llanura, un parador después del arroyo de Benalague, que se cruza por un puente, la venta de San Juan, el parador del Conde, una casa de postas, el parador del Emín⁶²⁴, y finalmente

⁶²³ El autor debe referirse a la inclinación de la escalera que desciende a la cripta.

⁶²⁴ La guía de Mellado también aporta una minuciosa enumeración de los elementos camineros existentes en el tramo entre Alcalá de Henares y Guadalajara: "Saliendo de la ciudad por la parte de los Mártires se encuentra a la derecha un parador llamado de El Emín y algunas casas,

Alcalá de Henares (25 km) (Parador de las Diligencias), ciudad de 4.000 almas⁶²⁵. “La docta Alcalá, dice M. Quadrao (Recuerdos y bellezas de España) es la víctima más ilustre y más reciente de la gran pujanza de la capital, las ciencias habían rodeado su frente con su aureola académica, el espíritu religioso de su diadema de templos. Emplazada en medio de una extensa llanura sobre la orilla derecha del Henares que se cubre en medio de las plantaciones de árboles, abrigada por una línea de colinas, muestra airoosamente sus cúpulas y sus torres a los viajeros que acuden hacia ella desde Aragón y Cataluña, y que dan la vuelta a sus murallas; se presenta como una digna centinela de la ciudad real del Manzanares, que la precede a seis leguas. Pero al entrar en el recinto por la puerta de los Mártires que se abre en la carretera de Guadalajara, o ya sea por el arco moderno mirando hacia el oeste, en dirección a Madrid, la ilusión se desvanece, Alcalá deposita el espléndido manto que cubre sus miserias: una vejez prematura ataca sus edificios; sus iglesias no osan más reclamar un puesto entre los monumentos de primer orden; el palacio episcopal que la cubría con su sombra, la universidad que se propagaba en medio de sus muros entre olas de estudiantes, están ahora abandonadas, sin un solo habitante; la soledad reina en sus largas calles, en sus plazas, donde crece la hierba, y el poco movimiento que hay allí se concentra en la calle Mayor que, bordeada de soportales, atraviesa la ciudad de una extremidad a otra. Ciertas calles, bordeadas exclusivamente de iglesias y de conventos en las que se ven las cúpulas por encima de los muros de ladrillo, recuerdan la triste inmovilidad y la solitaria grandeza de Roma, presintiendo la hora no muy lejana que debe transformarlas en campo de ruinas”.

El principal y más célebre de sus edificios es el Colegio mayor de San Ildefonso, asiento de esta famosa universidad que poseyó los maestros más ilustres de su siglo y contaba hasta once mil estudiantes cuando Francisco I vino a pasar tres días a Alcalá en la época de su cautiverio. El colegio de San Ildefonso es todavía un suntuoso monumento cuyos amplios patios están rodeados de galerías y de salas donde se impartían las diferentes clases. La arquitectura es en general grandiosa y la escultura ha dejado algunas obras dignas de atención. Destacan, por ejemplo, en el primer patio, quatro medallones, uno de los cuales representa al ilustre fundador del colegio, el cardenal Ximénez de Cisneros, con el bastón de general en una mano y un crucifijo en la otra. La capilla del colegio impresiona sobre todo a los visitantes, contiene la tumba de Ximénez, uno de los más magníficos monumentos de este género conservados en España. Toda ella es de mármol. Más allá del tercer patio se encuentra el Paraninfo, o gran anfiteatro, donde se concedían los títulos, era la parte más ricamente adornada del colegio, los mejores artistas del siglo XVI trabajaron allí. Hoy no subsisten más que un artesonado muy deteriorado, algunas molduras que conservan todavía restos del dorado y adornos góticos muy mutilados. Es necesario citar todavía entre los bellos edificios de Alcalá el palacio de los arzobispos de Toledo; es un amplio monumento en cuya decoración trabajaron los escultores Beruguete y Covarrubias.

y a la izquierda la ermita de San Isidro, la casa de postas de Meco y el ventorrillo del mismo nombre, el parador del conde de la Cortina, con una fuente, y enfrente, a la derecha del camino, la posesión llamada Miral del Campo, el ventorrillo de San Juan, a cuya izquierda se ve Alovera, portazgo y molino harinero, el parador de Jaramillo, dos pontones sobre los arroyos Benalaque y Cabanillas, y el puente de Guadalajara, sobre el río Henares, de construcción antigua”.

⁶²⁵ Mellado alude a las excelentes comunicaciones que mantiene Alcalá tanto con Madrid como con otras regiones españolas: “Tiene esta ciudad diligencia diaria para Madrid y correo diario para la Corte, Aragón y Cataluña.”

El Estado lo ha comprado a los arzobispos para instalar allí los archivos generales del reino y continuar, con los documentos más modernos, el célebre y precioso depósito de Simancas. Viene a continuación el colegio del Rey, fundado por Felipe II, para la educación de los hijos de los sirvientes de la familia real; el colegio de los Jesuitas; la iglesia de San Diego en la cual se ha hecho un cuartel. Las apreciadas pinturas que existen en estos diversos establecimientos han sido envaladas y transportadas, ya sea al Museo de Madrid, ya sea a las galerías del ministerio de Fomento. La iglesia Magistral, la principal iglesia de Alcalá, es la única en España que tiene este título, recibido del papa León X; es grande, de estilo gótico y tiene algún parecido con la catedral de Toledo; destaca en ella la puerta que cierra la capilla mayor, los ornamentos del coro y algunas pinturas de mérito; un San Jerónimo de Vicente Carducho, otros de Juan de Sevilla y de Juan Vicente Ribera. Es en la segunda parroquia, Santa María la Mayor, en la que fue bautizado Cervantes el 9 de octubre de 1547. Una de las plazas más hermosas de la ciudad recibe su nombre.

*A la salida de Alcalá se encuentra el ferrocarril; la carretera lo cruza a poca distancia y se encuentra enseguida y sucesivamente: un puente sobre el arroyo de Torote; **Torrejón de Ardoz**, burgo de 2.000 hab., situado en medio de una ancha llanura muy cultivada⁶²⁶; el puente de Viveros; **Canillejas**, pueblo de 115 hab.⁶²⁷, a 1 km del cual, hacia el oeste, se encuentra Vicálvaro, cuyo nombre ha sido hecho célebre en estos últimos tiempos por un encuentro que decidió la salida del regente Espartero y la entrada en los consejos de la reina de España del partido que tenía entonces como dirigente al mariscal Narváez. A poca distancia de Canillejas se encuentra la venta del Espíritu Santo y finalmente se entra por la puerta monumental de Alcalá⁶²⁸ en*

***Madrid** (31 km). Capital de la monarquía española, capital de la capitánía general de Castilla la Nueva, está situada a 40° 25' de latitud N, 6° 2' de longitud O del meridiano de París y a 675 m sobre el nivel del mar. Esta ciudad tiene 3 leguas (17 km) de contorno y cuenta alrededor de 280.000 habitantes.*

⁶²⁶ La guía de Mellado es más explícita: “Torrejón de Ardoz: Su población es de 1.500 habitantes. Tiene dos hospitales y una casa de postas, situada en una hermosa llanura. Pasa por esta villa el camino que va de las montañas de Atienza a Madrid, entre Rejas y Alcalá de Henares, en cuyo intermedio se encuentran los arroyos de Torote y Camarmillas. Produce granos, vino y algunas legumbres, y cría ganado lanar. Industria: fábrica de jabón. Se encuentra en esta carretera al salir de Torrejón el camino que conduce al puente del Señorito, sobre el río Jarama, ..., y la ermita de la Soledad y puente de Torote sobre arroyo del mismo nombre”.

⁶²⁷ De nuevo Mellado aporta más datos sobre esta población y sobre la carretera hacia Torrejón: “Canillejas: villa de segundo orden, cuya población es escasa y está situada en una llanura baja a distancia de poco más de una legua del Jarama. Produce granos y vino. Tiene un parador y a la izquierda hay una fuente. Saliendo de Canillejas se encuentra en el camino el ventorrillo de Marco, a la izquierda el camino que cruza de Rejas a San Fernando, que está a la derecha, el parador y el puente de Viveros sobre el Jarama, a legua y cuarto de Canillejas; el puente es de sillería y tiene nueve arcos, el portazgo y la ermita de San Isidro”.

⁶²⁸ El tramo entre Madrid y Canillejas es descrito por Mellado con mayor número de detalles: “Se sale de Madrid por la puerta de Alcalá; a la izquierda está la plaza de Toros y el camino de la ronda que va a la puerta de Recoletos; a la derecha el Retiro y el camino que conduce a la puerta de Atocha. A uno y otro lado se hallan algunas casas y paradores, y a la media legua está el portazgo y venta del Espíritu Santo, frente a la que hay una posesión de recreo”.

7. FERROCARRIL MADRID - ZARAGOZA

7.1. INTRODUCCIÓN

El mismo año, 1829, que comenzó a funcionar el primer ferrocarril en Inglaterra se presentaba en España el primer proyecto para unir Jérez de la Frontera con el Puerto de Santa María. En los años venideros, a este proyecto le siguieron otros en Vizcaya y Tarragona que resultaron fallidos. Sin embargo, el primer ferrocarril que circuló en España, en 1837, no lo hizo en territorio peninsular sino en la isla de Cuba, por entonces una provincia más, donde tomó un notable impulso pues quince años más tarde ya estaban en servicio unos 1.200 km.

El primer ferrocarril que rodó en la España peninsular lo hizo entre Barcelona y Mataró; después de dos años de trabajos la línea ferroviaria quedó inaugurada el 28 de octubre de 1848. El recorrido total de la línea en servicio era de 28,2 km. El trazado discurría en todo momento a lo largo de la costa catalana aunque fue necesario construir un túnel. Unos años más tarde, en 1851, a pesar de que las labores de construcción habían comenzado antes que en el ferrocarril catalán, se abrió la línea entre Madrid y Aranjuez con un recorrido de 49 km.

Ante el interés y auge despertado por el nuevo medio de transporte, el gobierno promulgó en 1855 la Ley General de Ferrocarriles con la que se trataba de poner orden al caos inicial, pues cada promotor actuaba por su cuenta sin un plan global predeterminado. Al año siguiente se adjudicaron, entre otras, las autorizaciones para construir las líneas Madrid-Alicante y Madrid-Zaragoza, cuyas compañías adjudicatarias decidieron unirse bajo la denominación Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). La compañía formalizó su registro en los primeros días de 1857 de modo que una vez conseguida la autorización definitiva para desarrollar el ferrocarril Madrid-Zaragoza comenzaron los trabajos de construcción, después de decidir que la estación de partida sería la de Atocha, por entonces denomi-

nada Madrid-Estación del Mediterráneo, pues de ella arrancaba la línea hacia Aranjuez y Almansa, con idea de continuarla hasta Alicante.

Los trabajos se desarrollaron entre 1856 y 1863, no obstante la línea fue abriéndose por tramos. Primero hasta Guadalajara, después hasta Jadraque, Medinaceli, Alhama de Aragón, Las Casetas y, finalmente, Zaragoza. Una vez puesta en servicio para los viajeros la nueva línea ferroviaria no tardó en aparecer en las guías de la época ⁶²⁹. El manual de Echenique ⁶³⁰ incluye todas las estaciones de la línea Madrid-Zaragoza, así como los precios desde ambas ciudades hasta cada una de ellas según se viaje en primera, segunda o tercera clase. Igualmente, la línea queda recogida tanto en el nuevo itinerario de Joaquín Pérez de Rozas ⁶³¹ de 1872 como en la guía del viajero de Valverde ⁶³² de 1886, obra esta última en la se ofrecen numerosos detalles sobre las poblaciones por las que discurre su trazado.

7.2. ITINERARIO DE LA LÍNEA FERROVIARIA

Línea ferroviaria Madrid - Zaragoza ⁶³³

Estación	km
Madrid - Atocha	-
Vallecas	7
Vicálvaro	11
San Fernando [de Henares]	19
Torrejón de Ardoz	23
Alcalá de Henares	34
Meco	41
Azuqueca de Henares	46
Guadalajara	57
Yunquera de Henares	69
Humanes	79
Espinosa de Henares	92

⁶²⁹ En el Itinerario Descriptivo Militar de España, publicado en 1866, no hay referencia alguna a los nuevos trazados ferroviarios, pero sí se hace especial mención a la existencia de estación del ferrocarril en las distintas poblaciones que disponen de ella.

⁶³⁰ ECHENIQUE, F. (1864). *Breve reseña de los caminos de hierro y guía de los de España*. Imprenta y Litografía de Agustín Peiro, Zaragoza.

⁶³¹ PÉREZ de ROZAS (1872). *Itinerario de España, Baleares y Canarias*.

⁶³² VALVERDE (1886). *Nueva guía del viajero*.

⁶³³ Este recorrido está recogido en la guía de caminos de hierro de ECHENIQUE (1864).

Estación	km
Jadraque	105
Matillas	116
Baides	123
Sigüenza	140
Azuqueca	146
Medinaceli	166
Arcos de Jalón	182
Ariza	205
Cetina	214
Alhama de Aragón	219
Ateca	232
Terrer	238
Calatayud	245
Paracuellos de la Ribera	258
Morés	264
Morata de Jalón	273
Ricla	281
Calatorao	286
Salillas de Jalón	291
Épila	296
Rueda de Jalón	300
Plasencia de Jalón	307
Grisén	315
Alagón	320
Las Casetas	328
Zaragoza	344

Las especiales condiciones que caracterizan el trazado de las vías ferroviarias obligó a los ingenieros que diseñaron la línea de Madrid a Zaragoza a aprovechar al máximo las ventajas que les ofrecía el corredor Henares-Jalón, de modo que puede comprobarse sobre un mapa como el recorrido de dicha línea discurre a partir de Alcalá de Henares siempre paralelo al curso de los citados ríos ⁶³⁴.

⁶³⁴ No es casualidad que los trazados que se han propuesto para la calzada romana entre *Complutum* y *Caesaraugusta* sigan en gran parte de su recorrido este mismo corredor. Algunos eruditos de finales del siglo XIX, como Fidel Fita, estaban plenamente convencidos de que el estudio de las antiguas calzadas romanas se facilitaba a través del análisis del trazado de los ferrocarriles y la distribución de los restos epigráficos.

7.3. CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA ⁶³⁵

El 8 de marzo de 1856 el Gobierno de España aprobó un proyecto de ley por el que concedía la construcción y explotación de la línea de ferrocarril entre Madrid y Zaragoza pasando por Guadalajara, Sigüenza y Calatayud, con un recorrido total de 360,6 km, a la sociedad *Gran Central de Francia*. El presupuesto inicial se estimaba en 222 millones de reales aunque cálculos posteriores elevaron esta cantidad hasta 260 millones, aprobando también una subvención de 240.000 reales por kilómetro.

Las negociaciones entre los representantes de esta entidad y otros grupos inversores, tanto franceses como españoles, llevaron a la constitución de la *Sociedad Española Mercantil e Industrial*. Algunos de estos inversores poseían previamente la concesión de la línea de Madrid a Almansa, con la posibilidad de extenderla hasta Alicante. Posteriores gestiones comanditarias entre los concesionarios de ambas líneas dieron origen a la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante* (MZA) cuya constitución quedó finalmente formalizada el 10 de enero de 1857. El Gobierno actualizó la adjudicación de la línea a nombre de la nueva razón social por real decreto fechado el 26 de enero de 1857.

El proyecto inicial dividía el recorrido en siete secciones o tramos con el fin de facilitar las contrataciones subsidiarias y la organización de los trabajos:

Sección	Itinerario	Distancia (km)
1ª	Madrid-Guadalajara	56,8
2ª	Guadalajara-Jadraque	47,4
3ª	Jadraque-Sigüenza	34,1
4ª	Sigüenza-Arcos	43,8
5ª	Arcos-Calatayud	61,6
6ª	Calatayud-Ricla	36,2
7ª	Ricla-Zaragoza	58,0
Total		360,6

Las obras de construcción en la primera sección de la línea entre Madrid y Guadalajara dieron comienzo de manera oficial el 1 de mayo de 1856.

⁶³⁵ La información contenida en este apartado ha sido extraída directamente de varias fuentes contemporáneas entre las que destaca la *Gaceta de los Caminos de Hierro*. También se ha recurrido a algún estudio actual —principalmente, ALONSO, D.F. (2000). *Historia del ferrocarril en Aragón*. Libros Certeza, Zaragoza— sin embargo debe advertirse que ante algunas controversias planteadas entre ambos recursos se ha optado por la versión recogida directamente en las fuentes primigenias.

Los trabajos en este tramo se fueron sucediendo durante tres años, tiempo en el que tuvieron que superarse algunas dificultades⁶³⁶. Los movimientos de tierras efectuados en este tramo fueron de cierta relevancia tanto en desmontes como en terraplenes, destacando en este último caso el que cruzaba el valle del Jarama. En la primavera de 1859 la línea estaba tendida en su totalidad y todas las obras de fábrica, tanto las de gran envergadura —puentes, pontones y muros de contención— como las de pequeño tamaño —principalmente alcantarillas, tajeas y pasos a nivel— estaban concluidas, al igual que las casetas de guardas⁶³⁷. En este tramo se construyeron tres puentes de cierta importancia: uno sobre el arroyo Abroñigal, otro sobre el río Jarama⁶³⁸ y un tercero sobre el arroyo Torote; además de siete pontones. En el trazado de esta sección predominaban las largas rectas debido a las escasas dificultades que presentaba el terreno. Este tramo presenta un trazado prácticamente horizontal con excepción de las rampas existentes en la divisoria entre el arroyo Abroñigal y el río Jarama donde se alcanzan pendientes de 10 milésimas en el ascenso hasta Vicálvaro y 11,20 milésimas en el descenso hasta San Fernando. A lo largo del recorrido se edificaron las estaciones de Vallecas, Vicálvaro, Torrejón, Alcalá, Azuqueca y Guadalajara⁶³⁹.

El 5 de abril una locomotora recorrió por primera vez todo el trayecto construido de la línea y llegó a la estación de Guadalajara, donde sus habitantes acudieron en masa a presenciar el novedoso acontecimiento. Dos

⁶³⁶ Resultaba complicado contratar gran cantidad de jornaleros en una región donde la mano de obra no era muy abundante y más difícil era coordinar la inmensa masa obrera en trabajos simultáneos. Otras dificultades se centraron en la escasez de materiales en una zona no preparada para conseguirlos a gran escala, así como los problemas planteados en su transporte debido a la escasa cantidad de caballerías y carros disponibles para trabajar en las obras del ferrocarril con el inconveniente añadido de que tanto los peones como los animales debían dejar esta ocupación en el periodo de la siega. La carencia de medios de transporte era compensada por el empleo de vagones del propio ferrocarril que circulaban por la parte de vía ya tendida.

Para hacerse una idea de estas necesidades pueden servir de ejemplo los siguientes números. Según un informe fechado en marzo de 1858, los recursos medios diarios empleados en las obras del ferrocarril fueron 1.960 obreros, 180 caballerías, 249 carros y 11 vagones (sic).

⁶³⁷ En agosto de 1858 estaban concluidas las obras de todos los pontones, pasos a nivel, alcantarillas, tajeas y caños, que sumaban en total 46 actuaciones, así como las del puente que salvaba el arroyo Abroñigal.

⁶³⁸ El puente sobre el Jarama tenía una longitud total de 165 m y una altura de 16 m entre el primer zócalo y la rasante. Constaba de seis arcos de 20 m de luz cada uno. Los cimientos de las pilas profundizaron unos 5 m en el lecho del río siendo rellenados con hormigón hidráulico. Estaba construido enteramente en obra de fábrica en la que se empleó piedra de sillería en las pilas, zócalos y tajamares, mientras que las bóvedas y sus apoyos eran de ladrillo.

⁶³⁹ Posteriormente se construyó una nueva estación en San Fernando de Henares, situada entre las de Vicálvaro y Torrejón de Ardoz. En 1864 ya estaba en servicio puesto que así viene recogida en la guía de ECHENIQUE(1864) y en la GUÍA OFICIAL (1867).

días después un pequeño convoy realizó el mismo recorrido trasladando a varios directivos e ingenieros de la compañía, que inspeccionaron conjuntamente las obras más importantes del trazado, acompañados de personal de la prensa que dejó constancia escrita del viaje.

La inauguración oficial de esta primera sección del ferrocarril entre Madrid y Guadalajara se realizó el 2 de junio. A primera hora de la mañana salieron tres trenes de la estación de Atocha que trasladaron a numerosas personalidades e invitados. A lo largo del recorrido se realizaron algunas paradas en varios puntos de la línea para que todos pudiesen admirar la buena ejecución de las obras de fábrica, prestando especial atención a los puentes del río Jarama y del arroyo Torote. La comitiva que acudió estaba presidida por los ministros de Fomento, Hacienda, y Gobernación, acompañados por gran parte del cuerpo diplomático extranjero destinado en la Corte. Completaban el elenco de personalidades otras autoridades civiles y militares, así como numerosos directivos de la compañía ferroviaria. En la estación de Guadalajara aguardaban las autoridades provinciales escoltadas por un escuadrón de soldados acantonados en la ciudad. Después de su llegada se cantó un *Te Deum* en una capilla erigida en el embarcadero de la estación y se bendijeron las locomotoras. A continuación se ofreció una comida de 60 cubiertos en el transcurso de la cual se realizaron numerosos brindis en favor de un prometedor futuro para el nuevo medio de transporte. Finalizados todos los actos, autoridades y personalidades retornaron a Madrid a bordo de uno de los trenes, viaje que tuvo una duración de 80 minutos. La línea comenzó su explotación para el público al día siguiente⁶⁴⁰.

Por lo que respecta a la segunda sección de la línea entre Guadalajara y Jadraque, en la primavera de 1858 se dieron por definitivas las modificaciones propuestas por la compañía para este tramo que fueron aprobadas por real decreto gubernativo fechado el 10 de abril de dicho año. En verano, una vez concluidas las expropiaciones de los terrenos afectados, comenzaron las primeras obras, al principio a un ritmo lento debido a la escasa disponibilidad de obreros ocupados por entonces en labores agrícolas. Los trabajos en esta sección continuaron durante los dos años siguientes, ahora ya a buen

⁶⁴⁰ Los anuncios de este servicio aparecidos en la prensa del momento confirman la oferta de tres trenes diarios entre Madrid y Guadalajara. Otros tantos trenes recorrían la línea en sentido contrario. La duración del viaje era de 2 horas.

La inauguración de la línea ferroviaria entre Madrid y Guadalajara trajo consigo algunos cambios en el servicio de diligencias entre la capital de España y Zaragoza. La diligencia para la capital de Aragón se cargaba con las ruedas desmontadas en uno de los vagones del tren, al llegar a la estación de la ciudad alcarreña se descargaba mediante un pontón especial y después de volver a montar las ruedas, desde aquí continuaba el viaje hasta Zaragoza por la nueva carretera general [ALONSO (2000)].

ritmo⁶⁴¹. En este intervalo de tiempo la compañía concesionaria debió solventar algunos problemas que no afectaron en exceso al desarrollo de las obras pero sí a sus costes⁶⁴².

Con las labores prácticamente finalizadas el 18 de julio de 1860 diversas autoridades y otras destacadas personalidades realizaron una visita a las obras de esta sección con el fin de comprobar el avanzado estado de las mismas, de hecho, la comitiva realizó casi todo el viaje en tren pues desde Guadalajara se acercaron hasta un punto situado a 3 km antes de llegar a Jadraque, lugar desde el que continuaron la marcha montados en unos fuertes carros, llamados cangrejos, destinados al transporte de materiales que circulaban sobre los propios raíles. Unos días más tarde las locomotoras ya pudieron llegar hasta Jadraque. Si bien en este tramo los movimientos de tierras no fueron muy importantes, adquirieron mayor relevancia las obras de fábrica. En total se construyeron ocho puentes —Bornova (dos, cauces viejo y nuevo), Majanar, Sorbe, Henares (tres) y Aliendre⁶⁴³— siendo la mitad de fábrica y la otra mitad de hierro, tres pontones —Las Dueñas— y numerosas obras menores. Esta sección presentaba un trazado ventajoso con largas alineaciones rectas, curvas de gran radio y escasas pendientes, siempre inferiores a 8,6 milésimas. El trayecto de este tramo estaba jalonado por cuatro estaciones: Yunquera, Humanes, Espinosa y Jadraque⁶⁴⁴. Esta sección fue puesta en servicio el 5 de octubre de 1860⁶⁴⁵.

⁶⁴¹ A mediados de 1859 trabajaban en esta sección por término medio diario 2.200 obreros, 380 caballerías y 37 carros. Un año más tarde, en 1860, los promedios eran de 1.890 jornaleros, 48 caballerías, 34 carros y 12 wagones.

⁶⁴² Hasta mediados de 1859 la compañía concesionaria de la línea (MZA) tenía contratada la construcción de la vía férrea con la *Sociedad Española Mercantil e Industrial*, pero a partir de este momento sus directivos decidieron rescindir el contrato y que fuese la propia MZA la encargada de dichos trabajos a pesar del incremento de costes que provocaba esta decisión. En el momento de la rescisión la primera sección estaba terminada y pendiente de entregar, la segunda sección tenía algunas obras algo avanzadas, mientras que el resto de secciones estaban pendientes de la aprobación gubernativa una vez presentadas las correspondientes modificaciones al proyecto inicial.

⁶⁴³ La mayoría de ellos tenían dimensiones de cierta relevancia: Bornova (cauce viejo, 14 m de luz); Majanar (arco de 9 m de luz); Sorbe (de hierro, 30 m de luz y 16 m de altura); Henares I (tres arcos de fábrica de 15 m de luz cada uno); Henares II (cuatro arcos de fábrica de 11 m de luz cada uno); Aliendre (de hierro, 20 m de luz); Bornova (cauce nuevo, dos tramos de hierro de 19 m cada uno) y Henares III (de hierro, un tramo de 28 m de luz)

⁶⁴⁴ Con posterioridad se construyó otra estación en Fontanar, situada entre las de Guadalajara y Yunquera, tal como recoge la GUÍA OFICIAL (1867), pero no la de ECHENIQUE (1864).

⁶⁴⁵ La inauguración de esta línea introdujo una notable mejoría en el viaje de Madrid a Francia, puesto que desde la Corte se podía viajar en tren hasta Jadraque, población en la que se podía tomar la diligencia que por Almazán y Soria llegaba hasta Caparrosa, en Navarra, comunicada a su vez por ferrocarril con Pamplona, ciudad desde la que partía

La tercera sección se extendía desde Jadraque hasta Sigüenza. Con posterioridad a la aprobación por parte del Gobierno de las modificaciones pertinentes al proyecto original, a finales de 1859 se procedió a la subasta de las obras entre Jadraque y Baides. La longitud definitiva de este tramo quedó establecida en 34,1 km. Los trabajos en este tramo comenzaron al año siguiente y se prolongaron hasta los primeros meses de 1862⁶⁴⁶. El tortuoso trazado que la vía férrea seguía a lo largo del curso del Henares obligó a construir dos túneles —Cutamilla y del Saz—, 18 puentes y viaductos —San Cristóbal, sobre el río Salado, y varios sobre el Henares—, cuatro pontones —Fabriqueros, Valdelagallega, Caz del Molino y Jirueque—, además de numerosas obras de fábrica de menor importancia. Se construyeron tres estaciones en este recorrido: Matillas, Baides y Sigüenza⁶⁴⁷.

La existencia dentro del trazado de la cuarta sección entre Sigüenza y Arcos de una obra de gran magnitud como era el túnel de Horna obligó a comenzar los trabajos con la suficiente antelación. De hecho, los trabajos en el sector de Horna y Torralba comenzaron a principios de 1860 con las primeras perforaciones en la montaña de Sierra Ministra. Unos meses más tarde se iniciaron las obras en los desdiladeros del Jalón entre Lodaes y Somaén. Las labores se sucedieron con notable intensidad durante los tres años siguientes⁶⁴⁸. Además del ya mencionado túnel de Horna⁶⁴⁹ se construyeron

una diligencia hacia Francia por Irún. Con la apertura de la estación de Jadraque también se mejoró notablemente la comercialización del metal proveniente de la minas de plata de Hiendelaencina.

⁶⁴⁶ En noviembre de 1861 estaba colocada la vía en 19 km, las obras menores estaban casi concluidas pero seguían en construcción todos los puentes y las tres estaciones de la sección. Por esas fechas se empleaban en promedio diario 1.217 jornaleros, 103 caballerías y 74 carros.

⁶⁴⁷ La llegada del ferrocarril a la ciudad episcopal promovió la construcción de una nueva carretera entre la estación segontina y Paredes de Sigüenza, población en la que enlazaba con la carretera de Francia por Soria y Pamplona. Los promotores de esta iniciativa anunciaban que su puesta en servicio acortaría el viaje al país vecino en algunas horas además de ganar en comodidad en una buena parte del recorrido. Esta nueva vía también permitía dar mejor salida a la sal producida en las salinas de Imón, desde donde era transportada hasta la estación de Sigüenza.

⁶⁴⁸ Una prueba inequívoca de la dificultad de estas obras viene reflejada en los recursos utilizados en esta sección. En junio de 1861 trabajaban en ella 3.920 hombres, 84 caballerías, 64 carros y 8 wagones; sin embargo en noviembre del mismo año aunque había descendido el número de obreros había aumentando el resto de medios empleados de modo que eran necesarios 1.434 operarios, 102 caballerías, 99 carros y 24 wagones.

⁶⁴⁹ La boca occidental del túnel se abre hacia Horna, de ahí su denominación, mientras que la salida oriental está junto a Torralba del Moral. La longitud final de este gran túnel fue de 934 m, aunque en el primer proyecto tenía 1.012 m. Está emplazado en el punto más elevado de la línea, sobre la divisoria de aguas entre las cuencas del Henares y del Jalón, coincidiendo también con el límite provincial entre Guadalajara y Soria. Para la perforación

otros tres túneles más en Lodares, Jubera y Somáen. En este tramo fueron necesarios hasta siete grandes puentes y seis pontones, la mayoría de ellos contruidos a lo largo del curso del Jalón. La estrechez de la prolongada garganta del Jalón obligó a realizar hasta 14 desviaciones del curso del Jalón y de la carretera de Madrid a Zaragoza para permitir el paso de la vía férrea. En esta sección se alcanzaba la máxima cota de todo el recorrido de la línea con una altitud cercana a los 1.140 m, hecho que obligó a trazar rampas de excesiva pendiente en ambas vertientes de la divisoria, de modo que entre Alcuneza y Torralba se alcanzaban las 14,90 milésimas, mientras que entre Torralba y Arcos presentaban 14,20 milésimas⁶⁵⁰. Sólo se levantaron dos estaciones en este tramo, la intermedia de Medinaceli y la final de Arcos⁶⁵¹. La finalización de las obras en la primera de estas estaciones permitió abrir la línea entre Sigüenza y Medinaceli, hecho que aconteció el 2 de julio de 1862, de modo que a partir de ese momento ya era posible realizar en tren el trayecto entre Madrid y Medinaceli⁶⁵².

de un túnel tan largo fue necesario abrir cuatro pozos, en dos de los cuales hubo que instalar sendas máquinas de vapor para accionar las bombas que extraían el agua proveniente de las filtraciones.

⁶⁵⁰ Debido a la elevada pendiente que presentaba este tramo, circunstancia que obligaba a emplear una locomotora adicional entre las estaciones Alcuneza y Arcos, a mediados del siglo XX se construyó una variante con un nuevo trazado de 17 km entre Horna y Fuen-caliente que permitió bajar la cota máxima de la línea en 27 m, para lo que fue necesario construir un nuevo túnel entre Horna y Torralba, mucho más largo que el anterior. El nuevo túnel de Horna tenía ahora una longitud de 3,3 km y disponía de anchura suficiente para instalar la doble vía. Se construyó también una nueva estación en Torralba, desde la que partía el ferrocarril hacia Soria y Castejón, sin tener que hacer traslado de pasajeros y equipajes de un tren a otro como ocurría hasta entonces. Esta variante permitió suprimir la gran curva de Torralba, a la vez que se reducía la pendiente de la línea, no siendo, por tanto, ya necesaria la doble tracción. Fue preciso realizar algunas obras complementarias consistentes principalmente en la construcción de varios puentes y la modificación del trazado de la carretera de Madrid a Zaragoza en algunos puntos. También se edificó un nuevo pueblo y se trazó una carretera que enlazaba Torralba con la general. La nueva variante ferroviaria fue inaugurada el 4 de julio de 1959.

⁶⁵¹ En 1863 ya se había construido la estación de Alcuneza, situada 6 km más allá de Sigüenza, puesto que es mencionada en un anuncio de prensa fechado el 12 de septiembre de dicho año como parada de los trenes directos. También viene recogida en la guía de ECHENIQUE(1864) y en la GUÍA OFICIAL (1867). La primera estación de Torralba del Moral, común a las líneas Madrid-Zaragoza y Torralba-Soria, no se construyó hasta 1904.

⁶⁵² La llegada del ferrocarril a Medinaceli, localidad en la que contactaba por vez primera con la carretera general entre Madrid y Zaragoza desde su separación en Guadalajara, permitió poner en marcha un mes más tarde un servicio de diligencias entre Medinaceli y Zaragoza, avance que logró reducir la duración del viaje entre Madrid y Barcelona a sólo 32 horas, tal como anunciaba la Compañía del ferrocarril de Barcelona a Zaragoza, sociedad que instauró dicho servicio.

La quinta sección de la línea entre Arcos y Calatayud seguía en todo momento el valle del Jalón en un recorrido de 61,5 km y no presentaba *a priori* excesivas dificultades en su ejecución a excepción del tramo entre Alhama y Ateca, de modo que el inicio de los trabajos en este sector se demoró hasta finales de 1860. Los trabajos debieron llevar un rápido ritmo puesto que a finales de 1862 ya estaban prácticamente finalizadas las obras de fábrica, momento en el que estaba explanada toda la línea y sólo quedaba colocar los raíles de la vía⁶⁵³. Las obras de fábrica en esta sección eran de poca consideración sobre todo al principio del recorrido, pero la mayoría de ellas se encontraban entre Alhama y Calatayud. A lo largo de este recorrido se disponían un total de 13 puentes, 10 de ellos sobre el Jalón. Así mismo, en el tramo entre Alhama y Ateca, que sin duda era el más problemático, se debieron perforar seis pequeños túneles —Alhama (30 m), El Portillejo (38 m), Bubierca (100 m), La Romera (330 m), La Toba (210 m) y Ateca (170 m)—. Las dos terceras partes del trazado presentaban largas rectas, completándose con 9 curvas de radio inferior a los 700 m mientras el del resto era superior a los 1.000 m. Las pendientes de este tramo no eran excesivas, alcanzando la mayor 8,56 milésimas. Las estaciones edificadas en esta sección fueron seis: Ariza, Cetina, Alhama, Ateca, Terrer y Calatayud.

A primeros de febrero de 1863⁶⁵⁴ fue puesta en servicio parte de esta sección al abrirse al público el tramo entre Medinaceli y Alhama⁶⁵⁵. El resto de la línea de esta sección debía estar ya en disposición de ser utilizada puesto que en los últimos días del mes una locomotora llegó por primera vez a Calatayud⁶⁵⁶.

Las grandes dificultades existentes en el trazado de la línea en la sexta sección entre Calatayud y Ricla obligaron a adelantar los trabajos puesto que ya se preveía de antemano que se trataba de un tramo muy complicado. En

⁶⁵³ En noviembre de 1861 trabajaban por término medio en esta sección 1.670 operarios, 116 caballerías, 91 carros y 3 wagones.

⁶⁵⁴ ALONSO (2000) apunta como fecha de apertura de este tramo el 4 de febrero de 1863, sin embargo la prensa del momento consultada no anota una fecha concreta aunque la apuntada anteriormente sí ha podido ser confirmada de manera indirecta puesto que en la semana de 5 al 11 de febrero ya aparecen explotación 219 km (hasta Alhama) en la línea Madrid-Zaragoza, mientras que en la semana anterior eran sólo 166 km (hasta Medinaceli).

⁶⁵⁵ Al igual que había ocurrido en el caso de Medinaceli medio año antes, cuando el tren llegó a Alhama se estableció un servicio de diligencias entre esta población y Zaragoza que entró en funcionamiento el 8 de febrero de 1863 según los anuncios aparecidos en la prensa de entonces.

⁶⁵⁶ La fuente contemporánea que aporta esta noticia es la *Gaceta de los Caminos de Hierro* del 1 de marzo de 1862, pero a partir de otros datos aportados por el propio ejemplar del semanario queda patente que la fecha es errónea y en realidad corresponde al 1 de marzo de 1863.

octubre de 1859 comenzaron las primeras expropiaciones en la zona de Calatayud y Campiel, y a principios del año siguiente ya estaban contratadas las construcciones de túneles y obras de fábrica de todo el tramo. Las labores se alargaron durante tres años hasta principios de 1863⁶⁵⁷. Buena prueba del difícil trazado a través del valle del Jalón son los 22 puentes, 16 de ellos sobre el Jalón y el resto sobre sus afluentes, y 11 túneles que fue preciso construir en los 36,6 km de recorrido que presenta esta sección, además de algunos pontones y numerosas obras de fábrica de orden menor. Los once túneles de esta sección respondían a las siguientes denominaciones: Anchada (366 m), Ribota (780 m), La Planilla (206 m), Zabalo (103 m), Los Santos (100 m), San José (97 m), Embid (360 m), Villanueva (189 m), Peña de la Viuda (129 m), El Estrechuelo (722 m) y Arapiel (124 m), alcanzando, por tanto, una longitud total cercana a los 3.200 m. Los movimientos de tierras de este tramo adquirieron también un volumen considerable con desmontes de 15 a 20 m de altura y terraplenes de mediana longitud. El sinuoso trazado de esta sección comprendía un total de 33 curvas, la mayoría de ellas de radios inferiores a 600 m, mientras que sólo tres de ellas tenían radios superiores a 1.000 m. Por el contrario, las pendientes de este tramo no presentaban excesiva dificultad puesto que nunca superaban las 8,0 milésimas. En el caso de las estaciones fueron cuatro las construidas en esta sección: Paracuellos, Morés, Morata y Ricla.

La séptima y última sección de la línea partía de Ricla y alcanzaba Zaragoza después de 61 km de recorrido, no presentando ningún problema en su trazado puesto que discurría en todo momento por las amplias llanuras de los valles del Jalón y del Ebro. Los primeros trabajos dieron comienzo a finales de 1860 aunque al principio debieron llevar un ritmo algo lento pues a pesar de la escasa presencia de grandes obras de fábrica las labores se prolongaron durante dos años y medio⁶⁵⁸. Las obras de mayor envergadura consistieron principalmente en dos puentes, el mayor de ellos de 40 m de luz permitía salvar el cauce del Jalón, mientras que el otro, de 21 m, sorteaba el Canal Imperial. En gran parte del recorrido predominaban las largas rectas y sólo dos curvas presentaban radios menores de 700 m, siendo el del resto superior a los 1.000 m. Esta sección presentaba un trazado prácticamente horizontal y las pendientes eran siempre inferiores a las 5,0 milésimas

⁶⁵⁷ A finales de 1860 estaban empleados en las obras de esta sección 2.407 obreros, 13 caballerías, 108 carros y 2 wagones, aunque medio año más tarde cuando los trabajos adquirieron mayor intensidad el promedio era de 4.268 hombres, 273 caballerías, 213 carros y 13 wagones.

⁶⁵⁸ A finales de 1861 el promedio de recursos empleados era de 1.240 jornaleros, 70 caballerías y 30 carros. Un año más tarde sólo se había explanado la mitad del recorrido estando la vía colocada en 13 km y todavía se seguía trabajando en algunas obras de fábrica y en las estaciones.

excepto dos cortas rampas de 7,0 y 6,0 milésimas, la última de ellas poco antes de llegar a la estación de Zaragoza. De manera provisional la línea se tendió hacia la estación de Alagón, perteneciente al ferrocarril de Pamplona a Zaragoza, donde se producía el encuentro de ambas líneas, sin embargo desde antes de su inauguración se estaba construyendo una derivación que conducía la vía férrea directamente a la estación de Las Casetas. A lo largo del recorrido de esta sección se construyeron ocho estaciones⁶⁵⁹: Calatorao, Salillas, Épila, Rueda, Plasencia, Alagón, Las Casetas y Zaragoza.

El tramo final de esta sección entre Las Casetas y Zaragoza fue el primero que se construyó pues la MZA había llegado a un acuerdo con la sociedad concesionaria del ferrocarril entre Pamplona y Zaragoza pues aquella era la estación en la que convergían ambas líneas⁶⁶⁰. Este pequeño recorrido de 13,2 km quedó terminado el 1 de octubre de 1861 y fue puesto en servicio inmediatamente con motivo de la inauguración de la línea férrea entre Pamplona y la capital del Ebro.

La línea ferroviaria entre Madrid y Zaragoza tenía, por tanto, un recorrido total de 340,9 km. Debido a las dificultades orográficas que presentaban algunos tramos del trazado se debieron construir unos 50 puentes sobre los ríos Henares y Jalón y algunos de sus tributarios menores, muchos de ellos de hierro, y 26 túneles, de los que algunos tuvieron que ser revestidos con mampostería para evitar desprendimientos.

La construcción de la estación de Zaragoza para la línea de Madrid no estuvo exenta de ciertos problemas. El proyecto de dicha estación se presentó en la memoria de la compañía correspondiente al ejercicio de 1859 y en septiembre del año siguiente ya se había recibido la autorización pertinente para proceder a la ocupación de los terrenos. La zona elegida fue la del Campo del Sepulcro⁶⁶¹, por entonces situada en las afueras de la ciudad. Sin embargo en noviembre de ese mismo año la autoridad gubernativa ordenó paralizar los trabajos ante las quejas formuladas por parte de algunos ciudadanos que pensaban que la ciudad quedaría “ceñida por un círculo de hierro” impidiendo así su expansión y crecimiento, planteando como alternativa un cambio de ubicación para la estación. Dichas quejas no tuvieron ningún efecto puesto que en la memoria de la compañía presentada el 31 de mayo de 1861 se comunica a los accionistas que solventados todos

⁶⁵⁹ En otra fuente contemporánea [*Revista de Obras Públicas*, 1863] se hace referencia a nueve estaciones puesto que se incluye la de Almunia, que debe ser identificada con la de Riela, ya mencionada en la sección anterior.

⁶⁶⁰ Con el fin de abaratar costes, ambas compañías llegaron a un acuerdo para que las líneas provenientes de Madrid y Pamplona se juntasen en la estación de Alagón pues desde aquí hasta Las Casetas discurrían prácticamente en paralelo.

⁶⁶¹ La estación de Campo del Sepulcro se denominó más tarde como Zaragoza-El Portillo.

los problemas ya mencionados había quedado aprobado su emplazamiento definitivo y ya se habían adquirido los terrenos aunque todavía no había empezado su construcción. Una vez comenzadas las obras su construcción debió transcurrir con normalidad, dada la ausencia de noticias, y en 1863 ya debía estar terminada.

Finalmente, con todas las obras terminadas, tanto en el trazado de la vía como en las estaciones, se procedió a la inauguración oficial de la línea. El acontecimiento tuvo lugar el 16 de mayo de 1863⁶⁶². El viaje inaugural fue presidido por el ministro de Fomento, acompañado del ministro de Marina y de numerosas autoridades y personalidades. Los viajeros salieron a las siete de la mañana de la estación de Atocha, en Madrid, en un tren especialmente montado para el evento. Además de las paradas reglamentarias destinadas al abastecimiento y servicio de la máquina así como las debidas al cruce de trenes se realizaron dos paradas extraordinarias en Alhama y en Calatayud. En Alhama el receso fue de una hora, tiempo suficiente para que los invitados disfrutaran de un reponedor almuerzo sufragado por la compañía, mientras que en Calatayud la parada fue algo más corta sirviéndose a los convidados un refresco ofrecido por las autoridades municipales. El convoy llegó a la estación de Zaragoza a las siete de la tarde. Durante la velada vespertina los viajeros más distinguidos fueron obsequiados con un espléndido banquete preparado por la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Zaragoza en el salón de la Lonja. El viaje de vuelta se realizó al día siguiente, saliendo el tren de Zaragoza a las diez de la mañana y después de efectuar dos paradas en Alhama y Sigüenza, con el mismo objeto que en el viaje de ida, se llegó a Madrid a las diez de la noche. La línea quedó abierta al tráfico regular de viajeros y mercancías a partir del 25 de mayo⁶⁶³.

⁶⁶² Las fuentes contemporáneas que confirman esta fecha son muy claras en este asunto, entre ellas destaca la crónica de dicho viaje inaugural recogida en el periódico *El Contemporáneo* del martes 19 de mayo de 1863. ALONSO (2000), erróneamente, aporta como fecha de la inauguración el 1 de octubre de 1864.

⁶⁶³ Los anuncios de prensa aparecidos con motivo de la puesta en servicio de la línea confirman la existencia de dos trenes diarios entre Madrid y Zaragoza, uno diurno y otro nocturno, así como otro entre Madrid y Guadalajara que salía a primera hora de la tarde. En sentido contrario circulaban otros tantos trenes con horarios parecidos. El tren diurno de Madrid a Zaragoza era directo y tardaba un poco más de 10 horas en realizar el trayecto. Este tren sólo paraba en las estaciones de Alcalá, Guadalajara, Baidés, Sigüenza, Alcuneza, Arcos, Alhama, Calatayud, Riela y Alagón. El tren-correo nocturno debía parar en todas las estaciones al asumir este servicio y realizaba el recorrido en 12 horas. El tren mixto a Guadalajara tardaba algo más de 2 horas en llegar a su destino.

Sin embargo, la prensa especializada contemporánea no incluye datos de la explotación completa de la línea hasta la semana del 13 al 19 de agosto, fecha en la que se apunta una distancia de 344 km (hasta Zaragoza), mientras que en la semana anterior, del 6 al 12 de agosto, sólo figuran en explotación 220 km (hasta Alhama).

Tal como se ha comentado anteriormente, desde antes de la inauguración de la línea se venía trabajando en un nuevo trazado entre Bárboles y Las Casetas que a la postre sería el definitivo. En sustitución de la estación de Alagón, por la que ahora ya no pasaba el nuevo recorrido, se construyó una estación en Grisén. El nuevo trayecto entre Grisén y Las Casetas entró en servicio el 10 de agosto de 1864⁶⁶⁴.

En los años inmediatos a la apertura del ferrocarril se construyeron cuatro nuevas estaciones a lo largo del recorrido de la línea puesto que los trenes tenían parada en ellas tal como reflejan las guías de la época. Estas estaciones, ya citadas en párrafos anteriores, fueron las de San Fernando, Fontanar, Alcuneza y Grisén. Por el contrario, la estación de Alagón, una vez puesta en servicio la variante directa hacia Las Casetas, había quedado fuera de esta línea⁶⁶⁵. También habría que incluir otras dos paradas en Moratilla y Bubierca, aunque en este caso parece tratarse de simples apeaderos⁶⁶⁶. Unos años más tarde la parada de Bubierca acabó convirtiéndose en estación a la que se añadieron las de Meco y Santa María de Huerta⁶⁶⁷.

Sin embargo, esta no fue la primera llegada del ferrocarril a Zaragoza puesto que dos años antes, concretamente el 18 de septiembre de 1861, se había abierto la línea entre Barcelona y Zaragoza, por Lérida y Monzón, con parada final en la estación del Arrabal, situada sobre la margen izquierda del Ebro; además de la línea entre Pamplona y Zaragoza inaugurada el 1 de octubre del mismo año. La conexión entre ambas estaciones zaragozanas, Campo Sepulcro y Arrabal, no se produjo hasta 1871⁶⁶⁸, año en el que se abrió un pequeño tramo de apenas 4 km que cruzaba el Ebro por un puente que sería conocido como Puente del Ferrocarril o Puente de la Almozara⁶⁶⁹. Con anterioridad a esta fecha había un servicio de ómnibus que cruzando por el puente de Piedra trasladaba a los viajeros de una estación a otra.

⁶⁶⁴ Esta fecha es aportada por ALONSO (2000).

⁶⁶⁵ Las estaciones de San Fernando, Alcuneza y Grisén aparecen citadas por primera vez en la guía de ECHENIQUE (1864), mientras que la GUÍA OFICIAL (1867) añade también la de Fontanar. Respecto a la estación de Alagón se menciona en la guía de ECHENIQUE (1864) pero no en la GUÍA OFICIAL (1867).

⁶⁶⁶ Las paradas de Moratilla y Bubierca están marcadas en el MAPA-TARIFAS (1867).

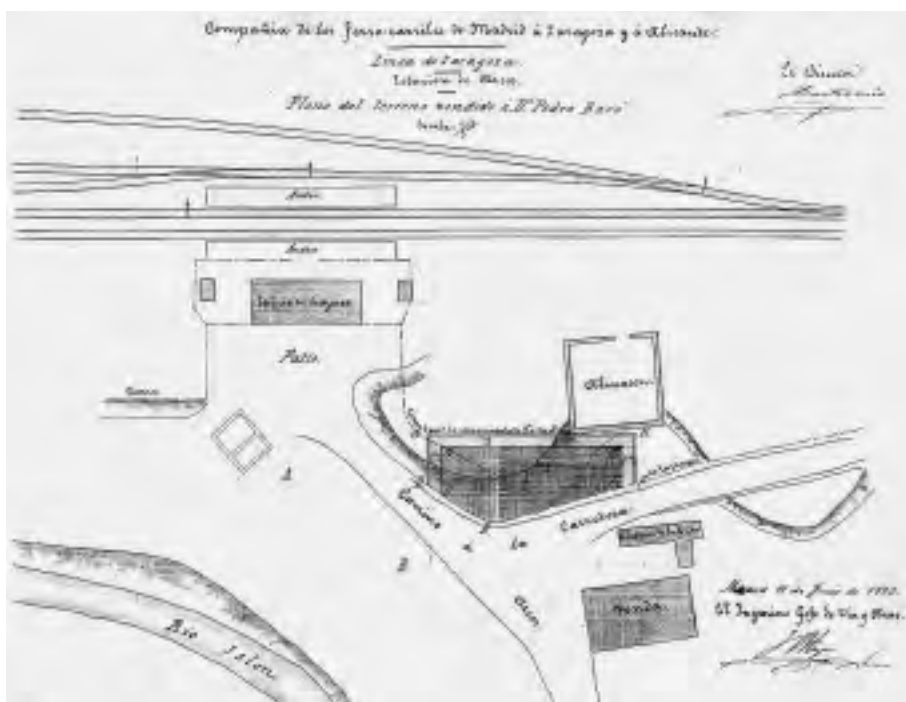
⁶⁶⁷ La estación de Bubierca se cita por primera vez en la guía de PÉREZ de ROZAS (1872), mientras que las de Meco y Santa María de Huerta se mencionan en la de COMAS (1881).

⁶⁶⁸ El proyecto de esta conexión fue incorporado en la memoria de la compañía MZA correspondiente al año 1859, presentada el 31 de mayo de 1860.

⁶⁶⁹ Desde su construcción en 1870 el puente estuvo en servicio hasta 1976, año en el que cruzó por él el último tren, aunque en 1947 sufrió una importante remodelación para que fuese capaz de acoger tres vías de ferrocarril. Posteriormente fue reconvertido para permitir el paso del tráfico rodado siendo inaugurado como tal en 1987.



Ferrocarril Madrid-Zaragoza. Puente de Viveros, 1858.
Biblioteca Nacional de España



Arcos de Jalón. Plano de las inmediaciones de la estación del ferrocarril, 1873.



Alhama de Aragón. Vía férrea y túneles. Tarjeta postal.



Zaragoza. Estación de ferrocarril de Campo del Sepulcro, h. 1900
Colección Antonio Arguas Perdiguer.

7.4. LA LÍNEA FERROVIARIA MADRID-ZARAGOZA EN LAS GUÍAS DE VIAJES

Alfred Germond de Lavigne es uno de los primeros autores en describir con detalle la línea ferroviaria entre Madrid y Zaragoza, inaugurada en 1863, tal como ya se ha referido con anterioridad. La guía de Lavigne menciona esta línea como itinerario preferente entre dichas ciudades a partir de su segunda edición, publicada en 1866⁶⁷⁰, como puede observarse sólo tres años después de su puesta en servicio. El escritor francés es sumamente preciso, a la vez que detallista, en la descripción del trazado, de hecho basta seguir su narración sobre un mapa actual para darse cuenta de la exactitud de sus anotaciones. De su relato se deja entrever que el autor debía poseer ciertos conocimientos técnicos puesto que describe con gran precisión todos los puentes y túneles del recorrido, indicando siempre su longitud y otras características técnicas, así como su ubicación. Es también muy cuidadoso en la descripción del paisaje que va atravesando la línea, así como en la inclusión de numerosos datos referentes a las ciudades más importantes del recorrido, dedicando una especial atención a los aspectos monumentales y artísticos⁶⁷¹.

[RUTA 3] DE PAMPLONA A ZARAGOZA (177 km)⁶⁷²

[La línea ferroviaria viene de Pamplona por Castejón y Tudela]

Las Casetas (parada de 8 minutos). El caserío, que cuenta seis casas rodeadas de plantaciones, está a 1 km de la estación. En esta estación se enlaza con la línea de Madrid a Zaragoza.

Cambio de tren, para los viajeros de Pamplona a Madrid o de Madrid a Pamplona. La marcha de los trenes está combinada de manera que los viajeros que vienen de Pamplona o de la línea de Logroño, con destino a la línea de Madrid, y viceversa, deben pararse en Las Casetas, sin llegar a Zaragoza.

De Las Casetas a Zaragoza

[15 km separan Las Casetas de Zaragoza]. Si se continúa en esta dirección se pasa por el pueblo de Utebo (600 hab.) donde destaca la torre octogonal de ladrillo coronada por un chapitel de pizarra; más lejos se ve la torre, parecida a la anterior, de Monzalbarba, población de 500

⁶⁷⁰ GERMOND de LAVIGNE, A. (1866). *Itinéraire Descriptif, Historique et Artistique de l'Espagne et du Portugal*. 2ª edición, Librairie de L. Hachette et C^a, París.

⁶⁷¹ En la descripción de la línea que se presenta a continuación no se recogerán este tipo de anotaciones puesto que son las mismas que ya han quedado reflejadas en el relato de la carretera.

⁶⁷² La traducción ha sido realizada por el autor.

bab. Los dos lados de la vía están sembrados de casas de campo. Más allá del Ebro se muestra el pueblo de Juslibol (400 bab.) donde se encuentra una bella residencia de verano con hermosos jardines perteneciente al arzobispo de Zaragoza y a lo lejos, en la línea de las montañas, se desarrolla la carretera que va de Zaragoza a Jaca y a los Pirineos. La vía, llegada bajo los muros de Zaragoza, pasa por delante de la vieja fortaleza mora de la Aljafería, cruza la carretera de Madrid y contorneando la parte occidental de la ciudad termina en la Puerta del Carmen.

Zaragoza (15 km). [Ruta 4]

Ómnibus: que conduce gratis a la estación del ferrocarril de Barcelona si se es portador de un billete para esta línea - Para la ciudad 1 real por viajero, 1 real por maleta, medio real por un saco de dormir o una caja de sombrero - Para la línea de Barcelona, si no se tiene correspondencia, el doble de estos precios.

[RUTA 4] DE ZARAGOZA A MADRID (341 km)

La estación de salida se encuentra al sureste de Zaragoza hacia la puerta del Carmen. Se sigue, en sentido inverso, en 14 km, la línea de Zaragoza a Pamplona hasta la estación de embarque de Las Casetas, donde hay una parada de 10 minutos para la división del tren para Pamplona o para Madrid.

De Zaragoza a Las Casetas 14 km. De Las Casetas a Madrid 327 km.

[RUTA 3] DE LAS CASETAS A MADRID (327 km)

*Saliendo de la estación de **Las Casetas** en dirección suroeste⁶⁷³, se deja a la derecha la línea de Navarra y se pasa delante de la estación de La Joyosa que pertenece a esa línea. La vía cruza el Jalón por un puente de hierro a poca distancia aguas abajo del cruce de este río con el Canal Imperial, punto en el que pasa por Alagón y atraviesa el propio canal describiendo una gran curva que apunta en la dirección de Madrid.*

Grisén (15 km), población de 200 bab., situada sobre la orilla izquierda del Jalón. La vía remonta el curso de este río, dejándolo a la izquierda a cierta distancia, al pie de una línea de colinas. Antes de llegar se atraviesan hermosos campos de olivares.

Plasencia del Jalón (8,5 km - 21,5 km), población de 200 bab., señorío del conde de Plasencia que posee allí una residencia. A la derecha se extiende una inmensa llanura denominada "Llanura de Plasencia", y se cruza un camino que va de Zaragoza a Borja y a Tarazona. A la izquierda se elevan unas hermosas montañas por encima del curso del Jalón.

Rueda (6,5 km - 28 km), población de 450 bab., a la izquierda de una montaña, con algunas viviendas excavadas en las rocas. Antiguamente fue una fortaleza muy importante perteneciente a los reyes moros de Zaragoza, entonces llamada Rota. Algunas ruinas en la parte superior de una colina, en un rincón protegido por las rocas, son los únicos vestigios que Rueda ha conservado de esa época.

⁶⁷³ En realidad la vía sale de Casetas en dirección noroeste.

Épila (4 km - 32 km) (3.000 hab.), en una hermosa posición, a 1 km de la estación, a la izquierda, está igualmente adosada a una montaña en la cual una parte de sus habitantes han excavado numerosas viviendas. Fue una ciudad muy antigua que figuró bajo el nombre de *Byspolis* en el itinerario romano. Era una de las etapas de la ruta militar que conducía de Zaragoza a Mérida. Antes de llegar la vía atraviesa una gran llanura bien cultivada, perfectamente nivelada e irrigada.

Salillas (4,5 km - 36,5 km). Se observa a la izquierda de la llanura un pequeño grupo de casas, ciertamente insuficiente para las 90 familias de la población, pero se ven en la parte superior de los pliegues del terreno un cierto número de pequeñas chimeneas que se toman por adornos. El humo que sale de estas chimeneas descubre las viviendas excavadas en los bancos de greda. Las trincheras que la vía recorre al salir de la estación dejan al descubierto una parte de estas viviendas. Una casa que se puede ver a algunos kilómetros detrás de Salillas es la venta de la Romera. Es una antigua parada de la carretera de Zaragoza a Madrid que, más lejos, se aproxima a la ribera opuesta del Jalón.

Calatorao (6 km - 42,5 km), pequeña ciudad de 1.600 hab., a 1 km a la izquierda, sobre una eminencia que domina una rica huerta. Fue antiguamente una ciudad romana que disputa a la vecina villa de Riela el antiguo nombre de Nertobriga. Las excavaciones practicadas allí en diversos puntos han permitido descubrir mosaicos, columnas y monedas de la época imperial. La hermosa y fértil campiña de Calatorao se extiende hasta

Riela (4,5 km - 47 km) (parada de 5 minutos, altitud 363 m), pequeña ciudad de 1.800 hab., sobre la orilla izquierda del Jalón. Destaca su iglesia, acompañada de una hermosa torre cuadrada de piedra roja con un campanario octogonal. A 5 km, al otro lado del río, se encuentra La Almunia, por donde pasa la carretera de Madrid y desde donde parte un camino que conduce, a 50 km hacia el este, a la pequeña ciudad de Cariñena, muy célebre por sus vinos que se comparan con los de Málaga. En Riela comienzan las obras importantes a las que ha dado lugar el paso de la vía a través de la Sierra de Vicor, que recorre el Jalón descendiendo desde Calatayud. Ya después de Calatorao, donde viene de atravesar dos veces este río, un puente de hierro de 40 m precede a la estación de Riela. Los túneles, los puentes y las profundas trincheras van sucediéndose rápidamente; se cuentan, especialmente entre Riela y Calatayud, sobre una distancia de 36 km, 18 puentes y 11 túneles, los cuales miden en conjunto una longitud de 3035 metros. Las rampas, al menos en esta parte del recorrido, son poco importantes y no alcanzan un centímetro por metro.

Este recorrido presenta un carácter particular, tiene el aspecto más pintoresco y siempre alegre del valle del Jalón, la elegancia de las obras y el cuidado tan particular que ha presidido allí. Se diría que los ingenieros estudiaron con cuidado el paisaje lejanos de toda apariencia de devastación. Este largo descanso parece haber sido hecho sin esfuerzo y, aunque es de fecha reciente, la vegetación, tan activa en este país, se ha apresurado a ocupar el lugar que le ha sido disputado momentáneamente.

Sigue un hermoso valle bien plantado, a la derecha de la estación de Riela, pero pronto los cerros se juntan, se atraviesa de nuevo el Jalón que serpentea sin cesar alrededor de la vía, después de penetrar en una profunda trinchera acercándose a un túnel de 102 metros. Vienen entonces un puente de 65 m en dos tramos y de inmediato el túnel del Estrechuelo, de 772 m de longitud, perfo-

rado en la roca viva, bajo una montaña de 189 m de altitud; más allá, a menos de 1 km, un puente de 40 m, después un túnel de 120 m, dominado por esbeltas y hermosas rocas, talladas en agujas, cubiertas de espuma y de bellos colores dorados. Este primer desfiladero desemboca en un alegre valle rodeado de colinas cuyos flancos están cubiertos de huertas en terrazas.

Morata (8,5 km - 55,5 km), pequeña ciudad de 1.500 hab. Se aprecia a la izquierda un gran convento coronado por un campanario octogonal y la pequeña población cuyas casas de tierra tienen un aspecto bastante pobre. Los habitantes son agricultores y cultivan sobre todo en sus huertas apreciadas verduras. Las aguas del Jalón mueven, cerca de la población, algunos molinos de aceite y de harina. Un camino hacia el este conduce a [La] Almunia.

A 3,5 km de la estación se encuentra el Jalón. La vía lo atraviesa, dirigiéndose hacia las altas rocas bajo cuyas cumbres está asentado el pequeño pueblo de Villanueva. Un túnel de 176 m penetra bajo estas rocas y conduce hacia el valle de Morés donde se atraviesa otras dos veces el cauce del río, a continuación un barranco que precede a la estación.

Morés (8,5 km - 64 km), población de 400 hab., protegida por dos promontorios; sobre uno de ellos se eleva una vieja ruina bastante pintoresca. El Jalón fluye por la derecha, acompañado por un camino que conduce a Calatayud. Las grandes obras cesan por un instante, pero la vía tiene casi siempre terraplenes y corta una cuarentena de arroyos y acequias de riego.

Paracuellos de la Ribera (6 km - 70 km), población de 620 hab., a la izquierda. Las huertas que bordean el curso del Jalón producen excelentes frutas y especialmente los renombrados melocotones. Aquí, sobre todo, se encuentran y se acumulan las obras más importantes. El río fluye por un profundo desfiladero, acompañado por un camino de herredura; las montañas se juntan y sus cumbres son elevadas.

En los 15 km que separan la estación de la de Calatayud se cuentan 8 puentes, 7 túneles y grandes trincheras. El primer puente, de 65 m en dos tramos, precede a una profunda trinchera de 20 m de cresta al final de la cual se observa, hacia adelante, el pueblo de Embid, encaramado en una posición más audaz que el de Villanueva, sobre una montaña elevada 124 m sobre el nivel de la vía. Al pie de esta montaña, el Jalón y la ruta pasan por un barranco de 20 m de profundidad. La vía franquea este barranco sobre una plataforma de hierro de 40 m, pasa bajo la montaña de Embid por un túnel de 360 m, reencuentra el barranco a la salida de este túnel y cruza un puente de 80 m; después sigue, a 100 m o más de distancia, un túnel de 97 m, un puente de 50 m, una trinchera, un puente de 50 m, un túnel de 100 m, una trinchera, un puente y un túnel de 105 m. En los intervalos, se observa un alegre valle, de hermosas rocas, con terrenos bien cultivados, hermosos olivares, huertas plantadas con árboles frutales. Una aldea, Cambiel, comparte la reputación de Paracuellos por las frutas que produce.

Al fondo del valle de Cambiel se encuentra un puente de 50 m, seguido de inmediato de un túnel de 206 m, otro puente, el túnel de la Ribota, de 780 m de longitud, bajo 91 m de cresta, un puente sobre un arroyo y al final un último túnel de 365 m. Todavía es necesario añadir a estas obras una derivación del Jalón que la vía rebrota de su lecho un poco antes de la estación de

Calatayud (15 km - 85 km) (altitud 509 m, parada de 20 minutos, Buffet, la población está a la derecha a 1 km de la estación). Ciudad de 12.000 hab., situada sobre la orilla izquierda del Jalón, un poco más abajo de su confluencia con el Jiloca.

Saliendo de la estación de Calatayud se atraviesa el Jiloca, afluente del Jalón, donde se juntan la carretera de Madrid y el río que seguirá ahora constantemente hasta su nacimiento. Una hermosa llanura se extiende hasta

Terrer (7 km - 90 km), población de 400 hab. Toda esta llanura es rica y excesivamente fértil; forma una huerta plantada de árboles frutales, donde el agua abunda; se debe señalar la cantidad de acequias de regadío que cruza la vía y cuya mayor parte pasan por sifones por debajo del trazado.

Ateca (6 km - 96 km). La estación está antes de la población, bajo la cual se pasa por una trinchera. Ciudad de 4.000 hab., sobre la orilla izquierda del Jalón.

Un puente de 65 m en dos tramos y cuyo pilar central está formado por columnas de hierro, atraviesa el Jalón más allá de la población. La vía deja el río a la izquierda y penetra de nuevo en un valle estrecho dominado por colinas, bajo las cuales se han practicado cinco túneles de 170, 210, 350, 100 y 98 m. El lecho encajado del Jalón queda a veces a la derecha, a veces a la izquierda de la vía, a cuyos dos lados se desarrollan hermosos lugares y buertos plantados hasta las márgenes del río. El cuarto túnel pasa bajo el pueblo de **Bubierca** (680 hab.) que se observa más adelante en el extremo de una curva y en una encantadora posición; 4 km después del último de estos túneles se encuentran dos pequeños soterramientos que preceden inmediatamente a

Albama de Aragón (12,5 km - 108,5 km), población de 660 hab., sobre la orilla izquierda del Jalón, al pie de un bello conjunto de montañas. Albama posee dos establecimientos construidos sobre las dos orillas del Jalón que reciben al año de 1.600 a 1.800 enfermos. Se alojan en el mismo establecimiento o en los hoteles de la población. Los baños viejos, a 500 m a la derecha del ferrocarril, están mediocrementemente instalados, pero el baño nuevo ha sido construido y distribuido con inteligencia. Se ven a la izquierda y muy cerca de la vía; la construcción es ancha y de un aspecto confortable con un hermoso jardín adornado con estatuas y una habitación de agua. Las fuentes son muy abundantes y proporcionan agua corriente a los baños y a las piscinas; forman, saliendo de la roca, en el pueblo mismo, una bella cascada y un arroyo que va a pasar bajo la vía para ir a parar al Jalón.

El ferrocarril recorre más allá de Albama una gran llanura muy descubierta para alcanzar

Cetina (5,5 km - 114 km). Esta población (850 hab.) está construida sobre una colina que domina un viejo castillo almenado. Sus casas están construidas con caliza rojiza. El Jalón fluye a la derecha; la vía lo atraviesa un poco más adelante.

Ariza (8,5 km - 122,5 km) (850 hab.) El aspecto de la población y de sus alrededores es bastante original. Está construido con piedras rojizas, como Cetina; la roca que la domina es rojiza, las torres de la iglesia gótica y del viejo convento de franciscanos son rojizas, así como los escombros de las viejas murallas que coronan la roca; se observan, aquí y allá, conos rojizos en los que están excavados las viviendas que parecen como nidos de avispas, y el mismo Jalón, que recibe en disolución los derrumbes de las rocas, ruinas y piedras, revuelve las aguas que conservan su tinte rojo hasta Ateca y lo extienden a las tierras que riegan. Ariza es la última estación

de Aragón; el límite de Castilla la Nueva y la provincia de Guadalajara⁶⁷⁴ se encuentra a 8 km de ella, hacia Monreal. Se deja a la derecha, sobre la carretera de Madrid, **Monreal** (380 hab.), **Huerta** (180 hab.), primera población de Castilla, y Montuenga, después de grandes espacios áridos y desolados hasta

Arcos de Medinaceli (25 km - 145,5 km) (altitud 825 m, parada 5 minutos), población de 450 hab. situada a la izquierda del Jalón, casi envuelta en las trincheras de tierras rojizas. Sus casas están mal construidas y son míseras, la iglesia parroquial es muy antigua y bien mantenida pero sin interés. En lo alto de la colina que domina el pueblo se observan las ruinas desmochadas de un viejo castillo que no conserva más que cuatro murallas anchas y sólidas. La vía se eleva a partir de Arcos, por rampas de 13 y 14 milímetros por metro, para abordar los farallones de la Sierra de Muedo. Atraviesa las hermosas y majestuosas rocas de uno de esos farallones, después del pueblo de **Somaén**, por un túnel de 100 de longitud, después pasa el Jalón por encima de un barranco de 15 m; y de nuevo pequeños túneles, profundas trincheras y terraplenes de 14 y 15 m, al pie de los cuales, a la derecha, se ha hecho necesario desviar el curso del río y el trazado pintoresco de la carretera.

Después de una sucesión de trincheras y de terraplenes, a través de un valle salvaje y rocoso, se encuentra un puente sobre el Jalón y más adelante la montaña de **Jubera**, coronada por unas ruinas y bajo las cuales hay perforado un túnel de 153 m. Más allá se multiplican los meandros del Jalón, de la carretera y de las acequias de riego que cruzan a cada instante el ferrocarril. Unas grandes trincheras en la roca y el túnel de **Lodares** (52 m) preceden a la estación de **Medinaceli** (16 km - 161,5 km) (altitud 1013 m). La ciudad está 1 km a la derecha, en lo alto de una colina, en una magnífica posición; ciudad de 1.800 hab.

Las rampas continúan y llegan a ser más pronunciadas. A la izquierda se pierde de vista el Jalón, cuyo nacimiento está a algunos kilómetros, cerca del pueblo de Esteras; a la derecha sigue la carretera de Madrid por Sigüenza, al pie de unas tristes colinas, deforestadas y pedregosas, entre las que se descubre la mísera población de **Fuencaliente**, que no parece tener la fuente caliente que dice su nombre. Se aborda, por una última rampa de casi el 2 por ciento, el gran túnel de Horna de 935 m de longitud y 117 m de cresta, bajo la cual se encuentra el punto culminante de la vía a una altitud de 1.119 m y la línea divisoria de las dos cuencas del Jalón y del Henares.

Se desciende desde la salida del túnel. A la derecha, después de una trinchera de 400 o 500 m, se observa el nacimiento del arroyo Henares que desciende hacia la vía, por debajo de la cual pasa varias veces. A la izquierda se ve la población de **Horna** en medio de algunos árboles. Se encuentran tierras cultivadas, algunas plantaciones, alamedas, y a la derecha, sobre una colina cuyas laderas están cultivadas por huertos,

Alcuneza (21 km - 182,5 km) (parada 5 minutos), población de 180 hab., a la derecha en la carretera de Sigüenza. Se dejan estas tristes montañas, el valle se abre, el Henares fluye a la izquierda, en medio de plantaciones y de cultivos hasta

Sigüenza (5,5 km - 188 km) (altitud 974 m). Esta ciudad, que cuenta 5.000 hab., está construida en forma de anfiteatro sobre las laderas de una colina que domina el curso del Henares.

⁶⁷⁴ El autor vuelve a confundir los límites pues se trata de la provincia de Soria.

Conserva todavía importantes vestigios de las murallas que la rodearon. En la parte más elevada de la ciudad alta, cuyas calles son muy empinadas, se levanta el antiguo alcázar, ahora deshabitado. Es una verdadera fortaleza rodeada de altos muros y flanqueada por grandes torres asentadas sobre la roca. La catedral ocupa uno de los lados de la plaza mayor. Es un bello edificio gótico bien construido. La fachada está atravesada por tres puertas; arriba en el centro se ve un medallón de mármol, esculpido en semirrelieve, representando a la Virgen que entrega la casulla a San Ildefonso. Dos torres de 40 m de altura la dominan. En el interior destacan: los pilares que sostienen la nave central; el altar mayor, formado por tres cuerpos de orden jónico, dórico y compuesto, adornado con numerosas esculturas y estatuas de un gran mérito artístico; la capilla de Santa Librada, patrona de la diócesis, en el transepto, del lado del evangelio, con un bello retablo y un relicario donde están conservados la cabeza de la santa y todos los huesos de su cuerpo reunidos en una bolsa; el coro, ancho, rodeado de una carpintería delicadamente esculpida; un magnífico altar en jaspe rojo y negro dedicado a Nuestra Señora la Mayor adornando el trascoro; la sacristía cuya bóveda está cubierta de esculturas y de mascarones destacables por la variedad y finura de sus fisonomías; la capilla del Niño Jesús antes de un portal también ricamente esculpido y buscado como los ornamentos de la Alhambra; finalmente la sala capitular que posee algunas ricas tablas. El claustro, obra remarcable del estilo gótico, está todo él adornado con esculturas y cerrado por todos lados con vidrieras. Las preciadas reliquias, las tablas y los ricos objetos necesarios para el culto abundan en esta hermosa iglesia y son dignos de una gran atención. Sigüenza, que poseía anteriormente una erudita universidad, ha conservado dos colegios, el de San Antonio, bello edificio, que fue convertido en prisión, y el de San Martín, transformado hoy en pequeño seminario. Destacan allí todavía un buen número de casas bien construidas, un hermoso paseo denominado la Alameda, plantado con bellos árboles y rosales, finalmente un acueducto de construcción muy antigua. Sigüenza ha conservado un carácter muy particular y francamente español; la población es sencilla, amable y muy hospitalaria. Se dice que es un lugar muy agradable incluso para los extranjeros. El aire es fresco, pero el clima es excesivamente saludable y se ven en el país muchos viejos.

El valle de Sigüenza es abierto y alegre, pero después de la salida de la estación las colinas se cierran, la vegetación abandona sus flancos abruptos, se entra, con laderas empinadas, en un estrecho desfiladero formado por embudos, de un aspecto frío y salvaje, donde serpentea el Henares, que pasa veinte veces bajo la vía. Se ven moles inmensas de rocas en medio de las cuales se han practicado a pico grandes trincheras de 20 a 30 m de corona y dos túneles de 100 y 110 m. Después de esta travesía impresionante y de solemne aspecto se alcanza

Baides (16,5 km - 204,5 km) (parada 5 minutos), mísero pueblo de 200 hab., rodeado por un barranco, a la izquierda, cercado de rocas y de montañas áridas, expuesto al viento del norte; y apenas animado por algunos árboles que bordean el Henares. El ferrocarril ha establecido en la estación un depósito de máquinas y de carbón para el servicio de las rampas de esta parte del recorrido. Después de Baides, el aspecto parece menos salvaje; el valle es un poco más abierto; arbustos, algunas plantaciones de robles dispersas adornan las laderas; se perciben algunos rastros de cultivos.

Matillas (7,5 km - 212 km), población de 80 hab. sobre un promontorio, por encima de una pequeña llanura que se extiende hacia la izquierda. Algo más lejos se observa un viejo puente de piedra bastante curioso sobre el Henares, y antes de llegar, sobre una altura a la izquierda, las ruinas de un castillo.

Jadraque (11,5 km - 223,5 km) (altitud 789 m), pequeña ciudad de 2.000 hab., a la izquierda de la estación, que está en medio de una llanura bien cultivada, productiva en cereales y en frutas que se exportan en gran cantidad hacia Madrid. A 17 km al norte de Jadraque, al pie de la Sierra de Pela, una de las ramificaciones de la gran cadena de Guadarrama, se encuentran las célebres minas de galena argentífera de Híendelaencina que merecen una excursión.

A medida que se desciende hacia la llanura el aspecto del valle del Henares mejora, la vegetación se vuelve más activa, las plantaciones de árboles son más numerosas y los cultivos más productivos. El río recibe varios afluentes que fertilizan la campiña. Se encuentran sucesivamente las estaciones de

Espinosa (13 km - 236,5 km), población de 300 hab.

Humanes (12,5 km - 249 km), población de 700 hab., situada a 1 km a la derecha. Unas accidentadas colinas se extienden hacia la izquierda atravesadas por un camino que va a Hita (1.000 hab.) donde se ven sus vueltas sobre la cuesta de un promontorio. La vía discurre a la izquierda por un alegre valle y con grandes bosques de robles que pertenecen al duque de Osuna.

Yunquera (10,5 km - 259,5 km), población de 920 hab., a 500 m a la izquierda. La vía atraviesa una gran llanura cultivada, al final de la cual se descubre Guadalajara, que se presenta graciosamente sobre un grupo de pequeñas colinas, con sus torres cuadradas cubiertas con pizarras y a la izquierda las agujas del antiguo convento de San Francisco, que domina la población y que era un castillo fortificado ocupado por el genio militar.

Guadalajara (11,5 km - 271 km) (parada 5 minutos; altitud 642 m). Ciudad de 6.000 hab. situada sobre la orilla izquierda del Henares al pie de una línea de colinas plantadas de viñedos y olivares.

El ferrocarril pasa a 600 o 700 m al oeste de la población, el Henares fluye entre los dos con un profundo lecho y se distancia entonces en la llanura, hacia la izquierda, para reaparecer después de

Azuqueca (11,5 km - 282,5 km), población de 300 habitantes. Más allá se observa en la extremidad de la llanura, a la izquierda, sobre las márgenes del Henares, una alegre propiedad con granja y casa de vivienda perteneciente al marqués de Sierra Bullones (general Zabala). Esta propiedad precede a

Alcalá de Henares (11,5 km - 294 km) (altitud 588 m, parada 4 minutos, cantina). Ciudad de 5.000 almas..

Se dejan a la izquierda, saliendo de Alcalá, unas hermosas huertas bien cultivadas regadas por el Henares. La carretera de Madrid sigue por el mismo lado y atraviesa el río que se distancia a la izquierda con las colinas que baña al pie; nunca se pierde de vista su curso que viene indicado por una línea de plantaciones. La vía cruza, sobre un puente de hierro de 5 arcos, la rambla del Torote, afluente del Henares, y recorre una hermosa llanura hasta

Torrejón de Ardoz (10 km - 304 km), burgo de 2.500 hab., de extraña apariencia y cuyos habitantes se dedican al comercio de granos. Los baños de Loeches están a 11 km de

Torrejón. Se observa a la izquierda, al pie de las colinas, el castillo de Aldover; más lejos, una hermosa propiedad, perteneciente al duque de Osuna y que se puede visitar fácilmente con los billetes conseguidos en Madrid por el intendente de las propiedades del duque. Se cruza, sobre un puente de ladrillo de 5 arcos el río Jarama que desciende de las montañas de Guadarrama y viene a juntarse con el Henares.

San Fernando (5 km - 509 km), a 2 km a la izquierda, es un dominio perteneciente al patrimonio real, rodeado de tierras, plantaciones y pastos que ocupan una extensión de 40 km cuadrados. La vivienda real es insignificante; el pueblo que cuenta aproximadamente con 80 familias, está sobre todo ocupado por los edificios de explotación de la propiedad. El antiguo castillo, construido por Fernando VI, había sido concedido a una empresa industrial que había instalado allí una fábrica de hilado y otra de tejidos de algodón.

A la derecha, más allá de la estación de San Fernando, aparece el pueblo de Canillejas en el que destaca una torre de ladrillo rojo; Coslada, sobre una colina con algunos árboles, después a la izquierda Ambroz y

Vicálvaro (7 km - 516 km), burgo de 1.800 hab. Se explotan allí, a la derecha de la estación, unos bancos de sílex empleados en la pavimentación de las calles de Madrid. El nombre de Vicálvaro ha sido hecho célebre, en estos últimos tiempos, por un movimiento militar dirigido por el general Narváez contra el regente Espartero y que ha tenido como resultado la caída de este último y la entrada en el consejo de la reina de España del partido llamado moderado.

Vallecas (4 km - 520 km), burgo de 1.800 hab., situado 1 km a la izquierda de la estación. Sus habitantes hacen un gran comercio de cereales. A los lados de la vía se extiende una gran llanura cultivada y sin viviendas; a lo lejos, a la izquierda, se ven las montañas que dominan el curso del Tago; de este mismo lado, a 15 km en medio de la llanura, se eleva una colina aislada coronada por una capilla denominada El Punto; se dice que esta colina indica el centro geográfico de España. Hacia atrás, a la derecha, se descubre el pueblo de Pinto, segunda estación en el ferrocarril de Madrid a Aranjuez y Alicante. La vía penetra en una considerable trinchera, en los intervalos de la cual se ve la llanura y algunas pequeñas poblaciones, después, a la salida de una curva descrita de izquierda a derecha, se desemboca en la vista de Madrid. A la izquierda, sólo se enlaza con la línea de Alicante, se ven más allá los considerables talleres del ferrocarril. A la derecha, se desarrollan los almacenes de los muelles de Madrid que preceden a la estación.

Madrid (7 km - 527 km). [Ruta 2] Capital de la monarquía española, capital de la capitánía general de Castilla la Nueva, está situada a 40° 25' de latitud N, 6° 2' de longitud O del meridiano de París y a 675 m sobre el nivel del mar. Esta ciudad tiene 17 km de contorno y cuenta alrededor de 400.000 habitantes.

8. CARRETERA GENERAL MADRID - ZARAGOZA (SIGLO XX)

8.1. INTRODUCCIÓN

Las carreteras proyectadas en el siglo XIX en sustitución de los caminos reales estaban diseñadas para que circularan por ellas vehículos de tracción animal, tanto los dedicados al transporte de viajeros como de mercancías. Si a mediados de siglo la irrupción del ferrocarril había trastocado notablemente la situación establecida hasta ese momento absorbiendo el nuevo medio de transporte una parte importante del mismo, sobre todo en los viajes de largo recorrido, a finales de siglo se produjo un nuevo avance tecnológico que volverá en un futuro más o menos cercano a transformar este importante sector económico y social. Se trataba, por supuesto, de los vehículos a motor, tan necesarios e imprescindibles en nuestra sociedad actual. Su aparición inicial fue más bien tímida y su llegada a España algo tardía con respecto al resto de Europa. En 1900 sólo se habían matriculado en España 3 automóviles y en los 19 años siguientes sólo se superaron en un par de ocasiones las 2.000 unidades anuales, sin embargo a partir de 1920, año en el que se matricularon 12.000 vehículos, las ventas de automóviles y motocicletas comenzaron a ascender de manera vertiginosa alcanzándose en 1929 un máximo de 37.000 unidades. En 1930 el parque acumulado ascendía a 264.000 vehículos, estimándose el parque en circulación en 190.000.

Durante el primer tercio del siglo XX, a la vez que crecía sin cesar el parque automovilístico, se iban mejorando sus características técnicas, sobre todo las relativas a la velocidad y la seguridad. Estos avances tecnológicos pusieron de manifiesto que las carreteras del siglo anterior no estaban preparadas para soportar el volumen de tráfico rodado de los nuevos vehículos automóviles ni sus crecientes velocidades. Paralelamente, las mejoras sociales y laborales de los ciudadanos hicieron aumentar sus tiempos de ocio y con ello surgió, al menos en las clases más pudientes, una nueva actividad, el turismo, que necesitaba de una mejor red de comunicaciones.

Conscientes de esta nueva situación, los gobiernos nacionales trataron de solucionar estas deficiencias y fruto de este interés nació en 1926 el Circuito Nacional de Firms Especiales con el objetivo principal de mejorar la red de carreteras nacionales y fomentar el turismo. Dentro del Circuito quedaron englobadas una serie de carreteras, la mayoría catalogadas con anterioridad dentro de las de primer orden, una de las cuales era la antigua carretera de Madrid a Francia por La Junquera, ahora denominada de manera transitoria como Itinerario XIII.

Después de la Guerra Civil los intentos de acercar el país a niveles europeos en materia de comunicaciones dieron origen a sucesivos planes de carreteras: Plan Peña (1940), Plan de Modernización de la Red de Carreteras (1951-1955), Plan General de Carreteras (1962-1977) y, complementario del anterior, Plan Redia (1967-1971). Como consecuencia de la aplicación de estos planes quedó plenamente asentado dentro del marco peninsular el modelo radial, centralizado en Madrid, formado por seis carreteras generales radiales y complementado con otras carreteras nacionales orientadas en dirección radial, transversal o periférica. Una de estas seis carreteras radiales era la Nacional II, o abreviadamente N-II, que con las últimas mejoras, tanto en su trazado como en el firme, fue la conocida por nosotros antes de convertirse en 1990 en la moderna autovía A-2.

Es precisamente en este tiempo cuando la carretera recibe la denominación simplificada de N-II, término que viene recogido por primera vez en el Plan Peña tal como aparece reflejado en la tabla correspondiente a la Red de Caminos Nacionales⁶⁷⁵. Sin embargo, parece ser que esta denominación no cuajó a nivel oficial puesto que en el Plan de Modernización esta carretera es mencionada con la denominación abreviada de R-II, nombre que también se recoge en los correspondientes expedientes de obras conservados. No obstante, en la década de los sesenta la ruta vuelve a recuperar su primitiva denominación de N-II, tanto a nivel oficial como popular⁶⁷⁶, nombre que se mantiene hasta la actualidad⁶⁷⁷.

⁶⁷⁵ También se anota esta terminología en la documentación conservada en los archivos de las Demarcaciones Provinciales de Carreteras.

⁶⁷⁶ Esta fecha se ha visto reflejada tanto en la documentación conservada en los archivos como en las primeras noticias recogidas en la prensa de la época. La primera vez que se ha localizado esta denominación en la prensa nacional corresponde a 1964 con motivo de unas obras realizadas en la provincia de Gerona. Se trata de un nombre de transición puesto que la cita incluye las denominaciones antigua y moderna: Carretera nacional número II, de Madrid a Francia por La Junquera [*ABC*, 12 de septiembre de 1964, p. 42].

⁶⁷⁷ Todavía mantiene esta denominación en los tramos que no han sido desdoblados, Alfajarín-Fraga, Mongat-Sils y Fornells de la Selva-El Pertús, el primero más allá de Zaragoza y los otros dos entre Barcelona y la frontera francesa, y por tanto fuera de nuestro recorrido, así como en los viejos tramos, principalmente, Medinaceli-Arcos de Jalón y Con-

8.1.1. Circuito Nacional de Firmes Especiales (1926-1932)

En 1926 el Ministerio de Fomento promovió un real decreto ley⁶⁷⁸ por el que se creaba el Circuito Nacional de Firmes Especiales (CNFE) consistente en un conjunto de itinerarios principales agrupados en circuitos parciales y segregados de la red de carreteras nacionales. A efectos de su construcción, conservación y reparación se creaba un Patronato administrativo y una Dirección técnica anexa, dotados ambos de recursos especiales aportados por el Estado, complementados con otros sufragados por las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos implicados. El decreto preveía un periodo de aplicación de cinco años.

El principal objetivo del Circuito era dotar a estas carreteras de firmes especiales, de ahí su propio nombre, acordes con las nuevas necesidades del tráfico rodado de automóviles y las técnicas que se venían experimentando en las últimas décadas. Los firmes especiales empleados, ordenados según el número de kilómetros desarrollados, fueron los siguientes: macadam con riego asfáltico, macadam lechado, macadam asfáltico y adoquinado. De manera paralela se proponían una serie de actuaciones complementarias que mejorarían sustancialmente las características de los distintos itinerarios prestando especial atención a la seguridad, entre las que merecen destacarse: rectificación y mejora de curvas, incidiendo en su ensanche, peraltado y protección lateral; construcción de variantes en sustitución de travesías; ensanche y mejora de puentes; eliminación de cambios de rasante; supresión de badenes; construcción de malecones, vallas y barreras de distintos tipos; supresión de pasos a nivel, sustituidos por pasos superiores o inferiores; restricción de los accesos a la vía limitando los enlaces con otras carreteras o caminos; reforma y reparación de las casetas de peones camineros; e implantación de un moderno sistema de señales acompañado de indicadores e hitos kilométricos.

El Circuito estaba dividido en tres secciones (Noroeste, Este y Sur) en las que se distinguían un total de 14 itinerarios. Uno de ellos, denominado con el número 2⁶⁷⁹ y encuadrado en la sección Este, discurría a través de Madrid, Guadalajara, Zaragoza, Lérida, Barcelona y Gerona hasta la frontera francesa, coincidente, por tanto, con la antigua carretera general de Madrid a Francia por La Junquera.

Las actuaciones de mejora de esta carretera recibieron un notable impulso de modo que la vía llegó a adquirir las características de una carretera

tamina-Calatayud, que han sido conservados después de haber proyectado la autovía por un trazado distinto.

⁶⁷⁸ El decreto fue publicado en la *Gaceta de Madrid* el 10 de febrero de 1926.

⁶⁷⁹ También se designó como Itinerario II. Posteriormente se le denominó Itinerario XIII.

moderna. Las principales intervenciones se centraron en dotarla de firmes adecuados y modernos, entre los que destacaron el riego asfáltico y el adoquinado. Predominaron, igualmente, los reparos y arreglos de numerosos puentes que jalonaban el recorrido de la carretera, siendo necesario en algún caso recurrir a alguno de nueva construcción. Fueron también prioritarios los trabajos de mejora del trazado en los distintos puertos del itinerario, algunos de los cuales han quedado como testimonio puesto que quedaron abandonados décadas más tarde al ser acondicionados de nuevo sus trazados. La falta de recursos económicos hizo que la eliminación de travesías, sustituidas por nuevas variantes, fuese más bien testimonial puesto que sólo se llevaron a cabo cuatro de ellas: la de Torremocha del Campo, en la provincia de Guadalajara, y las de Contamina, Bubierca y Terror, en la provincia de Zaragoza.

8.1.2. Plan Peña (1940-1945)

En 1940 el entonces ministro de Obras Públicas, Alfonso Peña Boeuf, presentó un Plan General de Carreteras, conocido por ello popularmente como *Plan Peña*, cuya finalidad primordial era poner en valor la red de carreteras españolas, en parte maltrecha como consecuencia del anterior conflicto bélico. El plan venía precedido en 1939 de una Instrucción de Carreteras que marcaba por primera vez la normativa técnica necesaria para la construcción de carreteras adaptada a las necesidades de los vehículos automóviles. Dentro de este plan se incluía un novedoso sistema que permitía nombrar de manera clara y sencilla todas las carreteras nacionales de España⁶⁸⁰, método que tuvo un notable éxito puesto que sigue vigente hoy en día. Menos afortunada fue la propuesta de denominar a las vías principales con el nombre genérico de *caminos*, de hecho el texto es profusamente reiterativo en el uso de este término, y relegar el apelativo de *carreteras* para las vías de tierra por las que transitaban preferentemente los carros.

⁶⁸⁰ El sistema consiste en dividir el territorio peninsular en sectores que quedan delimitados por las seis carreteras radiales que parten de Madrid siguiendo el sentido de las agujas del reloj, a la vez que se trazan círculos concéntricos cada 100 km con centro en la propia capital de España. De este modo la numeración de una carretera nacional consta de tres números, el primer dígito corresponde al sector en el que queda encuadrado el punto de arranque de dicha carretera, el segundo dígito representa los cientos de kilómetros que separan dicho punto de Madrid, mientras que el tercer dígito determina si la carretera es radial -impar- o periférica -par-. A modo de ejemplo, la nomenclatura N-111, que se corresponde con la carretera nacional de Medinaceli a Pamplona y San Sebastián, significa que dicha carretera arranca en el sector 1 (entre la N-I y la N-II), a más de 100 km (y menos de 200 km) de Madrid y es radial; por su parte, la denominación N-234 para la carretera nacional Sagunto-Burgos implica que su punto de partida pertenece al sector 2 (entre la N-II y la N-III) y está a más de 300 km de Madrid, además de ser periférica o transversal.

Los autores de este ambicioso plan eran conscientes del notable aumento que había experimentado el tráfico de automóviles a la vez que también se había incrementado la velocidad de los mismos, precisamente la precedente Instrucción de Carreteras trataba de dotar a las vías españolas de unas características técnicas adecuadas para las nuevas necesidades del tráfico. Por su parte, el Plan General, tomando como base la red de carreteras existente en ese momento, entendía el conjunto de vías como una red integral, fuese cual fuese su titularidad, agrupando las mismas en tres categorías: nacionales, comarcales y locales. Uno de los principales objetivos marcados por el plan era dotar, en la medida de lo posible, de una buena comunicación a todos los núcleos de población mayores de 300 habitantes, de este modo se pretendía realizar el número de proyectos que fuese necesario con el fin de completar la red, así como asumir las obras que se hallasen en un estado de avanzada construcción. Las operaciones prácticas a realizar no diferían demasiado de las propuestas en planes anteriores: mejora de los firmes existentes y transformación de algunos de ellos en otros de clase superior⁶⁸¹; mejora en las explanaciones y en las obras de fábrica; eliminación de travesías; supresión de pasos a nivel; instalación de obras de defensa y balizamiento; y finalmente, reconstrucción de puentes y obras de fábrica destruidos por la guerra.

8.1.3. Plan de Modernización (1951-1955)

Las grandes expectativas que presentaba hacia 1950 el transporte de mercancías por carretera, con el consiguiente aumento del tráfico rodado en un horizonte más o menos próximo, así como el creciente deterioro de los pavimentos llevó a las autoridades gubernativas a aprobar el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas. Se trataba, tal como indicaba su propio título, de un plan de modernización y mejora de las carreteras españolas a semejanza del anterior CNFE. El propio plan preveía un periodo de actuación dividido en tres etapas: la primera de ellas, con una duración de cinco años (1951-1955), estaba dirigida a los itinerarios de circulación más intensa, quedando para fases sucesivas los itinerarios de circulación media y reducida. En la práctica sólo se pudieron llevar a cabo las actuaciones previstas para el primer grupo de vías que comprendían, según especificaba la propia ley, las seis carreteras radiales además de trece itinerarios subradiales, diez periféricos, nueve complementarios, algunos de estos últimos tipos ciertamente de escaso recorrido, y tres insulares.

⁶⁸¹ En las carreteras nacionales el firme que se recomendaba era una base de macadam recubierta con un doble riego asfáltico.

Por lo que respecta a la mejora de los trazados el plan establecía como prioritarias las siguientes intervenciones: ensanche sistemático a siete metros, equivalente a dos circulaciones rápidas de 3,50 metros, con los pavimentos definidos y protegidos por dos encintados de piedra en su rasante; supresión sistemática de pasos a nivel, siguiendo criterios de orden técnico y económico; variaciones mínimas de trazado; construcción y elección de firmes especiales; realización de obras accesorias; construcción de casillas y refugios; y establecimiento de una señalización adecuada. Sin embargo, pese a las recomendaciones del plan, resultó relativamente frecuente la construcción de variantes de trazado para suprimir algunas travesías urbanas que ofrecían ciertas dificultades al tránsito, cada vez más intenso, de vehículos.

8.1.4. Plan General de Carreteras (1962-1977)

En 1960 fue aprobada una nueva ley que propugnaba un ambicioso plan de obras públicas encuadrado ahora en los conocidos Planes de Desarrollo del franquismo. Al año siguiente fue aprobado el correspondiente Plan General de Carreteras que preveía para su completa aplicación un periodo total de 16 años, extendido, por tanto, entre 1962 y 1977, y dividido en cuatro etapas de cuatro años cada una. El plan pretendía alcanzar una perfecta adecuación entre el estado de las carreteras y las demandas de tránsito en el futuro, para ello se hizo necesario poner en marcha una amplia red de estaciones de medición que permitió la recogida de numerosos datos sobre la intensidad de tráfico en gran parte de las carreteras de la red. La normativa establecida por el plan determinaba las características geométricas mínimas⁶⁸² que debía cumplir cada carretera en función de su IMD (intensidad media diaria), tipo de terreno y velocidad de los vehículos, además de otros factores secundarios. La norma llegaba a determinar aspectos muy concretos de diseño como, por ejemplo, que para IMD superiores a 5.000 vehículos/día debía establecerse la doble calzada o que el radio de las curvas fuese función de la velocidad definida para la vía. También emana de esta normativa la sustitución de los trazados a base de rectas unidas por curvas de pequeño recorrido por trazados ondulantes con curvas de gran radio.

Después de dar prioridad a las obras en ejecución, los principales objetivos de este nuevo plan se centraban en la mejora y conservación de la red de carreteras. Con referencia a su conservación el plan ponía especial interés en diferentes aspectos de la misma, entre los que destacan los siguientes: nueva capa de rodadura, nueva base en el caso de firmes muy deteriorados

⁶⁸² Entre estas características cabe reseñar las siguientes: medidas de las calzadas y arcones, rampas medias y radios mínimos de curvas.

e incluso renovación de la plataforma en casos muy graves, estabilización de taludes, drenaje de la plataforma, limpieza y ensanche de cunetas, y reparación, o sustitución cuando fuese necesario, de las obras de fábrica. Por primera vez se prestaba atención a los tramos de carreteras que permitían el acceso a las ciudades estableciendo su relación con las propias vías urbanas, conjunto viario que el propio plan denomina como redes arteriales.

8.1.5. Plan Redia (1967-1971)

Para llevar a la práctica las indicaciones aportadas por el Plan General de Carreteras de 1962, una vez cumplido el primer cuatrienio, surgió en 1967 el programa de actuación “Red de Itinerarios Asfálticos”, también conocido como Plan Redia. El plan comprendía la mejora de doce itinerarios de la red nacional en la que quedaban incluidas las seis rutas radiales⁶⁸³ más otras cinco tanto de carácter subradial como periférico. El plazo de intervención de dicho plan quedó establecido en cinco años, comprendidos entre 1967 y 1971.

Los principales objetivos que pretendía alcanzar el plan eran los siguientes: extensión de una capa de aglomerado asfáltico sobre toda la calzada, dando así continuidad a la capa de rodadura en todo el trazado; adecuación de todas las carreteras nacionales a una anchura normalizada de 7 metros, correspondientes a dos calzadas de 3,5 metros, más dos arcenes laterales de 2,5 metros; construcción de vías adicionales de circulación lenta para vehículos pesados en los tramos con largas y pronunciadas pendientes; y, finalmente, señalización completa de la vía, tanto vertical como horizontal.

La implantación sucesiva de estos dos últimos planes, aplicados sobre los mismos itinerarios, supuso la plena adecuación de la red radial, dotada ahora de firmes modernos⁶⁸⁴ y anchos arcenes, a las nuevas necesidades del tráfico mejorando notablemente su seguridad. De manera paralela, también quedaron solucionados los accesos a las grandes ciudades con la ampliación a dos calzadas por sentido en los tramos más inmediatos a las áreas suburbanas.

8.1.6. Plan General de Carreteras (1984-1993)

En 1974 fue aprobada una nueva Ley de Carreteras que derogaba, casi cien años después, la vieja ley decimonónica de 1877. La aprobación de esta

⁶⁸³ El itinerario Madrid-La Coruña fue dividido en dos tramos, un primer tramo hasta Ponferrada seguido de un segundo desde aquí hasta La Coruña.

⁶⁸⁴ El fin del programa de firmes especiales se pudo dar por concluido en 1978, momento en el que todos los tramos de macadam de las carreteras españolas habían sido sustituidos por otros firmes más modernos.

ley trajo consigo la puesta en marcha de un nuevo Plan General de Carreteras que dió comienzo en 1984 y cuya finalización se preveía para 1991, sin embargo, después de una prórroga de dos años, se extendió hasta 1993. El plan incluía varios programas entre los que destacaba el de Acondicionamiento de la Red (ARCE) cuyos principales objetivos consistían en la modernización y mejora de la red de carreteras incluyendo la supresión de travesías, como la de Alcalá de Henares inaugurada en 1986. Pero sin duda el programa estrella de este plan era el de Autovías cuya finalidad era convertir las carreteras de la red principal, entre las que quedaban incluidas las seis carreteras radiales, en autovías. De este modo, a partir de ese momento se acometieron una serie de obras que permitieron transformar la antigua carretera general N-II en la moderna autovía A-2.

8.2. ITINERARIO DE LA CARRETERA (GUÍA MICHELIN⁶⁸⁵, 1927 Y 1936⁶⁸⁶)

Carretera Madrid-Zaragoza-Barcelona Itinerario XIII del C.N.F.E (ed. 1936) Tramo Madrid-Guadalajara-Zaragoza⁶⁸⁷

Madrid-Guadalajara: Carretera en general regular; llana, grandes líneas rectas que permiten velocidad. Entre Alcalá de Henares y Guadalajara se sigue el curso del río Henares.
Guadalajara-Zaragoza: Carretera en general regular; algunos trozos malos; buenas líneas

⁶⁸⁵ La Guía Michelin apareció en España en 1910. En las primeras ediciones sólo se nombraban las poblaciones origen y destino de los distintos itinerarios así como las distancias de cada ruta. En las ediciones publicadas en 1927 y 1936 se incluyeron importantes detalles que marcaban el recorrido de los diversos itinerarios además de algunos apuntes de carácter turístico, sin embargo a partir de 1952 estas anotaciones itinerarias desaparecieron y las informaciones se centraron más en los aspectos turísticos de las distintas poblaciones.

⁶⁸⁶ Después de cada población se registran las anotaciones del itinerario con preferencia de las apuntadas en la guía de 1927 e incluyendo también aquellas que sólo figuran en la edición de 1936, hecho que se indica expresamente. Respecto a las distancias anotadas en ambas guías existe un desfase entre ellas debido posiblemente a una nueva kilometración de la carretera, así, en el tramo entre Madrid y Guadalajara dicho desfase es aproximadamente de 1,5 km de modo que el km 24 de la primera edición corresponde al 25,5 de la segunda, mientras que en el tramo entre Guadalajara y Zaragoza el desfase es de sólo 0,5 km. También se han observado algunos errores, por lo general fácilmente reconocibles, en la localización de ciertos elementos camineros.

⁶⁸⁷ La guía divide el recorrido en dos tramos, el primero entre Madrid y Guadalajara, seguido de otro entre Guadalajara y Zaragoza. Para este segundo tramo se incluirá entre paréntesis la distancia recorrida desde Madrid, dato que no figura en la guía puesto que el punto de partida es Guadalajara.

rectas hasta Alcolea del Pinar; y sinuosa enseguida; ondulada en todo el recorrido; pendientes 5 a 7 %. Tener cuidado a causa de los numerosos badenes que se encuentran.

Poblaciones	Distancias (km)	
MADRID - Salida de Madrid por la calle de Alcalá y carretera de Aragón - A la salida seguir derecho, se deja a la derecha la carretera de Vicálvaro - Subida del 5-6 % - Tranvía en el lado derecho de la carretera ⁶⁸⁷ - En el km 4 se deja a la izquierda la Ciudad Lineal - Bajada del 5-6 % al llegar a	-	-
Canillejas - Fin del tranvía - Se deja a la izquierda la carretera de Barajas (aeropuerto de Madrid) (1936) - A la salida del pueblo tomar a la derecha; vuelta brusca - Se deja a la izquierda el castillo de Alameda en el	8	8
Puente de San Fernando, sobre el río Jarama	6,5	14,5
Torrejón de Ardoz - A la salida seguir derecho (1936) - En el km 24 (km 25,5 (1936)) paso a nivel con dos curvas - En el km 26,2 puente estrecho sobre el río Torote (1936)	5	19,5
Alcalá de Henares - Salir por la carretera de Guadalajara - Se sigue el curso del río Henares - En el km 37 seguir derecho, se deja a la izquierda la carretera y estación de Meco - El cerro de Veracruz dominado por la iglesia de los Santos de la Humosa a la derecha - En el km 39,2 límite de las provincias de Madrid y Guadalajara (1936) - En el km 41 seguir derecho, se deja a la izquierda la carretera y estación de Azuqueca de Henares - En el km 45 seguir derecho - En el km 53,5 (km 54,7 (1936)) tomar a la derecha y puente sobre el río Henares; subida del 5-6 % para entrar en	9,5	29

⁶⁸⁸ En la edición de 1936 se menciona el tranvía al lado izquierdo de la carretera.

Poblaciones	Distancias (km)	
GUADALAJARA - Salida de Guadalajara por la plaza de Bejanque y la carretera de Zaragoza ⁶⁸⁸ - Buena línea recta hasta	26	55
Taracena - En el km 5,5 seguir derecho, se deja a la izquierda la carretera de Soria - En el km 9 se deja Valdenoches a la derecha - En el km 10 badén; en el km 11 badén - Subida antes de llegar a	4,5	4,5 (59,5)
Torija - A la entrada, a la derecha, castillo en ruinas (1936) - La carretera se desliza sobre una altura (1936) - A la izquierda se divisa la sierra de Guadarrama (1936) - Seguir derecho, se deja a la derecha la carretera de Brihuega y a la izquierda la carretera de Torre del Burgo	13	17,5 (72,5)
Trijueque (50 m a la izquierda) - En el km 27,5 seguir derecho	4,5	22 (77)
Gajanejos (a la izquierda) - En el km 38 Ledanca a la izquierda - En el km 49,5 seguir derecho, se deja a la izquierda la carretera de Sigüenza	11	33 (88)
Algora - Badén en la travesía - Bajada del 5-7 % - En el km 60,1 curvas en la bajada hacia (1936)	25,5	58,5 (113,5)
Torremocha del Campo - Badén en la travesía - La carretera rodea la población por la derecha (1936) - En el km 63, 6 se encuentra, a la derecha, La Torresaviñán con un castillo en ruinas (1936) - En el km 63 puente y subida del 5-7 % sinuosa; en el km 65,5 fin de la subida - Bajada (rápida muy sinuosa en el km 69,2 (1936)) antes de llegar a	4	62,5 (117,5)

⁶⁸⁸ La Guía Atlantic (1927) menciona el siguiente itinerario urbano: Carretera de Madrid, calle de Barrio Nuevo Bajo, calle de Barrio Nuevo Alto, puerta de Bejanque, calle de Zaragoza.

Poblaciones	Distancias (km)	
Saúca - Travesía en curva (1936) - Tomar a la derecha, se deja enfrente la carretera de Estriégana. - Carretera ondulada (carretera con subidas y bajadas muy sinuosas (1936)), varios badenes un poco antes de llegar a	10,5	73 (128)
Alcolea del Pinar - Seguir derecho, se deja a la derecha la carretera de Luzaga - En el km 81,5 (km 80,8 (1936)) tomar a la izquierda, se deja enfrente la carretera de Molina de Aragón - Rápida bajada sinuosa (1936) - En el km 85 (km 84, 3 (1936)) límite de las provincias de Guadalajara y Soria - Varios badenes - Bajada sinuosa con curvas, malo (1936)	6	79 (134)
Esteras de Medina (a la derecha) - A la izquierda y junto a una casa se encuentra el camino que conduce al nacimiento del río Jalón (1936) - En el km 92 paso a nivel - Varios badenes antes de llegar a	10	89 (144)
Estación de Salinas de Medinaceli - Seguir derecho, se deja la carretera de Layna a la derecha y la de Medinaceli a la izquierda - A la izquierda, carretera que en una subida muy sinuosa y pintoresca conduce a Medinaceli (Parador del P.N.T - panorama) (1936) - E inmediatamente después tomar a la derecha, se deja la carretera de Almazán a la izquierda - Varios badenes - En el km 99,8 la carretera atraviesa la garganta del río Jalón (1936) - Vueltas bruscas (1936) - Cuatro pasos a nivel (dos de los cuales en badén y curva (1936))	8	97 (152)
Jubera (a la izquierda) - Cuatro pasos inferiores (p.i. en curva (1936)) antes de llegar a	7	104 (159)
Somaén (a la derecha) (al otro lado del río (1936)) - En el km 111 paso a nivel (km 109,9 p.n. en curva (1936)) - En el km 114 paso a nivel (km 112,6 p.n. en curva (1936))	6	110 (165)
Arcos y su estación (a la derecha) - En el km 113,8 a la derecha y enfrente ruinas de un castillo (1936) - Varios badenes	5	115 (170)

Poblaciones	Distancias (km)	
Santa María de Huerta (a la derecha) - En el km 128 (km 125,9 (1936)) límite de las provincias de Soria y Zaragoza - En el km 130,9, a la derecha, se divisan las ruinas de la Ciudad Ibérica (1936) - En el km 132,5 seguir derecho, se deja a la izquierda la carretera de Almazán - En el km 132,4 puente (1936) - En el km 133 (km 133,2 p.n. malo (1936)) paso a nivel	8,5	123,5 (178,5)
Ariza (localidad muy pintoresca) - Badén dentro de la población (1936) - En el km 146,5 seguir derecho y Cetina 300 m a la derecha	15	138,5 (193,5)
Contamina - En el km 151,5 paso inferior a la entrada de	12	150,5 (205,5)
Alhama de Aragón (bonita localidad y balneario termal situado en un sitio muy pintoresco) - La carretera pasa por debajo de los baños - Tomar a la izquierda - Paso inferior a la salida - Dos pasos inferiores en la travesía (1936) - Carretera muy sinuosa - Dos pasos a nivel y paso superior (y puente en curva (1936)) antes de llegar a	2	152,5 (207,5)
Bubierca - Travesía sinuosa y muy estrecha (nueva carretera en construcción) (1936) - Después de este pueblo carretera sinuosa y cuatro pasos a nivel (malos (1936)) antes de llegar a	6	158,5 (213,5)
Ateca - Puente (en badén (1936)) sobre el río Manubles - Seguir derecho, se deja a la izquierda la carretera de Torrijo - En el km 170,4, en una bajada, bonita vista de frente sobre el valle del Jalón con las sierras de la Virgen a la izquierda y de Vicort a la derecha (1936)	8	166,5 (221,5)
Terrer - Se deja a la izquierda (1936)	7	173,5 (228,5)

Poblaciones	Distancias (km)	
CALATAYUD (población antigua muy pintoresca) - Seguir derecho, se cruza la carretera de Soria a Sagunto - A la salida puente (en bombeo (1936)) sobre el río Jalón y un poco después paso a nivel (paso inferior, (1936)) - En el km 180,6 dos pasos a nivel malos; en el km 182,2 curva brusca (1936) - En el km 183 seguir derecho, se deja a la derecha la carretera de Villalba - En el km 188,5 se pasa el puerto Caverio (km 184,1; alt. 765 m (1936)) - Carretera ondulada y sinuosa en la Sierra de Vicort - En el km 189,6 bajada muy sinuosa durante la cual, a la izquierda y al fondo, se destaca el pico de Moncayo (2.316 m) (1936)	7,5	181 (236)
Aluenda - En el km 197 subida con curvas; en el km 197,5 curvas (1936) - En el km 197 (km 197,7 (1936)) se pasa el puerto de Frasno (alt. 779 m) - En el km 199 bajada con curva brusca (1936)	14,5	195,5 (250,5)
El Frasno (se deja a la derecha (1936)) - Seguir derecho, se deja a la derecha la carretera de Tobed y a la izquierda la de Morés - En el km 204 se pasa el puerto de Morata - Subida del 8 % con curvas para llegar en el km 201,9 al puerto de Morata (alt. 708 m); bajada del 8 % con muchas curvas; en el km 208,1 fin de la bajada (1936) - En el km 208,5 seguir derecho, se deja a la izquierda la carretera de Morata de Jalón - Varios badenes - En el km 211,2 subida del 8 % con curvas, malo (1936)	4,5	200 (255)
La Almunia de Doña Godina - Seguir derecho, se deja a la derecha la carretera de Cariñena y a la izquierda la de Ricla - En el km 219 seguir derecho, se deja a la izquierda la carretera de Rueda - Buena línea recta - En el km 232,5 seguir derecho, se deja a la derecha la carretera de Muel - Subida sinuosa y peligrosa a causa de los badenes al llegar a	17	217 (272)

Poblaciones	Distancias (km)	
La Muela - Travesía estrecha (1936) - Se atraviesa una comarca muy despoblada - Carretera sinuosa - En el km 244,1 bajada muy sinuosa (1936) - En la primera curva, al fondo y a la derecha, se divisa Zaragoza (1936) - En el km 262 (km 258,4 (1936)) puente sobre el Canal Imperial - En el km 261 paso elevado (1936) - En el km 261,8 Fielato (parada obligatoria) (1936)	25,5	242,5 (297,5)
ZARAGOZA - Salida hacia Barcelona: carretera de La Junquera	24,5	267 (322)

8.3. OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA CARRETERA DURANTE EL SIGLO XX

La aplicación de los sucesivos planes de carreteras expuestos en apartados anteriores repercutió en consecuencia en una mejora sustancial de las características técnicas de la carretera general, situación que quedó plasmada en las numerosas obras que de manera intermitente se fueron realizando durante gran parte del siglo XX en este tramo entre Madrid y Zaragoza permitiendo adecuar paulatinamente la vía a las necesidades de cada momento. En este apartado se presentan, siguiendo un orden cronológico, las diferentes intervenciones que se practicaron en esta carretera a lo largo de los años, no obstante para una mejor comprensión se han agrupado en dos bloques, de una parte se citan las obras ejecutadas durante el primer tercio del siglo, y más concretamente entre 1901 y 1939, mientras que de la otra se mencionan las efectuadas con posterioridad a la Guerra Civil y que prácticamente abarcan los distintos planes desarrollados en la etapa franquista puesto que se extiende desde 1940 hasta 1977⁶⁹⁰. Sin duda, es durante este

⁶⁹⁰ Las principales fuentes de información consultadas para elaborar este apartado han sido los expedientes de obras conservados en los distintos archivos de las Demarcaciones provinciales de Carreteras del Ministerio de Fomento. Desafortunadamente sólo se ha podido localizar la documentación referente a las provincias de Madrid, Soria y Zaragoza; la correspondiente a la primera y tercera de estas provincias se conserva, por el momento, en los archivos de las propias demarcaciones mientras que la de la segunda se encuentra depositada en el Archivo Histórico Provincial de Soria. En el caso de la provincia de Guadalajara, según nos han comunicado los responsables de dicha demarcación, no se conserva

segundo periodo cuando se efectúan el mayor número de actuaciones de modo que al final del mismo la carretera había adquirido una fisonomía moderna y acorde con las exigencias del momento, sin embargo el notable incremento del tráfico rodado, sobre todo de vehículos pesados, repercutirá negativamente en las prestaciones de la vía, coyuntura que quedará resuelta con su transformación en autovía en los años próximos a 1990.

8.3.1. Intervenciones realizadas entre 1901 y 1939

Con excepción de algunas obras pioneras de cierta relevancia, la mayoría de ellas se encuadran dentro del Circuito Nacional de Firms Especiales, plan puesto en marcha en 1926 durante el gobierno de Miguel Primo de Rivera y que se extendió también durante la Segunda República hasta los años previos al comienzo de la Guerra Civil.

8.3.1.1. *Las primeras intervenciones (1901-1925)*

Durante este periodo las intervenciones más frecuentes fueron las labores de mantenimiento de modo que se siguieron contratando con cierta regularidad los acopios de piedra destinados a la reparación del afirmado. De manera simultánea se realizaron varias actuaciones puntuales destinadas principalmente a la mejora del trazado de la carretera y adecuación de sus perfiles. No obstante, las principales intervenciones consistieron esencial-

en la misma ninguna documentación relativa a la carretera objeto de estudio; no obstante, por suerte, esta deficiencia ha sido superada, al menos en parte, con las informaciones publicadas en diversos periódicos durante el periodo que nos ocupa, no obstante, el lector notará un claro contraste entre la información facilitada sobre el trazado de esta última provincia y el de las restantes.

En los expedientes de obras consultados sólo se ha revisado la memoria y los planos generales, puesto que el resto de la documentación contenida en los mismos es muy técnica y por tanto queda fuera de las pretensiones de esta obra e incluso de la comprensión del autor. Por otra parte, intencionadamente se han omitido los datos correspondientes a los presupuestos de los proyectos y obras a realizar para no abrumar al lector con un exceso de "números". También debe advertirse que se ha detectado el extravío o pérdida de algunos expedientes o parte de ellos, por tanto es difícil saber cuando se comenzó o acabó una obra si no se dispone de la correspondiente liquidación, de hecho son pocos los expedientes que están completos, o incluso puede faltar toda la documentación referente a una obra concreta de modo que también cabe dentro de lo posible que haya omisiones, evidentemente, no intencionadas. En este sentido, esta "historia" de la N-II sólo pretende ayudar a comprender mejor la evolución general de esta carretera, pero para conocerla en profundidad aún queda mucho por hacer.

mente en la reparación, ensanche o nueva construcción de varios puentes⁶⁹¹ puesto que en el mejor de los casos las viejas infraestructuras sólo permitían el paso de un único vehículo pero en otros los antiguos puentes habían sido derruidos por alguna avenida y necesitaban una urgente reconstrucción mientras que en algún caso se carecía de ellos.

Por lo que respecta al mantenimiento de la carretera son abundantes durante estas primeras décadas las contratas de acopios de piedra machacada para conservación del firme y recargo de bacheos. Una vez suministrada la piedra necesaria se procedía a la correspondiente contratación de la reparación de la explanación y firme, tal como figura en el propio título de los proyectos. En el caso de la provincia de Madrid estas actuaciones se concentraron principalmente en los años 1910-1915 y 1919-1925 y se extendieron desde la salida de la capital hasta el límite provincial (km 5 al 39). En la provincia de Guadalajara se trabajó esencialmente desde Azuqueca hasta las cercanías de Almadrones (km 40 al 103) con especial incidencia en los años 1901-1904, 1908-1915 y 1919-1922. En las provincias de Soria y Zaragoza estas labores parece que fueron más esporádicas, al menos según se desprende de la documentación consultada, puesto que, por el momento, en la primera de ellas sólo se conocen actuaciones parciales en 1911-1913 y 1920, afectando en este último año al tramo comprendido entre los km 173 y 182; mientras que en la segunda se limitaron al periodo 1913-1917 en los tramos entre Monreal de Ariza y Calatayud (km 183 al 231), y entre La Muela y la capital aragonesa (km 301 al 321)⁶⁹².

Tal como se ha adelantado, mayor relevancia tuvieron, por su incidencia directa en la mejora del trazado, la construcción o reparación de algunos puentes.

En los primeros años del siglo XX la carretera cruzaba el cauce del arroyo del Valladar sin puente alguno de modo que su paso ofrecía numerosas dificultades ya que en el lado de Arcos presentaba una acusada pendiente, de hecho, el paso resultaba tan complicado que algunos automovilistas,

⁶⁹¹ Ejemplos de estas intervenciones son los puentes del Valladar, cerca de Arcos de Jalón, del río Nágima, en término de Monreal de Ariza, del Henar, frente a Cetina, del Manubles, en Ateca, y del Henares, en la ciudad de Guadalajara.

⁶⁹² En el AGA se conservan 28 expedientes relativos al acopio de piedra y reparación del firme pertenecientes al periodo 1901-1925 de los que 11 corresponden a la provincia de Madrid, 13 a Guadalajara, 2 a Soria y 2 a Zaragoza. También contienen abundante información sobre este asunto los correspondientes boletines provinciales, sobre todo en el caso de Madrid, resultando innecesario, por extenso, anotar aquí todas las referencias. Sólo a modo de ejemplo: *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 7, viernes 8 de enero de 1915, p. 1; *BOPM*, n° 179, jueves 29 de julio de 1915, p. 2; *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 12, miércoles 28 de enero de 1920, p. 1; *Boletín Oficial de la Provincia de Soria*, n° 27, miércoles 3 de marzo de 1920, p. 3.

antes de arriesgarse a quedar embarrancados, optaban por facturar su vehículo en el ferrocarril desde Arcos hasta Salinas de Medinaceli. El proyecto para construir un puente sobre este barranco se redactó en 1908 y ante las dificultades de pilotaje que presentaba el terreno el ingeniero se decantaba por un puente metálico apoyado sobre estribos de mampostería. La obra tenía una longitud de 12 m y una anchura de 6 m. El piso, sustentado sobre vigas de hierro, estaría formado por placas metálicas sobre las que se extendía el afirmado compuesto por una capa de tierra más otra capa de piedra ⁶⁹³.

El puente sobre el río Nágima había quedado arruinado en las últimas décadas del siglo XIX como consecuencia de una fuerte avenida que ocasionó el derrumbamiento de la bóveda y la desestabilización del asiento de los estribos de modo que desde entonces se había habilitado un paso inmediato fuera de la carretera que presentaba fuertes pendientes, situación que obligaba a una urgente reparación del mismo. El proyecto del nuevo puente se aprobó en 1914 comenzando las obras de manera inmediata y finalizando dos años más tarde. Se trataba de un puente de un solo arco de 15 m de luz y con un ancho de calzada de 6 m ⁶⁹⁴.

Otro cauce que causaba ciertos problemas al tráfico rodado era el del río Henar puesto que quedaba conformado por un amplio badén de 25 m de anchura. El proyecto definitivo se redactó en 1921 siendo aprobado al año siguiente. La solución adoptada finalmente consistió en una sucesión de 14 pontones cubiertos por losas planas de 4,80 m de longitud cada una sustentadas por pilas de hormigón. Las obras fueron adjudicadas en 1927 a Fulgencio Andaluz López, vecino de Alhama de Aragón, comenzando de inmediato y quedando finalizadas en un plazo de siete meses ⁶⁹⁵.

Dentro del casco urbano de Ateca la carretera cruzaba el río Manubles, curso fluvial que también había presentado históricamente algunos problemas debido a sus fuertes avenidas. En las primeras décadas del siglo XX existía un puente de piedra compuesto por dos estribos laterales y una pila central que sustentaban un tablero de madera de unos 13 m de longitud. En 1922 se elaboró un proyecto que proponía la sustitución del tablero por otro

⁶⁹³ *Proyecto de construcción de un puente metálico sobre el barranco del Valladar en el kilómetro 168 de la carretera de 1.º orden de Madrid a Francia*. Ingeniero: Emilio Monterde Forcea, 1908 (AHPSO, sig. 17.775).

⁶⁹⁴ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de puente sobre el río Nágima, km 188 hm 8*. Ingeniero: Luis Moreno, 1911 y 1916 (ADCPZ, sig. 4.5.2.09). Incluye proyecto inicial y presupuesto reformado.

⁶⁹⁵ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia, km 202. Proyecto Grupo de dos pontones de hormigón armado de 6,00 metros de luz, sobre el río Henar en sustitución del badén existente*. Ingeniero: Vicente Núñez Cabanas, 1918. *Carretera de Madrid a Francia, km 202. Proyecto de sustitución de badenes*. Ingeniero: J.G. Tuñón y Jaime Ramonell, 1921 y 1930. Incluye proyecto inicial y liquidación (ADCPZ, sig. 4.5.2.30).

metálico y la eliminación de la pila intermedia, sin embargo la solución definitiva adoptada al año siguiente consistió en la construcción de un puente de hormigón armado de un solo tramo de 14,5 m de luz ⁶⁹⁶.

En la ciudad de Guadalajara se hizo necesario ensanchar el tablero superior del viejo puente sobre el Henares puesto que su reducida anchura de poco más de 5 m entre los pretiles de piedra apenas permitía el paso de dos vehículos simultáneamente, además de no disponer de aceras para los peatones, circunstancia que acarreaba el riesgo de sufrir atropellos. El proyecto correspondiente fue elaborado en 1918 y aunque en un primer momento la subasta quedó desierta, la contrata quedó adjudicada definitivamente en 1920 a favor de Juan Boix, comenzando las obras de manera inmediata en octubre de ese mismo año. Dos años más tarde el proyecto inicial debió ser modificado para incluir, a petición del Ayuntamiento, la colocación de unas farolas para el alumbrado de la calzada que serían costeadas por la hacienda municipal. Los trabajos se dieron por finalizados en 1923. La obra final presentaba una anchura de paso para los vehículos de 10 m más las correspondientes aceras laterales ⁶⁹⁷.

Otra obra de cierta envergadura consistió en la eliminación de un paso a nivel que cruzaba el ferrocarril de Madrid a Zaragoza en las inmediaciones del palacio de la Aljafería de la capital del Ebro. En este punto las barreras estaban constantemente cerradas puesto que al encontrarse cercano a la estación del Campo Sepulcro, concretamente dentro de la zona de agujas, eran frecuentes las maniobras de diferentes unidades ferroviarias. Los proyectos elaborados por Obras Públicas y la propia Compañía MZA, muy similares y redactados ambos en 1903, proponían como solución la construcción de un paso inferior sin modificar el trazado en planta de la carretera. Se trataba de excavar una trinchera de 200 m de longitud, 10 m de anchura y 5 m de profundidad de manera que la carretera general pudiese pasar con comodidad por debajo de la línea férrea. Todas las obras de fábrica accesorias a esta infraestructura estarían realizadas en mampostería ⁶⁹⁸.

⁶⁹⁶ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera. Puente sobre el río Manubles en Ateca, km 222. Proyecto de sustitución del tablero de madera por uno metálico de 15 metros de luz. Proyecto adicional: Proyecto de sustitución del tablero de madera por uno de hormigón armado de 14,50 metros de luz.* Ingeniero: firma ilegible, 1922-1923 (ADCPZ, sig.4.5.2.11).

⁶⁹⁷ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 28, miércoles 5 de marzo de 1919, p. 6; *BOPGu*, n° 94, viernes 6 de agosto de 1920, p. 2; *La Palanca*, miércoles 4 de mayo de 1927, p. 1.

Liquidación del ensanche del puente sobre el río Henares en el km 55 de la carretera de 1^{er} orden de Madrid a Francia por La Junquera. Ingeniero: Landelino Crespo, 1923 (AGA, (4)8 24/05450).

⁶⁹⁸ *Proyecto de modificación de la carretera de 1^{er} orden de Madrid a Francia en el paso a nivel del kilómetro 520 con la vía férrea de Madrid a Zaragoza.* Ingeniero: Lucio Felipe Pérez, 1903 (ADCPZ, sig. 4.5.3.16).

La calzada de la carretera decimonónica se adaptaba en gran medida a las ondulaciones del terreno de manera que eran muy numerosos los badenes que permitían sortear los diferentes arroyos y pequeños barrancos. Esta situación repercutía negativamente en la normal evolución del tráfico rodado causando innumerables incomodidades a los automovilistas y máxime cuando la velocidad de los vehículos no paraba de aumentar. Estas circunstancias obligaban a sustituir estos badenes por obras de fábrica consistentes generalmente en la construcción de alcantarillas de manera que la calzada presentase un perfil lo más llano posible. Este tipo de intervenciones fueron frecuentes en las provincias de Soria y Zaragoza entre los años 1920 y 1924. Concretamente en 1923 se proyectó la eliminación de varios badenes en la provincia de Zaragoza situados en las cercanías de Alhama de Aragón⁶⁹⁹ y Calatayud⁷⁰⁰, entre los que destaca en esta última población el existente en el barranco de las Pozas⁷⁰¹. Igualmente, en la provincia de Soria, donde había inventariados un total de 56 badenes, se suprimieron algunos de ellos. Uno de los más peligrosos, situado en el km 181 en las cercanías de Santa María de Huerta, cruzaba el arroyo de Santa Cristina y fue sacado a concurso sucesivamente en 1920 y en 1922⁷⁰², sin embargo en 1924 todavía no estaba ejecutado ya que fue de nuevo incluido en un proyecto general que pretendía sustituir la totalidad de los badenes existentes en el recorrido soriano por tubos de hormigón de diferentes diámetros según la amplitud de cada uno de ellos⁷⁰³. Se incluían en este proyecto dos badenes que requerían obras de mayores dimensiones por tratarse de arroyos perennes afluentes

⁶⁹⁹ *Proyecto de sustitución de dos badenes por dos tageas de 2 m de luz con losas de hormigón armado. Carretera de Madrid a Francia por la Junquera, km 206 hm 2.* Ingeniero: Manuel Echevarria, 1923 (AGA, sig. (4)10 24/06052).

Proyecto de sustitución de dos badenes por dos tageas de 2 m de luz con losas de hormigón armado. Carretera de Madrid a Francia por la Junquera, km 206 hm 6 y 7. Ingeniero: Manuel Echevarria, 1923 (AGA, sig. (4)10 24/06116).

⁷⁰⁰ *Proyecto de sustitución de un badén por una obra de fábrica. Carretera de Madrid a Francia por La Junquera, km 256 hm 7.* Ingeniero: Cecilio Montalvo (AGA, sig. (4)10 24/06052).

Proyecto de sustitución de un badén por una obra de fábrica. Carretera de Madrid a Francia por La Junquera, km 259 hm 8. Ingeniero: Cecilio Montalvo (AGA, sig. (4)10 24/06052).

Existen sendos expedientes referidos a estos mismos proyectos (AGA, sig. (4)10 24/06053).

⁷⁰¹ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de sustitución de dos badenes por obras de fábrica en los km 255, hm 8 y km 255, hm 10.* Ingeniero: Cecilio Montalvo Marugán, 1923 (ADCPZ, sig. 4.5.2.12). En el Archivo General de la Administración se conserva una copia de este mismo proyecto (AGA, sig. (4)10 24/06100).

⁷⁰² *Boletín Oficial de la Provincia de Soria*, n° 115, viernes 24 de septiembre de 1920, p. 2; *BOPSo*, n° 78, viernes 30 de junio de 1922, p. 1.

⁷⁰³ *Proyecto de sustitución de los badenes existentes en la carretera de primer orden de Madrid a Francia (provincia de Soria).* Ingeniero: Rafael de la Escosura, 1924 (AHPSO, sig. 17.773).

del Jalón y no de simples barrancos, de modo que para su eliminación se proponía la construcción de un grupo de cuatro tubos con diámetros de 0,80 m, en un caso, y 1,20 m, en el otro⁷⁰⁴.

Además de estas intervenciones se realizaron otras obras de las que también nos ha quedado constancia, entre las que se encuentran las labores de acondicionamiento realizadas hacia 1915 en varias de las carreteras de salida de la ciudad de Madrid, entre las que cabe incluir las ejecutadas en la carretera de Aragón en un tramo de apenas 1 km entre la plaza de Manuel Becerra y el puente de Ventas⁷⁰⁵, y el adoquinado del tramo comprendido entre los km 3,4 al 4,1 ejecutado en 1923⁷⁰⁶. Otro proyecto reseñable se refería, en 1902, al cambio del afirmado de la travesía de la ciudad de Guadalajara, sustituyendo, tal como lo había solicitado el Ayuntamiento, el antiguo firme, seguramente de macadam en el mejor de los casos, por otro de adoquines⁷⁰⁷. Con el fin de mejorar el pavimento en las inmediaciones de Guadalajara en 1923 se cubrió también con adoquines el tramo comprendido entre la estación del ferrocarril y el inicio de la travesía urbana⁷⁰⁸. En la provincia de Soria se acometió la construcción de una casilla de peones camineros situada en el km 158, según proyecto elaborado en 1909⁷⁰⁹.

8.3.1.2. *Intervenciones del Circuito Nacional de Firmes Especiales (1926-1939)*

A partir de 1926 se sucedieron a lo largo de todo el recorrido de la carretera entre Madrid y Zaragoza numerosas obras integradas en los planes del Circuito entre las que prevalecieron los refuerzos generalizados de los firmes en numerosos tramos de la misma con diferentes tipos de afirmados especiales, según figuraba en la propia denominación del plan, y la cons-

En este proyecto se hace referencia expresa a dos badenes, uno situado en el km 145,3 que ya había sido eliminado y otro emplazado en el km 166,9 cuyo proyecto había sido aprobado pero todavía no había comenzado su ejecución.

⁷⁰⁴ Desafortunadamente no se señala en la memoria del proyecto la localización de estos arroyos, pero posiblemente uno de ellos sería el de Santa Cristina.

⁷⁰⁵ *Madrid Científico*, año XXI, n° 827 (25 de octubre de 1914).

Por esas fechas la plaza de Manuel Becerra constituía el extremo oriental de la zona urbanizada de la capital madrileña [IGN. *Mapa Topográfico de España 1:50.000*, hoja 559 - Madrid, 2ª ed. 1916].

⁷⁰⁶ *La Correspondencia de España*, lunes 8 de octubre de 1923, p. 2.

⁷⁰⁷ *Carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Expediente sobre el adoquinado de la travesía de Guadalajara*. 1902 (AGA, sig. (4)8 24/05167).

⁷⁰⁸ *Flores y Abejas*, domingo 23 de septiembre de 1923, p. 6.

⁷⁰⁹ *Expediente relativo a la construcción de una casilla de peones camineros en el km 158 de la carretera de Madrid a Francia*. 1909 (AGA, sig. (4)8 24/05172). El expediente incluye el correspondiente proyecto elaborado por el ingeniero Francisco Rivero.

trucción de algunas variantes que evitaban, en la medida de lo posible, las difíciles travesías de ciertas poblaciones, a la vez que se siguieron sustituyendo los abundantes badenes por obras de fábrica. Dentro de los fines del Circuito estaba también la eliminación del mayor número posible de pasos a nivel con el fin de aumentar la seguridad de los automovilistas, sin embargo, aunque sí se elaboraron varios proyectos vinculados a suprimir un buen número de ellos la llegada de la guerra retrasó su puesta en marcha y los trabajos en este ámbito no comenzaron hasta después de terminada la contienda bélica.

Una de las intervenciones principales incluidas dentro de los planes del Circuito fue la de dotar a la carretera de firmes adecuados y seguros, siendo los más utilizados, ordenados de mayor a menor longitud construida, los de macadam con riego asfáltico, adoquinado y hormigón mosaico, incorporando en todos los casos los reglamentarios bordillos de piedra⁷¹⁰. Los proyectos dedicados a afirmados arrancaron en los primeros años del Circuito en el ámbito de las cuatro provincias tal como se deduce de la documentación disponible, comprendiendo prácticamente la totalidad de la carretera entre Madrid y Zaragoza puesto que las obras de este tipo se extendieron a lo largo de todo el recorrido de la misma⁷¹¹.

⁷¹⁰ El macadam con riego asfáltico fue el afirmado empleado mayoritariamente en numerosos tramos de la carretera y en las variantes de nuevo trazado construidas por el Circuito. La técnica empleada consistía en extender sobre el antiguo firme de macadam una capa de piedra machacada de unos 10 cm de espesor a la que posteriormente se le imprimía un riego superficial de betún asfáltico o alquitrán. Los pavimentos adoquinados también fueron frecuentes en algunos tramos de la carretera. En este caso la técnica constructiva consistía en colocar los adoquines sentados y rejuntados con mortero de cemento sobre una capa inferior de unos 15 cm de espesor de hormigón ya fraguado. Por último, más esporádicos fueron los firmes de mosaico. La técnica de construcción era muy semejante a la del adoquinado puesto que sobre una capa base de hormigón de unos 15 cm de espesor se colocaba el mosaico formado por elementos de cuarcita asentados sobre un lecho de mortero de cemento, efectuándose después el rejuntado con una lechada de cemento más rica en aglomerante que el mortero de asiento. En todos los casos el borde de la calzada quedaba limitado, a ambos lados de la misma, por un bordillo, levantado generalmente con piedra caliza, que debía resaltar 15 cm sobre la rasante. La amplitud de la calzada era normalmente de 7 m, a los que había que añadir dos paseos, uno a cada lado, de 1 m lo que daba una anchura total de 9 m; sólo en algunos casos en función de la configuración del espacio circundante o de los elementos viarios implicados se le daba mayor o menor anchura.

⁷¹¹ Ha quedado constancia gráfica de estas intervenciones en las numerosas fotografías que se conservan de la línea telefónica entre Madrid y Zaragoza que discurría en casi todo su recorrido paralela a la carretera general y en las que se puede apreciar como dicha carretera estaba en obras en gran parte de su trazado pues se observa como sus firmes están pendientes de una mejor consolidación en algunos tramos o como quedan todavía algunos montones de gravilla sin extender sobre la calzada, a la vez que a lo largo de los arcones de la carretera aparecen desordenados numerosos bloques prismáticos de piedra dispuestos

Los primeros trabajos estuvieron dirigidos al acopio de piedra machacada, material necesario para reforzar la base de la carretera y aplicar el posterior riego asfáltico que debía extenderse sobre la misma. En general, estas tareas debieron comenzar en 1926 y un año más tarde ya habían concluido, al menos en el caso de la provincia de Guadalajara donde estas operaciones abarcaron prácticamente todo el trayecto entre los km 39 y 134⁷¹², mientras que en la provincia de Soria se alargaron hasta 1928 afectando a diversos tramos parciales entre los km 153 y 182⁷¹³. No obstante, en la provincia de Madrid las labores de acopio se adelantaron a finales de 1925 estando terminadas cuatro meses más tarde⁷¹⁴.

La siguiente operación consistía en reforzar el afirmado e imprimir una capa de riego asfáltico, según los casos, o pavimentar con otro tipo de firme ya fuese hormigón mosaico o adoquinado, que serviría como superficie de rodadura.

Por lo que respecta a la pavimentación con riego asfáltico, en 1927 se redactaron varios proyectos que abarcaban gran parte del recorrido de la carretera por las cuatro provincias cubriendo un total de 270 km entre Alcalá de Henares y La Muela. Ante la magnitud de los trabajos el trayecto fue dividido en tramos sucesivos. Así, el primer tramo entre Alcalá y La Aceña (km 31,3 al 50), estaba terminado en octubre de 1930⁷¹⁵. El segundo tramo entre Taracena y Algora, que se extendía entre los km 61,5 y 115, fue subastado en junio de 1927, disponiendo, una vez adjudicada la obra, de un plazo de ejecución de catorce meses⁷¹⁶. El tercer tramo comprendido entre Torremocha del Campo y Somaén (km 116 al 164), subastado en esa misma fecha, fue adjudicado a Pavimentos Asfálticos S.A. en condiciones

para ser colocados como bordillos. A pesar de que no se ha podido precisar con exactitud la fecha exacta de la toma de las fotografías es evidente, por los detalles que ofrecen las imágenes, que corresponden al periodo 1926-1936. Estos característicos bordillos de piedra son perfectamente reconocibles en las fotografías tomadas en esta carretera en 1937 con motivo de los enfrentamientos bélicos ocurridos durante la batalla de Guadalajara entre las tropas italianas del CTV y el ejército republicano. También han sido reconocidos durante el trabajo de campo en algunos tramos abandonados de la carretera que todavía conservan, a pesar del paso de los años, algunos elementos originales de este periodo; en este sentido es especialmente significativo el antiguo trazado del puerto de Morata.

⁷¹² *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 54, viernes 6 de mayo de 1927, p. 4; *BOPGu*, n° 136, lunes 14 de noviembre de 1927, p. 3.

⁷¹³ *Boletín Oficial de la Provincia de Soria*, n° 56, miércoles 9 de mayo de 1928, p. 5-6.

⁷¹⁴ *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 268, viernes 9 de noviembre de 1925, p. 3; *BOPM*, n° 305, jueves 24 de diciembre de 1925, p. 2; *BOPM*, n° 83, jueves 8 de abril de 1926, p. 3.

⁷¹⁵ *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 234, miércoles 1 de octubre de 1930, p. 2.

⁷¹⁶ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 66, viernes 3 de junio de 1927, pp. 6-7.

semejantes a las anteriores, terminando las obras en el verano de 1931⁷¹⁷. El cuarto tramo, comprendido entre los km 165 y 200, fue adjudicado a Ginés Navarro Martínez en junio de 1927, los trabajos comenzaron de inmediato y aunque dos años más tarde debió ampliarse el presupuesto, finalmente las obras se dieron por terminadas en los primeros meses de 1931⁷¹⁸. El quinto tramo, que abarcaba desde el km 201 hasta el 261, debió sufrir algún retraso puesto que no se acabó hasta 1936⁷¹⁹. El sexto tramo, comprendido entre los km 262 y 308, fue adjudicado a la empresa Pavimentos Asfálticos S.A. y también fue necesario revisar dos años más tarde el presupuesto al alza, dándose por terminados los trabajos en 1931⁷²⁰.

También se realizaron obras de pavimentación en otros sectores de la provincia de Madrid, sin embargo en este caso la información no señala el tipo de firme empleado aunque seguramente se tratase en su mayor parte de riego asfáltico. En ellas debieron incluirse los trabajos que se estaban realizando en 1927 entre Canillejas y el puente de Viveros (km 9 al 14), circunstancia que obligaba a desviar el tráfico por las carreteras secundarias adyacentes tal como se notificaba a los automovilistas y otros usuarios de la carretera en la prensa del momento⁷²¹.

A pesar de estas intervenciones algunos puntos de la carretera debían presentar un deficiente estado del pavimento por lo que se hizo necesario actuar en ellos, primero realizando el correspondiente acopio de piedra y posteriormente mediante la imprimación de un riego con betún asfáltico. Fue el caso de los puntos kilométricos 96, 118 y 119, 181, 214, 229 y 230, y 256. Estos trabajos fueron subastados en la primavera de 1931 y en el

⁷¹⁷ *BOPGu*, 3-junio-1927, p. 7; *Boletín Oficial de la Provincia de Soria*, n° 68, miércoles 8 de junio de 1927, p. 4; *BOPSo*, n° 93, miércoles 5 de agosto de 1931, p. 6.

⁷¹⁸ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto reformado del de reparación de explanación y firme y riego superficial asfáltico de los kilómetros 165 a 200*. Ingeniero: Jaime Ramonell Obrador, 1929-1931 (ADCPZ, sig. 4.5.2.21). Incluye proyecto reformado y liquidación.

BOPSo, 8-junio-1927, pp. 3-4; *BOPSo*, n° 22, viernes 20 de febrero de 1931, p. 4.

⁷¹⁹ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de reparación de explanación y firme y riego superficial asfáltico de los kilómetros 201 a 261*, 1927 y 1936 (ADCPZ, sig. 4.5.2.28).

⁷²⁰ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto reformado del de reparación de explanación y firme y riego superficial asfáltico de los kilómetros 262 a 308*. Ingeniero: Jaime Ramonell, 1929 y 1931 (ADCPZ, sig. 4.5.3.03). Incluye proyecto reformado y liquidación.

⁷²¹ *La Libertad*, miércoles 29 de junio de 1927, p. 4; *ABC*, martes 19 de julio de 1927, p. 26.

Otras informaciones señalan que en 1928 todo el trayecto de la carretera en un radio de 100 km desde Madrid estaba en reparación [*La Libertad*, domingo 15 de julio de 1928, p. 4].

invierno del año siguiente ya estaban terminados⁷²². También fue preciso aplicar un riego superficial bituminoso en las inmediaciones de la estación de Guadalajara (km 53,8 al 55)⁷²³. En 1936 se proyectaba una intervención similar en un tramo de 14 km de longitud al comienzo de la provincia de Guadalajara comprendido entre los km 36 y 50,1, sin embargo su adjudicación quedó interrumpida a causa de la guerra⁷²⁴. Este tipo de pavimento también se empleó en las diferentes variantes que se construyeron en tierras zaragozanas dentro del Circuito.

Mucho más reducida fue la parte de carretera pavimentada mediante adoquinado. A principios de 1926 se sacó a subasta la reparación con firme de adoquines del tramo comprendido entre el puente de Ventas y la Ciudad Lineal (km 4,1 y 5,5)⁷²⁵. Más adelante se proyectó seguir extendiendo el firme de adoquinado hasta Torrejón de Ardoz (km 4,1 al 20,5), sin embargo esta actuación debió quedar interrumpida por la guerra puesto que no se terminó hasta 1940⁷²⁶. En la provincia de Zaragoza un primer y único proyecto, elaborado en 1926, proponía pavimentar con adoquines hasta siete tramos, todos de ellos de corto recorrido, que sumaban una longitud total de apenas 9 km, dispuestos en el trayecto entre Ateca y la ciudad de Zaragoza, además de un octavo tramo de casi 21 km entre la salida de Zaragoza y Alfajarín. Las obras fueron adjudicadas al año siguiente a la empresa Construcciones y Pavimentos S.A., comenzando su ejecución al poco tiempo. En 1933 todos los trabajos estaban terminados conforme a las condiciones previstas inicialmente y entregados a la administración salvo los tramos de Calatayud y del puente de Hierro de Zaragoza. En la sección de Calatayud se decidió construir un tramo de 550 m, inmediato a los pasos a nivel de las líneas MZA y Santander-Mediterráneo, con un pavimento “provisional” de adoquín mosaico sin cimientado de hormigón y asentado sobre arena en lugar de hormigón mosaico según estaba planificado, en previsión de la futura construcción de pasos superiores que sustituyeran a dichos pasos a nivel. El tramo del puente de Hierro quedó sin ejecutar puesto que al iniciar los trabajos se comprobó que los hierros que sostenían el pavimento estaban en mal estado de modo que se decidió reparar primero el piso del puente antes de poner un pavimento permanente⁷²⁷.

⁷²² *Boletín Oficial de la Provincia de Soria*, n° 44, lunes 13 de abril de 1931, p. 5; *BOPSo*, n° 45, miércoles 15 de abril de 1931, p. 3; *BOPSo*, n° 13, viernes 29 de enero de 1932, pp. 3-4.

⁷²³ *Boletín Oficial de la Provincia de Soria*, n° 95, lunes 8 de agosto de 1932, pp. 7-8.

⁷²⁴ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 43, miércoles 8 de abril de 1936, p. 5.

⁷²⁵ *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 18, jueves 21 de enero de 1926, p. 2.

⁷²⁶ *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 185, sábado 3 de agosto de 1940, p. 2.

⁷²⁷ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de reparación de explanación y firme con adoquinado de diversos tramos comprendidos entre los puntos kilométricos*

Mayor controversia suscitó la pavimentación de la travesía urbana de Guadalajara, obra que se venía reclamando insistentemente por parte de las autoridades municipales y de la prensa local. Como consecuencia de estas peticiones el Ministerio de Fomento accedió a realizar dicha obra pero el proyecto aprobado sólo contemplaba el adoquinado de las calles Madrid y Zaragoza, situadas al principio y final de dicha travesía, quedando, por tanto, excluido el centro urbano que presentaba un estado deplorable, según palabras de la propia prensa⁷²⁸. De momento sólo se cubrieron con adoquines las calles previstas pero en compensación el ayuntamiento alcarreño fue exonerado del pago de la mitad del importe total de las obras, que era la parte que le correspondía a la corporación municipal⁷²⁹. En mayo de 1929 se proyectó pavimentar el resto de la travesía aunque ahora se pretendía extender una capa de hormigón mosaico, sin embargo ante las quejas del ayuntamiento se optó de nuevo por el adoquinado. Las obras comenzaron en noviembre de ese mismo año y a pesar de llevar un ritmo demasiado lento fueron concluidas varios meses más tarde⁷³⁰. Al año siguiente se repusieron las aceras de la travesía y se adecuaron los enlaces con las calles adyacentes, aunque en este caso el coste de las obras corrió a cargo del presupuesto municipal⁷³¹.

También fueron escasos los tramos de carretera en los que se empleó el hormigón mosaico. En la provincia de Guadalajara se proyectó este tipo de pavimento para varios tramos parciales, que sumaban un total de unos 10 km, distribuidos a lo largo del trayecto comprendido entre la zona de La Aceña y Taracena del que quedaba excluida la travesía urbana de la capital alcarreña (km 50 al 61,5)⁷³². En la provincia de Zaragoza sólo se utilizó en dos proyectos, ambos elaborados en 1927, uno que incluía la travesía de Alhama de Aragón y el tramo que iba desde la venta de los Caballos hasta la propia ciudad de Zaragoza, más otro que comprendía el trayecto entre Ateca y Calatayud, sumando un total de apenas 20 km. El primer proyecto fue reformado dos años más tarde quedando las obras terminadas en 1931. Por otra parte, en el segundo proyecto el concurso de adjudicación quedó desierto al no presentarse a la subasta ninguna empresa de modo que las obras

220,400 y 340,000. Ingeniero: Jaime Ramonell, 1926 y 1931. (ADCPZ, sig. 4.5.2.41). Incluye proyecto y liquidación.

⁷²⁸ *Flores y Abejas*, domingo 5 de agosto de 1928, p. 3.

⁷²⁹ *La Palanca*, miércoles 6 de marzo de 1929, p. 3; *Flores y Abejas*, domingo, 10 de marzo de 1929, p. 5.

⁷³⁰ *Flores y Abejas*, domingo 19 de mayo de 1929, p. 4; *Renovación*, viernes 19 de julio de 1929, p. 5; *Flores y Abejas*, domingo 8 de diciembre de 1929, p. 4.

⁷³¹ *Flores y Abejas*, domingo 8 de junio de 1930, p. 5.

⁷³² *Flores y Abejas*, domingo 1 de mayo de 1927, p. 7; *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 53, miércoles 4 de mayo de 1927, p. 3.

fueron ejecutadas por administración comenzando de manera inmediata, y aunque de nuevo el proyecto debió ser reformado los trabajos continuaron con normalidad hasta su terminación en 1931⁷³³. No obstante, al parecer no todo el tramo se pavimentó con hormigón mosaico puesto que se dispone de otras informaciones que apuntan al empleo de riego asfáltico en parte de este trayecto entre Terrer y Calatayud (km 230 al 235,8), además de un tramo de apenas 100 m en Ateca inmediato al km 223⁷³⁴.

En lo que respecta a las variantes de travesías urbanas construidas dentro del programa del Circuito se encuentran las siguientes: Torremocha del Campo, Contamina, Bubierca y Terrer.

Dentro de los planes del Circuito estaba incluida la variante de Torremocha del Campo cuyo proyecto sería redactado hacia 1928 ya que las órdenes de expropiación estaban preparadas en octubre de 1929⁷³⁵ y aunque se desconocen los plazos de ejecución debía estar prácticamente terminada a finales de 1935 puesto que en ese momento se presentó un nuevo proyecto para reparar el firme de la travesía⁷³⁶. En este caso se proponía la sustitución del afirmado de macadam ordinario por la extensión de una capa de piedra sobre la que debía aplicarse un riego superficial de alquitrán con el fin de proporcionar mayor penetración y adherencia al nuevo firme, sin embargo esta obra quedó sin ejecutar puesto que fue sacada a concurso público en abril de 1936 siendo interrumpida su adjudicación por el comienzo de la Guerra Civil⁷³⁷.

⁷³³ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de pavimento de hormigón mosaico y colocación de bordillos entre los puntos kilométricos 206 a 209 y 315 a 319,2*. Ingeniero: Jaime Ramonell, 1927 y 1931 (ADCPZ, sig. 4.5.2.32). Incluye proyecto inicial, proyecto reformado y liquidación.

Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de pavimento de hormigón mosaico y colocación de bordillos entre los puntos kilométricos 222,9 y 235,4. Ingeniero: Jaime Ramonell, 1927-1930 (ADCPZ, sig. 4.5.2.35). Incluye proyecto inicial y proyecto reformado.

En ambos casos se debieron elaborar nuevos proyectos de reforma en 1944, tanto en la zona de Alhama de Aragón como en el tramo entre Ateca y Terrer, con la finalidad de ensanchar el pavimento de hormigón mosaico pasando de los 7 m iniciales a 8 m de anchura, ampliando, por tanto, la calzada, operación en apariencia sencilla pero en la que se hacía necesario mover los bordillos 0,5 m en cada lado.

⁷³⁴ BOPSo, 8-agosto-1932, pp. 7-8.

⁷³⁵ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 119, viernes 4 de octubre de 1929, p. 2.

⁷³⁶ El caso de Torremocha sería semejante al de Terrer, del que afortunadamente se dispone de mayor documentación. En ambos casos, y posiblemente en fechas coincidentes, en primer lugar se construyó el nuevo trazado de la variante y con posterioridad se reparó el afirmado.

⁷³⁷ *Carretera de 1º orden de Madrid a Francia por La Junquera. Travesía de Torremocha del Campo. Proyecto de acopio y empleo de piedra, colocación de bordillos y riego superficial de alquitrán para conservación del firme*. Ingeniero jefe: Julio Diamante, 1936 (ADCPZ, sig. 4.5.2.13).

La carretera atravesaba el caserío de Contamina siguiendo la calle Mayor que presentaba algunas partes muy estrechas en las que no cabían dos vehículos simultáneamente con el añadido de que también había un incómodo badén ya que había un barranco que atravesaba el pueblo, por este motivo en 1927 se redactó el correspondiente proyecto con el fin de desviar el trazado de la carretera por fuera del casco urbano. La solución adoptada evitaba el caserío mediante un desvío hacia la derecha de 350 m de longitud e incluía una pequeña obra de fábrica con el fin de cruzar el citado barranco y una acequia de riego. Los trabajos de la nueva variante estaban terminados en 1930⁷³⁸.

En el pueblo de Bubierca también había una estrecha calle que dificultaba el paso de los vehículos, de modo que el cruce de dos de ellos sólo podía hacerse en la plaza o fuera del pueblo, e incluso había un tramo de tan sólo 3,25 m de anchura, junto a los muros de la antigua iglesia, ya derruida, por donde apenas podían pasar los camiones y autobuses de la época. El proyecto redactado en 1929 proponía una variante en la que después de alcanzada la plaza del pueblo se desviaba hacia la derecha enlazando con el viejo trazado algo más adelante una vez superado el caserío. El proyecto incluía derribar algunos edificios con el fin de dar mayor anchura a la calzada en algunos puntos y buscar una salida rápida desde la plaza hacia las afueras de la población. En abril de 1933 se adjudicaron las obras a Jorge Viñuales Aturia⁷³⁹, vecino de Zaragoza, aunque desafortunadamente no se pudo dar comienzo a los trabajos porque se oponían los dueños de las fincas, tanto urbanas como rústicas, debiendo acudir a formalizar expedientes de expropiación forzosa. Posteriormente, en diciembre de ese mismo año se modificó ligeramente el proyecto original alargando ahora la longitud de la variante. Después de solventados todos estos inconvenientes por fin comenzaron las obras a cargo del mismo contratista aunque interrumpidas por la guerra fueron finalmente asumidas por la administración dándose por terminadas en 1941⁷⁴⁰.

A pesar de que Torremocha pertenece a la provincia de Guadalajara este expediente se conserva en el archivo de la provincia de Zaragoza.

Concurso público: *BOPGu*, 8-abril-1936, p. 4-5.

⁷³⁸ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera, km 206. Proyecto de travesía de Contamina*. Ingeniero: Jaime Ramonell, 1927 (ADCPZ, sig. 4.5.2.16).

⁷³⁹ *Proyectos y Construcciones*, año I, n° 1 (Primera quincena de junio de 1933). Según se apunta en esta publicación las obras consistieron en la rectificación del trazado de algunas curvas a la altura del km 214, a la vez que se renovó el firme de la calzada.

⁷⁴⁰ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera, km 214. Proyecto de variante de la travesía de Bubierca*. Ingenieros: Jaime Ramonell, Julio Diamante Menéndez y Antonio García Jiménez, 1929, 1933 y 1942 (ADCPZ, sig. 4.5.2.14). Incluye proyecto inicial, proyecto reformado y liquidación.

Una situación semejante se producía en el pueblo de Terrer donde una larga y estrecha travesía urbana atravesaba de oeste a este el casco urbano. Un primer proyecto, elaborado en 1927, proponía una variante por el sur de la población de 1.200 m de longitud. En un primer momento las obras fueron adjudicadas en marzo de 1928 a Francisco Aranda, vecino de Zaragoza, pero el contrato fue rescindido al año siguiente. Ese mismo año se redactó un nuevo proyecto que básicamente mantenía el trazado de la variante propuesto con anterioridad aunque mejoraba notablemente algunas curvas y determinaba una mayor anchura de la calzada. Una vez aprobado el proyecto reformado las obras fueron contratadas por Fulgencio Andaluz López⁷⁴¹ comenzando de inmediato los trabajos en el nuevo trazado; sin embargo, el estudio fue nuevamente modificado redactándose el proyecto definitivo en 1933. Las obras estaban prácticamente finalizadas en julio de 1934 siendo recibidas por la administración al año siguiente. No obstante, en 1936 todavía fue necesario realizar un recargo de piedra sobre el firme de macadam e imprimir un riego superficial con alquitrán, sin embargo, al igual que en el caso de Torremocha del Campo, la adjudicación fue pospuesta a causa de la guerra hasta la finalización del conflicto de modo que las obras no se entregaron hasta 1940⁷⁴².

Respecto a la travesía urbana de la ciudad de Zaragoza, en los años posteriores a la construcción del puente de Hierro en 1895 el tráfico de tránsito que circulaba por la carretera general se desvió por la nueva infraestructura viaria. Sin duda, el recorrido de la travesía discurría desde El Portillo por la orilla del río adelante a lo largo del paseo del Ebro hasta alcanzar el nuevo puente, para una vez cruzado el río tomar la avenida del Puente del Pilar hasta enlazar con la avenida de Cataluña. Así se deduce de la información contenida en un proyecto redactado en 1926 en el que se contemplaba el adoquinado del trecho de carretera que discurre sobre el propio puente⁷⁴³.

⁷⁴¹ *Proyectos y Construcciones*, año I, n° 1 (Primera quincena de junio de 1933).

⁷⁴² *Proyecto de la variante de la travesía de Terrer, km 228,418 al 229,590 de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera*. Ingenieros: sin firma, Julio Diamante Menéndez, Antonio Núñez Maturana y Antonio García Jiménez, 1929, 1933, 1936 y 1940 (ADCPZ, sig. 4.5.2.15). Incluye proyecto inicial, proyecto reformado, proyecto de conservación del firme y liquidación.

Concurso público: *BOPGu*, 8-abril-1936, p. 4-5.

⁷⁴³ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de reparación de explanación y firme con adoquinado de diversos tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 220,400 y 340,000*. Ingeniero: Jaime Ramonell, 1926 (ADCPZ, sig. 4.5.2.41).

La cita dice así: "Empieza en el punto 322,908 y termina en el empalme con el antiguo trayecto de la carretera de Madrid a Francia por la Junquera que antes iba por el puente de piedra y al construirse el de hierro se desvió por este, estando adoquinada aquella parte ya. El empalme está en el punto kilométrico 323,676 y las condiciones de tránsito son aun mayores que las de los tramos anteriores. Comprende este tramo como queda dicho el puente metálico sobre el Ebro denominado de Nuestra Señora del Pilar".

Por el contrario, las guías Michelin y Atlantic, ambas editadas en 1927, apuntan recorridos interiores que desembocaban en el puente de Piedra, pero es evidente que se trata de guías turísticas que pretendían fomentar entre los viajeros la visita al centro de las ciudades⁷⁴⁴.

Durante los años de funcionamiento del Circuito se siguió mejorando la comodidad de la carretera en aspectos ya iniciados anteriormente como fue la eliminación de badenes construyendo en su lugar las correspondientes obras de fábrica o alcantarillas, así como la construcción de muros de contención con objeto de frenar la erosión de algunos terraplenes. Diferentes obras de este tipo se sucedieron entre 1928 y 1929 en diversos lugares de las provincias de Zaragoza, como las realizadas en los términos de Bubierca y Ateca⁷⁴⁵, y de Soria, principalmente entre Jubera y Santa María de Huerta⁷⁴⁶. No obstante, la obra de mayor envergadura fue la construcción de un nuevo puente, situado entre Bubierca y Ateca en las inmediaciones del km 215, que permitía sortear el barranco de las Nogueras. El proyecto de remodelación de este tramo, redactado en 1929, buscaba sustituir un viejo puente de piedra que dificultaba el tráfico rodado debido a su reducida anchura de apenas 4 m. De este modo se proponía construir un funcional puente de hormigón armado, unos metros barranco arriba, sin embargo a causa de la inestabilidad del terreno en el punto en el que se debía levantar el estribo izquierdo puesto que la roca firme se encontraba a bastante profundidad, se hacía necesario emplear una cimentación especial a base de pilotes para asegurar su solidez⁷⁴⁷. Esta sencilla obra es sin duda una de las más emble-

⁷⁴⁴ La guía Michelin presenta el siguiente recorrido: Puerta del Portillo, calle Pignatelli, calle del Coso, calle de Don Jaime I y puente de Piedra. En cambio en la guía Atlantic se opta por este otro: Puerta del Portillo, paseo de María Agustín, paseo de Pamplona, calle de la Independencia, plaza de la Constitución, calle de Don Jaime I y puente de Piedra.

⁷⁴⁵ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera, kilómetros 200 a 206. Proyecto de sustitución de badenes por caños de hormigón*. Ingeniero: Jaime Ramonell, 1928 (ADCPZ, sig. 4.5.2.30).

Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera, kilómetros 221,4; 222,5 y 223,4. Proyecto de sustitución de badenes por obras de fábrica de nueva construcción.. Ingeniero: Jaime Ramonell, 1928 (ADCPZ, sig. 4.5.2.12).

Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera, kilómetros 212,7 y 216,3. Proyecto de obras de fábrica de nueva construcción. Ingeniero: Jaime Ramonell, 1929 (ADCPZ, sig. 4.5.2.17).

⁷⁴⁶ *Carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de construcción de muros y pretiles en los km 157 al 179*. Ingeniero: Jaime Ramonell, 1929 (AHPSO, sig. 17.775).

Previamente a este proyecto y prácticamente en el mismo tramo (km 157 al 165) fueron ejecutadas entre 1927 y 1928 otras obras de similares características [*Boletín Oficial de la Provincia de Soria*, n° 78, viernes 1 de julio de 1927, p. 3; *BOPSo*, 9-mayo-1928, p. 6].

⁷⁴⁷ *Carretera de primer orden de Madrid a Francia por La Junquera, kilómetro 215,3. Proyecto de obra de fábrica de nueva construcción*. Ingeniero: Jaime Ramonell, 1929 (ADCPZ, sig. 4.5.2.17).

máticas de entre las integradas en el Circuito puesto que representa un cierto prototipo de funcionalidad y modernidad, características propias de las infraestructuras construidas en los planes posteriores que se desarrollarán a lo largo del siglo XX.

Por otra parte, el Patronato Nacional de Turismo⁷⁴⁸ construyó en este periodo un albergue turístico en Medinaceli. El establecimiento hotelero, inaugurado en octubre de 1935, era idéntico a otros de las mismas características construidos en diversas localidades del territorio nacional y disponía de varias habitaciones y un servicio de restaurante abierto al público las 24 horas del día, todo ello a disposición de los excursionistas que visitaran la población. Por convenio entre el Patronato y la Compañía Telefónica se instaló en el albergue un teléfono, primer aparato de este tipo que funcionaba en la localidad soriana⁷⁴⁹.



Carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Puente de Viveros.
Fundación Telefónica.

Según figura grabado en sendas cartelas colocadas sobre el arco en ambas caras del puente la obra fue construida en 1929.

⁷⁴⁸ El Patronato fue creado en 1928 con la finalidad principal de dar a conocer a los privilegiados turistas de la época, tanto nacionales como extranjeros, el patrimonio monumental disperso por los diferentes pueblos y ciudades del territorio nacional.

⁷⁴⁹ *ABC*, miércoles 9 de octubre de 1935, p. 34; *La Libertad*, jueves 17 de octubre de 1935, p. 8.



Carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Empalme con la carretera de Alcolea del Pinar a Tarragona. Fundación Telefónica.



Carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Travesía de Santa María de Huerta. Fundación Telefónica.



Carretera de Madrid a Francia por La Junquera. km 284. Fundación Telefónica.



CNFE. Contamina (Zaragoza), variante y eliminación de travesía urbana,
Fotografía tomada de RODRÍGUEZ LÁZARO (2004)



CNFE. Rectificación de trazado (provincia de Zaragoza, localización desconocida).
Fotografía tomada de RODRÍGUEZ LÁZARO (2004)

8.3.2. Intervenciones del Plan Peña (1940-1949)

Las primeras obras realizadas en esta carretera después de la Guerra Civil estuvieron encaminadas a la reconstrucción de algunos elementos viarios destruidos en la contienda bélica así como a la reparación de algunos tramos que habían quedado seriamente dañados⁷⁵⁰. También se ejecutaron, por fin, algunos proyectos que habían quedado interrumpidos a causa del estallido de la guerra, entre los que destacan, al menos en esta carretera, los relativos a la supresión de numerosos pasos a nivel⁷⁵¹. Otras obras importantes consistieron en la mejora del trazado de varios tramos y el acondicionamiento de los firmes. Por otra parte, problemas derivados de diversos factores climatológicos, como eran las frecuentes inundaciones, obligaban a realizar cortes de tráfico en algunos sectores de la carretera, circunstancias

⁷⁵⁰ En este sentido debe tenerse en cuenta que el sector entre Torija y Torremocha del Campo quedó constituido en marzo de 1937 como uno de los frentes de la Batalla de Guadalajara. Precisamente este tramo de carretera fue el eje principal de los avances de las tropas italianas y la correspondiente contraofensiva republicana.

⁷⁵¹ La mayoría de estos pasos a nivel, si no todos, disponían de barreras y estaban custodiados por guardas que se alojaban en las casetas construidas a tal fin.

que obligaban a construir obras accesorias con el fin de mejorar su seguridad⁷⁵².

8.3.2.1. *Provincia de Madrid*

En los primeros años de la década se prestó especial atención al afirmado de la carretera en una parte importante del recorrido por la provincia madrileña. En este sentido, en 1940 se terminaron las obras de pavimentación con adoquines del tramo comprendido entre el puente de Ventas y Torrejón de Ardoz (km 4,1 al 20,5) que habían quedado interrumpidas por la guerra⁷⁵³. Sin embargo, el resultado de estos trabajos no debió ser muy satisfactorio puesto que dos años más tarde se procedió a subastar labores de reparación del adoquinado en este mismo tramo, obras que quedaron finalizadas en la primavera de 1943⁷⁵⁴.

Por estos años las vías de entrada y salida de la ciudad de Madrid eran las seis carreteras radiales, una de las cuales era la carretera de Francia por La Junquera, a las que había que sumar la carretera hacia Toledo, sin embargo estos accesos eran muy deficientes no por su distribución sino porque su trazado presentaba numerosos puntos difíciles al atravesar barrios y suburbios que habían ido creciendo en sus inmediaciones y que dificultaban el tránsito de los vehículos, problema que iba en aumento puesto que estas zonas habitadas no dejaban de crecer a la vez que también lo hacía el tráfico rodado, y sobre todo ante la falta de unas ordenanzas rígidas que impidieran la “popularización” de estas vías en las que era imposible mantener un tráfico rápido. Para solucionar esta situación las prioridades de las autoridades competentes consistieron en tratar de dotar a la ciudad de unos accesos radiales modernos y rápidos, conectados entre sí mediante vías transversales a modo de cinturones de circunvalación, que permitieran una aproximación cómoda y eficaz.

En esas fechas la entrada en la ciudad desde el este se realizaba, después de cruzar la incómoda travesía de Canillejas, por la carretera de Aragón continuando más adelante por la calle de Alcalá que permitía acceder al centro de la capital, sin embargo el paso por la zona de Las Ventas constituía un verdadero impedimento para la circulación a causa de las numero-

⁷⁵² Especialmente reseñables eran las inundaciones producidas en la zona comprendida entre Alhama de Aragón y Calatayud, como por ejemplo las ocurridas en 1949 y 1956, puesto que tuvieron eco incluso en la prensa nacional. En septiembre de 1956 se tuvo que cortar por algún tiempo la carretera general entre Alhama y Bubierca como consecuencia de un desprendimiento de tierras de modo que hubo que habilitar un paso alternativo por carreteras locales hasta Calatayud a través Nuévalos y Munébrega.

⁷⁵³ *BOPM*, 3-agosto-1940, p. 2.

⁷⁵⁴ *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 76, lunes 30 de marzo de 1942, p. 1; *BOPM*, n° 121, sábado 22 de mayo de 1943, p. 2.

sas dificultades que se presentaban en ese sector, como era, por ejemplo, el tranvía que iba hasta Canillejas que circulaba en sentido contrario al de los vehículos, cuando no eran los cortejos fúnebres que accedían al cementerio de La Almudena o los numerosos puestos de mercado que se ubicaban inmediatos a la calzada.

Por otra parte, esta carretera era la única vía que permitía acceder al aeropuerto de Barajas. Precisamente para mejorar este acceso se construyó una nueva carretera de apenas 2,5 km de longitud, posteriormente denominada Avenida de la Hispanidad, que partía del km 10,5 de la carretera de Francia, sin embargo esta nueva travesía no resolvió el problema puesto que los viajeros que aterrizaban en Barajas después de recorrer cómodamente estos primeros kilómetros tenían que tomar la carretera de Aragón con dirección a Madrid donde se confundían con el resto de los vehículos. La nueva avenida debió entrar en servicio en 1942 pues a principios de ese año las obras estaban prácticamente terminadas según se afirma en la prensa de la época.

Una de las primeras propuestas para descongestionar la difícil entrada a Madrid por el este, cuyo principal escollo era el puente de Ventas, fue presentada en 1937. El proyecto proponía trazar una nueva vía de 4,82 km de longitud que partiendo de la calle Francisco Silvela, frente a María de Molina, enlazase con la carretera de Aragón en el km 7,5. La nueva carretera, suficiente para 4 circulaciones y prevista como vía urbana en un futuro cercano, estaría formada por una calzada central afirmada de 12 m de anchura flanqueada a ambos lados por sendos paseos de 3 m de ancho, ligeramente elevados sobre la rasante. La base del firme debería estar formada por una capa de piedra gruesa, colocada a mano, más otra capa de piedra más fina, a continuación se extendería la capa de rodadura sobre la que se imprimiría un riego asfáltico. En lo relativo al trazado, en su parte inicial se retomaba el proyectado en anteriores planes municipales que discurría por la calle Cartagena y el camino de Canillas hasta cruzar la Vía Abroñigal. A partir de aquí la vía podría dirigirse hacia la Ciudad Lineal por la calle José del Hierro, continuando al otro lado por la de López Aranda, sin embargo esta opción quedó desechada ya que al tratarse de calles estrechas sería necesario derribar todas las edificaciones de uno de los lados. La solución adoptada quedaba trazada por la calle Sánchez Díez, más ancha que las anteriores, pero al terminar ésta en la de Arturo Soria se debería prolongar al otro lado, siendo preciso, por tanto, derribar algún hotel. Finalmente, el enlace con la carretera de Aragón se produciría a altura de La Quinta, antes de llegar al pueblo de Canillejas⁷⁵⁵.

⁷⁵⁵ *Proyecto de doblado de la carretera de Aragón hasta la calle doña María de Molina*. Ingeniero: V. Olmos, 1937 (ADCPM, sin signature)

Una propuesta posterior proponía prolongar las calles María de Molina y Alcalá, esta última en línea recta desde la plaza de toros de Las Ventas, para ir a encontrarse ambas cerca de la Ciudad Lineal, donde una vez juntas cruzarían bajo la arteria principal de la Ciudad Lineal por un paso inferior situado al final de la calle José del Hierro. Desde aquí la nueva vía continuaría hacia el este hasta desembocar en el km 9 de la carretera de Francia, pasado el pueblo de Canillejas. Una salida complementaria estaría constituida por la prolongación de la calle O'Donnell que tras cruzar por un paso superior la vía del Abroñigal y bordear el cementerio de La Almudena por su parte norte iría al encuentro de la carretera a la altura del km 10,5, punto en el que arrancaba el acceso directo al aeropuerto de Barajas. Estos accesos principales debían estar formados por dos calzadas paralelas para los automóviles, con cuatro carriles en cada sentido, separadas por un andén central, más dos paseos laterales, uno para bicicletas y otro para peatones, conformando una arteria de unos 40 m de anchura. El tramo sustituido de la antigua carretera quedaría al servicio del tráfico local a Las Ventas y Canillejas. Dentro de este entramado viario era prefrente la construcción de un anillo de circunvalación formado por tres tramos, denominados Vía del Abroñigal, Vía del Manzanares y Vía de la Vega, que permitía conectar entre sí todas las carreteras radiales que accedían a la capital. A pesar de que esta propuesta no se puso en práctica la idea de trazar una nueva ruta de entrada a Madrid desde el este quedó plasmada en un proyecto posterior, de modo que puede considerarse como el germen de la futura autopista de Barajas⁷⁵⁶.

El proyecto definitivo, redactado en 1945⁷⁵⁷, tenía por objeto construir una vía de gran capacidad⁷⁵⁸ que facilitase el acceso a Madrid por el este y

⁷⁵⁶ IRIBAS, J. (1943-1944). Plan de urbanización de Madrid III. *Revista de Obras Públicas*, Febrero 1944, n° 2.746: 66-71.

⁷⁵⁷ *Proyecto de acceso a Madrid por María de Molina del camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona*. Ingeniero: Luis Sierra, 1945 (ADCPM, sin signatura). Un resumen de este proyecto fue publicado por su propio autor al año siguiente de su redacción: SIERRA, L. (1946). Estática, Estética y Economía. *Revista de Obras Públicas*, Julio 1946, n° 2.775: 309-319.

⁷⁵⁸ Los parámetros de diseño de esta nueva vía eran totalmente innovadores en España por este motivo en parte de la bibliografía está considerada como la primera autopista del país. Entre estas características pioneras pueden remarcarse algunas de ellas: sentidos del tráfico separados por un arcén central; tres carriles por sentido en todo su recorrido, un carril para tráfico lento, otro para rápido y un tercero para adelantamientos, cada uno de 3,50 m de anchura; paseos independientes para bicicletas de 1,50 m de anchura, uno a cada lado; radio de las curvas superior a 200 m; distancia entre curvas de al menos 200 m; pendientes inferiores al 5 %; distancia de visibilidad en todo el trazado superior a 200 m; eliminación de cruces a nivel fuera de la zona urbanizada; y superficie del pavimento lisa y sin resaltes, con rugosidad mínima pero sin provocar el deslizamiento.

a la vez conectase directamente con el aeropuerto de Barajas⁷⁵⁹. Según se explica en la memoria del proyecto los primeros 12 km de la carretera soportaban un intenso tránsito debido a que en esta vía confluían el tráfico urbano hacia las barriadas adyacentes a la carretera (Pueblo Nuevo, Madrid Moderno, Ciudad Lineal y Canillejas), el suburbano que desde la calle de Alcalá se dirigía hacia el cementerio de la Almudena y hacia la plaza de toros de Las Ventas, y el interurbano que se desplazaba a los aeropuertos internacionales de Barajas y Torrejón, así como el que tomaba destinos más lejanos hacia Aragón y Cataluña. Quedaba descartado el ensanche de la carretera existente en ese momento, manteniendo el mismo trazado, puesto que el valor de las expropiaciones que habría que ejecutar resultaría muy costoso debido a que se trataba de zonas edificadas, con el impedimento añadido de que la entrada acababa en la calle de Alcalá que no era susceptible de modificaciones. De este modo, se planteaba construir una nueva carretera que discurriese por zonas poco pobladas y que penetrase lo más posible en el interior de la ciudad en una calle que permitiese la dispersión del tráfico.

Al igual que en los anteproyectos anteriores, el punto elegido para el inicio de la nueva arteria quedaba emplazado en el cruce de las calles María de Molina y Francisco Silvela, lugar idóneo puesto que la primera de las calles conectaba con el Paseo de la Castellana y desde allí con la carretera de La Coruña. Desde ese punto se hizo preciso construir un tramo de nuevo trazado de 6,3 km de longitud que discurría por terrenos en parte despoblados que tras atravesar la Vía Abroñigal por un paso superior y la Ciudad Lineal por un paso inferior iba a desembocar a la altura del km 9 de la antigua carretera. Para el paso superior de la Vía Abroñigal se optaba por un tramo recto sostenido por vigas cantilever (voladizo) por tratarse de una opción más económica y esbelta, mientras que en el paso inferior bajo la calle Arturo Soria de la Ciudad Lineal se prefería un puente de arcos rebajados con un apoyo central emplazado en la zona de separación de las calzadas y muros de contención en los taludes⁷⁶⁰. En estos dos cruces era necesario construir vías laterales de distribución del tráfico que permitiesen la entrada y salida de la autopista. También había que desdoblarse la calzada de la carretera entre los kilómetros 9 y 10,5. La nueva arteria tenía una anchura total de 36 m distribuidos de la siguiente manera: dos calzadas de 10,50 m separadas por un andén central de 1 m, dos paseos para bicicletas de 2 m y dos paseos para peatones de 5 m. En cuanto al pavimento se proponía un firme de hormigón

⁷⁵⁹ La prensa de la época comentaba que con esta nueva obra desaparecían los embotellamientos que se producían a la entrada de la ciudad en la zona de Las Ventas y sobre todo en el puente del arroyo Abroñigal [*ABC*, jueves 30 de agosto de 1951, p. 11].

⁷⁶⁰ Esta obra era conocida como Puente de la CEA por encontrarse junto a los estudios de Cinematografía Española Americana.

vibrado y armado. El nuevo acceso recibió en un principio el nombre de autopista de Barajas aunque en 1951 pasó a denominarse oficialmente avenida de América⁷⁶¹. Los trabajos comenzaron en 1946 y se prolongaron durante seis años. A finales de 1952 se abrió al tráfico una de las calzadas del nuevo trazado y finalmente la autopista quedó inaugurada en 1953⁷⁶².

Además de estas importantes obras que modernizaban y renovaban el acceso a la capital se practicaron otras actuaciones tendentes a mejorar algunos puntos que dificultaban el tránsito por el territorio madrileño.

A pesar de que la carretera ya no atravesaba el centro de Alcalá de Henares puesto que desde las últimas décadas del siglo XIX se había desviado por el exterior de la ciudad bordeando las viejas murallas⁷⁶³, este tramo presentaba un trazado algo complicado ya que tanto a la entrada como a la salida del mismo había sendas curvas muy peligrosas en las que eran frecuentes los accidentes. La primera de ellas, situada en el km 30, frente a la puerta de Madrid, presentaba un ángulo muy agudo y apenas tenía visibilidad puesto que en su margen izquierda se levantaba una casa que ocupaba la parte interior de la curva. Con el fin de eliminarla, en 1939 se elaboró el correspondiente proyecto que proponía construir una variante de 354 m de longitud formada por un tramo recto que enlazaba con el trazado anterior mediante dos curvas de 109 y 149 m de radio, respectivamente. Se mantenían las características de la calzada con una anchura afirmada en 8 m, aumentado a 9 m en las curvas, y un espesor del firme de 15 cm en los mordientes y 28 cm en el centro⁷⁶⁴.

Unos años más tarde se procedió a la eliminación de un peligroso paso a nivel localizado en las inmediaciones del km 25, a mitad de camino entre las poblaciones de Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares. En ese punto la carretera cruzaba al otro lado de la línea férrea pero al discurrir en ese sector paralela al ferrocarril debía realizar dos giros muy bruscos con curvas muy cerradas casi en ángulo recto, situación que entrañaba un gran peligro para la circulación. La solución adoptada fue construir un paso superior oblicuo

⁷⁶¹ *ABC*, jueves 23 de noviembre de 1950, p. 23.

⁷⁶² *ABC*, viernes 2 de marzo de 1951, p. 15; *ABC*, viernes 2 de mayo de 1952, p. 28.

⁷⁶³ La *Guía Michelin* de 1927 describe la travesía urbana de Alcalá de Henares a través de la Puerta de Madrid y calles Cardenal Cisneros, Mayor y Libreros, sin embargo este recorrido hacía más de 50 años que había quedado postergado por la variante que circunvalaba las murallas de la ciudad complutense. La *Guía Internacional de Carreteras* de 1932 marca el trazado de esta variante que aparece rotulado como carretera de Madrid a Zaragoza. La comparación de ambas informaciones puede inducir al error de que esta variante se construyó en ese intervalo de tiempo, sin embargo, tal como se ha apuntado en el capítulo correspondiente esta variante ya estaba construida en 1870.

⁷⁶⁴ *Carretera de 1ª orden de Madrid a Francia por La Junquera. Travesía de Alcalá de Henares, km 30*. Ingeniero: Antonio Aguirre Andrés, 1939 (ADCPM, sin signature).

con rampas de acceso de gran longitud con el fin de conseguir el suficiente gálibo. La falta de documentación no ha impedido delimitar su construcción entre 1940 y 1944 según se desprende de diversas fuentes indirectas⁷⁶⁵. En primer lugar, el por entonces ministro de Obras Públicas, Alfonso Peña, en declaraciones ofrecidas a la prensa del momento señalaba que se habían substituido numerosos pasos a nivel repartidos por todo el territorio nacional, mencionando concretamente los de Alcalá de Henares y Arcos de Jalón en la carretera de Barcelona. Por otra parte, en la fotografía aérea del vuelo americano de 1945-1946 se puede comprobar que el paso superior ya había sido construido, además en ella se observa con claridad que ya estaba en servicio puesto que los márgenes de la nueva variante se superponen al antiguo trazado, aunque es posible que faltasen algunos detalles para dar la obra por finalizada en el momento de captar la fotografía pues el afirmado ofrece un color demasiado claro quizás porque todavía no se había aplicado el riego superficial asfáltico.

En 1945 se presentó un proyecto para ensanchar el puente de Viveros, por entonces también conocido como puente de San Fernando⁷⁶⁶. Se trataba de una antigua obra de fábrica de sillería de 156 m de longitud pero que apenas tenía una anchura interior de 7 m y carecía de paseos para los peatones. Su situación y estado eran en cierto modo determinantes puesto que constituía un acceso clave al aeropuerto de Torrejón de Ardoz de modo que se formulaba como solución ensancharlo hasta una anchura de 17 m, suficiente para cuatro circulaciones, a razón de 3,50 m para cada carril y 1,50 m para los paseos laterales. En el propio proyecto se planteaban dos soluciones aunque una de ellas consistente en colocar un tablero superior de hormigón armado de la anchura adecuada apoyado sobre el puente existente quedó desechada puesto que los voladizos que sobresalían no presentaban demasiada seguridad y resultaban demasiado costosos. De modo que la solución adoptada se fundamentaba en mantener la estructura del puente para lo que habría que desmontar la sillería de los paramentos aguas arriba construyendo la parte ensanchada por ese lado y volver a colocar las boquillas y los tajamares en su primitiva disposición.

⁷⁶⁵ En esta década se suprimieron también casi todos los pasos a nivel existentes en esta carretera en las provincias de Soria y Zaragoza según se detalla en el siguiente apartado. La mayoría de estos proyectos fueron redactados hacia 1936 pero los trabajos no pudieron comenzar hasta después de acabada la guerra, es posible que también fuese el caso de este paso a nivel.

⁷⁶⁶ SIERRA (1946). *Estática, Estética y Economía. ROP*.

8.3.2.2. *Provincia Guadalajara*

Las primeras obras realizadas en la provincia de Guadalajara a partir de 1940⁷⁶⁷ fueron fundamentales en la reparación y acondicionamiento de la carretera puesto que una parte de ella se había visto seriamente dañada durante la Guerra Civil⁷⁶⁸. Por otra parte, a causa de la contienda bélica se habían interrumpido algunas obras que estaban en vías de ejecución, las cuales no se pudieron reanudar hasta una vez acabado el conflicto. Ese parece ser el caso de unos trabajos de pavimentación de la calzada entre el límite de la provincia de Madrid y la población de Taracena. En un primer tramo, comprendido entre la venta de Meco y las cercanías de la ciudad de Guadalajara, concretamente entre los km 36 y 50, se debía efectuar la imprimación de un riego con betún asfáltico, mientras que en un segundo tramo comprendido entre los km 50 y 61 se debía pavimentar la calzada con hormigón-mosaico a la vez que había que colocar los bordillos de la misma en la travesía de la Guadalajara. Las obras del segundo tramo estaban acabadas en diciembre de 1941⁷⁶⁹, sin embargo, por razones desconocidas, la contrata del primer tramo, adjudicada a Pavimentos Asfálticos S.A., quedó rescindida en noviembre de 1941⁷⁷⁰, aunque seguramente esta situación no impediría acabar la obra en fechas posteriores mediante una nueva adjudicación. Por estas mismas fechas quedaron también rescindidas las contratas de conservación de la carretera suscritas por un periodo de diez años con la empresa anterior que correspondían a trabajos de mantenimiento del pavimento a ejecutar en un largo tramo que se extendía desde el empalme con la carretera de Soria, en las cercanías de Taracena, hasta la salida de los des-

⁷⁶⁷ A pesar de la ausencia de documentación en el archivo de la Demarcación de Carreteras de la provincia de Guadalajara se ha podido recabar cierta información tanto en las publicaciones oficiales (*Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*) como en la prensa local (*Nueva Alcarria, Flores y Abejas*).

⁷⁶⁸ Una de las infraestructuras destruidas durante la Guerra Civil fue el puente de Almadrones, situado en el km 105, que permitía sortear el barranco de la Artilla. Según la mayoría de las informaciones recabadas el puente fue desmantelado por el ejército republicano en los meses finales de 1936, o a principios de 1937, con anterioridad a la batalla de Guadalajara, ocurrida en marzo de 1937, con el fin retrasar el avance de las tropas italianas del CTV, de hecho, se conoce un documento gráfico que certifica esta acción, no obstante algún autor ha apuntado que el puente fue derruido por las tropas nacionales en noviembre de 1936 [MOLINA FRANCO, L. (2016). Militares italianos en la guerra de España. *Presencia italiana en la milicia española. Revista Internacional de Historia Militar*, 94: 119-192]. Aunque no se tengan noticias de su reconstrucción es seguro que sería una de las primeras obras en llevarse a cabo.

⁷⁶⁹ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 258, martes 28 de octubre de 1941, p. 4; *BOPGu*, n° 6, miércoles 7 de enero de 1942, p. 1.

⁷⁷⁰ *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 71, martes 24 de marzo de 1942, p. 2; *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 67, jueves 19 de marzo de 1942, p. 1.

filaderos del Jalón en Somaén, ya en la provincia de Soria, y que abarcaba desde el km 61 hasta el 164⁷⁷¹. Pese a estos problemas administrativos las obras se dieron por finalizadas dos años más tarde⁷⁷².

Uno de los primeros proyectos elaborados en los años iniciales de la década fue el relativo a la construcción de una variante de trazado de apenas 500 m de longitud en las cercanías del km 115, punto situado entre los términos municipales de Algora y Torremocha del Campo, con la finalidad de eliminar varias curvas peligrosas. Las expropiaciones comenzaron en 1942 y un año más tarde las obras estaban en fase de ejecución⁷⁷³. Mediada la década los nuevos proyectos estuvieron encaminados a la mejora de la vía. Algunos de estos trabajos consistieron fundamentalmente en el ensanche de la explanación y del firme de la calzada en diversos sectores del recorrido provincial. Un primer tramo comprendía desde el límite provincial (km 38) hasta el km 48, mientras que otro, mucho más largo, se extendía desde las inmediaciones de Taracena hasta más allá de la venta del Puñal (km 62 al 98), con excepción de la cuesta de Torija⁷⁷⁴. Tres años más tarde se debieron complementar algunos de estos trabajos en algunos puntos de estos mismos tramos⁷⁷⁵. Otras intervenciones tuvieron como finalidad aplicar un riego superficial de betún asfáltico fluidificado, ejecutadas siempre en pequeños tramos del trazado provincial, concretamente en los alrededores de los km 55 y en el tramo comprendido entre los km 106 y 114⁷⁷⁶. Estas obras debieron realizarse con rapidez puesto que en noviembre de 1946, catorce meses después de ser sacadas a concurso, ya estaban entregadas⁷⁷⁷. Otro proyecto de este momento corresponde a una variante de trazado en el tramo de aproximación al caserío de Torremocha del Campo. Fue sacado a concurso en 1945 y al año siguiente se decretaron las correspondientes órdenes de expropiación⁷⁷⁸.

⁷⁷¹ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 3, sábado 3 de enero de 1942, pp. 1-2.

⁷⁷² *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 7, sábado 8 de enero de 1944, pp. 3-4.

⁷⁷³ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 150, miércoles 24 de junio de 1942, p. 4; *Nueva Alcarria*, 20 de febrero de 1943, p. 4.

⁷⁷⁴ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 15, miércoles 17 de enero de 1945, pp. 2-3; *BOPGu*, n° 36, sábado 10 de febrero de 1945, p. 4.

⁷⁷⁵ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 22, jueves 19 de febrero de 1948, p. 4.

⁷⁷⁶ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 206, martes 28 de agosto de 1945, p. 8; *BOPGu*, n° 225, miércoles 19 de septiembre de 1945, p. 4.

⁷⁷⁷ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 136, martes 12 de noviembre de 1946, pp. 2-3; *BOPGu*, n° 137, jueves 14 de noviembre de 1946, p. 2; *BOPGu*, n° 140, jueves 21 de noviembre de 1946, p. 4.

⁷⁷⁸ *Variante de trazado entre los puntos kilométricos 117,546 y 118,056 del camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona* [*Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 16, jueves 18 de enero de 1945, p. 1]. Expropiaciones: *BOPGu*, n° 7, martes 15 de enero de 1946, p. 4.

Nada más se sabe de él aunque es de suponer que las obras se darían por finalizadas en los años siguientes⁷⁷⁹.

Merecen un comentario especial una serie de proyectos dirigidos a eliminar varias de las peligrosas travesías urbanas que existían en esta provincia, tales como las de Taracena, Torija y Saúca, estas dos últimas con la dificultad añadida de una tortuosa cuesta en sus inmediaciones, pero desafortunadamente algunas de estas intervenciones no se llevaron a término hasta las décadas siguientes, caso de Taracena, o bien se abandonaron antes de terminarlas, como en el caso de Torija.

Hacia 1944 se había elaborado un proyecto que pretendía eliminar la difícil travesía de Taracena, incluso se había publicado en el Boletín Oficial del Estado, sin embargo en el momento de proceder a la subasta pública y posterior adjudicación, quedó eliminado del concurso público⁷⁸⁰. Por otra parte, el proyecto de la variante de Saúca, elaborado en 1944, fue sacado a concurso al año siguiente pero debió ser modificado puesto que volvió a subastarse de nuevo en 1946, dictándose las correspondientes órdenes de expropiación esos mismos años⁷⁸¹. Los trabajos debieron comenzar inmediatamente y a buen ritmo puesto que tal como se puede comprobar en la fotografía aérea de 1946 en esa fecha todo el trazado de la variante estaba ya explanado⁷⁸². No se ha encontrado ninguna referencia sobre estas obras en la prensa local pero se ha podido comprobar que todo el trayecto de la variante, tanto el tramo que eliminaba la travesía urbana como el nuevo trazado de la cuesta, estaba totalmente terminado en 1956 según refleja la fotografía aérea de dicho año.

⁷⁷⁹ En la fotografía aérea de 1956 se aprecia la reciente construcción de una variante de trazado en el tramo antes de llegar a Torremocha viniendo desde Madrid.

⁷⁸⁰ Sólo se conoce su título a través de las publicaciones oficiales: *Variación de trazado entre los p.k. 60,079 y 60,749 para supresión de la travesía de Taracena en el C.N. de Madrid a Francia por Barcelona* [Boletín Oficial de la Provincia de Madrid, n° 142, viernes 15 de junio de 1945, p. 1; Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara, n° 61, lunes 12 de marzo de 1945, p. 4]. Según se verá más adelante, esta obra fue proyectada de nuevo e incluida en el Plan de Modernización de Carreteras de 1950 y ejecutada, finalmente, a partir de 1964.

⁷⁸¹ Proyecto: *Variante entre los puntos kilométricos 128,507 y 150,414 para la supresión de la travesía de Saúca en el camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona* [Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara, n° 181, sábado 29 de julio de 1944, p. 4]. Concursos públicos: BOPGu, n° 15, miércoles, 17 de enero de 1945, p. 2; BOPGu, n° 88, martes 23 de julio de 1946, p. 2. Expropiaciones: BOPGu, n° 188, martes 7 de agosto de 1945, p. 4.

⁷⁸² En este sentido también es significativo el título del proyecto presentado a concurso público en la segunda convocatoria: *Terminación de las obras de variante entre los puntos ...* [BOPGu, 23- julio-1946, p. 2].

Más llamativo resulta el caso de la variante de Torija cuyo proyecto, elaborado en 1944⁷⁸³, pretendía tanto eliminar la corta travesía urbana como aminorar las acusadas pendientes de la cuesta existente en dicha población. La obra fue sacada a concurso en un primer momento a finales de 1945 y de nuevo un año más tarde tras reformar en profundidad el proyecto inicial puesto que la cuantía de las obras era cinco veces mayor, e inmediatamente se procedió a dictar las órdenes de expropiación⁷⁸⁴. El nuevo trazado de la variante comenzaba a la altura del km 71,5 y tras una larga cuesta de 2,5 km de longitud que discurría en todo momento por la ladera occidental del estrecho valle, una vez alcanzado el páramo, retomaba el viejo trazado de la carretera en el km 74, punto en el que se proyectaba la intersección por la derecha con la carretera local a Brihuega, donde ya concurría por la izquierda la que conducía a Torre del Burgo. Los trabajos en la nueva variante debieron retrarsarse un tiempo y al parecer no comenzaron hasta principios de la década siguiente pues hasta ese momento no se produjo la ocupación de las fincas expropiadas. Según puede constatarse por la fotografía aérea de 1956 en esa fecha los movimientos de tierras ya habían sido ejecutados, en los que estaba incluida la excavación de una larga trinchera⁷⁸⁵ con el fin de reducir la pendiente al enlazar con el páramo e incluso se había explanado toda la plataforma de la nueva vía; también se había construido el enlace con las carreteras locales anteriormente mencionadas y el correspondiente desvío de la de Brihuega; sin embargo, por razones que desconocemos, la nueva variante no llegó a terminarse en su totalidad y nunca entró en servicio aunque la obra realizada sí se aprovechó como camino local. Algunas obras parciales ya estaban terminadas a finales de 1955 fecha en la que fueron entregadas a la Administración, como es el caso del mencionado cruce existente en el km 74⁷⁸⁶, mientras que el resto de las obras que habían quedado pendientes en ese momento no fueron entregadas hasta el verano de 1958⁷⁸⁷.

⁷⁸³ Variante entre los puntos kilométricos 72 al 76 del camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona y principio del camino comarcal de Guadalajara a Cifuentes por Brihuega [*Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 2, martes 2 de enero de 1945, p. 2].

⁷⁸⁴ Concursos públicos: *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 244, sábado 3 de noviembre de 1945, p. 11; *BOPGu*, n° 147, sábado 7 de diciembre de 1946, p. 7. Expropiaciones: *BOPGu*, n° 13, jueves 30 de enero de 1947, pp. 3-4.

⁷⁸⁵ Esta trinchera fue reaprovechada, con la consiguiente ampliación, para trazar por este mismo punto la autovía A-2.

⁷⁸⁶ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 157, sábado 31 de diciembre de 1955, pp. 6-7.

⁷⁸⁷ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 89, sábado 26 de julio de 1958, p. 1.

8.3.2.3. *Provincias de Soria y Zaragoza*

En los últimos años del Circuito se elaboraron varios proyectos que tenían la finalidad de suprimir algunos de los pasos a nivel que entorpecían el transcurso de la carretera en su recorrido por la provincia de Soria entre Esteras de Medinaceli y Arcos de Jalón. Era el caso de los pasos a nivel de Los Boliches, en término de Fuencaliente, Los Majuelos, en Somaén, y El Valladar, antes de llegar a Arcos. Una situación semejante se planteó en la provincia de Zaragoza en el trayecto entre Alhama de Aragón y Ateca donde también se había proyectado suprimir los pasos a nivel de Alhama de Aragón (km 209), Bubierca (km 216), La Romera y La Toba, estos dos últimos en término de Ateca, además de otro paso situado en término de Monreal de Ariza (km 188). A partir de 1940 se retomaron todos estos proyectos y volvieron a ser reelaborados, a la vez que en años sucesivos se redactaron los de otros pasos cuya eliminación se proponía por primera vez. Se encontraban en esta situación cuatro pasos sorianos, dos de ellos localizados en término de Lodaes y otros dos situados en las inmediaciones de Jubera, además de otro paso en la provincia de Zaragoza localizado en término de Ateca algo más adelante que los dos anteriores. Había, por tanto, un total de 14 pasos a nivel ubicados en estos dos difíciles trayectos.

El proyecto de eliminación del paso a nivel de Los Boliches, situado en término de Fuencaliente a la altura del km 147,2, fue redactado por primera vez en 1936 y reelaborado de nuevo en 1940. Debido al cruce oblicuo con la línea del ferrocarril quedaba dificultada la consecución de una amplia luz, necesaria en previsión del tendido de la doble vía férrea, por lo que se proponía un paso superior constituido por un tramo recto de hormigón armado apoyado sobre sendos estribos. El proyecto fue reformado en 1944 ya que los precios habían quedado desfasados y hubo que ajustar el presupuesto al alza. Sin embargo, esta propuesta nunca fue construida puesto que la construcción del túnel de Horna, que rebajó en 27 m la cota máxima de la línea ferroviaria, permitió modificar el trazado de la vertiente oriental hasta Fuencaliente de manera que ante las nuevas circunstancias se propuso un paso inferior bajo el ferrocarril⁷⁸⁸.

El paso a nivel de Los Majuelos estaba situado en el km 165,5 una vez pasada la localidad de Somaén. Después de un primer proyecto redactado

⁷⁸⁸ *Proyecto de sustitución del paso a nivel de "Los Boliches" en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, km 147,200, en su cruce con el ferrocarril de Madrid a Zaragoza, km 161,915. Ingenieros: Pedro Martín Baringo y Joaquín M^a del Villar, 1936, 1940 y 1944 (AHPSo, sig. 17.792). Incluye proyecto inicial y proyecto reformado.*

Según se desprende de la documentación disponible la construcción de este paso inferior fue sufragada, al menos en parte, por la compañía ferroviaria.

en 1938 que quedó en parte en el olvido la idea se retomó en 1940. La solución adoptada en este caso era la construcción de un paso superior oblicuo de amplia luz y con altura suficiente, de manera que obligaba a realizar un nuevo trazado debido a la longitud de las rampas de acceso. Una vez aprobado el proyecto las obras fueron adjudicadas en enero de 1941 a Lope Peña Gómez, sin embargo al año siguiente fue necesario reformarlo al sustituir la idea original por un pórtico sencillo de hormigón armado de un solo vano constituido por dos ménsulas y una losa central, rebajando de este modo la altura disponible para el paso del ferrocarril. Diversos problemas obligaron a suspender las obras en 1943 quedando rescindida la contrata dos años más tarde, continuando a partir de ese momento bajo la modalidad de administración. La precariedad en la disposición de algunos materiales, sobre todo hierro, obligó de nuevo a modificar el proyecto optando en este caso por la construcción de un túnel artificial de hormigón en masa de 42 m de longitud que rebajaba ligeramente la altura de paso del ferrocarril disminuyendo así el volumen de los terraplenes de acceso. En julio de 1947 la obra estaba concluida⁷⁸⁹.

La supresión del paso a nivel de El Valladar, situado en el km 167,6 en término de Arcos de Jalón, arranca con un proyecto elaborado en 1937 sin embargo el proyecto definitivo fue redactado en 1940, siendo aprobado en abril de ese mismo año. El proyecto proponía un paso superior oblicuo sobre la línea del ferrocarril que dejaba una luz de 20 m y una altura sobre los raíles de 5,26 m. Además se hacía preciso construir un pontón de 9 m de longitud para sortear el curso del arroyo. Las obras se adjudicaron en enero de 1941 a favor de Luis Calonge Calvo, iniciándose los trabajos en el mes de junio y quedando finalizadas en noviembre de 1943⁷⁹⁰.

El proyecto para suprimir el paso a nivel del km 188,2, situado en término de Monreal de Ariza, fue redactado en 1936 pero no fue aprobado de modo que volvió a elaborarse de nuevo en 1940. La solución adoptada consistía en un paso superior sobre el ferrocarril integrado en una variante

⁷⁸⁹ *Proyecto de sustitución del paso a nivel de "Los Majuelos" en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, km 165,500, en su cruce con el ferrocarril de Madrid a Zaragoza.* Ingenieros: Pascual Lorenzo Ochando y Joaquín M^a del Villar, 1938, 1940, 1942 y 1948 (AHPSo, sig. 17.793 y 17.794). Incluye proyecto inicial, proyecto reformado, proyecto de terminación de las obras y liquidación.

En el proyecto inicial de 1938 se nombra a la carretera con la denominación de Itinerario XIII, siguiendo la nomenclatura del CNFE, sin embargo en los proyectos de 1948 se hace referencia a ella como Carretera nacional N-II.

⁷⁹⁰ *Proyecto de sustitución del paso a nivel de "El Valladar" en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, km 167,600, en su cruce con el ferrocarril de Madrid a Zaragoza.* Ingenieros: Pascual Lorenzo Ochando y Joaquín M^a del Villar, 1937, 1940 y 1948 (AHPSo, sig. 17.793). Incluye proyecto inicial, proyecto reformado y liquidación.

de trazado de 1034 m de longitud. El paso ofrecía una luz de 10,6 m en previsión de la instalación en un futuro próximo de la doble vía. Sin embargo, la falta de documentación ha impedido conocer el desarrollo de las obras⁷⁹¹.

La eliminación de dos pasos a nivel consecutivos situados a 1 km a la salida de Alhama de Aragón ya estaba planificada dentro de las obras del Circuito, de hecho, el proyecto elaborado en 1935 fue aprobado ese mismo año. La opción elegida fue trazar una variante de 620 m de longitud ladera adelante por encima de la línea del ferrocarril. Las obras fueron adjudicadas en 1936 a Fulgencio Andaluz y debieron comenzar inmediatamente pues al quedar interrumpidas por la guerra ya estaban casi concluidos los trabajos de explanación y se habían construido algunas obras de fábrica. Acabada la contienda los trabajos se reanudaron en 1939 y al año siguiente apenas quedaban pendientes de ejecución unas pocas obras, sin embargo fue necesario redactar un nuevo proyecto puesto que había que sustituir el betún asfáltico, material escaso y caro, por un producto nacional y más barato como el alquitrán⁷⁹².

El proyecto para la eliminación del paso a nivel del km 215,5, localizado en término de Bubierca, fue elaborado en 1936 aunque fue redactado de nuevo en 1940. La solución propuesta optaba por un paso superior sobre la vía férrea formado por un tramo recto de hormigón armado de 16 m de longitud apoyado sobre estribos de fábrica de hormigón en masa. El cruce oblicuo proporcionaba una luz de 13,80 m y 5,35 m de altura, dimensiones más que suficientes para la libre circulación del ferrocarril, sin embargo la difícil disposición sobre el terreno obligaba a trazar una variante de unos 400 m de longitud. La falta de documentación no ha permitido conocer el momento en el que esta obra quedó finalizada⁷⁹³.

En el sector de La Toba, entre Bubierca y Ateca, había dos pasos a nivel consecutivos ya que la carretera trazaba una gran curva adosada a las paredes rocosas que enmarcan el valle del Jalón mientras que la vía férrea cruzaba la zona en línea recta. En 1936 se redactó un primer proyecto con vistas a su eliminación que posteriormente fue reeditado en 1939; en ambos se proponía

⁷⁹¹ *Proyecto de sustitución del paso a nivel situado en el km 188,200 de la carretera nacional de Madrid a Francia por Barcelona, en su cruce con el ferrocarril de Valladolid a Ariza km 249,600.* Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1940 (ADCPZ, sig. 4.5.2.24).

⁷⁹² *Proyecto de supresión de dos pasos a nivel, km 209,100 y 209,500, de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera.* Ingenieros: Antonio Martínez Maturana y Antonio García Jiménez, 1935 y 1940 (ADCPZ, sig. 4.5.2.34). Incluye proyecto inicial y proyecto reformado.

En el proyecto reformado la carretera recibe la denominación de Madrid a Francia por Barcelona.

⁷⁹³ *Proyecto de sustitución del paso a nivel en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, km 215,500, en su cruce con el ferrocarril de Madrid a Zaragoza, km 226,000.* Ingenieros: Pedro Martín Baringo y Antonio García Jiménez, 1936 y 1940 (ADCPZ, sig. 4.5.2.37).

En el proyecto de 1940 la carretera se denomina de Madrid a Francia por Barcelona.

una variante de trazado paralela a la línea del ferrocarril de 659 m de longitud. Diversos problemas con la contrata obligaron en noviembre de 1941 a que estas obras se ejecutaran mediante la modalidad de administración. Ese mismo año se redactó otro proyecto con el fin de suprimir otro paso a nivel que se encontraba a unos 800 m más adelante. En este caso se pensaba construir una variante de trazado de 680 m que salvaba la línea del ferrocarril mediante un paso superior constituido por un tramo recto de hormigón armado apoyado sobre estribos de fábrica de hormigón en masa. El paso superior ofrecía una luz de 11,5 m y una altura de 5,35 m. Por alguna circunstancia estas obras también se debieron ejecutar por administración. En 1942 se presentó un proyecto reformado que ofrecía la posibilidad de unificar ambas obras conectándolas mediante un túnel de 54 m de largo, de esta manera se mejoraba sensiblemente el trazado y se acortaba la longitud de la carretera en 446 m. En 1945 los trabajos estaban prácticamente terminados y sólo faltaba por finalizar la construcción del túnel de unión del que ya se llevaban excavados 53 m, sin embargo su longitud final sería de 79 m, 25 m más de los proyectados⁷⁹⁴.

En 1940 se propuso la eliminación de dos pasos a nivel consecutivos cercanos a la población de Jubera cuya escasa visibilidad era causa de algunos accidentes. Descartados los pasos inferiores puesto que quedarían por debajo de la zona inundable del Jalón se adoptó como solución la construcción de una variante de trazado de 826 m de longitud que discurría en parte paralela a la línea del ferrocarril. El proyecto fue aprobado en junio del año siguiente y en octubre se realizó la adjudicación de las obras a favor de Luis García de la Noeda, comenzando los trabajos en junio de 1942, sin embargo un año más tarde el adjudicatario fue autorizado para cederlas a Martín Muñoz Carrera. En 1944 se elaboró un nuevo proyecto en el que se eliminaba la gran curva de La Venta debiendo construir para ello un gran terraplén paralelo a la vía férrea de modo que la variante definitiva tenía una longitud de 1.127 m. A finales de 1945 las obras estaban prácticamente terminadas salvo algunos pequeños detalles, momento en el que se realizó la recepción provisional de las mismas⁷⁹⁵.

⁷⁹⁴ *Proyecto de supresión de los dos pasos a nivel de "La Romera" y "La Toba" en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, km 218, en su cruce con el ferrocarril de Madrid a Zaragoza, km 228.* Ingenieros: Pedro Martín Baringo y Antonio García Jiménez, 1936 y 1939 (ADCPZ, 4.5.2.39).

Proyecto de sustitución del paso a nivel en la carretera de Madrid a Francia por Barcelona, km 218,650, en su cruce con el ferrocarril de Madrid a Zaragoza, km 228. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1941 y 1945 (ADCPZ, 4.5.2.20). Incluye proyecto inicial, segundo proyecto reformado y tercer proyecto reformado.

⁷⁹⁵ *Proyecto de supresión de dos pasos a nivel del camino nacional N-II de Madrid a Francia por Barcelona en los km 158,050 y 158,680 con el ferrocarril de Madrid a Barcelona en los km 172,457 y 172,940.* Ingeniero: Joaquín M^a del Villar, 1940, 1944, 1946 y 1961 (AHPSO, sig. 17.795). Incluye proyecto inicial, proyecto reformado, propuesta de revisión de precios y liquidación.

Finalmente, a 1 km de Lodaes, entre los km 156 y 157, había otros dos pasos a nivel consecutivos puesto que la carretera presentaba un lazo de doble cruce con la línea férrea. El proyecto fue redactado en 1943 y al igual que en el caso de Jubera se descartaban los pasos inferiores porque la rasante de la carretera quedaría por debajo del lecho del río y también quedaban descartados los pasos superiores debido a la excesiva oblicuidad de los cruces. La solución adoptada consistía en construir una variante discurriendo el nuevo trazado de la carretera en paralelo a la línea del ferrocarril. Así mismo se recomendaba ejecutar las obras mediante el modo de administración, quedando adjudicadas por concurso de destajos a favor de Pedro Arias Pano y comenzando éstas en agosto de 1944. En julio de ese mismo año se había elaborado un nuevo proyecto en el que se suprimía la gran curva anterior al primer paso a nivel mediante la construcción de un túnel de 59 m de longitud, paralelo al del ferrocarril, que permitía la entrada en recta al nuevo trazado. Como esta solución acarrearía cruzar por dos veces el Jalón se determinaba también la construcción de dos grupos de pontones que facilitasen el cruce del cauce del río. Se preveía un plazo de ejecución de las obras de dos años que podía ser alargado en función de la dificultad ofrecida en la excavación del túnel y la cimentación de los pontones. Una vez aprobado el proyecto reformado comenzó la ejecución de las obras por administración siendo adjudicados los correspondientes destajos durante los dos años siguientes, sin embargo las dificultades surgidas en la cimentación de los pontones obligó en 1947 a una revisión de precios. Dos años más tarde las obras se dieron por concluidas⁷⁹⁶.

Otro tipo importante de obras realizadas en este periodo, teniendo en cuenta el volumen de las mismas, fue la mejora del trazado de la carretera y el acondicionamiento de los firmes de algunos tramos. Este tipo de obras alcanzó un montante destacado en la provincia de Zaragoza durante la década de los 40. De este modo, a partir de 1940 se vino aplicando en gran parte del recorrido provincial que resulta de nuestro interés, es decir, desde el límite con la provincia de Soria hasta la propia capital, un amplio plan dedicado principalmente a la eliminación de curvas y a la pavimentación con firmes especiales dotando a la zona afirmada del ancho reglamentario, según la normativa vigente.

Un primer tramo ampliamente renovado abarcaba desde el límite provincial hasta la población de Alhama de Aragón, comprendido entre los km

⁷⁹⁶ *Proyecto de supresión de dos pasos a nivel del camino nacional N-II de Madrid a Francia por Barcelona en los km 156,490 y 157 con el ferrocarril de Madrid a Barcelona en los km 170,844 y 171,547.* Ingeniero: Joaquín M^a del Villar, 1943, 1944, 1947 y 1949 (AHPSO, sig. 17.798). Incluye proyecto inicial, proyecto de variación de trazado complementario, propuesta de revisión de precios y proyecto de terminación de las obras.

181 y 206. Un primer plan de actuación desde el límite provincial hasta un poco más allá de la localidad de Ariza fue fragmentado en cuatro proyectos parciales que quedaron redactados en 1940⁷⁹⁷, además del ya mencionado sobre la supresión del paso a nivel del km 188. Las obras debían estar acabadas a finales de 1942 según puede inducirse de los plazos conocidos para uno de los tramos parciales. El tercer subtramo, comprendido entre los km 189 y 192, fue adjudicado en enero de 1941 a Francisco Vives Nuin, tres meses más tarde comenzaron las obras y se dieron por finalizadas en septiembre del año siguiente. Las principales actuaciones realizadas en este tramo consistieron en la variación del trazado mejorando, o incluso eliminando, algunas curvas, el aumento de la zona afirmada a 8 m de anchura y la pavimentación con firmes especiales (macadam-cemento, hormigón). En varios lugares de este tramo se procedió a reparar la valla metálica de seguridad en aquellos puntos en los que estaba en mal estado y a colocar varios indicadores direccionales, de población y de peligrosidad. En 1944 se redactó otro proyecto que trataba de evitar un complicado tramo entre los km 199 y 202, en término de Cetina. Se proyectaba construir una variante de trazado con el fin de eliminar varias curvas peligrosas procediendo después a pavimentar el nuevo trazado de 8 m de anchura con macadam-cemento sobre una base de macadam ordinario⁷⁹⁸.

El siempre complicado tramo entre Bubierca y Ateca, comprendido entre los km 214 y 220, también fue objeto de otro proyecto elaborado en 1944 que se complementaba con los mencionados en líneas anteriores destinados a la supresión de cuatro pasos a nivel. Se trataba de reducir el número de curvas existentes en este tortuoso recorrido puesto que las 39 curvas

⁷⁹⁷ *Carretera nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de variación de trazado y de ensanche y reparación con macadam-cemento entre los puntos kilométricos 181,600 y 185,000*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1940. *Carretera nacional de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de pavimentación con hormigón hidráulico entre los puntos kilométricos 181,600 al 188,100 y 188,958 al 195*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1940 (ADCPZ, sig. 4.5.2.22).

Carretera nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de variación de trazado y de ensanche y reparación con macadam-cemento entre los puntos kilométricos 185,000 y 188,100. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1940 (ADCPZ, sig. 4.5.2.23).

Camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Liquidación de las obras de variación de trazado y de ensanche y reparación con macadam-cemento entre los puntos kilométricos 188,927 y 192,000. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1943 (ADCPZ, sig. 4.5.2.25).

Carretera nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de ensanche y reparación con macadam-cemento entre los puntos kilométricos 192 y 195. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1940 (ADCPZ, sig. 4.5.2.26).

⁷⁹⁸ *Camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de variación de trazado, ensanche y reparación con macadam-cemento entre los puntos kilométricos 199,000 y 202,419*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1944 (ADCPZ, sig. 4.5.2.27). Incluye proyecto y nuevo presupuesto.

El nuevo trazado no resolvió el problema de la seguridad puesto que mantenía una curva, conocida como La Trinchera, tan peligrosa como las anteriores.

iniciales, algunas de ellas muy cerradas, debían quedar reducidas a 21, aumentando en aquellos casos que fuese posible el radio de las mismas. Se incluyó también la construcción de un túnel de 54 m de longitud. Respecto a la calzada, se proponía ampliar su anchura hasta los 8 m pavimentándola posteriormente con un firme de macadam-cemento⁷⁹⁹.

Otro tramo que se reformó estaba comprendido entre los km 264 y 279, que corresponde a la zona de La Almunia de Doña Godina, donde se ejecutaron cuatro proyectos, dos de ellos elaborados en 1941 y un tercero en 1943, mientras que del cuarto sólo se tienen noticias indirectas. El primero de ellos consistió en reducir de siete a cuatro el número de curvas, a la vez que se ampliaba su radio, en un corto tramo en cuesta de apenas 700 m situado en la salida del puente del río Grío antes de llegar a La Almunia. El proyecto también incluía la ampliación de la calzada de 7 a 8 m y su posterior pavimentación con firme de macadam-cemento⁸⁰⁰. El segundo proyecto suponía el acondicionamiento y mejora de la travesía de La Almunia, para ello se hacía necesario modificar, en la medida de lo posible, el radio de las tres curvas existentes y aumentar la anchura de la zona afirmada hasta 8 m, aunque en algunas partes quedaba ampliada hasta 9,40 m para poder dejar una acera en el lado izquierdo de hasta 2 m de anchura, a la vez que debía cubrirse mediante losa de hormigón armado el foso que rodeaba la villa, dejando, de este modo, un paseo de 370 m de longitud en el lado derecho de la carretera. En los años siguientes se reformó el proyecto hasta en tres ocasiones sobre todo tratando de actualizar los precios, la última de ellas en 1949 cuando todavía las obras no estaban terminadas⁸⁰¹. El tercer proyecto comprendía un tramo de apenas 4 km en el que únicamente se debía cambiar el antiguo afirmado de macadam ordinario con riego bituminoso por un nuevo firme de hormigón hidráulico recomendando sustituir el apisonado por el vibrado con el objeto de obtener mayor compacidad y evitar la aparición de grietas en el fraguado⁸⁰².

⁷⁹⁹ *Camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de variación de trazado, ensanche y reparación con macadam-cemento entre los puntos kilométricos 213,791 al 220,471*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1944 (ADCPZ, sig. 4.5.2.35).

⁸⁰⁰ *Camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de variación de trazado, ensanche y reparación con macadam-cemento entre los puntos kilométricos 269,155 al 269,900*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1941 (ADCPZ, sig. 4.5.3.07).

⁸⁰¹ *Carretera nacional de Madrid a Francia por Barcelona, N-II. Proyecto de acondicionamiento entre los puntos kilométricos 271,797 y 273,446*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1941, 1944, 1946 y 1949 (ADCPZ, sig. 4.5.3.08). Incluye proyecto inicial, proyecto de modificación de precios y proyecto reformado.

⁸⁰² *Camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de pavimentación con hormigón vibrado entre los puntos kilométricos 275 y 279*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1943 y 1948 (ADCPZ, sig. 4.5.3.09).

Otra intervención, en este caso muy puntual, correspondió a una variación de trazado en el entorno del km 309, cerca de la venta de los Caballos. Se trataba de un tramo con 5 curvas situado después de unas largas rectas lo que ocasionaba algunos accidentes debido al descuido de los automovilistas. El proyecto elaborado en 1944 planteaba como solución construir una variante en recta de unos 600 m de longitud que enlazara en sus extremos con el resto de la carretera mediante dos curvas de gran radio. Así mismo, se daría a la nueva variante una anchura de 8 m con firme de macadam ordinario. Una vez aprobado el proyecto, en agosto de 1945 se realizó la adjudicación de las obras a favor de Pascual Aguirre Lahuerta, dando comienzo los trabajos de manera inmediata y quedando finalizados en mayo del año siguiente⁸⁰³.

Además de las numerosas pavimetaciones reseñadas en las actuaciones anteriores, ya se tratase de variantes de trazado o de sustitución de antiguos pasos a nivel, hubo otros proyectos cuya única finalidad fue la de dotar a la vía de un afirmado compacto y resistente. Es el caso de un proyecto redactado en 1944 que proponía la pavimentación con mosaico sobre cimientado de hormigón en un tramo de unos 3 km cercano al Puente de La Muela⁸⁰⁴. También se pavimentó, en este caso con firme de adoquinado, en la salida de Zaragoza hacia Barcelona el tramo de carretera entre los ríos Ebro y Gállego (km 324 al 326), obras que fueron subastadas en 1940⁸⁰⁵.

Por lo que respecta a la provincia de Soria, además de la eliminación de los siete pasos a nivel mencionados en líneas anteriores también se realizaron otras obras de mejora de la carretera. Uno de los puntos más problemáticos era la Cuesta de Esteras en la que en un tramo de apenas 2 km con fuertes pendientes superiores al 6 %, e incluso casi el 11 % en algún punto, había curvas muy peligrosas de radio muy reducido y con gran desnivel. El proyecto para solventar este difícil tramo, redactado en 1945, planteaba como mejor solución la construcción de una variante de trazado de 1.680 m de longitud que acortaba el recorrido mediante la excavación de un túnel de 440 m, puesto que en caso de no hacer el túnel la variante debería tener unos 6 km de longitud con el consiguiente mayor movimiento de tierras y, por

⁸⁰³ *Camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de variación de trazado entre los puntos kilométricos 508,700 al 509,500*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1944 y 1948 (ADCPZ, sig. 4.5.3.10). Incluye proyecto y liquidación.

⁸⁰⁴ *Camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de rebaje de bordillos y ensanche del pavimento de mosaico sobre cimientado de hormigón entre los puntos kilométricos 515,000 y 518,225*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1944 (ADCPZ, sig. 4.5.3.15).

La memoria de este proyecto hace mención a la existencia de un afirmado de mosaico sobre cimientado de hormigón en otros tramos de la carretera que sería preciso reformar, como son los de Alhama de Aragón-Bubierca, Ateca-Terrer y Terrer-Calatayud.

⁸⁰⁵ *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, nº 110, miércoles 8 de mayo de 1940, p. 1.

tanto, con un coste más elevado. El proyecto estimaba un plazo de ejecución de las obras de 36 meses de los que al menos 15 meses deberían corresponder a la construcción del túnel⁸⁰⁶. Sin embargo, todo parece indicar que este proyecto cayó en el olvido puesto que las obras que en él se detallan nunca llegaron a construirse.

Para mejorar la seguridad de la carretera se procedió a reformar el balizamiento, la señalización y la kilometración de la misma en todo el ámbito provincial hasta la ciudad de Zaragoza. Según se menciona en el proyecto redactado a tal fin en 1944, en el tramo entre El Frasno y Zaragoza los postes kilométricos estaban bien localizados pero no se ajustaban al modelo vigente, en cuanto a la señalización los indicadores de localidades o de orientación así como las señales de cruces y otras varias sí cumplían la normativa del momento. En el aspecto de la seguridad había colocados más de 6.000 m de vallas metálicas, en general en buenas condiciones, pero los postes eran de madera y debían sustituirse y pintarse. Por otra parte, el informe relativo al tramo entre el límite provincial y Aluenda recordaba que se habían colocado 3.200 m de valla metálica sobre postes de hormigón armado, igualmente se habían repuesto 56 postes rotos por impactos de los vehículos y se había arreglado la malla metálica en algunos puntos en los que estaba estropeada⁸⁰⁷.

Por otra parte, un asunto que venía preocupando a las autoridades competentes desde la década pasada era el de la travesía urbana de la ciudad de Zaragoza ya que el constante y creciente tráfico rodado había causado serios desperfectos en la estructura del puente de Hierro. Con el fin de aminorar la carga que soportaba esta infraestructura se adoptó la solución de utilizar los dos puentes disponibles, uno de salida hacia Barcelona y otro de entrada desde esta ciudad⁸⁰⁸. De este modo el tráfico procedente de Madrid realizaba el siguiente trayecto: Avenida de Madrid, El Portillo, paseo de Echegaray y Caballero, puente de Hierro, avenida del Puente del Pilar y avenida de Cataluña. Por el contrario, los vehículos que atravesaban la ciudad en sentido inverso cruzaban el cauce del Ebro por el puente de Piedra.

⁸⁰⁶ *Camino nacional N-II de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de mejoras en varias curvas entre los km 142 al 145,800*. Ingeniero: Joaquín M^a del Villar, 1945 (AHPSO, sig. 17.809).

⁸⁰⁷ *Camino nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de balizamiento y kilometración entre los puntos kilométricos 181,600 y 518,225*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1944. *Proyecto de señalamiento (vallas metálicas) entre los puntos kilométricos 254,485 al 503,000*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1945. *Proyecto de reparación y pintura de vallas metálicas entre los puntos kilométricos 181,6 y 247,0*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1949 (ADCPZ, sig. 4.5.2.18).

⁸⁰⁸ Este replanteamiento de la travesía urbana comenzó a aplicarse en 1938 [YESTE, I. (2000). La conquista de la margen izquierda del Ebro: Puentes en Zaragoza en el siglo XX. *Artígrama*, 15: 145-163].

Al igual que en el caso de Madrid, también se proyectó en este periodo en la ciudad de Zaragoza la construcción de un cinturón exterior de circunvalación⁸⁰⁹ que comunicara entre sí las distintas carreteras que permitían acceder a la ciudad. El plan, presentado por primera vez en 1942, proponía su ejecución en tres fases: en un primer momento se construirían el enlace de las carreteras de Madrid y Navarra con la de Valencia y el enlace entre la de Huesca y la de Barcelona; en una segunda fase se realizaría la conexión entre las carreteras de Valencia y Castellón; y finalmente se efectuaría la unión entre las carreteras de Barcelona y Castellón siendo necesario en este último caso construir un nuevo puente sobre el Ebro aguas abajo de la desembocadura del río Huerva⁸¹⁰. Al año siguiente los arquitectos municipales redactaron el anteproyecto de un nuevo Plan de Urbanismo en el que quedaba recogida esta misma idea referida a la construcción de un cinturón exterior de enlace de carreteras, plan que también incluía la ampliación del puente de Hierro con la finalidad de mejorar la travesía urbana de la carretera general y la construcción de un nuevo puente sobre el Ebro a la altura de San Juan de los Panetes para comunicar la ciudad con la Academia General Militar a través de una amplia avenida⁸¹¹. A pesar de que no se han encontrado muchas noticias referentes a la construcción del primer enlace de carreteras mencionado anteriormente, objeto de nuestro interés, las fotografías aéreas de 1946 y 1956 permiten establecer algunos ordenamientos temporales. Las obras comenzaron por el tramo entre las carreteras de Navarra y Madrid tal como confirma la fotografía aérea de 1946, año en el que este tramo todavía estaba en construcción. Una vez concluidos estos trabajos, debieron comenzar las obras en el siguiente tramo entre las carreteras de Madrid y Valencia. Aunque por el momento se desconoce la fecha exacta es posible que hacia 1950 todos los trabajos estuviesen finalizados; en cualquier caso, la fotografía de 1956 permite comprobar como el sector de Los Enlaces estaba perfectamente acondicionado, punto en el que se observa una gran isleta de planta triangular que servía para distribuir el tráfico.

⁸⁰⁹ En un primer momento este cinturón recibió la denominación de *Enlace de carreteras*, término que ha dado lugar al microtopónimo *Los Enlaces*.

⁸¹⁰ YESTE (2000). *Puentes en Zaragoza en el siglo XX*.

⁸¹¹ YARZA, J.; BOROBIO, R. y BELTRÁN, J. (1949). Anteproyecto de Ordenación General Urbana para Zaragoza. *Revista Nacional de Arquitectura*, 95: 481-488.



Carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Obras en las cercanías de Ariza.
Fototeca del Patrimonio Nacional, Archivo Pando.



Carretera de Madrid a Francia por La Junquera. Obras en las cercanías de Ariza.
Fototeca del Patrimonio Nacional, Archivo Pando

8.3.3. Intervenciones del Plan de Modernización de Carreteras (1950-1962)

La memoria general ⁸¹² que acompañaba a la presentación del plan incluía una serie de intervenciones en esta carretera que quedan recogidas en la siguiente tabla:

Provincia	Intervención	km
MADRID	Eliminación de curva	31
	3 Circulaciones	10 - 40
	Aglomerado asfáltico	20 - 40
GUADALAJARA	Elim. travesía de Guadalajara	54 - 58
	Elim. travesía de Taracena	60 - 61
	3 Circulaciones	50 - 63
	Aglomerado asfáltico	40 - 54 / 62 - 70
	Riego superficial	70 - 140
SORIA	Cuesta de Esteras	142 - 144
	Variantes (3)	156-157 / 159- 161 163 - 165
	Riego superficial	140 - 175
	Aglomerado asfáltico	175 - 181
ZARAGOZA	Variantes (4)	210 - 211 / 212 - 213 215 - 217 / 219 - 221
	Eliminación de paso a nivel	236 - 237 ⁸¹²
	3 Circulaciones	233 - 238 / 308 - 318
	Aglomerado asfáltico	181 - 213 240 - 246 / 274 - 318
	Riego superficial	213 - 219 / 246 - 264

A partir de 1950 comenzó a aplicarse el Plan de Modernización que tuvo una gran incidencia en esta carretera, sobre todo en el ámbito de la provincia de Zaragoza, tal como puede deducirse, al menos, del número de expedientes conservados correspondientes a este periodo ⁸¹⁴.

⁸¹² MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1950). *Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas*. M.O.P., Madrid, 175 p.

⁸¹³ En el documento original el paso a nivel está marcado entre los km 238 y 240 pero sin duda corresponde al de Calatayud situado en el km 236.

⁸¹⁴ No obstante, algunas de las obras incluidas en este plan se siguieron realizando durante los años posteriores al cierre del mismo y en parte se solaparon con las de planes subsecuentes.

8.3.3.1. *Provincia de Madrid*

Las primeras intervenciones en la provincia de Madrid encuadradas en este plan estuvieron dirigidas hacia la mejora del afirmado. La primera mitad del recorrido provincial entre el puente de Ventas y Torrejón de Ardoz (km 4,1 al 20,5) estaba pavimentada con un firme de adoquinado en el que no se había actuado desde hacía siete u ocho años de modo que presentaba un aspecto algo deteriorado, siendo necesario, por tanto, proceder a un bacheo del mismo, obras que fueron subastadas en 1951⁸¹⁵. Una segunda actuación, complementaria de la anterior, proponía ensanchar y pavimentar el resto del trayecto provincial comprendido entre los km 20,5 al 38,6, cuyas obras salieron a concurso en 1952⁸¹⁶. La prensa del momento se hacía eco de estos trabajos dando prioridad al tramo final entre Alcalá de Henares y el límite provincial con Guadalajara (km 29,5 hasta el 38,6)⁸¹⁷.

Con el fin de mejorar la travesía de Alcalá de Henares, una vez eliminada en la década anterior la curva situada en el km 30 a la entrada de la misma, se trataba ahora de suprimir otra peligrosa curva ubicada en el km 31 al final del trayecto urbano, ya en la salida hacia Guadalajara. El correspondiente proyecto fue elaborado hacia 1952. Las obras consistían en trazar una variante que prolongaba en línea recta el final de la Ronda de Santiago hasta entroncar un poco más adelante de la antigua plaza de toros con la carretera de Guadalajara, evitando así la doble curva frente a la Puerta de los Mártires y las últimas casas del casco urbano de Alcalá. En julio de ese mismo año un decreto gubernativo declaraba la realización de estas obras por la vía de urgencia⁸¹⁸ y en enero del año siguiente se procedía a ejecutar las expropiaciones forzosas pertinentes⁸¹⁹ por lo que es de suponer que las obras comenzarían de inmediato.

Por otra parte, esta carretera fue elegida para construir un tramo experimental de apenas 7 km con el fin de determinar la influencia en la circulación rodada de diversas variables (ensayos de firmes, curvas, deslizamientos, iluminación,...)⁸²⁰. La puesta en marcha de este proyecto arrancó en 1958 a imagen de ensayos similares que se venían realizando en Estados Unidos y diversos países europeos, experimentando para ello tanto en circuitos cerrados contruidos a tal efecto como en tramos de carretera reales. Con esta finalidad, en España, se eligió un tramo de

⁸¹⁵ *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 140, miércoles 13 de junio de 1951, p. 2.

⁸¹⁶ *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 103, miércoles 30 de abril de 1952, p. 2.

⁸¹⁷ *La Vanguardia*, martes 22 de julio de 1952, p. 1.

⁸¹⁸ *La Vanguardia*, 22- julio-1952, p. 1.

⁸¹⁹ ABC, miércoles 14 de enero de 1953, p. 30.

⁸²⁰ ESCARIO, J.L. (1961). Tramo experimental de ensayo en la carretera R-II. *Revista de Obras Públicas*, Noviembre 1961, n° 2.959: 789-803.

nueva construcción en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera que discurría por una zona prácticamente llana, entre las poblaciones de Canillejas y Torrejón de Ardoz comprendida entre los km 10,5 y 17,0. Se trataba de un tramo que debía ser reformado a medio plazo puesto que sus prestaciones resultaban insuficientes para el tráfico que soportaba en ese momento, estimado en unos 10.500 vehículos diarios de los que el 25 % correspondía a camiones. En el momento de la actuación la carretera estaba considerada como una vía rápida urbana compuesta en todo el tramo en estudio por dos calzadas de dos carriles paralelos por sentido y una calzada de servicio convencional de doble sentido en “dirección Madrid” hasta el puente de San Fernando (km 15). Para el futuro, más o menos cercano, se preveía una vía de gran densidad con anchura suficiente para tres carriles paralelos por cada sentido y con calzada de servicio en ambos sentidos hasta el puente del Jarama. El proyecto de pavimentación determinaba un firme de hormigón hidráulico entre los km 10,5 y 15,1 y un firme de aglomerado asfáltico entre los km 15,1 y 17,0. Entre 1960 y 1961 se habían realizado todos los movimientos de tierras necesarios, tanto desmontes como terraplenes, en los que estaba incluida la construcción de un terraplén experimental con arcillas grises cuya evolución quería estudiarse con detenimiento. En los años sucesivos los trabajos debieron desarrollarse con normalidad, así en 1964 las autoridades gubernativas ordenaban la adquisición de los aparatos y elementos de medida necesarios para el desarrollo del plan, aunque a finales de ese mismo año se decretaba la ejecución urgente de las obras de la calzada de servicio⁸²¹. Un año más tarde las obras estaban terminadas puesto que fueron entregadas a la Administración en marzo de 1965⁸²².

8.3.3.2. *Provincia de Guadalajara*

En la provincia de Guadalajara una de las intervenciones prioritarias fue la supresión de la travesía urbana de la propia capital alcarreña, obra que se venía demandando desde hacía tiempo puesto que el trayecto por el interior de la ciudad constituía un verdadero peligro para la circulación ya que en apenas 2 km de recorrido había hasta diez curvas, de modo que los embotellamientos eran bastante frecuentes y también se producían algunos accidentes. El correspondiente proyecto fue redactado en 1955, sin embargo su puesta en marcha se fue retrasando y las obras de la nueva variante no comenzaron hasta tres años más tarde. El nuevo trazado abandonaba la carretera en el km 51 y no la retomaba hasta el km 58, de modo que era preciso

⁸²¹ BOE, 20 de abril de 1964, p. 4957; BOE, 22 de diciembre de 1964, p. 14367.

⁸²² ABC, domingo 18 de abril de 1965, p. 85.

cruzar el río Henares en la zona de El Balconcillo por un nuevo y moderno puente de 56 m de longitud y 15 m de anchura, dejando para uso local el viejo puente medieval. La variante acometía el acercamiento a la ciudad por su flanco meridional en la zona de Cuatro Caminos, donde se cruzaba con la carretera de Cuenca. Además de la amplia variante que disponía de una plataforma de 31 m, anchura suficiente para cuatro circulaciones, se preveía construir dos accesos, uno en el lado procedente de Madrid que empalmaba con la avenida de las Cruces mediante una prolongación de 300 m y otro en el lado procedente de Barcelona, situado en el sector de Cuatro Caminos que permitía acceder a la ciudad por la carretera de Cuenca⁸²³. Las obras de la variante comenzaron en 1958⁸²⁴ y se prolongaron durante los siguientes cinco años quedando terminadas en la primavera de 1963⁸²⁵.

En el caso de la travesía de Taracena los datos recogidos en la prensa parecen indicar que no se actuó en ella hasta la década siguiente, a pesar de que como se ha visto anteriormente su eliminación estaba contemplada en el Plan de Modernización⁸²⁶.

Otros proyectos incluidos en este Plan de 1950 contemplaban diversas intervenciones en tramos de mayor recorrido. Es el caso de dos proyectos, redactados ambos en 1953, encaminados a la modernización de la carretera entre los km 105 y 135⁸²⁷, el primero de ellos, mientras que el otro proponía la construcción de una variante de trazado entre los km 136 y 144⁸²⁸. Desafortunadamente no se vuelven a tener noticias relacionadas con las obras previstas en estos proyectos.

Una de las actuaciones más frecuentes que preveía el Plan de Modernización en esta provincia era la imprimación de un riego asfáltico superficial para la reparación del firme en determinados tramos de apenas unos kilómetros repartidos a lo largo de todo el recorrido provincial. En este sentido, entre 1951 y 1957, se han contabilizado siete intervenciones de este tipo que se localizan tanto en el tramo anterior a la ciudad de Guadalajara (km 38,6

⁸²³ *Nueva Alcarria*, sábado 3 de diciembre de 1955, p. 1-8; *La Vanguardia*, jueves 29 de diciembre de 1955, p. 8; *ABC*, viernes 6 de enero de 1956, p. 32; *ABC*, jueves 23 de enero de 1958, p. 43; *Nueva Alcarria*, sábado 6 de julio de 1958, p. 1.

⁸²⁴ *Nueva Alcarria*, sábado 20 de septiembre de 1958, p. 1.

⁸²⁵ *Nueva Alcarria*, sábado 5 de enero de 1963, p. 1-2.

⁸²⁶ *ABC*, domingo 15 de diciembre de 1963, p. 92 y 93.

⁸²⁷ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 152, sábado 19 de diciembre de 1953, p. 9. La información disponible no aclara las labores a realizar pero seguramente se trataba de ensanchar la calzada e imprimir algún tipo de riego asfáltico.

⁸²⁸ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 151, jueves 17 de diciembre de 1953, p. 6. Una parte del trazado propuesto quedaba encuadrado en la provincia de Soria.

al 49,8)⁸²⁹ como en los sectores de Valdenoches (km 66,5 al 71)⁸³⁰, Torija (km 72 al 76, hasta en tres ocasiones)⁸³¹, Gajanejos-Ledanca (km 85 al 98)⁸³², Almadrones (km 99 al 105)⁸³³, Algora-Torremocha del Campo (km 115 al 119,8)⁸³⁴, Saúca (km 130,4 al 131,2)⁸³⁵ y Alcolea del Pinar (km 134 al 140,3)⁸³⁶. También debió repararse el afirmado de adoquinado en un pequeño tramo de la travesía urbana de Guadalajara (km 54,8 al 55,2 y 56,1 al 56,5)⁸³⁷. Otras obras menores consistieron en la rectificación del perfil transversal de la carretera a la altura de Trijueque (km 80 al 84)⁸³⁸ y en el saneamiento de laderas y reparación de daños por temporales en la cuesta de Torija (km 71 al 73)⁸³⁹. En 1961 se llevaron a cabo obras de embellecimiento en toda la provincia de Guadalajara mediante la plantación de pequeños jardines en las inmediaciones de las carreteras. Diversas poblaciones alcarreñas dispuestas a lo largo del trazado de la carretera general se vieron beneficiadas con estos trabajos: Taracena, Valdenoches, Torija, Trijueque, Gajanejos, Algora y Torremocha del Campo⁸⁴⁰.

8.3.3.3. *Provincia de Soria*

En la provincia de Soria uno de los proyectos más completos comprendía un total de ocho intervenciones realizadas en otros tantos tramos del recorrido provincial. La obra de mayor envergadura correspondía a la

⁸²⁹ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 53, jueves 1 de mayo de 1952, p. 4. En esta misma obra también se incluía el ensanche de la explanación y del firme en la parte final del tramo (km 48,3 al 49,8). *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, martes 22 de abril de 1958, p. 2.

⁸³⁰ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 28, martes 5 de marzo de 1957, p. 4; *BOPGu*, 22-abril-1958, p. 2.

⁸³¹ *Nueva Alcarria*, sábado 5 de julio de 1952, p. 4; *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 157, sábado 31 de diciembre de 1955, p. 7; *BOPGu*, 22-abril-1958, p. 2. Ante el abandono del proyecto de la variante de Torija, ya comentado en un apartado anterior, con las obras sin terminar debió repararse el firme del trazado tradicional de la carretera.

⁸³² *Nueva Alcarria*, sábado 27 de octubre de 1951, p. 7.

⁸³³ *BOPGu*, 5-marzo-1957, p. 4.

⁸³⁴ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 131, jueves 1 de noviembre de 1951, p. 6; *BOPGu*, 5-marzo-1957, p. 4; *BOPGu*, 22-abril-1958, p. 2.

⁸³⁵ *BOPGu*, 22-abril-1958, p. 2.

⁸³⁶ *BOPGu*, 1-noviembre-1951, p. 6; *BOPGu*, 5-marzo-1957, p. 4; *BOPGu*, 22-abril-1958, p. 2.

⁸³⁷ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 99, martes 19 de agosto de 1958, p. 5; *Nueva Alcarria*, sábado 16 de septiembre de 1961, p. 5; *Flores y Abejas*, martes 19 de septiembre de 1961, p. 11.

⁸³⁸ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 30, jueves 10 de marzo de 1955, p. 2-3.

⁸³⁹ *Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara*, n° 1, martes 3 de enero de 1956, p. 5.

⁸⁴⁰ *ABC*, jueves 6 de abril de 1961, p. 45.

construcción de una variante de nuevo trazado cerca de Esteras en torno al km 145. Otra actuación de importancia era la mejora de algunas curvas entre Salinas de Medinaceli y Lodaes, obra complementada con el acondicionamiento del firme y rebaje de bordillos, tanto en este tramo como en otros dos más consiguiendo una longitud total intervenida de 23 km, en parte de los cuales se debía aplicar también un riego asfáltico superficial. Finalmente, en un tramo de 2,5 km situado junto al límite provincial con Zaragoza se debía ensanchar la plataforma a 10 m y extender sobre ella un pavimento de aglomerado asfáltico. Una vez redactado el proyecto en 1955 las obras fueron adjudicadas en julio del año siguiente a Ginés Navarro e Hijos, Construcciones S.A., dando comienzo los trabajos de manera inmediata. El plazo de ejecución de las obras quedó establecido en quince meses aunque debió concederse una prórroga por un año más, tiempo suficiente para que se entregasen en los plazos previstos la mayoría de los encargos ya que solamente quedaron pendientes tres de las obras. No obstante, diversos problemas planteados en la realización las obras pendientes obligaron a redactar un nuevo proyecto reformado en junio de 1959 en el que se establecía un plazo de ejecución hasta marzo de 1960 aunque éstas no fueron terminadas y entregadas hasta 1963⁸⁴¹.

Otra actuación propuesta en este periodo corresponde a unas obras de carácter menor pues se trata de un breve proyecto, elaborado en 1954, en el que se recomendaba un acondicionamiento adecuado de las travesías urbanas sobre todo de cara a llamar la atención de los posibles turistas, plan que se debía hacer extensivo a toda la provincia pero que en un primer paso se centralizaba en la carretera de Madrid a Barcelona por ser la más transitada de manera que sirviese de ejemplo para el resto de las carreteras provinciales. La propuesta de acondicionamiento comprendía las siguientes intervenciones: aumentar la anchura de la vía de 7 a 9 m dotando a la calzada de unas aceras de 1 m de anchura; colocar un bordillo lateral elevado 15 cm sobre la rasante de la carretera; plantar una bordura de arbustos inmediata y en paralelo a los bordillos, y colocar de vez en cuando, sobre todo en lugares estratégicos y visibles, algún árbol⁸⁴²; construir sendos paseos, uno a cada lado, de 2 m de anchura pavimentados con hormigón en lugares con edificaciones mientras que en zonas abiertas serían de tierra; y, finalmente,

⁸⁴¹ *Carretera de Madrid a Francia por Barcelona. Liquidación del Grupo de Obras n° 333*. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1963 (AHPSO, sig. 17.801). El expediente incluye también el borrador del proyecto reformado de 1959.

⁸⁴² El proyecto recomendaba la plantación de una bordura de *ligustrum japonicum*, mientras que entre los árboles elige el ailanto como el más apropiado por ser de gran porte y de crecimiento rápido, estando además ambas especies perfectamente aclimatadas a los terrenos malos y secos.

cuando la carretera fuese sobre terraplenes construir en la parte exterior de los paseos una línea de malecones e hitos. El proyecto comprendía las travesías de las poblaciones sorianas por las que discurre esta carretera general, a saber: Salinas de Medinaceli, Lodaes, Jubera, Somáen, Arcos de Jalón y Santa María de Huerta. Se consideraba una primera actuación de urgencia que debía extenderse a 2.560 m de travesías más una segunda intervención extensible hasta los 4.270 m⁸⁴³.

8.3.3.4. *Provincia de Zaragoza*

Mucho más abundantes fueron las intervenciones realizadas en la provincia de Zaragoza y si bien en un primer momento la mayoría de ellas se concentraron en el sector entre Alhama de Aragón y Calatayud, en una segunda fase se extendieron por todo el recorrido provincial.

De nuevo se volvió a intervenir en el tortuoso tramo entre Bubierca y Ateca en el que se había trabajado sólo unos pocos años antes. Para ello se redactaron en 1952 dos proyectos con la pretensión de adecuar la carretera a las necesidades del tráfico del momento. El primero de ellos correspondía a un primer tramo comprendido entre los km 215 y 216 de 1.150 m de longitud en el que se debía realizar una variante de trazado para reducir el número de curvas de 9 a 5, a la vez que había que rebajar los bordillos al nivel de la calzada y extender un nuevo pavimento de aglomerado bituminoso así como construir pretilas de protección en las curvas peligrosas y colocar adecuadamente la correspondiente señalización⁸⁴⁴. El segundo de los proyectos se refería a un tramo de 1.580 m de longitud comprendido entre los km 217 y 219 en el que ya se había actuado con anterioridad pero seguramente quedaban obras pendientes puesto que se volvía a insistir en disminuir el número de curvas de 15 a 7, completando los trabajos con la extensión de una capa de aglomerado asfáltico y la construcción de algunos muros de sostenimiento y otras obras accesorias⁸⁴⁵.

En las cercanías de Calatayud estaba todavía en funcionamiento un doble paso a nivel puesto que la carretera cruzaba a la vez sobre las líneas

⁸⁴³ *Proyecto de acondicionamiento para procurar mejor aspecto a las travesías de la N-II (Madrid a Francia)*. 1954 (AHPSO, sig. 17.812).

⁸⁴⁴ *Proyecto de modernización de la carretera radial de Madrid a Francia por Barcelona entre sus puntos kilométricos 214,926 y 216,107*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1952 (ADCPZ, sig. 4.5.2.36).

⁸⁴⁵ *Proyecto de modernización de la carretera radial de Madrid a Francia por Barcelona entre sus puntos kilométricos 217,442 y 219,051*. Ingenieros: Antonio García Jiménez y Pedro Martín Baringo, 1952 y 1957 (ADCPZ, sig. 4.5.2.38). Incluye proyecto inicial y proyecto modificado de precios.

ferroviarias Santander-Mediterráneo⁸⁴⁶ y Madrid-Barcelona, el cual era, por otra parte, el único paso que quedaba en todo el recorrido de la carretera hasta Zaragoza de modo que su supresión era prioritaria. El paso inferior estaba descartado ya que este punto quedaba dentro de la zona inundable del Jalón y además el nivel freático se encontraba aquí a unos 3 m de profundidad así que la única solución era un paso superior sobre las vías férreas. El proyecto redactado en 1951 proponía construir un paso superior formado por un tramo horizontal de 146 m de largo y provisto de las correspondientes rampas de acceso, conformando en conjunto una variante de nuevo trazado de 680 m de longitud. El paso, construido en hormigón armado, preveía una luz de 9,60 m para cada línea férrea en previsión de la instalación en el futuro de la doble vía y un gálibo de 4,70 m⁸⁴⁷. Después de algunos retrasos las obras comenzaron en septiembre de 1956 sin embargo pronto empezaron a surgir algunos inconvenientes al aparecer agua a 1,5 m de profundidad al excavar los cimientos para los estribos y el apoyo central, no obstante una vez solucionado el problema los trabajos continuaron con la elevación de los muros hasta unos 5 m de altura; sin embargo, al poco tiempo comenzaron a aparecer grietas en la obra construida debido al asiento de la misma en el subsuelo. Después del correspondiente informe geológico, en 1959 fue necesario elaborar un nuevo proyecto reformado que proponía como solución realizar una cimentación más profunda con cajones indios de hormigón armado que se apoyara sobre una capa firme de gravas y arenas para lo que era necesario demoler previamente los cimientos y alzados de los estribos ya construidos. El puente tenía una longitud total de 99 m y estaba formado por vigas cantilever que se apoyaban sobre vigas transversales de hormigón armado, apoyadas a su vez en pilares de hormigón situados en las partes laterales y central de la obra⁸⁴⁸.

También se realizaron otras obras de acondicionamiento en Calatayud y sus cercanías. El proyecto redactado en 1955 incidía sobre algunas deficiencias existentes tanto en la travesía urbana como en los alrededores de la ciudad bilbilitana⁸⁴⁹. A la entrada de la población existía un tramo de 275

⁸⁴⁶ Por entonces el ferrocarril se denominaba Calatayud-Cidad Dosante.

⁸⁴⁷ *Carretera nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de supresión de los pasos a nivel de los puntos kilométricos 256,260 y 257,095*. Ingeniero: Perdo Martín Baringo, 1951 y 1959 (ADCPZ, sig. 4.5.2.44). Incluye proyecto y segundo expediente de modificación de precios.

⁸⁴⁸ *Carretera nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto reformado del de supresión de los pasos a nivel de los puntos kilométricos 256,556 y 256,579*. Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1959 (ADCPZ, sig. 4.6.1.17).

⁸⁴⁹ *Carretera nacional R-II de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de ensanche del pontón sobre el río Peregiles, acondicionamiento de las curvas de los km 255 (Puerta de Terrer) y 258 (San Ramón), y reposición del pavimento mosaico entre los puntos kilométricos 254,600 y 255,195*. Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1955 (ADCPZ, sig. 4.5.2.43).

m de longitud pavimentado con adoquín asentado sobre arena con arcenes laterales de firme de hormigón en muy mal estado que era necesario reparar, para ello había que levantar el adoquinado y construir sobre una nueva base de hormigón un pavimento mosaico reaprovechando los viejos adoquines, técnica que se había ejecutado en otros tramos de la propia travesía con muy buenos resultados. Dentro de este tramo quedaba incluida la curva existente frente a la Puerta de Terrer cuya escasa visibilidad era causa de algunos accidentes de modo que fue preciso aumentar ligeramente su radio a costa de derruir la caseta del transformador emplazada en la parte interior de la propia curva. Otro punto problemático, ya en la salida hacia Zaragoza, era la curva de San Ramón en la que una casa inmediata a la carretera impedía la visibilidad, contratiempo que se solucionó con un nuevo trazado en línea recta dejando la casa a la derecha⁸⁵⁰. Este proyecto recogía también una obra de ensanche en el pontón del río Peregiles, situado a la altura del km 239, puesto que debido a su escasa anchura formaba un estrangulamiento muy peligroso de apenas 5 m de calzada sin paseos. Un primer proyecto elaborado en 1950 planteaba embutir la antigua bóveda de sillería de 6 m de luz entre dos ménsulas de hormigón armado de 1,75 m de vuelo a cada lado, sin embargo la solución adoptada en un proyecto posterior consistió en prolongar con hormigón el arco inicial manteniendo la misma luz⁸⁵¹.

En este periodo se trabajó preferentemente en el acondicionamiento y mejora del firme entre el límite provincial con Soria y Calatayud. Este es el caso de una obra de pavimentación con aglomerado asfáltico que se practicó en dos tramos de 6 y 3 km, respectivamente, comprendidos entre Alhama de Aragón y Ateca. El proyecto inicial, redactado en 1955, proponía acondicionar el firme en mal estado de estos tramos puesto que presentaba numerosas ondulaciones y desigualdades debidas principalmente al asiento de los terraplenes construidos en una intervención anterior. Este tipo de pavimento ya había sido probado con muy buenos resultados en otros tramos de la carretera, concretamente entre el límite provincial con Soria y las cercanías de Alhama de Aragón (km 181-204), de esta manera habría una gran uniformidad del pavimento hasta Calatayud, además, según palabras del redactor del proyecto, el coste de esta solución era similar, e incluso inferior, al del doble riego superficial. También se incluyó en este proyecto la mejora de una cerradísima curva de 27 m de radio localizada a la altura del km 212,4 antes de

⁸⁵⁰ En este punto se conserva todavía en el corto tramo de carretera abandonado el antiguo pavimento adoquinado, testigo atemporal de los pasados firmes especiales.

⁸⁵¹ *Carretera radial de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de ensanche del pontón sobre el río Peregiles en el punto kilométrico 240,600*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1950 y 1952 (ADCPZ, sig. 4.5.2.45).

En el proyecto de 1952 el pontón aparece localizado en el km 238,600.

llegar a Bubierca. La solución pasaba por construir una variante de 238 m de longitud que incluía un túnel de 85 m. Una vez aprobado el proyecto las obras fueron adjudicadas en agosto del año siguiente a la empresa Constructora Ibero-Americana S.A. comenzando las obras dos meses más tarde. Iniciada la excavación del túnel por el lado de Zaragoza se debió encargar un estudio geológico de urgencia con el fin de determinar la geometría de los estratos para prevenir posibles desprendimientos. A consecuencia de este informe se elaboró en 1958 un nuevo proyecto reformado que proponía reforzar la bóveda del túnel rellenando con mampostería los huecos que quedaran entre la bóveda y el terreno, además de prolongar el túnel con dos tramos artificiales en ambas bocas, reduciendo de este modo las trincheras de acceso, y construir un muro de contención en la boca oeste. El desarrollo de las obras transcurría con normalidad, sin embargo estando trabajando en la excavación del túnel se desprendió parte de la bóveda formándose una chimenea con salida al exterior, así que de nuevo hubo que reformar el proyecto, optando, en este caso, por abrir en trinchera a cielo abierto la parte que quedaba por excavar para después construir un túnel artificial. También se prolongaba ligeramente el muro de contención y se añadía una pequeña partida para mejorar el firme que había quedado deteriorado por las obras. A mediados de 1961 los trabajos estaban prácticamente terminados⁸⁵².

Una pavimentación similar a la anterior se ejecutó en el tramo comprendido entre Ateca y Calatayud, aunque en este caso se hace también referencia a una reparación de pavimento mosaico correspondiente a la variante de Terrer. Con estas intervenciones todo el recorrido entre el límite provincial y la ciudad bilbilitana quedaba pavimentado con aglomerado asfáltico, a excepción de la travesía de Alhama de Aragón que estaba adoquinada y la citada variante de Terrer⁸⁵³.

Otras intervenciones en territorio zaragozano consistieron en la eliminación de algunos badenes y en la ampliación de antiguos puentes o ponto-

⁸⁵² *Carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de rebaje de bordillos, pavimentación con aglomerado asfáltico entre los puntos kilométricos 208,212 al 214,928 y 216,072 al 219,051 y acondicionamiento de la curva en el km 212.* Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1955, 1957, 1958, 1960, 1963 y 1966 (ADCPZ, sig. 4.5.2.33). Incluye proyecto inicial, proyecto reformado, segundo proyecto reformado, segundo expediente de modificación de precios y liquidación.

⁸⁵³ El expediente de esta obra no se ha conservado, sin embargo se sabe de ella porque, junto con las tres últimas obras referenciadas, formaba parte del Grupo nº 218. El proyecto tiene la siguiente denominación: *Rebaje de bordillos, reparación del pavimento mosaico y pavimentación con aglomerado asfáltico entre los puntos kilométricos 221,322 al 234,451.* Así viene mencionado en uno de los documentos conservados en el expediente anterior, concretamente en el *Segundo expediente de modificación de precios.* Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1957 [ADCPZ, sig. 4.5.2.33].

nes. Así por ejemplo, a la entrada de Ateca hubo que cubrir el amplio badén del barranco de las Torcas, operación en la que se construyó un grupo de cinco pontones cubiertos con losas de hormigón armado⁸⁵⁴.

Por otra parte, en 1954 se procedió a ampliar dos pontones que presentaban algunas deficiencias con vistas a la circulación por esta carretera de grandes cargas. El primero de ellos se localizaba en el km 263 y sorteaba un pequeño barranco que desagua en el río Grío, aunque presentaba anchura suficiente se encontraba en deficientes condiciones de conservación de modo que fue necesario recalzar los cimientos del estribo izquierdo y construir una solera entre los estribos para corregir los socavones existentes, además de repasar el rejuntado de la fábrica con mortero. El segundo pontón, situado en las inmediaciones del km 288, salvaba el cauce del barranco de la Matanza y tenía una bóveda de ladrillo de apenas 6 m de luz así que su resistencia era algo precaria por lo que hubo que demolerla y erigir una nueva bóveda de hormigón, pero también se debió construir otro pontón de la misma luz adosado al primitivo para ampliar la anchura de la carretera⁸⁵⁵.

Otro punto conflictivo era el puente de La Muela sobre el Canal Imperial, situado a la altura del km 315, ya cercano a la ciudad de Zaragoza. El puente original estaba construido en fábrica de sillería con una gran bóveda de 12 m de luz; el tablero superior tenía una reducida anchura de manera que el espacio libre para la calzada no llegaba ni siquiera a 5 m ni había paseos, situación que como ya se ha visto en otros puntos entorpecía la circulación. Para solucionar este problema se elaboró en 1950 un proyecto que proponía construir unas ménsulas continuas de hormigón armado de 47 m de longitud y 1,75 m de vuelo a cada lado sobre las que se levantarían sendos muros de apoyo para sostener las losas superiores de hormigón que servirían de aceras⁸⁵⁶.

En una segunda fase del Plan de Modernización a partir de 1956 se siguieron elaborando otros proyectos con el fin de conseguir una carretera que presentase una mayor seguridad y comodidad, entre los que destacaron algunos destinados a la eliminación de varias travesías de difícil tránsito,

⁸⁵⁴ *Carretera nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de supresión del badén entre los puntos kilométricos 219,920 al 219,983*. Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1956 (ADCPZ, sig. 4.5.2.40).

⁸⁵⁵ *Proyecto de refuerzo y ampliación de dos pontones en la carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera, puntos kilométricos 263,175 y 288,420*. Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1954 (ADCPZ, sig. 4.5.3.04).

⁸⁵⁶ *Carretera nacional de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de ensanche del puente sobre el Canal Imperial de Aragón en el punto kilométrico 314,900*. Ingeniero: Antonio García Jiménez, 1950 (ADCPZ, sig. 4.5.3.11).

como las de Alhama de Aragón y La Muela, y el siempre complicado paso por los puertos del Cavero, El Frasno y Morata⁸⁵⁷.

La travesía urbana de Alhama de Aragón resultaba muy complicada debido a la existencia de dos pasos inferiores bajo el ferrocarril Madrid-Barcelona cuyo gálibo vertical quedaba limitado a 4,60 y 4,20 m respectivamente, además el segundo de ellos presentaba una curva y contracurva sin apenas visibilidad. Este problema resultaba agravado con el constante incremento del tránsito de vehículos pesados que derivaba en posibles roces con los puentes del ferrocarril y la consiguiente falta de seguridad para el tráfico ferroviario, de hecho en alguna ocasión se había procedido a la descarga de parte de la mercancía de los camiones para poder sortear el paso. Desde un primer momento quedó desechada la opción de desviar el trazado por detrás del hotel San Fermín de Termas Pallarés puesto que esta solución conllevaba la construcción de un primer túnel de 40 m seguido de un segundo de 300 m en curva de escaso radio. El proyecto redactado en 1958 planteaba como solución el aprovechamiento del inicio de la travesía aunque mejorando el radio de la primera curva, a la vez que dejaba una anchura de 10 m entre los edificios de los balnearios situados a ambos lados de la carretera pero se debía rebajar la rasante para que quedase un gálibo vertical de 5,50 m por debajo del pasadizo de Termas Pallarés. A continuación debían construirse dos túneles consecutivos de 60 y 26 m, el primero de ellos en curva, seguidos de un pontón de 6 m de luz que cruzaba sobre una calle del pueblo y un puente que lo hacía sobre la antigua carretera, en este segundo caso con un tramo horizontal de hormigón armado de 10 m de luz. Finalmente, un terraplén, paralelo a la vía férrea, enlazaba con el antiguo trazado a la altura del km 208,5. Las obras fueron adjudicadas en julio de ese mismo año a favor de Construcciones AMSA y aunque comenzaron de inmediato fueron suspendidas en dos ocasiones por diversos motivos reanudándose otras tantas veces; en cualquier caso los trabajos avanzaban a ritmo lento debido a las dificultades presentadas en la ocupación de las fincas y terrenos a expropiar y a la demora en la concesión por parte de Renfe del permiso para realizar las obras contiguas a la línea férrea, a la vez que las autoridades gubernativas tampoco concedieron la implantación de los tres turnos diarios durante el verano para no ocasionar molestias a los usuarios de los balnearios. Los problemas se agudizaron cuando a finales de 1960 en la perforación del túnel se interfirió un manantial de aguas termales presentando los balnearios la correspondiente denuncia, logrando así paralizar las obras una vez más. Des-

⁸⁵⁷ Por estas fechas la prensa nacional anunciaba la realización de varias obras en la provincia de Zaragoza entre Alhama de Aragón y Bujaraloz [*ABC*, domingo 16 de septiembre de 1956, p. 71].

pués de quedar resuelto este problema en la primavera de 1962 los trabajos volvieron a reanudarse, pero esta vez bajo la tutela de la Administración. En 1963 se redactó un nuevo proyecto reformado que no afectaba básicamente al trazado de la variante pero sí introducía ligeras modificaciones. Se daba a los túneles una mayor longitud, ahora de 87 y 35 m respectivamente, para que no afectase a los del ferrocarril; fue necesario aumentar la cimentación del puente sobre la antigua carretera hasta 6 m de profundidad y hubo que dotarlo de una mayor luz; se hizo preciso construir varios muros, uno de sostenimiento del terraplén para evitar el derribo de un edificio habitado y otro con cuneta de separación con la vía del ferrocarril, además de unas escalerillas que permitiesen el acceso a la nueva carretera desde la parte de abajo. No quedaron resueltos todos los problemas porque en septiembre de ese año el adjudicatario solicitó la rescisión de la contrata sin pérdida de fianza, de modo que a partir de ese momento la ejecución de las obras continuó por administración cuando aún quedaban algunas por realizar como eran la terminación del primer túnel y la regularización de las rasantes al principio y al final de la variante⁸⁵⁸.

El paso de los tres puertos del Cavero, El Frasno y Morata presentaba un recorrido muy complicado pues se trataba de un tramo que a pesar de tener una calzada de 7 m más los correspondientes arcenes tenía numerosas curvas y contracurvas, algunas de pequeño radio y sin tramos rectos entre ellas, era urgente, por tanto, su remodelación, sin embargo la falta de presupuesto obligó a realizarla en dos fases.

El primer proyecto, presentado en 1957, abarcaba un tramo de poco más de 7 km comprendido entre los altos de los puertos del Cavero y El Frasno desde el km 244 al 251,7. Después de descartar varias opciones⁸⁵⁹

⁸⁵⁸ *Carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de variante entre los puntos kilométricos 206,455 y 208,458 para la supresión de la travesía de Albama de Aragón.* Ingeniero: Pedro Martín Baringo y Mariano Ferrando Claver, 1958 y 1963 (ADCPZ, sig. 4.5.2.31). Incluye proyecto inicial, proyecto reformado y proyecto de terminación por administración.

El expediente incluye también un informe geológico elaborado por Francisco HERNÁNDEZ-PACHECO: *Datos geológicos en relación con el desvío de la carretera C.R. II en Albama de Aragón, Zaragoza.* Madrid, 1955.

Carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera. Liquidación de variante entre los puntos kilométricos 206,455 y 208,458 para la supresión de la travesía de Albama de Aragón. Ingeniero: Mariano Ferrando Claver, 1962 y 1963 (ADCPZ, sig. 4.5.3.17)

⁸⁵⁹ Se descartaba un nuevo trazado por el valle del Jalón puesto que en el tramo entre Huérmeda y Paracuellos de la Ribera, a pesar de que por allí ya discurría el ferrocarril entre Madrid y Zaragoza, en el caso de una carretera moderna serían necesarios grandes movimientos de tierras con el consiguiente encarecimiento de las obras a realizar. También se descartaba seguir el mismo trazado de la carretera pero construyendo dos túneles de 600 y 500 m, solución muy costosa y que dejaba todavía 5 km pendientes de mejora.

la solución elegida consistía en adaptar el trazado de la carretera a la ladera aunque para ello fuese necesario realizar algunos desmontes y construir varios terraplenes dejando el menor número de curvas posibles con alineaciones rectas entre ellas. La longitud total del nuevo trazado quedaba reducida a 6.772 m conteniendo todavía 29 curvas de las 70 iniciales, de las cuales seis seguían teniendo radios inferiores a 100 m. El perfil vertical quedaba bastante regularizado sin embargo todavía restaban dos rampas con pendientes del 5 %. En cuanto al afirmado se proponía una base de piedra machacada de 20 cm de espesor en los desmontes y de 30 cm en los terraplenes, sobre la que se imprimiría un riego semiprofundo pero sin riego superficial de sellado. Como novedad se planteaba la posibilidad de extender sobre este firme, una vez que estuviera asentado, una capa de aglomerado asfáltico. Las obras fueron adjudicadas en junio de 1958 a la empresa Construcciones AMSA. Según fueron avanzando los trabajos se presentó la oportunidad de mejorar algunos aspectos para lo que fue necesario presentar un proyecto reformado, elaborado en 1961. Este nuevo proyecto no modificaba el trazado inicial, tanto en planta como en perfil, y mantenía el mismo ancho de la plataforma, pero incluía un mayor movimiento de tierras puesto que recomendaba rebajar la inclinación de los taludes de las trincheras y construir varios muros de contención en los terraplenes. En el caso del afirmado se indicaba la necesidad de colocar una sub-base de arena en algunos tramos y aplicar un riego asfáltico de sellado para evitar el prematuro deterioro del firme teniendo en cuenta la intensidad del tráfico, que se estimaba por entonces en 1.500 vehículos/día⁸⁶⁰.

En 1959 se presentó un segundo proyecto que proponía el acondicionamiento del tramo comprendido entre el alto del puerto de El Frasno y la vertiente oriental del puerto de Morata entre los km 251,7 y 261,3. La solución adoptada fue la misma que la del proyecto anterior, es decir, apoyarse en la ladera por la que discurría la carretera tratando de eliminar algunas curvas y aumentar el radio de otras, no obstante, en este caso se debían construir tres variantes de trazado que recortaban notablemente la longitud de la carretera. Una de estas variantes eliminaba parcialmente la travesía de El Frasno mientras que otra resolvía la bajada del puerto de Morata mediante la construcción de un túnel rebajando así la cota máxima alcanzada al superar el puerto y proponiendo un nuevo trazado mucho más recto

⁸⁶⁰ *Carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de variante entre los puntos kilométricos 244,000 y 251,750 para la mejora de las curvas de Puerto Cervero y El Frasno.* Ingeniero: Fernando Fuertes Machín, 1957 (ADCPZ, sig. 4.5.2.46).

Carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto reformado del de variante entre los puntos kilométricos 244,000 y 251,750 para la mejora de las curvas de Puerto Cervero y El Frasno. Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1961 (ADCPZ, sig. 4.5.3.01).

que amortizaba las cerradas curvas del anterior recorrido. La longitud total quedaba reducida a poco más de 8.000 m en la que todavía había 19 curvas de las que 7 tenían radios inferiores a 100 m. También se mejoraba el perfil vertical puesto que las pendientes máximas no sobrepasaban el 5 %, excepto en una de las rampas que se superaba ligeramente este valor. El túnel tenía una longitud de 259 m trazada en recta y con una suave pendiente en el lado hacia Zaragoza. La anchura era de 10 m, de los que 8 m correspondían a la calzada, disponiendo de este modo de dos aceras laterales para peatones. Se mejoraba ligeramente el afirmado propuesto en el proyecto de la primera fase ya que ahora se proponía una sub-base de zahorra de 10 cm, una capa de macadam ordinario de 30 o 35 cm, finalizando con un riego semiprofundo más un riego de sellado. En diciembre de 1960 las obras fueron adjudicadas en subasta pública a Construcciones AMSA. No obstante, una normativa de la Jefatura de Obras Públicas sobre trazados de carreteras aprobada en 1962 recomendaba no dejar curvas con radios inferiores a 240 m y pendientes máximas del 5 % para una velocidad específica de 80 km/h, de modo que el proyecto anterior resultaba claramente insuficiente ya que 7 de ellas seguían teniendo un radio inferior a 100 m, circunstancia que obligaba a reformar el proyecto. En 1963 se redactó el proyecto reformado que proponía construir un nuevo trazado recto de 713 m de longitud que uniese el punto anterior a los edificios con el principio de la tercera variante evitando así el tramo de la antigua carretera con curvas de bajos radios y la parte del casco urbano de El Frasno. En consecuencia el nuevo proyecto unía las tres variantes en una sola de 7.772 m de longitud que mantenía 12 curvas, todas ellas con radios superiores a 250 m. Para resolver el cruce con la carretera de El Frasno a Morés se pretendía construir un paso superior formado por un tramo recto de 12 m de luz. En cuanto al túnel se mantenían las dimensiones del primer proyecto aunque algunos desprendimientos ocurridos durante su construcción obligaron a rellenar las zonas desprendidas y reforzar el revestimiento de la bóveda. En marzo de 1963, momento en el que se redactó el proyecto reformado, estaba construida la mayor parte de la explanación correspondiente al primer proyecto pero ahora se planeaba ampliar la plataforma de 10 a 12 m de modo que se hizo necesario ampliar la anchura superior de terraplenes. El afirmado de la calzada se reforzaba hasta un total de 40 o 45 cm de espesor, a la vez que los arcones laterales, perfilados al exterior por amplias cunetas, debían asentarse sobre macadam ordinario⁸⁶¹. No obstante, como el tramo inicial de ascensión del puerto por

⁸⁶¹ *Carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de variantes entre los puntos kilométricos 251,662 y 261,538 para la mejora del trazado en los puertos de El Frasno y Morata.* Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1959 (ADCPZ, sig. 4.6.1.08).

el lado de La Almunia no entraba en el proyecto se siguió manteniendo una peligrosa curva al comienzo de la cuesta en la que se producían numerosos accidentes.

El trazado de la carretera por la meseta de La Muela y la propia travesía del pueblo constituían un verdadero impedimento para el tránsito de vehículos por una vía con la categoría de carretera nacional. En primer lugar había una cuesta con pendientes de hasta el 8 % y con una curva muy peligrosa en el km 291 en la que se producían numerosos accidentes; seguía una nueva cuesta de 1 km de longitud con pendientes máximas del 9 %. El trazado por el llano de la meseta era muy cómodo sin embargo la travesía de la población de unos 300 m de longitud presentaba estrechamientos inferiores a los 5 m que no permitían el paso simultáneo de un vehículo pesado con otro ligero e incluso los transportes especiales debían ser desviados por otras carreteras. Finalmente, la bajada hacia Zaragoza, con un desnivel de unos 200 m y 1,5 km de longitud, volvía a presentar pendientes muy pronunciadas que llegaban al 8 %. Era evidente, por tanto, que este tramo de carretera necesitaba una intervención urgente para lo cual se presentó en 1957 el correspondiente proyecto. En él se desechaban varias soluciones por inviables, tanto por razones técnicas como económicas⁸⁶². La solución adoptada en el proyecto era desviar el trazado de la carretera hacia la derecha en busca de la vaguada de la Cuesta de los Vecinos, única subida a la meseta por la que discurría un antiguo camino para carros con pendientes del 5 %. Una vez en el alto se dejaba el casco urbano del pueblo a la izquierda empalmando con la vieja carretera en el km 298, continuando durante 1 km por el antiguo trazado y en el km 299 se volvía a desviar nuevamente hacia la derecha para descender con pendientes del 5%, e incluso del 5,5 %, al llano del lado de Zaragoza. La longitud total de la variante era de 12.240 m aumentando en 1.090 m el recorrido de la carretera y mejorando notablemente la traza ya que todas las curvas tenían radios superiores a 100 m. La anchura de la plataforma quedaba establecida en 12 m de los cuales 7 m correspondían a la calzada y el resto a los arcenes. Se proponía construir un túnel en la cuesta de Zaragoza de 230 m de longitud y 10 m de anchura. En

Proyecto reformado del de variantes entre los puntos kilométricos 251,662 y 261,358 para la mejora del trazado en los puertos de El Frasno y Morata en la carretera nacional II de Madrid a Francia por La Junquera. Ingeniero: Mariano Ferrando Claver, 1963 (ADCPZ, sig. 4.5.3.02).

⁸⁶² Una de ellas era encarar la carretera hacia el valle del Jalón para después buscar el valle del Ebro retornando al antiguo trazado a la altura del km 306, solución que aumentaba el recorrido en 8 km. La otra opción descartada consistía en desviarse hacia el NE subiendo a la meseta con rampas del 5 % y dejando el pueblo a la derecha descender por el barranco del Puerco con pendientes del 6 %, sin embargo el paso frente al caserío por el barranco de La Calerica resultaba bastante complicado y lo que era imposible resolver, la estación terminal del oleoducto Rota-Zaragoza taponaba la salida del barranco del Puerco.

cuanto al afirmado se optaba por el mismo que se empleaba en los proyectos de la mejora de los puertos, es decir, base de macadam ordinario, riego semiprofundo y riego de sellado. Después de la aprobación del proyecto y la subsiguiente subasta pública, tal como era preceptivo, las obras fueron adjudicadas en junio de 1958 a la empresa Construcciones AMSA. El plazo de ejecución de las obras quedaba establecido en dos años sin embargo se concedieron dos prórrogas que lo alargaron hasta octubre de 1961. Conforme avanzaban los trabajos se vio la necesidad de presentar un proyecto reformado que no modificaba en lo esencial las características del nuevo trazado propuesto en el proyecto inicial aunque ahora se alargaba el recorrido de la variante en unos 150 m más. Al realizar las explanaciones se consideró necesario extender una sub-base de zahorra en el afirmado debido a la mala calidad de las tierras sobre las que debía asentarse. En el túnel se sustituía la fábrica de mampostería de los estribos por hormigón en masa ya que la piedra sacada en la excavación era de mala calidad, a la vez que se alargaba ligeramente su longitud disminuyendo así la de las trincheras de acceso. También se debía construir un acceso a las instalaciones de la estación terminal del oleoducto. A principios de 1963 las obras estaban finalizadas⁸⁶³.

Otro de los objetivos del Plan de Modernización era mejorar los accesos a las ciudades y favorecer la conexión con las infraestructuras aeroportuarias cercanas a ellas. En el caso de Zaragoza la carretera que comunicaba la ciudad con los aerodromos de Sanjurjo y Valenzuela era precisamente la N-II de la que partía un camino de acceso a los mismos a la altura del km 311. Por entonces, en este sector la carretera tenía una plataforma de 9 m de anchura de los que 7 m correspondían a la calzada perfilada por bordillos laterales que la separaban de los arcenes. El firme estaba constituido, según los tramos, por riego superficial asfáltico sobre macadam u hormigón mosaico. Con el fin de adecuar este tramo se propuso ensanchar la carretera para cuatro circulaciones desde el “Enlace de carreteras” hasta el empalme del camino que conducía a los aerodromos, para ello se elaboraron dos proyectos, presentados en 1956 y 1958, que completaban el recorrido entre los km 308 y 317. Se planeaba construir dos calzadas de 7 m de anchura con bordillo enterrado y paseo exterior de 1 m, separadas ambas por un andén de 1 m ligeramente elevado sobre la rasante de las calzadas. El ensanche se realizaría por la parte más favorable tanto a izquierda como a derecha de la carretera existente. Respecto al afirmado en las zonas de ensanche se debían extender dos capas de piedra, una inferior de piedra más gruesa de 20 cm

⁸⁶³ *Carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de variante entre los puntos kilométricos 290,280 y 301,431 para la supresión de la travesía y curvas de La Muela*. Ingenieros: Pedro Martín Baringo y Mariano Ferrando Clavet, 1957, 1962 y 1966 (ADCPZ, sig. 5.8.1.46). Incluye proyecto inicial, proyecto reformado y liquidación.

de espesor y otra superior de piedra machacada de 15 cm, imprimiendo a continuación un riego semiprofundo, mientras que en las zonas ya afirmadas se debía realizar una regularización previa con aglomerado asfáltico, finalmente, en ambos casos, se aplicaría una nueva plancha de aglomerado asfáltico de 3 cm como capa de rodadura ⁸⁶⁴. Las obras se completaron con la construcción de un paso superior sobre la línea del ferrocarril de Caminreal y la remodelación y ensanche del puente del Canal Imperial, objeto esta última obra de un proyecto separado ya citado con anterioridad.

Además de estas obras de mayor envergadura dentro del plan se incluyeron también otras que afectaron a trazados más cortos. Este es el caso de dos pequeñas intervenciones ejecutadas en las cercanías de Los Palacios, en término de La Almunia, entre los km 265 y 267 cuyos proyectos se elaboraron en 1957. En la primera de ellas se trataba de rectificar una curva dotándola de un mayor radio y pendiente uniforme mejorando de este modo su visibilidad al suprimir un pequeño macizo rocoso situado en la margen derecha de la carretera ⁸⁶⁵. En la segunda actuación se construyó una variante que modificaba ligeramente el trazado de un tramo de 1 km de longitud sin excesivas dificultades, a la vez se renovaba el pavimento imprimiendo un riego semiprofundo sobre la base de macadam, el mismo que se había aplicado en la obra anterior ⁸⁶⁶.

A la finalización de este periodo desde la Jefatura de Obras Públicas se dieron las órdenes pertinentes destinadas a ejecutar algunas obras que seguían quedando pendientes. Una de ellas afectaba al trayecto comprendido entre el límite con la provincia de Soria y Alhama de Aragón, tramo que había sido acondicionado en fechas recientes al dotarlo de un moderno pavimento de aglomerado asfáltico, sin embargo habían quedado varias curvas con escasa visibilidad, algunos terraplenes empezaban a presentar signos de deterioro y en algunos puntos el saneamiento era deficiente. El proyecto redactado a tal fin en 1960 proponía realizar algunas intervenciones en este

⁸⁶⁴ *Carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de ensanche de explanación y firme a cuatro circulaciones entre los puntos kilométricos 510,875 al 517, 225*. Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1956 (ADCPZ, sig. 4.5.3.13).

Carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de ensanche de explanación y firme a cuatro circulaciones entre los puntos kilométricos 508,628 al 511, 000. Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1958 (ADCPZ, sig. 4.5.3.11).

⁸⁶⁵ *Carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de rectificación del trazado y riego asfáltico semiprofundo sobre firme de macadam, puntos kilométricos 265,400 al 265,800*. Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1957 y 1960 (ADCPZ, sig. 4.5.3.05). Incluye proyecto inicial y proyecto reformado.

⁸⁶⁶ *Carretera radial II de Madrid a Francia por La Junquera. Proyecto de variantes con firme de macadam y riego asfáltico en los puntos kilométricos 265,980 al 266,845*. Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1957 (ADCPZ, sig. 4.5.3.06).

tramo de carácter puntual. Las principales actuaciones consistían en trazar una variante en término de Ariza entre los km 189 y 190 para eliminar un corto tramo con cinco curvas de pequeño radio por una única curva de gran radio y en construir un grupo de dos alcantarillas en la travesía de Bubierca en torno al km 213, además de la construcción de un gran número de pequeñas obras accesorias tales como muros de sostenimiento, desagües, cunetas, salvacunetas o empalmes con caminos. El proyecto fue aprobado en 1962 aunque con varias recomendaciones, siendo adjudicadas las obras unos meses más tarde a favor de Emilio Gil López, comenzando las obras en octubre de ese mismo año. Más adelante, en 1964 se elaboró un nuevo proyecto reformado que recogía algunos cambios entre los que destacaban el aumento del radio de la curva de la nueva variante y el refuerzo de varias obras de fábrica. Dos años más tarde los trabajos se habían dado por finalizados, de modo que estas obras acabaron solapadas con las del Plan General de Carreteras⁸⁶⁷.

8.3.4. Intervenciones del Plan General de Carreteras y del Plan Redia (1962-1977)

En este último periodo la carretera adquiere la fisonomía que mantendrá en las últimas décadas de su existencia como carretera convencional, antes de su transformación en autovía. Con la finalidad de proporcionar mayor seguridad y fluidez al creciente tráfico, en el que cada vez tenían más representación los vehículos pesados, los diferentes planes promovieron que se siguiesen construyendo variantes tendentes a eliminar las correspondientes travesías urbanas que dificultaban el tránsito o carriles adicionales para vehículos lentos facilitando así la circulación del resto, o eliminando puntos peligrosos de la vía que detentaban una elevada siniestralidad.

8.3.4.1. *Provincia de Madrid*

Las primeras obras realizadas en este periodo coincidieron con la puesta en servicio del tramo experimental entre la glorieta Eisenhower y el puente de Viveros o de San Fernando dando comienzo en ese momento los trabajos

⁸⁶⁷ *Carretera radial II de Madrid a Francia por la Junquera. Proyecto de acondicionamiento de explanación y obras accesorias entre los puntos kilométricos 181,000 al 206,000 y construcción de una obra de fábrica en el km 215.* Ingeniero: Pedro Martín Baringo, 1960 (ADCPZ, sig. 4.6.1.09).

Carretera nacional II de Madrid a Francia por la Junquera. Proyecto reformado del de acondicionamiento de explanación y obras accesorias entre los puntos kilométricos 181,000 al 206,000 y construcción de una obra de fábrica en el km 215. Ingeniero: Mariano Ferrando Claver, 1964 (ADCPZ, sig. 4.6.1.10).

para la mejora del firme de la calzada derecha en un tramo de apenas 5 km entre los puntos kilométricos 10,5 y 14,9 y algo más adelante en otro tramo de 2,5 km desde la salida oriental del puente de San Fernando hasta el punto kilométrico 17,6, de modo que con la finalización de estas obras la carretera disponía de doble calzada hasta este último punto. Simultáneamente se fueron acondicionando varias intersecciones entre la carretera general y algunas carreteras locales en estos mismos tramos entre las que destacaba el enlace a distinto nivel con la carretera de San Fernando localizado en el km 14,4. Obras, todas ellas, que estaban finalizadas en la primavera de 1965⁸⁶⁸.

En años posteriores las obras continuaron en la provincia de Madrid localizadas principalmente en los accesos al aeropuerto de Barajas y en el sector de Torrejón de Ardoz. El Nudo Eisenhower resolvió los problemas de acceso desde la carretera general hacia el aeropuerto de Barajas separando los tráficos de ambas vías y evitando que se cruzasen al mismo nivel. El cruce se resolvía mediante la construcción de dos grandes puentes de hormigón pretensado de 70 m de luz y 20 m de anchura, más otros dos de menores dimensiones⁸⁶⁹. Las obras comenzaron a principios de 1965 y se terminaron 28 meses más tarde siendo inauguradas en julio de 1967⁸⁷⁰.

Otro punto problemático era la travesía urbana de Torrejón de Ardoz para cuya supresión se hizo necesario redactar en 1964 el proyecto de construcción de una variante de nuevo trazado de 7 km de longitud comprendida entre los puntos kilométricos 16,8 y 23,9 que evitara el paso por la población⁸⁷¹. Desde un primer momento quedaron descartadas como soluciones inviables el ensanche de la propia carretera y el trazado de una variante por la margen derecha entre la carretera existente y la vía férrea, de manera la solución óptima planteaba la construcción de una variante por el norte de la población acercando el trazado lo más posible al cerramiento de la Base Aérea para no coartar en el futuro su crecimiento.

Un primer tramo de 3 km, comprendido entre los puntos kilométricos 18 y 21, presentaba numerosas irregularidades en el adoquinado de modo el paso por él era verdaderamente un suplicio para los conductores. Una vez reparado este tramo sería utilizado como acceso a la población. Un segundo tramo, que se extendía hasta el km 30, poseía una calzada más amplia y estaba bien pavimentado pero era necesario dotarlo de más carriles. El

⁸⁶⁸ *ABC*, miércoles 22 de julio de 1964, p. 51; *ABC*, domingo 18 de abril de 1965, p. 85.

⁸⁶⁹ *Proyecto parcial de enlace del aeropuerto de Barajas con la C.N. II de Madrid a Francia por Barcelona (Nudo Eisenhower)*, sin firmas, 1964 (ADCPM, sin signatura).

⁸⁷⁰ *La Vanguardia*, martes 10 de agosto de 1965, p. 8; *ABC*, miércoles 14 de septiembre de 1966, p. 43; *ABC*, martes 18 de julio de 1967, p. 1.

⁸⁷¹ *Proyecto de autopista de Madrid a Francia por Barcelona; tramo Torrejón de Ardoz; p.k. 16,800 al 23,900*. Ingeniero: E. Miranda, 1964 (ADCPM, sin signatura)

proyecto contemplaba la construcción de un nuevo trazado con dos amplias calzadas pavimentadas con hormigón hidráulico. Cada una de las calzadas disponía de dos carriles de 3,5 m; el arcén exterior medía 4 m mientras que el interior era de 1,5 m de ancho; y ambos sentidos quedaban separados por una mediana de 12 m, en previsión de una futura ampliación a tres carriles de manera que ésta quedaría reducida a 5 m. Con el fin de agilizar el tráfico y evitar los cruces con otras vías importantes se construyeron un paso inferior y dos pasos elevados, uno de ellos para la carretera de Torrejón a Ajalvir y otro para el acceso a la Base Aérea⁸⁷². Debido a que parte del nuevo trazado discurría por zonas inundables se hacía necesario elevar el nivel de la rasante para favorecer la evacuación de las aguas pluviales. En cuanto al pavimento se preveía utilizar un firme rígido de hormigón hidráulico de 25 cm de espesor para la vía principal provisto de juntas longitudinales en la separación de los carriles y juntas transversales de dilatación cada 6 m; mientras que en el resto de las calzadas, ramales y enlaces se emplearía un firme flexible de 40 cm de espesor cubierto por una capa de rodadura de mezclas asfálticas. Las obras en la variante de Torrejón comenzaron en 1965 y se inauguraron tres años más tarde en octubre de 1968⁸⁷³.

Fueron unas obras de gran envergadura que adecuaron el acceso a Madrid por el este puesto que sumando el tramo ahora ejecutado a los abiertos unos años atrás y a la avenida de América, construida en la década anterior, conformaban en conjunto una vía de gran capacidad con doble calzada en cada sentido desde la calle María de Molina hasta las cercanías de Alcalá de Henares. Por estas mismas fechas también se estaba trabajando en la mejora del firme de la carretera entre Alcalá de Henares y Guadalajara⁸⁷⁴.

Unos años más adelante ante el aumento constante del tráfico en esta carretera a lo largo del corredor del Henares⁸⁷⁵ se consideró necesario ampliar la capacidad de la vía, para ello se decidió seguir desdoblando la carretera más allá de Torrejón de Ardoz en dirección hacia Guadalajara y

⁸⁷² El enlace con la carretera de Ajalvir era del tipo “diamante”. El paso superior estaba compuesto por una viga continua dividida en cuatro tramos con luces de 9,85 - 19,25 - 19,25 y 9,85 m, respectivamente. El desvío para la Base Aérea era en “trompeta”, cruzaba la autopista con un ángulo de 45° y estaba formado por dos puentes gemelos adosados formado cada uno de ellos por cinco tramos cuyas luces respectivas eran 25,00 - 26,80 - 26,80 - 14,25 y 14,25 m.

⁸⁷³ *ABC*, jueves 20 de junio de 1968, p. 85; *ABC*, sábado 12 de octubre de 1968, pp. 83 y 84.

⁸⁷⁴ *ABC*, sábado 27 de mayo de 1967, p. 65; *ABC*, viernes 25 de octubre de 1968, p. 73. En la provincia de Madrid sólo estaban incluidos los siete primeros km de este tramo en obras, el resto pertenecían a la provincia de Guadalajara.

⁸⁷⁵ En 1975 la IMD entre Torrejón y Alcalá alcanzaba los 30.000-36.000 vehículos/día, con máximos horarios superiores a los 2.500 vehículos/hora.

construir un tercer carril adicional en cada sentido, añadido a los dos que ya existían hasta el final de la variante de Torrejón, además de sendas calzadas de servicio laterales en ambos sentidos.

El primer sector que entró de estos planes de modernización fue el denominado “tramo experimental” comprendido entre los km 10 y 17, es decir, desde el enlace de Barajas o Nudo Eisenhower hasta el inicio de la variante de Torrejón. En 1967 se elaboró un primer proyecto para el acondicionamiento de este tramo, sin embargo resultó insuficiente puesto que el crecimiento del tráfico había sido mayor del previsto, de modo que en 1971 fue necesario redactar un segundo proyecto que asegurase su conversión en autopista urbana⁸⁷⁶, que recibió la validación por parte de la Administración al año siguiente⁸⁷⁷. Básicamente se trataba de construir una doble calzada con dos carriles en cada sentido más las correspondientes vías de servicio laterales, sin embargo puesto que en algunos puntos se debía disponer de tres carriles sería preciso realizar los pertinentes ensanches. Debido a las escasas dificultades topográficas del tramo se mantenía prácticamente el mismo trazado salvo mínimas alteraciones, necesarias para mejorar las características geométricas de la vía en nudos, *transfers* y variantes. Las calzadas Barcelona-Madrid serían de nueva construcción dejando una mediana de 12 m en el caso de disponer de dos carriles, con el fin de disponer de espacio suficiente para futuras ampliaciones, y de 5 m en el caso de tres. La calzada Madrid-Barcelona se aprovecharía en su mayor parte para convertirla en vía de servicio derecha, siendo necesario reforzar el firme; por el contrario, la vía de servicio izquierda sería también de nueva construcción y separada de las calzadas principales. Como obras de fábrica dignas de reseñar se debían construir cuatro pasos superiores de estructura metálica en otros tantos nudos. Dos de estos puentes estaban compuestos por varios pórticos de acero paralelos, apoyados sobre estribos de hormigón armado, mientras que los otros dos estaban conformados por una viga metálica continua apoyada en cuatro puntos, los dos estribos y dos pilas intermedias; en ambos casos la estructura metálica soportaba una losa que hormigón sobre la que se extendía el pavimento. El afirmado debía disponerse en varias capas: una sub-base granular, una base de grava-cemento, una capa intermedia de mezcla asfáltica y un pavimento superior bituminoso. Las antiguas calzadas del tramo experimental debían reforzarse con una capa de base asfáltica.

En este mismo proyecto se contemplaba también el ensanche del puente de San Fernando sobre el río Jarama, ampliando los 17 m disponibles en ese

⁸⁷⁶ *Proyecto de acondicionamiento de la carretera N-II de Madrid a Barcelona entre el enlace de Barajas a la variante de Torrejón*. Ingenieros: Juan Fernández, Román Ferreras y Ramiro Rodríguez-Borlado, 1971 (ADCPM, sin signatura).

⁸⁷⁷ *ABC*, sábado 1 de julio de 1972, p. 36.

momento hasta los 27,5 m. Al igual que en 1945 se pretendía mantener la integridad arquitectónica del puente de modo que sería preciso repetir las mismas actuaciones que entonces aunque ahora se trabajaría aguas abajo. Las operaciones previstas consistían en numerar y desmontar los tajamares y boquillas aguas abajo; demoler las cimentaciones de los tajamares; construir una nueva cimentación; erigir unas bóvedas análogas a las existentes; y, finalmente, colocar las boquillas y los tajamares en su nueva posición. La nueva cimentación se haría a base de pilotes prefabricados de hormigón armado, recubiertos por una losa de hormigón de 2 m de espesor. Los estribos y las bóvedas serían también del mismo material, recubierto con un revestimiento pétreo simulando el aspecto de la sillería. Sin embargo, esta obra no llegó a ejecutarse tal como se describía en el proyecto puesto que en su lugar se construyó aguas arriba un funcional y moderno puente de hormigón armado paralelo al existente.

El siguiente tramo a reformar fue el comprendido entre el final de la variante de Torrejón de Ardoz y las inmediaciones de Alcalá de Henares que se extendía entre los km 23,5 y 29,3. El proyecto fue redactado en 1975⁸⁷⁸. En este caso se trataba de desdoblarse la antigua carretera realizando el ensanche, siempre que fuese posible, por la misma margen. La anchura total de la vía quedaba establecida en 19 m, distribuidos entre dos calzadas principales, formadas, ambas, por dos carriles de 3,5 m, a los que había que añadir los arcenes exteriores de 1,50 m, los arcenes interiores de 0,5 m y una mediana central de 1 m. La estrechez del puente de Torote obligaba a reducir ligeramente el ancho de los carriles y a eliminar los arcenes. Las intersecciones con otras vías, diseñadas en forma de “doble raqueta”, dispondrían de una anchura variable entre 4 y 7 m, además de los correspondientes arcenes. Los afirmados de nueva construcción debían estar formados por una sub-base granular de 15 cm de espesor, una base grava-cemento de 20 cm, una primera capa de mezcla asfáltica de 9 cm y una segunda capa asfáltica de 6 cm, siendo necesario imprimir varios riegos bituminosos entre las tres capas superiores. Por el contrario en la calzadas ya existentes sólo era necesario extender una capa de mezcla asfáltica de 6 cm con el fin de regularizar la rasante. Algunos tramos de la antigua calzada presentaban abundantes roderas de modo que previamente se debía proceder a su eliminación, para lo cual era necesario arrancar 6 cm de la capa de rodadura y volverla a restituir, sin embargo en algunos trechos en los que las roderas eran más profundas se aconsejaba arrancar los 11 cm superiores y extender dos capas de mezcla asfáltica de 5 y 6 cm, respectivamente.

⁸⁷⁸ *Carretera N-II de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de desdoblamiento de calzada desde el p.k. 23,5 al 29,5.* Ingenieros: Carlos Nogueira, Felipe Matesanz y Alfredo de Miguel, 1975 (ADCPM, sin signatura).

Ese mismo año se elaboraron otros dos proyectos complementarios tendentes a ensanchar la calzada entre los km 10 y 17. El primero de ellos comprendía desde el nudo Eisenhower hasta el puente de San Fernando, mientras que el segundo se extendía desde este último punto hasta el comienzo de la variante de Torrejón ⁸⁷⁹. Se trataba, ahora, de construir un tercer carril con el fin de convertir la N-II en una verdadera autopista. En todo el recorrido intervenido se mantenía el trazado existente puesto que apenas presentaba dificultades. Respecto al firme se debía aplicar el mismo que se había empleado en el proyecto anterior, tanto en las zonas de ensanche como en las ya construidas.

Una vez ejecutadas todas estas intervenciones la carretera presentaba unas buenas condiciones de tránsito entre Madrid y Alcalá de Henares, sin embargo todavía subsistía en esta provincia la travesía de la ciudad complutense, población en la que la carretera atravesaba parte del casco urbano bordeando la ronda de las antiguas murallas medievales. Desafortunadamente la variante de Alcalá de Henares tuvo que esperar algún tiempo más y no fue inaugurada hasta 1986, sólo cinco años antes de transformar todo el recorrido entre Madrid y Zaragoza en autovía.

8.3.4.2. *Provincia de Guadalajara*

En 1962 se proyectaba realizar importantes obras de acondicionamiento en algunos tramos parciales del recorrido de la carretera a lo largo de la meseta alcarreña entre Torija y el límite con la provincia de Soria (km 70 al 140). Algunas de estas obras correspondían a trabajos de acondicionamiento de la calzada tendentes a mejorar los antiguos firmes en ciertos sectores, generalmente consistentes en imprimir riegos bituminosos encima de los irregulares adoquinados y enterrando los viejos bordillos de piedra bajo nuevas capas de asfalto, de esta manera la calzada quedaría ampliada con arcenes de 3 m a cada lado, de modo que la anchura efectiva de la carretera pasaba de los 7 m iniciales a 13 m ⁸⁸⁰. La finalidad de estas operaciones era

⁸⁷⁹ *Carretera N-II de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de ensanche y mejora del firme entre los p.k. 10,400 al 15,200*. Ingeniero: Juan Fernández Cepero, 1975 (ADCPM, sin signature).

Carretera de Madrid a Francia por Barcelona. Proyecto de acondicionamiento de la calzada, p.k. 15 al 17. Ingeniero: Felipe Matesanz Santamaría, 1975 (ADCPM, sin signature).

⁸⁸⁰ Durante la ejecución de estos trabajos se ocasionó una controvertida polémica puesto que se publicó en un primer momento que se pretendía reducir la anchura de la calzada asfaltada de 10,5 a 7 m, actuación calificada en la prensa como desafortunada, sin embargo el Ministerio reaccionó inmediatamente negando la noticia y ofreciendo las explicaciones oportunas sobre las obras que se estaban realizando [*ABC*, martes 31 de julio de 1962, pp. 37 y 38; *ABC*, viernes 3 de agosto 1962, p. 37]. La noticia es extraña en sí misma puesto que la anchura de 10,50 m se corresponde con una calzada de 3 carriles, mientras

corregir el deslizamiento que presentaba el antiguo pavimento, sobre todo cuando estaba mojado, causa de numerosos accidentes, para ello, en esencia se proponía sustituir la gravilla caliza usada en los riegos asfálticos, blanda y más fácil de desgastar por el paso continuo de los vehículos, por gravilla silíceas, más dura y por tanto de mejores cualidades antideslizantes⁸⁸¹. Concretamente estas intervenciones se iban a ejecutar en dos tramos inmediatos a los extremos de la variante que se había construido recientemente en la ciudad de Guadalajara (km 49,8 al 51,2 y 58,8 al 59,9) y otro tramo de unos 3 km situado en las cercanías de Algora (km 109,5 al 112,4)⁸⁸².

Con la misma finalidad que la actuación anterior, aunque con cierto carácter experimental puesto que era la segunda vez que se probaba en las carreteras españolas, se proyectaba un riego con caucho-asfalto, material más caro que el betún o asfalto ordinarios pero menos deslizante, en un tramo de unos 5 km en las cercanías de Almadrones comprendido entre los km 98 y 103. Ante la aparente eficacia de este nuevo pavimento las autoridades provinciales propusieron aplicarlo en un tramo más dilatado que abarcaba desde el km 80 hasta el 105. Por otra parte y también con carácter experimental, ya que se había elegido la provincia de Guadalajara como banco de pruebas de cara a probar la efectividad de la medida, se proponía pintar sobre el pavimento de algunas carreteras provinciales una línea blanca en cada margen de la calzada. En el caso de la carretera general las líneas debían quedar separadas por una distancia de 7 m ya que esta era la anchura reglamentaria de la calzada en este tipo de vías y a su vez estarían a 1,50 m del borde de la plataforma marcando así los arcenes⁸⁸³.

A pesar de la reciente inauguración de la variante de Guadalajara en enero de 1963, dos años más tarde se habían proyectado diversas obras de

que la de 7 m equivale a 2 carriles, uno por sentido; parece claro, por tanto, que se trató de una mala interpretación del correspondiente puesto que en este tramo de carretera nunca ha habido 3 carriles al tratarse de una zona que no presenta ninguna dificultad para el trazado de la carretera, salvo la cuesta de Torija y las subidas y bajadas de Torremocha del Campo y Saúca.

⁸⁸¹ *ABC*, viernes 25 de mayo de 1962, p. 65.

⁸⁸² *Nueva Alcarria*, sábado 10 de febrero de 1962, p. 2; *ABC*, martes 13 de febrero de 1962, p. 44.

Además de estas obras también se proponían trabajos de conservación del firme a base de riego superficial asfáltico en sendos tramos del antiguo trazado de la carretera inmediatos a la travesía urbana de la ciudad de Guadalajara y en otros cuatro tramos de corto recorrido entre Algora y el límite provincial con Soria. Posteriormente, en 1964 se proyectaron en los tramos inmediatos a la capital alcarreña trabajos de mantenimiento del firme mediante bacheos a base de tarmacadam y emulsión asfáltica [*Nueva Alcarria*, sábado 18 de enero de 1964, p. 13].

⁸⁸³ *ABC*, 25-mayo-1962, p. 65.

remodelación consistentes básicamente en la corrección de los taludes, la construcción de nuevos drenajes y la correcta cimentación de los laterales de la calzada. Además se debía proceder a la sustitución del pavimento provisional extendido en el momento de su construcción por uno definitivo de mejores prestaciones y mayor duración formado por una capa de aglomerado asfáltico y el consiguiente tratamiento antideslizante. En los años transcurridos desde su puesta en servicio se había observado que había varios puntos de la misma que presentaban una elevada siniestralidad, situación para la que se demandaba una pronta solución. Uno de estos puntos era el cruce de Cuatro Caminos con la carretera de Cuenca y los otros dos eran las intersecciones de la variante con la antigua carretera que se empleaban para acceder a la capital alcarreña. Estas obras se ejecutaron en 1967⁸⁸⁴.

Por estas mismas fechas se proyectaron diversas obras de mayor envergadura en la provincia de Guadalajara encuadrables dentro del Plan General de Carreteras y del posterior Plan Redia, tratándose en algunos casos de eliminar varias travesías urbanas que dificultaban la fluidez del tráfico, caso de Taracena y Alcolea del Pinar, además de otras variantes de trazado en Torija, Algora, Torremocha del Campo y Saúca.

La variante de Taracena, proyectada entre los km 59,5 y 60,8 con una longitud total de de 1.830 m, tuvo por objeto suprimir la problemática travesía urbana en la que había un estrechamiento en curva con aceras para peatones de apenas dos palmos de anchura de modo que las puertas de las casas abrían prácticamente sobre la propia calzada de la carretera. En verdad, no había muchos accidentes en esta travesía pero la marcha del tránsito a través de ella era muy lenta. Las obras de esta variante salieron a concurso público en 1963 y fueron adjudicadas en junio de 1964, ordenándose las expropiaciones dos meses más tarde. A partir de entonces los trabajos comenzaron de inmediato, quedando terminados dos años más tarde⁸⁸⁵.

La obra de Torija consistió en remodelar la peligrosa curva que discurría bajo el castillo medieval de la población. Se trataba de una curva cerrada en cuesta y sin apenas visibilidad, con el añadido de que a un lado quedaba la pared de roca y al otro un acusado desnivel de 4 a 5 m. Fue necesario, por tanto, demoler el muro rocoso para dotar a la calzada de la anchura suficiente aumentando así la visibilidad de la curva y construir un

⁸⁸⁴ *ABC*, jueves 25 de noviembre de 1965, p. 89; *Nueva Alcarria*, sábado 15 de abril de 1967, p. 13.

⁸⁸⁵ *Flores y Abejas*, martes 10 de diciembre de 1963, p. 1; *ABC*, domingo 15 de diciembre de 1963, pp. 91- 92; *Flores y Abejas*, martes 28 de abril de 1964, p. 2; *ABC*, sábado 13 de junio de 1964, p. 78; *La Vanguardia*, domingo 21 de junio de 1964, p. 10. El proyecto de la variante de Taracena, aprobado por decreto del 31 de octubre de 1963, apareció publicado en el BOE de 20 de noviembre de 1963, p. 16278.

corto desvío de 200 m de longitud en sentido ascendente para vehículos lentos con el fin de dar mayor fluidez al tráfico⁸⁸⁶.

En la travesía de Algora se realizaron algunas obras de mejora en el km 113 para rectificar una peligrosa curva incluida dentro del casco urbano de la población para lo que fue necesario derribar varios edificios que entorpecían la visibilidad y así poder ampliar la anchura de la calzada. A pesar de que las noticias de prensa sobre esta obra son escasas se sabe que estaba finalizada a comienzos de 1969⁸⁸⁷.

También presentaban dificultades al tránsito las cuestas de Saúca, del lado de Torremocha del Campo, en las que había varias curvas muy peligrosas debido a su pequeño radio y gran desnivel. La variante de trazado propuesta, localizada entre los km 125,3 y 127,5, aumentaba el radio de las curvas, a la vez que reducía su pendiente, de manera que este tramo resultaba más fácil de acometer, sobre todo para los camiones, ganando también fluidez en el tráfico debido a la construcción de un carril para vehículos lentos. Las obras comenzaron en 1968 y tres años más tarde, a principios de verano de 1971, ya habían terminado⁸⁸⁸.

La carretera general atravesaba longitudinalmente la población de Alcolea del Pinar de manera que la travesía urbana constituía su calle principal; la existencia en ella de numerosos bares y restaurantes originaba abundantes complicaciones en el tránsito circulatorio, problemas que siguieron sin resolverse a pesar de haberse prohibido el aparcamiento a lo largo de la misma. Con el fin de eliminar esta problemática travesía, además de dos curvas muy peligrosas de pequeño radio y pronunciado peralte situadas a la entrada de la población, se proyectó una variante de 2.600 m de longitud entre los puntos kilométricos 133,6 y 136,2 que discurría por el sur del caserío de la población. Aunque el proyecto llevaba algunos años redactado, las obras no fueron adjudicadas hasta marzo de 1969 a favor de la empresa Modocar S.A. Las obras comenzaron de inmediato y después de dos años de trabajos fueron puestas en servicio de manera provisional en el verano de 1971, pues todavía faltaban por terminar los puntos de acceso y la intersección con la carretera de Molina de Aragón. Finalmente, tras los últimos trabajos la variante quedó completada al año siguiente⁸⁸⁹.

⁸⁸⁶ *ABC*, sábado 13 de junio de 1964, pp. 77-78.

⁸⁸⁷ *ABC*, domingo 16 de marzo de 1969, p. 35.

⁸⁸⁸ *ABC*, miércoles 3 de diciembre de 1969, p. 45; *La Vanguardia*, martes 7 de septiembre de 1971, p. 9. La resolución que aprobaba la expropiación de los terrenos afectados previa a la iniciación de las obras fue publicada en el *BOE* del 19 de junio de 1968, pp. 8937.

⁸⁸⁹ *La Vanguardia*, domingo 1 de diciembre de 1968, p. 11; *Flores y Abejas*, martes 4 de marzo de 1969, p. 2; *ABC*, domingo 16 de marzo de 1969, p. 35; *ABC*, miércoles 3 de diciembre de 1969, p. 45; *La Vanguardia*, martes 7 de septiembre de 1971, p. 9. Al igual que en el

En el Plan General de Carreteras se incluyeron también otras obras de menor relevancia entre las que se encuentran los acondicionamientos del empalme con la carretera C-201, de Guadalajara a Cifuentes por Brihuega, situado en las afueras de Torija, ejecutado a partir de 1964⁸⁹⁰ y de la intersección con la carretera C-101 de Taracena a Soria, practicado en 1965⁸⁹¹.

Dentro del Plan Redia se encuadraron las realizadas entre 1967 y 1968 relativas a la mejora del firme entre Alcalá de Henares y la variante de Guadalajara⁸⁹² y las ejecutadas en 1969 en el Valle de Torija consistentes en la rectificación de algunas curvas, excavación de varios desmontes y construcción de algunos muros⁸⁹³. Por estos mismos años se procedió a efectuar el ensanche del afirmado seguido de su posterior mejora mediante la imprimación sobre el pavimento de un tratamiento asfáltico en gran parte del recorrido provincial, puesto que se extendía desde el final de la variante de Guadalajara hasta el límite de la provincia de Soria. Debido a la elevada longitud del trayecto intervenido se hizo necesario presentar dos proyectos complementarios, el primero comprendía desde el km 58,4 hasta 107 (sector de Almadrones), mientras que el segundo abarcaba desde el km 107 hasta el 140,3⁸⁹⁴. En 1971 se redactó un proyecto con vistas a suprimir el peligroso cruce existente en la zona de Cuatro Caminos de la ciudad de Guadalajara, a la altura del km 57, entre la N-II y la carretera de Cuenca mediante la construcción de un paso elevado. Después de varias vicisitudes de orden administrativo, la adjudicación definitiva se demoró hasta diciembre de 1973 y las obras no comenzaron hasta mediados del año siguiente⁸⁹⁵.

En 1970 tuvo lugar un hecho singular relacionado de manera más o menos directa con esta carretera puesto que en junio de ese año se inauguró junto a la venta de Almadrones, en las cercanías del km 103, una capilla dedicada a la Virgen de los Conductores, primera de esta advocación abierta en todo el territorio peninsular⁸⁹⁶.

caso de Saúca, la resolución relativa a la expropiación de las fincas afectadas se publicó en el BOE del 19 de junio de 1968, p. 8937.

⁸⁹⁰ *Flores y Abejas*, 10-diciembre-1963, p. 1; *Flores y Abejas*, 28-abril-1964, p. 2.

⁸⁹¹ *Nueva Alcarria*, sábado 3 de julio de 1965, p. 8.

⁸⁹² *ABC*, sábado 27 de mayo de 1967, p. 65; *ABC*, viernes 25 de octubre de 1968, p. 73.

⁸⁹³ *ABC*, domingo 16 de marzo de 1969, p. 35.

⁸⁹⁴ Son varias las informaciones recogidas sobre estos proyectos referidas siempre a los expedientes de expropiación de las fincas afectadas en los diferentes términos municipales, así por ejemplo: *Flores y Abejas*, martes 3 de diciembre de 1968, p. 10 (Valdenoches y Torija); *Flores y Abejas*, martes 17 de octubre de 1967, pp. 2,4 y 7 (Garbajosa, Torresaviñán y Algora).

⁸⁹⁵ *Flores y Abejas*, martes 16 de mayo de 1972, p. 1; *ABC*, miércoles 26 de julio de 1972, p. 29; *Flores y Abejas*, martes 26 de diciembre de 1973, p. 16.

⁸⁹⁶ *ABC*, domingo 28 de junio de 1970, p. 108.

8.3.4.3. *Provincia de Soria*

Desde la Jefatura de Obras Públicas se promovió una mejora integral del firme en el tramo soriano de esta carretera para que fuera incluida en el Plan General de Carreteras ya que en la década anterior apenas se había trabajado en ella y el tráfico que transitaba por este tramo iba en constante aumento, de hecho, las últimas mediciones arrojaban intensidades medias del orden de 1.500 vehículos/día. Por este motivo en 1963 se elaboró un proyecto que abordaba esta intervención. El proyecto dividía todo el recorrido en dos tramos: el primero, comprendido entre el límite provincial con Guadalajara y el castillo de Jubera (km 141-160), y el segundo, desde este punto hasta el límite con la provincia de Zaragoza (km 160-181). En el primer tramo se fijaba una plataforma de 10 m de anchura, formada por una calzada de 7 m más dos arcenes laterales de 1,50 m cada uno, sin embargo se permitían ciertas excepciones en aquellos tramos en los que las condiciones topográficas impidiesen conseguir estas medidas. Para ello era preciso arrancar los bordillos y levantar los arcenes existentes. En las curvas debería recrecerse el peralte con cuñas de zahorra. El nuevo firme estaría formado por una capa inferior de arena de 10 cm de espesor, una segunda capa de zahorra artificial de 20 cm sobre la que se debía imprimir un riego bituminoso y, finalmente, dos capas de mezcla asfáltica de 4,5 y 3 cm, haciendo la última de capa de rodadura, mientras que los arcenes deberían completarse con zahorra artificial hasta quedar enrasados con la calzada. En el segundo tramo sólo se debían extender las dos capas de pavimento sobre el firme existente, completando los arcenes igual que en el tramo anterior⁸⁹⁷.

El proyecto incluía también actuaciones puntuales en la intersección con la carretera N-111 y en dos puntos negros en los que se producían numerosos accidentes. El primer punto negro, situado en el km 158,9 en término de Jubera, correspondía a un paso inferior de 8 m de luz bajo un puente del ferrocarril precedido y seguido de curvas muy cerradas de distinta orientación sin apenas visibilidad. Como la topografía del terreno impedía mejorar las condiciones geométricas de la carretera se adoptó como solución desdoblarse la calzada para evitar los choques frontales y canalizar el río Jalón durante unos 80 m de manera que una de las calzadas pasase sobre él. El segundo punto negro, localizado en el km 163,2 en término de Somaén, era una curva cerrada sin visibilidad con un brusco cambio de curvatura, aunque sólo en el sentido de Zaragoza hacia Madrid, pues en el otro sentido no presentaba excesiva dificultad ya que los vehículos entraban en ella a menor velocidad al venir de un tramo algo complicado. La solución

⁸⁹⁷ *Proyecto de mejora del firme entre los puntos kilométricos 140,5 y 180,9 de la carretera N-II de Madrid a Francia por Barcelona*. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1963 (AHPSO, sig. 17.822).

adoptada fue trazar una curva con tres centros para que el cambio de curvatura no fuese tan repentino. Al aplicar esta propuesta quedaba libre gran parte de la antigua calzada de modo que podía ser destinada como doble calzada para el sentido de Madrid a Zaragoza.

Este mismo año se presentó también un proyecto menor con el fin de reparar el firme de la carretera entre Medinaceli y Arcos de Jalón. Se trataba de bachear el pavimento con gravilla y emulsión asfáltica de betún⁸⁹⁸, no obstante, ésta parece una operación de conservación rutinaria previa a la realización de la obra anterior de mayor envergadura.

La prensa nacional del momento se hizo eco de estas importantes obras. Según se apunta en la propia noticia tanto la preparación del aglomerado asfáltico utilizado para el pavimento como la molturación de la piedra necesaria para el aglomerado se realizaban prácticamente a pie de obra, en este último caso mediante una gran máquina instalada en las cercanías de Jubera⁸⁹⁹. Por estas mismas fechas se realizaron también obras de consolidación en el albergue turístico de Medinaceli⁹⁰⁰.

Según se desprende de los escasos expedientes conservados no parece que estos planes tuviesen una gran incidencia en el tramo soriano de la carretera, aunque sí es cierto que la intervención mencionada anteriormente dejó el pavimento en buenas condiciones, sin embargo no podía decirse lo mismo del trazado que no había sido mejorado desde hacía dos décadas de modo que excepcionalmente se puso en marcha en este tramo de la carretera durante los años 70 el Plan Coyuntural de Seguridad Vial cuya principal finalidad consistía en mejorar aquellos puntos que por diversas circunstancias eran causa de numerosos accidentes para así aumentar la seguridad de la vía. El número de expedientes conservados aporta una idea del empeño que las autoridades gubernativas pusieron en solucionar este problema.

Entre estos puntos peligrosos se encontraban tres curvas de alta siniestralidad localizadas en Arcos de Jalón, Fuencaliente de Medinaceli y Santa María de Huerta, respectivamente. La primera de ellas estaba situada un poco antes de llegar al casco urbano de Arcos de Jalón, se trataba de una curva cerrada de unos 85 m de radio inmediata a un cambio de rasante y a pesar de que estaba limitada a 40 km/h con la correspondiente señalización y protección, los accidentes eran muy frecuentes en ella. El proyecto elaborado en 1972 proponía un cambio de trazado aumentando el radio de la curva a 225 m con dos clotoides de transición y eliminando también el cambio

⁸⁹⁸ *Proyecto de conservación mediante bacheos con emulsión asfáltica entre los puntos kilométricos 151 al 167 de la carretera de Madrid a La Junquera*. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1963 (AHPSo, sig. 17.819).

⁸⁹⁹ *ABC*, sábado 29 de octubre de 1966, p. 85.

⁹⁰⁰ *ABC*, sábado 23 de febrero de 1963, p. 44.

de rasante. Una vez aprobado el proyecto las obras fueron adjudicadas a Ángel Hernández Gil, comenzando las obras en el verano del año siguiente y dándose por finalizadas un año más tarde⁹⁰¹. El segundo punto peligroso se localizaba en el término de Fuencaiente en el que había un tramo con una doble curva izquierda-derecha con cambio de rasante brusco con el agravante de que el pavimento era deslizante sobre todo cuando la calzada estaba mojada. En 1974 se redactó el correspondiente proyecto que planteaba la construcción de una variante de trazado por la margen izquierda con tres curvas de gran radio sobre plataforma de 12 m de anchura pavimentada con mezcla asfáltica en caliente con el fin de mantener la continuidad de la calzada y de mejorar su adherencia⁹⁰². El tercer grupo de curvas se hallaba situado junto al límite provincial de Soria con Zaragoza y constaba de una doble curva derecha-izquierda que presentaba también pavimento deslizante. La solución propuesta en el proyecto redactado a tal fin en 1975 consistía en construir una variante de trazado de unos 500 m de longitud de manera que se ampliase el radio de las curvas a 300 m. Se incluía también en el proyecto la aplicación de un tratamiento antideslizante en el tramo previo a las curvas mediante una capa de 4 cm de espesor de mezcla bituminosa en caliente⁹⁰³.

El tramo más peligroso era la cuesta de Esteras, punto en el que se sumaban las malas condiciones del trazado y un pavimento deslizante, además de algunas deformaciones y grietas en la calzada sobre todo en el carril de vehículos lentos. El proyecto elaborado al efecto en 1975 planteaba construir un nuevo carril de bajada, de modo que se mejoraría notablemente el trazado al pasar de una curva de 40 m de radio a otra de 100 m con transiciones clotoidales a pesar de que presentaba fuertes pendientes cercanas al 10 %. Con esta solución el nuevo carril sería utilizado en sentido Zaragoza y la antigua calzada con sus dos carriles quedaría para el sentido Madrid, estando, por tanto, ambas circulaciones separadas en el punto más conflictivo del tramo. Para finalizar la intervención se proponía extender una capa de mezcla asfáltica de 5 cm de espesor con lo que se eliminarían los problemas de las deformaciones y del deslizamiento⁹⁰⁴.

⁹⁰¹ *Proyecto de mejora de curva peligrosa en el punto kilométrico 167,6 de la carretera N-II de Madrid a La Junquera*. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1972 y 1975 (AHPSO, sig. 17.831 y 17.805). Incluye proyecto y liquidación.

⁹⁰² *Proyecto de mejora de curva peligrosa entre los puntos kilométricos 145,4 y 146,4 de la carretera N-II de Madrid a La Junquera*. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1974 (AHPSO, sig. 17.855).

⁹⁰³ *Proyecto de mejora de curvas peligrosas en el punto kilométrico 180,9 de la carretera N-II de Madrid a Francia por La Junquera*. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1975 (AHPSO, sig. 17.861).

⁹⁰⁴ *Proyecto de conservación de mejora de tramo peligroso entre los puntos kilométricos 141,975 y 145,020 de la carretera N-II de Madrid a Francia por La Junquera*. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1975 (AHPSO, sig. 17.856).

Una segunda línea de actuación fue acondicionar el firme tanto en tramos concretos que tenían alguna deficiencia como en todo el recorrido provincial realizando tareas de conservación, pero siempre sin modificar el trazado de la carretera, intervenciones que fueron proyectadas entre 1975 y 1976. Es el caso de un tramo de unos 2 km situado entre el límite provincial con Guadalajara y la cuesta de Esteras que presentaba un pavimento deslizante con agrietamientos en la calzada; situación semejante se manifestaba en otros cinco tramos de corto recorrido de los que cuatro de ellos, ubicados entre los km 158 y 163, correspondían a pasos inferiores bajo el ferrocarril en los que eran frecuentes los siniestros merced al deficiente trazado, la existencia de curvas de escaso radio y el deslizamiento de la calzada. En ambos casos la solución propuesta fue extender una capa de mezcla asfáltica de 5 cm de espesor para mejorar la adherencia del pavimento⁹⁰⁵. Las actuaciones anteriores quedaron complementadas con otros trabajos de conservación más generales consistentes en aplicar un tratamiento superficial entre Medinaceli y Santa María de Huerta con el fin de corregir el firme deslizante así como su acelerado envejecimiento, procedimiento que consistió en extender dos capas de lechada bituminosa de manera que quedase corregido el problema del deslizamiento durante los próximos cinco o seis años⁹⁰⁶.

Tres años más tarde ante el progresivo deterioro que presentaba el pavimento de la carretera se redactó un nuevo proyecto que proponía reforzarlo con hasta tres capas de mezclas asfálticas cuyo espesor total oscilaba entre 5 y 20 cm según los tramos. En los arcones y en los carriles para vehículos lentos se tenía previsto extender la misma capa de rodadura que en la calzada. Dado el tipo de intervención no se modificaba la geometría del trazado de la carretera aunque sí se elevaba el nivel de la rasante⁹⁰⁷. Por estas mismas fechas se elaboraron varios proyectos a fin de modificar

⁹⁰⁵ *Proyecto de conservación de refuerzo de firme y tratamiento antideslizante entre los puntos kilométricos 159,700 y 141,700 de la carretera N-II de Madrid a Francia por La Junquera*. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1976 (AHPSO, sig. 17.862).

Proyecto de conservación de mejora de firme entre los puntos kilométricos 151,000 y 163,425 de la carretera N-II de Madrid a Francia por La Junquera. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1975 (AHPSO, sig. 17.858).

⁹⁰⁶ *Proyecto de conservación de tratamiento superficial entre los puntos kilométricos 151,550 y 167,585 de la carretera N-II de Madrid a Francia por La Junquera*. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1975 (AHPSO, sig. 17.858).

Proyecto de conservación de tratamiento superficial entre los puntos kilométricos 167,800 y 180,100 de la carretera N-II de Madrid a Francia por La Junquera. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1976 (AHPSO, sig. 17.861).

⁹⁰⁷ *Proyecto de mejora del firme entre los puntos kilométricos 140,0 y 180,1 de la carretera N-II de Madrid a Francia por Barcelona*. Ingeniero: División Regional de Planeamiento y Proyectos, 1979 (AHPSO, sig. 17.843).

ligeramente el trazado de la carretera y construir dos carriles para vehículos lentos entre Jubera y Somaén, uno de ellos en sentido Madrid y otro en sentido Zaragoza⁹⁰⁸.

8.3.4.4. *Provincia de Zaragoza*

El plan anterior había intervenido sobre casi todos los tramos problemáticos de esta provincia por lo que la carretera había mejorado notablemente su trazado, por contra, no entraba en el nuevo Plan General de Carreteras actuar en las travesías urbanas que todavía subsistían (Ariza, Ateca, Calatayud y La Almunia) de modo que las escasas intervenciones de este periodo se limitaron en la mayoría de los casos a la mejora del afirmado en puntos concretos.

Una primera actuación se realizó en el tramo entre Alhama de Aragón y Bubierca en el que, aparte de la mejora de una cerrada curva que se había resuelto con la construcción de un túnel cuya excavación había causado algunos inconvenientes, el firme necesitaba una pronta reparación puesto que la capa de aglomerado asfáltico presentaba numerosas irregularidades que impedían un drenaje adecuado de las aguas superficiales. El proyecto correspondiente, redactado en 1963, proponía una reparación previa del firme existente y la posterior extensión de una capa de macadam asfáltico de 10 cm de espesor con el fin de reforzar la capa de rodadura y regularizar su perfil transversal, sobre la que se aplicaría un doble tratamiento superficial⁹⁰⁹.

Dentro del Plan Redia se practicaron varias actuaciones tanto en tramos en los que ya se había intervenido en el periodo anterior, caso de la variante de La Muela y del tramo de los puertos, como en los accesos a la ciudad de Zaragoza con la construcción de un nuevo puente sobre el Ebro, además de otras obras menores centradas principalmente en el acondicionamiento de los firmes.

Cuando todavía no estaban terminadas las obras del plan anterior se presentó un nuevo proyecto para mejorar la variante de La Muela trazada por la Cuesta de los Vecinos a la vista de los inconvenientes surgidos durante la ejecución de las mismas. El proyecto inicial, redactado en 1964, propo-

⁹⁰⁸ *Proyecto de mejora de trazado y ensanche de explanación para rampa de vehículos lentos entre los puntos kilométricos 159,000 y 160,200 de la carretera N-II de Madrid a Francia por Barcelona.* Ingeniero: Luis Antona Iturmendi, 1979 (AHPSO, sig. 17.869).

Proyecto de mejora de trazado y ensanche de explanación para rampa de vehículos lentos entre los puntos kilométricos 160,340 y 161,360 de la carretera N-II de Madrid a Francia por Barcelona. Ingeniero: Luis Antona Iturmendi y Manuel Niño González, 1979 y 1983 (AHPSO, sig. 17.869 y 17.885).

⁹⁰⁹ *Proyecto de mejora del firme entre los puntos kilométricos 208,458 y 214,200 de la N-II, Madrid a Francia por Barcelona.* Ingeniero: Luis Cariñena Castell, 1963 (ADCPZ, sig. 4.6.1.14).

nía ampliar la plataforma a 10 m de anchura, suficientes para una calzada de 7 m y dos arcones laterales de 1,50 m; aumentar los radios de las curvas a un mínimo de 250 m; y conseguir una pendiente máxima del 5 % en todas las rampas, estos condicionantes hacían necesario variar ligeramente el trazado proyectado con anterioridad y construir un túnel de 102 m de longitud. Una vez aprobado el proyecto las obras fueron adjudicadas en agosto de 1965 comenzando de inmediato los trabajos, sin embargo al año siguiente se planteó la necesidad de reformarlo porque sus previsiones no se ajustaban a los parámetros establecidos por el Plan Redia⁹¹⁰. De modo que en 1967 se presentó el proyecto reformado que solventaba estas deficiencias. Se mantenía, en esencia, el trazado planteado inicialmente, tanto en planta como en alzado, incluyendo la construcción del citado túnel de 102 m de longitud y 10 m de anchura, a la vez que se proponía construir un tramo con vía lenta adicional⁹¹¹, sin embargo el ancho del túnel no daba para ello por lo que la solución propuesta era construir la vía lenta separada de la calzada aprovechando una explanación de la antigua obra de la variante. Por tanto, se debía explanar el terreno para acoger una plataforma de 12 m, más 7,5 m adicionales para la vía aislada; afirmar adecuadamente toda la plataforma de nueva construcción, tanto los arcones como la vía lenta; y extender finalmente un pavimento de aglomerado asfáltico de 10 cm de espesor distribuido en dos capas, una inferior de 6,5 cm y una superior como capa de rodadura de 3,5 cm, unidas ambas mediante los correspondientes riegos de adherencia. Como obras accesorias también se debía construir un nuevo acceso al pueblo de La Muela, además de las propias de cualquier obra de este tipo, tales como rampas de servidumbre, drenajes, cunetas revestidas o postes de señalización y kilometración, entre otras⁹¹².

Un segundo proyecto, elaborado en 1970, planeaba mejorar el firme interviniendo en una longitud total de 10 km distribuida en tres tramos localizados en los puertos de El Frasno y Morata y en la zona de La Muela. En los puertos, previamente, se debían arrancar 20 cm del firme existente en la zona de la vía lenta y del arcén izquierdo, rellenando posteriormente este escalón con mezclas asfálticas, y después de nivelar la calzada, extender sobre toda la plataforma de 14 m una capa de rodadura de 5 cm de espesor

⁹¹⁰ La normativa del Plan Redia recomendaba construir una plataforma de 12 m con arcones de 1 m y un carril para circulación de vehículos lentos; reforzar el afirmado con doble tratamiento superficial y extender un pavimento final de aglomerado asfáltico.

⁹¹¹ Las mediciones realizadas en las estaciones más cercanas a este tramo confirmaban que el tráfico de vehículos pesados oscilaba entre el 19 y el 28 % del tránsito total.

⁹¹² *Proyecto reformado del de mejora de firme entre los puntos kilométricos 290,280 y 301,341 de la CN-II de Madrid a Francia por Barcelona, tramo variante de La Muela*. Ingeniero: Ángel Morancho Saumench, 1967 (ADCPZ, sig. 5.8.1.46). No se conserva el proyecto inicial.

compuesta por una mezcla asfáltica en caliente. En la Cuesta de los Vecinos de La Muela como paso previo se debían corregir las roderas existentes en la vía lenta hasta dejarlas con una diferencia máxima de 5 mm, para a continuación extender la capa de rodadura ⁹¹³.

Una última intervención, algo más tardía, proponía mejorar el firme en un tramo de 7 km entre el límite provincial y la población de Ariza, y en otro tramo de 13 km entre La Almunia y la venta de la Romera, donde también se debían corregir los blandones ⁹¹⁴.

De capital importancia para el ordenamiento del tráfico en la propia ciudad de Zaragoza resultó la construcción del puente de Santiago. De hecho, el asunto de la travesía de la capital aragonesa se venía arrastrando desde hacía varias décadas puesto que los problemas ocasionados en la estructura del puente de Hierro debido al creciente tráfico que venía soportando habían obligado en los años 40 a replantear el recorrido de la travesía urbana utilizando los dos puentes disponibles, uno de salida de la ciudad hacia Barcelona y otro de entrada. Sin embargo, a pesar de este ordenamiento la confluencia en el puente de Piedra de los vehículos procedentes de Barcelona y Huesca, además del propio tráfico interior entre el Arrabal y el centro de la ciudad, debía generar numerosos inconvenientes, razón por la cual las autoridades municipales venían solicitando repetidamente la construcción de un nuevo puente sobre las aguas del Ebro. Después de la presentación del correspondiente proyecto, las obras comenzaron en diciembre de 1961 y se prolongaron durante poco más de cinco años, siendo inaugurado en marzo de 1967. El nuevo puente de Santiago presentaba unas líneas modernas y ciertamente tenía unas dimensiones extraordinarias con sus 187 m de longitud y 32 m de anchura. El coste de la obra fue sufragado a partes iguales por el Ministerio de Obras Públicas y el propio Ayuntamiento de Zaragoza ⁹¹⁵. La construcción del puente de Santiago propició, aunque no inmediatamente pero sí unos años más tarde, la reordenación de la travesía urbana de la carretera general. En mayo de 1972, una vez inaugurada la primera fase de la Ronda Norte que unía el nuevo trazado de la carretera de Huesca con la Nacional II en Alfajarín mediante un tramo libre de autopista de unos 16 km de longitud, el tráfico hacia Barcelona, una vez cruzado el río por el

⁹¹³ *Proyecto de mejora del firme y corrección de roderas entre los puntos kilométricos 251,6 y 294,9 de la CN-II de Madrid a Francia por Barcelona*. Ingeniero: Oficina Regional de Proyectos de Zaragoza, firma de F. Mata Vila, 1970 (ADCPZ, sig. 4.6.1.34).

⁹¹⁴ *Presupuesto de mejora del firme y tratamiento de blandones entre los puntos kilométricos 181 al 188 y 274 al 287 de la N-II de Madrid a Francia por La Junquera*. Ingeniero: Sergio Campo Rupérez, 1977 (ADCPZ, sig. 4.6.2.04).

⁹¹⁵ *ABC*, miércoles 25 de enero de 1967, p. 41-42; *ABC*, martes 14 de marzo de 1967, p. 71.

puente de Santiago, se dirigió por esta nueva ruta de modo que ya no era necesario atravesar el resto de la ciudad. Finalmente, desde abril de 1978, una vez completado todo el arco de la Ronda Norte, ya no es necesario entrar en la capital aragonesa puesto que el tráfico para Barcelona se encauza por esta nueva vía.

8.3.5. Los últimos años de la N-II

En la década 1980-1990 la carretera N-II comienza su gran transformación en la moderna autovía A-2. Por esas fechas la carretera general seguía manteniendo en algunos tramos un complicado trazado que la hacían inviable para soportar el intenso tráfico, tanto de vehículos ligeros como de camiones, creciente cada año. Los primeros estudios para llevar a cabo esta metamorfosis se remontan a finales de la década de los 60. Posteriormente, el Plan General de Carreteras de 1984, a través del programa de autovías, permitió proyectar y reservar los recursos necesarios, tanto financieros como materiales, pero las primeras obras no comenzaron hasta los años centrales de la década de los 80. Por esos mismos años se amplió a cuatro carriles el tramo comprendido entre la venta de Meco y las cercanías de la ciudad de Guadalajara, y también se ensanchó el puente sobre el arroyo Torote. Cuando entre 1986 se inauguró la variante de Alcalá de Henares y más tarde, en 1988, se abrieron los primeros 50 km de autovía desde Zaragoza hasta La Almunia de Doña Godina, los vehículos que circulaban de Madrid a Zaragoza todavía debían atravesar las tortuosas travesías de Arcos de Jalón, Ariza, Ateca, Calatayud y La Almunia, además de sortear los estrechos desfiladeros del Jalón entre Lodares y Somaén, primero, y entre Alhama de Aragón y Ateca, después, y superar las difíciles rampas de los puertos del Cavero, El Frasno y Morata. Finalmente, tras varios años de constantes trabajos, en 1991, el trazado completo de la nueva autovía entraba en servicio.



Madrid. Avenida de América (1955).



Ampliación de la calzada en el puente del río Torote.
Fototeca del Patrimonio Nacional, Archivo Moreno.



Carretera N-II. Travesía de Alcalá de Henares (h. 1970).



Variante de Guadalajara (h. 1965). AGA, Patronato Nacional de Turismo.



Variante de Guadalajara (h 1970). AGA, Patronato Nacional de Turismo.



Torija, rótulo direccional sobre la casilla de peones camineros.



Carretera N-II. Travesía de Arcos de Jalón (h. 1965).



Carretera N-II. Travesía de Ariza.



Alhama de Aragón. Antigua travesía, variante de trazado y túnel.



Carretera N-II. Bubberca (h. 1960). Fotografía de José Molina.



Carretera N-II. Calatayud. Tarjeta postal.



Carretera N-II. El Frasno (h. 1970). Tarjeta postal.



Zaragoza. Los Enlaces (1968). Archivo Municipal de Zaragoza.



Carretera N-II, sector de El Frasno, tramo entre los puertos de El Frasno y de Morata. Antiguo trazado y carretera del Plan Redia.
Fotografía aérea, vuelo interministerial 1973-1986 (IGN)

9. ITINERARIOS, VIAJES Y TRANSPORTES: POSTAS Y PORTAZGOS

9.1. LOS VIAJES POR LA POSTA

El origen de las carreras de posta en España se remonta a los primeros años del siglo XVI. En 1505 Felipe el Hermoso concedió a Francisco de Tassis el arrendamiento del servicio del correo real entre la península y Flandes, acuerdo que fue ratificado posteriormente en 1516 por Carlos I. Para ello se hizo necesario establecer un servicio de postas, es decir, se debían disponer a lo largo de los caminos, a las distancias adecuadas, una serie de paradas, atendidas por personal cualificado, a saber, al menos, un maestro de postas y un postillón, en las que debía haber caballos de refresco a disposición de los correos⁹¹⁶. En un primer momento, estas infraestructuras estaban dedicadas exclusivamente al servicio de los reyes, ya fuese para sus propios viajes o para los de altos dignatarios de la corte, o, como ha quedado dicho, para portar la correspondencia real; sin embargo a finales del siglo XVI se produjo la generalización del servicio de correos, pudiendo ser utilizado por particulares. Surgieron, así, las estafetas, servicio prestado por los postillones mediante el cual éstos llevaban la correspondencia de una posta a otra, estableciéndose a la vez los correos ordinarios y periódicos entre las diversas ciudades.

El uso de la posta como medio para viajar ofrecía una gran ventaja frente a los medios tradicionales, ya fuese en caballerías o en vehículos: la rapidez. El sistema consistía en montar un caballo al galope de una posta a

⁹¹⁶ La carrera de la posta entre Madrid y Zaragoza dispuso en un principio de 17 paradas intermedias aunque posteriormente en las últimas décadas del siglo XVIII se añadieron tres más, todas ellas en la provincia de Zaragoza (Cetina, Ateca y Venta de Garrapinillos), lo que hacía un total de 20 paradas.

la siguiente, cambiando de montura al finalizar el recorrido de la etapa, no obstante había que alquilar dos caballos, uno para el viajero y otro para el postillón que volvía a la posta de partida con los dos animales. Por otra parte, a partir del siglo XVII el servicio de viajar por la posta no solamente era usado por los reyes y personas cercanas a ellos sino también por particulares, aunque éstos debían disponer de cierta bonanza económica puesto que, tal como se verá más adelante, viajar por la posta resultaba excesivamente caro.

En este sentido, es significativo el testimonio transmitido por Antoine de Brunel, viajero francés que debió hacer uso de este servicio para viajar de Arcos de Jalón a Madrid en 1655⁹¹⁷.

“Todo el resto del día se pasó en esa bella manera de disputa contra esos canallas, que, al fin, permitieron que yo partiese a eso de las ocho de la noche, habiendo sus bombres tomado la delantera. El señor de la Platte escribió una carta al conde de Peñaranda por la que mostraba la impudicia de aquella mala raza. Monté a caballo en Arcos mismo, donde hay una posta y allí ya me explotaron bastante, porque por dos caballos nos hicieron pagar treinta reales de plata que son más de cien sueldos de nuestra moneda.

No hay en el mundo donde las Postas estén mejor montadas que en España y donde se corra menos, porque, fuera de los que llevan las cartas y algunos correos extraordinarios que envían a la Corte desde diversos sitios y sobre todo de San Sebastián y de Cataluña, apenas si se sirven de ese camino para ir a cualquier parte que sea, siendo el de las mulas de alquiler más estimado. Así es preciso estimar que es el más cómodo, y lo experimenté en esa ocasión, porque aunque tengan muy buenos caballos están tan mal enjaezados que se ve uno baqueteado por las miserables sillas que llevan encima, muy estrechas de asiento, altas de arzones y por todo igualmente duras. De tal modo, que se va sobre una especie de caballete, cuando se ve uno montado de ese modo. En la tercera posta, los caballos no tenían por todo aparejo más que una albarda con estribos de madera, atados en el extremo de una cuerda, de la que se servían, en forma de rosarios. Puse alguna dificultad en montar con aquel aparejo pero el maestro me dijo que aquello no me sorprendiese, que no había sillas, pero que encontraría que la albarda era más cómoda y que era muy distinto de los otros correos que preferían esa especie de arnés a cualquier otro. Me dejé convencer y al principio de mi carrera me encontré bastante molesto a causa de los estribos, que no tenían ninguna presilla, y la alforja me obligaba a ir tan ancho a caballo que apenas si podía apretar las rodillas. Peor al fin, habiéndome ido acostumbrando lo mejor que pude, me encontré menos molesto que con sus sillas y comencé a pedir una albarda en la otra posta, donde, no habiéndola encontrado, me fue preciso servirme de una silla, además muy estrecha y que hizo echar en falta la albarda sobre la que tantas dificultades había puesto para montar.

⁹¹⁷ BRUNEL (1666). *Voyage d'Espagne* (1655).

Desde la tercera posta me tomaron por correo de Cataluña que llevaba alguna buena notificación al rey; y ayudé tanto más fácilmente a su error cuanto que vi que me trataban como a correo del rey y que no me pedían más que cuatro reales por caballo que son treinta sueldos de nuestra moneda. Apenas hay maestro de postas que tenga más de dos o tres caballos, no estando obligado a más. Le dan de pensión trescientos o cuatrocientos escudos. Hay también incluso quien tiene quinientos. Y es para tener dos con un postillón. El conde de Oñate es general de las postas, y saca de ello un gran beneficio. Tuve en todas partes excelentes caballos, que iban a todo correr; lo que hay de importuno es que los postillones se detienen a menudo para darles tiempo a respirar, que llaman recelar, y que cuando hay que cambiar de caballos no son diligentes para montar a la gente, sobre todo cuando se corre de noche, como yo hacía. La posta toma otro camino distinto de aquel que nosotros habíamos seguido para ir a Arcos. Pasa por una llanura muy fértil, que está regada por el río Henares. Se hacen a menudo cuatro, cinco y seis leguas sobre los mismos caballos, porque no hay maestros de postas justamente establecidos más que cada dos leguas, que son una posta en España.

Llegué a Guadalajara a eso de las seis o siete de la mañana, bastante cansado de un ejercicio al que apenas si estaba acostumbrado. El maestro de la posta resultó el hombre más bonrado que jamás hubiese encontrado en toda mi carrera. Así me dio gran placer al darme vino muy bueno y excelentes galletas para desayunar, lo que me levantó el ánimo, de lo que tenía mucha necesidad, por no haber comido nada desde Arcos, donde tampoco había hecho mas que merendar. Ese pequeño refresco me ayudó a emprender la carrera de Guadalajara a Alcalá, que es de cinco leguas, que son muy buenas. El sol comenzaba a salir y me incomodó mucho con su calor y más todavía en la última posta de Alcalá a Madrid, que es de seis leguas.

Allí el maestro de postas se mostró más astuto que los otros porque me pidió mi boletín para demostrar que yo era correo del rey; pero previendo bien a lo que tendía, le dije que no estaba obligado a ello, y que me bastaba saber el por qué corría, y que yendo a la Corte, no tenía que informarse de si tenía uno. Después de eso se enteró y me dijo que no me daría los caballos si no los pagaba como las personas que no corrían los asuntos del rey; a lo que le dije que los pagaría como era corriente y que en Madrid, si necesitaba mas, lo juzgarían en la oficina de la posta, a donde iría a descender. Convino en ello y habiéndole pagado veinticuatro reales por seis leguas que hay desde allí a Madrid, monté a caballo y cuando ya estaba montado le dije que en Torija y en Guadalajara tenían bizarros caballos, y él me respondió: “Estos lo son también”. Y para demostrármelo comenzó a lanzarlos a toda brida y los llevó con ese aire más de dos leguas; y después me preguntó si sus caballos no valían tanto como los otros y habiéndoselo elogiado, evidentemente, como lo merecían, sin duda para mas alarde, como dice, y aparentar continuó llevándolos con el mismo vigor, hasta que aproximándome a Madrid nos encontramos con un correo que, yendo a donde yo venía, montó mis caballos y yo tomé los suyos que no eran tan buenos. En la oficina de la posta, donde fue preciso que echase pie a tierra, el postillón de Madrid, al que el otro había dado sus intereses, me pidió también seis reales que yo debía por no ser correo del rey, y se los di, porque me dijeron que estaba así ordenado y era lo justo”.

El mismo Brunel aporta los precios del viaje por la posta: seis reales por legua para los particulares, que son los que él abona, y cuatro reales por legua que pagan los correos del rey. También alude a un pago inicial en la parada de Arcos de treinta reales de plata, por tan solo dos caballos, según confiesa el propio autor, pero ese desembolso debía corresponder, al menos, al pago de la preceptiva licencia para poder viajar por la posta que le sería expedida en la propia oficina de Arcos y las tarifas pertinentes por su caballo y el del postillón hasta la próxima parada de postas.

El propio testimonio de Brunel no deja lugar a dudas respecto al ahorro de tiempo que suponía el viaje por la posta frente a los medios tradicionales, ya fueran en caballería o en carruaje. Salió de Arcos a las ocho de la noche y llegó a Guadalajara entre las seis y las siete de la mañana; después de reponer fuerzas en esta parada sin apenas descansar emprendió al amanecer el viaje hacia Madrid, a la que arribó ese mismo día, aunque desafortunadamente no precisa el momento exacto. No obstante, los datos aportados en la primera parte del recorrido son suficientes para obtener conclusiones fiables. La distancia entre Arcos y Guadalajara, según las guías de la época, era de 19 leguas, recorrido en el que Brunel empleó 11 horas, no obstante debe advertirse que hizo el camino de noche de modo que es lógico pensar que si hubiera viajado de día podría haber ido incluso más rápido ⁹¹⁸. En cualquier caso, si se extrapolan estos datos al trayecto completo entre Madrid y Zaragoza, que es de 55 leguas, se obtiene un tiempo de 32 horas, al que se debe añadir el necesario para que el jinete comiera y descansara, por lo que se puede estimar la duración total del viaje en unas 40 horas, es decir, algo menos de 2 días ⁹¹⁹.

En el siglo XVIII el servicio de la posta se institucionaliza de modo que aumenta notablemente el número de carreras cubiertas, a la vez que se establecen mediante decretos las normas que deben regir el servicio de correos y el uso de la posta por parte de los particulares. El punto de partida de esta regulación viene marcado por la orden real promulgada el 23 de abril de 1720, decreto en el que se regulan las funciones de los diversos oficios

⁹¹⁸ La noche del 20 al 21 de junio de 1655 había luna llena, circunstancia por la que Brunel pudo viajar durante toda la noche sin excesivas dificultades. La consulta de un calendario perpetuo ha permitido comprobar que la fase de luna llena fue el 18 de junio.

⁹¹⁹ Para valorar adecuadamente este dato es necesario compararlo con el tiempo que empleó monseñor Nicolini en 1686 en realizar el viaje entre Zaragoza y Madrid utilizando uno de los sistemas tradicionales de la época, es decir, viajar a lomos de caballerías pero a una marcha de paseo. La comitiva del nuncio italiano siguió la ruta que transcurría por Sigüenza, itinerario que resultaba algo más corto que la carrera de la posta puesto que era de 51 leguas, sin embargo invirtió en ello un tiempo total de siete días, ya que salió de Zaragoza el 1 de febrero después de comer y llegó a Madrid el 8 de febrero hacia el mediodía.

relacionados con el servicio de la posta: correo mayor de la Corte, tenientes de correo mayor, administradores de estafetas y maestros de postas.

Uno de los aspectos recogidos en esta orden es el coste del viaje por la posta a la ligera, es decir, en caballo. Según establece el propio reglamento aquellas personas que a título particular quisiesen viajar por la posta debían conseguir en primer lugar la correspondiente licencia⁹²⁰, cuyo precio era de dos pesos y medio, equivalentes a veinte reales de plata o a cuarenta reales de vellón. De este dinero, dos pesos eran para la Hacienda Real y los restantes cuatro reales de plata para el mozo del oficio, encargado de llevar los caballos allí donde se solicitasen. El precio del alquiler de los caballos era de ocho reales y medio por cada legua recorrida⁹²¹, de los que siete y medio eran por la propia carrera y uno por las *agujetas* del postillón. A todo ello había que añadir la décima parte del importe total de la carrera y derechos dobles por la primera posta cuando el punto de partida era la posta de Madrid. Si se trasladan estos parámetros de coste a la carrera entre Madrid y Zaragoza, cuyo trayecto según la guía de Campomanes era de 55 leguas, resulta un montante total de 588,5 reales⁹²².

En este siglo se instaure por primera vez una nueva forma de recorrer las carreras de la posta, se trata de las sillas de posta, medio de transporte que se mantendrá en activo hasta mediados del siglo siguiente. Este nuevo medio de transporte se instaló de forma prematura en 1739 entre Madrid y los Reales Sitios (El Pardo, Aranjuez, El Escorial y San Ildefonso), aplicándose, por tanto, sólo en pequeños recorridos, pero no fue hasta 1785 que estos vehículos recorrieron la primera carrera larga entre Madrid y Cádiz⁹²³. Posteriormente este servicio de la posta sobre ruedas se generalizó a otras carreras. Las sillas de posta podían ser de dos o de cuatro ruedas. Además de llevar la correspondencia, motivo por el que también se conocían como sillas-correo, los vehículos de cuatro ruedas podían transportar hasta tres pasajeros provistos de un ligero equipaje, mientras que en los de dos ruedas podían ir uno o dos viajeros, además del conductor. En el primer tercio del

⁹²⁰ Esta licencia era expedida en Madrid por el administrador general de Estafetas, mientras que en el resto de ciudades y villas era competencia de los tenientes de correo mayor.

⁹²¹ Los correos reales pagaban siete reales y medio por legua por este concepto.

⁹²² El coste de la carrera por las 55 leguas que separaban Madrid de Zaragoza asciende a 467,5 reales, a los que hay que añadir 47 reales de la décima parte, 34 de la primera posta hasta Torrejón de Ardoz, situada a 3 leguas de Madrid, y 40 de la licencia, importes que sumados ofrecen los 588,5 reales indicados.

⁹²³ Resulta curioso observar como en el mapa del Camino Real de Calatayud, elaborado por Joseph Fernández de Moros en 1738-1739, ya se anota la disponibilidad de las diferentes paradas frente a las sillas de posta, vehículo que no se pondrá en circulación en las carreras de posta de larga distancia hasta 50 años después.

siglo XIX en la carrera de Madrid⁹²⁴ a Zaragoza las sillas de posta salían tres días en semana, a saber, lunes, miércoles y viernes⁹²⁵, servicio que se amplió dos décadas más tarde con frecuencia diaria⁹²⁶.

El reglamento de los viajes por la posta de 1826⁹²⁷ regula la tarifa de precios tanto del viaje a la ligera como del de ruedas. En el caso del viaje a la ligera el precio se había incrementado respecto al siglo anterior puesto que ahora el coste era de siete reales de vellón por legua y otro tanto por el caballo del postillón⁹²⁸, a los que había que sumar cuarenta reales de la licencia más el derecho doble de la primera posta por salir de Madrid y el importe de portazgos y barcas cuyos aranceles corrían a cargo del viajero. La suma total del viaje entre Madrid y Zaragoza ascendía a 866 reales⁹²⁹. Algo más complejo resulta realizar el cálculo para la carrera sobre ruedas debido a las numerosas posibilidades de combinación entre las distintas variantes que se presentan en el reglamento, no obstante de manera sencilla puede estimarse el coste de un pasaje básico. Además de los cuarenta reales de la licencia debían abonar siete reales por legua por la silla y seis reales por legua por cada caballería que se pudiese a tirar del carruaje, a los que se debían sumar seis reales por posta en concepto de las agujetas de los postillones. En el caso de ir en un carruaje arrastrado por dos caballerías la suma total ascendía a 1268 reales mientras que si el tiro estaba formado por tres caballerías el montante total se elevaba hasta los 1641 reales⁹³⁰. Estas mismas tarifas quedan recogidas en el manual de Mesonero Romanos de 1844⁹³¹,

⁹²⁴ La casa de postas de la capital estaba situada detrás de la Casa de Correos

⁹²⁵ MESONERO ROMANOS, R. (1831). *Manual de Madrid. Descripción de la Corte y de la Villa*. Imprenta de D. M. de Burgos, Madrid.

⁹²⁶ MESONERO ROMANOS, R. (1854). *Nuevo manual histórico-topográfico-estadístico y descripción de Madrid*. Imprenta de la Viuda de D. Antonio Yenes, Madrid; DE QUINTO, J. (1847) *Memoria razonada y estadística de la Administración General de Correos desde el 14 de agosto de 1845 hasta enero de 1847*. Imprenta Nacional, Madrid.

En ambas fuentes se menciona el servicio diario de sillas-correo con destino a Barcelona y por tanto a Zaragoza.

⁹²⁷ *Reglamento aprobado por el Rey nuestro señor y mandado observar por S.M. en real orden de 7 de octubre de 1826 para los que viajen en posta a la ligera y en ruedas*.

⁹²⁸ La tarifa de los oficiales de correos quedaba reducida a cinco reales por legua.

⁹²⁹ Este cálculo se ha realizado sobre una distancia de 56 leguas de trayecto según marca el nuevo reglamento.

⁹³⁰ El coste de la silla era de 392 reales, el de cada caballería 336 reales y el pago de los postillones 126 reales, que corresponden a 21 paradas de posta a lo largo del recorrido; cantidades a las que había que añadir los 40 reales de la licencia y el importe de la posta doble hasta la primera parada.

⁹³¹ MESONERO ROMANOS, R. (1844). *Manual histórico-topográfico, administrativo y artístico de Madrid*. Imprenta de D. Antonio Yenes, Madrid.

sin embargo en la edición de 1854 se indican para las sillas-correo unos precios mucho más competitivos con destino a determinadas ciudades de la periferia peninsular, quizás debido al auge que habían adquirido por estas fechas las diligencias. En este último caso, el precio de una silla-correo con dos plazas, con salida diaria a las 6 de la tarde, desde Madrid, con destino a Barcelona ascendía a 460 reales por asiento por el recorrido completo⁹³².

Respecto a la duración del viaje entre Madrid y Zaragoza empleando las sillas-correo el Manual de Madrid de Mesonero Romanos, en su edición de 1844, garantiza un tiempo de 30 a 32 horas, valores ligeramente inferiores a los obtenidos en el viaje a la ligera en los siglos anteriores⁹³³.

Se conocen también otras fuentes contemporáneas que aportan diversos datos complementarios sobre las carreras peninsulares para la primera mitad del siglo XIX, destacando, en este sentido, el diccionario de Sebastián Miñano, publicado entre 1826 y 1829, que señala en cada una de las distintas poblaciones que tenían casa de postas el número de caballos que debía haber disponibles para el servicio de correos y de los viajeros, así como la guía de Francisco X. Cabanes⁹³⁴, editada en 1830, que apunta los nombres de los maestros de postas que regentaban cada una de las diferentes paradas. Mención especial merecen el *Pliego de condiciones*⁹³⁵ para la contratación de la carrera de Madrid y Zaragoza⁹³⁶ correspondiente a 1841 publicado en la prensa oficial del momento y en la Memoria de la Administración General de Correos relativa al periodo 1843-1847. En la primera de las fuentes se especifican las condiciones en las que sería entregada la contrata para aten-

⁹³² MESONERO ROMANOS (1854). *Nuevo manual de Madrid*.

⁹³³ MESONERO ROMANOS (1844). *Manual de Madrid*.

⁹³⁴ Esta misma información también es aportada por Miguel Borao en su *Guía de la ciudad de Zaragoza*, publicada en 1810, en lo que se refiere a las paradas aragonesas de la carrera de Madrid a Barcelona.

⁹³⁵ Pliego de condiciones bajo las cuales se ha de subastar el arrendamiento de las paradas de posta de la carrera general de Aragón desde la de Torrejón hasta la de Zaragoza, ambas inclusive; aprobado con fecha 16 del actual por la Regencia provisional del Reino [*Gaceta de Madrid*, sábado 27 de febrero 1841; *Boletín Oficial de Madrid*, jueves 4 de marzo de 1841].

⁹³⁶ En el intervalo temporal que media entre la publicación de estas fuentes se suceden algunos cambios en el itinerario de la posta puesto que es en este momento cuando se construye la nueva carretera general, abandonando así el antiguo camino real en algunos tramos. En todo este tiempo la carrera entre Madrid y Zaragoza constaba de un total de 20 paradas intermedias entre ambas ciudades, sin embargo con la apertura de la carretera se sustituyó el trayecto por Bujarrabal por uno más directo y cómodo por Alcolea del Pinar donde se estableció una nueva parada, al igual que también se suprimió el trazado que discurría por la margen derecha del valle del Jalón entre Huerta y Alhama, afectando a las paradas de Monreal y Cetina, y habilitando en su lugar otras dos nuevas en Santa María de Huerta y Ariza.

der al servicio de correos y de las sillas de posta, indicando en cada una de las paradas el montante de la contrata y el número de caballos necesarios según fuese el servicio de dos o tres veces por semana. La segunda obra, mucho más completa, especifica para la carrera aquí estudiada las personas que ejercían como maestros de postas, así como los caballos y los postillones necesarios en cada parada. Algunos de estos datos se presentan a continuación en la siguiente tabla.

Carrera de MADRID a ZARAGOZA

1826-1830

1847

Correo diario en sillas

Parada	Maestro de postas	cab	Maestro de postas	cab	post
MADRID	C ^a Reales Diligencias				
Torrejón	Abdón Paul	8	Simón Paniagua	16	4
Vta. de Meco	Abdón Paul	8	Serafín Guillén	16	4
Guadalajara	Francisco Paniagua	8	Miguel Conteza	16	4
Torija	Miguel Paniagua	8	Miguel Paniagua	16	4
Grajaneros	Antonio Vela	7	Antonio Vela	16	4
Almadrones	Francisco Alcalde	7	Miguel Gallardo	16	4
Torremocha	Juan Bravo	7	Julián Calzadilla	16	4
Bujarrabal	Mónica Rojo	7			
Alcolea			Francisco Ambrona	16	4
Lodares	María Adradas	7	Antonio López	16	4
Arcos de J.	Isidro Cid	8	Antonio Germán	16	4
Monreal de A.	Faustino Enquita	6			
Cetina	Vicente Cerdán	6			
Huerta			Manuel Andrea	16	4
Ariza			Vicente Mateo	16	4
Bubierca	Fco. Fdez. Soto	6	Felipe Serrano	16	4
Ateca	Baltasar La Peña	6	Baltasar de Lapeña	16	4
Calatayud	Juan Blas	6	Esteban Blas	16	4
El Frasno	Francisco Liñán	6	Evaristo Monteagudo	16	4
La Almunia	Ramón Calvo	6	Lino Hurtado	16	4
La Romera	Serafín Torres	6	Serafín de Torres	16	4
La Muela	Joaquín Casanova	6	Diego Casanova	16	4
Garrapinillos	Bienvenido Casanova	6	Bienvenido Casanova	16	4
ZARAGOZA	Gerónimo Casanova	10	José Celestino	16	4

Fuentes: MIÑANO (1826-1829); CABANES (1830); DE QUINTO (1847)

9.2. LOS VIAJES EN DILIGENCIA ⁹³⁷

Después de un breve conato llevado a cabo a finales del siglo XVIII, momento en el que se puso en marcha en 1789 la primera línea regular de diligencias de la Península entre Madrid y Bayona, proyecto que por otra parte quedó en el olvido tras apenas cuatro años en funcionamiento, las diligencias aparecieron como nuevo medio de transporte de viajeros en el siglo XIX al amparo de la nueva red de carreteras apoyándose en la infraestructura de las paradas de posta. El periodo de mayor expansión de las diligencias se extendió entre 1840 y la década de los sesenta. El nuevo sistema de comunicación permitía realizar viajes más rápidos y cómodos, a la vez que más baratos. Las compañías encargadas de estos servicios destinados a los viajeros también asumieron el transporte de la correspondencia ordinaria y periódica.

Si bien las primeras diligencias sólo disponían de 6 plazas las grandes diligencias de mediados del siglo XIX podían transportar hasta 22 pasajeros. El espacio interior de las diligencias estaba dividido en cuatro departamentos: berlina, interior, rotonda e imperial o cabriolé. La berlina correspondía a la parte delantera del habitáculo, tenía un asiento corrido dispuesto en dirección transversal a la marcha con cabida para tres o cuatro plazas, ventanas al frente y con acceso por sendas puertas laterales; el interior, dispuesto tras la berlina, tenía también uno o dos asientos transversales y con acceso igualmente por puertas laterales; la rotonda correspondía a la parte final del habitáculo con acceso por el portón trasero y disponía de dos asientos paralelos al sentido de la marcha; y, finalmente, la imperial, sólo presente en los grandes coches, ocupaba la parte superior del vehículo, dispuesta detrás del pescante en el que viajaban el mayoral y el zagal, estaba formada por uno o dos asientos transversales y cubierta por una capota de lona.

En 1816 se puso en marcha la primera línea de esta segunda época que unía Barcelona y Reus, regentada por la *Sociedad de Diligencias*; dos años más tarde se inauguró la línea entre Barcelona y Valencia, y al año siguiente se alargó de Valencia hasta Madrid. En años sucesivos se fueron abriendo 21 nuevas líneas regulares, una de las cuales, inaugurada en 1829, cubría el trayecto entre Madrid y Zaragoza siguiendo en un primer momento el antiguo camino de postas, recorrido que se abandonó poco después en favor del trazado de la nueva carretera general que se estaba construyendo. Ese mismo

⁹³⁷ Según apuntan los autores de la época resulta curioso observar como la palabra diligencia cambió su significado, ya que en un primer momento hacía referencia a la rapidez del servicio de correos llevado a través de la posta de ahí que se hablase, incluso en las propias órdenes reales, de “postas con diligencia”, para con posterioridad ofrecer su nombre a los vehículos que hacían el propio servicio.

año se abrieron también las líneas de Madrid a Guadalajara y de Zaragoza a Barcelona, y dos años más tarde la de Tudela a Zaragoza.

En un principio se hizo cargo de la línea de Madrid a Zaragoza la *Compañía de Reales Diligencias*, con salidas de la capital de España los lunes, miércoles y viernes de cada semana a las 12 del mediodía, y llegadas los martes, jueves y sábados⁹³⁸. El coste del pasaje era de 320 reales en berlina, 280 en interior, 250 en cabriolé y 220 en rotonda, precios relativamente asequibles si se comparan con los que costaba el viaje en las sillas de posta, aunque sólo estaban al alcance de las clases acomodadas.

Posteriormente a pesar de que muchas líneas se vieron interrumpidas durante la Primera Guerra Carlista, parece que la línea entre Madrid y Zaragoza siguió prestando servicio a los viajeros, aunque los avatares de la guerra impedirían en ocasiones un desarrollo regular de la actividad. Terminada la guerra, el negocio de las diligencias vivió su periodo de mayor prosperidad durante las décadas siguientes hasta la llegada del ferrocarril.

Hacia 1842 había dos sociedades que cubrían la línea de diligencias entre Madrid y Zaragoza según se apunta en la guía de Francisco Mellado⁹³⁹. De una parte estaba la *Compañía de Diligencias Generales de España*⁹⁴⁰, con salida en la casa de Postas, detrás de Correos, cuyos coches salían de la capital los lunes, miércoles y viernes a las 4 de la mañana, y llegaban los martes, jueves y sábados entre las 2 y 3 de la tarde. Los precios ofertados por esta sociedad eran: 240 reales en berlina, 190 en interior y 120 en rotonda⁹⁴¹. También prestaba servicio en esta misma línea la empresa *Carsi Ferrer y Compañía*⁹⁴², con salida en la calle del Duque de la Victoria, frente a la Aduana, todos los domingos, miércoles y viernes a las 4 de la mañana, y llegada los lunes, jueves y sábado a las 7 de la tarde⁹⁴³. Los precios de esta compañía

⁹³⁸ MESONERO ROMANOS (1831). *Manual de Madrid*.

⁹³⁹ MELLADO (1842). *Guía del viajero en España*.

⁹⁴⁰ Esta sociedad surgió al fusionarse en 1842 la *Compañía de Reales Diligencias* y la compañía *Calejeros de Burgos*.

⁹⁴¹ El manual de 1844 aporta prácticamente los mismos datos, sin embargo sitúa la salida de las diligencias en la calle de Alcalá, número 21, y señala la hora de llegada de los coches provenientes de Zaragoza entre las 4 y las 6 de la tarde [MESONERO ROMANOS (1844). *Manual de Madrid*].

⁹⁴² La empresa *Carsi y Ferrer*, fundada en 1840, cambió posteriormente su nombre por el de *Compañía de Diligencias Peninsulares*. La nueva sociedad se fusionó en 1845 con la empresa *Postas* y pasó a denominarse *Diligencias Postas Peninsulares*. La compañía *Postas* era una pequeña sociedad fundada en 1842 que tres años más tarde absorbió a la primitiva *Sociedad de Diligencias*.

⁹⁴³ R. de Mesonero Romanos en 1844, además de situar la salida de los coches en la calle Alcalá, número 13, señala unos horarios ligeramente distintos puesto que los días de

eran los siguientes: 260 reales en berlina, 210 en interior, 150 en rotonda y 120 en cupé. La guía de Mellado también apunta los horarios de las diligencias que partían de Zaragoza para Madrid a cargo de estas mismas compañías. Los coches de la *Compañía de Diligencias Generales* salían todos los domingos, martes y jueves a las 12 de la noche, y entraban los martes, jueves y sábados por la tarde⁹⁴⁴. Las diligencias de la empresa *Carvi y Ferrer* salían los domingos, miércoles y viernes a las 4 de la mañana y entraban los lunes, jueves y sábados entre las 2 y las 4 de la tarde.

En 1854, al haberse fusionado las dos sociedades anteriores bajo el nombre de *Diligencias Postas Generales*⁹⁴⁵, se ofrecía el servicio en todos los días pares de cada mes; los coches salían de la calle Alcalá, número 15, a las 11 de la noche. No obstante, también ofertaba este mismo recorrido la compañía *Diligencias de Oriente*, que hacía el trayecto entre Madrid y Barcelona pasando por Zaragoza. Los vehículos de esta empresa partían de la calle Alcalá, número 9, con el mismo día de salida y horario. La competencia entre las distintas compañías había ocasionado una importante rebaja de los precios, de modo que, en 1854, las tarifas de la compañía *Diligencias de Oriente* en el trayecto entre Madrid y Zaragoza eran las siguientes: 220 reales en berlina, 200 en interior, 170 en rotonda y 170 en cupé⁹⁴⁶.

La Guía de Zaragoza⁹⁴⁷ de 1860 confirma el establecimiento de dos compañías en el servicio regular de la línea entre la capital del Ebro y Madrid, sin embargo presenta alguna discrepancia con respecto a los datos aportados por el manual de Mesonero Romanos puesto que adjudica una de las concesiones a la sociedad *Diligencias del Norte y Mediodía* en lugar de la empresa *Diligencias de Oriente*, a la que, no obstante, mantiene en el trayecto entre Zaragoza y Barcelona⁹⁴⁸. La compañía *Diligencias Postas Generales* tenía su despacho en la calle del Coso, número 137, junto a la plaza de la

salida de las diligencias son los domingos, martes y jueves, a las 4 de la mañana, y los de llegada los lunes, miércoles y viernes hacia las 7 de la tarde [MESONERO ROMANOS (1844). *Manual de Madrid*].

⁹⁴⁴ En la fuente original figuran como días de llegada a Zaragoza de los coches de la *Compañía de Diligencias Generales* los domingos, martes y jueves pero es evidente que se trata de un error puesto que interpretadas estas fechas en el mismo orden son anteriores a las de salida de Madrid, sin embargo si se desplazan los domingos a la última posición basta con cambiar éstos por los sábados.

⁹⁴⁵ La fusión se produjo en 1847 entre las sociedades *Diligencias Generales de España* y *Diligencias Postas Peninsulares*.

⁹⁴⁶ MESONERO ROMANOS (1854). *Nuevo manual de Madrid*.

⁹⁴⁷ ANDRÉS, V. (edit.) (1860). *Guía de Zaragoza*. Imprenta de Vicente Andrés, Zaragoza.

⁹⁴⁸ Estas discrepancias no tienen porqué entrar en contradicción puesto que al tratarse de años distintos las concesiones a las distintas compañías sufrirían alguna variación con el tiempo.

Constitución, actual plaza de España, junto a la fonda Europa y frente al café Gimeno, según se apunta en la propia guía. Los coches salían todos los días del año a las 7 de la tarde en verano y a las 11 de la noche en invierno. La compañía *Diligencias del Norte y Mediodía* tenía su despacho en los bajos de la fonda Cuatro Naciones, radicada por entonces en la calle del Coso, número 3. Los coches partían para su destino todos los días impares algunos meses y los días pares en otros, a las 9 de la noche, mientras que la llegada desde Madrid era a las 5 de la mañana.

Por lo que respecta a la duración del viaje varias fuentes confirman un tiempo aproximado de entre 35 y 40 horas, valores ligeramente superiores a los conseguidos por otros medios de transporte como las sillas de posta, debido a los mayores tiempos de descanso en las paradas⁹⁴⁹.

Línea MADRID-ZARAGOZA

Año	Compañía	Salida	Llegada
1831	Reales Diligencias	L, Mi y V ; 12 mediodía	Ma, J y S
1842	Diligencias Generales Casa de Postas	L, Mi y V ; 4 mañana	Ma, J y S ; 2 - 3 tarde
	Carsi y Ferrer C/ Duque de la Victoria	D, Mi y V ; 4 mañana	L, J y S ; 7 tarde
1854	Diligencias Postas Generales	días pares ; 11 noche	
	Diligencias de Oriente	días pares ; 11 noche	

Fuentes: MESONERO ROMANOS (1831, 1844 y 1854); MELLADO (1842)

Línea ZARAGOZA-MADRID

Año	Compañía	Salida	Llegada
1842	Diligencias Generales	D, Ma y J ; 12 noche	Ma, J y S ; tarde * Datos corregidos
	Carsi y Ferrer	D, Mi y V ; 4 mañana	L, J y S ; 2 - 4 tarde
1860	Diligencias Postas Generales C/ Coso, 137	todos días ; 7 tarde verano y 11 noche invierno	
	Diligencias Norte y Mediodía C/ Coso, 3	días impares o pares, según meses ; 9 noche	5 mañana

Fuentes: MELLADO (1842); ANDRÉS (1860)

⁹⁴⁹ Según los horarios recogidos en la guía de Mellado los coches de las *Diligencias Generales* empleaban entre 34 y 36 horas en realizar el recorrido, mientras que los de la empresa *Carsi y Ferrer* tardaban unas 39 horas.

Los precios de los pasajes de las diligencias eran demasiado caros, así que sólo las clases más pudientes podían acceder a ellos, de modo que el resto de la población debía conformarse con viajar en medios de transporte más asequibles, como las galeras. Según la guía de Mellado los vehículos que hacían la línea entre Zaragoza y Madrid salían de la calle de San Pedro, número 9, todos los lunes, miércoles y viernes, siendo el precio del billete de 60 reales.

9.3. LOS VIAJES EN FERROCARRIL

Según se ha comentado en el capítulo correspondiente a partir de mediados del siglo XIX se construyeron en España los primeros ferrocarriles. Para poner en marcha este nuevo medio de transporte se hacía necesario invertir grandes cantidades de capital pero a cambio se ofrecían una serie de ventajas frente a las que el resto de medios de la época no podían competir. La apertura de las líneas ferroviarias trajo consigo importantes cambios en el devenir diario de los medios de locomoción de la época. Las ventajas que ofrecía el ferrocarril, tales como precios mucho más económicos, menores tiempos de viaje y mayor volumen de viajeros transportados, supuso la desaparición de los medios tradicionales. Las diligencias fueron incapaces de competir con el nuevo medio de transporte en los itinerarios principales y en los largos recorridos de modo que tanto el transporte de viajeros como el servicio de correos fueron asumidos por el ferrocarril. En los primeros momentos ambos medios de transporte convivieron de manera más o menos complementaria pero poco a poco el tren acabó imponiendo su supremacía. No obstante, las diligencias se mantuvieron durante algún tiempo en las rutas secundarias y en los pequeños recorridos hasta la llegada de los vehículos a motor. Otra consecuencia inmediata del desarrollo de la red ferroviaria fue la desaparición del servicio de postas.

En junio de 1859 se inauguró el primer tramo de la línea ferroviaria que la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante* (MZA) estaba construyendo desde 1856 entre las ciudades Madrid y Zaragoza. Este primer tramo discurría entre la madrileña estación de Atocha y Guadalajara. De inmediato comenzó la explotación de la línea con la puesta en circulación de tres trenes diarios. El primer tren salía de la estación de Madrid a las 8 h de la mañana, el segundo a las 2 h 50 minutos de la tarde, y el último del día a las 7 h 20 min de la tarde. Los dos primeros trenes llegaban a la estación de Guadalajara 2 horas y 10 minutos más tarde, mientras que el tercero hacía el mismo recorrido en 1 hora y 55 minutos. Por su parte los trenes que partían de Guadalajara lo hacían a las 7 h 40 min de la mañana, a las 3 h 30 min de

la tarde, y el último salía a las 7 h 45 min de la tarde, empleando todos ellos el mismo tiempo que sus homólogos en realizar el recorrido.

La puesta en funcionamiento de la línea ferroviaria hasta Guadalajara obligó a las compañías de las diligencias que prestaban servicio en la misma línea a modificar sus pautas de operatividad. De este modo, se optó, en un primer momento, por un sistema combinado mediante el cual la diligencia desmontada se cargaba en Madrid sobre un vagón especial, posteriormente a su llegada a Guadalajara se descargaba haciendo uso de un pontón o grúa y una vez colocadas de nuevo las ruedas, la diligencia emprendía el viaje hacia Zaragoza. Cuatro años más tarde, en febrero de 1863, cuando el ferrocarril llegó hasta Alhama de Aragón, la propia compañía MZA ofrecía un viaje combinado utilizando ambos medios de transporte, en tren hasta Alhama y en diligencia desde aquí hasta Zaragoza e incluso hasta Barcelona. Se desconocen los horarios de estas combinaciones entre trenes y diligencias, sin embargo si están documentados sus precios. Las tarifas del viaje combinado entre Madrid y Zaragoza, publicadas en los periódicos de la época, eran las siguientes: 1ª clase y berlina 192 reales, 1ª clase e interior 172 reales, 2ª clase e interior 150 reales, 2ª clase y rotonda 139 reales, 3ª clase y rotonda 113 reales, 2ª clase e imperial 129 reales y 3ª clase e imperial 113 reales⁹⁵⁰. También se conocen las tarifas de la diligencia entre Zaragoza y Alhama de Aragón: 100 reales en berlina, 80 reales en interior, 70 reales en rotonda y 60 reales en imperial. De modo que resulta sencillo calcular el importe aproximado del viaje en tren calculando la diferencia entre ambas cantidades, no obstante, deberá tenerse en cuenta que al adquirir los dos pasajes el importe total saldría algo más económico. En cualquier caso, los precios de los billetes entre Madrid y Alhama de Aragón resultan ser los siguientes: 1ª clase 92 reales, 2ª clase 69 reales y 3ª clase 63 reales⁹⁵¹.

Sin embargo, esta oferta duró poco tiempo puesto que en mayo de ese mismo año se inauguró finalmente la línea de ferrocarril entre las ciudades de Madrid y Zaragoza. La compañía concesionaria MZA dispuso varios trenes diarios que hacían el trayecto completo. De la estación de Madrid salían tres trenes cada día, uno con destino a Guadalajara y otros dos que iban hasta Zaragoza. El primer tren hacia Zaragoza partía a las 8 h de la mañana y llegaba a su destino a las 6 h 15 min de la tarde, empleando por tanto en el viaje un total de 10 horas y 15 minutos; era un tren directo con coches de primera y segunda clase. Hacia el mediodía, a las 2 h 15 min, salía el tren mixto de Guadalajara, con coches de todas clases, que alcanzaba su

⁹⁵⁰ *El Lloyd Español*, viernes 6 de febrero de 1863.

⁹⁵¹ Si se extrapolan estos datos al trayecto completo de la línea resultan los siguientes importes aproximados: 1ª clase 145 reales, 2ª clase 110 reales y 3ª clase 100 reales.

destino a las 4 h 25 min de la tarde, es decir, 2 horas y 10 minutos después de su salida. El último tren del día era el tren-correo-ómnibus con destino Zaragoza provisto de coches de todas clases, salía de Madrid a las 8 h 45 min y llegaba a las 8 h 40 min de la mañana, empleando en el viaje, por tanto, casi 12 horas. Del mismo modo, en sentido contrario circulaban otros tres convoyes de similares características que los anteriores. El primero en llegar a la estación de Madrid era el tren-correo que venía de Zaragoza a primera hora de la mañana, hacia el mediodía llegaba el tren mixto de Guadalajara y finalmente en las primeras horas de la noche lo hacía el tren directo procedente de Zaragoza.

Cuatro meses más tarde se incorporó un nuevo tren entre Madrid y Zaragoza, circulando en ambos sentidos, motivo por el que se modificaron los horarios, manteniendo únicamente el horario de los trenes-correo nocturnos. De este modo, el nuevo tren mixto partía hacia Zaragoza a las 7 h 30 min de la mañana; a las 10 h 30 min lo hacía, con el mismo destino, el tren directo; a las 5 h de la tarde salía el tren de Guadalajara y, finalmente, a las 8 h 45 min lo hacía el tren correo de Zaragoza, que mantenía su horario anterior. En cuanto a los convoyes en sentido contrario, después del tren-correo que no había cambiado su horario, llegaba el tren mixto procedente de Guadalajara que había retrasado su horario una media hora; a continuación llegaba hacia las 4 h 30 min el tren directo que venía de Zaragoza y a primeras horas de la noche entraba en Atocha el tren mixto de Zaragoza.

En 1865 se había suprimido el tren directo entre Madrid y Zaragoza, de modo que volvían a circular, en ambos sentidos, tres trenes diarios que prácticamente seguían manteniendo los horarios anteriores salvo ligeras modificaciones; así, los trenes con destino Zaragoza adelantaban su salida apenas 15 minutos, mientras que el tren de Guadalajara mantenía su salida a las 5 h de la tarde. Este mismo año también circulaba en ambos sentidos un tren mixto que permitía viajar de Calatayud a Zaragoza a primera hora de la mañana y volver a la ciudad bilbilitana en el mismo día al anochecer. Este tren salía de Calatayud a las 6 de la mañana y llegaba a Zaragoza a las 10 h 25 min de la mañana; por la tarde el tren salía de Zaragoza a las 3 h 15 min y llegaba a Calatayud a las 8 h 15 min de la noche, sin embargo este convoy no debió estar circulando durante mucho tiempo puesto que ya no aparece recogido en los horarios suministrados por la empresa concesionaria en septiembre de este mismo año.

Estos horarios permiten calcular mediante una sencilla operación la duración del viaje entre Madrid y Zaragoza. En 1863, tanto el tren mixto como el tren-correo cubrían el trayecto en algo menos de 12 horas, tiempo que se reduce ligeramente en 1865 a poco más de 11 horas por término medio. Por otra parte, el tren directo que circulaba en 1863 empleaba un tiempo bastante inferior puesto que éste quedaba reducido a 10,5 horas. Estas di-

ferencias son explicable debido a que el tren-correo debía parar en todas las estaciones de la línea, al igual que lo hacía el tren mixto, mientras que el directo sólo tenía parada en las estaciones de Alcalá de Henares, Guadalajara, Baidés, Sigüenza, Alcuneza, Arcos de Jalón, Alhama de Aragón, Calatayud, Ricla y Alagón.

Los datos presentados en los párrafos anteriores permiten entender porqué el ferrocarril acabó con las diligencias en las líneas de largo recorrido. El ferrocarril redujo la duración del viaje, al menos, a una tercera parte, pasando de las 34-36 horas del viaje en diligencia a unas 11-12 horas del viaje en tren. Por otra parte, los precios de las compañías ferroviarias eran mucho más económicos. A pesar de que en este aspecto apenas se han podido recoger datos en la prensa de la época para la línea ferroviaria entre Madrid y Zaragoza, los escasos datos disponibles así lo manifiestan. Basta para ello comparar los 220 reales que costaba el viaje completo en berlina con los 145 reales del viaje en primera clase.

FERRO-CARRILES
DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE.

APERTURA DE LA LINEA HASTA ZARAGOZA.
Servicio de trenes desde el 25 de mayo de 1863.

Salidas de Madrid.

8 horas de la mañana: tren directo, con coches de 1.^a y 2.^a clase: llegada á Zaragoza, á las 6 y 15 minutos de la tarde.

9 horas 15 minutos de la tarde: tren mixto, con coches de todas clases: llegada á Guadalajara, á las 4 y 15 minutos de la tarde.

8 horas 45 minutos de la noche: tren-correo-ómnibus, con coches de todas clases: llegada á Zaragoza, á las 8 y 40 minutos de la mañana.

Salida de Guadalajara.

11 horas 30 minutos de la mañana: tren mixto, con coches de todas clases: llegada á Madrid á las 1 y 40 minutos de la tarde.

Salidas de Zaragoza.

10 horas 15 minutos de la mañana: tren directo, con coches de 1.^a y 2.^a clase: llegada á Madrid, á las 8 y 45 minutos de la noche.

9 horas de la noche: tren-correo-ómnibus, con coches de todas clases: llegada á Madrid á las 8 y 25 minutos de la mañana. (Por.)

Ferrocarriles MZA. Línea Madrid-Guadalajara-Zaragoza.
 Horarios de trenes en 1863. *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 26 de mayo de 1863
 (Biblioteca Nacional de España).

9.4. EL TRANSPORTE POR CAMINOS Y CARRETERAS: ARRIEROS Y CARRETEROS

El transporte de mercancías apenas había experimentado cambios en los últimos siglos, de modo que hasta mediados del siglo XIX, momento en el que aparece el ferrocarril en España, seguía a cargo de arrieros y carreteros. Las largas reatas de caballerías recorrían los caminos peninsulares transportando a lomos de los animales todo tipo de géneros⁹⁵². La cabaña equina estaba formada principalmente por mulos, mulas y asnos puesto que quedaba prohibido el uso de caballos excepto para los arrieros maragatos y gallegos. Entre los arrieros los había profesionales, llamados ordinarios en el lenguaje de la época, es decir, aquellos que se dedicaban prácticamente a esta ocupación, sin embargo muchos de ellos eran ocasionales ya que normalmente trabajaban en el campo pero en los periodos de inactividad agrícola acarreaban con sus animales los productos que se necesitaban en las ciudades. Otro tanto ocurría con los carros, encargados de llevar cargas más pesadas. Durante siglos predominaron las tradicionales carretas arrastradas por bueyes, no obstante hacia finales del siglo XVIII comenzaron a ser substituidas paulatinamente por carros más modernos y ligeros tirados por mulas. Entre los carreteros también los había ocasionales y profesionales; la mayoría de estos últimos estaban agrupados en la Real Cabaña de Carreteros, organización que gozaba de ciertos privilegios que garantizaban la libre circulación de sus animales y vehículos por todo el territorio, exenciones que también se extendieron a los denominados cabañiles o arrieros que recorrían grandes distancias. En estas circunstancias el transporte de mercancías resultaba lento y caro. Las recuas de caballerías recorrían de 7 a 8 leguas diarias con el inconveniente de que el peso que podía transportar cada caballería estaba limitado a unas 8 o 10 arrobas. La marcha de las carretas de bueyes resultaba más lenta todavía pero a cambio podían transportar una carga mayor. No obstante, resultaba más barato el transporte en carros y carretas que a lomos de caballerías.

En la primera mitad del siglo XIX se produjo una acentuación del tráfico sobre ruedas, tanto en el transporte de viajeros como de mercan-

⁹⁵² Las reatas de los arrieros también fueron utilizadas en ocasiones por particulares para viajar de un modo más económico a la vez que les ofrecían mayor seguridad. Viajeros extranjeros como Alexandre Laborde o Richard Ford reflejaron en sus escritos las ventajas de esta forma de viajar. El viajero inglés dejó escrito a propósito de ellos: *"Viajes con Muleros. Este modo de viajar, cuando el grupo es pequeño, o bien cuando viaja una persona sola, es muy corriente en España; es probablemente la manera más barata y segura. ... Estos muleros, arrieros, son las personas más adecuadas para consultar por lo que se refiere al estado de los caminos y también por esos detalles, que al cambiar de un día para otro, no pueden tener cabida en un libro"*.

cías como consecuencia de la mejora generalizada en el trazado y firme de las nuevas carreteras. En lo que al transporte de mercancías se refiere se promovió la substitución del transporte a lomos de animales de carga por el transporte en carro, situación que se vio incentivada por la modernización de los carros. En estas circunstancias se hizo necesario mantener en buen estado de conservación la red de carreteras por lo que en este periodo se reforzó la implantación de portazgos cuya finalidad primordial era recaudar fondos con los que sufragar los gastos ocasionados en su mantenimiento.

Pero en la segunda mitad del siglo apareció el ferrocarril, nuevo medio de transporte que revolucionó no sólo el transporte de personas, tal como ya ha quedado manifestado en apartados anteriores, sino también el de mercancías, aunque en este último caso los carros, al contrario que las diligencias, sobrevivirán a la competencia con el ferrocarril. Al principio simplemente se añadían vagones de mercancías a los convoyes de viajeros pero hacia 1870 comienza a desarrollarse el transporte de mercancías por ferrocarril con la puesta en circulación de trenes específicos. Paralelamente se produjo una expansión de la red de carreteras y una mejora en las técnicas de construcción de carros, factores que ayudaron a su consolidación como medio de transporte. En este periodo se estableció un equilibrio entre ambos medios de transporte puesto que mientras el ferrocarril absorbía los traslados a grandes distancias, los carros resultaban competitivos en los transportes cortos debido, sobre todo, a plazos de entrega mucho más reducidos. No obstante, será en las primeras décadas del siglo XX cuando los carros arrastrados por caballerías serán desbancados definitivamente por los vehículos a motor.

9.5. LOS PORTAZGOS EN EL SIGLO XIX

Los portazgos eran antiguos impuestos que gravaban los derechos de tránsito de personas o animales por un determinado lugar, fuese la entrada en una ciudad o el paso por un camino. Con origen medieval, generalmente eran recaudados por los señores feudales, dueños de las tierras en las que se cobraba, o por los monarcas, sin embargo fueron los propios reyes los que en los siglos modernos trataron de erradicarlos, situación que originó algunos enfrentamientos entre algunos nobles y la realeza, aunque en realidad nunca llegaron a desaparecer totalmente, de hecho en el siglo XVIII se convirtieron en rentas del erario público. Impuestos de similar naturaleza fueron los pontazgos, pagados al cruzar un puente, y los barcajes, ejecutados al hacer uso de una barca.

A la salida de Madrid siguiendo el trazado del antiguo camino real de Aragón está documentado el portazgo del Puente de Viveros, cuya implantación se remonta a la Baja Edad Media⁹⁵³ y que prolonga su actividad durante toda la Edad Moderna según certifican numerosas fuentes documentales⁹⁵⁴. También está acreditado el portazgo del lugar de Taracena cuyo peaje era recaudado en 1575 por el conde de Priego⁹⁵⁵. Otras tasas similares se cobraban al cruzar el puente de Guadalajara y al utilizar la barca de Heras. A mediados del siglo XVIII, según datos aportados por el Catastro de Ensenada, el pontazgo de Guadalajara reportaba a la Corona 22.000 reales anuales y el barcaje de Heras, percibido por la duquesa del Infantado, ascendía a 3.500 reales al año.

En los primeros años del siglo XIX el ingeniero militar Agustín de Bétancourt reordenó el pago de los peajes que se pagaban por el uso de determinadas vías de comunicación o infraestructuras públicas introduciendo el concepto de pago por legua recorrida. La finalidad del cobro de estas tasas era doble, de una parte se trataba de recaudar fondos que aseguraran la conservación de las nuevas carreteras que se estaban construyendo, pero también se quería inducir a los ciudadanos para que utilizaran los vehículos más adecuados a la hora de transitar por las carreteras gravando la circulación

⁹⁵³ PUÑAL, T. (2014). El comercio madrileño en el entorno territorial y urbano de la Baja Edad Media. *Edad Media, Revista de Historia*, 15:115-133.

⁹⁵⁴ Resulta interesante, en este sentido, un documento, fechado en 1767, que recoge los aranceles que debían abonar los diferentes vehículos, caballerías o ganados, e incluso las personas que utilizaran el puente. Los peajes eran los siguientes: “*Por cada coche de uno, dos, ó tres pares de mulas, machos, ó cavallos, con los cocheros seis reales, y cada persona de los que fueren dentro ocho maravedís. Por cada carro de dos, ó quatro pares cargado, tres reales; y si fuere de vacío, dos reales, y por cada persona que fuere en el (excepto los carreteros), ocho maravedís. Por cada macho cargado seis quartos, y los de vacío quatro quartos, y las recuas de ganado menor tres quartos cada una cargada, y las de vacío dos quartos, y los arrieros de valde, llegando á tres mayores, ó menores, que de no, paguen ocho maravedís cada uno. Por cada persona que passe á cavallo, por uno, y otro seis quartos. Por cada cavallo regalado con su mozo diez quartos. Por cada persona que passare á pie dos quartos. Por cada cabeza de ganado de lana un maravedí; y siendo de cerda cinco maravedís, aunque passen por los vados. Por cada carreta de bueyes vacía, ó cargada á real, y los bueyes si fueren por el río, han de ser libres. Por cada macho de cabrio quatro maravedís. Por cada calesa, ó silla volante tres reales, y ocho maravedís por cada persona que fuere dentro, y el caletero de valde. Por cada bestia mayor, ó menor de las que passaren con viveres, legumbres, ú otros frutos de los labradores comarcanos quatro maravedís cada vez. Por cada carro así de leña, paja, ú otra cosa dos reales de ida, y buelta. Por cada galera cargada de dos, quatro, seis, ú ocho mulas, seis reales, y vacía quatro, y cada persona de las que fueren dentro ocho maravedís, y los mozos de valde. Por cada litera con sus litereros, y machos quatro reales, y cada persona de las que fueren dentro ocho maravedís. Por cada carronato tres reales. Por cada res vacuna suelta ocho maravedís. Previénese que solo han de ser essentos de este servicio los correos de S.M. proveedores de sus reales cartas, y la tropa. Madrid diez de septiembre de mil setecientos sesenta y siete*”. (Madrid, Archivo de Villa).

⁹⁵⁵ CATALINA, J. (1905). *Relaciones topográficas de España, provincia de Guadalajara*, tomo III, Taracena.

de determinados vehículos que ocasionaban mayores destrozos en dichas carreteras⁹⁵⁶. En esta época la palabra portazgo se asignaba tanto al propio impuesto como al edificio (casa-portazgo) en el que se cobraba dicho peaje por parte de los funcionarios correspondientes o personas encargadas de ello. En 1831 se dictó una orden real que especificaba las tarifas impuestas a cada vehículo que transitase por los portazgos establecidos en determinadas vías públicas en función del tipo de carruaje, número de caballerías y otras circunstancias. Otra orden complementaria dictada en 1849 establecía ciertos recargos a los carruajes según la anchura de sus llantas⁹⁵⁷. El arancel que se pagaba en cada portazgo se calculaba en función de las tarifas generales y de la distancia que lo separaba de los portazgos inmediatos. El impuesto de portazgos fue abolido en 1869 con el advenimiento de la Primera República, sin embargo, recuperado de nuevo en la Restauración fue suprimido definitivamente en 1881.

Los ingresos de la recaudación en concepto de portazgos aportan una idea clara sobre el uso de las nuevas carreteras. Si al comenzar el siglo la recaudación era de unos 3 millones de reales, en el periodo entre los años 1847 y 1865 se mantiene por encima de los 10 millones de reales, con un máximo de 15 millones de reales en 1861. Según los datos recogidos en la *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas*⁹⁵⁸ la carretera de Madrid a Francia por Zaragoza y Barcelona era una de las que más aportaba por volumen de ingresos absolutos, referidos al periodo 1845-1854. El análisis de estos datos en términos relativos, teniendo en cuenta la longitud de la carretera y el número de portazgos, ofrece una idea del tráfico, principalmente de mercancías⁹⁵⁹, que soportaba

⁹⁵⁶ En este sentido debe reseñarse la incidencia perjudicial en los firmes de las carreteras ocasionada por los carros provistos de llantas de hierro.

⁹⁵⁷ En diversas publicaciones de la época se presenta una completa relación de las tarifas establecidas en la real orden de 29 de enero de 1831 que debían ser abonadas por los diferentes tipos de carruajes y caballerías, así como la exacción de derechos a los carruajes según la orden de 22 de febrero de 1849. Al analizar estos pagos se observa que ciertos vehículos o características de los mismos quedaban penalizados en mayor medida que otros, por ejemplo, resultaban más castigados los carros arrastrados por mulas frente a los tirados por caballos, la disposición de caballerías en reata frente a las caballerías pareadas, los vehículos de rueda estrecha frente a los de rueda ancha y, como es lógico, el mayor número de caballerías empleado en el tiro de un vehículo. [COS-GAYÓN, F. y CÁNOVAS DEL CASTILLO, E. (1860). *Diccionario Manual de Derecho Administrativo Español para uso de los funcionarios de los ministerios de Gobernación y Fomento y de los alcaldes y ayuntamientos*, entrada Portazgos. Imprenta de los Herederos de Vallejo, Madrid].

⁹⁵⁸ MONTESINO, C.S. (1856). *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856 presentada al excmo. sr. ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas*. Imprenta Nacional, Madrid. Apéndice 31.

⁹⁵⁹ La mayoría de los especialistas en el tema consideran que el mayor volumen de tránsito correspondía al transporte de mercancías y en menor medida al de pasajeros.

cada carretera, estudio que permite concluir que la carretera de Madrid a Francia por Zaragoza era una de las más transitadas puesto que en el citado periodo ocupaba el tercer lugar a nivel nacional⁹⁶⁰.

Durante todo este tiempo estuvieron en funcionamiento en la carretera entre Madrid y Zaragoza un total de 12 portazgos distribuidos de manera más o menos regular a lo largo de todo su recorrido y localizados en las siguientes poblaciones o lugares: Venta del Espíritu Santo (Madrid), Puente de Viveros (San Fernando), Guadalajara, Torija, Venta de Almadrones, Alcolea del Pinar, Jubera, Arcos de Jalón, Alhama de Aragón, Puente de San Lázaro (Calatayud), Los Palacios (La Almunia de Doña Godina) y Puente de La Muela (Zaragoza).

En realidad fueron diez los portazgos oficiales que jalonaban el itinerario de Madrid a Zaragoza puesto dos de ellos presentaban ciertas peculiaridades. De una parte, el portazgo del Puente de Viveros era subsidiario⁹⁶¹ del portazgo de la venta del Espíritu Santo. Debido a determinados problemas derivados de su emplazamiento las autoridades decidieron en 1857 trasladarlo provisionalmente a Torrejón de Ardoz⁹⁶² sin embargo la escasa recaudación que aportaba este portazgo y el coste que suponía este cambio de ubicación aconsejaron su eliminación de tal modo que finalmente fue suprimido en 1858⁹⁶³. Por otra parte, el portazgo de Jubera fue sustituido por el de Arcos en 1849 al quedar abandonado el viejo trazado de la carretera como consecuencia de haberse construido otro nuevo que discurría valle del Jalón abajo por Somaén⁹⁶⁴. En la orden real se advierte que en el nuevo portazgo debe mantenerse el mismo arancel que regía en Jubera a la vez que se autoriza la construcción de una casa-portazgo en Arcos, enfrente del parador ya existente, y la enajenación del antiguo edificio de Jubera.

⁹⁶⁰ En términos absolutos las carreteras que recaudaban mayores cantidades eran, de mayor a menor, la de Valladolid a Santander, la de Madrid a Francia por Zaragoza y Barcelona, la de Madrid a Cádiz, la de Madrid a Irún por Burgos, la de Madrid a Barcelona por Albacete y Valencia, y la de Madrid a La Coruña, todas ellas con ingresos superiores al millón de reales anuales. En términos relativos la carretera de Valladolid a Santander ocupaba el primer lugar, seguida de las de Madrid a Irún y de Madrid a Francia por Zaragoza. El intenso tráfico que circulaba entre Valladolid y Santander era debido principalmente al transporte de granos y harinas desde la meseta castellana hasta el puerto de Santander de cara a su exportación.

⁹⁶¹ En los términos de la época se definía como intervención.

⁹⁶² *Colección Legislativa de España, 4º trimestre de 1857*, tomo LXXIV. Imprenta del Ministerio de Gracia y Justicia, Madrid, orden 812.

⁹⁶³ *Colección Legislativa de España, 1º trimestre de 1858*, tomo LXXXV. Imprenta del Ministerio de Gracia y Justicia, Madrid, orden 98.

⁹⁶⁴ *Colección Legislativa de España, 1º cuatrimestre de 1849*, tomo XLVI. Imprenta Nacional, Madrid, orden 122.

La mayoría de ellos estaban situados en puntos estratégicos de modo que cuando un usuario tomaba la carretera le era imposible seguir adelante sin pasar por el portazgo. Estos lugares se corresponden generalmente con puentes o pasos estrechos. Ejemplos representativos del primer caso eran los de la venta del Espíritu Santo, Puente de Viveros, posiblemente Guadaluajara, Puente de San Lázaro y Puente de La Muela; mientras que los pasos estrechos estaban presentes en Torija, Jubera, Alhama de Aragón y Los Palacios. Sólo en los tres casos restantes, Venta de Almadrones, Alcolea del Pinar y Arcos de Jalón, el terreno no presentaba ninguna dificultad de paso.

La administración de los portazgos era competencia de la Dirección General de Correos y Caminos⁹⁶⁵ de modo que al frente de los mismos se encontraban los correspondientes funcionarios, sin embargo algunos de ellos eran arrendados en subasta pública en cuyo caso estaban gestionados por particulares. Son muy frecuentes en los boletines oficiales de las diferentes administraciones⁹⁶⁶ los anuncios que hacen referencia al arriendo de los distintos portazgos, especialmente en el periodo comprendido entre 1839 y 1868.

Según se manifiesta en los citados anuncios se procedía a abrir subasta pública en Madrid y en la capital de provincia a la que pertenecía el portazgo a arrendar. Como norma general se ofrecía un arriendo por dos años, aunque en los primeros años hay casos de tres años, y se fijaba una cantidad mínima a ofertar que solía coincidir con el importe del arriendo del último contrato, en ocasiones incrementado en un determinado porcentaje; realizado el primer remate, entre un mes y dos meses más tarde se procedía a abrir un segundo remate fijando como referencia el importe que había quedado en el anterior de modo que al acabar la subasta obtenía la adjudicación del arrendamiento la persona que había ofrecido mayor cantidad de dinero. En alguna ocasión se procedía a convocar un tercer remate si se daba el caso de que en los anteriores no se había presentado ningún postor. No obstante, estas normas sufrieron alguna modificación con el tiempo puesto que en las últimas décadas del periodo considerado se celebraba un solo remate y se solicitaba una determinada cantidad en metálico en concepto de fianza a todo aquel que quisiese participar en la subasta. Finalmente se anunciaban en diversas publicaciones oficiales las aprobaciones de los arriendos de los distintos portazgos indicando en cada caso la persona que recibía el derecho de explotación del portazgo, el perio-

⁹⁶⁵ Esta situación se mantuvo inicialmente pero con posterioridad dicha administración pasó a depender de la Dirección General de Obras Públicas.

⁹⁶⁶ Las principales fuentes consultadas han sido el *Boletín Oficial de Madrid*, el *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, el *Boletín Oficial del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas*, y el *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*.

do de vigencia del contrato y el importe que rentaba anualmente, así como la cantidad de salida en el primer remate⁹⁶⁷.

Las fuentes consultadas también aportan datos relativos a la recaudación que se ingresaba en las arcas públicas provenientes de cada portazgo.

⁹⁶⁷ A modo de ejemplo pueden servir de guía las siguientes referencias:

En 1849 se procedió al arriendo del portazgo de la ciudad de Guadalajara a cuyo fin se publicó el anuncio que fijaba el primer remate para el día 30 de noviembre a las doce de la mañana, por dos años y en la cantidad mínima admisible de 101.600 reales anuales [*Boletín Oficial de Madrid*, n° 3543, sábado 10 de noviembre de 1849]. Posteriormente se anunció el segundo remate para el día 12 de enero próximo por tiempo de dos años y por la cantidad de 101.700 reales anuales que habían quedado en el primer remate [*Boletín Oficial de Madrid*, n° 3574, lunes 17 de diciembre de 1848]. Desafortunadamente no se ha podido encontrar el resultado de este segundo remate.

En 1858 se arrendaron los portazgos de Guadalajara, Almadrones, Alcolea del Pinar, Puente de San Lázaro, Venta de Los Palacios y Puente de la Muela, todos ellos por un periodo de dos años. El portazgo de Guadalajara fue arrendado a Ramón Estruch y Ferrer a razón de 147.300 reales anuales, sobre un precio de salida de 104.000 reales. El portazgo de Almadrones fue arrendado a Antonio García Baquero en la cantidad de 54.397 reales anuales sobre una tasación de salida en 42.300 reales. El portazgo de Alcolea del Pinar fue arrendado a Ramón Estruch y Ferrer en 46.600 reales anuales, sobre un tipo de salida de 25.133 reales. El portazgo del Puente de San Lázaro fue adjudicado a Ramón Estruch y Ferrer en la cantidad de 69.180 reales al año sobre una tasación de 54.000 reales. El portazgo de la venta de Los Palacios fue adjudicado a Manuel León en la cantidad de 98.660 reales anuales sobre una tasación de 72.000 reales. El portazgo del Puente de la Muela fue arrendado a Juan Caverio en 61.329 reales al año sobre un precio de salida de 40.000 reales [*Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, tomo XXVII, Imprenta Nacional, Madrid, p. 80; *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 1397, sábado 26 de junio, año 1858].

En el caso del portazgo de la venta de Los Palacios pueden contrastarse las dos noticias aparecidas en la prensa oficial; de una parte la convocatoria del remate: “*En el mismo día y hora [5 de mayo a las doce de su mañana] por igual tiempo y bajo las mismas condiciones tendrán lugar las subastas para los arrendamientos de los portazgos siguientes: Venta de Los Palacios, en la misma carretera [de Madrid a Barcelona], en esta Corte y en Zaragoza por la cantidad de 72.000 rs. vn. anuales, debiendo ser de 18.900 la que ha de consignarse como garantía para tomar parte en la subasta*” [*Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 1338, lunes 19 de abril, año 1858] y de la otra la aprobación del arrendamiento: “*Aprobando el arriendo del portazgo de la venta de Los Palacios, provincia de Zaragoza, a favor de don Manuel León por dos años y cantidad de 98.660 reales en cada uno, habiendo sido el tipo de 72.000 rs.*” [*Boletín Oficial de la Provincia de Madrid*, n° 1397, sábado 26 de junio, año 1858].

Resulta curioso observar como había personajes, pertenecientes a la incipiente burguesía, y por lo general introducidos también en el mundo de la política, que controlaban el negocio de los portazgos. Es el caso de Ramón Estruch y Ferrer, político progresista e industrial catalán con importantes intereses en los sectores ferroviario, de las obras públicas, del transporte y de la banca. Además de los portazgos de Guadalajara, Alcolea del Pinar y Calatayud, situados en esta carretera, tenía también arrendados otros portazgos dispersos por la geografía peninsular, tales como el Pancorbo, en Burgos, o el de Horcajada, en Cuenca, entre otros.

Por lo que respecta al tramo de carretera entre Madrid y Zaragoza la tabla siguiente recoge las cantidades recaudadas en los diferentes portazgos durante los años 1859 y 1860.

**Estado de los productos que han rendido durante los años 1859 y 1860
los portazgos existentes al inmediato cargo
de la Dirección General de Obras Públicas**

Portazgo	Adm/ Arr	Ingresos (rs.) 1859	Adm/ Arr	Ingresos (rs.) 1860
Venta del Espíritu Santo	Adm	167.005	Adm	109.185 ⁹⁶⁷
Guadalajara	Arr	147.3	Arr ** Adm	65.407 70.848
Torija	Arr * Adm	78.1577 7.206	Adm	74.219
Almadrones	Arr	54.397	Arr ** Adm	24.155 28.241
Alcolea del Pinar	Arr	46.6	Arr	47.882
Arcos	Adm	41.075	Adm	46.388
Alhama	Arr	65.58	Arr	70.558
Puente de San Lázaro	Arr	69.18	Arr	73.182
Venta de Los Palacios	Arr	98.68	Arr	98.004
Puente de La Muela	Arr	61.329	Arr	66.58

* Arrendado hasta el 1 de diciembre de 1859

** Arrendado hasta el 10 de junio de 1860

Fuente: Boletín Oficial del Ministerio de Fomento, años 1859 y 1860

Es evidente que la recaudación de cada portazgo estaba en relación directa con el número de carruajes y caballerías que pasaban por el mismo de modo que un primer análisis de estas cifras permite concluir que la intensidad del tránsito era mayor en las cercanías de las ciudades, caso de Madrid y Guadalajara, y disminuía a medida que nos alejamos de ellas, situación, no obstante, que se invierte en el caso de Zaragoza.

Otra fuente contemporánea que aporta datos sobre alguno de los portazgos de esta carretera es el diccionario de Madoz ⁹⁶⁹. En el caso del portazgo de Alhama de Aragón apunta que quedó establecido el 1º de agosto de 1833, permaneciendo como administrado hasta 1839, momento en el que fue arrendado por un periodo de tres años a razón de 37.050 reales anuales,

⁹⁶⁸ Esta espectacular bajada de la recaudación con respecto al año anterior debe achacarse al cierre definitivo del portazgo del Puente de Viveros.

⁹⁶⁹ MADOZ (1847). *Diccionario Geográfico*, tomo II, entrada Alhama (lugar).

acabado este contrato fue arrendado de nuevo por dos años más, en este caso por una renta anual de 75.074 reales, al final de los cuales pasó a ser gestionado por la Administración ante la falta de licitadores, aportando en los cuatro últimos meses de 1844 un rendimiento de 23.583 reales. Pero sin duda, los datos más curiosos se refieren al cómputo de vehículos y caballerías que pasaron por dicho portazgo durante el último cuatrimestre del año 1844.

Meses	CABALLERÍAS			CARRUAJES	
	Mayores	Menores	Caballos	Coches	Carros
Septiembre	787 / 544 *	882 / 566	202 / -	122 / -	93 / 9
Octubre	1634 / 536	1407 / 676	210 / -	71 / 1	75 / 25
Noviembre	1753 / 562	1617 / 742	307 / -	69 / 1	54 / 1
Diciembre	1914 / 654	1833 / 795	346 / -	68 / 3	58 / 3
Totales	6088 / 2296	5739 / 2779	1065 / -	330 / 5	280 / 38
Total general	8384	8518	1065	335	318

* El primer número corresponde a los elementos cargados y el segundo a los vacíos
Fuente: MADDOZ (1847)

También resulta interesante la recopilación de datos recogida por estudios locales relativos a los portazgos de Alhama y Jubera correspondientes al año 1836⁹⁷⁰ a partir de cierta documentación conservada en el Archivo Municipal de Calatayud puesto que los citados portazgos dependían de la oficina bilbilitana. Los documentos conservados corresponden a los estadillos mensuales que contabilizan el paso de caballerías y carruajes por cada portazgo y si bien en el caso de Jubera aparecen todos los meses del año, en el caso de Alhama sólo se han preservado los tres primeros meses; además de las liquidaciones mensuales presentadas por los administradores respectivos en las que vienen reflejados los ingresos y gastos de cada oficina, conservándose en ambos casos el año completo. Según se anota en el mencionado estudio el portazgo de Alhama recaudó el citado año un total de 49.124 reales, siendo los gastos del orden de 17.961 reales de modo que el beneficio para la hacienda pública fue de 31.163 reales. En el caso de Jubera los ingresos ascendieron a 20.088 reales y puesto que los gastos sumaron 16.290 reales resultaron unos exiguos beneficios de 3.802 reales.

Respecto al número total de caballerías y vehículos que transitaban durante ese año por los respectivos portazgos quedan recogidos en las siguientes tablas:

⁹⁷⁰ GALINDO ANTÓN, J. (1996b). Los portazgos de Alhama de Aragón y Jubera en 1836. *II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Actas*, vol 2: 573-578.

Portazgo	Caballerías mayores			Caballerías menores			Caballos		
	carg	vac	total	carg	vac	total	carg	vac	total
Jubera	1288	1602	2890	2834	2863	5697	606	657	1263
Alhama *	3125	945	4070	8222	902	9124	42	-	42

Portazgo	Coches	Faetones y galeras			Carros		
		carg	vac	total	carg	vac	total
Jubera	54	620	34	654	371	192	563
Alhama *	2	190	1	191	366	15	381

* Sólo incluye los meses de enero, febrero y marzo

Fuente: GALINDO ANTÓN (1996b)

Estos valores absolutos requieren algunas puntualizaciones. En el caso del portazgo de Jubera en los vehículos de pasajeros⁹⁷¹ predominan los tiros de 6 y 8 caballerías⁹⁷²; en los carros sobresalen los tiros en reata de 2, 3 y 4 caballerías⁹⁷³, apareciendo los carros con tiro pareado a nivel casi testimonial. El tránsito de vehículos de pasajeros está distribuido uniformemente a lo largo de todo el año, sin embargo esta situación regular no se manifiesta en el paso de los carros puesto que los tres primeros meses del año acumulan dos tercios del tránsito total anual⁹⁷⁴. En el portazgo de Alhama los resultados son ligeramente distintos. Entre los vehículos de pasajeros predominan los de 6 y 7 caballerías⁹⁷⁵, mientras que en los carros prevalecen los tiros en reata de 3 y 4 caballerías⁹⁷⁶.

⁹⁷¹ Góndolas, faetones y galeras.

⁹⁷² Los tiros de 6 caballerías representan el 46 % del total y los de 8 caballerías el 38 %.

⁹⁷³ Los tiros de 2 caballerías constituyen el 21 %, los de 3 el 39 % y los de 4 el 29 %.

⁹⁷⁴ Posiblemente influyera en esta situación el estado de guerra civil (Primera Guerra Carlista, 1833-1840) que por entonces se desarrollaba en España.

⁹⁷⁵ Los tiros de 6 caballerías representan el 55 % y los de 7 el 29 %.

⁹⁷⁶ Los tiros de 3 caballerías suponen el 44 % y los de 4 el 49 %.

10. ELEMENTOS SINGULARES

En este capítulo se presentan a modo de catálogo los elementos camineros de los distintos itinerarios que han sido mencionados en los capítulos anteriores. Dichos elementos han sido agrupados en base a su funcionalidad en las siguientes categorías:

1. Puentes
2. Ventas, paradores y similares⁹⁷⁷
3. Otros elementos del itinerario⁹⁷⁸
4. Cuestas y puertos

Para una mejor presentación se ha optado por facilitar la información correspondiente a cada elemento en forma de ficha normalizada que incluye una serie de datos básicos relativos a cada uno de ellos: Denominación,

⁹⁷⁷ El cuerpo principal de esta categoría está constituido por las ventas y paradores que jalonaban los distintos itinerarios, ya estuviesen aislados en los caminos o integrados dentro de las poblaciones. También se incluirán aquellas casas o paradas de postas cuya ubicación se conozca con cierta seguridad, de modo que cuando fueran coincidentes con alguna venta o parador se indicará expresamente esta circunstancia en la ficha correspondiente, en cambio cuando se trate de elementos unifuncionales se describirán en ficha aparte. No se han incluido las posadas o fondas ubicadas en el interior de las poblaciones y de las que apenas se dispone de algún dato, salvo algún detalle relativo al buen o mal servicio que ofrecían a los viajeros, particularidades que, en ocasiones, algunos autores explican pormenorizadamente en los libros de viajes, de las que, por otra parte, se desconoce su emplazamiento exacto, dato imposible de resolver en todas las poblaciones de los distintos itinerarios. Como excepción, sí se incorporan aquellas posadas cuya ubicación es conocida con mayor o menor exactitud, bien como resultado del trabajo de campo o bien como fruto de la investigación documental o bibliográfica.

⁹⁷⁸ En esta categoría se incluyen ciertos elementos, tales como monasterios o caseríos, que se mencionan en los libros de viajes y no han sido adscritos en el grupo anterior pues aunque sí podían acoger a los viajeros no eran ventas o posadas al uso. No obstante, con el fin de simplificar su número se describirán exclusivamente aquellos elementos que se encontraban apartados de los núcleos urbanos o aislados en los caminos, ya que en caso contrario la nómina se haría interminable. También se incluyen otros monumentos o hitos camineros emblemáticos dispuestos a lo largo de los caminos.

coordenadas UTM ⁹⁷⁹, localización ⁹⁸⁰, cronología, rutas o vías históricas, ruta o vía actual y estado actual.

Las fotografías que se adjuntan en cada ficha ayudan a reconocer los distintos elementos, ya se trate de puentes o edificios históricos conservados en la actualidad, de sus ruinas o simplemente del solar en el que estuvieron ubicados, o incluso, como ocurre en otras ocasiones, de las estructuras o inmuebles que les han sucedido en el tiempo. En el apartado siguiente se comentan, generalmente de manera breve, algunas características propias de cada elemento caminero referidas, según los casos, a aspectos geográficos, históricos o arquitectónicos. Finalmente, en el caso de que se conozca bibliografía específica sobre algún elemento se indica ésta expresamente de manera que el lector pueda profundizar en el tema si es de su interés ⁹⁸¹.

Las fichas de los diversos elementos camineros se presentan agrupadas según los tipos indicados anteriormente y dentro de cada grupo se han ordenado de manera preferente siguiendo el recorrido de la antigua carretera N-II entre Madrid y Zaragoza ⁹⁸². Después se muestran las fichas de los elementos que marcan el itinerario histórico entre Alcolea del Pinar y Zaragoza por Daroca, ordenadas igualmente siguiendo el trazado del antiguo camino real. Por otra parte, las fichas correspondientes al resto de los itinerarios alternativos se han colocado aplicando el criterio de proximidad geográfica a alguna de las poblaciones que jalonan el recorrido de la citada carretera general.

⁹⁷⁹ Las coordenadas UTM han sido obtenidas a partir del visor Iberpix del IGN.

⁹⁸⁰ En la categoría de "Puentes" se incluye a continuación un epígrafe referente al cauce fluvial que permite sortear y en la de "Cuestas y puertos" otro alusivo al accidente orográfico que supera.

⁹⁸¹ Este caso no es muy frecuente, puesto que los tratados sobre caminería no suelen ahondar en detalles concretos sino que se limitan a un estudio genérico de los itinerarios, además, en general, muchos de estos elementos camineros sólo tienen relevancia local. Son excepción algunos elementos ubicados en el entorno de Madrid, Alcalá de Henares, Guadalajara, Calatayud o Zaragoza, casi siempre referidos a puentes y más raramente a algunas ventas. En lo que a medianas y pequeñas poblaciones se refiere, aunque se disponga de una monografía sobre la historia local sólo esporádicamente se analizan en ella los temas camineros, como ocurre en el caso de Ateca. En otras ocasiones, la importancia a nivel regional o incluso nacional ha generado una bibliografía abundante y prolija, como sería el caso de los baños de Alhama de Aragón y los monasterios de Sopedrán, Santa María de Huerta y Santa Fe.

⁹⁸² Se ha preferido utilizar este criterio puesto que además de ofrecer continuidad en la lectura, permite relacionar un elemento con los que le preceden y le suceden en el recorrido de los diversos itinerarios. Ciertamente presenta algunas dificultades en el momento de localizar la ficha de un elemento concreto si no se conoce con exactitud el trazado de la carretera, pero creemos que ofrece más ventajas que la aséptica ordenación alfabética.

10.1. PUENTES

PUENTE de VENTAS (Madrid)

Coordenadas: 30T 443833 - 4475740

Localización: Ciudad de Madrid, distrito de Ventas, adyacente a las ventas del Espíritu Santo

Cauce fluvial: Arroyo Abroñigal

Cronología: ss. XVII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Calle de Alcalá

Estado actual: Puente histórico desaparecido



Puente de Ventas, 1930. *Mundo Nuevo* (Fotógrafo: Cortés).

El puente sobre el arroyo Abroñigal fue construido a principios del siglo XVII pues hasta entonces el menguado cauce del arroyo se pasaría por un vado. Unas décadas más tarde fue sustituido por otra obra proyectada por Juan Gómez de Mora, con un coste total de 100.000 reales de vellón. En el siglo XVIII se realizaron obras de reparación en 1744 ejecutadas por el arquitecto Juan Bautista Sachetti por un coste de 10.000 reales. Nuevas obras de mayor envergadura se llevaron a cabo entre 1778 y 1779 consistentes en empedrar y enfoscar algunos muros del puente, colocar varias piedras caídas y levantar un muro de mampostería. La documentación revela que el puente tenía una longitud de 700 pies y en su tramo final estaba sustentado por tres arcos de 20, 25 y 20 pies de luz. También se menciona una fuente, situada en las cercanías del puente, de la que fue preciso arreglar la cepa del pilón. La excelente situación a la entrada, o salida, según se mire, de la ciudad de Madrid junto al camino real de Aragón propició que las autoridades gubernativas edificaran a su vera un portazgo destinado al cobro de las correspondientes tasas de peaje. La expansión urbanística de Madrid acabó con este puente siendo sustituido por otro más moderno y funcional.

Bibliografía específica: CORELLA (1994a, 2004, 2006, 2007)

PUENTE de VIVEROS (San Fernando de Henares, Madrid)

Coordenadas: 30T 454777 - 4477604

Localización: 2,5 km al norte de San Fernando de Henares

Cauce fluvial: Río Jarama

Cronología: ss. XIV-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino medieval de Madrid a Alcalá y Guadalajara; camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 15,5

Estado actual: Puente en servicio

La primera cita documental sobre el puente de Viveros se remonta a 1339, momento en el que se habla de varias reparaciones que había que realizar en el mismo. Unas décadas más tarde, concretamente en 1377, se tiene conocimiento de que diversos maestros alarifes realizaron nuevas reparaciones en el puente. Estas primeras noticias determinan que dicha infraestructura viaria ya existía en época medieval, sin duda sirviendo de apoyo al camino entre Madrid y Alcalá de Henares, sin embargo debe tenerse en cuenta que en estos momentos medievales la ciudad que ejercía la hegemonía en el centro peninsular era Toledo mientras que Madrid era una población de menor entidad.

A mediados del siglo XVI el puente debía estar seriamente dañado puesto que las autoridades concejiles de Madrid promovieron en 1543 un concurso de ideas para proceder a su reconstrucción. Varios fueron los maestros arquitectos que presentaron sus trabajos, entre los que destaca el toledano Alonso de Covarrubias cuyo proyecto se ha conservado en el Archivo de Villa. Se trata de un puente de sillería de 14 ojos que alcanza una longitud total de 698 pies. Según se menciona en el propio documento gráfico los tres primeros arcos seguían en pie y podían ser aprovechados pero los siguientes cuatro arcos habían desaparecido arrastrados por la corriente; sobre los últimos siete arcos menores debía ser arreglada la calzada. Sin embargo, la obra fue adjudicada al arquitecto Juan de Tejada.



Puente de Viveros. Traza de Alonso de Covarrubias, 1543 (Archivo de Villa, Madrid).

Durante los siglos siguientes son frecuentes las reparaciones del puente. Así se confirma entre 1688 y 1690, años en los que se utilizó una barca para salvar el curso del río durante el tiempo que duraron las obras. Una nueva reparación del puente se llevó a cabo en 1705, correspondiendo en este caso al arreglo de la manguardía, ascendiendo el coste de las obras a 43.000 reales.

Las obras continuaron durante el siglo XVIII. En 1766 hubo que realizar una gran restauración a las órdenes del arquitecto Ventura Rodríguez consistentes principalmente en reparos varios, empedrado de las calzadas y aderezo de las barandillas. También se construyó una casa oratorio para que los empleados del portazgo cumpliesen regularmente con sus obligaciones religiosas, pues hasta entonces debían acudir al cercano pueblo de Rejas. El coste total de las obras ascendió a 32.702 reales financiados a cargo de la recaudación del portazgo de Viveros. Una nueva reparación, dirigida por el maestro Marcos Vierna, se realizó unos años más tarde, en 1775, de la que ha quedado constancia a través de un hito conmemorativo que todavía se conserva a la entrada del puente viniendo del lado de Madrid. El texto labrado en la piedra ha dejado constancia escrita de las obras:

D O M
CAROLUS III EX SENATUS CONSULLO
HUI ONTEM VIVARIENSEM
MIIL IUSSET ELCUNIA
EX PON ICOCOLLEGIA
MARCO VIERNA PONTIUM VIARUM QUE
CURA TOREO PUS MODERANTE
ANNO MDCCLXXV



Alrededores del puente de Viveros.
Archivo de Villa (Madrid).



Hito conmemorativo ubicado a la entrada
del puente de Viveros

Sin embargo, la casa del portazgo debía encontrarse en muy malas condiciones de habitabilidad puesto que dos años más tarde se presentó una propuesta a cargo del mismo Ventura Rodríguez para levantar un nuevo edificio de dos plantas que albergase con comodidad al personal encargado del portazgo. En la planta baja estarían ubicadas las dependencias comunes (sala de cobranza, oratorio, cuarto de los soldados, cocina, despensa, comedor y caballerizas), mientras que en la primera planta se dispondrían tres estancias (sala, alcoba y despacho) para el administrador así como sendos cuartos destinados al interventor y al sobrestante.



A principios del siglo XX el puente presentaba unas medidas de 156 m de longitud y 7 m de anchura entre las caras interiores de los pretils, careciendo de aceras peatonales. Esta estructura resultaba insuficiente para soportar las nuevas necesidades de tráfico de modo que en 1945 se buscaron soluciones para solventar este problema. El ensanchamiento de la calzada se debía ampliar hasta los 17 m entre pretils, suficientes para dos carriles de 3,50 m por sentido más las correspondientes aceras peatonales de 1,50 m. De nuevo en 1971 fue necesario ensanchar el puente, sin embargo en este momento la solución adoptada consistió en construir aguas arriba un puente moderno paralelo al histórico.

Bibliografía específica: PESCADOR (1966); NAVASCUÉS (1968); CORELLA (1992, 2004, 2006, 2007)

PUENTE de TOROTE (Alcalá de Henares, Madrid)

Coordenadas: 30T 464789 - 4479786

Localización: 4,4 km al OSO de Alcalá de Henares y 5,2 km al ENE de Torrejón de Ardoz

Cauce fluvial. Arroyo Torote

Cronología: ss. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera autonómica M-300

Estado actual: Puente en servicio



Puente de sillería de piedra caliza trazado sobre el curso del arroyo Torote compuesto por diez arcos de medio punto y reforzado con tajamares semicirculares en ambos lados. El puente fue construido en la segunda mitad del siglo XVIII tal como se deduce de los datos recogidos en las fuentes bibliográficas de la época; así, la guía de caminos de Escribano confirma en la edición de 1767 que el arroyo Torote se cruzaba sin puente mientras que en la posterior de 1790 menciona por primera vez la existencia de dicho puente. Según la documentación disponible, el proyecto fue redactado en 1767 por el maestro de cantería Marcos de Vierna y nueve años más tarde, es decir, en 1776, se dieron las obras por concluidas con el levantamiento del décimo arco. Posteriormente, en 1784 se realizaron importantes trabajos de reparación para recomponer los daños causados por una avenida ocurrida el año anterior. En el siglo XX los primitivos arcos fueron embutidos entre sendas arcadas de hormigón con el fin de permitir el ensanchamiento de la calzada, manteniendo en los extremos los tajamares originales.

Bibliografía específica: CORELLA (1994c)

PUENTE de CAMARMILLA (Alcalá de Henares, Madrid)

Coordenadas: 30T 467208 - 4480914

Localización: 1 km al oeste de Alcalá de Henares

Cauce fluvial. Arroyo Camarmilla

Cronología: ss. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Alcalá de Henares (Avda. de Madrid-Avda. del Ejército)

Estado actual: Puente en servicio



La primera vez que se cita expresamente el puente sobre el arroyo de Camarmilla corresponde a la guía de Santiago López, editada en 1809, ya que las referencias recogidas en las sucesivas ediciones de la guía de Matías Escribano posteriores a 1790 no constatan con claridad su existencia, además tampoco se menciona en la rectificación del trazado del camino real de Pedro Boada, elaborada en 1803. En cualquier caso, no debía ser una obra de mucha importancia pues no se cita en el Itinerario Militar de 1865 ni en las guías Michelin de 1927 y 1936. En la segunda mitad del siglo XX, aunque en fecha no determinada, la antigua obra de fábrica fue substituida por una construcción funcional de hormigón.

PUENTE de ZULEMA (Alcalá de Henares, Madrid)

Coordenadas: 30T 469018 - 4479250

Localización: 600 m al sur de Alcalá de Henares

Cauce fluvial: Río Henares

Cronología: ss. XIV-XX

Rutas/Vías históricas: Camino medieval de Toledo a Zaragoza; camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A)

Ruta/Vía actual: -

Estado actual: Puente histórico desaparecido



Perfil del puente de Zulema, 1869. *Revista Obras Públicas*

El puente de Zulema era de origen medieval aunque algunos autores han pretendido, sin bases arqueológicas sólidas, atribuirlo al tiempo de los romanos. En origen debía tener ocho arcos, todos ellos de medio punto, pero posteriormente, debido a los desplazamientos del curso del río en su orilla izquierda, se añadieron dos arcos más. La fábrica estaba levantada a base de sillería deficientemente tallada y sillarejo de piedra caliza. Según estudios realizados en el siglo XIX las pilas se apoyaban directamente sobre el lecho del río, careciendo por tanto de cimientos. Los tajamares de las pilastras se elevaban hasta la plataforma superior. Una de las características propias del puente era su irregularidad pues todos los arcos tenían una apertura de luz diferente a la vez que las claves estaban colocadas a distinta altura.

La historiografía ha atribuido la construcción de este puente en el siglo XIV al maestro toledano Rodrigo Alfonso, autor de numerosas obras en la capital imperial. También trabajó en él durante el siglo XVIII, realizando diversas reparaciones, el alarife alcalaíno Sebastián de la Plaza. El puente sufrió severos daños en 1947 a raíz de la explosión de un polvorín militar cercano a consecuencia de la cual quedó seriamente dañada la plataforma superior. Ante la inviabilidad de su reconstrucción y el peligro que podían ocasionar sus deteriorados restos, se decidió demoler el primitivo puente y construir uno nuevo de hormigón, aguas arriba de aquel, de modo que sus materiales fueron reutilizados en el nuevo puente dejando sólo la base de las pilas. Recientemente ha sufrido una desafortunada intervención al construir sobre sus escasos restos una moderna pasarela peatonal.

Bibliografía específica: HERRERA BONILLA (1869); RAMÓN PASTOR (1979); PAVÓN MALDONADO (1982)

PUENTE de GUADALAJARA (Guadalajara)

Coordenadas: 30T 485189 - 4499190

Localización: Casco urbano de Guadalajara

Cauce fluvial: Río Henares

Cronología: ss. X-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino medieval de Toledo a Zaragoza; camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de la ciudad de Guadalajara

Estado actual: Puente en servicio

PUENTE de la VARIANTE de GUADALAJARA (Guadalajara)

Coordenadas: 30T 483485 - 4497096

Localización: Extremo suroccidental del Polígono industrial “El Balconcillo” (Guadalajara)

Cauce fluvial: Río Henares

Cronología: ss. XX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera general N-II

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 51,7

Estado actual: Puente en servicio

El puente de Guadalajara sobre el río Henares es de origen andalusí, construido posiblemente en el siglo X, tal como ya reflejó en su día el arquitecto Leopoldo Torres Balbás, apoyado, sobre todo, en la semejanza con el puente sobre el Genil en Granada. Tiene una longitud de 117 m y está formado por cinco arcos sustentados sobre cuatro pilas, dos de ellas con aspecto de gran robustez. La primera pilastra, vista desde la orilla izquierda, presenta un vano cubierto con un arco de herradura que sirve de aliviadero. Los tajamares tienen perfil angular por delante y redondeado aguas abajo, excepto el tercero que es semicircular en ambos lados ya que fue reconstruido totalmente en el siglo XVIII. El puente tuvo una torre defensiva en su punto medio, ampliamente documentada tanto en manuscritos como en elementos gráficos de la época, levantada en época medieval y que perduró hasta mediados del siglo XVIII. El tablero superior, actualmente plano y en rampa, presentaba en origen un perfil alomado, es decir, levantado en su parte central. El puente conserva algunos elementos originales; así, en palabras del propio Torres Balbás, “dos de los cuatro arcos que hoy tiene más próximos a Guadalajara son obra musulmana, así como el estribo intermedio y parte del siguiente”. El resto de la fábrica corresponde básicamente a una importante reconstrucción llevada a cabo en la segunda mitad del siglo XVIII, además de algunos arreglos posteriores.

A pesar de su robustez las fuertes avenidas del río Henares causaban importantes daños en la fábrica del puente, llegando en algunos momentos a provocar el hun-

dimiento de algún elemento, de modo que durante gran parte de la Edad Moderna fueron constantes las obras de reparación en el mismo, cuyo coste era sufragado entre la ciudad y las aldeas de la Tierra de Guadalajara mediante repartimientos.

Durante los siglos XVI y XVII se fueron sucediendo diversos trabajos de reparación consistentes principalmente en reforzar las cepas y cimientos de las pilas que habían quedado al descubierto por los embates de las riadas así como reparar los pretilos, empedrar la calzada y hacer varios arreglos en la torre. Sin embargo las obras más importantes se realizaron en el siglo siguiente. En 1739 una riada dejó el puente maltrecho de modo que obligó a una inmediata reparación sin embargo después de algunos problemas entre el cantero contratista y el concejo de la ciudad se produjo una nueva avenida que destruyó los arreglos realizados cuando la obra estaba casi terminada. Por si no fuera suficiente, en 1757 llegó una nueva riada que se llevó por delante la torre y su pilar, provocando el hundimiento de los arcos inmediatos y quedando el machón central seriamente dañado. A consecuencia de ello quedó cortado el paso por el puente y hubo que acondicionar urgentemente un paso provisional de madera y un puente de barcas. Después de algunos años de espera las obras de reparación comenzaron en 1774 a cargo de los maestros Hilario Alfonso de Jorganes y Juan Eusebio de la Viesca, siguiendo el proyecto del arquitecto Marcos de Vierna consistentes en reconstruir el machón de la torre, pero ahora más centralizado y sustentado por contrafuertes curvos elevados hasta el nivel de la calzada formando aparcaderos, levantar los dos arcos adyacentes con igual luz a ambos lados pues antes eran asimétricos, reconstruir la cepa junto al caz del molino y empedrar la calzada. Los trabajos se dieron por concluidos cuatro años más tarde. Una columna conmemorativa, emplazada a la entrada del puente, recuerda la finalización de las obras, aunque en ella figura grabada la fecha de 1776.

En otras obras ya muy posteriores, ejecutadas en 1922, se realizó el ensanchamiento del tablero superior para dotar de una mayor anchura a la calzada debido a las nuevas necesidades de tránsito, actuación que también quedó grabada en el hito conmemorativo.

Con arraigo en la Edad Media se cobraba en él el derecho de pontazgo. A mediados del siglo XVIII, según el castastro de Ensenada, este derecho suponía un ingreso de 2.200 reales para las arcas reales. En el siglo XIX, con motivo de la puesta en servicio de la nueva carretera general, también hubo cerca él un portazgo destinado al cobro del impuesto correspondiente.

Las obras de la variante de la ciudad de Guadalajara ejecutadas en los primeros años de la década de los 60 del siglo XX incluyeron la construcción de un nuevo puente sobre el Henares en un punto situado unos 3 km aguas abajo del anterior dejando el viejo puente medieval para uso local. En este caso se trataba de una moderna y funcional infraestructura que salvaba el cauce del río mediante un sólo arco de hormigón armado. La obra original tenía 56 m de longitud y 15 m de anchura. Posteriormente, hacia 1989, fue ensanchado para acoger la doble calzada de la autovía A-2.

Bibliografía específica: TORRES BALBÁS (1980); PAVÓN (1984); SÁNCHEZ DONCEL (1984); BARRIO (1990); CADIÑANOS (2000); ASENJO (2006)



Guadalajara. Puente del Henares



Hito conmemorativo ubicado a la entrada del puente de Guadalajara.



Puente de la variante de Guadalajara.
AGA, Patronato Nacional de Turismo.

BARCA de HERAS o MALUQUE (Heras de Ayuso, Guadalajara)

Coordenadas: 1^{er} emplazamiento: 30T 488766 - 4513501

2^o emplazamiento: 30T 488799 - 4515909

Localización: 3,5 km al suroeste de Heras y 2,9 km al sureste de Maluque

Cauce fluvial: Río Henares

Cronología: ss. XVI-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 1C)

Ruta/Vía actual: -

Estado actual: Desaparecida



Mapa de situación de la Barca de Heras. MTNE 1:50.000, IGN, 1ª ed., 1920.

La barca de Heras, o de Maluque, situada entre Fontanar y Heras de Ayuso, en el camino real de Aragón y de Navarra, permitía sortear el cauce del Henares cuando éste bajaba crecido en los meses de mayor caudal, aunque en periodos de estiaje el río se podía vadear. Su primitivo emplazamiento (círculo inferior en el mapa adjunto) estaba ubicado a 1 km aguas abajo de la desembocadura del río Badiel en el Henares. En la actualidad en este lugar no queda ningún recuerdo de aquella infraestructura salvo la denominación de “Vado de las Carretas”, pues después de la desaparición de la barca, hacia principios del siglo XIX, el camino siguió siendo utilizado por los habitantes de la zona para acceder a los pueblos de la margen opuesta del valle.

Las primeras noticias sobre esta barca se remontan a mediados del siglo XVI cuando el duque del Infantado costeó su construcción, con su correspondiente em-

barcadero. A finales de este mismo siglo en las Relaciones Topográficas de la población de Cañizar, redactadas en 1581, se menciona la barca de Heras, necesaria para cruzar el Henares. Una nueva referencia está presente en las respuestas generales del catastro de Ensenada correspondientes a la propia población de Heras, fechadas en 1751. Según quedó anotado en dicha fuente documental, la barca era propiedad de la duquesa del Infantado percibiendo por ella una renta anual de 1.500 reales, cantidad que le era abonada por el arrendatario Diego Calderón, vecino de Guadalajara, al que a su vez se le estimaba un beneficio de 3.500 reales anuales. Los precios de peaje por el uso de la barca eran los siguientes: ocho reales por cada coche, cuatro reales por calesa, dos cuartos por persona y otros dos por cada caballería, aunque estos precios se veían incrementados durante el invierno.

A mediados del siglo XVIII Matías Escribano anota la existencia de esta barca en el camino real de herradura hacia Aragón que discurría por el valle del Henares, necesaria para sortear el curso del río entre Fontanar y Heras, sin embargo a partir de la edición de 1767 la sustituye por un puente, dato a todas luces erróneo puesto que el mismo autor en el camino real de Navarra, coincidente con el anterior hasta Miralrío, menciona siempre una barca, incluso en la tardía edición de 1823. Diversos personajes de la época, como Campomanes y Ponz, certificaron la existencia de la barca a la vez que reclamaron la necesidad de construir un puente de piedra en este punto. No obstante, con anterioridad a la construcción de la barca debió erigirse aquí un antiguo puente, pues así parece deducirse de una anotación recogida en el proyecto redactado en 1866 para levantar en este mismo lugar un puente de madera sobre pilas de fábrica a instancias de la Diputación Provincial de Guadalajara, obra que desafortunadamente no llegó a ejecutarse. En la memoria del citado proyecto se afirma que en medio del río, desde tiempo inmemorial, todavía se mantenían en pie los restos de una pila correspondiente a una obra anterior de la que no se apunta cronología alguna.

En las primeras décadas del siglo XIX la barca debió desaparecer, quizás destruida por una avenida, pues ni Miñano ni Madoz hacen referencia alguna a ella, en cualquier caso, es significativo el vacío documental durante todo este periodo. No obstante, pasado un tiempo fue reconstruida de nuevo, pero ahora se eligió un emplazamiento distinto (cículo superior, en el mapa), ubicado 2,5 km aguas arriba del anterior. Aunque se desconoce la fecha de su puesta en servicio, fue, sin duda, posterior a la llegada del ferrocarril al valle del Henares ya que la barca complementaba a la nueva carretera que se había construido entre el apeadero de Maluque y el palacio de Heras, conectando, de esta manera, los pueblos de la margen izquierda con el nuevo medio de locomoción.

La idea de construir un paso seguro en este sector nunca quedó abandonada y fue retomada unas décadas después aunque en este caso el puente se construyó unos cinco kilómetros río arriba, entre Humanes y Heras, a los pies de la Muela de Alarilla. La apertura de este nuevo puente, terminado en 1907, originó el declive de la barca de Heras puesto que su utilidad quedó relegada al servicio de los dueños del palacio. El incendio del palacio, ocurrido en 1932, agravó su precaria situación de modo que la barca quedaría en desuso definitivamente en 1937.

Bibliografía específica: MUÑOZ JIMÉNEZ (1998); TIESO DE ANDRÉS (2012)

La importancia de este paso del río quedó patente durante la Guerra Civil, periodo en el que el ejército republicano levantó en este punto un puente provisional, tal como lo atestigua la documentación recabada en la bibliografía [GARCÍA LOZANO, V.M. (2015). *La ingeniería de caminos durante la Guerra Civil española. Destrucción y reconstrucción de puentes*. Tesis doctoral, Universidad de A Coruña]. En los días finales de 1937 el Comandante principal de Ingenieros del IV Cuerpo del Ejército le comunica al Jefe de dicha unidad militar que se ha construido un puente sobre el Henares en las inmediaciones de la aldea de Maluque: “Para su debido conocimiento, adjunto tengo el honor de remitir a V.S. superponible en el que con tinta roja se indica la situación del puente últimamente construido sobre el Henares por la Sección de Puentes pesados, destaca en Maluque”. El comunicado va acompañado de un croquis que permite identificar sin ninguna duda su localización.

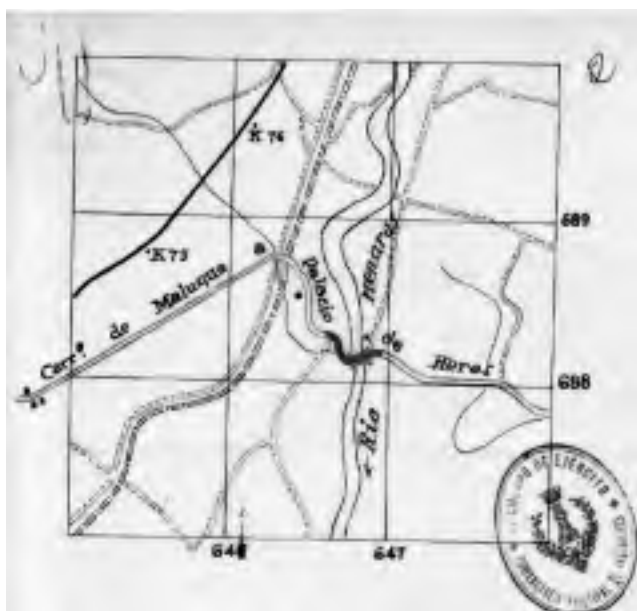
Es muy posible que esta infraestructura fuese desmantelada en los años inmediatamente posteriores a la finalización de la contienda bélica, en cualquier caso, ya no se detecta su existencia en la fotografía aérea del vuelo americano de 1945-1946 y, por supuesto, tampoco en la de 1956-1957. Sin embargo, los mapas elaborados por el SGE en la segunda mitad del siglo XX, e incluso la actual versión del mapa 1:25.000 del IGN, siguen marcando la presencia de un puente en este mismo emplazamiento a pesar de que ya no existe desde el momento indicado.



Primitivo emplazamiento de la barca de Maluque-Heras de Ayuso
(El río Henares discurre de izquierda derecha de la fotografía).



Mapa de la Campiña de Guadalajara y Alcalá, 1770 (detalle)
Archivo General de Simancas, sig. MPD, 22, 050



Croquis del puente sobre el Henares entre Maluque y Heras.
Archivo General Militar de Ávila, C761,12,1/1_bando republicano

PUENTE de LOS MOLINOS I (Matillas, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 514020 - 4533650

Localización: 400 m al ENE de Los Molinos de Edancho y 800 m al OSO de Matillas

Cauce fluvial: Río Henares

Cronología: ss. XVI-XVIII

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C)

Ruta/Vía actual: -

Estado actual: Puente prácticamente desaparecido (escasas ruinas)

PUENTE de LOS MOLINOS II (Matillas, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 514410 - 4533937

Localización: Inmediaciones de Los Molinos de Edancho y 1,3 km al ENE de Matillas

Cauce fluvial: Río Dulce

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C)

Ruta/Vía actual: Camino rural de Los Molinos de Edancho a Baidés

Estado actual: Puente en servicio

PUENTE de BAIDES (Baidés, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 518860 - 4539589

Localización: Casco urbano de Baidés

Cauce fluvial: Río Henares

Cronología: ss. XVII-XXI

Rutas/Vías: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C)

Ruta/Vía actual: Callejero de Baidés

Estado actual: Puente en servicio

La confluencia de los ríos Henares y Dulce ha constituido desde siempre una zona de paso obligado en el camino entre los sectores de Guadalajara y Sigüenza. Por aquí han discurrido la vieja calzada romana, el camino medieval y el camino real de época moderna. En el tramo entre Los Molinos de Edancho y Baidés había dos itinerarios posibles que discurrían paralelos por ambas márgenes del valle del Henares. El camino de la margen derecha cruzaba el río Henares por un puente situado muy cerca de la ermita de Santa Ana; por el contrario, el camino de la margen izquierda debía cruzar primero el río Dulce, una vez pasados Los Molinos, y

finalmente cruzar el Henares en Baides. También se podía acceder al camino de la margen derecha, una vez cruzado el río Dulce, sorteando el Henares por un vado localizado a unos 900 m al norte de Los Molinos (Coord: 30T 514584 - 4534695).

El puente sobre el Henares de Los Molinos de Edancho estaba emplazado a unos 250 m al oeste de la ermita de Santa Ana. Se trataba de una obra de un solo arco construida con sillarejos y mampostería, de la que todavía se conservan en la actualidad los estribos y las defensas anteriores, aunque los restos permanecen enmascarados entre la espesa vegetación que oculta el cauce fluvial y son difíciles de localizar. Este puente es mencionado en el siglo XVI en las *Respuestas topográficas de Felipe II* correspondientes al lugar de Matillas. Posteriormente también es citado en las guías de caminos de Matías Escribano y Santiago López, sin embargo ninguna otra fuente bibliográfica recoge noticia alguna sobre él, en cambio si se ha encontrado alguna alusión al vado que permitía cruzar el Henares en este sector.

El puente sobre el río Dulce, o *arroyo del molino* tal como anota el propio autor, es mencionado en el relato del viaje de monseñor Nicolini (1686), pero al tratarse de una obra menor nada más se dice de él, excepto que presentaba un aspecto poco seguro. Es posible que los vecinos de Matillas lo incluyeran en la nómina de dos, o tres, puentes que había en el término para sortear el Henares.

Hubo también otro puente en Baides que sorprendentemente las citadas guías de caminos no mencionan y más habida cuenta de que Baides era un cruce de caminos de cierta relevancia en época moderna puesto que aquí se cruzaban, según apunta el repertorio de Villuga, el camino de Toledo a Zaragoza y el de Cuenca a Burgos. La primera referencia conocida del puente de Baides se debe a Albert Jouvin, viajero que recorrió este camino en 1672. Aunque se desconoce cualquier otra característica sobre él en esta época, posiblemente se trataría de un puente de madera. A mediados del siglo XVIII se construyó un puente de piedra. Según los datos aportados por el diccionario de Madoz, el puente, construido en 1760, era de piedra de sillería, con un solo arco y tenía una longitud de 28 pies y una anchura de 12 pies.



Ortofoto de la zona de Los Molinos de Edancho (Matillas, Guadalajara) con indicación de los puentes sobre los ríos Henares y Dulce



Matillas. Restos del puente sobre el Henares en Los Molinos de Edancho.



Baides. Puente sobre el río Henares.

PUENTE de LA CABRERA (La Cabrera, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 527920 - 4541794

Localización: Inmediaciones del km 17,7 de la carretera CM-1101 de Almadrones a Sigüenza

Cauce fluvial: Barranco del Ceño

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Algora a Sigüenza

Ruta/Vía actual: -

Estado actual: Puente en mal estado de conservación, fuera de servicio



Este viejo puente sobrevive todavía en pie al lado de la actual carretera entre Mandayona y Sigüenza. Se trata de una obra de un solo arco que permitía salvar un pequeño barranco en una ruta secundaria de época moderna que desde Algora y después de pasar por la localidad de La Cabrera, en cuyo término está situado, se dirigía a la capital segontina. Por su funcionalidad respecto a este camino y completamente ajena al antiguo trazado de la carretera, que aquí describía una gran curva para salvar el barranco unos metros más arriba y ahora sorteado mediante un elevado talud, el puente es anterior a la construcción de la propia carretera. Algunos autores como J.M. Abascal y A. Blázquez han sugerido que se trata de una obra de origen romano puesto que por este punto, sin duda, discurría la calzada de *Emerita Augusta* a *Caesaraugusta* pero su tosco aspecto induce a datarlo en la Edad Moderna.

Bibliografía específica: ABASCAL (1982)

PUENTE de TORIJA (Torija, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 497224 - 4510234

Localización: Inmediaciones del casco urbano de Torija

Cauce fluvial: Barranco de Torija

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 72,7 (vía local)

Estado actual: Puente en servicio



Tomada de PÉREZ ARRIBAS (2000).

Este puente, formado por un solo arco de medio punto, está situado en las inmediaciones de Torija y permite sortear el barranco homónimo justo antes entrar en la población. Durante la Edad Moderna sirvió para el paso del antiguo camino real de Aragón, sin embargo, en la primera mitad del siglo XIX su uso quedó restringido al ámbito local para el acceso al sector meridional del casco urbano puesto que la nueva carretera general se desvió siguiendo aguas arriba el curso del propio barranco. Se trata de una obra menor de la que sólo se ha encontrado una única referencia en las guías de caminos de la época [CABANES (1830)].

En este mismo punto se localiza una fuente que ha representado a lo largo del tiempo un punto de abastecimiento de agua para los vecinos del pueblo y para los viajeros que recorrían el camino real, a la vez que también prestaba servicio a los habitantes de la población como lavadero y se utilizaban sus aguas para el riego de las huertas situadas valle abajo. Las primeras citas sobre ella recogidas en los libros de viajes se remontan a finales del siglo XVI y principios del XVII, siendo mencionada, entre otros, por Enrique Cock y Juan Bautista Labaña. Ha sido remodelada en varias ocasiones, la última en 1959 en la que prácticamente adquirió el aspecto que presenta en la actualidad.

PUENTES del BARRANCO de la ARTILLA (Almadrones, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 520772 - 4527796 / 30T 521378 - 4528390

Localización: 1,7 km al este de Almadrones / 2,4 km al ENE de Almadrones

Cauce fluvial: Barranco de la Artilla

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 3, 4);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 102,5 y 103,4

Estado actual: Terraplenes y tubos de desagüe en servicio

PUENTE de TORREMOCHA del CAMPO (Torremocha, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 532882 - 4537227

Localización: 1,2 km al noreste de Torremocha del Campo

Cauce fluvial: Barranco de los Horcajos

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 118,9

Estado actual: Terraplenes y tubo de desagüe en servicio

A pesar de discurrir por la amplia y llana meseta alcarreña, en las cercanías de Almadrones la carretera debía salvar dos pequeños barrancos, prácticamente consecutivos, que unidos vertiente abajo dan origen al barranco de la Artilla, origen a su vez del río Badiel. Inicialmente dichos barrancos se cruzarían por sendos badenes, sin embargo con el fin de conseguir una calzada más horizontal se construirían estos dos puentes, posiblemente durante el siglo XIX con motivo del trazado de la nueva carretera general. En el mapa topográfico de España del IGN, (hoja nº 487, Ledanca, 1ª edición, 1920), siguiendo el sentido de la marcha viniendo desde Madrid, reciben las denominaciones de “Puente nuevo” y “Puente viejo” haciendo referencia, sin duda, al momento de su construcción. El primero de ellos era también conocido como puente del Obispo, según figura en el Itinerario de Madrid a Zaragoza de 1849. Fue destruido en 1937 por los republicanos para retrasar el avance de las tropas italianas de la CTV durante la batalla de Guadalajara. En la actualidad los antiguos puentes han sido sustituidos por sendos terraplenes bajo los que discurren modernas y funcionales estructuras de evacuación de aguas.

El puente de Torremocha del Campo debió construirse también entre 1830 y 1840 a la par que la nueva carretera general. Debe referirse a él la cita del diccionario de Madoz que menciona la existencia de un puente en término de Torremocha que permite cruzar el arroyo que viene de Torresaviñán. Más determinantes son las referencias expresas recogidas en la Guía Atlántica (1927) y en la Guía Internacional de Carreteras (1932) que ubican esta infraestructura en el km 118,4. Las fotogra-

fías aéreas de la segunda mitad del siglo XX permiten apreciar que se trataba de una pequeña obra formada por un solo arco. Con motivo de la construcción de la autovía el puente fue desmantelado siendo sustituido por una obra de fábrica más moderna y funcional.



Almadrones. Puente del Obispo (antiguo km 105). Soldados trabajando junto al puente durante la batalla de Guadalajara (1937).



Almadrones. El lugar anterior en la actualidad.

PUENTE del JALÓN I (Fuencaliente de Medinaceli, Soria)

Coordenadas: 30T 546703 - 4552514

Localización: 1,9 km al sureste de Fuencaliente de Medinaceli

Cauce fluvial: Río Jalón

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Tramo abandonado de la autovía del Nordeste (A-2), km 145

Estado actual: Puente sin servicio

PUENTE del JALÓN II (Fuencaliente de Medinaceli, Soria)

Coordenadas: 30T 546567 - 4553722

Localización: 1,2 km al ESE de Fuencaliente de Medinaceli

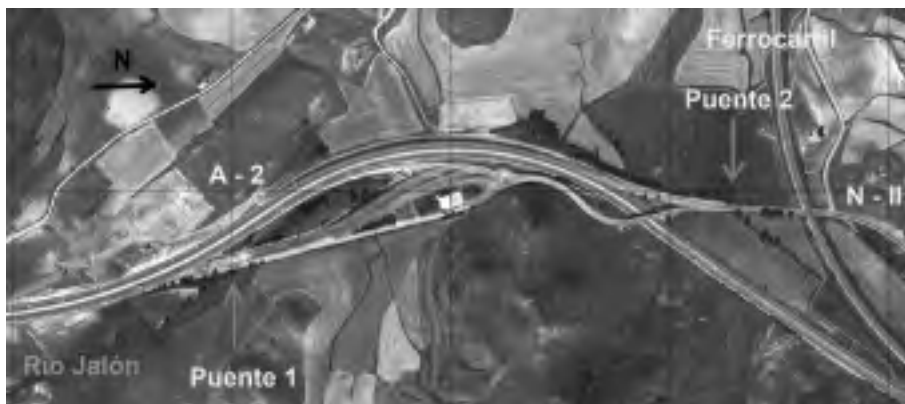
Cauce fluvial: Río Jalón

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 146

Estado actual: Puente en servicio



Ortofoto de situación de los puentes de Fuencaliente de Medinaceli.

Estos dos puentes fueron levantados hacia 1830-1840 cuando se construyó el nuevo trazado de la carretera general entre Alcolea del Pinar y Medinaceli por el pueblo de Esteras. Precisamente, el nuevo recorrido venía a confluir, al descender de la Cuesta de Esteras, junto al nacimiento del río Jalón, inmediato al caserío de la población. Desde aquí se hizo necesario cruzar por dos veces el incipiente curso de agua mediante dos pequeños puentes. La construcción de la autovía A-2 mantuvo en uso, en un principio, ambas infraestructuras, sin embargo una rectificación

posterior del trazado en este punto ha dejado inutilizado el primero de los puentes al quedar sobre un tramo abandonado de la autovía y una vía auxiliar. El segundo puente sigue en servicio sobre el viejo trazado de la carretera nacional N-II.



Fuencaliente de Medinaceli. Primer puente sobre el Jalón.



Fuencaliente de Medinaceli. Segundo puente sobre el Jalón.

PUENTES del TÚNEL (Lodares, Soria)

Coordenadas: 30T 550885 - 4560737 / 30T 551036 - 4560823

Localización: 1 km al noreste de Lodares

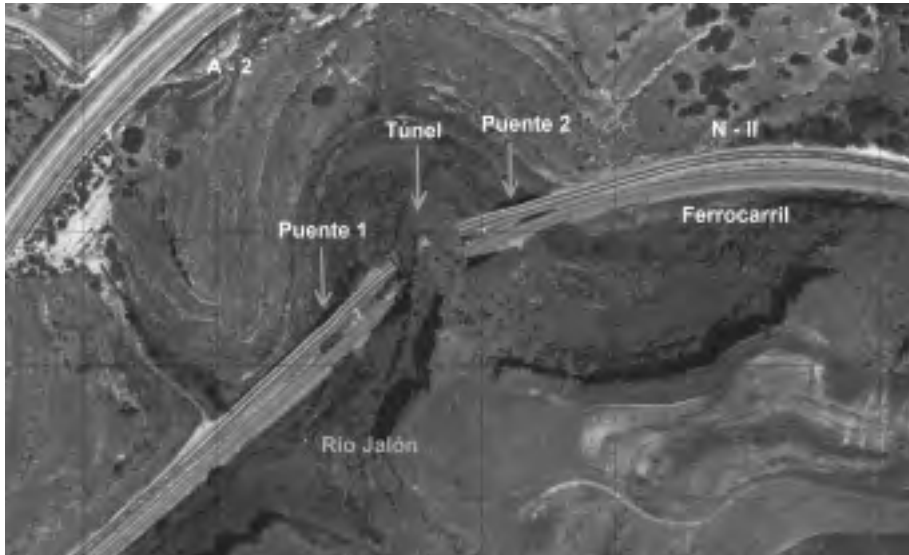
Cauce fluvial: Río Jalón

Cronología: ss. XX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera N-II

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 156,5

Estado actual: Puentes en servicio



Ortofoto de situación de los puentes del Túnel, Lodares.

Cuando se construyó en la primera mitad del siglo XIX la carretera general siguiendo un nuevo itinerario entre Lodares y Arcos de Jalón a través de la estrecha garganta labrada por el río Jalón, dicha carretera discurría en todo momento sobre la margen izquierda, es decir, al norte del río, aunque fue necesario en algún caso desviar el cauce fluvial, máxime cuando se trazó posteriormente por este mismo desfiladero la línea del ferrocarril.

En la década 1940-1950, a unos 900 m aguas abajo de Lodares, se realizó una rectificación del trazado de la carretera con el fin de eliminar una pronunciada curva cuyo desarrollo venía determinado por el curso del Jalón y dos pasos a nivel consecutivos que cruzaban la línea férrea unos cientos de metros aguas abajo. Para ello fue necesario construir dos puentes sobre el río al comienzo del nuevo trazado y excavar un corto túnel bajo un promontorio rocoso que sobresalía en la margen derecha, obras que permitieron trazar un recorrido mucho más rectilíneo. Se trata de dos puentes gemelos contruidos en hormigón con fábrica de ladrillo al exterior sustentados por un solo arco de unos 12 m de luz.



Lodaes. Primer puente sobre el Jalón.



Lodaes. Segundo puente sobre el Jalón

PUENTE del VALLADAR (Arcos de Jalón, Soria)

Coordenadas: 30T 559900 - 4562300

Localización: 1,5 km al suroeste de Arcos de Jalón

Cauce fluvial: Arroyo del Valladar

Cronología: s. XX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 168

Estado actual: Puente inutilizado y puente en servicio



En los primeros años del siglo XX, aproximadamente hacia 1910, se construyó un puente sobre el arroyo del Valladar para evitar el peligro que suponía cruzar el cauce por el antiguo vado. Se trata de un puente metálico, de 6 m de anchura y unos 12 m de longitud, apoyado sobre estribos de mampostería. Esta obra estuvo en servicio hasta que en la década de los 40 se trazó en sus inmediaciones una variante con el fin de suprimir un paso a nivel cercano, motivo por el cual quedó inutilizado para el tráfico y a su lado se construyó un nuevo puente de hormigón de un sólo arco de 9 m de luz sobre el que todavía pasa la antigua carretera general.

PUENTE de ARCOS (Arcos de Jalón, Soria)

Coordenadas: 30T 560722 - 4562852

Localización: Casco urbano de Arcos de Jalón

Cauce fluvial: Río Jalón

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3)

Ruta/Vía actual: Callejero de Arcos de Jalón

Estado actual: Puente en servicio



Arcos de Jalón, o de Medinaceli, pues así era conocida la población en la Edad Moderna, era una parada obligatoria en el trayecto del camino real de Aragón puesto que en ella estaba establecida la aduana, o puerto seco, principal en la que todos los viajeros que entraban o salían de Castilla siguiendo este recorrido debían declarar los bienes y pertenencias que llevaban consigo, pagando el impuesto correspondiente. Sin embargo, para entrar en la localidad soriana había que desviarse ligeramente del camino principal que discurría por la margen izquierda del valle. Los viajeros que venían de Madrid cruzaban el Jalón por este puente y después de haber cumplido con sus obligaciones fiscales, retomaban el trazado del camino real tomando un atajo que volvía a cruzar el cauce del río por otro pequeño puente situado aguas abajo de éste. El catastro de Ensenada hace referencia a estos dos puentes, propios del concejo, por los que no se cobraba ningún derecho según afirman las autoridades de la villa en las respuestas generales. Con la desaparición de la aduana y el posterior traslado de la parada de postas al arrabal situado al otro lado del río, donde surgió el barrio de El Perchel, ya no fue necesario entrar en la localidad de modo que este puente ya sólo cumpliría una función local. El puente actual es obra de la segunda mitad del siglo XIX.

PUENTE de HUERTA (Santa María de Huerta, Soria)

Coordenadas: 30T 568815 - 4568186

Localización: Casco urbano de Santa María de Huerta

Cauce fluvial: Río Jalón

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3)

Ruta/Vía actual: Carretera local de Santa María de Huerta a Iruecha, SO-4504

Estado actual: Puente en servicio



Todas las guías de caminos, desde la de Juan Villuga en adelante, hacen referencia a Santa María de Huerta como una de las etapas del camino real entre Madrid y Zaragoza que discurría por el valle del Jalón, pero la primera vez que se cita un puente sobre el río a la altura de esta población corresponde a la de Matías Escribano, aparecida a mediados del siglo XVIII. La propia guía sólo menciona el puente entre Arcos y Huerta sin especificar su ubicación exacta, sin embargo el análisis del itinerario permite deducir que este paso debía estar aquí, en Santa María de Huerta. Este puente vuelve a ser citado por Madoz sin aportar más detalles, pero para entonces, mediados del siglo XIX, este recorrido estaba ya abandonado puesto que el trazado de la nueva carretera general discurría por la margen izquierda del valle del Jalón y ya no entraba en la localidad hortense. Hoy en día el antiguo puente de piedra ha sido sustituido por uno más funcional de hormigón sin ningún interés arquitectónico.

PUENTE del NÁGIMA (Monreal de Ariza, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 573952 - 4573460

Localización: 2,1 km al NNO de Monreal de Ariza

Cauce fluvial: Río Nágima

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Tramo abandonado de la carretera N-II utilizado como camino rural

Estado actual: Puente en servicio



La construcción de un puente sobre el río Nágima data de mediados del siglo XIX, concretamente del año 1850, momento que se corresponde con fechas cercanas al trazado de la nueva carretera general por la margen izquierda del valle del Jalón entre Santa María de Huerta y Ariza puesto que hasta entonces el antiguo camino real discurría por la margen derecha. Es por ello que ni las guías de la época ni el diccionario de Madoz hacen alusión a él, de hecho, la primera mención en las fuentes bibliográficas está recogida en el Itinerario Militar de España editado en 1865. Sin embargo el primitivo puente fue destruido por una fuerte tormenta hacia 1880 de modo que a partir de entonces el río se pasaba por un vado. El puente actual ha sido construido en dos fases, una primera en la década 1910-1920 y una segunda, de ampliación, hacia 1950.

El puente original, de 7 m de anchura, está construido en fábrica de sillería y formado por un solo arco de unos 15 m de luz. Como consecuencia de la remodelación realizada a mediados del siglo XX, con el fin de ampliar la anchura del tablero superior, la obra original quedó embutida dentro de sendas estructuras de hormigón adosadas sobre sus flancos.

PUENTE de ARIZA (Ariza, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 579076 - 4573106

Localización: 600 m al sur de Ariza

Cauce fluvial: Río Jalón

Cronología: ss. XIV-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino medieval de Toledo a Zaragoza; camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3)

Ruta/Vía actual: Camino local

Estado actual: Puente en servicio, restringido el acceso de vehículos



El puente de Ariza permitía cruzar el cauce del Jalón al acercarse hacia esta población desde Monreal. Es un puente de piedra sustentado por cinco arcos de medio punto que sostienen una plataforma de 65 m de longitud. Posiblemente, se trata de una obra de origen medieval aunque algunos autores remontan su construcción a la época romana; no obstante, la mayor parte de la fábrica que se conserva en la actualidad corresponde a los siglos modernos, principalmente al siglo XVIII, momento en el que se practicaron en él algunas reparaciones de importancia. En las primeras décadas del siglo XIX el puente pasó a desempeñar una funcionalidad local, prestando servicio a los pueblos inmediatos, puesto que el viejo camino real quedó abandonado en favor del itinerario de la nueva carretera general que discurría por la margen izquierda del valle del Jalón. En la segunda mitad del siglo XX se retiraron los pretils de piedra para permitir el paso de la maquinaria agrícola, añadiendo una valla metálica que desfiguraba el conjunto; afortunadamente, una moderna restauración ha reintegrado las partes suprimidas de modo que la obra ha recuperado su antiguo aspecto.

Bibliografía específica: LORENTE et al. (2010)

PUENTE del DEZA (Cetina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 586986 - 4573058

Localización: 1,3 km al norte de Cetina

Cauce fluvial: Río Henar o Deza

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 200,8

Estado actual: Puente en servicio



La primera mención de este puente se remonta a mediados del siglo XVIII, momento en el que se refiere a él la guía de Matías Escribano, aunque como en otros casos cabe suponer un origen algo anterior. Madoz hace referencia a la furia de las avenidas del Henar, conocido con el nombre de río Deza hasta el siglo XIX, tan caudalosas que incluso llegaban a cortar las comunicaciones entre Madrid y Zaragoza durante algunas horas al quedar inundada la carretera general, sin embargo no hace ninguna alusión a puente alguno. En cualquier caso, en las primeras décadas del siglo XX aunque en un primer momento se pensó sustituir el ancho badén por un puente de 12 m de luz apoyado sobre un pilar central, finalmente se adoptó como solución más idónea la construcción de un grupo de pontones que conformaban un conjunto de más de 50 m de longitud, apoyando las losas superiores sobre pilas de hormigón, obra que fue construida entre 1927 y 1930. Esta obra fue derruida al realizar las obras de la autovía, construyendo en su lugar una amplia plancha de hormigón sustentada por numerosos pilares de sección cuadrada, sin embargo esta obra ha sido demolida, a su vez, en fecha reciente al rectificar el trazado de una peligrosa curva en sus inmediaciones y construir una infraestructura mucho más funcional y con una gran luz bajo el tablero superior.

PUENTE de CETINA (Cetina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 586527 - 4572281

Localización: 500 m al norte de Cetina

Cauce fluvial: Río Jalón

Cronología: ss. XVII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 3)

Ruta/Vía actual: Carretera local A-2501, km 27,8

Estado actual: Puente en servicio



Este puente se situaba sobre un pequeño ramal que permitía acercarse a Cetina, población en la que se estableció una parada de postas en la segunda mitad del siglo XVIII. La documentación local ha permitido datar la existencia de un puente en este punto al menos desde el siglo XVII que además de enlazar con el camino real facilitaba el acceso al molino de la villa. En origen debía tratarse de un puente de madera pero en el siglo XVIII se construyó uno de piedra, citado a mediados del siglo siguiente por el diccionario de Madoz como un *puente de piedra y madera de dos ojos, aunque en estado ruinoso*. La obra actual, compuesta por tres ojos más dos aliviaderos, fue erigida a finales del siglo XIX con motivo de la construcción de la carretera de Cetina a Jaraba, vía que entró en servicio hacia 1890.

Para volver al camino real en dirección hacia Zaragoza se podía utilizar también un vado situado unos 750 m aguas abajo de este punto que contactaba con dicho itinerario a la altura de El Ventorrillo o venta del Henar.

PUENTE de ALHAMA de ARAGÓN (Alhama de Aragón, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 592586 - 4572118

Localización: Casco urbano de Alhama de Aragón

Cauce fluvial: Río Jalón

Cronología: ss. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3, 4)

Ruta/Vía actual: Carretera local de Alhama de Aragón a Nuévalos, A-2502

Estado actual: Puente en servicio

Cuando Juan Bautista Labaña visitó Alhama de Aragón en 1611 dejó anotado que para sortear el cauce del Jalón había un puente de madera, comunicando de este modo el reducido caserío emplazado sobre la margen izquierda bajo la protección del derruido castillo medieval con la casa de los baños situada al otro lado del río, cercana a la cual había una ermita. Hacia mediados del siglo XVIII este puente, que hasta entonces sólo prestaba un servicio local, adquirió una mayor relevancia sobre todo a raíz de que se potenciara el itinerario que, desviándose del camino general de ruedas en Maranchón, bajaba por Iruecha y Sisamón a buscar el valle del Jalón en Cetina, continuando desde aquí por la margen derecha hasta llegar a Alhama y que tras cruzar el río enlazaba con el camino de postas que conducía a Calatayud y Zaragoza. En 1774 el concejo de Alhama solicitó el correspondiente permiso para construir un puente sobre el cauce del Jalón. Este es, sin duda, el puente que menciona Madoz a mediados del siglo XIX, según el cual se trataba de una obra de cantería de un solo arco, construido en los últimos años del reinado de Carlos III a cargo del erario público. Alexandre Laborde lo cita en 1816 como un “puente pequeño”. Sin embargo, cuando se abrió al tránsito la nueva carretera general entre Alcolea del Pinar y Ariza, el itinerario que transcurría por la Sierra del Solorio quedaría poco a poco en desuso de modo que este puente pasaría a desempeñar solamente una funcionalidad local. En 1855 una fuerte riada se llevó por delante el viejo puente de piedra.

Unos años más tarde se volvería a erigir en el mismo lugar otro puente, también de piedra, compuesto por una pilastra central que sostenía dos arcos rebajados sobre los que se apoyaba la plataforma superior. Este es el puente que aparece fotografiado en numerosas postales de época de la población de Alhama de Aragón, famosa por sus aguas termales y balnearios, pues, precisamente, el topónimo Alhama significa en árabe “los baños”, denominación heredada de los romanos ya que éstos ya la llamaron *Aquae Bilbilitanorum*, es decir, “las aguas de los bilbilitanos”. Sin embargo la fuerza de las continuas avenidas del río volvió a provocar su ruina, de modo que en 1929 se decidió derribarlo, operación que no tuvo el éxito esperado puesto que al provocar el hundimiento de los arcos se desplomó también gran parte de la pilastra central. Provisionalmente se instaló una pasarela de madera, apoyada sobre estribos de ladrillo, para poder cruzar el cauce del río. Al año siguiente se construyó un nuevo puente, esta vez de hormigón armado, de un solo tramo, obra

que fue sustituida en 1992 por un funcional puente de hierro, infraestructura que permanece en la actualidad.

Bibliografía específica: GUAJARDO (1925)



Alhama de Aragón. Puente sobre el Jalón (h. 1860-1929). (Tarjeta postal).



Alhama de Aragón. Puente sobre el Jalón.

PUENTE del MONEGRILLO (Bubierca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 593996 - 4573768

Localización: 2,1 km al noreste de Alhama de Aragón y 2,1 km al OSO de Bubierca

Cauce fluvial: Río Monegrillo o Regatillo

Cronología: ss. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 209,7

Estado actual: Puente en servicio



El diccionario de Madoz menciona un primer puente de un arco, de buena arquitectura y solidez, construido en 1790 por cuenta del Gobierno, que permitía salvar el curso del arroyo de Valdelloso, obra que debió ser arrasada por alguna riada puesto que no coincide con el que se puede ver en la actualidad. Se trata, en este caso, de un pequeño puente de piedra de tres arcos rebajados edificado en sillería que permite sortear las aguas del río Monegrillo, llamado Regatillo en tierras castellanas. Su flanco meridional queda oculto ya que inmediato a él se sitúa el puente del ferrocarril que discurre en este punto paralelo a la carretera. Se desconoce la fecha de su construcción debido a que ninguna fuente bibliográfica anota referencia alguna sobre él al tratarse de un cauce menor, sin embargo las características de la obra apuntan a mediados del siglo XIX como fecha más probable, de hecho, a pesar de que es una obra de menor envergadura, es muy semejante en su estructura al puente decimonónico de Alhama de Aragón y al actual puente existente en Arcos de Jalón.

PUENTE del BARRANCO de las NOGUERAS I (Bubierca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 597120 - 4574596

Localización: 1,2 km al este de Bubierca

Cauce fluvial: Barranco de las Nogueras o del Recuenco

Cronología: ss. XVIII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Tramo de carretera abandonado

Estado actual: Puente abandonado

PUENTE del BARRANCO de las NOGUERAS II (Bubierca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 597111 - 4574625

Localización: 1,2 km al este de Bubierca

Cauce fluvial: Barranco de las Nogueras o del Recuenco

Cronología: S. XX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 214,5

Estado actual: Puente en servicio

El primero de estos puentes ha perdurado prácticamente intacto a lo largo de los años, escondido entre la maleza, después de que quedase inutilizado para el tránsito al realizarse una rectificación del trazado de la carretera en este tramo entre Bubierca y Ateca. Se trata de un elegante puente de piedra de apenas de 4 m de anchura formado por un solo arco de 7,25 m de luz, construido en sillería bien tallada tanto en el arco como en el pretil superior, mientras que el resto de la obra es de mampostería. Sólo se ha encontrado una única referencia documental sobre él que está recogida en el proyecto de construcción del segundo puente, pero sorprendentemente no es mencionado en ninguna guía de caminos, hecho quizás explicable al tratarse de una obra menor. Por su aspecto y forma parece una obra de finales del siglo XVIII o principios del XIX.

El segundo de ellos vino a sustituir al primero al realizar la citada rectificación del trazado viario. Es una pequeña obra funcional construida en hormigón armado, sobre encofrados de madera, formada por un solo arco de medio punto. Este puente fue erigido en 1929 según se puede apreciar en una pequeña cartela con forma de estrella de cuatro brazos que se conserva sobre el arco, en la que también figuran las iniciales "CNFE". Tanto la fecha de construcción como el acrónimo permiten deducir que esta infraestructura pertenece a las obras enmarcadas dentro del Circuito Nacional de Firms Especiales, siendo una de las pocas construcciones incluidas en este plan que se conservan en la actualidad a lo largo del recorrido de esta carretera. Su construcción presentó alguna dificultad debido a que el estribo izquierdo requi-

rió una cimentación especial a base de pilotes al encontrarse la roca firme a mayor profundidad de la esperada inicialmente.



Bubierca. Puente del barranco de las Nogueras I.



Bubierca. Puente del barranco de las Nogueras II.

PUENTE del MANUBLES (Ateca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 601159 - 4576141

Localización: Casco urbano de Ateca

Cauce fluvial: Río Manubles

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 220,4

Estado actual: Puente en servicio



El puente sobre el Manubles en Ateca no se cita en las guías de caminos hasta principios del siglo XIX pero ya se sabe de su existencia algunas décadas atrás. De hecho, la primera referencia sobre él hace alusión a su destrucción en 1761 por una riada. Como consecuencia de ello el concejo municipal decidió construir un nuevo puente siendo adjudicado el remate a Antonio Cansado, vecino de Ateca, en la cantidad de 2435 libras. Las obras duraron unos tres años y en noviembre de 1773 el puente fue entregado una vez que los veedores dieron su aprobación. Se trataba de un puente de piedra de dos arcos, levantados éstos con sillares labrados en piedra caliza de Alhama mientras que el material para mampostería era de Ateca. Este puente volvería a ser destruido por las avenidas del río puesto que Madoz transmite la noticia de que el puente sobre el Manubles era de madera apoyado sobre un basamento de piedra y había sido construido en 1833 para el paso de la carretera. Se trataba de un puente de unos 13 m de luz con tablero de madera apoyado sobre dos estribos laterales y una pila central. En 1924 se derribó la pila central y se sustituyó el tablero de madera por otro de hormigón de un solo tramo de 14,5 m de luz.

Bibliografía específica: BLASCO SÁNCHEZ (2001, 2010); MARTÍNEZ GARCÍA (2011).

PUENTE de ATECA (Ateca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 601059 - 4576041

Localización: Casco urbano de Ateca

Cauce fluvial: Río Jalón

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 2 (2))

Ruta/Vía actual: -

Estado actual: Puente desaparecido



La derivación del camino real de ruedas que se tomaba en Maranchón para ir a Calatayud descendía por Iruecha y Sisamón, buscando el barranco de Valdaroque, para finalmente alcanzar el valle del Jalón en Ateca. En esta población el camino debía atravesar el cauce del Jalón mediante un puente, posiblemente de madera, infraestructura que también serviría para comunicar los dos barrios que conforman su casco urbano situados sobre ambas márgenes del río. Matías Escribano y Santiago López citan este puente en sus respectivas guías de caminos desde 1757 en adelante, aunque parece lógico suponer que tuviera una mayor antigüedad. Al igual que atestigua la documentación posterior, el puente sufriría de manera constante los embates del Jalón y necesitaría de continuas reparaciones. Circunstancias adversas que obligaron en alguna ocasión a levantar una nueva obra como así ocurrió a mediados del siglo XVIII cuando después de dos fuertes avenidas el paso existente quedó seriamente dañado de modo que el concejo de Ateca decidió construir un nuevo puente de piedra. La contratación de la nueva obra se realizó en 1763 siendo adjudicada a Cristóbal Serrate, cantero de Calatayud, por la cantidad de 3.400 libras. La obra estaba terminada en 1768.

Se trataba de un puente de piedra de tres arcos sustentados sobre dos pilas centrales de planta circular. Los elementos principales de la estructura del puente

(arcos, pilares y estribos) estaban contruidos con piedra sillar, mientras que el enrasamiento de los arcos y otras partes accesorias fueron levantadas con mampostería. Miguel Monterde hace alusión a la existencia de este puente aunque data su construcción en 1758. Vuelve a ser mencionado por Alexandre Laborde, quien hace expresa referencia a sus tres arcos. Madoz tambien lo menciona a mediados del siglo XIX, aunque por entonces el camino real ya estaba en desuso y sólo cumpliría una funcionalidad local. Desafortunadamente, unos años más tarde, dos fuertes riadas, ocurridas en 1852 y 1855, destruyeron el puente por completo. A consecuencia de ello, las autoridades locales decidieron en 1863 construir un nuevo puente, conocido como puente de Tablas o colgante, que después de sucesivas reparaciones desapareció de manera definitiva hacia 1906. Como ya había ocurrido con anterioridad, el ayuntamiento atecano promovió la construcción de un nuevo paso, aunque esta vez en un lugar distinto del anterior; en este caso se trataba del puente de Hierro, inaugurado en 1914 y todavía en servicio en la actualidad.

Si bien resulta relativamente fácil seguir los pasos de los diferentes puentes que han unido los dos barrios de Ateca, la ubicación exacta del puente de piedra dieciochesco ha presentado alguna controversia. Desde los primeros siglos de la Edad Moderna, el puente debía estar emplazado donde en la actualidad está situada la pasarela peatonal, puesto que justo enfrente, donde desemboca el callejón de Gómez, se abría, entre los muros de la villa, la puerta del Jalón. Por otra parte, en el plano de Ateca de Francisco Coello, elaborado hacia 1865, se marca un único puente sobre el Jalón situado precisamente en la ubicación en la que se levantará unos años más tarde el puente colgante y donde se emplaza la pasarela actual, obra que obviamente debe corresponderse con el puente de piedra erigido en la segunda mitad del siglo XVIII, pues aunque éste ya había sido arrasado por las aguas del Jalón unos años antes aún no se había erigido el nuevo puente colgante decimonónico. Sin embargo, según han apuntado en alguna publicación los investigadores locales, el mencionado puente de piedra estaba emplazado donde ahora se levanta el puente de Hierro.

Bibliografía específica: BLASCO SÁNCHEZ (2001, 2010); MARTÍNEZ GARCÍA (2011)



Plano de las cercanías de Ateca, 1865, Fco. Coello. Situación de los puentes del Jalón.

PUENTE de SAN LÁZARO (Calatayud, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 614305 - 4578981

Localización: Inmediaciones del casco urbano de Calatayud

Cauce fluvial: Río Jalón

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 236

Estado actual: Puente en servicio



El puente de San Lázaro es una magnífica obra de sillería compuesto por una pila central cilíndrica que sustenta dos arcos de medio punto algo rebajados. Originalmente recibía el nombre de “puente de la Puerta de Zaragoza”, sin embargo con posterioridad se denominó “puente de San Lázaro” debido a que en sus inmediaciones estaba ubicada la ermita dedicada dicho santo. Además de la citada ermita, en la zona inmediata al puente se erigió en el siglo XIX un portazgo, edificio dedicado al cobro del impuesto correspondiente a aquellos viajeros que hiciesen uso de dicho puente.

A finales del siglo XVI el concejo de Calatayud realizó las gestiones oportunas para sustituir el viejo puente de madera por uno de piedra. Las obras de la nueva infraestructura dieron comienzo en 1578, sin embargo la falta de recursos económicos obligó al concejo bilbilitano a solicitar varios préstamos, ralentizando de este modo los trabajos. Las obras finalizaron en la última década del siglo, pues aunque se desconoce la fecha exacta una referencia indirecta, anotada en 1600, señala que en ese año el puente ya estaba terminado.

Miguel Monterde, en su informe sobre el Corregimiento de Calatayud, apunta el año 1591 como fecha de su construcción aunque otras fuentes lo retrasan hasta

1594. Pascual Madoz también aporta algunos datos interesantes sobre él, a la vez que añade cierta información complementaria: *“Tiene el Jalón 5 puentes en Calatayud; el primero llamado de Algar; obra antiquísima, hecho de piedra y ladrillo, y de un solo arco, pero se halla deteriorado y descuidada su conservación; el segundo de Alcántara, cuyo paso es muy concurrido para las provincias de Teruel, Cuenca y parte de las de Soria y Guadalajara, es de dos arcos de cantería sólida y bien conservado; y el tercero, de San Lázaro, edificado a unas 1.000 varas del anterior, por el que pasa de la izquierda a la derecha la carretera que viene de Madrid y ambas Castillas para Aragón, Cataluña, parte del reino de Valencia y el extranjero; es también de dos arcos muy elevados, de cantería sólida y buena arquitectura; al pie de este puente y a la derecha del río hay un pontazgo que pertenece al ramo de caminos y a continuación se ve otro puente sobre una grande acequia, el cual fue edificado en 1834 para el paso de un canal de agua que se emplea en el molino, llamado de la Ciudad, y desde este punto la carretera deja la ribera del Jalón y marcha por su derecha sin volver a ella”*. También se tiene constancia de diversas obras de reparación realizadas a mediados del siglo XIX. Hacia 1842 el ayuntamiento de Calatayud había invertido millón y medio de reales en la reparación del puente, pero como parte de este capital procedía de diversos préstamos, el ayuntamiento venía obligado al pago de los mismos, entre ellos uno a favor del monasterio de San Benito a razón de 10.000 reales anuales.

En el último tercio del siglo XX la parte superior fue profundamente modificada para sustentar un tablero de mayor anchura, ya que el original apenas tenía unos 5 m de ancho, que permitiese la intensa circulación de vehículos que soportaba la carretera general así como el paso de peatones. A pesar de estas reformas, en la actualidad, aún conserva parte de las estructuras originales.

Bibliografía específica: URZAY et al. (2001); GALINDO (2005)



PUENTE de ILLESCAS (Calatayud, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 616373 - 4579783

Localización: 2,5 km al ENE de Calatayud

Cauce fluvial: Río Peregiles

Cronología: ss. XVII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 238,5

Estado actual: Puente en servicio



Se trata en este caso de un pequeño puente de piedra de un solo arco que permite sortear el escaso caudal del río Peregiles. La denominación de puente de Illescas le viene dada por su proximidad a la ermita de la virgen homónima, aunque también ha recibido el nombre de puente de Asnamuerta. A pesar de que la primera referencia recogida en una guía de caminos relativa a este puente no aparece hasta mediados del siglo XIX (Itinerario Descriptivo Militar de España, 1865), se conoce su existencia desde, al menos, finales del siglo XVII puesto que en la descripción del viaje de monseñor Nicolini, realizado en 1686, el autor del relato apunta que antes de llegar a Calatayud, viniendo de Zaragoza y después de bajar una gran cuesta, hay que cruzar dos puentes, que deben corresponder a este mismo y al de San Lázaro. En el último tercio del siglo XIX se realizaron algunas obras de reparación, pero la reforma más profunda se produjo a mediados del siglo XX, concretamente entre 1950 y 1955, cuando hubo que ampliar la anchura de la calzada, optando, en este caso, por prolongar el arco original de piedra con una arcada de hormigón.

PUENTE del PUERTO del CAVERO (Calatayud, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 620814 - 4583577

Localización: 8,2 km al noreste de Calatayud

Cauce fluvial: Barranco del Puerto

Cronología: Edad Moderna

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: -

Estado actual: Puente en ruinas



Este magnífico puente permanece abandonado y olvidado en el fondo del barranco del Puerto, hasta hace poco cubierto, y en parte ocultado, por una espesa vegetación, sin embargo muy recientemente se ha limpiado la maleza que lo rodeaba permitiendo de este modo contemplarlo en todo su esplendor. Su cercana ubicación al puente de Aluenda ha causado más de un equívoco puesto que en alguna ocasión ha sido mencionado como ese nombre. Quizás haya contribuido a ello a que se le ha ubicado en término de Aluenda cuando en realidad se encuentra, por apenas 600 m, dentro del término de Calatayud.

Se trata de un puente de un solo arco construido en sillería labrada en piedra caliza y mampostería de cuarcita, recogidas ambas con argamasa de cal. El arco de medio punto presenta una luz aproximada de unos 9 m. La anchura máxima de la obra es de 8,50 m en los estribos, que se reduce a 6,60 m en el cuerpo central, de los cuales 5,30 m corresponden al ancho de la vía. En la actualidad el arco está hundi-

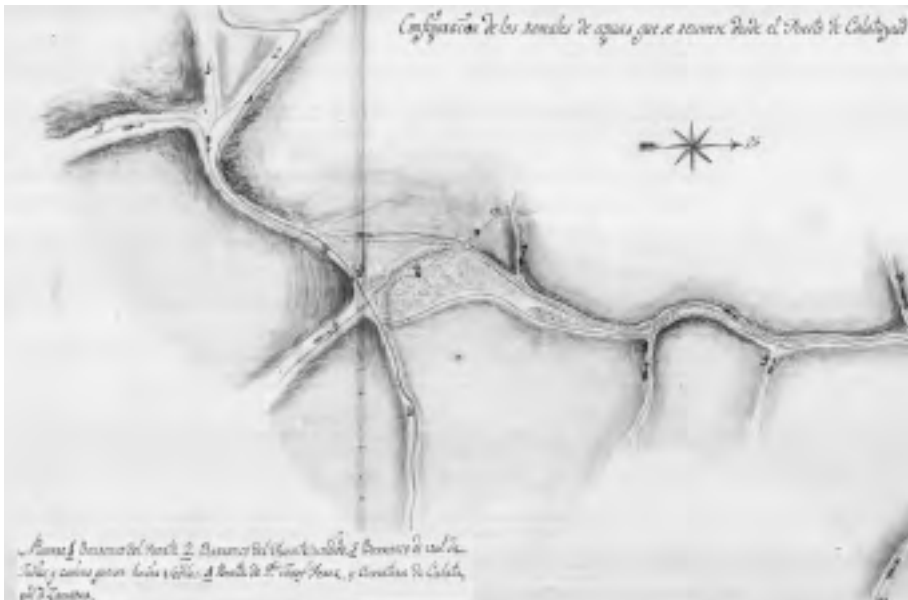
do y sólo quedan en pie los potentes estribos situados a ambos lados del barranco, adivinándose en el septentrional el arranque de los pretilos.

La primera referencia que se ha encontrado sobre él en la bibliografía científica corresponde a la reseña anotada por Antonio Blázquez en 1922 en su breve descripción sobre la vía romana entre Sigüenza y Zaragoza. También ha sido citado por M^a Ángeles Magallón, con fotografía incluida, y más recientemente por Manuel Martín-Bueno. Sin embargo, hay otros autores [José Galiay, Joaquín Lostal, Jesús Liz y G. Fatás et al. (edit.)] que pretendiendo, casi con toda seguridad, referirse a este puente lo nombran erróneamente como “puente del barranco de Aluenda”. Tanto los tres primeros autores como aquellos que confunden el topónimo catalogan, sin excepción, la obra como romana, emplazada sobre la primitiva calzada que comunicaba las ciudades de *Emerita Augusta* y *Caesaraugusta*.

Sin embargo, varios elementos de su fábrica permiten datarlo en la Edad Moderna, posiblemente entre los siglos XVII o XVIII. La respuesta ofrecida por Manuel Durán Fuentes a nuestra consulta sobre la posible romanidad, o no, de esta obra no deja lugar a dudas: “La fábrica actual no es de origen romano. Además de la existencia de mortero y ripios en las juntas de sillería, hay un detalle constructivo significativo que ayuda a datarlo. Por analogías con otros puentes de Galicia que se pueden datar entre el XVI y el XIX, la sillería (más cara) sólo se colocaba en las bóvedas y en el resto de la obra, estribos y manguardias, la fábrica se realizaba con mampostería hidráulica que es mucho más económica. En la construcción romana también existía un concepto económico en cuanto a la calidad de la fábrica; la arquería (cepas y estribos) eran de buena sillería pero limitaban a los muros de acompañamiento fábricas distintas a la sillería”.



Estribo septentrional del puente del puerto del Caveno.



* Documento modificado para facilitar su comprensión

PUENTE de ALUENDA (Aluenda, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 622548 - 4584712

Localización: 1,4 km al noroeste de Aluenda

Cauce fluvial: Barranco de Aluenda

Cronología: ss. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Puente en servicio



Se trata de un puente de piedra de sillería de un solo arco que salva el barranco de Aluenda. Está emplazado sobre el tramo abandonado del camino real que conecta el puerto del Cervero con el de El Frasno y que discurre a una cota más baja que la carretera general y la moderna autovía. Se conserva todo el arco de medio punto de unos 10 m de luz prácticamente intacto aunque se han perdido los pretiles laterales y la base de la vía. Los sillares están tallados sobre arenisca roja triásica, mientras que la mampostería es mayoritariamente cuarcítica. Al igual que la obra anterior, este puente, mencionado también hacia 1815, fue dado a conocer por primera vez por Antonio Blázquez en 1922, aunque en este caso dudaba de su romanidad, sin embargo algunos autores posteriores que han ignorado que había dos puentes han confundido uno con otro y han catalogado éste como romano. Su fisonomía delata de forma clara que es una construcción de la Edad Moderna, quizás de mediados del siglo XVIII, pues la fábrica de sillería apenas está erosionada lo que indicaría que se trata de una obra relativamente reciente.

PUENTE del BARRANCO del MAGUILLO (El Frasno, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 625162 - 4585776

Localización: 400 m al oeste de El Frasno

Cauce fluvial: Barranco del Maguillo

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Puente en servicio

PUENTE ROQUICO (Morata de Jalón, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 627749 - 4589198

Localización: 4,0 km al NNE de El Frasno y 3,2 km al sur de Morata de Jalón

Cauce fluvial: Barranco de Los Pílonos

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Camino rural (carretera general abandonada)

Estado actual: Puente en servicio

Se trata de dos pequeños puentes que permitían salvar sendos barrancos en el recorrido de la vía a través de las sierras. El primero de ellos se localiza en las cercanías de El Frasno sobre el extenso barranco del Maguillo que desagua hacia el Jalón y se ha conservado integrado en el camino rural que discurre paralelo a la autovía. El segundo, situado hacia la parte media de las cuevas de Morata, sortea un barranco de corto recorrido que desciende hacia el río Grío. La fábrica de ambos elementos viarios es muy similar. Se trata, en los dos casos, de obras compuestas por un solo arco muy rebajado levantado en sillería, sostenido por fuertes estribos contruïdos en sillarejo bien careado, estando ambas fábricas labradas en arenisca roja, mientras que la bóveda que soporta el tablero superior es de ladrillo macizo. Los pretilos tienen el cuerpo central de ladrillo, que queda reforzado, tanto en los extremos como en la parte superior, por bloques de arenisca. Las largas losas superiores presentan una curiosa unión entre ellas a base de entrantes y salientes machihembrados.

El puente del Maguillo debe corresponder al “puente de sillares sobre un barranco”, situado a tres horas y media de Calatayud y tres cuartos de hora del puente del barranco de Aluenda, que se menciona en el documento fechado hacia 1815 en el que se describe el itinerario militar entre Sisamón y Zaragoza, de modo que en esa fecha ya existía aquí una obra de fábrica. No obstante, queda la duda de saber de si el elemento al que se alude en el documento es el mismo que se ha conservado en la actualidad, pues parte de la fábrica actual parece algo más moderna. Al

tratarse de unas obras menores no hay ninguna referencia sobre ellas, excepto en el Itinerario de 1849 en el que vienen dibujadas sobre el recorrido de la carretera general, la primera como puente y la segunda como un simple pontón.



El Frasno. Puente del barranco del Maguillo.



Morata de Jalón. Puente Roquico.

PUENTE del REY (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 630266 - 4591108

Localización: 5,6 km al OSO de La Almunia de Doña Godina

Cauce fluvial: Río Grío

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3, 4)

Ruta/Vía actual: Camino rural de acceso restringido debido a la construcción del embalse de Mularroya

Estado actual: Puente en servicio



Fotografía cedida por Santiago Cabello - Archivo Tintaura S.L.

Este puente no estaba erigido sobre el propio camino real sino sobre un camino alternativo que permitía llegar a La Almunia, aunque dando un rodeo, cuando las crecidas impedían vadear el río Grío. Así se afirma en un documento fechado hacia 1815 que describe el itinerario militar entre Sisamón y Zaragoza en el que se menciona un puente situado a la derecha del camino real y a media legua aguas arriba del vado del río. Estas indicaciones tan precisas han facilitado su identificación con la obra conocida como puente del Rey, emplazada a unos 500 m de Los Palacios. El antiguo puente desapareció, posiblemente en la segunda mitad del siglo XX, aunque se conservó uno de los primitivos estribos y en su lugar se erigió un moderna obra de hormigón armado utilizada para servicio local. Desafortunadamente la obra se perderá para siempre puesto que toda la zona quedará inundada por las aguas del embalse de Mularroya.

PUENTE del GRÍO (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 632600 - 4593154

Localización: 2,5 km al oeste de La Almunia de Doña Godina

Cauce fluvial: Río Grío

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 268 (carretera cortada por el embalse de Mularroya)

Estado actual: Puente en servicio



Isidoro de Antillón es uno de los primeros autores que apunta el paso del río Grío pero no menciona puente alguno ya que por entonces el cauce se vadeaba. La peligrosidad de este paso obligó a la construcción de un puente, hecho que debió producirse a mediados del siglo XIX tal como se observa en el Itinerario de 1849 donde queda dibujado un puente pero al parecer todavía no estaba terminado pues por entonces la carretera aún vadeaba el río, de hecho, la primera referencia sobre él, correspondiente a 1865, viene recogida en el Itinerario Descriptivo Militar de España. La obra original, erigida en piedra de sillería, estaba compuesta por tres arcos muy rebajados apoyados sobre dos pilastras intermedias. Ya en el siglo XX con motivo de la ampliación de la anchura del tablero superior se adosaron, tanto aguas arriba como aguas abajo, sendas estructuras de hormigón armado. En la actualidad, aunque el puente sigue en perfecto estado, sólo cumple una función local puesto que, debido a la construcción del embalse de Mularroya, ha quedado relegado a un tramo semiabandonado de la antigua carretera general.

PUENTE de LA ALMUNIA (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 636036 - 4593927

Localización: Inmediaciones del casco urbano de La Almunia de Doña Godina

Cauce fluvial: Río Mediano

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 272

Estado actual: Puente en servicio



Se trata de un pequeño puente de un solo arco construido en piedra de sillería de apenas 4 m de luz que salva el estrecho cauce del río Mediano junto a la confluencia con la acequia de Brazalhondo. Posteriormente al ser ampliado el tablero superior se reforzó su estructura con vigas de hierro. El puente de piedra fue erigido en 1829 con motivo del trazado de la nueva carretera general (*Gaceta de Madrid*, 27 de agosto de 1829). Con anterioridad a la construcción del puente de piedra habría un vado o un pequeño puente de madera, sin embargo ningún viajero hace referencia a él.

PUENTE de LA MUELA (Zaragoza)

Coordenadas: 30T 670331 - 4611868

Localización: 5,4 km al OSO de Zaragoza (desde El Portillo)

Cauce fluvial: Canal Imperial de Aragón

Cronología: ss. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 315

Estado actual: Puente en servicio



El puente sobre el Canal Imperial de Aragón, conocido como puente de La Muela, fue construido a finales del siglo XVIII para permitir que el camino real de postas pudiese sortear esta gran obra pública hidráulica. Según la descripción que el conde de Sástago hace de él se trataba de un puente de sillería y mampostería con un solo arco de 40 pies (aprox. 11,8 m) de diámetro y una altura de 19 pies (aprox. 5,6 m) desde el suelo del canal. El núcleo del puente era de mampostería, mientras que todo el exterior estaba revestido con piedra de sillería. El tablero superior tenía una anchura de 21 pies (aprox. 6,2 m). En los flancos laterales se abrían sendos túneles por los que pasaban los caminos que discurrían paralelos a ambas márgenes del canal. Tenía un acueducto en su centro por donde pasaba la acequia de Santa Bárbara. Es citado en numerosas ocasiones por diversos autores decimonónicos, entre los que destacan Santiago López, Francisco de P. Mellado y A. Germond de Lavigne. Junto a este puente estuvo emplazado un portazgo dedicado a la recaudación del impuesto correspondiente.



Planta y perfil del puente de La Muela, 1796.
Descripción de los canales Imperial de Aragón y Real de Tauste

En la década 1950-1960, con motivo de la ampliación de la calzada de la carretera general, el antiguo puente quedó embutido, formando el núcleo interior, por el puente moderno de hormigón que se reconoce en la actualidad. Además de proporcionar a la calzada la anchura adecuada para dos carriles de 3,5 m, y los correspondientes arcenes, también se añadió una barandilla metálica de protección. En alguna publicación se ha sugerido erróneamente que el primitivo puente fue derruido, sin embargo, como ha quedado dicho, su fábrica fue insertada en la obra moderna. Esta circunstancia resulta fácil de comprobar, tanto en los túneles laterales como en el arco central, en los que la parte central de la arcada está construida con piedra de sillería mientras que los flancos anterior y posterior son de hormigón, reconociéndose en ellos las típicas marcas dejadas por los tableros del encofrado; además comparando la estructura y disposición del puente actual con la presentada en el dibujo del puente original ambas resultan ser muy similares, por no decir idénticas.

PUENTE “ROMANO” (Aguilar de Anguita, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 550975 - 4543922

Localización: 1,5 km al ENE de Aguilar de Anguita

Cauce fluvial: Arroyo del Prado

Cronología: Época medieval ?, Edad Moderna

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Puente semiderruido, con riesgo de hundimiento



Este pequeño puente se encuentra emplazado sobre un tramo abandonado del camino real que arranca a la salida de la población de Aguilar de Anguita, circunstancia que ha permitido su conservación aunque en deficiente estado, puesto que corre grave riesgo de hundimiento. En las guías turísticas viene catalogado como de origen romano sin embargo su tosco aspecto no permite mayores precisiones. En cualquier caso, parece segura su existencia en época medieval, encuadrado dentro de una posible ruta entre Sigüenza y Molina de Aragón, con amplia continuidad en la Edad Moderna.

Desafortunadamente, debido a su escasa entidad, no viene citado en las guías de caminos ni tampoco, por el momento, se ha encontrado ninguna referencia sobre él en los libros de viajes.

PUENTE del MESA

(Establés - Anchuela del Campo, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 632670 - 4551808

Localización: 4 km al sur de Anchuela del Campo y 2 km al oeste de Establés

Cauce fluvial: Río Mesa

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Puente desaparecido, vado sobre el río



En este punto del tramo entre Balbacil y Anchuela del Campo estaba situado el puente que en época moderna permitía sortear el curso del río Mesa. Se trataba, según apuntan los escasos datos históricos conocidos, de un puente de madera que debido a su limitada solidez se vería dañado en numerosas ocasiones por las fuertes avenidas del río, necesitando de continuas reparaciones. En la actualidad un simple vado permite atravesar el cauce sin apenas dificultad, cuyo escaso caudal ni siquiera impide que incluso pueda cruzarse a pie.

La primera cita conocida sobre este puente corresponde a finales del siglo XVI y en ella Enrique Cock, arquero real que viajaba acompañando al monarca Felipe II, menciona un puente de madera para sortear el cauce del río. Juan Bautista Labaña, que siguió este itinerario cuando acudió a Zaragoza en 1610 para comenzar su encargo sobre el mapa de Aragón, alude al paso del Mesa pero no añade más detalles. Finalmente, varios autores vuelven nombrar esta infraestructura viaria en los primeros años del siglo XIX, concretamente, Pedro Boada, Santiago López e Isidoro de Antillón, y según refiere el primero de ellos se trataba de un puente de tablas.

PUENTE de DAROCA (Daroca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 632670 - 4551808

Localización: 700 m al sur de Daroca

Cauce fluvial: Río Jiloca

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera autonómica A-211, km 2

Estado actual: Puente en servicio



Después de descender el puerto de Used, o Valconchán, y antes de entrar en la ciudad de Daroca era necesario cruzar el río Jiloca mediante un puente de piedra. A partir de mediados del siglo XVIII las guías de caminos mencionan este puente, especialmente las de Matías Escribano, Santiago López e Isidoro de Antillón; sin embargo Alexandre Laborde no lo cita, es más, especifica que el río Jiloca se cruzaba por un vado sin puente, no obstante debe advertirse que el autor francés confunde la posición relativa del río puesto que lo ubica entre Retascón y Daroca. A mediados del siglo XIX Pascual Madoz tampoco menciona en Daroca puente alguno sobre el río Jiloca. Sin embargo, si lo anota dos décadas después, concretamente en 1865, el Itinerario Militar de España pero ahora encuadrado en el camino entre Molina y Daroca, en cuyo recorrido, después de descender por el viejo puerto de Used y pasado Valconchán, se cruzaba el río Jiloca mediante un puente de piedra de dos arcos. Hacia el cambio de siglo, se revitalizó el itinerario entre Molina y Daroca, aunque ahora se descendía por el nuevo puerto de Santed pero seguía siendo necesario cruzar el cauce del Jiloca por el mismo punto. De esta época debe datar el puente que se conserva en la actualidad, aunque en fechas posteriores se ejecutaría en él alguna modificación, sobre todo en el tablero superior.

PUENTE de ALMADA (Villarreal de Huerva, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 644494 - 4563034

Localización: 2 km al NNE de Villarreal de Huerva

Cauce fluvial: Río Huerva

Cronología: ss. XVII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2) ?

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Puente en servicio



El puente de Almada, emplazado inicialmente sobre los antiguos caminos reales de Zaragoza a Valencia y a Madrid, permite sortear cómodamente el cauce del río Huerva. Recibe este nombre por estar situado a los pies del cerro Almada o Almohada, importante yacimiento arqueológico con restos celtibéricos y medievales, tanto musulmanes como cristianos. Se trata de un sencillo puente de sillería erigido en época moderna formado por un solo arco.

A comienzos del siglo XVII este puente debía estar integrado en el camino de Madrid a Zaragoza, pues así lo confirma Labaña cuando apunta que entre Mainar y el puerto de San Martín se cruzaba el cauce del río Huerva en dos ocasiones, situación que debió mantenerse hasta principios del siglo XIX. Sin embargo, a mediados de este siglo, momento en el que la ruta castellana ya estaba abandonada, con motivo de la desviación de la nueva carretera a Valencia por Daroca su uso quedó restringido al viejo camino real valenciano.

10.2. VENTAS, PARADORES Y SIMILARES

FONDA / HOTEL PENINSULAR (Madrid)

Coordenadas: 30T 440612 - 4474370

Localización: Ciudad de Madrid, junto a la Puerta del Sol

Cronología: ss. XIX

Rutas/Vías históricas: Calle de Alcalá, nº 15

Ruta/vía actual: Callejero de Madrid: C/ de Alcalá

Estado actual: Fonda desaparecida



Calle Alcalá, hacia 1880 (Fotógrafo: Hainaque de St. Senoch).
Archivo de la Consejería de Cultura de la Generalitat Valenciana

El hotel, o fonda, Peninsular, tal como se podía leer en el rótulo que coronaba la entrada del establecimiento, ocupaba gran parte del palacio del marqués de la Torrecilla, edificio ubicado al principio de la calle de Alcalá, muy cerca de la Puerta del Sol. En este lugar estaba radicada la sede en Madrid de la compañía *Diligencias de Postas Generales*, una de las empresas más importantes dedicadas al transporte de viajeros por carretera durante el siglo XIX. Tal como puede observarse en la fotografía eran numerosas las líneas de diligencias que tenían su salida desde este punto con destino a diferentes ciudades de la geografía peninsular. El edificio fue construido por el arquitecto Pedro de Ribera en la primera mitad del siglo XVIII por orden de Félix de Salabert y Aguirre, marqués de la Torrecilla. A finales de este mismo siglo fue utilizado como punto de partida de las postas, y ya en el siguiente se instalaron aquí varias compañías de diligencias que lo utilizaron como fonda. Posteriormente acogió al Círculo de Bellas Artes y después al Centro Asturiano. En 1936 fue destruido durante un bombardeo sobre la capital manteniéndose sólo en pie la fachada que debió ser sustentada con sacos térreos. Después de la guerra el edificio fue reconstruido en un estilo acorde con el de los edificios colindantes (Aduana Vieja), integrando en él la antigua portada.

PARADORES de la CARRETERA de ARAGÓN (Madrid)

Parador de San José - Coordenadas: 30T 441864 - 4474696

Parador de Salas - Coordenadas: 30T 442114 - 4474851

Parador de Muñoz - Coordenadas: 30T 442281 - 4474818

Parador de Aillón - Coordenadas: 30T 442729 - 4474816

Localización: Ciudad de Madrid, distrito de Salamanca, junto al parque del Retiro

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/vía actual: Callejero de Madrid: C/ de Alcalá

Estado actual: Paradores desaparecidos



Emplazamiento de los paradores de San José, Salas, Muñoz y Aillón. UGARTE et al. (1849). *Itinerario de Madrid a Barcelona por Lérida* (hoja nº 1, detalle) (MDE.ACGE)

Estos cuatro paradores estaban situados al final de la calle de Alcalá, junto al extremo nororiental del parque del Retiro, en lo que por entonces —siglo XIX— eran las afueras de Madrid. Todos ellos estaban alineados a lo largo de la carretera en un tramo de apenas 800 m, estando los dos primeros emplazados en la margen izquierda, en sentido salida de la capital madrileña, mientras que los dos últimos quedaban ubicados en la margen derecha. Diversas fuentes bibliográficas y cartográficas documentan su existencia hacia mediados del siglo XIX. El crecimiento de la ciudad acabó con ellos al quedar integrados dentro del caserío urbano, siendo posteriormente derribados para permitir diversas intervenciones urbanísticas. Así, por ejemplo, el parador de San José fue derruido en 1895 para abrir la nueva calle de Velázquez.

VENTA del ESPÍRITU SANTO (Madrid)

Coordenadas: 30T 443606 - 4475757

Localización: Ciudad de Madrid, distrito de Ventas, junto al puente de Ventas

Cronología: ss. XVII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/vía actual: Callejero de Madrid: C/ de Alcalá

Estado actual: Venta desaparecida



Sector de las ventas del Espíritu Santo, 1933

En 1630 el Concejo de Madrid concedió licencia a Blas Perea, mercader, para levantar una venta en el camino de Alcalá junto al arroyo Abroñigal. El origen del nombre parece estar en una ermita bajo la advocación del Espíritu Santo que había en la zona; junto la ermita también había una quinta o finca, de 41 fanegas de extensión, que recibía este mismo nombre. En 1694 el propietario de esta venta era Juan de la Peña, vecino de Torija, que la tenía arrendada a Juan Olmo Bermoz de la Pinto. Durante el siglo XVIII se tiene constancia documental de la existencia de la venta del Espíritu Santo en diversos años (1725, 1750, 1772 y 1792). En este último año regentaba la venta Juan Vallicorba. El paso de numerosos viajeros que seguían el camino real generó la proliferación de ventas y posadas por los alrededores, circunstancia que dio origen al topónimo actual: Las Ventas. Ya desde el siglo XVIII la zona del Abroñigal se convirtió en lugar de recreo de las clases acomodadas madrileñas. Entre las décadas finales del siglo XIX y primeras del XX proliferaron por la zona los merenderos y los salones de baile convirtiéndose en el lugar de esparcimiento de todo tipo de gentes, sobre todo los días festivos.

Bibliografía específica: RUEDA (1996); CADIÑANOS (2002)

PARADOR de SANTA LUCÍA (Canillejas, Madrid)

Coordenadas: 30T 448156 - 4477695

Localización: 200 m al noreste de Canillejas

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 3, 4);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Madrid: C/ de Alcalá

Estado actual: Parador desaparecido

VENTA / PARADOR de VIVEROS (San Fernando de Henares, Madrid)

Coordenadas: 30T 454620 - 4477620

Localización: 2,3 km al norte de San Fernando y 2,3 km al ESE del despoblado
de Rejas

Cronología: ss. XV-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 2,
3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 15,3

Estado actual: Venta desaparecida

PARADOR de la VIRGEN del BUEN CAMINO (San Fernando, Madrid)

Coordenadas: 30T 455692 - 4477977

Localización: 3 km al NNO de San Fernando y 3,6 km al oeste de Torrejón de
Ardoz

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 16,4

Estado actual: Parador desaparecido

El parador de Santa Lucía estaba situado en el lado izquierdo de la carretera de Aragón a 200 m escasos del caserío de Canillejas en dirección hacia el puente de Viveros. Fue erigido en los años finales del siglo XVIII con motivo de la reparación del camino real en algunos de sus tramos, de hecho la primera referencia conocida corresponde al *Itinerario* de Pedro Boada. A mediados del siglo XIX aparece recogido en la guía de Mellado y en el diccionario de Madoz, cita, esta última, en la que se menciona también una fuente cercana y un abrevadero para las caballerías. Generalmente aparece mencionado como “parador de Canillejas” de modo que rara vez figura con su denominación específica. En 1825 tenía contraída una deuda de 143.000 reales con la Casa de los Cinco Gremios Mayores de Madrid. El parador era propiedad del ayuntamiento de modo que se arrendaba al mejor postor, para

ello algunos años, como ocurrió en 1843, se anunciaba en la prensa de la época. Como propiedad municipal pasó a integrar la lista de Bienes Nacionales siendo rematado por 390.000 reales.

La venta de Viveros estaba situada en las cercanías del puente homónimo, junto al paso del río Jarama. Quedaba ubicada a medio camino entre Madrid y Alcalá de Henares, distante tres leguas de cada una de dichas ciudades, según apunta Gaspar Barreiros en su *Chorographia* a mediados del siglo XVI. Sin embargo, no es esta la referencia más antigua puesto que en la propia obra del erudito portugués se constata su existencia durante el reinado del monarca castellano Juan II. Debió de ser un establecimiento muy reconocido y famoso en su época pues es mencionado en algunas obras literarias del Siglo de Oro, como en el *Buscón* de Francisco de Quevedo o en alguna comedia de Tirso de Molina. A mediados del siglo XIX el diccionario de Madoz señala la existencia de un parador en este punto.

El parador de la Virgen del Buen Camino se ubicaba sobre la margen izquierda de la carretera de Aragón, a apenas 1 km después de pasar el puente de Viveros. Sólo se han encontrado dos fuentes contemporáneas que lo mencionen, tratándose en ambos casos de material cartográfico, una de ellas es el Itinerario de 1849, por el que se conoce su denominación, debida precisamente a su emplazamiento cercano a la ermita homónima, mientras que la otra corresponde al mapa topográfico del IGN (hoja nº 559, Madrid, ediciones de 1875 a 1937) donde figura señalado como “ventorero”. El nombre de la ermita, y por consiguiente del parador, quizás tenga que ver con que este corto tramo de la carretera, de apenas 1,7 km, situado entre la salida del puente de Viveros y el desvío hacia el aerodromo del INTA era coincidente con el trazado de la cañada real denominada Galiana o Riojana, vía pecuaria frecuentada desde época medieval por los ganados que desde La Rioja bajaban a apacentar a los pastos de invierno de Sierra Morena, en la provincia de Ciudad Real.



Plano de Canillejas [*Plano de Madrid* de Facundo Cabaña, 1902].



Alrededores del puente de Viveros, detalle. Archivo de Villa, Madrid



Emplazamiento de los paradores de Viveros y de la Virgen del Buen Camino. UGARTE et al. (1849). *Itinerario de Madrid a Barcelona por Lérida* (hoja nº 2, detalle) (MDE.ACGE)

PARADOR de la PUERTA de los MÁRTIRES (Alcalá de Henares, Madrid)

Coordenadas: 30T 469459 - 4481675 (aprox)

Localización: Afueras del casco urbano de Alcalá de Henares, en la salida hacia Guadalajara

Cronología: s. XIX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Alcalá de Henares (Avenida de Guadalajara)

Estado actual: Parador desaparecido

PARADOR del ENCÍN (Alcalá de Henares, Madrid)

Coordenadas: 30T 475140 - 4486472

Localización: 7,8 km al noreste de Alcalá de Henares

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 38,2

Estado actual: Edificio reconvertido en centro agrícola experimental

VENTA de MECO (Meco, Madrid)

Coordenadas: 30T 475244 - 4486612

Localización: 8 km al noreste de Alcalá de Henares y 4 km al sureste de Meco

Cronología: ss. XVI-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 38,5

Estado actual: Establecimiento hostelero en activo

PARADOR de CORTINA (Azuqueca de Henares, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 476660 - 4488208

Localización: 2,8 km al SSO de Azuqueca de Henares

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 40,3

Estado actual: Parador desaparecido

VENTA de SAN JUAN (Azuqueca de Henares, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 479528 - 4491464 (aprox)

Localización: 1,9 km al este de Azuqueca de Henares

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 2, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 44,8

Estado actual: Venta desaparecida

VENTAS de CACHOTE (Alovera, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 480212 - 4492543

Localización: 1,8 km al sureste de Alovera

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 45,9

Estado actual: Ventas desaparecidas

La existencia del primer establecimiento está confirmada a mediados del siglo XIX por dos fuentes coetáneas: el diccionario de Madoz y la guía de Francisco Mellado (2ª ed., 1843). En ambas se dice que al salir de la ciudad de Alcalá de Henares por la puerta de los Mártires había, a la derecha, un parador y algunas casas, mientras que a la izquierda se encontraba la ermita de San Isidro. Las referencias aportadas no dejan lugar a dudas puesto que las citadas casas se corresponden con el arrabal de Mártires que viene dibujado en el plano de Coello de 1853, junto con la mencionada ermita. Sin embargo, la tercera edición de la guía de Mellado, aparecida en 1846, genera una cierta confusión pues aunque apunta las mismas referencias, en este caso, se dice que el parador se llama del Encín, denominación que se corresponde con el situado en los límites del término de Alcalá, junto a la venta de Meco, que por otra parte se ubica a la izquierda de la carretera, de modo que cabe deducir que la identificación asignada en esta nueva edición es un error.

Los cuatro establecimientos siguientes estaban alineados a lo largo del trazado de la carretera en un tramo de apenas 7 km entre Alcalá de Henares y Azuqueca, mientras que el último se situaba 5,5 km más allá en dirección hacia Guadalajara. De entre ellos los más antiguos son la venta de Meco y la venta de San Juan que ya existían en el siglo XVI junto al primitivo camino real, mientras que los paradores del Encín y de Cortina y las ventas de Cachote surgen en el siglo XIX a raíz de la construcción de la nueva carretera general. La guía de Mellado y el Itinerario de Madrid a Zaragoza constatan la existencia simultánea de todos ellos a mediados del siglo XIX, con la excepción de la venta de San Juan que ya debía haber desaparecido en los primeros años del siglo (En la guía de Mellado se menciona el ventorrillo de San Juan que pudiera corresponderse con las ventas de Cachote del Itinerario).

Las ventas de Meco y de San Juan vienen mencionadas en las respuestas de las *Relaciones topográficas* correspondientes a la población de Azuqueca, delimitando ambas, precisamente, los extremos del término de dicha población. El documento está fechado en 1565. Respecto a la venta de Meco, las referencias son más abundantes en las décadas centrales del siglo XVIII. De ella partía el desvío del camino real de Aragón que seguía por la margen derecha del valle del Henares a través de Marchamalo y Fontanar. Por estas fechas debió adquirir cierta importancia al radicar a su vera la casa de postas en sustitución de la parada de Alcalá de Henares, cambio que se produjo entre 1755 y 1761. No obstante, a mediados del siglo XIX perdió esta concesión en favor del parador de Cortina.

En el caso de la venta de San Juan, aparece referenciada en numerosas guías de caminos desde principios del siglo XVII, sin embargo existen algunas contradicciones en cuanto a su desaparición. Sebastián Miñano la menciona al describir el antiguo camino real de Aragón por Daroca, pero él mismo anota en el tomo suplementario que dicha venta fue destruida por los franceses y no fue reedificada, construyéndose una nueva venta a media legua de las ruinas de la anterior (entrada *Embid del Marqués* en ambos casos). En oposición con esta noticia, algunas guías del siglo XIX la citan expresamente, aunque tal como se menciona en la referencia de Mellado, apuntada anteriormente, es posible que el apelativo de “ventorrillo” haga alusión a la nueva venta. Respecto a su localización exacta debe reseñarse que no todas las fuentes consultadas la ubican en el mismo punto, en cualquier caso, es seguro que estaba a la orilla del camino y posiblemente no quedaba muy lejos del límite municipal con Alovera. Según se apunta en las *Relaciones topográficas* y en el *catastro de Ensenada* era propiedad de las monjas bernardas de Guadalajara.

El parador del Encín, situado en las cercanías de la venta de Meco, está documentado desde mediados del siglo XIX siendo mencionado tanto en las guías del viajero como en el material cartográfico. También se ha acreditado mediante algunos anuncios publicados en la prensa de la época con la finalidad de proceder a su arrendamiento (*Diario oficial de avisos de Madrid*, 17 de noviembre de 1849).

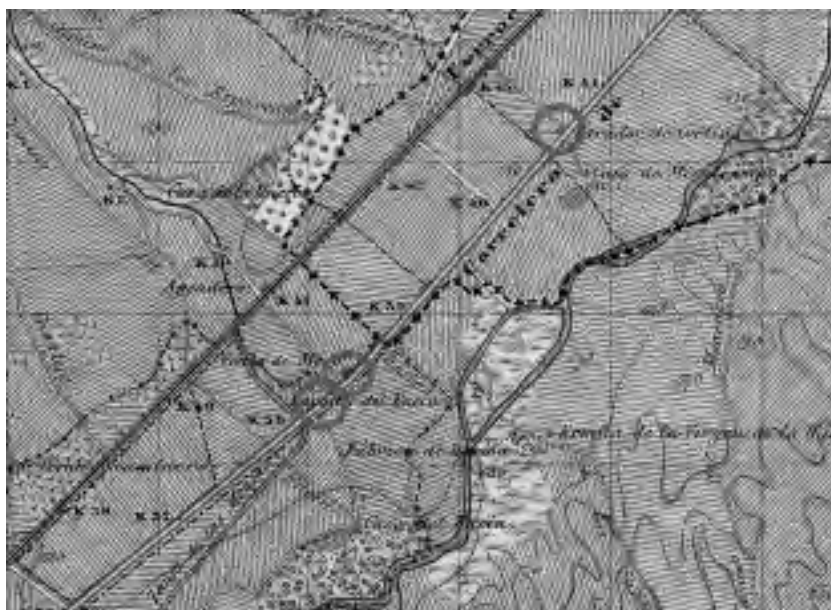
El parador de Cortina recibió este nombre por ser propiedad del conde de la Cortina. También fue conocido como Casa de Postas por ser aquí donde se cambiaban los relevos de las diligencias. El edificio fue construido a mediados del siglo XIX. Estaba estructurado en torno a un patio central en el que había un pozo y una fuente. Tenía dos plantas, en las que se distribuían las habitaciones y las dependencias propias del parador. En la parte de atrás se situaban las caballerizas y los corrales. Con el abandono de las instalaciones el edificio fue deteriorándose poco a poco acabando en un estado de ruina, además la construcción de la autovía originó una situación de peligro al haber quedado a 1 m escaso de la calzada de modo que las autoridades municipales ordenaron su derribo, acción que se materializó en 2005.

Las únicas referencias encontradas sobre las ventas de Cachote corresponden a materiales cartográficos, concretamente, se citan por primera vez en el Itinerario de 1849 y posteriormente en el mapa topográfico del IGN en sus ediciones de 1879 y 1929 (hoja nº 535, Algete). Dichas fuentes constatan que se trataba de dos establecimientos, situados uno frente al otro, emplazados a ambos lados de la carretera. A mediados del siglo XX los edificios todavía seguían en pie tal como puede

observarse en la fotografía aérea de 1956, sin embargo, se desconoce su uso en ese momento.



Emplazamiento del parador de la Puerta de los Mártires.
Plano de Alcalá de Henares, Francisco Coello (1853)



Carretera de Madrid a Zaragoza. Paradores en el tramo Alcalá de Henares-Azuqueca
(IGN, Mapa topográfico de España E: 1:50.000, hoja 535-Algete, 1ª ed., 1879)



Antiguo parador del Encín (Alcalá de Henares).



Venta de Meco.

PARADOR del PUENTE (Guadalajara)

Coordenadas: 30T 485164 - 4499308

Localización: Casco urbano de la ciudad de Guadalajara, junto al puente del río Henares

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Guadalajara / Carretera autonómica CM-101

Estado actual: Parador desaparecido



Plano de la ciudad de Guadalajara, hacia 1911 (detalle) (Editor: Alberto Martín)

El parador del Puente, en Guadalajara, estaba emplazado a la entrada del mismo, a mano izquierda, viniendo desde Alcalá, junto al desvío de la actual carretera de Fontanar. El diccionario de Madoz y los anuncios para su arriendo en los periódicos de la época ofrecen constancia de su existencia a mediados del siglo XIX. También viene señalado en el mapa topográfico del IGN (escala 1:50.000, hoja 536-Guadalajara, 1ª ed., 1919) aunque no aparece rotulado como tal. Debió de dejar de funcionar como establecimiento hostelero hacia mediados del siglo XX, aunque varias décadas más tarde los edificios todavía se mantenían en pie tal como revela la fotografía aérea de 1980-1986. Con posterioridad a estas fechas las edificaciones fueron derribadas quedando en la actualidad únicamente su solar abandonado como recuerdo.

Posiblemente se trata del mismo establecimiento que anota Francisco Mellado con el nombre de Parador de Jaramillo en su *Guía del viajero*, denominación que ostentaría debido a que sus propietarios serían los Páez Jaramillo, importante familia de terratenientes radicada en la capital alcarreña, aunque esta hipótesis, por el momento, no ha podido ser confirmada.

PARADOR de TARACENA (Taracena, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 489231 - 4500389

Localización: Casco urbano de Taracena

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Travesía de Taracena

Estado actual: Edificio en ruinas

PARADOR de TORIJA (Torija, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 497279 - 4510566

Localización: Inmediaciones del casco urbano de Torija, junto a la antigua carretera general

Cronología: ss. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km. 73

Estado actual: Establecimiento hostelero en activo

REAL PARADOR de CARRUAJES (Trijueque, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 500401 - 4513960

Localización: Casco urbano de Trijueque

Cronología: S. XVIII-XXI

Rutas/Vías: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Plaza Mayor de Trijueque

Estado actual: Edificio dedicado a fines públicos

PARADOR de TRIJUEQUE (Trijueque, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 500863 - 4513943

Localización: 300 m al este del núcleo urbano de Trijueque, junto a la carretera de Madrid

Cronología: S. XIX-XX

Rutas/Vías: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 78

Estado actual: Edificio desaparecido

PARADOR de la CRUZ (Gajanejos, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 508371 - 4520636

Localización: 900 m al OSO del nuevo casco urbano de Gajanejos

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 88,2

Estado actual: Parador desaparecido

PARADOR de SAN ANTONIO (Gajanejos, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 509085 - 4521121

Localización: Cercanías del casco urbano de Gajanejos, junto a la actual autovía

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 89

Estado actual: Parador desaparecido

VENTA del PUÑAL (Ledanca, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 513874 - 4523248

Localización: 1,1 km al SSE de Ledanca, junto a la actual autovía

Cronología: ss. XVIII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 3, 4);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 94,4

Estado actual: Área de servicio en activo

La reparación del camino real de Aragón realizada a finales del siglo XVIII más allá de la ciudad de Guadalajara propició la apertura de algunos paradores para mejorar la atención a los viajeros. Es el caso de los paradores de Torija y Trijueque, y posiblemente el radicado en Guadalajara, junto al puente, ya mencionado anteriormente. De este momento, o quizás algo anterior, es también la venta del Puñal, ubicada en término de Ledanca y citada por primera vez en la tercera edición de la guía de Escribano, aparecida en 1790; en todo caso no se menciona venta alguna en las respuestas generales del catastro de Ensenada de la población de Ledanca. El diccionario de Madoz anota que también es conocida con el nombre de venta de Santo Domingo, mientras que los autores extranjeros la llaman, en ocasiones, venta del Anca, denominación que alude a la población en cuyo término estaba situada.

Posteriormente, la construcción de la carretera general en la década entre 1830 y 1840 repercutió en la edificación de nuevos establecimientos emplazados a lo largo de su recorrido entre los que se encuentran los de Taracena y Gajanejos.

El parador de Taracena se encontraba dentro del casco urbano de la propia población. Mencionado por Madoz en su diccionario (entrada Guadalajara, part. judicial). Aquí hacían noche los viajeros que se trasladaban desde Madrid a los baños de Trillo, viaje que duraba dos días en galera. A mediados del siglo XX ya debía estar fuera de servicio puesto que Camilo José Cela en su *Viaje a la Alcarria* dice de Taracena que no hay ni parador ni posada. En la actualidad sólo queda de él un ruinoso edificio en el centro de la población.

Como se ha apuntado con anterioridad, el parador de Torija fue edificado a finales del siglo XVIII tal como delatan su estructura y su técnica constructiva. Se trata de un gran edificio de planta rectangular levantado a dos alturas situado en el lado izquierdo de la antigua carretera de Madrid a Zaragoza, al final de la cuesta que asciende al páramo. En las décadas finales del siglo XIX también era conocido como “parador de los Paniaguas”. Más expresivo es el escritor gallego al hablar del parador de Torija en su periplo alcarreño pues con motivo de su estancia aprovechó para describir algunas escenas costumbristas. En la actualidad el edificio cumple la función para la que fue erigido puesto que se ha convertido en un hotel rural.

El Real parador de carruajes de Trijueque fue construido en 1788 y posiblemente mantuvo su actividad hasta mediados del siglo XIX. El edificio se encuentra ubicado en el centro del casco urbano de la población de modo que los viajeros que querían utilizar sus servicios debían apartarse ligeramente del camino real, hecho que acentuaría su declive al construirse la nueva carretera. Posteriormente se instalaron allí las escuelas publicas, uso que se mantuvo durante gran parte del siglo XX. En la actualidad el edificio es utilizado como centro social. A la altura de Trijueque había otro parador situado a la orilla de la carretera general junto a la ermita de la Soledad. Las únicas referencias sobre él se han localizado en el diccionario de Madoz y en el Itinerario de 1849.

A la altura de Gajanejos, como a unos 330 m (400 varas) del primitivo casco urbano, al lado de la carretera, se encontraba el parador de San Antonio. Según los detalles aportados por el diccionario de Madoz se sabe que había sido construido gracias al dinero aportado por los vecinos. En 1836 el juzgado de Guadalajara dictó una orden de venta de dicho parador, valorado en 66.300 reales, con la finalidad de cubrir una deuda contraída por sus propietarios por impago de un crédito [*Diario de Madrid*, sábado 15 de octubre de 1836]. En 1840 sufrió un devastador incendio del que sólo se salvaron la cocina, las cuadras, la cochera y el pajar. Germond de Lavigne pasó por aquí a mediados del siglo XIX (su guía se publicó en 1859) y contempló las ruinas del antiguo parador junto a la carretera, sin embargo sorprende que venga señalado en el mapa topográfico del IGN (hoja 486-Jadraque, 1ª ed., 1920) de modo que, si el error no está en el mapa, debió de ser reconstruido.

El parador de la Cruz estaba situado en el cruce de la carretera general con el antiguo camino, hoy en desuso, que iba de Jadraque a Brihuega, así viene dibujado en el Itinerario de 1849. También se refiere a él el propio Lavigne al situarlo algo más adelante, en dirección hacia Trijueque, en el lado contrario del anterior y al que califica como un mal albergue.

De entre todos ellos sólo los de Torija y Trijueque se mantienen en pie en la actualidad.

En su antiguo emplazamiento hoy en día se levanta un hostel de carretera al lado del trazado de la autovía.



Taracena. Antigua posada.



Torija. Antiguo parador, hoy hotel rural.



Trijueque. Real parador de carruajes, en la actualidad centro social.



Ledanca. Antigua venta del Puñal.

VENTA de ALMADRONES (Almadrones, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 520136 - 4527332

Localización: 1,2 km al ESE de Almadrones, junto a la carretera general

Cronología: ss. XVII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 3, 4);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 102

Estado actual: Área de servicio en activo



La parada de postas de Almadrones, situada entre las de Gajanejos y Torremocha del Campo, es citada desde principios del siglo XVII en todas las guías que marcan el itinerario de la carrera de posta entre Madrid y Zaragoza. Aunque estos tratados mencionan simplemente la posta de “Almadrones”, a través de otras referencias es conocido que la casa de postas no estaba situada en el casco urbano de la población, que queda alejado unos 1.200 m del camino, sino que estaba ubicada a la orilla del propio camino real de Aragón. Diversos autores del siglo XIX, como Pascual Madoz o Francisco Mellado, certifican que al lado de la casa de postas había una venta y un portazgo. Esta es, precisamente, la venta que viene rotulada como “Ventorro” en el mapa topográfico del IGN (hoja nº 487-Ledanca, 1ª edición, 1920). Había otra venta en el término de Almadrones, conocida como venta del Capis, pero esta última estaba situada algo más adelante, junto al cruce con la carretera de Masegoso.

La antigua venta de Almadrones se ha transformado en la actualidad en una moderna área de servicios que cumple la misma función que el primitivo establecimiento, conocida como *Kilómetro 105* por estar ubicada justamente en ese punto kilométrico de la antigua carretera, muy popular entre los usuarios y viajeros que utilizan con frecuencia esta vía de comunicación.

LOS MOLINOS de EDANCHO (Matillas, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 514430 - 4533828

Localización: 1,2 km al ENE de Matillas

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C)

Ruta/Vía actual: Camino rural de Matillas a Baides

Estado actual: Edificios de propiedad particular

VENTA de LOS MOLINOS (Matillas, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 513544 - 4533242

Localización: 300 m al sureste de Matillas

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C)

Ruta/Vía actual: Carretera local de Matillas a Mandayona

Estado actual: Venta desaparecida

El enclave de Los Molinos de Ancho, o Edancho tal como se conoce entre los habitantes de la zona, está situado junto a la confluencia de los ríos Henares y Dulce. Este lugar es mencionado desde el siglo XVI en numerosas guías de caminos como una de las paradas destacadas del itinerario entre Madrid y Zaragoza que discurría a través del valle del Henares. Los primeros registros corresponden a los repertorios de Villuga y Meneses donde recibe la sencilla denominación de Los Molinos. Labaña lo nombra como los Molinos de Hedencho. Las guías de Escribano, S. López y Antillón se refieren a él como los Molinos de Ancho. Tanto el molino como la venta están documentados desde el último tercio del siglo XVI, puesto que ambos vienen citados en las respuestas dadas por los vecinos de Matillas al interrogatorio de las *Relaciones topográficas de Felipe II*. En ese tiempo eran propiedad de la familia Andrada, o Andrade, linaje de hijosdalgo radicado en la villa de Medinaceli. Respecto a la venta el citado documento matiza que su propietario era Gil de Andrada. Varios son los viajeros que pasaron por aquí durante los siglos modernos y dejaron constancia de ello, entre los que destaca monseñor Nicolini, nuncio papal en Lisboa, en cuyo relato se alude expresamente a la venta del Molino.

Su privilegiada situación ha sido aprovechada desde la Antigüedad. En este lugar se localiza un importante yacimiento romano del periodo imperial. El hallazgo de restos romanos, representados por algunos fragmentos de *terra sigillata* y *tegulae*, así como los mosaicos descubiertos a principios del siglo XX, confirman que se trata de un asentamiento de cierta envergadura. El yacimiento fue dado a conocer por Juan Catalina en los *Aumentos* de la población de Matillas, sin embargo la bibliografía especializada actual mantiene un total olvido sobre él.



Matillas. Los Molinos de Edancho.



Matillas. Los Molinos de Edancho.

POSADA de la FUENTE (*) (Sigüenza, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 529855 - 4546287

Localización: Casco urbano de Sigüenza, frente a la fuente de los Cuatro Caños

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B,1C)

Ruta/Vía actual: Callejero de Sigüenza

Estado actual: Posada desaparecida



Esta posada se encontraba situada a las afueras de la ciudad de Sigüenza, junto al camino que conducía a Guadalajara y Madrid. Concretamente se hace referencia a ella en el relato del viaje de monseñor Nicolini, realizado en 1685, en el que se dice: *“Hemos tomado alojamiento fuera de la ciudad frente a una fuente y se dice que no hay sitio más cómodo en la ciudad. Fuera de la ciudad, detrás de la posada, hay una gran fábrica que dicen ser un colegio”*. Estos datos ayudan a localizar su ubicación, si no exacta, al menos aproximada. El gran edificio utilizado como colegio debe referirse, sin duda, a la antigua Universidad segontina, que en la actualidad corresponde al Palacio Episcopal, situado en la actual calle de Villaviciosa. En este caso, se trata de un bello edificio de estilo renacentista construido en la primera mitad del siglo XVII.

(*) Debe advertirse que se desconoce su nombre pero dado que en los libros de viajes de la época aparece localizada junto a una fuente se ha optado por denominarla con este apelativo para evitar equívocos.



En los alrededores de la sede episcopal hay varias fuentes pero la que más se acomoda a los datos que ofrece la cita bibliográfica es la ubicada en la calle de Valencia, conocida como fuente de los Cuatro Caños. Se trata de un elemento urbano cercano a la línea de muralla medieval pero situado en el sector correspondiente a la expansión renacentista y barroca cuyas formas clasicistas recuerdan la época de la Ilustración.

Para localizar el punto más o menos exacto en el que estaba situada la posada es preciso cotejar los datos aportados por la cita bibliográfica y la topografía urbana segontina. De este modo, si la posada estaba situada frente a la fuente y detrás de la Universidad, el punto elegido debería estar posicionado entre ambos elementos, emplazamiento que se corresponde con el jardín localizado en la parte trasera del mencionado palacio.

Bibliografía específica: MUÑOZ CEBRIÁN (2004)



CASA de POSTAS de BUJARRABAL (Bujarrabal, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 541276 - 4549457

Localización: Casco urbano de Bujarrabal

Cronología: s. XVII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 1B,1C, 3)

Ruta/Vía actual: Callejero de Bujarrabal

Estado actual: Edificio muy reformado, habilitado como vivienda particular



En Bujarrabal se unían la carrera de la posta y el camino de herradura que venía de Sigüenza; juntos continuaban la ruta en dirección hacia Medinaceli. En esta pequeña población se situaba una de las paradas de la posta, intermedia entre Torremocha del Campo y Lodaes. Según afirma Sebastián Miñano la casa de postas de Bujarrabal disponía de 7 caballos a disposición de los viajeros. El último maestro de postas fue Antonio Ambrona, ocupación que a su fallecimiento, ocurrido en 1809, debió ser asumida por su viuda, Mónica Rojo. Con la construcción de la carretera general entre 1830 y 1840, la parada de postas para las diligencias fue trasladada a Alcolea del Pinar. La tradición oral ha permitido conservar entre los vecinos la localización de la antigua casa de postas que se encontraba situada a la entrada del caserío por el camino procedente del sur. Hace unas décadas el edificio presentaba cierto estado de ruina pero afortunadamente ha sido reformado y habilitado como vivienda, aunque en esta reforma vio alterada en cierta medida su estructura original.

Bibliografía específica: GIL AMBRONA (2008)

PARADOR de SAN MARTÍN (Esteras de Medinaceli, Soria)

Coordenadas: 30T 546597 - 4550827

Localización: Inmediaciones de Esteras de Medinaceli, junto a la antigua carretera

Cronología: s. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 143,2

Estado actual: Establecimiento hostelero en servicio



El parador de San Martín fue construido hacia 1830-1840 cuando se proyectó el nuevo trazado de la carretera general entre Alcolea del Pinar y Medinaceli por la cuesta de Esteras, población que por entonces era denominada con el apelativo “del Ducado”. El parador es mencionado por Mellado en su *Guía del viajero* como uno de los elementos significativos de este nuevo tramo de carretera. El diccionario de Madoz precisa que el parador se encontraba en las afueras de la población, contiguo a la carretera general. A su lado había una fuente de piedra alimentada por dos caudalosos manantiales, situados detrás del edificio caminero, que dan origen, según Madoz, al río Jalón. También aparece citado en la *Nueva guía del viajero* de Valverde, publicada en 1886. Durante el siglo XX se sucedieron en el mismo solar nuevos edificios destinados siempre a la misma función hostelera, actividad que todavía se mantiene en la actualidad.

VENTA del TINTE (Medinaceli, Soria)

Coordenadas: 30T 548268 - 4556170

Localización: 1,8 km al SSE de Medinaceli

Cronología: ss. XVIII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 149,5

Estado actual: Edificio en ruinas

CONVENTO de SAN FRANCISCO (Medinaceli, Soria)

Coordenadas: 30T 548594 - 455757

Localización: 1 km al este de Medinaceli

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino
real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3); carretera general de Ma-
drid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 151,3

Estado actual: Desaparecido de su emplazamiento original

PARADOR de SAN FRANCISCO (Medinaceli, Soria)

Coordenadas: 30T 549034 - 4558175

Localización: 1,5 km al ENE de Medinaceli

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 151,8

Estado actual: Edificio abandonado en estado ruinoso

La villa de Medinaceli era una de las principales paradas en el itinerario entre Madrid y Zaragoza que sigue los valles del Henares y del Jalón. Como villa ducal, era parada prácticamente obligatoria para los séquitos y comitivas, ya fueran diplomáticos o eclesiásticos, que recorrían esta ruta, por ello, Medinaceli ha contado siempre con establecimientos camineros en los que los viajeros pudieran descansar y reponer fuerzas. En orden cronológico se han ido sucediendo varios de ellos a lo largo del tiempo. El más antiguo, citado repetidamente en las fuentes bibliográficas desde el siglo XVI, era el convento de padres franciscanos, emplazado, abajo, en el llano, junto a la vega del Jalón, que también sirvió con posterioridad para el alojamiento de los caminantes. Entre los siglos XVIII y XIX aparecen dos nuevos establecimientos: la venta del Tinte y el parador de San Francisco. Esta tradición se mantuvo hasta los tiempos actuales cuando en el siglo XX el Patronato Nacional de

Turismo construyó aquí un moderno parador.

El convento de San Francisco fue fundado en 1527 por doña María de Silva y Toledo, segunda mujer de Juan de la Cerda, II duque de Medinaceli. Su relación con el camino quedó patente desde un primer momento puesto que fue edificado a orilla del mismo. Si bien las primeras guías de caminos (Villuga y Meneses, entre otras) mencionan Medinaceli como parada, sin mayor concreción, a partir de mediados del siglo XVIII las guías de Escribano y S. López especifican al convento de los padres franciscanos como hito del itinerario. Tal como describe un itinerario militar de la época estaba ubicado en el empalme de la carretera general de Zaragoza con la de Soria. La desamortización de Mendizábal enajenó el edificio en 1842, pasando su propiedad a manos privadas. En ese momento el inmueble sufrió una profunda remodelación para habilitarlo como posada, función que se mantuvo activa hasta principios del siglo XX. A partir de entonces el edificio se abandonó y poco a poco se convirtió en una completa ruina siendo utilizado incluso como majada para el ganado. La construcción de la nueva autovía de Medinaceli a Soria puso al descubierto las viejas ruinas que fueron objeto de una completa excavación arqueológica. Dichas excavaciones constataron que se trataba de un edificio de planta rectangular estructurado alrededor de un patio central. Sin embargo, la misma iniciativa que revalorizó su valor histórico ha acabado, en parte, con él puesto que debido a su ubicación junto al propio cruce viario obligó a dismantelar las ruinas y trasladarlas a un lugar cercano, pero fuera, por tanto, de su emplazamiento original.

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII se menciona también la venta del Tinte, ubicada a los pies de la muela de Villavieja y edificada junto al empalme del viejo camino a Hortezueta, barrio de Berlanga de Duero, con el camino real de Madrid a Zaragoza. La primera alusión a esta venta viene recogida en el mapa de la provincia de Soria de Tomás López, impreso en 1783. También viene dibujada en el Itinerario de 1849 y en el mapa de Coello de la provincia de Soria, editado en 1860. Junto a ella se construyó un molino movido con las aguas del Jalón. El tendido de la línea ferroviaria debió ocasionar el declive de este establecimiento al afectar directamente a su emplazamiento. Hoy sólo quedan de este conjunto unos edificios en ruinas. La fuente que hay en sus inmediaciones data del momento de la construcción de la nueva carretera general, tal como reza la fecha de 1828 incisa en el frontis de la misma.

El parador de San Francisco debió construirse, al igual que otros muchos de la zona, en la década de 1830 a 1840, a la vez que se trazó la nueva carretera general por Alcolea del Pinar y la cuesta de Esteras puesto que la primera alusión a él aparece en la segunda edición de la *Guía del viajero* de Francisco Mellado, obra publicada en 1843. El parador estuvo en funcionamiento hasta mediados del siglo XX sin embargo en la actualidad el edificio está abandonado y amenaza ruina.

El diccionario de Madoz deja constancia de estos tres establecimientos existentes en la villa a mediados del siglo XIX y ofrece ciertos detalles sobre su localización: “... y al terminar en dicha carretera se halla un convento que fue de frailes franciscanos, en la actualidad es de propiedad particular y destinado a fonda; a distancia de unos 300 pasos de este edificio siguiendo la repetida carretera en dirección este, se encuentra un buen parador llamado de San Francisco. al pie de un cerro que enlaza con el que se halla situada la villa,

se ve una ermita de El Humilladero, y otra hermosa fuente de abundantes y esquisitas aguas que proveen al vecindario para beber y demás necesidades domésticas, y a 500 pasos de la última fuente está otro parador conocido con la denominación de El Tinte".



Medinaceli. El Tinte.



Medinaceli. Fuente del Tinte.



Medinaceli. Ruinas del antiguo convento de San Francisco en su emplazamiento original.



Medinaceli. Parador de San Francisco.

ALBERGUE de MEDINACELI (Medinaceli, Soria)

Coordenadas: 30T 547710 - 4557911

Localización: Casco urbano de Medinaceli Villa

Cronología: s. XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: -

Estado actual: Edificio abandonado



La construcción del albergue de Medinaceli fue promovida por el Patronato Nacional de Turismo según el proyecto elaborado por los arquitectos Carlos Arniches y Martín Domínguez, ganadores del concurso convocado por dicho organismo. Su diseño era idéntico al de otros establecimientos turísticos similares repartidos por varias localidades españolas. La mayoría de ellos se encontraban a pie de carretera pero este de Medinaceli se decidió construirlo en lo alto de la muela en terrenos cedidos por el ayuntamiento medinense, junto al arco romano, con vistas al valle del Arbujuelo. Fue inaugurado el 10 de octubre de 1935. Su peculiar ubicación originaba constantes problemas de mantenimiento como consecuencia de las duras condiciones climáticas de modo que fue necesario realizar algunas reparaciones en 1944. Dos décadas después se realizaron diversas obras de ampliación en la parte posterior del edificio siguiendo el proyecto de Manuel Sainz de Vicuña, sin embargo debido a su mal estado de conservación el albergue fue clausurado en 1972. Posteriormente fue transformado en hostería nacional, funcionando como tal entre 1977 y 1979, para finalmente cumplir el mismo cometido pero ahora bajo concesión municipal hasta finales del siglo XX.

Bibliografía específica: RODRÍGUEZ PÉREZ Y CERESUELA PUCHE (2015)

CASA de POSTAS / PARADOR de LODARES (Lodares. Soria)

Coordenadas: 30T 550239 - 4560086

Localización: Casco urbano de Lodares

Cronología: ss. XVII-XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 1B, 1C, 3);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Lodares

Estado actual: Edificio en ruinas

La pequeña localidad de Lodares, barrio de Medinaceli a nivel administrativo, era una de las paradas más importantes del camino de la posta puesto que en ella se separaban las carreras de Barcelona, por Zaragoza, y de Pamplona. Desde la puesta en marcha de estas carreras había instalada en esta población una casa de postas. Según Sebastián Miñano, en el primer tercio del siglo XIX disponía de 7 caballos para los relevos que fuesen necesarios (En esta fecha la mayoría de las postas de esta carrera tenían 4 o 6 caballos). En este siglo también fue parada de las diligencias antes de la llegada del ferrocarril. La antigua casa de postas fue remodelada como parador para atender a los viajeros, establecimiento que es mencionado por diversas fuentes contemporáneas entre las que destacan el diccionario de Madoz y la guía de Valverde. En la actualidad el edificio presenta un estado ruinoso.

VENTA del CARRO (Lodares - Jubera, Soria)

Coordenadas: 30T 552359 - 4561191

Localización: 2.5 km al ENE de Lodares y 700 m al este de Jubera

Cronología: ss. XVIII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 3); carretera
general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 171 (tramo abandonado)

Estado actual: Venta desaparecida

La venta del Carro estaba situada en Lodares, aguas abajo del río Jalón, justo en el límite con el término de Jubera, punto conocido como La Venta y en el que sólo queda en pie una de las paredes del antiguo edificio. La primera cita conocida sobre ella corresponde al mapa de la provincia de Soria elaborado por Tomás López en 1783 donde aparece ubicada entre la población de Lodares y la ermita de Nuestra Señora de los Mártires. Por otra parte, el diccionario de Madoz apunta que esta venta estaba emplazada junto a uno de los dos molinos harineros existentes en término de Lodares, antes de entrar en la jurisdicción de Jubera. El primer molino se localiza enfrente del caserío del pueblo, donde todavía en la actualidad puede reconocerse el antiguo edificio en estado de total abandono, de modo que el segundo sólo puede ser el molino del Chorrillo, sin embargo este molino viene reseñado en el mapa de la

provincia de Soria de Francisco Coello en un lugar distinto al aquí indicado, circunstancia que, en un principio, podría conducir a algún error en su localización.



Lodaes. Ruinas de la antigua casa de postas, habilitada después como parador.



Lodaes-Jubera. Ruinas de La Venta.

PARADOR de JUBERA (Jubera, Soria)

Coordenadas: 30T 553037 - 4561284

Localización: Casco urbano de Jubera

Cronología: ss. XVIII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 3); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Jubera

Estado actual: Edificio habilitado como vivienda particular

El pueblo nuevo de Jubera, también conocido como Lugar Nuevo, fue construido a finales del siglo XVIII junto al camino real de Aragón. Su promotor fue el obispo seguntino Juan Díaz de la Guerra que en 1782 recibió la autorización real para proceder a la nueva fundación. En este lugar se levantaba la ermita de Nuestra Señora de los Mártires que pasó a constituirse en iglesia parroquial de la población. Se edificaron tres manzanas de casas además de otros edificios aislados destinados a los servicios públicos (ayuntamiento y escuelas). Dos de estas manzanas, de semejantes dimensiones, tienen planta rectangular y están estructuradas alrededor de un gran patio central, mientras que la tercera tiene planta en escuadra. Todo el conjunto tiene un sistema de construcción uniforme a base muros de mampostería de piedra caliza con refuerzo de sillares de arenisca en las esquinas y en los vanos de los muros. Las paredes fueron rebocadas con estuco de yeso según la técnica tradicional en la región. Los edificios, acomodados a la disposición topográfica del terreno en desnivel, se elevaron hasta tres alturas. El caserío se rodeó de un grueso muro de circunvalación a modo de muralla, actualmente desaparecido pero del que se ha descubierto su cimentación al realizar obras de reparación en una vivienda. El corto tramo transversal de la tercera manzana fue destinado a mesón público.

El erudito Antonio Ponz pasó por aquí cuando algunos de los edificios estaban en construcción, confirmando la futura edificación del mesón: *“Tiene ya el pueblo levantadas algunas casas de planta y de construcción uniforme y sólidas. Ha de haber, según las presentes ideas, mesón provisto y cómodo para los caminantes, y un terreno antes desamparado y sin cultivo, vendrá a ser, si se continúa, útil al Público, al Obispado y a los nuevos pobladores. Con motivo de esta población se ha compuesto algo el camino de la posta en la travesía de esta Diócesis, haciéndolo practicable para carruages”*. Añade, a continuación, que tomando el asunto con empeño los pueblos que se encuentran hasta Zaragoza, podría pasar por aquí el camino real.

En el siglo XIX el mesón, o parador, es mencionado en el diccionario de Madoz y en la *Nueva guía del viajero* de Emilio Valverde, publicada en 1886.

La construcción de la nueva carretera general hacia 1830 derivó en la instalación de una serie de portazgos destinados al cobro de impuestos de peaje con la finalidad de recaudar parte del dinero invertido en esta obra pública. El portazgo de Jubera, situado a la entrada de la población y citado por Madoz, quedaría establecido, al igual que el de Alhama de Aragón, hacia 1833, siendo sustituido por el de Arcos de Jalón en 1849 una vez que la carretera general quedó tendida por los desfiladeros del Jalón.

Bibliografía específica: DEL BARRIO (2015)



Jubera.



Jubera. Antiguo mesón.

PARADOR de CARRUAJES (Somaén, Soria)

Coordenadas: 30T 557484 - 4560611

Localización: Casco urbano de Somaén

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 163,7 (travesía de Somaén)

Estado actual: Edificio habilitado como vivienda particular



La única referencia disponible sobre este establecimiento corresponde al Nomenclátor de 1857 en el que se menciona como edificio aislado, distante, por tanto, del primitivo núcleo urbano de la población que se asienta en la ladera oriental del cerro del castillo. Con toda seguridad, este parador sería construido, a la vera de la nueva carretera general, sobre la margen izquierda del Jalón, hacia mediados del siglo XIX con motivo de su apertura definitiva por Somaén, no obstante, es destacable que todavía no venga dibujado en el Itinerario elaborado en 1849 por lo que su construcción sería posterior a esa fecha.

El paso de la carretera frente a la población derivó, ya en el siglo XX, en la construcción de numerosos edificios alineados a lo largo del flanco izquierdo de la misma. La edificación de este nuevo barrio se realizó, en cualquier caso, con posterioridad a 1912 pues según un plano del término de Somaén, fechado en ese año, por entonces sólo se había construido una sola casa junto a la carretera además del propio parador.

CASERÍO / VENTA de LAS LLANAS (Arcos de Jalón, Soria)

Coordenadas: 30T 554322 - 4562829

Localización: 6,4 km al oeste de Arcos de Jalón

Cronología: ss. XVI-XVIII

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Despoblado en ruinas



El caserío de Las Llanas se encontraba a medio camino entre Lodares y Arcos de Jalón, emplazada sobre las laderas de la margen izquierda del arroyo del Valladar. Al principio debió ser una simple venta junto al camino pero cuando esta ruta quedó abandonada en el siglo XVIII sus edificios e instalaciones se utilizarían como casa de campo. Algunos de los viajeros que recorrieron este itinerario dejaron constancia en sus escritos de su paso por este lugar. El primero de ellos fue Claudio de Bronseval que pasó por aquí en 1532, seguido siglo y medio más tarde por monseñor Nicolini. Los datos que aportan estos dos relatos permiten su identificación inequívoca, máxime cuando el monje francés nos transmitió su propia denominación, que sorprendentemente se ha conservado hasta hoy en el citado caserío. El relato del viaje del prelado italiano afirma que se encontraba a hora y media de Arcos, tiempo que corresponde a un trayecto de legua y media, distancia que coincide plenamente con la ubicación conocida, sin embargo, hay algún dato que resulta algo confuso pues se dice que la venta estaba en lo alto de la montaña. Esclarecedora es también la anotación de Bronseval que remarca que para acceder allí tomaron un desvío a la izquierda del camino real que iba a Arcos (él venía de Lodares).

PARADOR de la TRINIDAD (Arcos de Jalón, Soria)

Coordenadas: 30T 560489 - 4563054

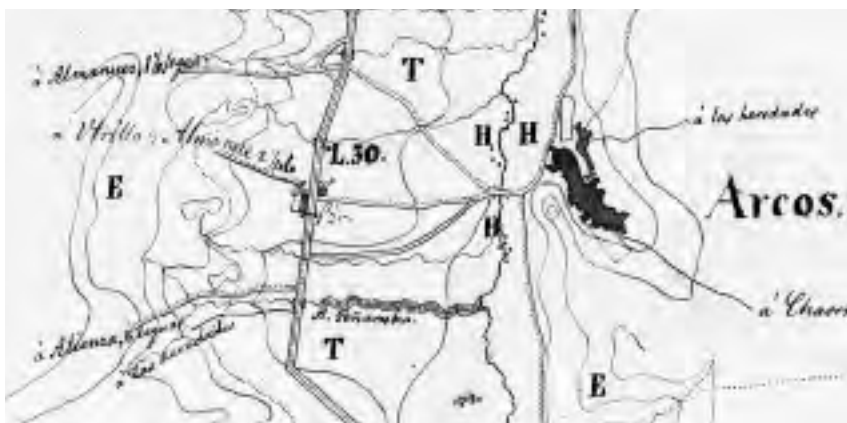
Localización: Casco urbano de Arcos de Jalón (barrio de El Perchel)

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 168 (travesía de Arcos de Jalón)

Estado actual: Parador desaparecido



Emplazamiento del antiguo parador, parada de postas y portazgo de Arcos. UGARTE et al. (1849). *Itinerario de Madrid a Barcelona por Lérida* (hoja nº 15, detalle) (MDE.ACGE)

Arcos de Jalón era una parada obligatoria en el camino entre Madrid y Zaragoza. Durante los siglos modernos estaba establecido en esta población un puerto seco en el que todos los viajeros que pasaban de Castilla a Aragón estaban obligados a declarar los bienes que llevaban consigo debiendo pagar por ellos los correspondientes impuestos. Por otra parte, en esta época se instaló también en Arcos una parada de postas en la que las personas que utilizaban este servicio cambiaban de montura. La casa de postas estaba ubicada en el casco antiguo de la población, concretamente, en la calle Postas, denominación que recibe en recuerdo, sin duda, de dicho establecimiento. Cuando en el siglo XIX se construyó la nueva carretera general, la parada de postas, utilizada ahora preferentemente como relevo del tiro de las diligencias, se trasladó junto a la carretera y en sus inmediaciones se construyó un parador en el que los viajeros podían descansar. El diccionario de Madoz y el Nomenclátor de 1857 confirman la existencia de este parador. Estos edificios fueron el germen de un nuevo barrio conocido como El Perchel. La llegada del ferrocarril volvió a modificar la configuración urbana de la población. El trazado longitudinal de la vía férrea dividió el pueblo en dos partes de modo que a partir de entonces el casco urbano creció principalmente a lo largo de la carretera general.

VENTA de la CAROLINA (Montuenga de Soria)

Coordenadas: 30T 564729 - 4566001 (aprox.)

Localización: 2,5 km al NNO de Montuenga

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 174

Estado actual: Venta desaparecida



Probable emplazamiento de la venta de la Carolina. Mapa IGN, escala 1:50.000, hoja n° 435 - Arcos de Jalón, 1ª edición (1932)

Este establecimiento caminero sólo aparece recogido en tres fuentes bibliográficas cuyo intervalo cronológico se extiende desde mediados del siglo XIX hasta la primera década del XX. La primera mención corresponde al Nomenclátor de 1857 en el que se dice que residían en ella cinco personas. La siguiente referencia está recogida en el Nomenclátor de Blasco, cuya primera edición fue publicada en 1880, donde además de su denominación se anota que estaba situada a cuatro km de Montuenga, datos que se repiten en la segunda edición aparecida en 1909. Hay una última cita en el Nomenclátor del Obispado de Sigüenza, editado en 1886, donde únicamente se apunta su nombre sin ofrecer ningún otro detalle. Desafortunadamente esta venta no aparece marcada en ningún mapa de los siglos XIX y XX de modo que su ubicación exacta se desconoce, sin embargo, casi con toda seguridad debió estar emplazada junto a la carretera de Madrid a Zaragoza que cruza la parte septentrional del término de Montuenga de oeste a este, en cuyo caso es muy probable que se localizase en las cercanías de la antigua aldea de Mirabueno, sí no en el mismo lugar.

PARADOR de SAN ROQUE (Santa María de Huerta, Soria)

Coordenadas: 30T 568552 - 4568217

Localización: Casco urbano de Santa María de Huerta

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 178

Estado actual: Edificio abandonado



El *Diario de Avisos de Madrid* de 16 de enero de 1831 publicó un anuncio referente al posible arrendamiento de un nuevo parador, denominado de San Roque, construido recientemente y situado junto al camino real de Madrid a Zaragoza. Dicho anuncio exaltaba las inmejorables características del establecimiento tanto en comodidad para los propios viajeros como para sus caballerías puesto que disponía de tres espaciosas cuadras y un amplio patio cubierto capaz de recoger a 16 carruajes. No se anota la localidad en la que estaba ubicado pero sí se apuntaba que estaba situado a dos leguas y media de Ariza, a mitad de camino entre Madrid y Zaragoza. El edificio fue construido de nueva planta por los monjes del monasterio de Huerta, sin embargo apenas permaneció unos años en su propiedad puesto que pasó a engrosar la lista de Bienes Nacionales merced a la desamortización de Mendizábal. Después de varios intentos fallidos, tanto de venta como de arrendamiento, fue finalmente rematado en 1843 en la cantidad de 450.000 reales a favor de Fausto Jiménez que lo cedió a Manuel Andrea, vecino de Santa María de Huerta.

A principios del siglo XX se transformó en una fábrica de baldosas y posteriormente acogió el cuartel de la Guardia Civil de la localidad.

VENTA de la SERNA (Monreal de Ariza, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 572274 - 4573306

Localización: 3,2 km al noroeste de Monreal de Ariza

Cronología: ss. XIX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 185

Estado actual: Venta desaparecida

VENTA de NÁGIMA o de la PACHECA (Monreal de Ariza, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 573286 - 4573313

Localización: 2,5 km al noroeste de Monreal de Ariza

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

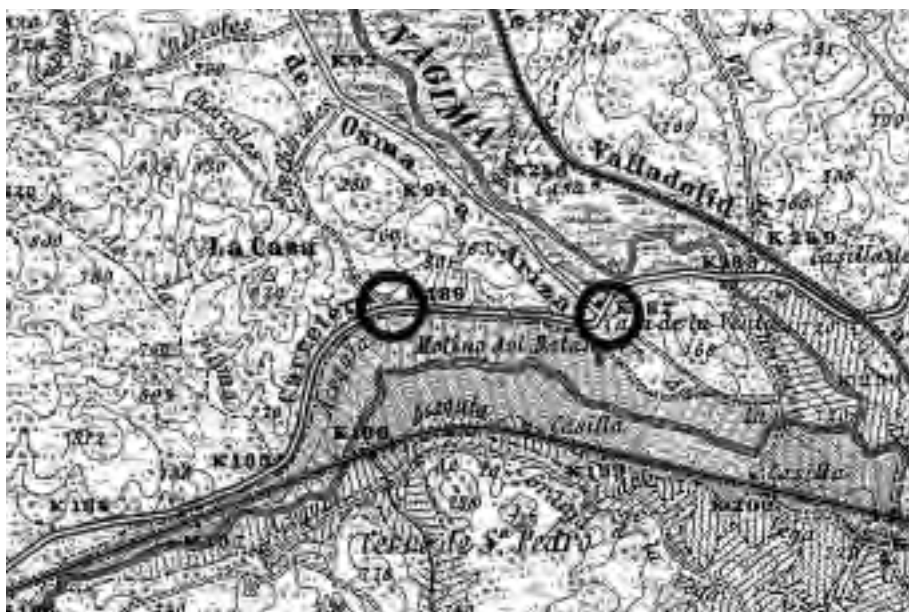
Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 186

Estado actual: Venta desaparecida

Estas dos ventas, muy cercanas entre sí pues apenas quedaban separadas por 1 km de distancia, están documentadas desde el siglo XIX aunque sin duda su origen debe ser anterior puesto que estaban emplazadas en una posición estratégica desde el punto de vista caminero ya que desde aquí partían sendas rutas que permitían acceder a la meseta soriana. De una parte, la venta de la Serna se situaba en el cruce entre el camino real y el camino de los Arrieros, ruta que permite un cómodo acceso a la meseta, de hecho, coincide en parte de su recorrido con el trazado del ferrocarril Ariza-Valladolid. En cuanto a la venta de Nágima, denominación con la que figura en el Itinerario de 1849 aunque también era conocida como venta del Felipillo en 1857 y como venta de la Pacheca en las décadas siguientes, se levantaba junto a la bifurcación en la que, viniendo de Zaragoza, se separaban los caminos que conducían a Madrid y a Valladolid, respectivamente. Las fuentes cartográficas confirman la existencia coetánea de ambas a mediados del siglo XIX, sin embargo, a partir de ese momento la venta de la Serna debió desaparecer, quizás por el abandono del camino que partía de ella, puesto que en los mapas de finales de siglo ya sólo figura la venta de la Pacheca. Durante el primer cuarto del siglo XX esta última venta todavía seguía en pie según certifica el mapa topográfico del IGN (hoja nº 436 - Alhama de Aragón, 1ª edición, 1921) en el que viene señalada como “Casa de la Venta”, sin embargo unas décadas más tarde apenas quedaba rastro de ella tal como se aprecia en la fotografía aérea del vuelo americano de 1956. En la actualidad sólo los restos de cerámica moderna y contemporánea que se encuentran por sus alrededores constatan su anterior existencia.

La relevancia histórica del lugar arranca desde la remota Antigüedad puesto que en sus inmediaciones estuvo emplazada la ciudad celtíbero-romana de *Arcobriga* y cercano a este punto se localiza un importante asentamiento medieval de tradición

islámica persistente durante la etapa cristiana, denominado *Cazola* [ALEJANDRE (2014)].



Localización de las ventas de La Serna (izquierda) y de la Pacheca (derecha).
Mapa IGN, escala 1:50.000, hoja n° 436 - Alhama de Aragón, 1ª ed. (1921)



Monreal de Ariza. Antiguo emplazamiento de la venta de la Pacheca.

PARADOR de la CRUZ (Ariza, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 579249 - 4573961

Localización: Casco urbano de Ariza

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 192,5 (travesía de Ariza)

Estado actual: Parador desaparecido



UGARTE et al. (1849). *Itinerario de Madrid a Barcelona por Lérida* (hoja nº 17, detalle)
(MDE.ACGE)

El parador de la Cruz estaba situado en el barrio de San Francisco, junto a la carretera general, según viene señalado en el Itinerario de 1849. Frente a él se erigió la nueva parada de las diligencias establecida en Ariza, en sustitución de la antigua casa de postas radicada en Monreal de Ariza, a raíz de la puesta en servicio del nuevo trazado de la carretera, abandonando, por tanto, el antiguo recorrido por el camino real. Este último edificio estaba adosado al muro septentrional de la iglesia conventual de San Francisco. Sin embargo, no debió ser este el único parador existente en Ariza durante esta época puesto que en el Censo de población de 1857 se señalan dos establecimientos de este tipo, uno sería el de la Cruz pero del otro, por el momento, se desconoce tanto su ubicación como su denominación.

VENTA del HENAR / EL VENTORRILLO (Cetina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 587613 - 4572821

Localización: 1,2 km al NNE de Cetina

Cronología: ss. XVI-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 201,5 (camino auxiliar)

Estado actual: Venta desaparecida (ruinas)

PARADOR de SAN JUAN LORENZO (Cetina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 585562 - 4573123

Localización: 1,7 km al noroeste de Cetina

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 199,5

Estado actual: Parador desaparecido

La venta del Henar, también conocida en el ámbito local como Casa del Henar o El Ventorrillo, es uno de los establecimientos camineros instalados junto al camino real más antiguos de los que tenemos noticia. La primera referencia que nos da cuenta de su existencia, recogida en la documentación local, se remonta a principios del siglo XVII. Según una anotación de 1609 se llamaba Casa del Henar a una pequeña venta que había cerca del puente del río Henar, por entonces llamado río Deza, que permitía el paso del camino real de Madrid a Zaragoza [ALEJANDRE (2011)]. Desde este punto partía un camino hacia el pueblo que cruzaba el río Jalón por un vado. A pesar de que esta venta no aparece mencionada en ninguna guía de caminos ni libros de viajes, sí aparece referenciada en numerosas ocasiones en la cartografía del siglo XIX, hecho que viene a confirmar que todavía seguía en activo. A mediados del siglo XX los edificios seguían en pie aunque ya no funcionaban como venta.

El parador de San Juan Lorenzo fue construido en la segunda mitad del siglo XIX. Se trata también de un establecimiento que no aparece citado en la bibliografía de modo que las escasas referencias que tenemos de él se deben a fuentes locales. Aunque aparece dibujado en algún mapa sólo está rotulado como “venta” sin reseñar su particular denominación. El primer mapa en el que se marca expresamente corresponde a un itinerario Madrid-Zaragoza, fechado hacia 1870. Según se aprecia en la fotografía aérea de 1956 se trataba de un gran edificio de planta rectangular, muy alargada, orientado en dirección paralela a la carretera, tras el que se encontraba otro edificio auxiliar de dimensiones algo menores. El parador fue abandonado hacia 1960-1970 dejando de prestar sus servicios a los viajeros, aunque el edificio se mantenía en buen estado de conservación, sin embargo fue derribado

hacia 1990 al realizarse las obras de ampliación de las calzadas de la nueva autovía. En algún mapa decimónico se marca una tercera venta en término de Cetina pero en realidad el emplazamiento señalado se corresponde con el antiguo molino harinero.



Cetina. Venta del Henar / El Ventorrillo.



Cetina. Parador de San Juan Lorenzo.
Fotografía aérea, vuelo interministerial 1973-1986 (IGN)

LOS BAÑOS de ALHAMA (Alhama de Aragón, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 592204 - 4572224

Localización: Inmediaciones del casco urbano de Alhama de Aragón

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 206,7 (travesía de Alhama de Aragón)

Estado actual: Establecimientos termales en activo

PARADOR de SAN ROMÁN o de SAN FERMÍN (Alhama de Aragón, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 592112 - 4572258

Localización: Inmediaciones de Alhama de Aragón

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 206,7 (travesía de Alhama de Aragón)

Estado actual: Edificio integrado en las termas de San Fermín

POSADA de CABALLEROS (Alhama de Aragón, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 592580 - 4572420

Localización: Casco urbano de Alhama de Aragón

Cronología: s. XIX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Alhama de Aragón: C/ Palacio

Estado actual: Edificio habilitado como vivienda particular

POSADA del PUENTE (Alhama de Aragón, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 592530 - 4572136

Localización: Casco urbano de Alhama de Aragón

Cronología: s. XIX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Alhama de Aragón: Plaza Mayor

Estado actual: Edificio habilitado como vivienda particular

Alhama de Aragón ha sido siempre conocida por sus fuentes termales. Los romanos denominaron a este lugar *Aquae Bilbilitanorum*, es decir, las “aguas de los bilbilitanos”, una de las mansiones de la calzada romana de *Emerita Augusta* a *Caesaraugusta*. En la Alta Edad Media los árabes la llamaron *Albama*, que significa la “fuente termal”, nombre que ha mantenido hasta la actualidad. Durante el siglo XIX fue conocida como Alhama de los Baños, pero a finales de este siglo recibió el apelativo “de Aragón” para distinguirla de otras poblaciones españolas homónimas. El núcleo originario de Alhama estaba situado al norte del Jalón, a los pies del peñasco de la Serretilla sobre el que se encarama el castillo medieval. Al otro lado del río, junto a un copioso manantial de agua termal, se encontraban los baños que dan nombre a la población, datados en época medieval pero cuyo origen se remonta, sin duda, a los tiempos de los romanos.

Las primeras referencias que hacen alusión a estas instalaciones termales corresponden a la Edad Moderna, en las que se recalca siempre su origen antiquísimo. Las más antigua de estas citas, fechada en 1498, está recogida en la obra de Julián Gutiérrez de Toledo, médico de los Reyes Católicos, en la que el autor alude a las propiedades saludables de las aguas de Alhama “*que esta cerca de Medinaceli*”. Le siguen las menciones transmitidas por parte de algún viajero ilustre que pasó por aquí, como la del erudito portugués Gaspar Barreiros (1542). Pero, sin duda, la descripción más completa de todas resulta ser la de Juan Bautista Labaña que estuvo en Alhama el 16 de febrero de 1611, de la que escribió lo siguiente: “*En este paso estrecho, a una y otra parte nacen al pie de las peñas numerosas y abundantes fuentes de baños medicinales para muchas clases de enfermedades. Las que nacen de la parte izquierda del río se aprovechan para regar la vega —que queda hacia levante llevándose por una acequia— y de las que nacen de la parte derecha se aprovechan para los baños y para ello hay una casa donde esta agua nace, y en ella dos baños y camas con aposentos necesarios para este menester, que todo es de un particular del lugar*”. Finalmente, deben añadirse algunas descripciones científicas realizadas por médicos de la época que hablan del aprovechamiento curativo y medicinal de sus aguas, entre las que destacan las de Alfonso Limón Montero (1697) y Pedro Gómez de Bedoya (1765).

A principios del siglo XIX estas eran las únicas instalaciones existentes, conocidas por entonces como *La Casita* aunque posteriormente pasarán a denominarse *Baños Viejos* y más tarde *Baños Viejos de San Roque*, para finalmente ser conocidos como *Balneario Martínez*. En este establecimiento se conserva el *Baño del Moro*, excavado en la roca y tenido por numerosos autores como la primitiva terma de época romana. En 1827 se construyó un nuevo balneario al norte del río que recibirá el nombre de *Baños Nuevos* en contraposición a los ya existentes, aunque con posterioridad serán conocidos como *Baños de San Fermín*. En 1850 se edificaron junto a los Baños Viejos los *Baños Nuevos de San Roque*, más tarde denominado *Balneario Cantarero*. En 1856 comenzó la construcción de un cuarto establecimiento que se inauguró en 1865, denominado inicialmente *Térmas de Matheu* pasó posteriormente a ser conocido como *Térmas Pallarés*. Finalmente, antes de acabar el siglo se abrió al público una nueva instalación termal denominada *Balneario Guajardo*. En las últimas décadas del siglo XX había cuatro establecimientos en funcionamiento, dos de ellos situados al norte del Jalón, Termas y Guajardo, y otros dos ubicados al sur del río, Cantarero o Nuevo de San Roque y

Martínez o Viejo de San Roque. En la actualidad todos ellos siguen en activo excepto el balneario Guajardo que ha cerrado sus puertas.

Conocidos sus baños desde tiempo inmemorial, es en el siglo XIX cuando todas las guías de viajes, sin excepción, hacen alusión a ellos. Uno de los autores que más datos aporta es Germond de Lavigne. Según el viajero francés, hacia mediados de siglo estos baños estaban instalados en un edificio emplazado entre la carretera y las rocas, situado a unos 300 m antes de llegar a la población (Germond de Lavigne los localiza, acertadamente, a 500 pasos de la población, al igual que Laborde y Quetin a un tiro de fusil, por el contrario Mellado y Ford los sitúan a 2 leguas del pueblo, distancia a todas luces errónea). Había otro edificio ubicado al otro lado del Jalón, comunicado con el anterior por un pequeño puente. En total las instalaciones disponían de cuatro piscinas de aguas termales, que brotaban de la roca a unos 34° C, aptas para curar el reumatismo y los dolores inveterados. El baño venía a costar 2 reales, mientras que el alojamiento variaba entre 2 y 6 reales diarios según la comodidad de la habitación, más 1 real por el alquiler de la cama. La temporada de baños comenzaba el 15 de junio y finalizaba el 15 de septiembre. La afluencia de visitantes era notable para la época pues se contabilizaban alrededor de 1.000 personas al año que se alojaban tanto en el propio establecimiento como en las posadas de la población. A finales de siglo Valverde, en su guía, constata el auge de las instalaciones termales puesto que ahora eran cuatro los establecimientos abiertos al público. Reseña la construcción de un nuevo baño edificado a la derecha de la vía férrea y provisto de un amplio jardín adornado con pequeñas lagunas y estatuas. Apunta también el precio de los servicios ofrecidos que ascendía de 0,5 a 1 peseta por baño y de 4 a 6 pesetas diarias por hospedaje. Por estas fechas, ya estaba construido el lago termal, inmediato al casco urbano, alimentado por otros manantiales que en origen se perdían en el Jalón.

Bibliografía específica: PARRAVERDE (1860); GUAJARDO (1925); LÓPEZ DE AZCONA (1983); GONZALO RUIZ (1999)



Alhama de Aragón. Balneario de Termas Pallarés. Pasarela sobre la N-II

La primera noticia sobre la existencia de un parador en Alhama de Aragón está datada en 1827 con motivo de la apertura de los anteriormente mencionados *Baños Nuevos*, establecimientos termales que, según se afirma en la bibliografía consultada, se edificaron junto a un parador ya existente. Otras fuentes bibliográficas precisan que el citado parador, llamado de *San Román* (por el momento sólo se ha encontrado este nombre en una fuente indirecta: *El Pensamiento de la Nación*, n° 140, 7 de octubre de 1846), se encontraba a medio kilómetro al oeste del casco urbano de la población. La falta de datos más concretos impide precisar el momento de la construcción del antiguo parador, sin embargo el análisis de las fechas permite aventurar como tiempo más probable las décadas finales del siglo XVIII, momento en el que también ser construyeron otros establecimientos semejantes en poblaciones cercanas, como fue el caso de Ateca. Parece quedar descartado el momento de la construcción de la nueva carretera general puesto que la fecha indicada está comprendida dentro del periodo en el que se estaba trabajando en ella de modo los autores contemporáneos habrían mencionado esta circunstancia expresamente. Sea como fuere, a partir de esta fecha el nuevo balneario asumió los servicios que se venían prestando en el parador, convirtiéndose así en la nueva parada de las diligencias. Durante el último tercio del siglo XIX las noticias sobre este parador son escasas de modo que entra dentro de lo posible que el edificio quedase integrado en el complejo termal de San Fermín.

Por estas mismas fechas también se cita en Alhama un portazgo que servía para el cobro de peaje a los viajeros que transitaban por la carretera general. La bibliografía de la época aporta, en este caso, datos muy precisos que ayudan a su ubicación. La casa-portazgo estaba situada en la plaza, adosada a la iglesia parroquial y se encontraba ubicada frente al puente que permitía acceder a los Baños Viejos. El edificio del portazgo era de un solo piso y construcción moderna. Fue derribado en 1935 y en la actualidad su solar cumple las funciones de espacio público integrado en la propia plaza.

Otro edificio notable de Alhama es conocido como la *El Palacio*, construido en el siglo XVIII por el general Juan Gil Martínez, oriundo de esta población. Según Tomás Parraverde era un magnífico edificio con sólidos cimientos y una elegante portada en su fachada principal (En la bibliografía actual se confunden con relativa frecuencia los datos correspondientes a este edificio con los de la casa-palacio existente en la plaza mayor, elegante construcción de estilo aragonés del siglo XVI). A mediados del siglo XIX presentaba un deplorable estado de conservación, a pesar de lo cual se utilizaba como cuartel de la Guardia Civil. Frente al palacio estaba situado el edificio de la antigua posada de Caballeros, cuya propiedad debía haber pasado al municipio a juzgar por las dependencias y servicios que se ubicaban allí. En la planta baja se alojaba la parada de postas de las diligencias que hacían el trayecto entre Madrid y Zaragoza (En este sentido debe suponerse, por tanto, que se habría producido el traslado de la parada desde los baños de San Fermín hasta aquí, puesto que en caso contrario las informaciones de la época resultarían contradictorias). En la primera planta se encontraba la sala consistorial, lugar en el que se celebraban las sesiones del ayuntamiento. Este edificio también albergaba la escuela de primera instrucción. Había otra posada, denominada del Puente, situada

en la plaza de la que se dice que ofrecía buena comodidad a sus usuarios, a la vez que también servía de hospedería en la temporada de los baños.

Bibliografía específica: PARRAVERDE (1860)



Alhama de Aragón. Antigua posada de Caballeros



Alhama de Aragón. Portazgo (izquierda) (tarjeta postal).

VENTA del FEO

(Godojos - Castejón de las Armas, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 597214 - 4569585

Localización: 2 km al este de Godojos

Cronología: ss. XVIII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 2 (2))

Ruta/Vía actual: Senda local

Estado actual: Venta desaparecida (ruinas)



La venta del Feo estaba situada sobre el trazado de un itinerario secundario, frecuentado durante el siglo XVIII, que partiendo del camino general de ruedas llegaba a Calatayud. La derivación arrancaba de Maranchón y tras pasar por Iruecha y Sisamón descendía al valle del Jalón en Ateca a través del barranco de Valdaroque. No hay noticias sobre esta venta en ninguna fuente bibliográfica de modo que su única referencia es cartográfica (Mapa topográfico de SGE, escala 1:50.000, hoja 437 Ateca, ed. 1975). Apenas queda algo de ella en la actualidad salvo las ruinas de los antiguos edificios.

Hubo otra venta, más moderna que la anterior y más cercana a la población de Godojos, emplazada en el punto en el que la carretera de Alhama a Nuévalos cruza el barranco de Valdaroque. Debe corresponder a la que aparece mencionada en el Nomenclátor de 1857 como venta del Pasiego. Aparte de esta cita poco más se puede afirmar sobre su cronología, pero es muy posible que esté relacionada, dada su ubicación, con la carretera de Alhama de Aragón a Cillas (Guadalajara),

en cuyo caso nada tendría que ver con el camino que nos ocupa puesto que por entonces este itinerario había quedado ya abandonado. El edificio todavía seguía en pie a mediados del siglo XX tal como se puede apreciar en la fotografía aérea del vuelo americano de 1956, sin embargo fue destruida en las décadas finales del siglo cuando se instaló en su solar una granja avícola, quedando de ella únicamente el topónimo conservado en sus inmediaciones.

PARADOR del PORTILLO (Bubierca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 595891 - 4574528

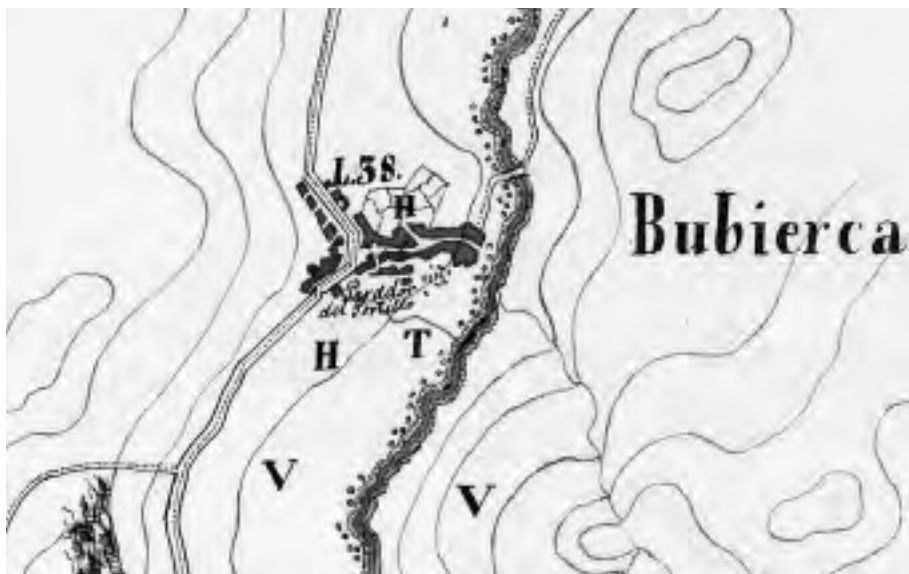
Localización: Casco urbano de Bubierca

Cronología: s. XIX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 212,5 (travesía de Bubierca)

Estado actual: Parador desaparecido



UGARTE et al. (1849). *Itinerario de Madrid a Barcelona por Lérida* (hoja nº 18, detalle)
(MDE.ACGE)

El parador del Portillo se encontraba en el lado derecho de la carretera al entrar en el caserío de Bubierca viniendo desde Alhama de Aragón. La única documentación que ha permitido saber de su existencia corresponde al Itinerario de la carretera general de 1849 en el que se puede apreciar que se trataba de un edificio aislado de planta cuadrangular adosado al margen de la calzada. La parte trasera del mismo daba a las huertas de la vega de modo que debido al desnivel existente en ese punto debía tener una cierta altura. Enfrente del parador, en el lado izquierdo de la carretera, debió estar situada la parada de postas según recuerda la tradición oral del pueblo. Posteriormente se construyeron a su lado otros edificios, tal como puede observarse en una fotografía de Bubierca, que ha podido ser fechada hacia 1863, pues en ese momento ya estaba construido el túnel de la vía férrea que pasa bajo el casco urbano. Su desaparición debió producirse con anterioridad a 1925, según atestigua otra fotografía, datada en dicho año, en la que toda esa manzana de casas, parador incluido, había sido derribada.



Bubierca, hacia 1863 (J. Laurent).
En *J. Laurent y Cía en Aragón. Fotografías, 1861-1877*. DPZ, Zaragoza, 1997



Bubierca. Antiguo emplazamiento de la parada de postas, frente al parador.

MESÓN de PROPIOS / POSADA del REY (Ateca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 600901 - 4576088

Localización: Casco urbano de Ateca (Plaza del Mesón)

Cronología: ss. XVIII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2 (2), 3, 4);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 220,1 (travesía de Ateca)

Estado actual: Edificio habilitado para servicios municipales y privados

VENTA de la TOBA (Ateca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 598570 - 4575230

Localización: 2,7 km al OSO de Ateca

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 216,6 (tramo abandonado)

Estado actual: Edificio abandonado

PARADOR de SAN IGNACIO (Ateca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 601004 - 4576062

Localización: Casco urbano de Ateca

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 220,2 (travesía de Ateca)

Estado actual: Edificio abandonado

PARADOR de IBARRA (Ateca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 601191 - 4576148

Localización: Casco urbano de Ateca

Cronología: s. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 220,5 (travesía de Ateca)

Estado actual: Edificio destinado a vivienda particular

CASA (VENTA) NUEVA (Ateca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 601191 - 4576148

Localización: 1,5 km al sureste de Ateca

Cronología: s. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 224,3

Estado actual: Edificio destinado a uso agrícola

LA CASA BLANCA (Ateca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 603510 - 4576314

Localización: 2 km al sureste de Ateca

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 224,7

Estado actual: Venta desaparecida (ruinas)

En 1774 el concejo de Ateca solicitó el correspondiente permiso para construir un mesón con cargo al caudal de propios de modo que se le conoció como Mesón de Propios, aunque también recibió el nombre de Posada del Rey. La licitación de las obras se realizó en 1786, encargando la dirección de las mismas al arquitecto Judas Bonilla, vecino de Calatayud. Después de cinco años de trabajos el edificio fue terminado en 1791, procediéndose ese mismo año a su inauguración. La lápida que se conserva todavía en la fachada principal del edificio recuerda este momento: *"Esta posada se hizo a expensas de el caudal de propios deste pueblo, reynando Carlos III, año 1791"*. El concejo, propietario del establecimiento, arrendaba el servicio a aquella persona que ofreciera mayor cantidad en el remate, generalmente mediante el procedimiento de la candela. El primer arrendatario fue Miguel Sardas Mallén. El edificio pasó a manos privadas en 1860 con la desamortización de Madoz siendo adquirido por Ramón Garcés de Marcilla, importante propietario vecino de Ateca.

La construcción de la carretera general hacia 1830 generó en Ateca una gran expectación en el sector de la hospedería, a sabiendas de que la nueva ruta atraería a la localidad gran cantidad de viajeros, de modo que en los años siguientes se fueron sucediendo las aperturas de nuevos establecimientos que se sumaron al Mesón de Propios, ya existente desde algunas décadas atrás y que hasta entonces tenía el monopolio del sector. Concretamente fueron cuatro el número de paradores o ventas abiertas: la venta de la Toba, antes de llegar a Ateca; los paradores de San Ignacio y de Ibarra, ambos emplazados en el casco urbano; y la Casa Blanca, una vez pasada la localidad camino de Terrer.

El Parador de Ibarra abrió sus puertas en 1830. Estaba situado al otro lado del puente del Manubles. El plano de Ateca de 1865, obra de Coello, marca perfectamente su ubicación. Su primer propietario fue Juan Manuel Ibarra, personaje al que se debe la denominación con la que se conoce a este establecimiento. Posteriormente, ya en el siglo XX, el establecimiento pasó a la familia Semper siendo conocido como *Fonda Semper*.

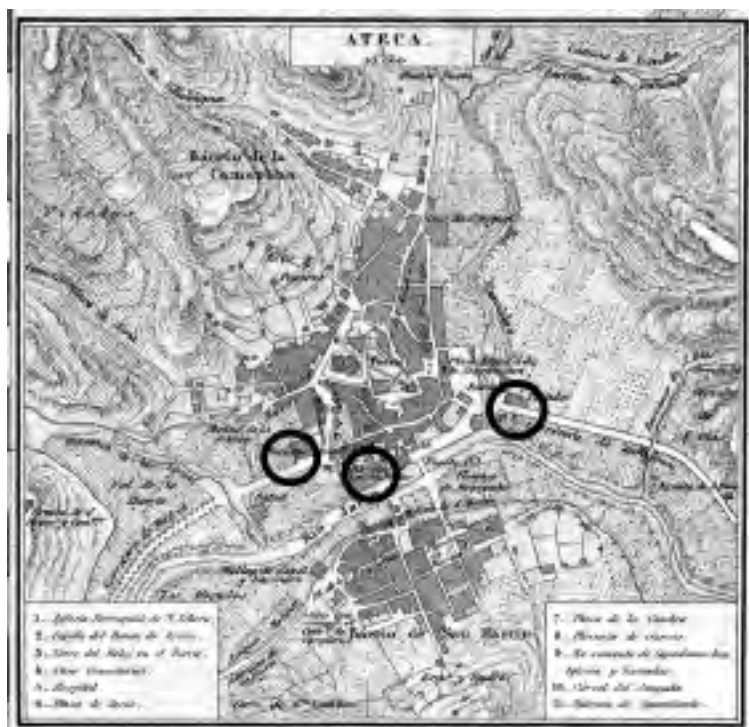
En 1831 se puso en funcionamiento otro establecimiento, pero esta vez fuera del casco urbano, junto a la orilla de la nueva carretera en dirección a Terrer, justo antes de ascender la Cuesta de la Barbilla. Su propietaria fue doña Marta Tutor, baronesa viuda de la Torre de Erruz.

Unos años más tarde, concretamente en 1834, se abrió al público un nuevo establecimiento, conocido como parador de San Ignacio. Estaba situado dentro del casco urbano, entre la carretera y el río Jalón, localización que viene recogida en el plano de Coello. Su primer propietario fue Ignacio Duce. Una hija suya, María Duce, se casó con Baltasar Lapeña, adjudicatario del servicio de postas, de modo que cuando se derribaron las casas del concejo situadas en la plaza mayor, la casa de postas se trasladó a este parador.

La última en abrir sus puertas fue la venta de la Toba situada junto a la primitiva carretera general aunque posteriormente una rectificación del trazado la alejó unos cien metros de la misma. Fue levantada por doña Pabla Palacios, vecina de Ariza, que en 1854 se la vendió a Esteban Azpeitia.

Hay también en término de Ateca otro establecimiento, conocido como Casa (venta) Nueva, del que se dispone de una única referencia en el Itinerario de 1849, mapa en el que viene dibujada en una ubicación cercana a la Casa Blanca, sin embargo debe reseñarse que en la bibliografía local no se ha encontrado mención alguna sobre ella.

Bibliografía específica: BLASCO SÁNCHEZ (2001, 2010); MARTÍNEZ GARCÍA (2011)



Plano de Ateca, Francico Coello (1865). Emplazamiento de los paradores situados en el casco urbano: posada del Rey, parador de San Ignacio y parador de Ibarra



Ateca. Venta de la Toba.



Ateca. Mesón de Propios o Posada del Rey.



Ateca. Antiguo parador de San Ignacio.



Ateca. Fonda Semper, antiguo parador de Ibarra.



Ateca. Casa / Venta Nueva.



Ateca. La Casa Blanca.

POSADA del SOL (Calatayud, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 613563 - 4578955

Localización: Casco urbano de Calatayud

Cronología: ss. XVII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Callejero urbano de Calatayud: Plaza de los Mesones

Estado actual: Posada desaparecida

POSADA de SAN ANTÓN (Calatayud, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 613560 - 4578938

Localización: Casco urbano de Calatayud

Cronología: ss. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Callejero urbano de Calatayud: Plaza de los Mesones

Estado actual: Establecimiento hostelero en activo

FONDA del MURO (Calatayud, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 613610 - 4578685

Localización: Casco urbano de Calatayud

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Calatayud: Paseo Cortés de Aragón

Estado actual: Establecimiento hostelero en activo

PARADOR de LLOVER (Calatayud, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 613899 - 4578774

Localización: Casco urbano de Calatayud

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Calatayud: esquina Paseo del Barón de Warsage - C/ Glen Ellyn

Estado actual: Parador desaparecido

PARADOR del ROSARIO (Calatayud, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 611927 - 4577796

Localización: 1,8 km al suroeste de Calatayud

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 233

Estado actual: Vivienda particular

VENTA de SAN RAMÓN (Calatayud, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 615833 - 4579453

Localización: Inmediaciones de Calatayud

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 237,8

Estado actual: Establecimiento hostelero en activo

VENTA del PUERTO del CAVERO (Calatayud, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 620035 - 4583018

Localización: 7,1 km al noreste de Calatayud

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 280,3

Estado actual: Edificio abandonado

Calatayud, como segunda ciudad de Aragón y una de las paradas más importantes del itinerario entre Madrid y Zaragoza, estaba obligada a tener cierta capacidad de hospedaje para acoger con comodidad a los viajeros y caminantes que llegaban a ella. El hecho de que el camino real atravesara el casco urbano de Calatayud de oeste a este hizo, desde un primer momento, que la mayoría de los establecimientos dedicados al hospedaje de los caminantes se situaran cercanos a la travesía por el interior del caserío.

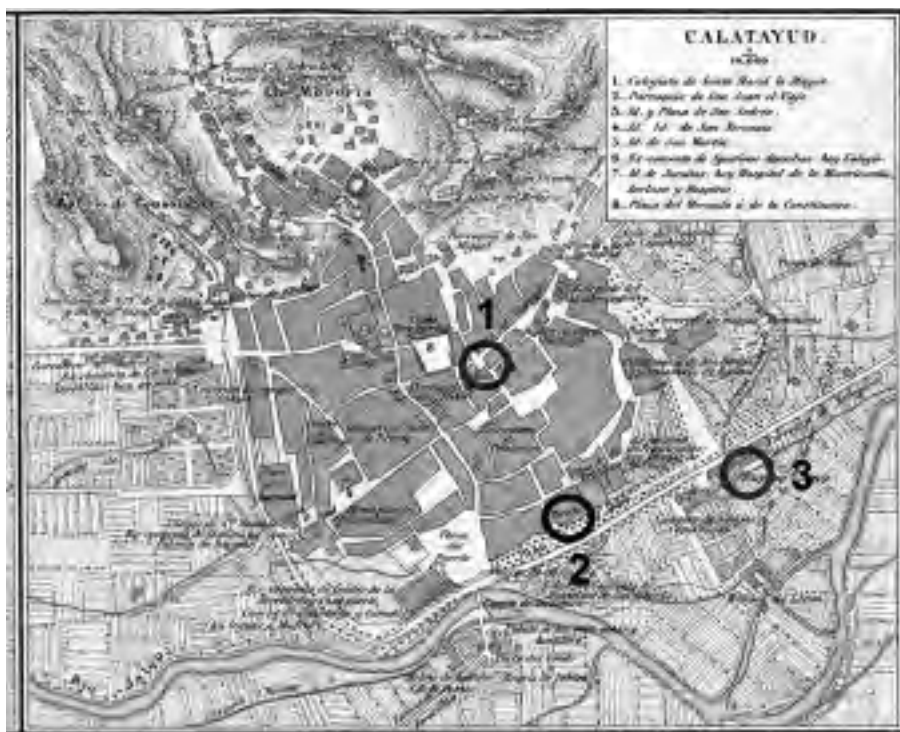
Uno de los primeros establecimientos del que se tiene constancia feaciente que prestaba estos servicios es la posada del Sol, pues en ella se alojaron en 1686 monseñor Nicolini y su séquito. Aunque esta fuente no aporta ningún dato relevante que permita conocer su ubicación, informaciones recogidas en siglos posteriores la emplazan en la esquina de la calle de las Trancas, actual calle Sancho y Gil, con la plazuela de los Mesones.

En el siglo XIX seguían siendo numerosos los establecimientos abiertos a disposición de los viajeros, sirvan de ejemplo las nueve posadas o fondas que existían en la ciudad hacia 1831, según certifican algunos memoriales encargados al efecto. Entre ellas se deben mencionar las posadas del Muro y de San Antón, además de la ya mencionada posada del Sol que todavía seguía en activo. La posada del Muro estaba situada en el lado izquierdo de la carretera general, vía que en la actualidad corresponde al Paseo de las Cortes de Aragón, en el emplazamiento que hoy ocupa el hotel Fornos. Este establecimiento viene marcado en el plano de Calatayud de Coello de 1865 como “Parador”. La posada de San Antón estaba ubicada en la plaza de los Mesones y se corresponde con el actual “Mesón de la Dolores”. Esta posada era en estas fechas la parada de postas habilitada en la ciudad pues aquí paraban las diligencias que hacían la ruta de Madrid a Zaragoza y Barcelona.

Hacia mediados de este siglo se abrió en las afueras de la ciudad, junto a la carretera, un nuevo establecimiento, conocido como parador de Llover, denominación que recibía por su propietario Francisco Llover. Según se aprecia en el mencionado plano de Coello estaba situado frente al convento de las Capuchinas, en el cruce entre el actual Paseo Barón de Warsage y la calle Glen Ellyn. También es mencionado por Ford en su manual del viajero en la edición de 1847 como un parador “decente”. Con referencia a la obra de este autor inglés debe reseñarse que en la edición de 1855 nombra el “*Parador de las Diligencias de Llover*”, de modo parece deducirse que se había trasladado aquí dicha parada, punto más accesible para estos vehículos que la parada anteriormente referida, situada en el centro del casco urbano. El traslado debió producirse entre 1847 y 1855 puesto que en la primera de las ediciones referidas se distingue entre el parador de la diligencias, del que dice que es el mejor de la ciudad, y el de Llover.

Al igual que ocurrió en otras poblaciones, la construcción de la carretera general propició la apertura de varias ventas o paradores junto al trazado de la misma al atravesar el término municipal. Antes de llegar a Calatayud, viniendo desde Madrid, se abrió en 1840 el parador del Rosario. Su primer propietario fue Miguel Ballester. No aparece dibujado en el mapa provincial de Coello pero sí es mencionado en las guías de Mellado y de Germond de Lavigne. A finales de este mismo siglo fue alquilada por el ayuntamiento bilbilitano para instalar allí la parada de ganado equino. En la actualidad el edificio está habilitado como vivienda particular. Después de pasar Calatayud, a unos 1.700 m del puente de San Lázaro, se encontraba la venta o parador de San Ramón, cuya primera referencia conocida, por el momento, es el mapa de Coello de 1865. Algo más alejado de la urbe bilbilitana, en lo alto del puerto del Cervero, estaba situado la venta o parador del Puerto, conocido posteriormente como el parador de Melendo. A mediados del siglo XIX era propiedad de doña Tomasa Zabalo que por vía hereditaria pasó a su nieta Tomasa Sancho, casada con Salvador Mateo. Tanto este parador como los dos anteriores vienen reseñados en el Mapa Militar Itinerario de España, escala 1.200.000, hoja nº 36 publicado en su primera edición en 1890 y actualizado en 1937.

Bibliografía específica: GALINDO (2005)



Plano de Calatayud, Francisco Coello (1865). Emplazamiento de las posadas del Sol y de San Antón (1), la fonda del Muro (2) y del parador nuevo de Llover (3)



Calatayud. Antiguo solar de la posada del Sol.



Calatayud. Posada de San Antón.



Calatayud. Parador del Rosario.



Calatayud. Antiguo emplazamiento de la fonda del Muro.



Calatayud. Parador de San Ramón.



Calatayud. Parador del Puerto del Cавero.

VENTA de MORTE

(Aluenda - Paracuellos de la Ribera, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 621378 - 4584005

Localización: 2,4 km al oeste de Aluenda

Cronología: ss. XVIII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Venta desaparecida (ruinas)

VENTA de ALUENDA (Aluenda, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 622864 - 4584919

Localización: 1,4 km al NNO de Aluenda

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Venta desaparecida (ruinas)

PARADOR de ALUENDA (Aluenda, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 623718 - 4583898

Localización: Inmediaciones del casco urbano de Aluenda

Cronología: s. XIX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 250

Estado actual: Parador desaparecido

Entre los puertos del Caveno y El Frasno se mantienen todavía en uso unos 5 km del antiguo camino real en su trazado original, aunque ahora es utilizado como camino rural, preservado de su destrucción merced a que tanto la carretera general como la moderna autovía se proyectaron siguiendo un recorrido distinto, hecho que ha favorecido su conservación. En este corto tramo se han conservado las ruinas de dos antiguas ventas emplazadas a la vera de la ruta, ubicadas ambas en término de Aluenda. En el sentido de la marcha hacia Zaragoza se encuentra en primer lugar la venta de Morte, también conocida como venta de Alhóndiga [URZAIZ (2010)]. La segunda venta, conocida como venta de Aluenda, estaba situada a media cuesta entre el puente de Aluenda y el paso por el puerto de El Frasno. Esta última debe corresponderse con la venta de San Esteban citada por Gaspar Barreiros en la segunda mitad del siglo XVI. En ambos casos apenas quedan en la actualidad en pie la base de algunos de sus muros que sólo permiten distinguir la planta rectangular de los antiguos edificios pero sin poder apreciar la distribución de las dependencias interiores.

La venta de Morte, también conocida como venta de don José Pérez, aparece dibujada con cierta frecuencia en la cartografía del siglo XIX, incluso cuando este

tramo del camino real ya había quedado abandonado al haberse construido la nueva carretera general que discurre a una cota muy superior a la del viejo camino; no obstante, a mediados de este siglo todavía debía seguir en activo puesto que en un recuento poblacional figura como anejo adscrito al municipio de Paracuellos de la Ribera (*El Pensamiento de la Nación*, nº 140, 7 de octubre de 1846).

En la prensa romántica del siglo XIX (*Semanario Pintoresco Español*, año 1841, nº 52, pp 409-412) se publicó un corto, pero entretenido, relato escrito por el periodista José María de Andueza y titulado “La venta de Aluenda y los arrieros”. El autor cuenta que dicha venta era famosa porque en ella los caminantes podían disfrutar gratuitamente de sus servicios a cambio de contar algún suceso o anécdota que les hubiese acontecido, historias que el ventero recogía fielmente por escrito al día siguiente.

Cuando se construyó hacia 1830 la nueva carretera las viejas ventas quedaron relegadas al olvido, de modo que en su substitución se debió construir un nuevo parador en las inmediaciones del caserío de la población a apenas unos 100 m del mismo emplazado al lado de la carretera general, según constata el Itinerario de 1849. Sin embargo, queda todavía por resolver dónde se ubicaba un segundo establecimiento caminero puesto que una fuente contemporánea como Madoz menciona la existencia de dos posadas públicas situadas junto al paso de la carretera, no obstante, es muy posible que se trate de la pequeña construcción que se ubicaba al otro lado de la carretera frente a las primeras casas del pueblo, edificio actualmente desaparecido pero que todavía se mantenía en pie a mediados del siglo XX según confirma la fotografía aérea de 1956.



Parador de Aluenda. UGARTE et al. (1849). *Itinerario de Madrid a Barcelona por Lérida* (hoja nº 21, detalle). (MDE.ACGE).



Aluenda. Venta de Morte.



Aluenda. Venta de Aluenda.

PARADOR de SANTO DOMINGO (El Frasno, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 625480 - 4585858

Localización: Casco urbano de El Frasno

Cronología: s. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de El Frasno

Estado actual: Edificio en estado de abandono y almacén agrícola

PARADOR NUEVO (El Frasno, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 625907 - 4586017

Localización: Casco urbano de El Frasno

Cronología: s. XIX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de El Frasno

Estado actual: Edificio habilitado como vivienda particular

La población de El Frasno también disponía a mediados del siglo XIX de dos paradores según documenta el Itinerario de 1849, emplazados en las entradas del pueblo.

El parador de Santo Domingo estaba situado a la entrada del casco urbano, viniendo desde Calatayud. Su construcción debe datar de finales del siglo XVIII, o incluso podría ser anterior, pues según figura grabado en una losa de piedra que se conserva enmarcada en la fachada del edificio que ocupa en la actualidad la parte de su solar dedicada a los establos para las caballerías, el parador fue reedificado en 1840, a la vez que da cuenta de su propia denominación. Queda en pie, sin embargo, aunque en estado de cierto abandono, el edificio destinado al hospedaje de los viajeros, función que seguía cumpliendo a mediados del siglo XX, momento a partir del quedó en desuso al desviarse la carretera general por fuera del pueblo.

El otro parador, ubicado en la salida hacia La Almunia, recibía el nombre de parador Nuevo y fue erigido, según reza la placa conmemorativa conservada en su fachada, en 1829, momento que coincide con el de la construcción de la carretera general. Inmediato a este parador se ubicaba la parada de postas, según puede observarse en el Itinerario de 1849.

En medio de la antigua travesía de El Frasno se mantiene en pie, aunque en regular estado de conservación, un hito de piedra formado por varios bloques de arenisca, que podría corresponder a un “medio leguario”, pues aquí se cumplía la legua 45 1/2 desde Madrid, sin embargo, en caso de ser así se desconoce si ocupa en la actualidad su emplazamiento original.



El Frasno. Antigua posada (Parador de Santo Domingo).



El Frasno. Antiguo Parador Nuevo.

VENTA de SAN MIGUEL (Morata de Jalón, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 627095 - 4588589

Localización: 3,8 km al sur de Morata de Jalón

Cronología: ss. XVIII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Tramo de carretera abandonado

Estado actual: Venta desaparecida (ruinas)

VENTA de MORATA o del CONDE (Morata de Jalón, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 629145 - 4589821

Localización: 3,1 km al NNO de Morata de Jalón

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 263; carretera local A-2302, tramo de Morata de Jalón a Santa Cruz de Grío, km 72,5

Estado actual: Venta desaparecida (ruinas)

En las empinadas rampas del puerto de Morata se localizaban dos ventas, ambas situadas en término de Morata de Jalón. La primera en ser mencionada en las fuentes bibliográficas es la venta de San Miguel que por las indicaciones que dan los diversos autores que hablan de ella estaba situada hacia la mitad superior de la cuesta. Alexandre Laborde reseña que se llegaba a ella después de subir dos horas de cuesta. Isidoro de Antillón la sitúa a media legua de El Frasno y a legua y media de La Almunia. Por su parte, Francisco Mellado sólo la cita en la primera edición de su guía del viajero, aparecida en 1842, pero no en las siguientes ediciones; tampoco aparece en el diccionario de Madoz, de lo que puede deducirse que a mediados del siglo XIX había desaparecido o al menos ya no prestaba servicio a los viajeros. Por esas fechas, sus restos fueron aprovechados para construir en el mismo emplazamiento una casilla de camineros. En la actualidad sólo quedan unas escasas ruinas ubicadas entre el antiguo camino real y la primitiva carretera. La segunda venta, posterior en el tiempo a la anterior, conocida como venta de Morata, o del Conde, puesto que era propiedad de dicho noble, estaba emplazada al principio de la cuesta, en el mismo punto en el que la carretera abandona el valle del río Grío en dirección hacia Calatayud, junto al cruce entre dicha carretera general y el camino que conducía al pueblo de Morata. Esta venta es nombrada por Madoz y también viene marcada en algunos mapas fechados en la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX. Hoy en día sólo se reconocen sus ruinas emplazadas sobre el pequeño montículo que domina las riberas del río Grío.

Según apunta Madoz, había en término de Morata de Jalón una tercera venta, conocida como El Ventorrillo, localizada en el valle del río Grío, aguas arriba de la venta del Conde, pero ya en dirección a Santa Cruz de Grío.



Morata de Jalón. Venta de San Miguel (ruinas).



Morata de Jalón. Venta de Morata (ruinas).

LOS PALACIOS

(La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 630585 - 4591546

Localización: 5 km al OSO de La Almunia de Doña Godina

Cronología: ss. XVI-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 265,3

Estado actual: Edificio derruido y otros desaparecidos

El enclave de Los Palacios está documentado desde principios del siglo XIII (año 1205), fecha en la que el rey aragonés Pedro II donó el lugar a la Orden de San Juan, denominado por entonces *Palacios de Almanzorre*, topónimo que sugiere un origen enraizado en el periodo islámico. Según Ximénez de Embún se veneraba allí una imagen de la Virgen, posiblemente desde época medieval, lugar en el que se construyó una ermita a la que acudían en procesión, aunque en días diferentes, los vecinos de La Almunia, Ricla y Morata. Estas romerías populares están documentadas desde el siglo XVI hasta finales del siglo XIX, momento en el que se fue perdiendo paulatinamente el fervor religioso y predominando cada vez más el ambiente lúdico y festivo.

A mediados del siglo XIX, a causa de la desamortización de Mendizábal, el coto redondo de Los Palacios fue adquirido por Manuel Hernández, vecino de La Almunia. Un plano del lugar elaborado en 1859 permite identificar los siguientes edificios: una ermita dedicada a Nuestra Señora de Los Palacios; una venta, adosada a la ermita; un portazgo; dos pajares y un corral de ganado. El nuevo propietario se dedicó a prospector los alrededores en busca de menas metálicas denunciando la existencia de tres minas de galena argentífera, cuyas catas todavía pueden reconocerse en la actualidad. En 1928 la ermita perdió toda funcionalidad religiosa y el edificio fue utilizado como recinto ganadero. Posteriormente, fueron derribadas las edificaciones de la venta y el portazgo con motivo de las obras de ampliación de la calzada de la carretera general. El edificio de la antigua ermita fue reformado y acondicionado para su uso como vivienda. Desafortunadamente, lo poco que quedaba del antiguo complejo de Los Palacios ha sido derruido recientemente y todo el entorno quedará sumergido bajo las aguas del embalse de Mularroya si el proyecto se lleva finalmente a término.

Las referencias de los viajeros a la venta de Los Palacios no son muy abundantes. La más antigua se remonta al siglo XVII ya que viene recogida en el relato del viaje de monseñor Nicolini. Aunque sorprenda el topónimo apuntado por el autor de la narración, *Bombaras*, su identificación con Los Palacios es inequívoca puesto que se señala expresamente que esta hostería solitaria se encuentra a una hora de camino de La Almunia después de pasar un río y está situada junto a una iglesia. En el siglo XVIII el complejo de Los Palacios aparece dibujado en el mapa de la “Descripción del camino real de Calatayud y su partido” elaborado por Fernández de

Moros en 1738. Más frecuentes son las referencias recogidas durante el siglo XIX puesto que, además de la indicada en el párrafo anterior, es mencionada también en las guías de Mellado y Germond de Lavigne, el diccionario de Madoz y el mapa de Coello de la provincia de Zaragoza.

Bibliografía específica: GARCÍA SERRANO (1996)



La Almunia, Los Palacios (ermita, venta y portazgo) en 1926.
Colección Asociación Cultural L'Albada, La Almunia Doña Godina.



La Almunia. Antigua ermita de Los Palacios (Fotografía realizada en junio de 2015, antes de su reciente destrucción).

PARADOR de la PUERTA de CALATAYUD (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 635624 - 4593020

Localización: Casco urbano de La Almunia de Doña Godina

Cronología: s. XIX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de La Almunia

Estado actual: Parador desaparecido

PARADOR del ARRABAL (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 635847 - 4593345

Localización: Casco urbano de La Almunia de Doña Godina

Cronología: s. XIX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de La Almunia

Estado actual: Parador desaparecido

VENTA del NOHAY (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 636069 - 4594205

Localización: 1 km al norte de La Almunia de Doña Godina

Cronología: s. XIX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2 / Carretera N-II, km 272,2

Estado actual: Venta desaparecida

El diccionario de Madoz menciona la existencia de dos paradores en las afueras del casco urbano de La Almunia: uno situado junto a la puerta de Calatayud, también denominada de Madrid, y otro en el Arrabal. Este último debe ser el mismo que es citado por F. Mellado como posada del Molinero, establecimiento que viene dibujado en el plano de Coello junto a la puerta de Cabañas o de Zaragoza.

La venta del Nohay estaba situada junto al cruce de la carretera general con el camino que conducía a la ermita de la Virgen de Cabañas. La primera mención sobre ella se ha encontrado en el Itinerario de 1849. También aparece documentada en los archivos locales en la segunda mitad del siglo XIX. En el Mapa Itinerario Militar (hoja nº 36, editada en 1890) queda rotulada con la denominación de “Venta del Nog”, sin embargo ya no figura en la primera edición del mapa del IGN (hoja nº 410 - La Almunia de Doña Godina, 1ª edición, 1925). Curioso nombre el de este establecimiento caminero, quizás como consecuencia del limitado servicio que debía ofrecer a los viajeros, no obstante, también podría tratarse de una corrupción

del apellido Nonay, relativamente frecuente en algún pueblo de los alrededores de La Almunia, que correspondería, en este caso, al dueño de la venta.



Plano de La Almunia de Doña Godina, Francisco Coello (1865).
Emplazamiento de los dos paradores (Puerta de Calatayud y Arrabal)



Emplazamiento de la venta del Nohay. UGARTE (1849).
Itinerario de Madrid a Barcelona por Lérida (hoja nº 23, detalle) (MDE.ACGE).

VENTA de CALATORAO (Calatorao, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 641866 - 4597275

Localización: 3,8 km al ESE de Calatorao

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 280,3 (camino auxiliar)

Estado actual: Venta desaparecida

VENTA de NILES (Calatorao, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 644005 - 4598277

Localización: 5,8 km al este de Calatorao

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 282,5 (camino auxiliar)

Estado actual: Venta desaparecida

VENTA de SAN PEDRO (Épila, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 648829 - 4601377

Localización: 7,6 km al sureste de Épila

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 287,5 (camino auxiliar)

Estado actual: Venta desaparecida

VENTA del CARACOL (Épila, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 651287 - 4602592

Localización: 8,9 km al ESE de Épila

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Antigua carretera N-II (tramo abandonado)

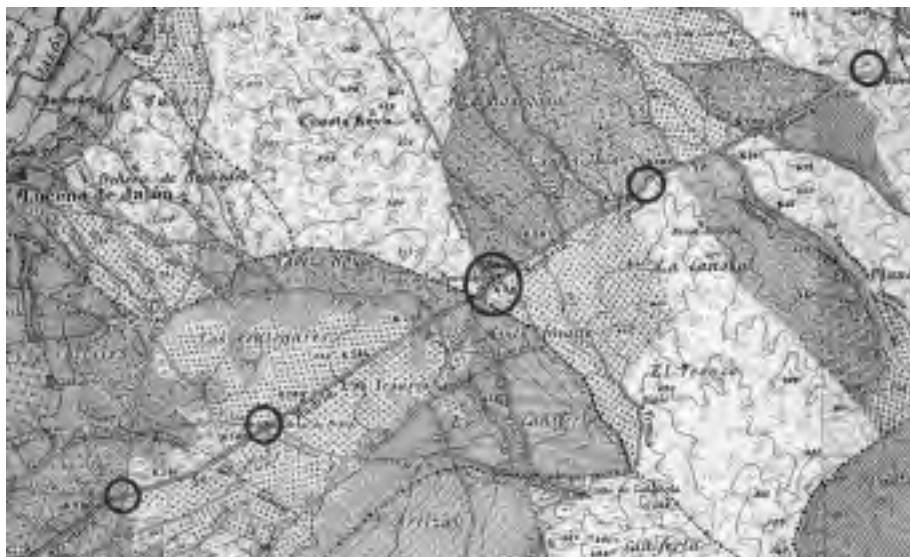
Estado actual: Venta desaparecida

Si el largo tramo de camino entre La Almunia y Zaragoza, sin poblaciones intermedias, obligó ya en la Edad Media a erigir a mitad de camino la nueva población de La Muela y la venta de La Romera, la misma circunstancia impuso en el siglo XIX, ante la mayor afluencia de viajeros, la necesidad de edificar nuevas ventas a lo largo del recorrido de la nueva carretera general por este desolado territorio.

En un tramo de apenas 12 km de trayecto se sucedieron, además de la ya mencionada venta de La Romera, que se tratará aparte, otras cuatro ventas emplazadas en los términos municipales de Calatorao y de Épila, separadas entre sí a intervalos más o menos de regulares de 2,5-3 km aproximadamente, distancia que corresponde a media legua.

En término de Calatorao se situaban la conocida como venta de Calatorao y la de Niles. A continuación, ya dentro del término de Épila, se emplazaba la venta de La Romera y algo más adelante la de San Pedro y la del Caracol, está última justo antes de comenzar la primera cuesta que permitía ascender a la meseta de La Muela. Las diversas fuentes bibliográficas recogen la relación de los cinco establecimientos camineros aunque ninguna presenta la nómina completa, con excepción del Itinerario de 1849 y del mapa de la provincia de Zaragoza elaborado en 1865 por Francisco Coello. El diccionario de Madoz menciona en Épila la venta de San Pascual Bailón que debe corresponder a la de San Pedro.

Excepto la venta de la Romera, que todavía presta sus servicios a los viajeros, y la venta de Calatorao, que fue reaprovechada como corral para el ganado aunque ahora esté abandonado y en ruinas, del resto no ha quedado ningún vestigio material ni siquiera los cimientos, de modo que nada hace sospechar, aparte del recuerdo toponímico, que apenas hace unas décadas allí, al lado de la carretera, había un edificio.



Localización de las ventas en el tramo de carretera por los términos de Calatorao y Épila.
IGN, Mapa topográfico de España, escala 1:50.000, hoja 382, Épila, 1ª ed., 1928.



Calatorao. Antigua venta de Calatorao.



Épila. Antiguo emplazamiento de la venta del Caracol.

VENTA de la ROMERA (Épila, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 646789 - 4600137

Localización: 7,5 km al SSE de Épila

Cronología: ss. XIV-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino medieval de Toledo a Zaragoza; camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 285

Estado actual: Área de servicio en activo

La venta de la Romera hunde sus raíces en la época medieval. Se desconoce el momento de su construcción pero se sabe que ya existía a finales del siglo XIV, puesto que en 1389 el señor de dicho lugar, Martín de Sunyen, vecino de Zaragoza, recibió la correspondiente licencia, otorgada por los vicarios generales del arzobispado zaragozano, para erigir allí una capilla dedicada a Nuestra Señora del Pilar [PLOU (1995)]. Dato de extraordinaria importancia puesto que revela que en la época bajomedieval el camino ya transcurría en esta zona por el mismo trazado que seguirán con posterioridad el camino real y la carretera general.

A partir del siglo XVI todas las guías de caminos, sin excepción, mencionan la venta de la Romera como una de las paradas del itinerario entre Madrid y Zaragoza. Además de las instalaciones propias de la venta, también estaba radicada en este lugar una parada de postas para relevo de los caballos de correos y diligencias. Precisamente, Sebastián Miñano apunta en su diccionario que la casa de postas de la venta de la Romera queda dentro del término de Épila y dispone de 6 caballos.

Al tratarse de una zona despoblada, en ocasiones, merodeaban por la región bandas de salteadores que atacaban a los caminantes, que para evitar los asaltos solían viajar en grupo. Precisamente Madoz ya advierte que en la carretera de Madrid a Zaragoza los pasos más peligrosos eran: la venta del Puñal, en Ledanca, el puerto de El Frasno y la venta de la Romera. Así ocurrió en 1588 cuando unos bandoleros atacaron a una comitiva de 17 personas que viajaba de Zaragoza a Calatayud. Los caminantes habían salido de madrugada de La Muela, viajando todos juntos, pero fueron sorprendidos por los bandidos después de bajar la cuesta del Caracol, que dispararon sus armas de fuego sobre ellos matando a 15 de ellos ya que sólo dos pudieron escapar. Uno de los supervivientes logró llegar a la venta de la Romera y de allí a Épila, dando aviso de lo sucedido. Al día siguiente, la Justicia de Épila formó una partida con el fin de detener a los asesinos y cuando llegaron al lugar de la matanza poco pudieron hacer por las víctimas salvo trasladar los cadáveres y darles cristiana sepultura.



Épila. Venta de la Romera.



Épila. Venta de la Romera, placa conmemorativa.

VENTA del VERDUGO (La Muela, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 660212 - 4608089 (aprox.)

Localización: 4,7 km al noreste de La Muela y 16,2 km al OSO de Zaragoza (El Portillo)

Cronología: ss. XVII-XVIII

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3)

Ruta/Vía actual: Cercanías de la autovía A-2, km 304

Estado actual: Venta desaparecida



Mapa sobre los montes de la Muela, 1724 (detalle).
AHPZ, referencia digital C/MPGD/000081

Esta venta estaba situada a los pies de la cuesta del lado de Zaragoza en terrenos que en la actualidad están ocupados por el polígono industrial Centrovía. Las noticias sobre ella son muy escasas pues por el momento sólo se dispone de dos referencias cartográficas además de otra bibliográfica. La primera de ellas corresponde a un mapa de los montes de La Muela, fechado en 1724, en el que se marca claramente su ubicación a la derecha del camino en el arranque de la cuesta viniendo desde Zaragoza poco después de pasar la balsa de Rubio. Aparece también citada en el mapa de Fernández de Moros de 1739 donde se reseña como parada del camino real, situada a tres leguas de la ciudad de Zaragoza y una de La Muela, aunque se especifica que por entonces estaba en ruinas. Curiosamente, se hace alusión a ella en la novela histórica *El Sol de Zaragoza*, obra de Pascual Riesgo editada en La Habana en 1846 y ambientada en tiempos de la ocupación francesa, como refugio de bandidos y criminales.

VENTA del PALOMAR (Zaragoza)

Coordenadas: 30T 665798 - 4609982

Localización: 10,5 km al OSO de Zaragoza (desde El Portillo)

Cronología: ss. XVII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 308,9

Estado actual: Venta desaparecida

VENTA del LEÓN o de GARRAPINILLOS (Zaragoza)

Coordenadas: 30T 665765 - 4610101

Localización: 10,5 km al OSO de Zaragoza (desde El Portillo)

Cronología: ss. XVIII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 308,9

Estado actual: Venta desaparecida

CASA de POSTAS / VENTA de los CABALLOS (Zaragoza)

Coordenadas: 30T 665783 - 4609997

Localización: 10,5 km al OSO de Zaragoza (desde El Portillo)

Cronología: ss. XVIII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 308,9

Estado actual: Venta desaparecida

Los datos recabados sobre estos tres establecimientos camineros inducen a pensar que estaban emplazados en el mismo lugar, de modo que uno a otro se suceden en el tiempo. No hay duda de ello respecto a la venta del León y la de los Caballos, establecimientos coetáneos y situados frente a frente, cada uno a un lado de la carretera, puesto que la bibliografía de la época así lo confirma. Francisco Mellado en su *Guía del viajero* (ed. de 1843 y sucesivas) los ubica perfectamente: “A la izquierda Garrapinillos o la venta de León y casa de postas a la derecha”. Sin embargo, la localización de la venta del Palomar es más problemática aunque hay ciertos datos que pueden ayudar a ello. Santiago López (ed. de 1828) y Bernardo Espinalt (ed. de 1835) la sitúan a dos leguas de La Muela y a una legua del puente homónimo sobre el Canal Imperial, más otras dos desde aquí hasta Zaragoza, emplazamiento

que sin duda alguna concuerda con el de las otras ventas. Así queda reflejado en los mapas del reino de Aragón elaborados por Labaña (1619 y 1777), D'Anville (1719), y Tomás López (1765 y 1816) puesto que su posición cartográfica coincide con las distancias reseñadas, no obstante, erróneamente hacen concurrir en este lugar el empalme del camino real de Madrid con el de Épila a Zaragoza, entronque que realmente se producía en las inmediaciones del mencionado puente.

La venta del Palomar es reseñada por primera vez por Juan Bautista Labaña en 1611 en su viaje de vuelta de Zaragoza a Madrid. En los siglos siguientes se cita reiteradamente en las sucesivas ediciones de las guías de Matías Escribano y Santiago López. La última referencia corresponde a la obra de Bernardo Espinalt en su edición de 1835, aunque muy posiblemente en estas fechas tan tardías ya habría desaparecido. Resuelta con anterioridad su localización entra dentro de lo probable que su ubicación exacta pueda venir determinada por el pozo que todavía se conserva a la derecha de la actual autovía (sentido hacia Zaragoza).

La venta del León fue construida hacia 1790 por el Ayuntamiento de Zaragoza con cargo a las cuentas de la administración del aceite. El arriendo de esta venta se realizaba mediante subasta pública por un periodo de tres años, que comenzaba a contar a partir del día de San Juan, y se adjudicaba al pretendiente que ofreciera mayor cantidad de dinero. Dicha cantidad fue variando a lo largo de los años debido sobre todo a la inestabilidad del momento, además no siempre se empleó la misma moneda de pago, así hasta 1814 el precio del arriendo se tasó en libras jaquesas, incluso en 1806 se ajustó en duros, mientras que entre 1819 y 1840 la moneda utilizada fueron los reales de vellón. A pesar de tratarse de unos edificios de nueva construcción eran frecuentes algunos trabajos de reparación de cierta envergadura como el reparo del pozo en 1838. El primer arrendador fue Joaquín Chatao, después le siguieron, entre otros, Manuel Losastresa, Gerónimo Ximeno, Tomás Embarba, Clemente Aured y Bienvenido Casanova, algunos de los cuales eran vecinos de La Muela a juzgar por sus apellidos. En 1839 el ayuntamiento pretendió vender la venta del León y sus tierras anejas pero tuvo que desistir al no aparecer ningún postor, de modo que volvió a arrendarla.

La casa de postas, dependiente de la administración real, debió construirse también a finales del siglo XVIII, de hecho, la primera referencia como parada oficial es de 1794, aunque los primeros años no estaban edificadas todas las dependencias necesarias que se fueron añadiendo en los años siguientes. Era conocida, indistintamente, como parada de Garrapinillos o venta del León aunque como ha quedado explicado se trataba de dos establecimientos distintos. Sebastián Miñano apunta en su diccionario que la casa de postas de Garrapinillos, dotada con 6 caballos, se encontraba a mitad de camino entre La Muela y Zaragoza. En 1806 el maestro de postas era Mariano Mateo, residente en el lugar de La Muela. Ese año dicho maestro solicitó permiso al ayuntamiento de Zaragoza, propietario de las tierras que rodeaban la parada, para cultivar 16 cahizadas de tierra, además de otras 16 que ya tenía adjudicadas, con el fin de obtener suficiente alimento para los caballos que estaba obligado a tener en la posta, sin embargo la licencia le fue denegada alegando el concejo zaragozano que no era vecino de la ciudad puesto que vivía en La Muela y además se trataba de tierras de la Dehesa de la Casa de Ganaderos. En 1830 ejercía como maestro de postas Bienvenido Casanova, perteneciente a una

familia que controlaba las paradas de esta zona puesto que Joaquín Casanova tenía a su cargo la de La Muela y Gerónimo Casanova la de Zaragoza.

Posteriormente, con la desaparición de las carreras de posta la parada se adaptó como venta caminera, que pasó a denominarse de los Caballos en recuerdo de su anterior actividad. Según la *Guía de Zaragoza* de 1860 en esta fecha ya estaba acuñando el nuevo término. Por entonces la vecina venta del León debía estar ya fuera de servicio puesto que no aparece mencionada en la citada guía.

En la fotografía de 1932 pueden apreciarse las dos ventas a ambos lados de la carretera, la del León, más antigua, en ruinas, mientras que la venta de los Caballos todavía prestaba sus servicios a los viajeros. La ciudad de Zaragoza queda al fondo de la fotografía. En la actualidad los dos solares están ocupados por sendas gasolineras, salvando la circunstancia de que ha sido necesario ampliar la anchura de las calzadas de la autovía. En el lado derecho se levanta hoy el hotel “El Cisne” manteniendo viva la tradición hostelera.

Durante la segunda mitad del siglo XX hubo otra “venta de los Caballos”, situada a 2,2 km de distancia de aquí en dirección hacia Zaragoza, pero que nada tenía que ver con la antigua casa de postas.



Emplazamiento de la venta del Palomar. *Carte du royaume d'Aragon*, B. D'Anville, 1719 (detalle).



Zaragoza. La venta de los Caballos en 1932. *Revista Aragón*, año 1932, n° 79, pp. 27-28

VENTA de SANTA ANA (Zaragoza)

Coordenadas: 30T 670572 - 4611904

Localización: 5,2 km al OSO de Zaragoza (desde El Portillo)

Cronología: s. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera N-II, km 310

Estado actual: Venta desaparecida

La venta de Santa Ana estaba situada a escasa distancia del puente de La Muela, en el lado que mira hacia la ciudad de Zaragoza. Junto a ella había un portazgo para el cobro de la tasa de peaje correspondiente. En la actualidad en el lugar se levanta el edificio abandonado de la Torre Sarabaldo y una vivienda particular. Las únicas referencias que tenemos de ella se reducen al Itinerario de 1849, un croquis de los alrededores de Zaragoza, dibujado por Francisco Coello e incluido en el mapa de dicha provincia de 1865, y las menciones en la *Guía del viajero* de Francisco Mellado. Por el contrario, no viene marcada en el *Plano del término municipal de Zaragoza* de 1892 dibujado por Dionisio Casañal, posiblemente porque ya había desaparecido. Isidoro de Antillón hace pasar el camino hacia Madrid por el lugar de Santa Bárbara, situado a una legua de Zaragoza, quizás confundiéndolo con esta venta.

En el citado mapa de la provincia de Zaragoza de 1865 de Francisco Coello se localiza en este mismo punto, aunque al otro lado del puente, una venta innominada de la que ésta es su única referencia.

VENTA de la ROMAREDA (Zaragoza)

Coordenadas: 30T 674378 - 4613364

Localización: Ciudad de Zaragoza, barrio de las Delicias (sector de la plaza de Huesca)

Cronología: ss. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Zaragoza: Avenida de Madrid

Estado actual: Venta desaparecida

La venta de La Romareda se situaba a las afueras de la ciudad de Zaragoza, junto a la carretera general que conducía hacia Madrid. Hoy en día esta vía de salida de la ciudad se corresponde con la avenida de Madrid y toda esta zona forma parte del barrio de Delicias. Su denominación se debe a que por este lugar discurría la acequia homónima, de modo que no debe extrañar que haya otros sectores de la ciudad que reciban el mismo nombre, como ocurre, precisamente, con la zona donde está ubicado el actual campo de fútbol. Su documentación cartográfica se reduce a los referidos mapas de Francisco Coello y plano de Dionisio Casañal.

(*) En el mapa de Coello se han marcado tanto las ventas de Santa Ana y de La Romareda, más próximas a Zaragoza, como la venta sin nombre que queda más alejada de la ciudad.



Mapa de los alrededores de Zaragoza, Francisco Coello (1865) (*).



Zaragoza. Torre Sarabaldo (antiguo emplazamiento de la venta de Santa Ana).

FONDA de las CUATRO NACIONES (Zaragoza)

Coordenadas: 30TWL 548026 - 4542939

Localización: Núcleo urbano de la ciudad de Zaragoza

Cronología: S. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: C/ San Pedro, 3 y C/ Coso, 5

Ruta/Vía actual: Callejeros de Zaragoza: C/ Don Jaime I y Coso

Estado actual: Fonda desaparecida

FONDA de EUROPA (Zaragoza)

Coordenadas: 30TWL 548026 - 4542939

Localización: Núcleo urbano de la ciudad de Zaragoza

Cronología: S. XIX-XX

Rutas/Vías históricas: C/ Coso, 137 - Plaza de la Constitución

Ruta/Vía actual: Callejero de Zaragoza: Plaza de España y C/ Coso

Estado actual: Fonda desaparecida

Estos dos establecimientos hosteleros estaban situados en el centro de la ciudad de Zaragoza y junto a ellos tenían su parada las líneas de diligencias entre Madrid, Zaragoza y Barcelona.

La fonda *Cuatro Naciones*, fundada hacia 1840, estaba ubicada inicialmente en la calle San Pedro, actual Don Jaime I, junto al palacio de la Casa de Ariño, siendo dirigida por el italiano Juan Fortis. En 1855 sufrió un devastador incendio que arruinó por completo el edificio de modo que el negocio se trasladó a la casa que la condesa de Torreseca poseía al principio del Coso, junto al Palacio de la Audiencia. En la planta baja de este edificio estaba radicada la oficina de la compañía *Diligencias del Norte y del Mediodía*, según se afirma en la Guía de Zaragoza de 1860. Posteriormente, la antigua fonda fue reconstruida junto a su primitivo emplazamiento en la calle Don Jaime I con proyecto del arquitecto José de Yarza, abriendo al público con el nombre de hotel *Universo y Cuatro Naciones*, del que años después dependían también un restaurante y un café. El establecimiento estuvo en activo hasta los primeros años del siglo XX.

La fonda de *Europa* también estaba emplazada en el Coso, pero en este caso junto a la Plaza de la Constitución, ahora conocida como Plaza de España, ocupando parte de las dependencias del antiguo Hospital de Nuestra Señora de Gracia. El establecimiento debió abrir al público hacia 1845 estando a cargo del piamontés Gaudencio Zopetti, que en 1858 adquirió el edificio en propiedad de modo que encargó a José de Yarza una completa remodelación con el fin de convertirlo en un moderno hotel. Según la Guía de Zaragoza de 1860 junto a este edificio tenía su sede la compañía de *Diligencias y Postas Generales*. En fechas posteriores se abrió en la planta baja del hotel *Europa* un café, famoso entre las clases pudientes de la sociedad zaragozana hasta las primeras décadas del siglo XX. Con la desaparición del hotel el edificio pasó a ser la sede del Banco de España.

Bibliografía específica: PARRA (2008)



Zaragoza, Coso Alto, Palacio de la Audiencia, h. 1870.
Archivo Ruiz Vernacci, Jean Laurent y Cía (Proyecto GAZA).



Zaragoza, Plaza de la Constitución, Hotel Europa, h. 1880.
Archivo Histórico Provincial de Zaragoza, Estudio Coyne.

VENTA del GORRO (Garbajosa, Guadalajara)

Coordenadas: 30TWL 548026 - 4542939

Localización: 3,2 km al este de Alcolea del Pinar y 1,5 km al OSO de Aguilar de Anguita

Cronología: S. XVIII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: -

Estado actual: Venta desaparecida



La primera cita de esta venta está recogida en la edición de 1790 de la guía de Matías Escribano y con posterioridad es mencionada en numerosas obras del siglo XIX (Boada, S. López, Laborde, Antillón y Cabanes). También hace referencia a ella Madoz, aunque por entonces el camino hacia Daroca estaba ya prácticamente en desuso, al igual que esta venta que quedaba algo apartada del nuevo trazado de la carretera de Alcolea del Pinar a Molina de Aragón, coincidente con el de la actual carretera N-211 (Itinerario 56: Guadalajara-Teruel; *Itinerario Descriptivo Militar de España, tomo II: Castilla la Nueva y Burgos*, 1866). En los mapas del IGN y del SGE (hoja 462, Maranchón, escalas 1:50.000 y 1:25.000) se recogen en sus inmediaciones varios microtopónimos que recuerdan su existencia (La Venta, Parideras de la Venta y Fuente de la Venta). De la antigua venta sólo queda su recuerdo toponímico puesto que en su emplazamiento se construyó posteriormente un corral dedicado a actividades ganaderas, abandonado y en ruinas en la actualidad.

VENTA del CAMPO (Luzón, Guadalajara)

Coordenadas: 30TWL 558609 - 4544232

Localización: 8,2 km al oeste de Maranchón

Cronología: S. XVIII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera N-211, km 14

Estado actual: Venta desaparecida



Tomada de MENÉNDEZ PIDAL, R. (1908).

La primera mención de esta venta está recogida en el itinerario de Boada, obra aparecida en 1803, y posteriormente también es citada por otros autores durante la primera mitad del siglo XIX (S. López, Laborde, Antillón y Cabanes). El diccionario de Madoz hace referencia a ella, pero, a diferencia de la venta del Gorro, la carretera de Alcolea del Pinar a Molina de Aragón si pasaba junto a ella, puesto que entre Aguilar de Anguita y Maranchón el trazado de la nueva ruta era prácticamente coincidente con el del antiguo camino real, de modo que por estas fechas la venta seguía prestando sus servicios a los viajeros. Ramón Menéndez Pidal confirmó que la venta estaba en ruinas a principios del siglo XX, localizando su emplazamiento donde se cruza la carretera de Sigüenza a Molina con la senda de Arbujuelo a Luzón, punto inmediato al kilómetro 14 de la carretera N-211. En el mapa topográfico a escala 1.25.000 del IGN aparecen los microtopónimos La Venta y Cerrada de la Venta.

VENTA del CUERNO (Torralba de los Frailes, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 613282 - 4537750

Localización: 5,9 km al sur de Torralba de los Frailes

Cronología: S. XVIII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Edificio en ruinas

VENTA del MORRAL (Used, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 618124 - 4541804

Localización: 4,9 km al SSO de Used

Cronología: S. XVIII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Venta desaparecida

VENTA del PUERTO (Balconchán, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 627312 - 4546512

Localización: 6,2 km al este de Used y 3,8 km al SSO de Balconchán

Cronología: S. XVIII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera local de Used a Valconchán, ZP-1204

Estado actual: Conjunto de edificios destinado a uso ganadero

La entrada del camino real en Aragón, una vez pasada la ermita de Santo Domingo, se hacía por el término de Torralba de los Frailes. A falta de núcleos de población entre este punto y el pueblo de Used se fueron sucediendo una serie de ventas a lo largo de la extensa llanura.

La primera de ellas era la venta del Cuerno, emplazada en término de Torralba de los Frailes. Constaba de varios edificios entre los que destacaba la vivienda principal y varios edificios auxiliares. Con posterioridad a su abandono como venta caminera a principios del siglo XIX fue convertida en casa de campo destinada a atender las tareas agrícolas y ganaderas. Disponía de un pequeño navajo para almacenar el agua, infraestructura muy común en toda la zona. En la actualidad todo el conjunto presenta un estado ruinoso.

Algo más adelante estaba situada la venta del Morral. De ella sólo queda hoy en día el recuerdo toponímico de su existencia. En fecha indeterminada los edificios fueron arrasados y el lugar de su emplazamiento está hoy aprovechado como campos de labor. En sus inmediaciones también había otro navajo destinado a la recogida de agua de lluvia.

La venta del Puerto estaba emplazada en el llano de Used antes de descender la larga y tortuosa cuesta que baja al valle del Jiloca. Entre todo el conjunto sobresale un gran edificio de planta rectangular elevado hasta tres alturas, bien conservado, en el que destaca una galería corrida de ventanas en la planta superior a semejanza de las galerías de arcos de tradición aragonesa. Otros edificios auxiliares adosados en su parte trasera presentan un avanzado estado de ruina. Al conjunto se le añadieron posteriormente otras edificaciones, formando un área cerrada, para que sirviera como corrales de ganado, función que cumple en la actualidad. Delante del edificio principal hay un pozo con el brocal alzado con mampostería. En las inmediaciones del lugar se localiza un pequeño manantial cuya agua se recoge en una balsa aneja. La primera referencia de esta venta en la bibliografía de la época está recogida en la *Rectificación del itinerario* de Pedro Boada, obra publicada en 1803; no obstante, es muy posible que el edificio tenga mayor antigüedad. También aparece citada en la guía de caminos de Santiago López, pero en este caso sólo a partir de la segunda edición de 1812.

En esta zona también se ubicaron otras ventas, aunque en realidad algunas de ellas estaban relacionadas con el camino de Molina de Aragón a Daroca que, proveniente de La Yunta, atravesaba la llanada de la laguna de La Zaida en dirección a la venta del Puerto. Algunas de estas ventas fueron las siguientes: El Navajo Blanco, Los Cabezuelos y La Zaida o Ceida. Precisamente, los caminos de Madrid y de Molina se reunían en la mencionada venta del Morral. La variación del trazado de ambos caminos a lo largo de los siglos fue la causa fundamental del auge o declive de las diferentes ventas según el camino principal pasara junto a ellas o se desviase por otro recorrido.



Torralba de los Frailes. Venta del Cuerno.



Used. Camino real desde la venta del Morral en dirección hacia Used.



Balconchán. Venta del Puerto.

VENTA del HUERVA (Villarreal de Huerva, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 646101 - 4564339

Localización: 4 km al noreste de Villarreal de Huerva

Cronología: S. XVI-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera N-330, km 433

Estado actual: Edificios abandonados

VENTA del PUERTO (Villarreal de Huerva, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 645651 - 45673730

Localización: 6,2 km al NNE de Villarreal de Huerva

Cronología: S. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Edificios en ruinas

La venta del Huerva es mencionada desde los primeros años del siglo XIX. Su excelente posición en el arranque del puerto de San Martín debió conferirle cierta relevancia entre los viajeros. En sus cercanías, viniendo de Zaragoza, se produce la separación de los antiguos caminos reales de Madrid y de Valencia. El abandono de la ruta de Madrid a principios del siglo XIX no le afectó demasiado puesto que el trazado de la nueva carretera entre Zaragoza y Valencia pasaba, y pasa, junto a ella. No obstante, el establecimiento dejó de prestar sus servicios a los viajeros a mediados del siglo XX, siendo utilizado posteriormente para actividades agrícolas y ganaderas. En la actualidad los edificios están abandonados, situación que se ha visto acentuada a raíz de la reciente construcción de la nueva autovía A-23.

La venta del Puerto o de San Martín, ubicada también en término de Villarreal de Huerva, es mencionada de forma reiterada como una importante etapa en el camino real entre Madrid y Zaragoza por Daroca. Estaba situada sobre la vertiente meridional del puerto, cerca ya del collado final. Este tramo del camino también formaba parte del itinerario de Zaragoza a Teruel y Valencia de modo que esta venta siguió prestando sus servicios integrada en esta nueva ruta durante el siglo XIX, seguramente hasta la construcción a finales de siglo del nuevo trazado por los puertos de Huerva y Paniza. En la actualidad es una completa ruina que apenas permite reconocer la importancia que tuvo en tiempos pasados.

Bibliografía específica: BENEDICTO (2011)



Villarreal de Huerva. Venta del Huerva.



Villarreal de Huerva. Venta del Puerto.

VENTA del ÁNGEL (Encinacorba, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 645995 - 4570197

Localización: 2,3 km al sureste de Encinacorba

Cronología: s. XVIII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Venta desaparecida

VENTA de CARNICER (Encinacorba, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 646863 - 4572993

Localización: 2,6 km al NNO de Encinacorba

Cronología: s. XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera local de Cariñena a Encinacorba, CV-669, y camino rural

Estado actual: Torre agrícola

VENTA del COSCOJAR (Cariñena, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 651598 - 4582629

Localización: 5,7 km al NNE Cariñena y 2,9 km al SSO de Longares

Cronología: s. XVIII-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera N-330, km

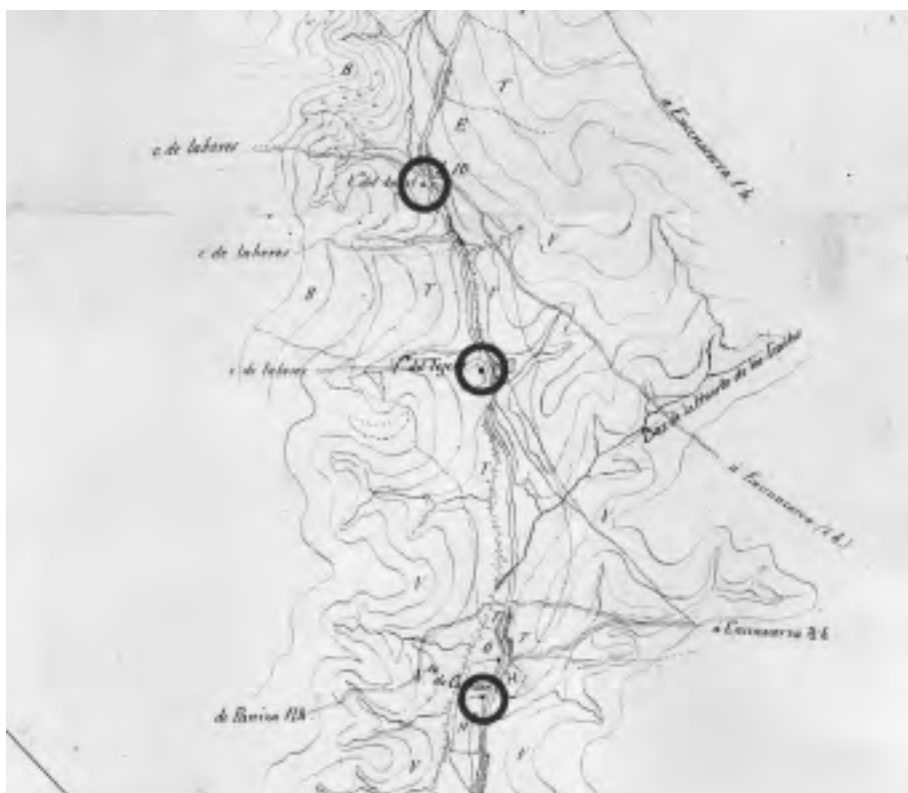
Estado actual: Venta desaparecida (ruinas)

La venta del Ángel estaba situada a los pies de la cara septentrional del puerto de San Martín. La primera mención sobre ella viene recogida en el relato del abad Joseph Branet en 1797 y poco más tarde en la obra de Pedro Boada, editada en 1803, de modo que su existencia parece coincidir con las últimas décadas en las que el camino de Madrid a Zaragoza por Daroca seguía siendo el principal. Posteriormente, durante el resto del siglo XIX, siguió integrada, al igual que la venta del Puerto, en el itinerario entre Zaragoza y Valencia hasta la apertura del puerto de Paniza. La ubicación de esta venta en la parte baja del puerto le concedía cierta posición estratégica, de ahí, que el diccionario de Madoz le dedique una entrada propia donde se dice de ella lo siguiente: *“Venta en el término de Encinacorba situada sobre la carretera que conduce de Zaragoza a Valencia en terreno escabroso y a cuyas inmediaciones se forman muchas veces barrizales que atascan los carruejes con grave perjuicio de los viajeros, es la primera que se encuentra bajando del puerto de Cariñena y se compone de una sola casa o edificio que nada ofrece de particular”*.

En la ruta presentada por Boada se hace referencia a una segunda venta en término de Encinacorba denominada venta de Ciñacorba (o Cañicorba, según Bernardo Espinalt) cuyo nombre alude de manera genérica a la población, establecimiento que debe identificarse con la venta de Carnicer citada en el índice de la obra de Espinalt y posteriormente por Madoz, autor que erróneamente la ubica en término de Cariñena. En dos fuentes cartográficas de la misma época, como son el Itinerario de Zaragoza a Valencia (1850) y el mapa provincial de Coello (1865), junto con las ventas mencionadas, se marca también la del Tejero, que según todos los indicios sería posterior a ellas.

El diccionario de Madoz, en su entrada de Encinacorba, hace mención a la venta Nueva emplazada en esta misma carretera y frente a la que situaba el Molino de la Hoz, de manera que la localización de dicha instalación hidráulica en la orilla del río Huerva permite identificarla con la venta Nueva del Huerva, localizada, en realidad, en término de Villarreal de Huerva.

Por el contrario, sí se ubicaba en término de Cariñena, a medio camino entre esta población y Longares, una venta que Boada llama Nueva y que con posterioridad recibe el nombre de venta del Coscojar según confirman diversas fuentes cartográficas.



Encinacorba: ventas del Ángel, del Tejero y de Carnicer. DE OBREGÓN (1850).
Itinerario de Zaragoza a Valencia, hojas nº 4 y 5 (detalle) (MDE.ACGE)



Encinacorba. Actual torre de Carnicer.



Cariñena. Venta del Coscojar.

VENTA de MOZOTA (La Muela - Mozota, Zaragoza)

Coordenadas: 30TWL 660682 - 4594604

Localización: 600 m al noroeste de Mozota

Cronología: S. XVI-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera N-330, km 471,3

Estado actual: Venta desaparecida

VENTA de MOTORITA (Botorrita, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 663325 - 4596867

Localización: 1 km al oeste de Botorrita

Cronología: S. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera N-330, km 474,7

Estado actual: Edificio bien conservado de titularidad privada

Estas dos ventas son citadas por primera vez por Pedro Villuga en 1546 como etapas del camino de época moderna entre Zaragoza y Daroca. Posteriormente, desde mediados del siglo XVIII son mencionadas regularmente en las guías de caminos como paradas en el camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca. A mediados de este mismo siglo, la segunda de ellas debía presentar un estado ruinoso ya que el marqués de Ariño, señor del lugar de Botorrita, ordenó construir un nuevo edificio, del que sabemos que en 1748 ya estaba terminado tal como certifica fray Pedro José de Parras cuando pasó por aquí camino de Madrid, de ahí que a partir de entonces también fueran conocidas con los nombres de venta Vieja y venta Nueva, respectivamente. Por su parte, la venta de Mozota pertenecía a los propios del Concejo de Zaragoza, a pesar de situarse tan lejos de la ciudad. En el archivo municipal se conservan varios expedientes relativos a diversas obras de reparación que fue necesario realizar en ella durante la segunda mitad del siglo XVIII y principios del XIX, concretamente en los años 1758, 1794 y 1815, así como numerosos contratos de arrendamiento de dicho establecimiento, en este caso comprendidos entre 1754 y 1833.

A pesar del abandono desde las primeras décadas del siglo XIX de esta ruta como itinerario preferente entre Madrid y Zaragoza ambas ventas siguieron en activo ya que este tramo continuó utilizándose como camino de Zaragoza a Teruel y Valencia, hecho que propició la apertura de nuevos establecimientos camineros.

La venta Nueva, conocida también con posterioridad como venta del Muro, fue reconvertida en casa de campo agrícola al entrar en decadencia al quedar aislada de la carretera a raíz de la construcción en la década de 1890 de la línea ferroviaria hacia Teruel. El majestuoso edificio todavía destaca imponente sobre una pequeña altura desde la que se domina la carretera de Valencia. La fábrica del edificio principal es de ladrillo macizo de gran módulo, mientras que las dependen-

cias auxiliares presentan técnicas menos elaboradas. Por el contrario, la venta Vieja después de quedar abandonada fue derruida hacia 1990.



La Muela. Venta de Mozota o venta Vieja.
Fotografía aérea, vuelo interministerial 1973-1986 (IGN)



Botorríta. Venta de Motorita o venta Nueva.

VENTA / POSADA de MARÍA (María de Huerva, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 667040 - 4600543

Localización: Casco urbano de María de Huerva

Cronología: S. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera N-330, km 480,3

Estado actual: Edificio bien conservado pero en desuso



La parada de María de Huerva es mencionada en los itinerarios de Villuga y Meneses del siglo XVI. Juan Bautista Labaña apunta que el caserío de la población estaba emplazado en la margen derecha del río de modo que en esta parte, junto al camino real, debió ubicarse una venta anterior. El edificio actual fue construido en los años finales del siglo XVIII (según ha documentado José Luis Ona en 1794 ya estaba construido) por el conde de Fuentes, señor del lugar de María. Se trata de un soberbio edificio de dos pisos de planta rectangular estructurado alrededor de un gran patio interior. Las paredes son de fábrica de ladrillo macizo con intercalaciones de casetones de tapial. Presenta grandes portales de entrada tanto en la fachada principal como en las dos laterales. Aunque en origen la venta de María estaba emplazada junto al antiguo camino real en las cercanías de la población, en la actualidad se halla perfectamente integrada en su casco urbano. Como algunos otros paradores el edificio fue habilitado durante la primera mitad del siglo XX como cuartel de la Guardia Civil. En la actualidad presenta un buen estado de conservación aunque no está destinado a ningún uso.

Bibliografía específica: LORENZO LIZALDE (2006)

VENTA de CADRETE (Cadrete, Zaragoza)

Coordenadas: 30TWL 668806 - 4601998

Localización: 1,4 km al OSO de Cadrete

Cronología: S. XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera N-330, km 482,5

Estado actual: Venta desaparecida

La venta de Cadrete estaba emplazada sobre una de las terrazas del río Huerva. Cerca de ella se situaba el antiguo molino de Cadrete. La venta ya estaba construida en 1803 puesto que figura en la *Rectificación del itinerario* de Pedro Boada como una de las paradas del camino real entre Madrid y Zaragoza. A finales del siglo XIX aparece representada en el *Plano del término municipal de Zaragoza* de 1892 elaborado por Dionisio Casañal, sin embargo no figura el mapa topográfico del IGN (escala 1:50.000, hoja 383-Zaragoza, 1ª ed., 1920). En la actualidad no queda ningún rastro de los edificios que integraban la venta y el cercano molino, y aunque esta zona concreta no ha sido urbanizada, pero sí otras inmediatas, se reconocen en el lugar intensas remociones de tierra que han desfigurado su aspecto original.

VENTA del ABEJAR (Zaragoza - Cuarte de Huerva, Zaragoza)

Coordenadas: 30TWL 671852 - 4607182

Localización: 1,1 km al NNO de Cuarte de Huerva

Cronología: S. XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera N-330, km 488,5

Estado actual: Venta desaparecida

La venta del Abejar estaba situada a unos 7,5 km de la puerta del Carmen que era la salida tradicional de la ciudad de Zaragoza en dirección hacia Valencia. En esta zona el límite entre los términos municipales de Zaragoza y Cuarte de Huerva discurre paralelo al margen oriental de la carretera de modo que la venta quedaba ubicada en término de Zaragoza. No se conoce el momento de su construcción pero la primera referencia sobre ella aparece en la obra de Pedro Boada, editada en 1803. Con posterioridad, figura representada en algunos mapas de la época, entre los que destaca el *Plano del término municipal de Zaragoza* de 1892 confeccionado por Dionisio Casañal, pero ya no aparece señalada en el mapa topográfico del IGN de 1920. En la actualidad resulta imposible buscar sus restos puesto que toda la zona ha sido urbanizada al construirse aquí un polígono industrial.

10.3. OTROS ELEMENTOS DEL ITINERARIO

PUERTA del SOL, km. 0 (Madrid)

Coordenadas: 30T 440286 - 4474272

Localización: Núcleo urbano de Madrid

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera general de Madrid a Francia por La Junquera y resto de las carreteras radiales

Ruta/Vía actual: Callejero de Madrid: Puerta del Sol

Estado actual: Hito en buen estado de conservación



Madrid, Puerta del Sol, 1951. Placa del “kilómetro cero”

La Puerta del Sol de Madrid es el punto simbólico desde el que partían las seis carreteras generales que configuraban la red radial española. En 1950, con motivo de la implantación del Plan Redia, se colocó en este lugar una placa que hacía referencia a este hecho, aunque debido al regular estado de conservación de la placa original fue substituida en 2009 por una réplica de granito y latón. Es, por tanto, el punto en el que arrancaba la carretera general de Madrid a Francia por La Junquera, predecesora de la N-II. En la actualidad la placa se mantiene aquí a nivel testimonial a pesar de que las mencionadas carreteras radiales han visto alterado el trazado que las adentra en el núcleo urbano de la capital.

PUERTA de ALCALÁ (Madrid)

Coordenadas: 30T 441572 - 4474603

Localización: Núcleo urbano de Madrid

Cronología: ss. XVI-XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Madrid: C/ Alcalá (Plaza de la Independencia)

Estado actual: Monumento en buen estado de conservación

La guía de Matías Escribano señala que el camino real de Aragón partía de la Puerta de Alcalá tomando la dirección de la ciudad complutense, sin embargo el contraste de fechas permite afirmar que el elemento al que alude esta referencia no es la misma que se puede contemplar en la actualidad.

Antes de la actual existió una puerta anterior, ubicada a la altura de la calle Alfonso XI, construida en 1599 en honor a la llegada a la Villa y Corte de Margarita de Austria, esposa de Felipe III. Se conocen algunas imágenes de ella dibujadas sobre vistas generales de la ciudad madrileña, sin embargo la pequeña escala de estas fuentes gráficas sólo permite conocer su aspecto general pero afortunadamente se ha conservado un grabado de dicho monumento, conservado en la Biblioteca Nacional y fechado en 1636, en el que se aprecian hasta los detalles más específicos. Era una obra de ladrillo de estilo renacentista que tenía un gran arco central bajo el que pasaba el mencionado camino real. Sobre dicho arco había una pequeña hornacina que contenía una estatua de Nuestra Señora de la Merced, mientras que sobre dos pilastras adosadas en ambos flancos del arco se erigían las estatuas de San Pedro Nolasco y la beata Mariana de Jesús.

Dentro de los planes de modernización de la ciudad, el rey Carlos III proyectó la renovación de esta puerta pero en el momento de su construcción se decidió desplazarla unos 150 m hacia el este. El monumento que ha llegado hasta nosotros, por todos conocido, fue diseñado por el arquitecto italiano Francesco Sabatini y construido entre 1769 y 1778. Edificada en estilo neoclásico, muestra el aspecto de un arco de triunfo. Presenta una estructura dividida en tres cuerpos, sobresaliendo el central sobre los laterales de menor altura. En el cuerpo central se abre un acceso coronado por un arco de medio punto, mientras que los cuerpos laterales disponen de dos aberturas, una interior, de las mismas dimensiones que el vano del cuerpo central, cubierta también con arco de medio punto y otra exterior adintelada mucho más pequeña. Los tres accesos centrales disponían de unas rejas que se cerraban al acabar el día impidiendo el tránsito de vehículos, mientras que los accesos exteriores servían para el paso de peatones. En la parte superior del cuerpo central hay una inscripción, encuadrada en una cartela y escrita con letras mayúsculas, que alude a la fecha de construcción del monumento: "REGE CAROLO III ANNO MDCCLXXVIII". Hoy en día es uno de los monumentos más emblemáticos de la ciudad de Madrid.



Madrid. Puerta de Alcalá, grabado de 1636.
Biblioteca Nacional de España



Madrid. Puerta de Alcalá, 1913. (Tarjeta postal, Fototipia: Castañeira y Álvarez).
Biblioteca Nacional de España.

PUERTA de MADRID / PUERTA de los MÁRTIRES (Alcalá de Henares, Madrid)

Coordenadas: 30T 468415 - 4481180 / 30T 469397 - 4481656

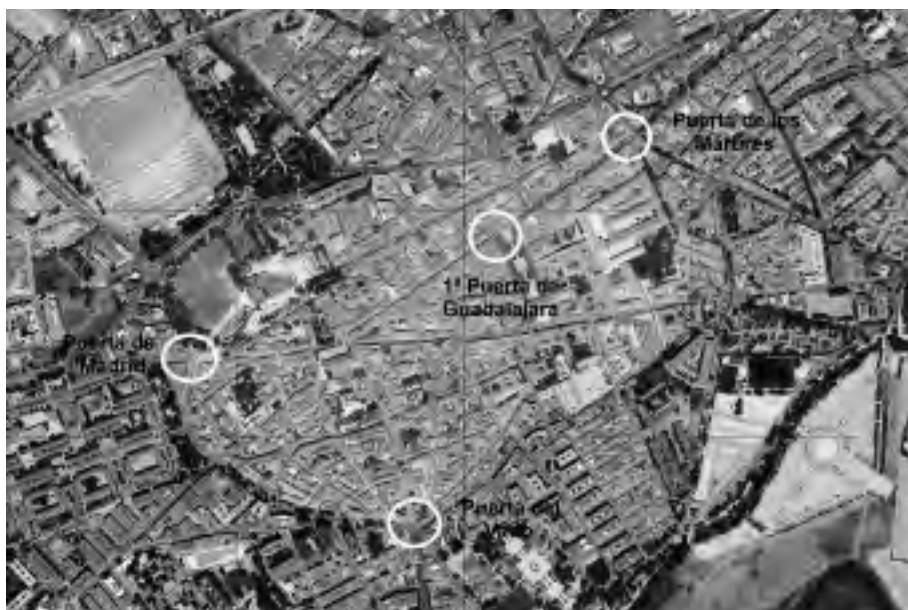
Localización: Núcleo urbano de Alcalá de Henares

Cronología: ss. XIII-XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Alcalá de Henares: C/ Cardenal Cisneros, Mayor y Libreros

Estado actual: Sólo se conserva la puerta de Madrid



Ortofoto de Alcalá de Henares. Casco antiguo (Fuente: IGN).

En el siglo XIII el incipiente núcleo medieval de Alcalá de Henares estaba dotado de una primitiva muralla en la que se abrían varias puertas. En el flanco sur se encontraba la Puerta del Vado que daba acceso a la ciudad desde el camino que provenía de Toledo, después de bajar la cuesta de Zulema y cruzar el Henares por el puente homónimo. La salida hacia Zaragoza se realizaba por la puerta de Guadalajara, situada en el lado oriental. A partir del siglo XVI, momento en el que Madrid asume la capitalidad en el centro peninsular, la ruta de Toledo cede la supremacía a la que provenía de la Corte, que procedente del oeste entraba en Alcalá por la puerta de Madrid y tras atravesar su casco urbano siguiendo las actuales calles Cardenal Cisneros, Mayor y Libreros, abandonaba la ciudad camino de Zaragoza por la puerta de Guadalajara, ahora trasladada desde su emplazamiento original hasta el final de la nueva muralla y denominada puerta de los Mártires a partir de

1568. El crecimiento urbanístico de la ciudad en el siglo XIX se llevó por delante la puerta de los Mártires de la que sólo queda su recuerdo en el callejero urbano, mientras que la puerta de Madrid se conserva todavía a nivel testimonial.



Alcalá de Henares. Puerta de Madrid, en 1969. Tomada de CABRERA, L.A. (2003).
El archivo y la fotografía de Alcalá de Henares.



Guadalajara. Torreón del Alámin y Puente de las Infantas, h. 1910 (Tarjeta postal).

PUERTA de MADRID / PUERTA de BEJANQUE (Guadalajara)

Coordenadas: 30T 485609 - 4498600 / 30T 486376 - 4498007

Localización: Núcleo urbano de Guadalajara

Cronología: ss. XII-XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino medieval de Toledo a Zaragoza; camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Guadalajara: C/ Madrid, Plaza de Bejanque

Estado actual: Sólo quedan algunos restos de la Puerta de Bejanque



Ortofoto de Guadalajara. Casco antiguo (Fuente: IGN).

En época medieval el antiguo camino, proveniente tanto de Toledo como de Madrid sorteaba el Henares por el puente de piedra y después de un corto trecho en cuesta entraba en la ciudad de Guadalajara por la puerta de Madrid. Tras atravesar su casco urbano salía en dirección hacia Sigüenza y Medinaceli por la puerta existente junto al torreón del Alamín. A partir del siglo XVI, momento en el que el camino principal hacia Zaragoza transcurría por los páramos de la Alcarria, el recorrido urbano atravesaba la ciudad de norte a sureste y abandonaba la capital alcarreña por la puerta de Bejanque, imponente baluarte defensivo medieval del que en la actualidad apenas quedan unos escasos restos correspondientes al acceso interior, denominada con posterioridad como puerta de Zaragoza. También se desvió por este acceso el camino de Navarra que tras coincidir con el de Aragón hasta Taracena, tomaba cerca de esta última población un desvío en dirección hacia Hita y Jadraque.

PALACIO de HERAS (Heras de Ayuso, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 490385 - 4515379

Localización: 1,2 km al oeste de Heras de Ayuso (Guadalajara)

Cronología: ss. XVI-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 1C)

Ruta/Vía actual: Camino rural de uso privado

Estado actual: Finca de propiedad privada

Los duques del Infantado, potentado linaje alcarreño en época moderna, poseían una finca de recreo, conocida como Palacio de Heras, ubicada junto al camino real que conducía a Aragón, entre la barca de Maluque y el pueblo de Heras de Ayuso. El palacio quedaba muy cerca del curso del río Badiel, afluente del Henares.

Varios viajeros dejaron constancia escrita de su paso por este lugar durante el siglo XVI, haciendo referencia expresa a esta bucólica propiedad ducal. Antoine de Lalaing que formaba parte del séquito de Felipe el Hermoso dijo de este lugar lo siguiente: *“El lunes [10 de octubre de 1502] el archiduque se alojó a tres leguas de allí [Guadalajara] en una casa de campo llamada Térís, perteneciente al duque, que tiene un parque muy hermoso, pero bastante montuoso y dotado de animales salvajes y algunos árboles”*. El arquero real Enrique Cock que acompañaba a Felipe II a la vuelta de Tarazona escribió: *“Domingo. A treze de diciembre [de 1592] Desde la villa [Hyta] fuymos baxando hasta Eras, casa recreacion del duque en la ribera de Henares, que passamos un poco adelante el mismo rio con los cavallos”*.

Otras noticias documentales sobre este lugar datan de finales del siglo XVI y hacen referencia a la construcción de una cerca que debía rodear la huerta del duque situada en la Casa y Bosque de Heras. La referencia documental certifica la existencia aquí de una casa de campo propiedad de los Mendoza. Algunos años más tarde, concretamente en 1602, se construyó una ermita en este mismo lugar bajo el patrocinio de la duquesa.

En la primera mitad del siglo XVIII se realizaron varias reformas que condujeron a la erección de un elegante palacio en el que destacaban su portada barroca, la escalera señorial y varios salones decorados con los escudos y emblemas de sus propietarios. El diccionario de Madoz menciona la existencia en el término de Heras de un caserío propiedad del duque del Infantado. El complejo constaba de varios edificios entre los que se mencionan el palacio con su oratorio, diez casernas para los criados, tres casas para los guardas, las caballerizas, algunos pajares, una fragua, un lagar (cocedero para el vino) y una bodega. En las inmediaciones del caserío había un hermoso paseo flanqueado por plátanos, acacias y otros árboles, así como dos grandes majuelos de viña con olivos y nogales.

A finales del siglo XIX la finca era propiedad de los marqueses de Casariego, que también ostentaban el título de condes de Maluque. Esta familia ordenó construir un nuevo edificio en 1885 (*Blanco y Negro*, 12 de agosto de 1923), sin embargo, en la madrugada del 12 de junio de 1932 un voraz incendio destruyó la mayor parte del mismo salvándose sólo del fuego la planta baja merced a su sólida construcción

y al haber aguantado el solado del primer piso (*ABC*, martes 14 de junio de 1932, edición de la mañana).

Bibliografía específica: MUÑOZ JIMÉNEZ (1998)



Palacio de Heras, 1923 (*Blanco y Negro*, 12 de agosto de 1923).
Tomada de TIESO DE ANDRÉS (2012).



Palacio de Heras, junto al río Badiel. Fotografía aérea, vuelo americano 1956-1957 (IGN)

MONASTERIO de SOPETRÁN (Hita - Torre del Burgo, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 493361 - 4516424

Localización: 500 m al norte de Torre del Burgo y 3,7 km al suroeste de Hita

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C)

Ruta/Vía actual: Carretera autonómica CM-1003, km 17,4

Estado actual: Edificio abandonado en regular estado de conservación



El monasterio de Sopetrán es un antiguo cenobio benedictino situado en las cercanías de la población de Torre del Burgo, en la provincia de Guadalajara, aunque en realidad pertenece al municipio de Hita. Después de algunos intentos fallidos la definitiva fundación del monasterio se remonta a la época bajomedieval cuando en 1372 el arzobispo de Toledo lo entregó a la orden de San Benito. Los momentos de esplendor llegaron en los siglos modernos bajo la protección de los duques del Infantado, sin embargo con la desamortización decimonónica la propiedad se traspasó a manos privadas. El abandono y el paso del tiempo han hecho mella en él dejando el edificio muy deteriorado. En los últimos años se ha intentado su rehabilitación pero el proyecto no ha prosperado. En este lugar se reunían de nuevo los dos caminos alternativos que ascendían por el valle del Henares hacia Sigüenza, de una parte el que venía de la ciudad de Guadalajara y de la otra el que pasaba por Marchamalo y cruzaba el río por la barca de Maluque o de Heras. Varios fueron los viajeros ilustres que pasaron por el monasterio de Sopetrán, entre los que destacan Enrique Cock, en 1592, Francisco Spada, en 1666, y Luis Francisco D'Harcourt, en 1701, entre otros.

ERMITA de LOS QUINTANARES (Horna, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 537200 - 4552036

Localización: 2 km al suroeste de Horna

Cronología: ss. XVII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Ermita abierta al culto



Se trata de un importante enclave emplazado en la cabecera del río Henares, a apenas unos tres kilómetros de su nacimiento. Los hallazgos cerámicos localizados en este punto confirman su ocupación en época romana, al igual que durante el periodo altomedieval islámico. El lugar también estuvo habitado durante la etapa cristiana de la que, tras quedar abandonado, sólo ha quedado esta ermita cuya fábrica actual es obra del siglo XVIII.

Estas evidencias arqueológicas inducen a pensar que por aquí discurría la primitiva calzada romana que remontaba el valle del Henares en dirección a *Caesaraugusta*. También pasaría por este lugar el camino medieval entre Guadalajara, Sigüenza y Medinaceli. Esta ruta seguiría en uso todavía en las primeras décadas de la Edad Moderna, tal como parece deducirse del relato de Gaspar Barreiros, viajero que accedió al valle del Jalón por el sector de Torralba del Moral. El erudito portugués no nombra de manera expresa este asentamiento, quizás porque ya estaba deshabitado. En los años siguientes este camino quedaría abandonado en favor del trazado por Bujarrabal según se indica en la guía de Villuga, fechada sólo unos años más tarde.

LA PICOTILLA (Torija, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 497484 - 4510427

Localización: Casco urbano de Torija

Cronología: ss. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 3, 4);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Torija: C/ Camilo José Cela

Estado actual: Buen estado de conservación



Este hito caminero fue erigido con motivo de las reparaciones y mejoras efectuadas en el camino real de Aragón en las décadas finales del siglo XVIII en las inmediaciones de las poblaciones de Torija y Trijueque. El monumento pétreo está desplazado de su emplazamiento original puesto que en un primer momento debió estar ubicado al inicio de la cuesta de Torija, pues así lo confirma la anotación recogida en la obra de Alexandre Laborde: *“Se gira alrededor de esta ciudad [Torija], bajando, y al fondo de la bajada hay una columna con dos inscripciones, una en latín y la otra en castellano, las cuales informan al viajero que es muy peligroso cruzar el valle en el que entran y que para evitar las desgracias frecuentes el rey, a petición del conde de Floridablanca, había mandado construir un camino nuevo empezado en 1787 bajo Carlos III y acabado en 1790 bajo Carlos IV”*.

Bibliografía específica: OLEA (1998); SÁNCHEZ LÓPEZ (2004)

El monumento presenta, tal como ha quedado dicho anteriormente, una inscripción bilingüe en castellano y en latín que relata estos acontecimientos: “*DEO OPTIMO MÁXIMO: PARA LA POBLACIÓN, COMO DEFENSA Y REMEDIO DE LOS PELIGROS QUE SE EXPERIMENTAN EN LA VILLA DE TORIJA, SE ABRIÓ EL REAL CAMINO, DE ORDEN DE LA MAJESTAD EL SR. CARLOS III. COMENZOSE EN EL AÑO DE NUESTRO SEÑOR JESUCRISTO DE 1773, CONCLUYOSE EN EL 1790, REINANDO SU MAJESTAD EL SR. D. CARLOS IV, QUE DIOS GUARDE, A IMPULSOS DEL ZELO Y EFICACES PROVIDENCIAS DE SU PRIMER MINISTRO DE ESTADO, EL CONDE DE FLORIDABLANCA, SUPER-INTENDENTE DE CAMINOS Y COMUNICACIONES, Y HECHOS CUMPLIR POR EL INTENDENTE SUPERIOR DEL EXÉRCITO Y CORREGIDOR DE LA CIUDAD Y PROVINCIA DE GUADALAJARA DON MIGUEL VALLEJO, Y SEGUNDO MAESTRO DE ESTA OBRA, EL ARQUITECTO DON MIGUEL MATHEO FANDO*”.



ERMITA de la SOLEDAD (Trijueque, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 500742 - 4513882

Localización: Inmediaciones del casco urbano de Trijueque

Cronología: ss. XVII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 3, 4);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 78

Estado actual: Ermita abierta al culto



Tanques rusos junto a la ermita de la Soledad. Biblioteca Nacional de España

La ermita de la Soledad de Trijueque, situada junto a la calzada de la autovía A-2 en sentido Zaragoza, todavía se mantiene en pie ya que fue respetada por las obras de construcción de la autovía a pesar de que los viales modernos la han dejado un poco acorralada y no permiten contemplarla en todo su contexto. Se trata de un sencillo edificio de planta cuadrangular construido en mampostería en el que destaca su particular acceso dividido en dos por una pequeña columna central. Su interés como elemento del itinerario queda plasmado en el plano histórico ya que durante la Guerra Civil este lugar fue el punto de máximo avance del Corpo Truppe Volontarie (CTV) en su ofensiva a lo largo de la carretera general de Aragón en la Batalla de Guadalajara, evento bélico ocurrido en marzo de 1937. Se conoce una fotografía que recoge el momento en el que una columna de tanques republicanos T-26, de fabricación soviética, avanza por la carretera, a la altura de esta ermita, con el objetivo de frenar el ataque de las tropas italianas.

ALTO de SAN SEBASTIÁN (Alcolea del Pinar, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 545767 - 4543853

Localización: 1,3 km al noreste de Alcolea del Pinar

Cronología: ss. XVII-XIX ?

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 2); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 135,5

Estado actual: Ermita desaparecida



Se incluye este punto como enclave relevante del camino puesto que era considerado por algunos autores de la Edad Moderna como el punto más elevado de Castilla, sin embargo hoy sabemos que aunque se trate de un lugar muy elevado su altitud es de 1291 m. Uno de los primeros viajeros que dejaron constancia de su paso por aquí fue Juan Bautista Labaña cuando en 1610 se dirigía hacia Zaragoza; el geógrafo portugués escribió: *"Es Alcolea lugar de 60 vecinos del duque de Medinaceli, situado sobre unas peñas y al parecer y a un sexto de legua de él por el norte, a sus 50 grados, está un monte alto, y en él una ermita de San Sebastián, que dicen los vecinos ser el punto más alto de Castilla, y podrá ser porque siempre se sube desde Madrid hasta aquí, donde se comienza a bajar siempre"*. Alexandre Laborde vuelve a recordar que Alcolea, considerada entre las gentes de la zona como la población más alta ya no de Castilla sino de España, estaba dominada por una alta montaña de mil pies de altura que marcaba la divisoria de aguas entre Castilla y Aragón. De la ermita de San Sebastián, citada por Labaña y que da nombre al accidente orográfico, ya no quedaba nada a principios del siglo XIX puesto que no la mencionan ni Laborde ni Madoz. En la actualidad el cerro presenta un perfil característico con la antena semiesférica de Aena ubicada junto al vértice geodésico y utilizada para controlar el tráfico aéreo de la Península Ibérica.

ARCO ROMANO (Medinaceli, Soria)

Coordenadas: 30T 547606 - 4557869

Localización: Casco urbano de Medinaceli-Villa

Cronología: ss. I-XXI

Rutas/Vías históricas: Calzada romana de *Emerita Augusta* a *Caesaraugusta*; camino medieval de Toledo a Zaragoza; camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3)

Ruta/Vía actual: Carretera de acceso a Medinaceli-Villa

Estado actual: Buen estado de conservación



El arco romano de Medinaceli domina, desde el borde de la meseta sobre la que asienta la villa, el valle del Jalón y el paso por él de la vieja calzada romana y de los caminos que le sucedieron en el tiempo. Desde la lejanía dibuja el perfil inconfundible de la villa medinense junto con la Colegiata de Santa María y el castillo. Se trata de un arco de triunfo de tres aberturas, único en la Península Ibérica, que según los estudiosos fue erigido en el siglo I, hecho que han confirmado las excavaciones practicadas junto al basamento del monumento. Según documentan varios autores de época moderna el monumento estaba integrado en la muralla que rodeaba la villa de modo que servía como puerta de entrada a la misma, argumento que abre la posibilidad de que en época romana tuviera la misma funcionalidad. De hecho, el vano central permitiría el paso de carros mientras que los laterales servirían para el acceso de personas a pie. También se ha considerado su función como

monumento conmemorativo que marcaba el límite entre los conventos caesaraugustano y cluniense.

Desafortunadamente, la inscripción que adornaba la parte superior del arco en ambas caras ha desaparecido pero las improntas dejadas en la piedra por los pasadores metálicos que sujetaban las letras que conformaban el texto ha posibilitado que algunos autores hayan tratado de reconstruir dicha inscripción. En este sentido, una de las últimas hipótesis propone las siguientes lecturas:

Cara septentrional: NUMINI AUGUSTO SACRU[M]

Cara meridional: NUMINI IMP (ERATORIS) DOMITIANI AUG (USTI) GER (MANICI)

Cara meridional (nueva lectura): NUMINI IMP (ERATORIS) TRAIANI AUG (USTI) GER (MANICI)



Todos los viajeros que recorrieron este camino mencionan la villa de Medinaceli pero sólo algunos hacen referencia al arco romano. Uno de los primeros fue el italiano Mariangelo Accursio que en 1528 realizó dos sencillos dibujos del monumento en los que destacan los tres vanos y los triángulos que coronan los pórticos esculpidos sobre las aberturas laterales, en cambio no hizo mención alguna a la inscripción, quizás ya perdida por entonces. En el siglo XVIII el clérigo valenciano Antonio Ponz dejó constancia de él en su paso por la villa medinense: “*Hacia el lado de oriente y mediodía de esta villa se conserva todavía la armazón de un arco de trofeo, a mi entender romano, que pudo también servir de ingreso a ella como sirve hoy; es de piedra arenisca, como son por lo regular los demás edificios de la población; tiene tres puertas en arco. Sobre el cornisamento quedan residuos de frontispicios triangulares en cada lado*”. En el siglo siguiente, Madoz menciona el arco romano al que alude con la denominación de “El Portillo”

Bibliografía específica: ABASCAL y ALFÖLDY (2002).

MIRABUENO (Montuenga, Soria)

Coordenadas: 30T 564472 - 4565948

Localización: 5 km al noreste de Arcos de Jalón y 2,4 km al NNO de Montuenga de Soria

Cronología: ss. XII-XVII ?

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3)

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 165

Estado actual: Caserío desaparecido



El caserío de Mirabueno estaba situado junto al camino real, a medio camino entre Arcos de Jalón y Santa María de Huerta, y constituiría, por tanto, un posible alto en el camino para los viajeros. El poblamiento en este lugar es mucho más antiguo puesto que en el cerrete que se eleva a su espalda se han encontrado restos cerámicos que anticipan su ocupación a la Edad del Bronce y a la II Edad del Hierro. También queda constatado su poblamiento en época medieval, tanto en su etapa islámica como cristiana, tal como evidencian los restos arqueológicos hallados en el lugar. A finales del siglo XII no figuraba en la relación de parroquias que pertenecían al arciprestazgo de Medinaceli, quizás porque era dependiente de la parroquia de Montuenga. En el siglo XVI el caserío todavía estaba habitado según certifica el viajero Gaspar Barreiros cuando pasó por allí en 1542, sin embargo a partir del siglo siguiente ya no se tiene ninguna noticia sobre él. En la actualidad el antiguo solar está ocupado por la autovía, la línea ferroviaria y campos de labor, de modo que en el lugar no queda ningún resto constructivo que haga sospechar que allí se erigió una pequeña aldea.

Bibliografía específica: ALEJANDRE (2014)

MONASTERIO de HUERTA (Santa María de Huerta, Soria)

Coordenadas: 30T 568925 - 4568137

Localización: Casco urbano de Santa María de Huerta

Cronología: ss. XII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Carretera local SO-P- 3010 de Santa María de Huerta a Iruecha

Estado actual: Monasterio ocupado por monjes cistercienses

El monasterio soriano de Huerta, perteneciente a la orden del Císter, fue fundado a orillas del río Jalón a mediados del siglo XII bajo la protección del rey castellano Alfonso VIII. Aunque se conservan algunos edificios de la etapa medieval, otra parte del mismo fue erigida o reformada en el siglo XVI. El tiempo de mayor esplendor del monasterio se corresponde con la Edad Moderna, momento en el que queda integrado en la Congregación de Castilla. Con posterioridad, en el siglo XIX sufrió las consecuencias de la desamortización, pasando en 1835 a engrosar la lista de Bienes Nacionales, pero finalmente después de varias enajenaciones fue adquirido por el marqués de Cerralbo, siendo declarado en 1882 monumento nacional. En 1927 la hijastra del marqués devolvió la propiedad a la Orden del Císter, institución que sigue al frente del monasterio, habilitado en la actualidad en una parte de sus dependencias como hospedería.

En el complejo monacal se mezclan en completa armonía varios elementos de diferentes estilos artísticos, a la vez que premia la clásica y elegante sencillez de los monasterios cistercienses. Destacan, sobre todo el conjunto, la cilla y el refectorio de conversos, románicos, la monumental iglesia, el refectorio de los monjes y el claustro inferior, gótico, el claustro superior, plateresco, y el segundo claustro, herreriano.

Numerosos viajeros que pasaron por aquí aportaron algunos detalles dignos de mención a la vez que resaltaron las cualidades artísticas del monasterio. Antoine de Lalaing, Claudio de Bronserval, Gaspar Barreiros, Juan Bautista Labaña, monseñor Nicolini, Norberto Caimo y Jean François de Bourgoing fueron algunos de estos ilustres personajes que visitaron el monasterio entre los siglos XVI y XVIII. Ellos dejaron constancia de que era un monasterio de la Orden de San Bernardo, provisto de una frondosa alameda, situado junto al río Jalón e inmediato a la pequeña aldea de Huerta, o *Orta-Ariue* como la llama Lalaing, de apenas 12 o 14 vecinos, según señala Labaña en 1611. Más explícitos son los autores del siglo XIX, principalmente Richard Ford y Ricardo Quetin, que destacaron los dos patios que tenía el convento, uno de ellos con doble columnata, la magnífica iglesia, y dentro de ella la sillería del coro, y los enterramientos de numerosos caballeros pertenecientes a rancieros linajes castellanos, tales como los Finojosa, los Muñoz, los Pérez o los Montuenga, algunos de cuyos miembros adquirieron relevancia histórica, como por ejemplo Martín de Finojosa y Rodrigo Ximénez de Rada.

Bibliografía específica: ROMERO et al. (2005).



Santa María de Huerta. Monasterio, fachada de la iglesia.
Tomado de CABRÉ (1917). *Catálogo monumental de la provincia de Soria*



Claustro del Monasterio de Huerta. Dibujo de Genaro Pérez Villaamil (1842).
Biblioteca de Castilla y León.

GRANJA de SAN PEDRO (Monreal de Ariza, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 570432 - 4571576

Localización: 4 km al oeste de Monreal de Ariza

Cronología: ss. XII ?-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3)

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 195 (desvío)

Estado actual: Caserío



La Granja de San Pedro está situada entre Monreal de Ariza, municipio al cual pertenece, y Santa María de Huerta, es por tanto, la entidad poblacional más cercana al límite entre Castilla y Aragón. El caserío se agolpa en la margen derecha del valle del Jalón, emplazado sobre el primer escalón desde el que se domina toda la vega. En origen fue una granja de labor, propiedad de los monjes cistercienses de Huerta, en la que residían los criados que cultivaban la tierra. En los mapas de Francisco Coello de las provincias de Soria y Zaragoza, editados en 1860 y 1865 respectivamente aparece dibujada bajo la denominación de Granja de Abajo o de Catalina (los Catalina eran un linaje de hidalgos aragoneses que tenían su casa solar radicada en Monreal de Ariza). Sorprendentemente, a pesar de estar ubicada sobre el trazado del camino real no hay ningún viajero que se refiera a este lugar de manera expresa, no obstante, es muy posible que se corresponda con el “pequeño lugar” que se menciona en el relato del viaje del fraile italiano Norberto Caimo en 1755.

TORRE de los MOROS (Sisamón, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 579506 - 4557108

Localización: 4 km al OSO de Sisamón

Cronología: ss. X-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 4)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Torre defensiva medieval en regular estado de conservación



Esta robusta torre se encuentra situada a medio camino entre Iruecha y Sisamón, muy cerca del límite provincial entre Soria y Zaragoza. Se trata de una fortificación medieval de origen islámico que con posterioridad durante el periodo bajomedieval quedó integrada en el sistema defensivo que el reino de Aragón forjó en esta región en confrontación con Castilla, momento en el que adquirió cierta relevancia por encontrarse inmediata a la frontera entre ambos reinos y disponer de un amplio campo visual debido a su estratégico emplazamiento sobre uno de los altos de la Sierra del Solorio.

Alexandre Laborde hace alusión a esta construcción defensiva cuando describe el tramo del camino real que discurre entre Calatayud y Maranchón. Dice el geógrafo francés que se trata de una torre cuadrada, situada a tres cuartos de legua de Sisamón, que señala los límites entre Aragón y Castilla la Nueva.

Bibliografía específica: LORENZO CELORRIO (2003); ALEJANDRE (2014).

PUERTA de la VILLA / PUERTA del HORTAL / PUERTA de SAN FRANCISCO (Ariza, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 578879 - 4573766 / 30T 578956 - 4573651 (aprox.)
30T 579239 - 4573871 (aprox.)

Localización: Casco urbano de Ariza

Cronología: ss. XII ?-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3)

Ruta/Vía actual: Callejero de Ariza: C/ Poniente y Oriente

Estado actual: Sólo se conserva la Puerta de la Villa

En época medieval la villa de Ariza, emplazada bajo el cerro del castillo, estaba rodeada por una potente muralla de origen musulmán cuyos extremos se cerraban contra los muros de la fortaleza y en la que se abrían tres puertas principales: la puerta de la Villa, al oeste, en dirección hacia Almazán; la puerta del Hortal, al sur, orientada hacia Molina, y la puerta de San Francisco, al este, en dirección hacia Calatayud; aunque debe advertirse que estas denominaciones corresponden a un periodo posterior, no obstante con toda seguridad estarían ubicadas en el mismo emplazamiento que sus sucesoras modernas.

Desde época moderna, al menos, conflúan en Ariza dos caminos reales, de una parte el que provenía de Toledo, o Madrid, y de la otra el que venía de Valladolid; desde aquí ambos, siguiendo el mismo itinerario, conducían hacia Zaragoza. El camino de Madrid se acercaba a la población por el sur tras cruzar el puente del Jalón de modo que hacía su entrada en la villa por la puerta del Hortal. El camino de Valladolid, procedente del oeste, entraba por la puerta de la Villa. Ambas rutas conflúan en el interior del casco urbano a la altura de la plaza de San Pedro y siguiendo la calle de Oriente abandonaban la villa por la puerta de San Francisco en dirección hacia Zaragoza.

A mediados del siglo XIX Pascual Madoz menciona estas tres puertas, sin embargo por entonces la nueva carretera ya no atravesaba el caserío de oeste a este siguiendo las calles de Poniente y Oriente, sino que lo hacía por un nuevo trazado que bordeaba la población por detrás del cerro del castillo, recorrido que coincide exactamente con el seguido en la actualidad por la ya abandonada carretera general. De las tres puertas mencionadas en las líneas anteriores sólo se mantiene en pie la de la Villa, muy reformada y restaurada en fechas recientes. Se trata de un sencillo arco de ladrillo que en la actualidad ha quedado embutido entre los muros de las casas adyacentes; al igual que en el caso de Ateca parece una obra del siglo XVIII que sería erigida en substitución de la antigua y más robusta puerta medieval. Por lo que respecta a las puertas del Hortal y San Francisco, ambas ya han desaparecido, no sólo las obras medievales sino también aquellas que cita el diccionario de Madoz.

Bibliografía específica: LORENTE et al. (2010).



Ariza. Puerta de la Villa.



Ariza. Vista desde el emplazamiento de la antigua puerta de San Francisco, h. 1960.

OTRAS “VENTAS” del tramo MEDINACELI- ALHAMA de ARAGÓN (Soria-Zaragoza)

Además de las ventas y paradores referidos en las páginas anteriores en el tramo entre Medinaceli y Alhama de Aragón, plenamente constatados en varias fuentes bibliográficas o cartográficas, algún que otro mapa recoge otras “ventas” de las que no se tiene ninguna otra referencia. Fundamentalmente son varios mapas los que aportan esta información. Los primeros son los renombrados mapas de las provincias de Soria y Zaragoza levantados y grabados por Francico Coello en 1860 y 1865, respectivamente. Le sigue en el tiempo un croquis del *Itinerario de Madrid a Zaragoza*, levantado a escala 1:200.000, del que se desconoce el autor y la fecha, aunque puede aventurarse una datación hacia 1870. La última fuente corresponde al *Mapa Militar Itinerario de España*, también en escala 1:200.000, semejante en su estructura y concepción a los futuros mapas del IGN de esa misma escala, editados por el Ministerio de la Guerra entre 1886 y 1939.

- * Venta (sin denominación concreta) (Somaén)
Localización: 1,3 km al ENE de Somaén
A la derecha de la carretera N-II (sentido Zaragoza), junto al km 165
Fuente: Itinerario de Madrid a Zaragoza (h. 1870), escala 1:200.000
Mapa Militar Itinerario de España, escala 1:200.000, hoja 36, 1890, 2ª ed., 1937
No es una venta, corresponde a un molino harinero, de los dos que tenía la población

 - * Venta del Hambre (Arcos de Jalón)
Localización: 3,2 km al noreste de Arcos de Jalón
A la izquierda de la carretera N-II (sentido Zaragoza), junto al km 171,5
Fuente: Mapa de la provincia de Soria de Francisco Coello, 1860
No se ha podido recoger ninguna otra información sobre ella

 - * Venta (sin denominación concreta) (Ariza)
Localización: 3,3 km al este de Ariza
A la derecha de la carretera N-II (sentido Zaragoza), cerca del km 197
Fuente: Itinerario de Madrid a Zaragoza (h. 1870), escala 1:200.000
Mapa Militar Itinerario de España, escala 1:200.000, hoja 36, 1890, 2ª ed., 1937
No es una venta, era una antigua casa de campo cuyos ocupantes se dedicaban a las tareas agrícolas. Fue demolida hacia 1990 con motivo de las obras de la autovía al ampliar la anchura de las calzadas.

 - * Venta (sin denominación concreta) (Cetina)
Localización: 900 m al norte de Cetina
Algo apartada, a la derecha de la carretera (sentido Zaragoza), cerca del km 200,5
Fuente: Mapa de la provincia de Zaragoza de Francisco Coello, 1865
No es una venta, corresponde al antiguo molino harinero de la población, de hecho, en los referidos mapas de los *Itinerarios* viene señalada como “Fábrica”.
-

PUERTA de ARIZA / PUERTA de las FRAGUAS (Ateca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 570432 - 4571576

Localización: Casco urbano de Ateca

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Callejero de Ateca

Estado actual: Regular estado de conservación

La muralla que circunvalaba la villa de Ateca en la Edad Media disponía de cuatro puertas de las que dos de ellas estaban en directa relación con el primitivo camino medieval de Toledo a Zaragoza, actualmente conocidas como puerta de Ariza, situada al suroeste del recinto amurallado, y puerta de las Fraguas, abierta al sureste. Posiblemente se trataba en ambos casos, tal como se ha podido documentar en la puerta del Arial, ubicada en la parte norte del caserío, de una puerta-torre, es decir, de un recio torreón prismático de planta rectangular en cuyo cuerpo inferior se abría la entrada a la villa cubierta por un arco de medio punto.

La puerta de Ariza aparece documentada por primera vez en 1455, fecha en la cual se ejecutaron en ella diversas reparaciones, obras que fueron frecuentes también a mediados del siglo siguiente. A principios del siglo XVII la torre se había vaciado interiormente y era utilizada como vivienda. En el último tercio del siglo XVIII el conjunto amenazaba ruina y fue demolido por orden del concejo atecano. El propio ayuntamiento ordenó construir una nueva puerta que según Francisco Ortega fue erigida en 1794. En este caso, la obra era mucho más sencilla puesto que se levantó un pórtico de ladrillo con arco de medio punto rematado por un frontón triangular adornado con dos pináculos en los laterales y en cuyo frontis había una hornacina que albergaba una imagen de la Virgen del Rosario. A principios del siglo XX el pésimo estado de conservación del monumento determinó su demolición, encargo que afortunadamente no llegó a producirse y aunque se realizaron algunos trabajos de reparación, éstos no fueron definitivos. Recientemente se han llevado a cabo importantes tareas de saneamiento de su base, así como limpieza y rehabilitación del monumento presentando en la actualidad un aspecto bastante mejorado.

La puerta de las Fraguas recibía esta denominación por hallarse junto a ella la antigua herrería de la población. También se ha conocido en algún momento con el nombre de puerta del Hortal al estar situada frente a las huertas que se extendían entre la muralla y el cauce del Manubles, espacio hoy ocupado, en parte, por la plaza Mayor. La primera documentación conocida sobre esta edificación se remonta a 1457, aunque en ese momento se alude a ella con el nombre de “torre” de las Fraguas y no será hasta 1560 cuando ya aparezca como “puerta”.

El camino, por tanto, entraba en la villa de Ateca por la puerta de Ariza y después de atravesar el casco urbano siguiendo el trazado de la calle Real salía por la puerta de las Fraguas, salvando un poco más adelante el río Manubles. En el primer tercio del siglo XIX la nueva carretera evitaba el paso por el interior de la población adoptando

un trazado que discurría entre las últimas casas de la villa y el curso del Jalón, dando origen así a la calle del Río, recorrido que se mantiene todavía en la actualidad.

Bibliografía específica: BLASCO SÁNCHEZ (2010); MARTÍNEZ GARCÍA (1998, 2000).



Ateca. Puerta de Ariza.



Ateca. Puerta de las Fraguas.

PUERTA de TERRER / PUERTA de ZARAGOZA (Calatayud, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 613224 - 4578849 / 30T 613673 - 4579107

Localización: Núcleo urbano de la ciudad de Calatayud

Cronología: ss. XI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino medieval de Toledo a Zaragoza; camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Callejero de Calatayud

Estado actual: Monumentos en buen estado de conservación



Ortofoto de Calatayud. Casco antiguo (Fuente: IGN).

Durante la época medieval el acceso a la ciudad de Calatayud se realizaba por cuatro puertas principales: Puerta de Terrer, al oeste; puerta de Alcántara, al sur; puerta de Zaragoza, al este; y puerta de Soria, al norte. El camino de Toledo a Zaragoza atravesaba el casco urbano de oeste a este penetrando en el recinto interior por la puerta de Terrer y abandonando la ciudad por la puerta de Zaragoza. Durante la Edad Moderna se mantuvo la misma situación con la salvedad de que a partir de finales del siglo XVI el origen del camino era Madrid. En el primer tercio del siglo XIX, momento en el que se construyó la nueva carretera general, se substituyó el recorrido por el interior de la ciudad por un trazado que bordeaba por el sur el antiguo recinto murado, recorrido que perdura actualmente en el callejero urbano.

Las primitivas puertas medievales cumplían una función eminentemente defensiva de modo que presentaban un sólido y robusto alzado. Posteriormente se procedió al vaciado de su interior con el fin de ser habilitadas como viviendas o destinadas a ciertas utilidades comunales o particulares, hecho que ha quedado recogido en la documentación local en la que queda reflejado como el concejo bilbilitano entregaba su usufructo a los vecinos de la ciudad a cambio del correspondiente pago en concepto de alquiler. Este nuevo uso no impidió que siguieran manteniendo su imponente aspecto exterior, como se manifiesta principalmente en la puerta de Terror. El erudito Miguel Monterde afirma que las cuatro puertas principales de Calatayud fueron reconstruidas en 1574, sin embargo, según han argumentado algunos investigadores locales, en realidad se debió tratar de la sustitución de unas inscripciones que databan del periodo musulmán por imágenes cristianas según se podía leer en una placa conmemorativa colocada en las distintas puertas cuyo texto estaba redactado en latín.

La puerta de Terror, reconstruida a finales del siglo XVI o principios del XVII, está compuesta por dos robustos torreones semicilíndricos de cuatro plantas de altura entre los que se abre un amplio arco ligeramente rebajado. La base de los cubos es de piedra de sillería, sin duda reaprovechada de las ruinas de *Bilbilis*, mientras que el resto del edificio está levantado en ladrillo. Los torreones están comunicados a nivel de la última planta por una pequeña terraza exterior, protegida por una balaustrada. Por encima del arco, a cada lado de la ventana central, están colocados sendos escudos esculpidos en alabastro que representan los emblemas de la ciudad de Calatayud y de los Austrias. Precisamente, este último blasón ha permitido datar el momento de la construcción del actual edificio puesto que el escudo real incluye los símbolos de Portugal, territorio incorporado a la Corona española en 1580. La documentación da cuenta de esta puerta entre los siglos XVI y XIX, así como de ciertos elementos que estuvieron ubicados frente a ella, como el humilladero y una fuente, no precisamente la que se puede ver en la actualidad que fue trasladada a este lugar en 1969 desde su emplazamiento original al otro lado del Jalón. Durante mucho tiempo el edificio permaneció en manos privadas, situación que propició, en ocasiones, cierta dejadez en lo que a su estado de conservación se refiere, aunque ya en el siglo XX, al pasar a ser de nuevo propiedad municipal se han realizado en él varios trabajos de rehabilitación, algunos de ellos muy recientemente. Desde el año 2001 acoge la sede del Centro de Estudios Bilbilitanos.

La puerta de Zaragoza, también conocida como puerta de Somajas, es citada con frecuencia en la documentación de los siglos XVI y XVII, no obstante el edificio que se puede contemplar en la actualidad fue construido en 1818 según apunta el historiador bilbilitano Vicente de la Fuente. Se trata de una edificación de ladrillo compuesta por dos cubos prismáticos de planta cuadrangular, habilitados como vivienda, que sustentan el cuerpo central en el que se abre un alto arco rebajado.

Bibliografía específica: BORRÁS y LÓPEZ SAMPEDRO (1975); URZAY et al. (2001).



Calatayud. Puerta de Terror. Fototeca del Patrimonio Nacional, Archivo Loty.



Calatayud. Puerta de Zaragoza.

PUERTA de CALATAYUD / PUERTA de CABAÑAS (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 635580 - 4593005 / 30T 635857 - 4593228

Localización: Núcleo urbano de La Almunia de Doña Godina

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Callejero de La Almunia de Doña Godina

Estado actual: Elementos desaparecidos



Ortofoto de La Almunia. Casco antiguo (Fuente: IGN).

Durante la Edad Moderna la villa de La Almunia estaba rodeada por una cerca en la que se abrían cuatro puertas (Calatayud, Ricla, Cabañas y de la Balsa), delante de la cual había un pequeño foso, conocido como La Cava, cuya misión era evitar las inundaciones del caserío, al estar emplazado éste en un terreno muy llano. El camino real se acercaba a La Almunia por el oeste penetrando en su casco urbano por la puerta de Calatayud y tras atravesar el cuadrante noroccidental abandonaba la villa por la puerta de Cabañas o de Zaragoza, situada al norte de la cerca con una ligera desviación hacia el este. En el siglo XIX la nueva carretera se trazó bordeando por fuera el muro que rodeaba el casco urbano, manteniendo en un principio el foso aunque más tarde se rellenó con el fin de ampliar la calzada, sin embargo el crecimiento de la población con la construcción de varios arrabales acabó por integrar la carretetera en el callejero de la villa, situación que se mantuvo hasta la construcción de la autovía en las décadas finales del siglo XX.

Bibliografía específica: ANDREU et al. (1996)



La Almunia. Puerta de Calatayud. Colección Asociación Cultural L'Albada,
La Almunia de Doña Godina



La Almunia. Puerta de Cabañas o de Zaragoza.
Colección Asociación Cultural L'Albada, La Almunia de Doña Godina.

PUERTA de TOLEDO / PUERTA del PORTILLO / PUERTA del CARMEN (Zaragoza)

Coordenadas: 30T 676327 - 4613817 / 30T 675397 - 4613742 / 30T 675907 - 4613055

Localización: Núcleo urbano de la ciudad de Zaragoza

Cronología: ss. III-XXI

Rutas/Vías históricas: Calzada romana de *Emerita Augusta* a *Caesaraugusta*; camino medieval de Toledo a Zaragoza; camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 2, 3, 4); carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Callejero de Zaragoza: C/ Manifestación, Conde de Aranda y María Agustín

Estado actual: Monumentos desaparecidos y en regular estado de conservación



Ortofoto de Zaragoza. Casco antiguo (Fuente: IGN).

La ciudad romana de *Caesaraugusta*, fundada junto a la íbera *Salduie* en el siglo I a.e., presentaba una planta rectangular orientada en paralelo al curso del río Ebro y estaba circunvalada por una potente muralla en la que se abrían cuatro puertas principales que permitían el acceso a la ciudad. Recientes investigaciones sitúan la construcción de la muralla en la segunda mitad del siglo III. La fotografía aérea permite apreciar, incluso veinte siglos después, su configuración urbana. La ciudad musulmana de *Saraqusta*, heredera de la antigua urbe romana, mantuvo los mismos accesos al núcleo primitivo adquiriendo ahora algunas de sus puertas los nombres de las ciudades a las que conducían los caminos que arrancaban de ellas, a la vez que rodeó algunos de sus arrabales con un muro de tierra y ladrillo en el que se abrieron otras puertas menores. De todas ellas tres son las puertas que tuvieron

relación con los distintos itinerarios que procedían de Madrid: la puerta de Toledo, la puerta de El Portillo y la puerta del Carmen.

La puerta de Toledo se abría en la salida occidental del primitivo decumano romano, vía paralela al curso del Ebro, que en la actualidad se corresponde con la calle Manifestación. Se desconoce el aspecto que pudo tener en época medieval, sin embargo los dibujos que nos han llegado de ella la representan cubierta por un arco de sillería protegido por dos torreones almenados. La documentación más antigua conocida sobre esta puerta arranca en el primer tercio del siglo XII (1134). En el siglo siguiente, concretamente en 1210, se trasladó a sus inmediaciones el mercado municipal, servicio que ha permanecido en dicho emplazamiento prácticamente hasta nuestros días. Una vez vaciado el interior de los cubos acogió, tanto dentro de ellos como a su lado, algunos otros establecimientos municipales. A mediados del siglo XV se trasladó aquí la Cárcel Real y al siguiente la de los Manifestados. Debido al ruinoso estado que presentaba, el ayuntamiento acordó su derribo en 1842.

La puerta del Portillo correspondía a una de las salidas occidentales del muro de ladrillo de modo que tenía su origen en la Edad Media, ocupando un emplazamiento contiguo a la iglesia del mismo nombre. Aparece señalada en algunos planos de la ciudad de época moderna a pesar de que su apariencia resulta algo difusa debido a la escala de los dibujos. Desde ella se accedía al Palacio de La Aljafería y a los caminos de Madrid y Pamplona. La tradición cristiana remonta su origen al año siguiente de la conquista aunque la primera cita recogida en la documentación no aparece hasta 1137. Por el contrario, resulta irrefutable su protagonismo en la defensa de la ciudad durante la guerra de la Independencia, lugar en el que la heroína Agustina Domenech detuvo el asalto de las tropas francesas, sin embargo, ello no impidió su destrucción a consecuencia del episodio bélico. Poco tiempo después fue reconstruida con un aspecto similar al que tenía anteriormente, pero hacia 1869 acabó siendo derruida de manera definitiva.

La puerta del Carmen se abría también en el muro de ladrillo, en este caso en el lado meridional del mismo. Es mencionada en la documentación medieval al menos desde los primeros años del siglo XIII (1209), momento en el que se conocía como puerta de Baltax o del Huerva. En 1656, debido al mal estado que presentaba la obra, se construyó una nueva puerta, momento en el que comenzó a llamarse tal como ahora la conocemos debido a su cercanía al convento de los carmelitas descalzos, no obstante, su emplazamiento original se encontraba ligeramente desplazado hacia el interior de la ciudad respecto del actual. A finales del siglo XVIII la puerta existente amenazaba ruina y fue derribada erigiéndose en 1794 la obra monumental que puede contemplarse en la actualidad, se trata, por tanto, de la única puerta conservada de las once que tuvo la ciudad de Zaragoza. Según las guías de caminos, en el siglo XIX la puerta del Carmen era la entrada natural a la ciudad al acceder a ella por el camino que provenía de Valencia y por tanto también de Daroca. En 1908 fue declarada oficialmente Monumento Nacional.

La salida hacia Barcelona se realizaba por la puerta de Alcántara, que a partir de finales del siglo XV fue denominada como puerta del Ángel. Una vez traspasados los muros de la ciudad se cruzaba el cauce del Ebro por el Puente de Piedra, erigido en época medieval y precedido, sin duda, en época romana por un puente de barcas o tablas, a cuya salida se tomaba directamente el camino hacia Cataluña.

Bibliografía específica: MARTÍNEZ MOLINA (2009); YESTE (2009-2010); CUARTERO y BOLEA (2013).



Zaragoza. Puerta de Toledo y plaza del Mercado (Federico Ruiz y Enrique Laporta).
El Museo Universal, 17 de febrero de 1867 (1867).



Zaragoza. Puerta del Carmen, 1874.

ERMITA de SANTO DOMINGO (Embid, Guadalajara)

Coordenadas: 30T 611635 - 4536533

Localización: 3,2 km al este de Embid (Guadalajara)

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera autonómica CM-213, km 17,5

Estado actual: Ermita abierta al culto



La ermita de Santo Domingo, enclavada en uno de los barrancos que dan origen al río Piedra, está situada en término de Embid, provincia de Guadalajara, muy cerca del límite entre Castilla y Aragón. En este lugar todavía se celebra una romería a la que acuden los habitantes de numerosas poblaciones de los alrededores, tanto castellanas como aragonesas. Uno de los primeros viajeros que da cuenta de ella es Juan Bautista Labaña, cuando en 1610 pasó por esta región camino de Zaragoza. Relata el geógrafo portugués: *“De Tortuera a Embid, una legua grande, y media más adelante queda la raya de Castilla y Aragón, señalada con un corralillo de piedra que queda en el camino, y a través y junto a él un monte de piedras y un poco antes de ese corral, en Castilla, está una ermita de Santo Domingo, con dos olmos grandes en la puerta”*. Medio siglo después, en 1668, también pasó por aquí Cosme de Medicis que se expresó en términos parecidos, aunque llama a este lugar *Castelria*: *“De Used se pasó a albergar a Castilla en la pequeña tierra de Tortuera, habiéndose pasado el límite de Aragón por Castelria que es una iglesuela situada en un hondo con algunos árboles en el prado que la circunda”*.

PUERTA BAJA / PUERTA ALTA (Daroca, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 632907 - 4552480 / 30T 633497 - 4552656

Localización: Casco urbano de Daroca

Cronología: ss. XI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino medieval de Daroca a Zaragoza; camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Callejero de Daroca: C/ Mayor

Estado actual: Monumentos en buen estado de conservación



Ortofoto de Daroca. Casco antiguo (Fuente: IGN).

Desde la Edad Media el camino de Zaragoza a Valencia atravesaba el casco urbano de la ciudad de Daroca de norte a sur, entrando por la puerta Alta y después de recorrer toda la calle Mayor abandonaba el recinto por la puerta Baja. Este mismo recorrido urbano era el que seguía durante la Edad Moderna el camino real entre Madrid y Zaragoza.

La monumental puerta Baja, flanqueada por las dos imponentes torres góticas, mantiene todavía el recio aspecto que debió tener en el periodo bajomedieval cuando su función principal era contribuir a la defensa de la ciudad. La puerta Alta es de la misma época, aunque su aspecto es algo más discreto.

Bibliografía específica: RODRIGO ESTEVAN (1998)



Daroca. Puerta Baja. Fototeca del Patrimonio Nacional, Archivo Cabré.



Daroca. Puerta Alta. Fototeca del Patrimonio Nacional, Archivo Cabré.

PUERTA de VALENCIA / PUERTA de ZARAGOZA (Cariñena, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 648605 - 4577506 / 30T 648636 - 4578081

Localización: Casco urbano de Cariñena

Cronología: ss. XIV-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 2); carretera de Zaragoza a Valencia

Ruta/Vía actual: Callejero de Cariñena

Estado actual: Elementos desaparecidos



La villa de Cariñena estuvo defendida desde la Baja Edad Media por una muralla que circunvalaba completamente el núcleo medieval; frente a los altos muros se extendía un foso de 5-6 m de anchura y hasta 4 m de profundidad. De los varios torreones que reforzaban las murallas, documentados desde la segunda mitad del siglo XIV, sólo queda en pie el de las Monjas, único vestigio que resta en la actualidad del recinto fortificado. Desafortunadamente tampoco se han conservado las puertas de la villa. No obstante, todavía puede apreciarse con claridad sobre el plano de la población la disposición de su casco antiguo, rodeado en todo su perímetro por anchos paseos trazados siguiendo la alineación del antiguo foso.

El camino real de Madrid a Zaragoza, o de Valencia a Zaragoza, puesto que en el tramo entre Villareal de Huerva y la capital del Ebro eran coincidentes, cruzaba el casco urbano de la población de norte a sur, entrando por la puerta de Valencia y saliendo por la de Zaragoza.

PUERTA de VALENCIA / PUERTA de ZARAGOZA (Longares, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 652979 - 4585037 / 30T 653174 - 4585258

Localización: Casco urbano de Longares

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 2); carretera de Zaragoza a Valencia

Ruta/Vía actual: Callejero de Longares

Estado actual: Puertas en buen estado de conservación



La villa de Longares estuvo rodeada por un muro de posible origen medieval y a pesar de que fue derribado en su mayor parte en el siglo XIX todavía puede reconocerse su perímetro con facilidad sobre el plano de la población puesto que el crecimiento del casco urbano ha mantenido intacta la disposición que tuvo en época moderna.

El camino real de Madrid a Zaragoza atravesaba el caserío de suroeste a noreste entrando por la puerta de Valencia, o de Cariñena, y saliendo por la de Zaragoza, también conocida como puerta de la Balsa. De ellas sólo se conserva en la actualidad la de Valencia, construida en piedra y reformada en 1803 según se puede leer en una pequeña cartela colocada sobre la clave del arco que da entrada al recinto urbano. La puerta de Zaragoza fue derribada en la primera mitad del siglo XX debido a su estado ruinoso, sin embargo recientemente, en el mismo emplazamiento que ocupaba la entrada anterior, se ha levantado un pórtico de ladrillo de sencillas formas.

LA TORRUBIA (Muel, Zaragoza)

Coordenadas: 30T 655580 - 4589606

Localización: 5,1 km al NNE de Longares y 5,1 km al suroeste de Muel

Cronología: ss. XIV-XVI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera N-330, km 463,7

Estado actual: Despoblado



El despoblado de La Torrubia se encontraba situado junto al camino medieval de Zaragoza a Daroca, a mitad de trayecto entre las poblaciones de Longares y Muel. A pesar de que la aldea ya ha desaparecido, la toponimia ha conservado su nombre en un barranco, un monte, un corral, una balsa, o navajo, y una moderna urbanización. El reconocimiento del lugar ha proporcionado abundantes fragmentos de cerámica medieval, tanto musulmana como cristina, y moderna. Se conservan todavía algunos restos de lo que parece ser un torreón, datado en época medieval, así como el arranque de los muros de un edificio de planta cuadrangular de cronología mucho más moderna. La documentación confirma la existencia de este enclave, al menos, desde la última década del siglo XIV, momento en el que el rey Juan I entregó el castillo y la villa de Muel y la aldea de La Torrubia a don Fernando de Luna. A finales del siglo XVI la aldea ya estaba en ruinas según afirma Henry Cock en el relato de su viaje a Zaragoza acompañando a Felipe II. Desafortunadamente el monte o barranco de Torrubia eran muy conocido entre los viajeros porque en estos parajes se producían numerosos asaltos por parte de bandidos y salteadores de caminos según recogen algunas guías de la época.

MONASTERIO de SANTA FE (Zaragoza - Cadrete)

Coordenadas: 30T 670759 - 4604852

Localización: 2,5 km al suroeste de Cuarte de Huerva y 2,5 km al norte de Cadrete

Cronología: ss. XIV-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerario: 2); carretera de Zaragoza a Valencia

Ruta/Vía actual: Carretera N-330, km 486 (desvío)

Estado actual: Conjunto de titularidad privada. Iglesia en estado ruinoso.



El monasterio de Santa Fe está situado junto a la carretera de Valencia, entre Cuarte de Huerva y Cadrete, pero en realidad queda encuadrado dentro del término municipal de la ciudad de Zaragoza. Se trata de un cenobio cisterciense fundado a mediados del siglo XIV. La monumental iglesia, la puerta de entrada al recinto y la muralla que lo rodea son obra de la segunda mitad del siglo XVIII, que coincidiría con el momento de máximo esplendor de la congregación monástica. Según se recoge en el diccionario de Madoz la nueva iglesia barroca de estilo corintio fue construida hacia 1774. Durante la guerra de la Independencia el monasterio fue saqueado por los franceses instalando aquí temporalmente un cuartel de caballería. Después de un primer intento desamortizador iniciado en 1820, la definitiva exclaustración de 1835 llevó el convento a un largo periodo de declive y desidia que ha devenido en una situación de total abandono. En la actualidad la propiedad del conjunto conventual es de titularidad privada.

10.4. CUESTAS Y PUERTOS

CUESTA de PADILLA (Padilla de Jadraque, Guadalajara)

Coordenadas: Base anterior: 30T 501182 - 4523792 ; altitud: 921 m
Cota superior: 30T 502471 - 4524378 ; altitud: 1.025 m
Localización: Cercanías de Padilla de Hita
Accidente orográfico: Páramo de la Alcarria entre Hita y Jadraque
Cronología: ss. XVI-XXI
Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C)
Ruta/Vía actual: Camino rural, carretera local CM-1003
Estado actual: Camino local en servicio

CUESTA de BUJALARO (Bujalaro, Guadalajara)

Coordenadas: Cota superior: 30T 507530 - 4528379 ; altitud: 1.031 m
Base posterior: 30T 508514 - 4530586 ; altitud: 874 m
Localización: Entre Villanueva de Argecilla y Bujalaro
Accidente orográfico: Páramo de la Alcarria en Jadraque
Cronología: ss. XVI-XVIII
Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C)
Ruta/Vía actual: Camino rural
Estado actual: Camino local en servicio

El antiguo camino ascendía al páramo por la cuesta de Padilla de Hita siguiendo un sinuoso trazado que fue aprovechado por la primitiva carretera y todavía se utiliza en la actualidad como camino rural. La carretera actual resuelve la ascensión mediante un trazado mucho más rectilíneo aunque con mayor pendiente.

Una vez alcanzado el páramo el camino discurría durante un trayecto de unos 6 km por la amplia meseta a través de las poblaciones de Casas de San Galindo, Miralrío y Villanueva de Argecilla, punto desde el que se descendía al valle del Henares.

Después de pasada esta última población el camino se dirigía hacia la cabecera del arroyo de Fuente Rey. El descenso por el estrecho barranco presentaba alguna dificultad debido a la pronunciada pendiente ya que se descienden unos 100 m de desnivel en apenas 1,2 km. Desde aquí el camino continuaba por un terreno prácticamente llano hacia Bujalaro.



Padilla de Hita. Cuesta de Padilla.



Camino de Villanueva de Argecilla a Bujalaro. Barranco de Fuente Rey.

CUESTA de BAIDES (Baidés, Guadalajara)

Coordenadas: Base anterior: 30T 519508 - 4540294 ; altitud: 860 m
Cota superior: 30T 521134 - 4540196 ; altitud: 1020 m
Localización: Sector al NNE de Baidés, en el barranco de la Cuesta
Accidente orográfico: Paramera de Sigüenza
Cronología: ss. XVI-XVIII
Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C)
Ruta/Vía actual: Caminos rurales
Estado actual: Caminos para servicio local

CUESTA de SANTA LIBRADA (Moratilla de Henares - Sigüenza, Guadalajara)

Coordenadas: Cota superior 1: 30T 524480 - 4540294 ; altitud: 1.040 m
Cota intermedia: 30T 525562 - 543960 ; altitud: 995 m
Cota superior 2: 30T 526695 - 4544074 ; altitud: 1.059 m
Base posterior: 30T 528440 - 4545691 ; altitud: 975 m
Localización: Sector al norte y NO de Moratilla de Henares
Accidente orográfico: Paramera de Sigüenza
Cronología: ss. XVI-XVIII
Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C)
Ruta/Vía actual: Caminos rurales, en parte perdidos
Estado actual: Caminos para servicio local

Una situación similar a la anterior se presentaba en este tramo aunque el camino discurría aquí por terrenos mucho más escarpados. A la salida de Baidés el camino entraba apenas unos cientos de metros por el valle del río Salado y desviándose por el barranco de la Cuesta ascendía a la paramera.

Seguidamente el camino continuaba por los altos siguiendo las crestas en dirección hacia Moratilla de Henares durante un recorrido de unos 5 km.

Desde lo alto de la paramera el camino descendía durante un corto trecho por el barranco del Regatón pero no llegaba a alcanzar el valle del Henares sino que continuaba por un escalón intermedio, donde tras ascender ligeramente y sobrepasar el collado de El Cubillo buscaba la cabecera del barranco de Valdechábalos, descendiendo a lo largo de una pronunciada cuesta de 2 km de recorrido, ahora sí definitivamente, al valle del Henares a la altura de la ermita de Santa Librada.



Baides. Barranco de la Cuesta.



Sigüenza. Cuesta de Santa Librada.

PUERTO de SIERRA MINISTRA (Bujarrabal - Fuencaliente, Guadalajara-Soria)

Coordenadas: Base anterior: 30T 542942 - 4550519 ; altitud: 1.170 m
Cota superior: 30T 544062 - 4551239 ; altitud: 1.235 m
Base posterior: 30T 545369 - 4553673 ; altitud: 1.050 m

Localización: Entre Bujarrabal y Fuencaliente de Medinaceli

Accidente orográfico: Sierra Ministra

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3)

Ruta/Vía actual: Camino rural, en parte desaparecido

Estado actual: Camino para servicio local



Hasta el siglo XVI el camino real que subía por el valle del Henares pasaba al del Jalón por Torralba del Moral, ese fue el recorrido que siguió Gaspar Barreiros en 1542, sin embargo a partir del siglo XVII esta ruta se abandonó y comenzó a frecuentarse por parte de los viajeros el trazado que seguía la carrera de la posta para superar la Sierra Ministra entre Bujarrabal y Fuencaliente de Medinaceli. Las cuestas en el lado de Bujarrabal no presentan grandes dificultades y se superan fácilmente, sin embargo en el lado de Fuencaliente la excesiva pendiente de algunos tramos haría impracticable este itinerario como camino de ruedas. De hecho, este tramo quedó abandonado hacia el primer tercio del siglo XIX al construirse la nueva carretera general. En la actualidad sólo se utiliza como camino rural aunque no en su totalidad puesto que en algunos tramos se ha perdido.

CUESTA de TORIJA (Torija, Guadalajara)

Coordenadas: Base anterior: 30T 496423 - 4509114 ; altitud: 875 m

Cota superior: 30T 497535 - 4510746 ; altitud: 970 m

Localización: Cercanías de Torija

Accidente orográfico: Páramo de la Alcarria en Torija

Cronología: ss. XVI-XXI

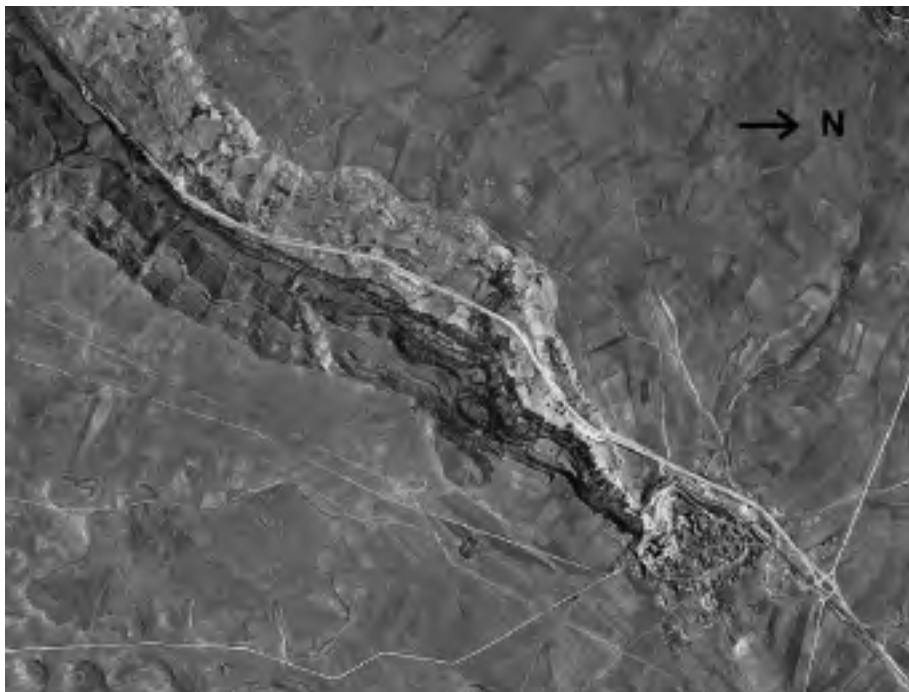
Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 3, 4);
carretera general de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2; carretera N-II

Estado actual: Autovía y carretera en servicio



Una vez pasada la población de Taracena el camino real se adentraba en un angosto valle, excavado por el arroyo de la Vega y flanqueado a ambos lados por los altos relieves del páramo. Después de pasar frente a la población de Valdenoches donde el valle se estrecha tanto que apenas permitía el paso del camino se llegaba al fondo del mismo, punto en el que comenzaba la progresiva ascensión hacia el páramo. A la mitad de la cuesta el camino, tras sortear el pequeño puente que cruzaba el barranco, giraba a la derecha entrando en la población por su lado oriental rodeando el viejo castillo medieval. En la primera mitad el siglo XIX el primer tramo de la carretera general seguía el mismo trazado que el antiguo camino real pero al llegar a la altura de la fuente la nueva vía se proyectó siguiendo aguas arriba el barranco, bordeando el caserío por su flanco occidental. Hacia 1950 se construyó una variante que seguía un trazado paralelo a la izquierda de la carretera general y aunque se explanó en su totalidad no llegó a entrar en servicio. La autovía moderna discurre por el mismo sector que la carretera pero lo hace a una cota ligeramente superior, alcanzando el páramo en el mismo punto que lo hacía la frustrada variante.



Variante de Torija. Fotografía aérea, vuelo americano 1956-1957 (IGN).



Variante de Saúca. Fotografía aérea, vuelo americano 1956-1957 (IGN).

CUESTAS de TORREMOCHA del CAMPO (Torremocha del Campo, Guadalajara)

Coordenadas: Cota superior 1: 30T 530165 - 4534678 ; altitud: 1.132 m
Base posterior: 30T 532005 - 4536115 ; altitud: 1.086 m
Base anterior: 30T 533011 - 4537338 ; altitud: 1.084 m
Cota superior 2: 30T 534475 - 4537973 ; altitud: 1.156 m

Localización: Inmediaciones de Torremocha del Campo

Accidente orográfico: Paramera entre Algora y Alcolea del Pinar

Cronología: ss. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 4); carretera de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 114-121

Estado actual: Autovía en servicio; carretera abandonada

CUESTAS de SAÚCA (Saúca, Guadalajara)

Coordenadas: Cota superior 1: 30T 537680 - 4549548 ; altitud: 1.182 m
Base posterior: 30T 539120 - 4541075 ; altitud: 1.108 m
Cuesta vieja - Base anterior: 30T 539971 - 4542457 ; altitud: 1.114 m
Cuesta nueva - Base anterior: 30T 539389 - 4541971 ; altitud: 1.110 m
Cota superior 2: 30T 541211 - 4542135 ; altitud: 1.195 m

Localización: Cercanías de Saúca

Accidente orográfico: Paramera entre Algora y Alcolea del Pinar

Cronología: ss. XVIII-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 2, 4); carretera de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 125-130; carretera N-II, km 126-129

Estado actual: Autovía y carretera en servicio; carretera abandonada

Entre Algora, punto en el que el nivel del páramo enlaza con la paramera, y Alcolea del Pinar se suceden una serie de bajadas y subidas debido a que el nivel de la paramera ha sido excavado por varios arroyos que desaguan hacia el río Dulce, afluente a su vez del Henares. Precisamente, en el fondo de los pequeños valles formados por estos arroyos se emplazan las poblaciones de Torremocha del Campo y Saúca. A lo largo de los siglos han sido varios los trazados adoptados por las diferentes vías que han permitido sortear esta zona pero prácticamente todas ellos han coincidido en atravesarla en dirección transversal puesto que el destino final era Alcolea del Pinar.

De este modo, desde Algora se hace necesario descender al arroyo de los Horcajos, donde se encuentra Torremocha del Campo, y tras un corto trecho por el fondo del valle volver a ascender a la paramera para algo más adelante descender de nuevo al arroyo de la Vega Alvir, donde se emplaza Saúca, ascendiendo enseguida a la paramera camino de Alcolea del Pinar.

Una vez sobrepasada la población de Algora el antiguo camino real descendía la cuesta de Las Navas y se acercaba a Torremocha del Campo desde donde tomaba dirección hacia La Torresaviñán para continuar después hacia Alcolea del Pinar siguiendo el *camino viejo* de Villaverde del Ducado. Este trazado debía presentar algunas dificultades puesto que en los años finales del siglo XVIII el camino hacia Alcolea del Pinar se desvió por un trayecto alternativo que pasaba por Saúca, según se apunta en el itinerario elaborado por Pedro Boada. El nuevo trazado acortaba ligeramente el recorrido hasta Alcolea, sin embargo se hizo necesario sortear dos cuestas de pendiente moderada, primero la de Torremocha del Campo y después otra en Saúca, a la vez que descender la correspondiente bajada intermedia entre ambas.

La carretera general construida hacia el primer tercio del siglo XIX siguió este último itinerario, no obstante a lo largo del siglo XX fue necesario realizar varias rectificaciones en el trazado con el fin de minimizar, en la medida de lo posible, la pendiente de las cuestas y corregir el radio de algunas curvas. En la cuesta de Valdegil de Torremocha del Campo la nueva carretera ascendía por la misma ladera que lo hacía la primitiva vía decimonónica pero, en este caso, se optó por un trazado más rectilíneo. El cambio fue más drástico en Saúca pues si la carretera del siglo XIX, tras cruzar la población, ascendía a la paramera por la cuesta del Cementerio a través de un sinuoso recorrido, en la década 1940-1950 se construyó un nuevo trazado que remontaba la vertiente norte del relieve de Los Rochos enlazando con el trayecto anterior en los altos de Peña Redonda.

La moderna autovía discurre por un trazado alternativo puesto que además de abandonar las travesías de las poblaciones y a pesar de que en las cuestas de Torremocha del Campo ha mantenido prácticamente el mismo trazado, no ocurre lo mismo en la de Saúca donde por segunda vez se ha optado por un nuevo trayecto puesto que el anterior presentaba cierta peligrosidad al ascender por las umbrías en una región de elevada altitud.



Saúca. Trazados de la carretera N-II y de la autovía A-2



Torremocha del Campo. Cuesta hacia Saúca.



Saúca. Carretera vieja hacia Alcolea del Pinar.

PUERTO de ALCOLEA (Alcolea del Pinar, Guadalajara)

Coordenadas: Base anterior: 30T 542619 - 4542615 ; altitud: 1.165 m
Cota superior: 30T 546446 - 4544165 ; altitud: 1.216 m
Base posterior: 30T 546513 - 4545569 ; altitud: 1.160 m

Localización: Cercanías de Alcolea del Pinar

Accidente orográfico: Paramera de Alcolea del Pinar

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 131-137,5

Estado actual: Autovía en servicio

CUESTA de ESTERAS (Esteras de Medinaceli, Soria)

Coordenadas: Base anterior: 30T 546713 - 4548049 ; altitud: 1.140 m
Cota superior: 30T 546174 - 4549548 ; altitud: 1.165 m
Base posterior: 30T 546620 - 4550764 ; altitud: 1.075 m

Localización: Cercanías de Esteras de Medinaceli

Accidente orográfico: Sierra Ministra

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 140-143,5; carretera N-II, km 141,5-143

Estado actual: Autovía y carretera en servicio

La construcción de la carretera general hacia 1830-1840 por el nuevo trazado entre Alcolea del Pinar y Medinaceli permitió sortear las elevaciones de Sierra Ministra por una cota mucho más baja, de hecho la cota máxima en el puerto de Alcolea apenas alcanza los 1.220 m de altitud. Además, este trayecto permite, sobre todo al principio, descender por la vertiente meridional de la sierra de manera paulatina y sin excesivas dificultades, sin embargo no evita el brusco descenso que se produce al bajar finalmente desde la paramera hasta el valle del Jalón donde la carretera presenta algunas rampas de acusada pendiente. Con el fin de disminuir, en la medida de lo posible, estas pendientes se proyectó construir una variante de trazado que incluía la construcción de un largo túnel, sin embargo dicho proyecto nunca se llevó a cabo. La autovía utiliza el mismo paso que la antigua carretera pero su trazado discurre a una cota superior, a la vez que excava una profunda trinchera y alarga ligeramente su recorrido de modo que la pendiente de sus rampas es sensiblemente menor.



Alcolea del Pinar. Cuesta de Alcolea, autovía A-2.



Esteras de Medinaceli. Cuesta de Esteras, antigua carretera N-II.

CUESTAS de PEÑA RUBIA - VALDEMOSILLO (Lodares, Soria)

Coordenadas: Base anterior: 30T 549878 - 4561548 ; altitud: 1.050 m
Cota superior: 30T 550464 - 4561946 ; altitud: 1.151 m
Base posterior: 30T 552326 - 4563830 ; altitud: 925 m

Localización: Entre Lodares y el arroyo del Valladar

Accidente orográfico: Meseta de Peña Rubia-El Pedregal

Cronología: ss. I-XV

Rutas/Vías históricas: Calzada romana de *Emerita Augusta* a *Caesaraugusta*; camino medieval de Toledo a Zaragoza

Ruta/Vía actual: Camino rural, en parte desaparecido

Estado actual: Camino para servicio local

CUESTAS de LA SOLANA - LA CANALEJA (Lodares - Jubera, Soria)

Coordenadas: Base anterior: 30T 550108 - 4561381 ; altitud: 1.040 m
Cota superior 1: 30T 551978 - 4561183 ; altitud: 1.090 m
Base intermedia: 30T 553175 - 4561298 ; altitud: 950 m
Cota superior 2: 30T 554084 - 4561131 ; altitud: 1.020 m
Base posterior: 30T 554732 - 4562300 ; altitud: 880 m

Localización: Entre Lodares y el arroyo del Valladar

Accidente orográfico: La Serrezuela

Cronología: ss. XVI-XVIII

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3)

Ruta/Vía actual: Camino rural, en parte desaparecido

Estado actual: Caminos para servicio local

CUESTAS de JUBERA - LAS LÁGRIMAS (Jubera, Arcos de Jalón, Soria)

Coordenadas: Base anterior: 30T 553210 - 4561297 ; altitud: 933 m
Cota superior: 30T 554071 - 4561155 ; altitud: 1.020 m
Base posterior: 30T 556591 - 4562022 ; altitud: 866 m

Localización: Entre Jubera y el arroyo del Valladar

Accidente orográfico: Serrezuela de Los Quemados

Cronología: ss. XVIII-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 3); carretera de Madrid a Francia por La Junquera (carretera vieja)

Ruta/Vía actual: Caminos rurales

Estado actual: Caminos para servicio local

El tramo entre Lodares y Arcos de Jalón ha ido adoptando distintas soluciones según las épocas, pero, fuese cual fuese el trazado seguido por uno u otro camino, tanto históricos como actuales, desde la calzada romana hasta la moderna autovía, todos ellos han atravesado estas sierras por los altos buscando los collados más accesibles, con la única excepción de la carretera general que discurre paralela al curso del río a lo largo de los desfiladeros del Jalón.

La antigua calzada romana de *Emerita Augusta* a *Caesaraugusta*, en su tramo entre *Segontia* y *Arcobriga*, debió atravesar estas sierras puesto que las gargantas del Jalón no permitían el paso de una vía de esas características, de hecho, esto no fue posible hasta mediados del siglo XIX cuando se trazó por ahí la carretera general de Madrid a Francia por La Junquera, siendo para ello necesario realizar numerosas obras de fábrica y trabajos de ingeniería, entre los que debe resaltarse el desvío del cauce del Jalón en varios lugares. El itinerario más probable que debió seguir la vieja calzada (trazado verde — Lámina 7 —) entraba por el barranco del Hocino y después de cruzar el arroyo ascendía por la cuesta de Peña Rubia hasta el collado del Pedregal. Desde aquí descendía por la ladera oriental del barranco de Valdemosillo hasta alcanzar el arroyo del Valladar y tras sortear el cauce del arroyo iba en busca del actual camino de Valladares a Arcos de Jalón. Mil años después el camino bajomedieval entre Toledo y Zaragoza debía seguir un trayecto similar, si no el mismo, hecho que se extendería hasta principios del siglo XVI, momento en el que esta ruta todavía debía estar en uso.

No obstante, a partir del siglo XVI se pone en marcha otra ruta (trazado azul) para atravesar estas sierras tal como se deduce de los relatos dejados por los viajeros que recorrieron estas tierras, principalmente durante los siglos modernos. Según diversos autores (Bronseval, Barreiros, Labaña o Brunel, entre otros) entre Lodares y Arcos de Jalón había una distancia de dos leguas a través de un camino malo y pedregoso, en el que había varias cuestras nada más salir de Lodares, una de ellas de gran longitud pues algún autor la denomina como la *gran subida*, o *gran bajada*, según se mire. De modo que el camino real discurría por los altos relieves que separan el valle del Jalón del arroyo del Valladar. Desde el barranco del Hocino el camino ascendía por la cuesta de la Solana hasta alcanzar el collado del Castillo. Desde este punto la ruta descendía poco a poco por el camino de La Canaleja, trazado por la ladera oriental del Barranco Hondo, y tras cruzar el arroyo del Valladar enlazaba con el mencionado camino de Valladares a Arcos de Jalón.

En las décadas finales del siglo XVIII se substituyó el itinerario anterior por otro más cómodo, aunque no exento de dificultades (trazado naranja). A pesar de que se desconoce la fecha exacta es posible que ésta sea coincidente con la construcción del nuevo pueblo de Jubera por parte de Juan Díaz de la Guerra, obispo de Sigüenza, en 1782. La primera mitad del recorrido discurría ahora por el fondo del valle del Jalón hasta Jubera. Después de subir la cuesta existente a la salida de la población, desde el collado del Castillo el camino continuaba durante un trecho por la cresta de la Serrezuela descendiendo más adelante por su vertiente septentrional, conocida como Cuesta de las Lágrimas, hacia el arroyo del Valladar hasta entroncar finalmente con el valle del Jalón. Este último trayecto es prácticamente intransitable durante los meses del invierno ya que transcurre en su totalidad por la zona de

la umbría. Este itinerario viene rotulado en el mapa topográfico del IGN (hoja nº 435 - Arcos de Jalón, 1ª edición, 1932) con la denominación de *Carretera Vieja*.

Cuando se construyó la carretera general hacia 1830-1840 se aprovechó de manera transitoria este último paso, según apunta Francisco Mellado en su *Guía del viajero* (1ª ed., 1842), sin embargo las dificultades de tránsito que presentaba obligaron a sustituirlo posteriormente por el trazado a través de los angostos desfiladeros del Jalón entre Jubera y Somaén, trayecto que se mantendrá con la carretera general N-II (trazado rojo).

Bibliografía específica: MORENO GALLO (2010-2011b, 2010-2011c).



Lodares. Cuesta de Peña Rubia.



Lodares. Cuesta de Valdemosillo.



Lodares. Cuesta de la Solana.



Cuesta de Jubera.

PUERTO del CAVERO (Calatayud - Aluenda, Zaragoza)

Coordenadas: Base anterior: 30T 616746 - 4580004 ; altitud: 540 m
Cota superior: 30T 620704 - 4583211 ; altitud: 765 m
Base posterior: 30T 621212 - 4583075 ; altitud: 750 m

Localización: Entre Calatayud y Aluenda

Accidente orográfico: Sierra de Vicor

Cronología: ss. I-XV ?; ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Calzada romana de *Emerita Augusta* a *Caesaraugusta*; camino medieval de Toledo a Zaragoza; camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4); carretera de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 238,5-247; carretera N-II, km 239-242, 244-245

Estado actual: Autovía y carretera en servicio

PUERTO de EL FRASNO (El Frasno, Zaragoza)

Coordenadas: Base anterior: 30T 623594 - 4584670 ; altitud: 770 m
Cota superior: 30T 623270 - 4585419 ; altitud: 785 m
Base posterior: 30T 625651 - 4586473 ; altitud: 660 m

Localización: Entre Aluenda y El Frasno

Accidente orográfico: Sierra de Vicor

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino medieval de Toledo a Zaragoza; camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4); carretera de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 250-255,5; carretera N-II, km 251-252,5

Estado actual: Autovía y carretera en servicio

PUERTO de MORATA (Morata de Jalón, Zaragoza)

Coordenadas: Base anterior: 30T 625995 - 4587208 ; altitud: 660 m
Cota superior: 30T 626392 - 4587990 ; altitud: 714
Base posterior: 30T 629234 - 4589850 ; altitud: 450 m

Localización: Entre El Frasno y La Alumnía de Doña Godina

Accidente orográfico: Sierra de Morata

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Toledo a Zaragoza (Itinerario: 1A); camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4); carretera de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 256,5-260; carretera N-II, km 261-263

Estado actual: Autovía y carretera en servicio, antigua carretera general abandonada

Desde la época romana la imposible comunicación entre *Bilbilis* (Calatayud) y *Nertobriga* (La Almunia) a través del valle del Jalón, debido a su angostura en su primer tramo hasta Paracuellos de la Ribera, obligó a sortear las elevadas sierras que separan ambos sectores, circunstancia que se ha ido repitiendo a lo largo de los siglos sucesivos.

En época romana sólo ha podido determinarse con cierta seguridad el itinerario de la antigua calzada a través del primero de los puertos, el del Caveno. Pero por lo que respecta a los otros dos puertos, El Frasno y Morata, todo queda, al menos por el momento, en el campo de la hipótesis puesto que a partir de Paracuellos el trazado por el valle no presenta excesivas dificultades, sin embargo la ausencia de pruebas arqueológicas no permite mayores precisiones.

En la Edad Media el camino atravesaba los tres puertos pero el descenso al valle del Jalón debía producirse por otro lugar del que lo hizo posteriormente puesto que según la noticia transmitida por Juan B. Labaña el camino medieval discurría por El Frasno, Ricla, Cabañas y la Torre de Utrilla.

Desde comienzos de la Edad Moderna las dudas se convierten en certezas puesto que los datos aportados por los viajeros que recorrieron el camino permiten determinar con claridad su trayecto a través de estas sierras. En líneas generales, este trazado no es otro que el que siguió en el siglo XIX la carretera general, aunque sí hay que precisar algunas variaciones. Una prueba evidente de que los itinerarios del camino real y de la carretera general han ido superpuestos en gran parte de su recorrido es que apenas quedan en superficie restos del primero, excepto el tramo entre los puertos del Caveno y El Frasno.

Los tres puertos consecutivos se superaban por los mismos puntos que hemos conocido. En el puerto del Caveno las obras de la autovía han dejado al descubierto el sustrato pétreo del antiguo camino, justo al lado de la carretera, sin embargo las profundas trincheras excavadas en la dura roca cuarcítica en los dos últimos puertos para el paso de la carretera general parecen sugerir que el camino real superaba los collados a una cota ligeramente superior.

En el tramo intermedio entre los dos primeros puertos todavía puede reconocerse prácticamente intacto el trazado del primitivo camino en un recorrido de unos 5 km de longitud, debido a que la carretera general se trazó a una cota muy superior con el fin de minorizar las pendientes de la calzada

Las obras realizadas entre 1965 y 1970 en ambas vertientes del puerto de Morata permitieron rebajar sensiblemente la cota del paso de la carretera merced a la apertura de un largo túnel. La reducción de la cota máxima permitió a su vez unos trazados de calzada más directos y regularizados, abandonando de este modo los sinuosos recorridos por ambas laderas así como el paso por la trinchera.



Calatayud-Aluenda, puerto del Cavero, vertiente oriental.



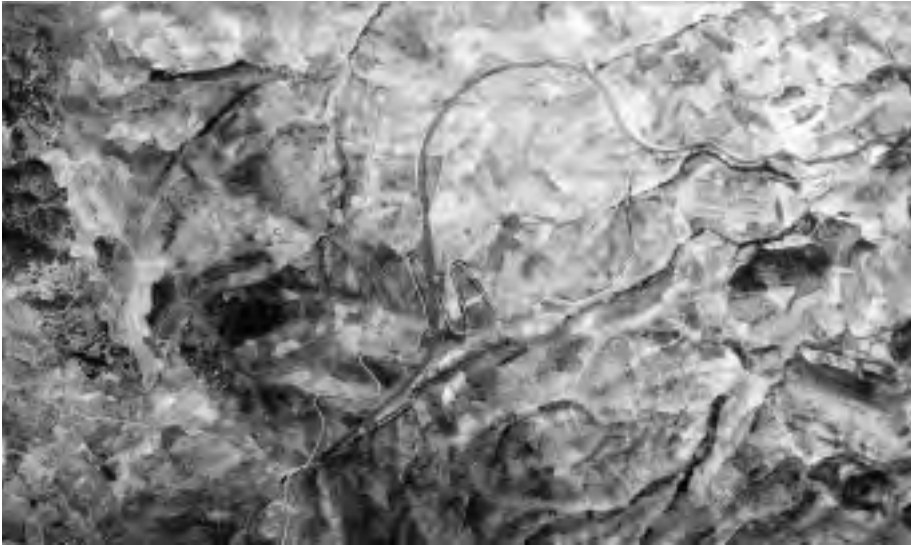
Aluenda-El Frasno, puerto de El Frasno, vertiente occidental.



Morata de Jalón. Trinchera del puerto de Morata, antigua carretera general.



Morata de Jalón. Rampas del puerto de Morata, vertiente oriental, antigua carretera general.



Puerto de Morata, vertiente oriental.
Fotografía aérea, vuelo nacional 1980-1986 (IGN)



La Muela, cuesta de Zaragoza.
Fotografía aérea, vuelo interministerial, 1973-1986 (IGN)

CUESTA de LA ALMUNIA (La Muela, Zaragoza)

Coordenadas: Base anterior: 30T 653748 - 4603708 ; altitud: 530 m

Cota superior: 30T 654542 - 4603705 ; altitud: 611 m

Localización: 2,7 km OSO de La Muela

Accidente orográfico: Meseta de La Muela

Cronología: ss. XVI-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1A, 1B, 1C, 3, 4); carretera de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Camino rural (antigua carretera general)

Estado actual: Camino local en servicio

CUESTA de LOS VECINOS (La Muela, Zaragoza)

Coordenadas: Base anterior: 30T 654013 - 4601247 ; altitud: 515 m

Cota superior: 30T 655901 - 4602077 ; altitud: 616 m

Localización: 3,2 km al SSO de La Muela

Accidente orográfico: Meseta de La Muela

Cronología: ss. XX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera N-II

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 293-295

Estado actual: En servicio

Proveniente de la venta de la Romera, el primitivo camino real cruzaba toda la llanura llegando a los pies de la pequeña Cuesta del Caracol, de apenas 40 m de desnivel, y después de una larga recta comenzaba a ascender las primeras rampas de la Cuesta de La Almunia. Posiblemente, el camino de época moderna tendría un trazado menos sinuoso, sobre todo en su parte final, pero cuando se construyó entre 1830 y 1840 la carretera general el acusado desnivel de las últimas rampas obligó a alargar su recorrido con el fin de reducir la pendiente de la calzada. Las dificultades que planteaban al tráfico rodado estas pronunciadas curvas provocaron a mediados del siglo XX el desvío de la carretera por una subida que presentase menores dificultades. El nuevo trazado asciende a la meseta de La Muela por la Cuesta de los Vecinos, donde la ascensión resulta algo más cómoda merced a la construcción de un pequeño túnel que reduce el radio de algunas curvas, a pesar de que el recorrido se alarga en unos pocos kilómetros. No obstante, la solución adoptada por la carretera N-II también presentaba ciertos inconvenientes, de modo que cuando se construyó la autovía se amplió la curvatura del trazado con el fin de alargar la longitud de la calzada disminuyendo así la pendiente de las rampas de ascenso.



La Muela. Cuesta de La Almunia.



La Muela. Cuesta de los Vecinos.

CUESTA VIEJA de LA MUELA (La Muela, Zaragoza)

Coordenadas: Cota superior: 30T 658405 - 4607205 ; altitud: 470 m

Base posterior: 30T 660278 - 4607658 ; altitud: 420 m

Localización: Este de La Muela

Accidente orográfico: Meseta de La Muela

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza (Itinerarios: 1B, 1C, 3, 4)

Ruta/Vía actual: Camino rural

Estado actual: Camino local en servicio (una parte del camino ha desaparecido)

CUESTA de LA MUELA o de ZARAGOZA (La Muela, Zaragoza)

Coordenadas: Cota superior: 30T 658478 - 4605689 ; altitud: 472 m

Base posterior: 30T 660278 - 4607658 ; altitud: 420 m

Localización: 2 km al ENE de La Muela

Accidente orográfico: Meseta de La Muela

Cronología: ss. XIX-XXI

Rutas/Vías históricas: Carretera de Madrid a Francia por La Junquera

Ruta/Vía actual: Autovía A-2, km 299-302,5; carretera N-II

Estado actual: Autovía y carretera en servicio

El microtopónimo *Cuesta Vieja* alude, sin duda, al recorrido descrito por el antiguo camino real. Esta ruta ascendía a lo largo de un estrecho barranco que, en principio, no presentaba especial dificultad en su ascensión pero su angostura apenas permitía proyectar un camino de mayor anchura. Por ello, cuando se construyó la carretera general en las primeras décadas del siglo XIX se optó por un trazado que permitiese el paso de una vía más ancha a pesar de que las rampas tuviesen mayor pendiente, circunstancia que obligaba a alargar el recorrido de la carretera a base de curvas. Estos inconvenientes han quedado plasmados en las sucesivas rectificaciones de trazado que se han realizado en este lugar. A mediados del siglo XX se construyó un largo túnel que evitaba las últimas curvas, pero la pendiente de las rampas seguía siendo importante. La autovía moderna, construida en las últimas décadas del siglo XX, se desvió ligeramente a la izquierda del trazado anterior con el fin de darle un mayor recorrido y aminorar así la pendiente, sin embargo, este primer trazado también ha sido rectificado recientemente describiendo ahora una amplia curva de gran radio que alarga todavía más el recorrido de la vía.



La Muela. Cuesta Vieja.



La Muela. Cuesta de Zaragoza.

PUERTO de BALCONCHÁN (Used - Balconchán, Zaragoza)

Coordenadas: Cota superior: 30T 627891 - 4547350 ; altitud: 1191 m

Base posterior: 30T 629221 - 4549556 ; altitud: 884 m

Localización: 7 km al ENE de Used

Accidente orográfico: Sierra de Santa Cruz

Cronología: ss. XVI-XXI

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Carretera local ZP-1204

Estado actual: Carretera local en servicio



El puerto de Balconchán, también conocido como puerto de Used, permitía descender desde la zona endorreica de la laguna de La Zaida hasta el valle del Jiloca a lo largo de un vertiginoso y peligroso camino que presenta un desnivel de más de 300 metros en apenas 5 km. El antiguo camino real debía seguir el trazado de la actual carretera local excepto en su comienzo, donde aquel descendía directamente por la cabecera del barranco mientras que la carretera describe unas sinuosas curvas con el fin de minorizar la pendiente. Después del abandono del camino real a principios del siglo XIX este trayecto siguió utilizándose como comunicación entre Molina y Daroca, sin embargo dejó de usarse como vía principal a finales de este mismo siglo cuando se trazó un nuevo recorrido por el puerto de Santed.

PUERTO de RETASCÓN (Retascón, Zaragoza)

Coordenadas: Base anterior: 30T 635631 - 4555492 ; altitud: 850 m

Cota superior: 30T 636257 - 4556498 ; altitud 937 m

Localización: Inmediaciones de Retascón

Cronología: ss. XVI-XIX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Camino rural, travesía de Retascón y carretera local

Estado actual: Carretera y camino local en servicio



El puerto de Retascón permitía ascender desde el valle del Jiloca a la amplia llanada de Campos Romanos. Desde la salida de Daroca el trazado del camino real seguía paralelo al curso de la Rambla de la Mina, comenzando una lenta pero progresiva ascensión al alcanzar el límite municipal del término de Retascón. Después de atravesar su casco urbano el camino abandonaba la población por la calle Real discurriendo a partir de aquí por la vertiente occidental del barranco hasta alcanzar su cabecera, tramo en el que presenta las rampas de mayor pendiente. El microtopónimo *Puerto Viejo* recuerda todavía el punto final por el que se accedía al llano superior. En este último tramo la carretera actual, construida con posterioridad a 1939, discurre por la vertiente opuesta del barranco.

PUERTO de SAN MARTÍN (Villarreal de Huerva - Encinacorba, Zaragoza)

Coordenadas: Base anterior: 30T 646098 - 4564350 ; altitud: 843 m
Cota superior: 30T 645521 - 4568039 ; altitud: 948 m
Base posterior: 30T 645998 - 4570518 ; altitud: 734 m

Localización: Sierra de Algairén

Cronología: ss. XVI-XX

Rutas/Vías históricas: Camino real de Madrid a Zaragoza por Daroca (Itinerario: 2)

Ruta/Vía actual: Caminos rurales

Estado actual: Caminos locales en servicio



El puerto de San Martín representaba el último gran obstáculo a sortear antes de entrar en la comarca de Cariñena. Todos los autores, desde Juan B. Labaña en 1610, han descrito la dificultad que suponía atravesar estos montes. La vertiente meridional del puerto no presenta excesivas dificultades puesto que su ascenso es muy paulatino, sin embargo el descenso por la vertiente septentrional debe salvar un gran desnivel, superior a 200 m en apenas 5 km, de modo que algunos tramos presentan elevadas pendientes. A principios del siglo XX este recorrido fue abandonado en favor de un trazado alternativo por el puerto de Paniza.

A pesar de las dificultades orográficas que presenta este paso también discurre por aquí el trazado de la línea ferroviaria entre Zaragoza y Teruel, construida en las décadas finales del siglo XIX.

ANEXOS

ANEXO IA. Perfil altitudinal del trazado de la N-II

Altitudes de los puntos de paso de la carretera N-II Itinerario Madrid-Zaragoza por Medinaceli y Calatayud

Punto	Altitud (m)	Punto	Altitud (m)
Madrid	649	Arcos de Jalón	824
Torrejón de Ardoz	585	Santa María de Huerta	780
Alcalá de Henares	587	Monreal de Ariza	744
Parador de Cortina	611	Ariza	720
Guadalajara	694	Cetina (Pte. del Henar)	675
Valdenoches	782	Alhama de Aragón	664
Torija	957	Bubierca	651
Trijueque	999	Ateca	582
Gajanejos	1029	Terrer	558
Venta del Puñal	1041	Calatayud	530
Almadrones	1060	Puerto del Cavero	749
Algora	1122	Aluenda	765
Torremocha del Campo	1083	Puerto de El Frasno	785
Alcolea del Pinar	1195	El Frasno	682
Puerto de Alcolea	1218	Puerto de Morata	712
Cuesta de Esteras	1164	Mularroya	445
Esteras de Medinaceli	1040	La Almunia de Doña Godina	368
Medinaceli-Bº Estación	1016	Venta de la Romera	426
Lodares	994	La Muela	596
Jubera	931	Venta de los Caballos	325
Somaén	878	Zaragoza	205

ANEXO IB. Perfil altitudinal del camino real Madrid-Zaragoza por Daroca

Altitudes de los puntos de paso del camino real Madrid-Zaragoza por Daroca. Tramo Alcolea del Pinar - Zaragoza

Punto	Altitud (m)	Punto	Altitud (m)
Alcolea del Pinar	1195	Retascón (Puerto Viejo)	948
Aguilarejo [Aguilar]	1127	Mainar	869
Maranchón	1244	Venta de la Huerva	848
Balbacil	1279	Puerto de San Martín	948
Anchuela del Campo	1162	Cariñena	591
Concha	1203	Longares	533
Tartanedo	1174	Muel	421
Tortuera	1112	Venta de Botorrita	379
Embid del Marqués	1071	María de Huerva	345
Used	1043	Monasterio de Santa Fé	299
Puerto de Used	1192	[Casablanca]	242
Daroca	774	Zaragoza	205

ANEXO II. Puertos y cuestras

Ruta Madrid - Zaragoza por Guadalajara, Medinaceli y Calatayud Carrera de Postas (Itinerario 3) y Carretera general

Puerto	Municipio	Altitud (m)	Desniv (m)	CR	CG
Cuesta de Torija	Torija	965	100-0	x	x
Puerto de S ^a Ministra	Bujarrabal-Fuencaliente	1235	75-175	x	
Puerto de Alcolea	Alcolea del Pinar	1217	30-60		x
Cuesta de Esteras	Esteras de Medinaceli	1164	0-125		x
Cuesta de la Solana Cuesta de la Canaleja	Lodares (Medinaceli) Jubera	1020	110-140	x	
Cuesta de Jubera Cuesta de las Lágrimas	Jubera Arcos de Jalón	1000	60-100	x	[x]
Puerto del Cavelero	Calatayud	749	180-30	x	x
Puerto de El Frasno	El Frasno	785	20-135	x	x
Puerto de Morata	El Frasno	712	60-260	x	x

Puerto	Municipio	Altitud (m)	Desniv (m)	CR	CG
Cuesta de La Almunia	La Muela	611	80-0	x	x
Cuesta de Zaragoza	La Muela	575	0-125	x	x

**Camino real Madrid - Zaragoza
por Sigüenza y Medinaceli
(Itinerarios 1B y 1C)
Tramo Guadalajara / Marchamalo - Sigüenza**

Puerto	Municipio	Altitud (m)	Desniv (m)	CR	CG
Cuesta de Padilla	Padilla de Hita	1020	100-0	x	
Cuesta de Bujalaro	Bujalaro	1030	0-140	x	
Cuesta de Baides	Baides	1025	175-0	x	
Cuesta de Santa Librada	Moratilla de Henares-Sigüenza	1060	30-85	x	

**Camino real Madrid - Zaragoza
por Daroca
(Itinerario 2)
Tramo Alcolea del Pinar - Daroca - Zaragoza**

Puerto	Municipio	Altitud (m)	Desniv (m)	CR	CG
Puerto de Used	Balconchán	1196	0-300	x	
Puerto de Retascón	Retascón	948	100-0	x	
Puerto de San Martín	Villarreal de Huerva-Encinacorba	947	100-270	x	

**Camino medieval
Toledo-Zaragoza
Tramo Medinaceli-Arcos**

Puerto	Municipio	Altitud (m)	Desniv (m)	CM	CR
Cuesta de Peña Rubia Cuesta de Valdemosillo	Lodares Valladares	1150	100-225	x	

CM = Camino medieval

CR = Camino real

CG = Carretera general

ANEXO III. Puentes y vados

**Ruta Madrid - Zaragoza
por Medinaceli y Calatayud
Carrera de Postas (Itinerario 3) y Carretera general (Itinerario 5)**

Puente	Río / Arroyo	Municipio	CR	CG
Arroyo Abroñigal	Abroñigal	Madrid		x
Puente de Viveros	Jarama	San Fernando	x	x
Puente del Torote	Torote	Alcalá de H.	x	x
Puente del Camarmilla	Camarmilla	Alcalá de H.	x	x
Puente de Guadalajara	Henares	Guadalajara	x	x
Puentes de la Artilla (2)	Bco. de la Artilla	Almadrones	x	x
Puente de Torremocha	Bco. Horcajos	Torremocha	x	x
Puentes del Jalón (2)	Jalón	Fuencaliente		x
Puentes del Túnel (2)	Jalón	Lodares		x
Puente de Arcos	Jalón	Arcos de Jalón	x	
Puente de Huerta	Jalón	Sta. M ^a de Hta.	x	
Puente del Nágima	Nágima	Monreal de A.		x
Puente de Ariza	Jalón	Ariza	x	
Puente del Deza	Deza/Henar	Cetina	x	x
Puente de Alhama	Jalón	Alhama de A.	x	
Puente de Ateca	Jalón	Ateca	x	
Puente del Manubles	Manubles	Ateca	x	x
Puente de San Lázaro	Jalón	Calatayud	x	x
Puente de Illescas	Peregiles	Calatayud	x	x
Puente del Pto. Caveró	Bco. del Puerto	Calatayud	x	
Puente de Aluenda	Bco. de Aluenda	Aluenda	x	
Puente del Grío	Grío	La Almunia	x	x
Puente de La Almunia	Mediano	La Almunia		x
Puente de La Muela	Canal Imperial	Zaragoza	x	x

**Camino real Madrid - Zaragoza
por Sigüenza y Medinaceli
(Itinerarios 1B y 1C)
Tramo Guadalajara / Marchamalo - Sigüenza**

Puente / Vado	Río / Arroyo	Municipio	CR	CG
Barca de Heras/Maluque	Henares	Heras de Ayuso	x	
Vado	Henares	Heras de Ayuso	x	

Puente / Vado	Río / Arroyo	Municipio	CR	CG
Puente de Los Molinos I	Henares	Matillas	x	
Puente de Los Molinos II	Dulce	Matillas	x	
Puente de Baides	Henares	Baides	x	

**Camino real Madrid - Zaragoza
por Daroca
(Itinerario 2)
Tramo Alcolea del Pinar - Daroca - Zaragoza**

Puente	Río /Arroyo	Municipio	CR	CG
Puente “Romano”	A. del Prado	Aguilar de Ang.	x	
Puente del Mesa	Mesa	Balbacil	x	
Puente de Daroca	Jiloca	Daroca	x	

**Camino real Madrid - Zaragoza
(Itinerarios 2 (2) y 4)
Tramo Maranchón - Alhama / Ateca**

Puente	Río	Municipio	CR	CG
Puente de Alhama	Jalón	Alhama de A.	x	
Puente de Ateca	Jalón	Ateca	x	

**ANEXO IV. Paradores, ventas, ventorros y otros establecimientos
camineros**

**Ruta Madrid - Zaragoza por Medinaceli y Calatayud
Carrera de Postas (Itinerario 3) y Carretera general (Itinerario 5)**

Establecimiento	Municipio	CR	CG	Referencias
Parador de San José	Madrid		x	Madoz, Ugarte
Parador de Muñoz	Madrid		x	Madoz, Ugarte
Parador de Salas	Madrid		x	Madoz
Parador de Aillón	Madrid		x	Ugarte
Venta del Espíritu Santo	Madrid	x	x	s. XVI
Portazgo (V. Esp. Santo)	Madrid		x	Miñano
Parador de Santa Lucía	Canillejas	x	x	Boada
Ventorrillo de Marco	Canillejas		x	Mellado
Venta / Parador de Viveros	San Fernando	x	x	Mellado
Portazgo (Puente Viveros)	San Fernando		x	Miñano

Establecimiento	Municipio	CR	CG	Referencias
Parador de la Virgen del Buen Camino	San Fernando		x	Ugarte
Casa de Postas	Torrejón de Ardoz	x		Campomanes
Parador del Encín	Alcalá de Henares		x	Madoz, Mellado
Venta de Meco	Meco	x	x	Fdez. de Moros
Casa de Postas Parada de Postas	Meco [Venta de Meco]	x	x	Campomanes Ugarte
Parador de Cortina	Azuqueca de H.		x	Mellado
Venta de San Juan	Azuqueca de H.	x		Escribano
Ventorillo de San Juan	Alovera		x	Mellado
Venta de San Julián	Alovera		x	Madoz
Ventas de Cachote	Alovera		x	Ugarte
Ventorro de Juanelo	Guadalajara		x	Mapa IGN
Parador de Jaramillo	Guadalajara		x	Mellado
Parador del Puente	Guadalajara		x	Mapa IGN
Portazgo	Guadalajara		x	Madoz, Ugarte
Casa de Postas	Guadalajara	x		Cotogno
Parador de Taracena	Taracena		x	Madoz
Parador de Torija	Torija		x	Madoz
Casa de Postas	Torija	x		Cotogno
Portazgo	Torija		x	BOM Fomento
Parador de Trijueque	Trijueque		x	Ugarte
Parador de la Cruz	Gajanejos		x	Lavigne
Casa de Postas Parada de Postas	Gajanejos	x	x	Cotogno Ugarte
Parador de San Antonio	Gajanejos		x	Madoz
Venta del Puñal Venta de Santo Domingo Venta del Anca	Ledanca	x	x	Escribano Madoz
Venta de Almadrones	Almadrones		x	Madoz, Ugarte
Casa de Postas Parada de Postas	Almadrones	x	x	Cotogno Ugarte
Portazgo	Almadrones		x	Mellado, Ugarte
Venta del Capis	Almadrones		x	Mapa IGN
Casa de Postas	Torremocha del Campo	x		Cotogno
Casa de Postas	Bujarrabal	x		Fdez. de Mesa
Portazgo	Alcolea del Pinar		x	Madoz, Ugarte

Establecimiento	Municipio	CR	CG	Referencias
Parador de San Martín	Esteras de Med.		x	Madoz, Mellado
Venta del Tinte	Medinaceli	x	x	Madoz, Mellado
Fonda de San Francisco	Medinaceli	x	x	Madoz, Mellado
Parador de San Francisco	Medinaceli	x	x	Madoz, Mellado
Casa de Postas	Lodares	x		Fdez. de Mesa
Venta del Carro	Lodares		x	Tomás López
Parador de Jubera	Jubera		x	Madoz
Portazgo	Jubera		x	Madoz
Parador de Carruajes	Somaén		x	Nomenclátor 1857
Venta de Las Llanas	Arcos de Jalón	x		Bronseval
Casa de Postas Parada de Postas	Arcos de Jalón	x	x	Cotogno Ugarte
Parador de La Trinidad	Arcos de Jalón		x	Madoz, Ugarte
Portazgo	Arcos de Jalón		x	Ugarte, Mellado
Venta del Hambre	Arcos de Jalón		x	Coello
Venta de Montuenga Venta de la Carolina	Montuenga		x	Nomenclátor 1857
Parador de San Roque	Santa Mª Huerta		x	DAvMadrid 1831
Parada de Postas	Santa Mª Huerta		x	Ugarte
Casa de Postas	Monreal de Ariza	x		Fdez. de Mesa
Venta de la Serna	Monreal de Ariza		x	Ugarte, Coello
Venta de Nágima Venta de la Pacheca Venta del Felipillo	Monreal de Ariza		x x x	Ugarte Mapa IGN Nomenclátor 1857
Venta de S. Pedro Mártir	Monreal de Ariza		x	Nomenclátor 1857
Parador de la Cruz	Ariza		x	Ugarte
Parada de Postas	Ariza		x	Ugarte
Casa de Postas	Cetina	x		Campomanes
Parador de San Juan Lorenzo	Cetina		x	Iter. MZ
Venta de Cetina Venta del Henar Venta de Monge	Cetina	x	x x x	Ugarte Mapa SGE Nomenclátor 1857
Posada de Caballeros	Alhama de Aragón		x	Parraverde
Posada del Puente	Alhama de Aragón		x	Parraverde
Parador de San Fermín	Alhama de Aragón		x	Ugarte
Portazgo	Alhama de Aragón		x	Madoz
Casa de Postas	Bubierca	x		Cotogno

Establecimiento	Municipio	CR	CG	Referencias
Parador del Portillo	Bubierca		x	Ugarte
Venta de la Toba	Ateca		x	Ugarte
Posada del Rey	Ateca	x		AM Ateca
Casa de Postas	Ateca	x		Espinalt
Parador de San Ignacio	Ateca		x	Mellado
Parador de Ibarra	Ateca		x	Mellado
Casa (Venta) Nueva	Ateca		x	Ugarte
La Casa Blanca	Ateca		x	Mellado
Parador del Rosario	Calatayud		x	Mellado
Casa de Postas	Calatayud	x		Cotogno
Posada del Sol	Calatayud	x		Nicolini
Posada de San Antón	Calatayud	x		AM Calatayud
Fonda del Muro	Calatayud		x	Lavigne
Parador nuevo de Llover	Calatayud		x	Mellado, Ugarte
Portazgo del Puente de San Lázaro	Calatayud		x	Ugarte
Venta de San Ramón	Calatayud		x	Ugarte, Coello
Venta del Pto. del Caveno	Calatayud		x	Ugarte
Venta de Morte Venta de los Puertos	Aluenda	x		Ugarte, Coello
Venta de Aluenda Venta de San Esteban	Aluenda	x		G. Barreiros
Parador de Aluenda	Aluenda		x	Ugarte
Parador de Sto. Domingo	El Frasno		x	Ugarte
Parador Nuevo	El Frasno		x	Ugarte
Casa de Postas Parada de Postas	El Frasno	x	x	Cotogno Mellado, Ugarte
Venta de San Miguel	Morata de Jalón	x		Laborde
Venta de Morata	Morata de Jalón		x	Madoz, Mellado
Venta de los Palacios	La Almunia de Doña Godina	x	x	Madoz, Mellado
Portazgo de Los Palacios	La Almunia de Doña Godina		x	Madoz, Mellado
Parador Pta. de Calatayud	La Almunia de Doña Godina		x	Madoz
Parador del Arrabal	La Almunia de Doña Godina		x	Madoz
Posada del Molinero	La Almunia de Doña Godina		x	Mellado

Establecimiento	Municipio	CR	CG	Referencias
Casa de Postas Parada de Postas	La Almunia de Doña Godina	x	x	Cotogno Madoz
Venta del Nohay Venta del Nog	La Almunia de Doña Godina		x	Ugarte MMIE
Venta de Calatorao	Calatorao		x	Madoz, Mellado
Venta de Niles	Calatorao		x	Madoz, Mellado
Venta de la Romera	Épila	x	x	Meneses
Casa de Postas Parada de Postas	Épila -Venta de la Romera	x	x	Cotogno Mellado, Ugarte
Venta de San Pascual B.	Épila		x	Madoz
Venta de San Pedro	Épila		x	Ugarte, Coello
Venta del Caracol	Épila		x	Mellado, Ugarte
Casa de Postas	La Muela	x	x	Cotogno
Venta del Verdugo	Zaragoza	x		Fdez. de Moros
Venta del Palomar	Zaragoza	x		Escribano
Venta del León	Zaragoza- Garrapinillos	x		Espinalt
Casa de Postas Parada de Postas	Garrapinillos- Venta del León	x	x	Espinalt Ugarte
Venta de los Caballos	Zaragoza		x	Coello
Portazgo Pte. La Muela	Zaragoza		x	Mellado, Ugarte
Venta de Santa Ana	Zaragoza		x	Mellado
Venta de La Romareda	Zaragoza		x	Coello
Casa de Postas Parada de Postas	Zaragoza	x	x	Cotogno

**Camino Real de Madrid a Zaragoza por Daroca
(Itinerario 2)**

Tramo Alcolea del Pinar - Daroca -Zaragoza

Venta	Municipio	CR	CG	Referencias
Venta del Gorro	Aguilar de Anguita	x		Boada
Venta del Campo Torance	Luzón	x	x	Boada
Venta del Cuerno	Torralba de los Frailes	x		Mapa IGN
Venta de los Cabezuelos	Torralba de los Frailes	x		Mapa IGN
Venta Morral	Used	x		Mapa IGN
Venta del Puerto	Balconchán	x		Boada
Venta de la Guelba	Villarreal de Huerva	x		Boada

Venta	Municipio	CR	CG	Referencias
Venta de San Martín Venta del Puerto	Villarreal de Huerva	x		Fdez. de Moros
Venta del Ángel	Encinacorba	x		Boada
Venta de Encinacorba	Encinacorba	x		Boada
Venta Nueva Venta del Coscojar	Cariñena	x	x	Boada De Obregón
Venta de Mozota Venta Vieja	La Muela-Mozota	x	x	Villuga, Laborde
Venta de Matorita Venta Nueva Venta del Muro	Botorrita	x x	x	Villuga Laborde Casañal
Venta/Posada de María	María de Huerva	x	x	Villuga, Boada
Venta de Cadrete	Cadrete	x	x	Boada
Venta de la Molinera	Cadrete	x		Laborde
Venta del Abejar	Zaragoza	x	x	Boada, Laborde

**Carretera de Zaragoza a Valencia
Tramo Daroca - Zaragoza**

Venta	Municipio	CR	CG	Referencias
Venta de las Cañadas	Retascón		x	Madoz, de Obregón
Venta de las Pedrizas	Mainar		x	Madoz, de Obregón
Venta de Manolo	Villarreal de H.		x	Mapa IGN
Venta Nueva del Huerva	Villarreal de H.		x	Madoz, de Obregón
Venta del Tejero	Encinacorba		x	De Obregón
Venta de Carnicer	Encinacorba		x	Madoz, de Obregón
Ventorrillo de Boldova	Botorrita		x	Casañal
Venta de San Blas	Botorrita		x	Madoz, de Obregón
Ventorrillo de María	María de Huerva		x	Casañal
Venta de las Canales	María de Huerva		x	Madoz, de Obregón
Venta de la Manolica	Cadrete		x	Casañal

**Camino real Madrid - Zaragoza por Sigüenza y Medinaceli
(Itinerarios 1B y 1C)**

Tramo Guadalajara / Marchamalo - Sigüenza

Venta	Municipio	CR	CG	Referencias
Venta de Los Molinos Venta de Gil	Matillas	x x		Relac, Topograf. Mapa IGN

**Camino real Madrid - Zaragoza
(Itinerarios 2 (2) y 4)
Tramo Maranchón - Alhama / Ateca**

Venta	Municipio	CR	CG	Referencias
Venta del Feo	Godojos	x		Mapa IGN

ABREVIATURAS UTILIZADAS

ADPCM	Archivo de la Demarcación Provincial de Carreteras de Madrid
ADPCZ	Archivo de la Demarcación Provincial de Carreteras de Zaragoza
AGA	Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares)
AHN	Archivo Histórico Nacional
AHPGu	Archivo Histórico Provincial de Guadalajara
AHPSo	Archivo Histórico Provincial de Soria
AHPZ	Archivo Histórico Provincial de Zaragoza
BOPGu	Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara
BOPM	Boletín Oficial de la Provincia de Madrid
BOPSo	Boletín Oficial de la Provincia de Soria
MDE.ACGE	Ministerio de Defensa de España. Archivo del Centro Geográfico del Ejército

FUENTES DOCUMENTALES

Fuentes clásicas

- ITINERARIO DE ANTONINO: Cuntz, O. *Itineraria Romana. Volumen prius. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, B. G. Teubner, Studgard, 1929.
- Parthey, G. y Pinder, M. *Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum ex libris manu scriptis*, Friderici Nicolai, Berlín, 1848.
- RAVENATIS: Pinder, M. y Parthey, G. *Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*, Friderici Nicolai, Berlin, 1860.

Fuentes medievales

- IBN HAWQAL. *Surat al-arḍ*. Edición de J.H. Kramers, Leyden, 1967; Traducción española: *Configuración del mundo: (fragmentos alusivos al Magreb y España)*. Traducción e índices de M^a José Romaní Suay, Anubar, Valencia, 1971, 99 p.
- AL-IDRISI. *La Geografía de España del Edrisi*. Traducción de Eduardo Saavedra, Imprenta de Fortanet, Madrid, 1881
- *Descripción de España*. Traducción de Antonio Blázquez, Imprenta y litografía del Depósito de la Guerra, Madrid, 1901.
- *Geografía de España*. Traducción por E. Saavedra y A. Blázquez. Prólogo e índices por A. Ubieto. Textos Medievales, 37. Zaragoza, 1988.
- *Los caminos de al-Andalus en el siglo XII*. Estudio, edición, traducción y anotaciones por Jassim Abid. Mizal. CSIC. Madrid, 1989.
- AL-ISTAJRI. *Kitab al-masalik wa'l-mamalik* (Libro de los caminos y los reinos). *La Geografía de la Península Ibérica en los escritores árabes*. Traducción de José Alemany, Granada, 1919-1924.
- AL-RAZI. *Crónica del moro Rasid*. Ed. D. Catalán y M^a S. de Andrés. Madrid, 1975
- AL-UDRI. *Nusus an al-Andalus min Kitab Tarsi al-ajbar*. Ed. A.A. al-Ahwani. Madrid, 1965. Trad. Parcial F. de la Granja. La Marca Superior en la obra de al-Udri. *E.E.M.C.A.*, VIII. Zaragoza, 1966.
- YAQUT. *Kitab Mu'yam al-Buldan* (Libro de los países). Ed. F. 'A al-'A. Al-Yudi. Beirut, 1990. Trad. G. Abd al-Karim. *Cuadernos de Historia del Islam*, VI. 1974.

Fuentes modernas

- CATALINA GARCÍA, J. y PÉREZ VILLAMIL, M. (1903-1915). Relaciones topográficas de España: Provincia de Guadalajara. Real Academia de la Historia, *Memorial Histórico Español, Colección de Documentos, Opúsculos y Antigüedades*, tomos XLI, XLII, XLIII, XLV, XLVI y XLVII.
- [Localidades consultadas: Alovera, Azuqueca de Henares, Bujalaro, Cañizar, Espinosa de Henares, Guadalajara, Fontanar (*Hontanar*), Jadraque, Marchamalo, Matillas, Taracena, Trijueque, Valdenoches, Yunqueza]
- DEPÓSITO DE LA GUERRA (s.f.). *Rutas militares de Aragón en las que debían suministrarse raciones a los militares transeúntes. Itinerario primero, desde Sisamon a Zaragoza pasando por Calatayud*. AHN, Depósito de la Guerra, Diversos-Colecciones, 97, N, 21.
- ENSENADA, Marqués de (1750-1755). *Respuestas generales del catastro del marqués de Ensenada*. Archivo General de Simancas. (www.pares.es)
- [Localidades consultadas: Provincia de Madrid: Torrejón de Ardoz, Meco. Provincia de Guadalajara: Almadrones, Azuqueca de Henares, Gajanejos, Ledanca, Luzón, Torija. Provincia de Soria: Esteras, Medinaceli, Lodaes, Arcos de Jalón, Santa María de Huerta]
- GONZÁLEZ SALMÓN, M. (1826). *Reglamento aprobado por el Rey nuestro Señor y mandado observar por S.M. en Real orden de 7 de octubre de 1826 para los que viajen en posta a la ligera y en ruedas*. Madrid, 26 p.
- GRIMALDO, J. (1720). *Reglamento general para la dirección y gobierno de los oficios de Correo mayor y Postas de España, en los viages que se hizieren; y exempciones que han de gozar y les están concedidas a todos los dependientes de ellos*. Imprenta de Juan de Aritzia, Madrid, 46 p.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Repertorios y guías de caminos - Itinerarios de las carreras de posta - Guías del viajero. (Siglos XVI-XIX)

- ANÓNIMO (1562). *Le Poste necessaire a Corrieri per l'Italia, Francia, Spagna et Ale-magna*. 2ª edición, Ioanne Battista Bozola, Brescia. Edición facsímil: Studio Bibliografico Forlanini, Milán, 1972.
- ANÓNIMO de ORIHUELA (1747). *Guía de caminos para ir y venir por todas las provincias de España y para ir a Roma partiendo de Madrid por el camino mas breve que se balla*. Oficina de Juan de San Martín, Madrid.
- ANÓNIMO (1810). *Noticia de todas las ciudades, villas y lugares de este Reyno de España, con las leguas que median entre sí, tanto por los caminos de ruedas como por los de herradura*. Imp. Francisco Brusola, Valencia. Edición facsímil: Librería París-Valencia, Valencia, 1994.

- ANTILLÓN, I. (1815). *Elementos de la geografía astronómica, natural y política de España y Portugal*. 2ª edición, Imprenta de Esteva, Valencia.
- AYALA, S. (1821). *Guía general de postas y travesías de España, según están en el día*. Brun. Madrid.
- BOADA, P. (1803). *Reimpresión y rectificación de los Itinerarios que compuso don Pedro Boada para otros tantos viajes que hicieron SS.MM. a Zaragoza, Barcelona, Figueras, Valencia, Cartagena y Real Sitio de Aranjuez*. Madrid, Oficina de García y Compañía, 96 p.
- CABANES, F. X. (1830). *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España, con un mapa itinerario de la península*. Imprenta de D. Miguel de Burgos, Madrid.
- COLÓN, H. (1910). *Descripción y Cosmografía de España* (3 vol). Sociedad Geográfica, Imprenta del Patronato de Huérfanos de la Administración Militar, Madrid. Edición facsímil: Padilla Libros, Sevilla, 1988.
- COMAS, J. (1881). *Guía del viajero en España. Itinerario artístico y pintoresco por la Península Ibérica*. Imprenta del Heredero de Pablo Riera, Barcelona.
- COTOGNO, O. (1608). *Nuovo Itinerario delle Poste per tutto il mondo*. Appresso Girolano Bordonni, Milano.
- DEPÓSITO de la GUERRA (1866). *Itinerario Descriptivo Militar de España*, (8 vol). Imprenta de Rivadeneyra, Madrid.
- ECHENIQUE, F. (1864). *Breve reseña de los caminos de hierro y guía de los de España*. Imprenta y Litografía de Agustín Peiro, Zaragoza.
- ESCRIBANO, J. M. (1767). *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España y para ir de unas ciudades a otras y a algunas Cortes de Europa*. 3ª edición, Imprenta de Miguel Escribano, Madrid.
- ESPINALT, B. (1785). *Guía general de Postas y travesías de España para este presente año de 1785. Con un mapa arreglado a las novedades ocurridas en las carreras, sus rutas, leguas que hay de unas ciudades y villas a otras; y postas nuevamente establecidas, con lo que se ha de observar por los particulares que las corren y noticia separada de los precios de las sillas o solitarios para viajar a los sitios reales*. Oficina de Hilario Santos, Madrid.
- FERNÁNDEZ de MESA, T. M.(1755-1756). *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas. Dividido en dos partes: la una, que se habla de los caminos; y la otra, de las posadas; y como anexo de los correos y postas, así públicas como privadas, donde se incluye el reglamento general de aquellos, expedido en 23 de abril de 1720*. Joseph Thomás Lucas, Valencia.
- FORD, R. (1845). *Hand-book for Travellers in Spain and readers at home*, (2 vol). Ed. John Murray, London.
- GERMOND de LAVIGNE, A. (1859). *Itinéraire Descriptif, Historique et Artistique de l'Espagne et du Portugal*. Librairie de L. Hachette et Cie, París (2ª edición publicada en 1866).
- GUÍA OFICIAL (1867). *Guía oficial de los caminos de hierro de España y Portugal*. Madrid.
- LABORDE, A. (1816). *Itinerario descriptivo de las provincias de España y de sus islas y posesiones en el Mediterráneo, con una sucinta idea de su situación geográfica, población, historia civil y natural, agricultura, comercio, industria, hombres célebres, carácter*

- y costumbres de sus habitantes y otras noticias que amenizan su lectura. Imprenta de Ildelfonso Mompié, Valencia.
- L'HERBA, G. (1564). *Itinerario delle poste per diverse parti del mondo*. 2ª edición, Venecia.
- LANNAU-ROLLAND, A. (1864). *Nouveau Guide générale du voyageur en Espagne et en Portugal*. Guides Garnier Frères, Ed. Garnier Frères, Paris.
- LLORENCI, N. (edit.) (1840). *Guía de enfermos o Itinerario de Madrid a los baños minerales de Trillo*. Imprenta de Norberto Llorenci, Madrid, 48 p.
- LÓPEZ, S. (1809). *Nueva guía de caminos para ir desde Madrid, por los de rueda y herradura, a todas las ciudades y villas más principales de España y Portugal, y también para ir de unas ciudades a otras*. Gómez Fuentenebro y Compañía, Madrid.
- MELLADO, F. (1846). *Guía del viajero en España*. 3ª edición, Madrid.
- MENESES, A. (1576). *Repertorio de caminos. Ordenado por Alonso de Meneses. Añadido el camino de Madrid a Roma. Con un memorial de muchas cosas sucedidas en España, y con el repertorio de cuentas, conforme a la nueva premática*. Sebastián Martínez, Alcalá de Henares. Edición facsímil: Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1947.
- MISELLI, G. (1682). *Il burattino veridico, overo, Instruzione generale per chi viaggia: con la descrizione dell'Europa, distinzione de' regni, provincie, e città, e con la tavola delle poste nelle vie più regolate, che al presente si trovano*. Michel Ercole, Roma, 505 p.
- PÉREZ de ROZAS, J. (1872). *Itinerario de España, Baleares y Canarias, ferro-carriles, carreteras, caminos de carros, sendas y veredas*. Tipografía de Manuel Minuesa, Madrid.
- PICQUET, C. (1810). *Livre des Postes d'Espagne et du Portugal en espagnol et en français*. Magimel, París.
- PONTÓN, P. (1721). *Guía de caminos para ir y venir por todas las provincias más afamadas de España, Francia, Italia y Alemania. Añadida la regla general para saber adonde se escribe los días de correo*. Francisco Martínez Abad, Madrid.
- RICHARD et QUETIN (1853). *Guide générale du voyageur en Espagne et en Portugal*. 2ª edición, Ed. L. Maisson, Paris.
- RODRÍGUEZ CAMPOMANES, P. (1761). *Itinerario de las carreras de Posta de dentro y fuera del Reyno*. Imprenta de Antonio Pérez de Soto, Madrid.
- VALVERDE, E. (1886). *Nueva guía del viajero en España y Portugal. Viaje geográfico, artístico y pintoresco por la Península Ibérica*, (2 vol). Imprenta de Domingo Cao y Fernando de Val, Madrid.
- VILLUGA, J. (1546). *Repertorio de todos los caminos de España: hasta agora nunca visto, en el qual allarán qualquier viaje que quieran andar muy provechoso para todos los caminantes*. Pedro de Castro, Medina del Campo. Edición facsímil: M. Huntington, 1902.

Guías de ciudades

- ANDRÉS, V. (edit.) (1860). *Guía de Zaragoza*. Imprenta y librería de Vicente Andrés, Zaragoza, 614 p.
- BORAU DE LATRAS, M. (1810). *Guía de la ciudad de Zaragoza*. Imprenta Real, 129 p.

- DIGES ANTÓN, J. (1890). *Guía de Guadalajara*. Imprenta Provincial, Guadalajara, 288 p.
- MESONERO ROMANOS, R. (1831). *Manual de Madrid. Descripción de la Corte y de la Villa*. Imprenta de D. M. de Burgos, Madrid, 368 p.
- (1844). *Manual histórico-topográfico, administrativo y artístico de Madrid*. Imprenta de D. Antonio Yenes, Madrid, 514 p.
- (1854). *Nuevo manual histórico-topográfico-estadístico y descripción de Madrid*. Imprenta de la Viuda de D. Antonio Yenes, Madrid, 690 p.
- VALVERDE, E. (1886). *Plano y guía del viajero en Alcalá de Henares, Guadalajara y Sigüenza*. Imprenta de Fernando Cao y Domingo de Val, Madrid, 33 p.

Libros de viajes

- ABASCAL, J.M. y CEBRIÁN, R. (2009). *Los viajes de José Cordine por España y Portugal de 1754 a 1801*. Real Academia de la Historia, Madrid, 924 p.
- ALIAGA, J. (1968). *Relación del viaje del embajador veneciano Sigismondo di Cavalli a España (1567)*. Revista Anthologica Annua, Roma.
- ARTOLA, M. (1980). Pedro Rodríguez Campomanes: Viaje a las Sierras y Castilla la Vieja (1-30, octubre, 1779). *Estudios de Historia Social*, 12-13: 325-411.
- BARREIROS, G. (1561). *Chorographia de alguns lugares que estam em hum caminho que fez Gaspar Barreiros no anno de MDXXXVI, começado na cidade de Badajoz em Castella, te a de Milam em Italia*. Imprenta de Ioan Alvarez, Coimbra.
- BOURGOING, J.F. (1807). *Tableau de l'Espagne moderne*, (4 vol). Libraires Levrault, París. Versión en inglés: *A general collection of voyages and travels, vol. XXV: Bourgoing's travel in Spain*. Printed for Sherwood, Neely and Jones, London, 1813. Versión en castellano: *Imagen de la moderna España*. Traducción de Lorenzo Miralles, edición de Emilio Soler Pascual. Universidad de Alicante, 2012, 1040 p.
- BRANET, J. (1927). *Journal d'un prêtre réfractaire réfugié en Espagne (1791-1800): Journal de M. l'abbé Branet*. Introducción y notas por Jean Barada, imp. de F. Cocheraux, Auch.
- BRONSEVAL, C. (1970). *Peregrinatio Hispanica: Voyage de Dom Edme de Saulieu, abbé de Clairvaux, en Espagne et en Portugal (1551-1555)*. Presses Universitaires de France, París. Ed. en castellano: *Viaje por España: 1552-1555 (Peregrinatio hispanica)*. Introducción, traducción y notas por Francisco Calero. Editorial Centro de Estudios Ramón Areces S.A., Madrid, 1991.
- BRUNEL, A. (1666). *Voyage d'Espagne, curieux, historique et politique, fait l'année 1655*. Robert de Ninville, París, 342 p.
- CAIMO, N. (1772). *Voyage d'Espagne fait en l'année 1755*. Traducido del italiano por el P. De Livoy, Librería Chez J.P. Costard, París.
- COCK, E. (1876). *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585 a Zaragoza, Barcelona y Valencia*. Imprenta de Aribau y Compañía, Madrid, 314 p.
- (1879). *Jornada de Tarazona hecha por Felipe II en 1592*. Edición anotada y publicada por Alfredo Morel-Fatio y Antonio Rodríguez Villa, Imprenta de M. Tello, Madrid, 139 p.

- COOK, S. (1834). *Sketches in Spain during the years 1829, 1830, 1831 and 1832*, (2 vol). Ed. Thomas and William Boone, London.
- FABIÉ, A.M. (1879). *Viajes por España de Jorge de Eginghen, del barón León de Rossmithal de Blatna, de Francisco Guicciardini y de Andrés Navajero*. Traducción y anotaciones de Antonio María Fabié, Librería de los Bibliófilos, Madrid.
- MÉNDEZ, F. (1860). Viaje desde Madrid a Bayona de Francia, Osma, Soria, Taramona y Navarra volviendo por Calahorra, Logroño, Burgos, Carrion, etc., en el año de 1766. *Noticias sobre la vida, escritos y viajes del Rmo. P. Mtro. Fr. Enrique Flórez*. 2ª ed., Madrid, Imprenta de José Rodríguez, pp. 209-259.
- GARCÍA MERCADAL, J. (1999). *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, (6 vol). Junta de Castilla y León, Salamanca.
- JOLY, B. (1909). Voyage de Barthélemy Joly en Espagne (1603-1604). Publicado por R. Barrau-Dihigo. *Revue Hispanique*, 20, n° 58: 459-618.
- JOUVIN, A. (1672). *Le voyageur d'Europe ou sont le voyage d'Espagne et de Portugal et le voyage des Pays-Bas* (tomo II). Barbin, París. 344 p.
- LABAÑA, J.B. (1895). *Itinerario del Reino de Aragón*. Diputación Provincial de Zaragoza. Edición facsímil: Institución "Fernando el Católico"-Prames, Zaragoza, 2006, 384 p, 1 mapa.
- MAGALOTTI, L. (1933). *Viaje de Cosme de Médici por España y Portugal (1668-1669)*. Edición y notas por Angel Sánchez Rivero y Angela Mariutti de Sánchez Rivero, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 347 p, 71 láminas.
- MÜNZER, J. (1924). *Viaje por España y Portugal en los años 1494 y 1495*. Traducción de Julio Puyol. Tipografía de la Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, Madrid, 192 p.
- NAVAGERO, A. (1563). *Il viaggio fatto in Spagna, et in Francia, dal magnifico m. Andrea Navagiero*. Domenico Farri, Venezia. Ed. en castellano: *Viaje a España del magnífico señor Andrea Navagero (1524-1526), embajador de la República de Venecia ante el emperador Carlos V*. Traducción y estudio preliminar de José María Alonso Gamo, Valencia, 1951.
- PONZ, A. (1788). *Viage de España, en que se da noticia de las cosas mas apreciables y dignas de saberse que hay en ella*. Viuda de Joaquín Ibarra, Hijos y Compañía. Madrid.
- TOWNSEND, J. (1792). *A Journey through Spain in the years 1786 and 1787*, (3 vol). Printed for C. Dilly, London. Versión en castellano: *Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787)*. Trad. Javier Porties, Ed. Turner, Madrid, 1988.
- UBILLA y MEDINA, A. (1704). *Succession de el rey D. Phelipe V, nuestro señor en la Corona de España; diario de sus viages desde Versalles a Madrid; el que executo para su feliz casamiento; jornada a Napoles, a Milan y a su exercito; sucesos de la campaña y su buelta a Madrid*. Impresor Juan García Infanzón, Madrid.
- WERNER, E. (edit.) (1926). Der päpstlichen nuntius Nicolini reise nach Spanien im jahre 1686. (Diario del viaggio fatto da monsignor Nicolini, nunzio apostolico di Portogallo, da Avignone -per Montpellier, Barcelona et Saragosa- a Madrid, anno 1686, scritto dal suo segretario). *Revue Hispanique*, 68, n° 153: 220-320.

VALLEJO, M. (1999). *Los viajes de Cornide por la Alcarria: Viajes histórico-arqueológicos por las tierras de Guadalajara (1793-1795)*. AACHE Ediciones, Guadalajara, 102 p.

Diccionarios geográficos y similares

MADOZ, P. (1845-1850). *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, (16 vol). Madrid.

MIÑANO, S. (1826-1829). *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*, (11 vol). Imprenta de Pierart-Peralta, Madrid.

COMISIÓN DE ESTADÍSTICA GENERAL DEL REINO (1858). *Nomenclátor de los pueblos de España* (Nomenclátor 1857). Imprenta Nacional, Madrid.

Estudios geográficos, arqueológicos, ...

CEAN BERMÚDEZ, J.A. (1832). *Sumario de las Antigüedades Romanas que hay en España, en especial las pertenecientes a las Bellas Artes*. Imprenta de Miguel de Burgos, Madrid, 538 p.

DE ASSO, I. (1798). *Historia de la economía política de Aragón*. Licencia por Francisco Magallón, Zaragoza; Reimpresión con prólogo e índices de José Manuel Casas Torres, Zaragoza, 1947; 2ª edición, prólogo de Antonio Higuera, Guara Editorial, Zaragoza, 1983, 509 p.

DE BETANCOURT, A. (1803). Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos en adelante; dada al Excmo. Sr. D. Pedro Cevallos por D. Agustín de Betancourt: año de 1803. *Revista de Obras Públicas*, año 1869, tomo I, n^{os} 5, 6, 10 y 13.

DE MORALES, A. (1575). *Antigüedades de las ciudades de España*. Juan Íñiguez de Lequerica, Alcalá de Henares.

MONTESINO, C.S. (1856). *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856 presentada al excmo. sr. ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas*. Imprenta Nacional, Madrid, 553 p.

FERNÁNDEZ de CÓRDOBA y ALAGÓN, V. (CONDE de SÁSTAGO) (1796). *Descripción de los canales Imperial de Aragón y Real de Tauste, dedicada a los augustos soberanos D. Carlos IV y D^a María Luisa de Borbón*. Edit. Francisco Magallón, Zaragoza, 174 p.

GÓMEZ DE BEDOYA, P. (1765). *Historia universal de las fuentes minerales de España*, (2 vol). Imprenta de Ignacio Aguayo, Santiago.

GUTIÉRREZ DE TOLEDO, J. (1498). *Cura de la piedra y dolor de la yjada y colica renal*. A expensas de Melchor Gorricio, Pedro Hagembach, Toledo.

MONTERDE y LÓPEZ DE ANSÓ, M. (1788). *Ensayo para la descripción geográfica, física y civil del Corregimiento de Calatayud, 1788*. Introducción y transcripción de José María Sánchez Molledo, Centro de Estudios Bilbilitanos, Calatayud, 1999, 134 p.

PARRAVERDE, T. (1860). *Monografía de las aguas y baños minero-termo-medicinales de Albama de Aragón*. Imprenta de Gabriel Alhambra, Madrid, 143 p.

Publicaciones periódicas contemporáneas

Prensa oficial

Diario de Madrid (1812-1841)

Diario de Avisos de Madrid (1825-1836)

Diario Oficial de Avisos de Madrid (1848-1868)

Boletín Oficial de Madrid (1839-1855)

Gaceta de Madrid (1829-1926)

Boletín Oficial de la Provincia de Madrid (1858, 1881-1884, 1911-1952)

Boletín Oficial de la Provincia de Guadalajara (1919-1958)

Boletín Oficial de la Provincia de Soria (1920-1940)

Boletín Oficial del Estado (1960-2006)

Otras publicaciones oficiales periódicas

Boletín Oficial del Ministerio de Fomento (1855-1860)

Boletín Oficial del M° de Comercio, Instrucción y Obras Públicas (1848-1851)

Diario de Sesiones de las Cortes (1821)

Prensa especializada

Revista de Obras Públicas (1853-2007)

Gaceta de los Caminos de Hierro (1856-1865)

Proyectos y Construcciones (1933)

Prensa general

La España (1850)

El Imparcial (1867, 1928)

La Ilustración Española y Americana (1896-1897)

La Correspondencia de España (1911-1923)

La Libertad (1922 -1935)

La Palanca (1927-1929)

Flores y Abejas (1923-1974)

Nueva Alcarria (1943-1972)

La Voz de Aragón (1929-1935)

ABC (1922-1991)

La Vanguardia (1944-1971)

* En cada publicación se indican los valores extremos de las fechas consultadas

CARTOGRAFÍA

Cartografía histórica (1600-1840)

- ANÓNIMO (s.f.). *Plano de una parte del itinerario de Madrid a Zaragoza entre Huerta y Ateca*. Copia del original conservado en el Depósito de la Guerra, 1 mapa.
- APARICI, F. (h. 1830). *Parte del camino real de Madrid a Zaragoza comprendida entre Albama y Calatayud*. 1 mapa
- BARTIBÁS, A. (1724). *Demostración o mapa sobre los montes de La Muela en que se distinguen por números las cosas más notables*. 1 mapa.
- BRION, M. (1766). *Carte d'Espagne et de Portugal comprenant les Routes des Postes et autres de ces deux Roiaumes*. París, 1 mapa en 6 hojas.
- CABANES, F.J. (1829). *Mapa itinerario de los reinos de España y Portugal*. Madrid, 1 mapa.
- D'ANVILLE, G. (1719). *Carte du Royaume d'Aragon*. 1 mapa en 2 hojas.
- DE BENAVIDES, T. (h. 1835a). *Croquis de Ateca y sus inmediaciones*. 1 mapa.
- (h. 1835b). *Croquis de Calatayud y sus inmediaciones*. 1 mapa.
- (h. 1835c). *Croquis de La Almunia y sus inmediaciones*. 1 mapa.
- ESPINALT, B. (1804). *Mapa de las Carreras de Postas de España*. 1 mapa.
- FERNÁNDEZ de MOROS, J. (1738-1739). *Descripción del Camino Real de Calatayud y su partido por el que transitan las postas, correos y demás viajeros de Ytalia y otros parajes para la Real Corte de su Magestad (que Dios guarde) que se compone, ensancha y allana, con toda seguridad en atención al real servicio*. Archivo General de Simancas, 2 mapas.
- GUILLEMINOT, X. (1823). *Carte-Itinéraire de l'Espagne et du Portugal*. París, 1 mapa.
- HÉRISSON, X. (1809). *Carte d'Espagne et de Portugal ou se trouvent les grandes routes de postes*. París, 1 mapa.
- (1838). *Carte Itinéraire des royaumes d'Espagne et de Portugal pour servir au théâtre de la guerre actuelle avec les plans des principales villes*. París, 1 mapa.
- ITA, F. y XAREÑO, J.V. (1790). *Atlas geográfico de correos, postas, y estafetas de la península de España, 1789-1790*. (2 tomos). Biblioteca Nacional de Francia.
- JAILLOT, H. (1721). *L'Espagne divisée en tous ses royaumes et principautés où son exactement recueillies et observées toutes les Routes des Postes*. París, 1 mapa.
- LABAÑA, J.B. (1619). *Mapa del Reyno de Aragón*. Grabador Diego de Astor. (Versión retocada publicada en 1777), 1 mapa.
- LONGCHAMPS, S.G. (1760). *Carte d'Espagne et de Portugal comprenant les Routes des Postes et autres de ces deux Royaumes*. París, 1 mapa.
- LÓPEZ, T. (1765). *Mapa del Reyno de Aragón*. (2ª edición publicada en 1816), 1 mapa.
- (1766). *Mapa de la provincia de Guadalupe*. 1 mapa.
- (1773). *Mapa de la provincia de Madrid*. 1 mapa.
- (1783). *Mapa geográfico de la provincia de Soria*. 1 mapa.
- (1804). *Atlas Geográfico de España que comprende el mapa general del reyno y los particulares de sus provincias*. Madrid.

- (1808). *Carte des royaumes d'Espagne et de Portugal où l'on a marqué les Rotes de Poste et les limites des diverses Provinces et Gouvernemens*. 1 mapa.
- PICQUET, Ch. (1810). *Carte des Routes de Postes et Itinéraires d'Espagne et de Portugal*. París, 1 mapa.
- RIZZI-ZANNONI, X. (1765). *Carte générale de toutes les Routes de Poste qui traversent l'Espagne*. 1 mapa.
- ROBERT, X. (1757). *Carte des royaumes d'Espagne et de Portugal dans laquelle sont tracées les Routes des Postes*. 1 mapa.
- THUILLIER, X. (1836). *Nouvelle Carte routière d'Espagne et de Portugal avec les distances des Postes*. Dépôt de la Guerre, París, 1 mapa.
- TORCAL, M. (1820). *Configuración de los ramales de aguas que se reúnen desde el puerto de Calatayud hasta lo que llaman el paso de Paraquello de la Ribera y la dirección de sus azequias*. 1 plano.
- WALL, R. (1760). *Mapa de las Carreras de Postas de España*. Madrid, 1 mapa.

Cartografía moderna (1840-1970)

- BROSSA, E. (1908-1910). *Mapa de carreteras para ciclistas y automóviles, escala 1:250.000*. Barcelona, varias hojas.
- CASADO, B. y GONZALO, R. (1870). *Itinerario militar de la carretera de Alcolea del Pinar a Tarragona, (escala 1:20.000)*. Cuerpo de Estado Mayor del Ejército, 1 mapa en 23 hojas.
- CASAÑAL, D. (1892a). *Término municipal de Zaragoza en escala 1:50.000*. Ayuntamiento de Zaragoza, 1 mapa.
- (1892b). *Plano del término municipal de Zaragoza, escala 1:5.000*. Ayuntamiento de Zaragoza, plano-guía y 125 planos.
- COELLO, F. (1847). *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar. Provincia de Madrid*. Madrid, 1 mapa.
- (1860). *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar. Provincia de Soria*. Madrid, 1 mapa.
- (1863). *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar. España y Portugal*. Madrid, 1 mapa.
- (1865). *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar. Provincia de Zaragoza (2ª hoja)*. Madrid, 1 mapa.
- (h. 1865). *Mapa de la provincia de Guadalajara*. 1 mapa.
- CUERPO DE ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO (1865). *Mapa Itinerario Militar de España, escala 1:500.000*. Depósito de la Guerra, 18 láminas.
- (1886-1939). *Mapa Militar Itinerario de España, escala 1:200.000*. Hojas: 27, 36, 37 y 45. Depósito de la Guerra.
- (s.f.). *Itinerario de Madrid a Zaragoza, escala 1:200.000*. 1 mapa en 4 hojas.
- CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS (1882). *Carta general de las Obras Públicas de España, escala 1:500.000*. Litografía de José María Mateu, Madrid, 1 mapa en 16 hojas.
- DE OBREGÓN, H. y RUIZ, A. (1850). *Itinerario de Zaragoza a Valencia, escala 1:20.000*. Cuerpo de Estado Mayor del Ejército, 1 mapa en 20 hojas.

- DEPÓSITO CENTRAL DE PLANOS (1876). *Carta de los ferro-carriles de España y de las carreteras de 1.º, 2.º y 3.º orden*. Ministerio de Fomento, Litografía de Nicolás González, Madrid, 1 mapa.
- DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS (1855). *Mapa Itinerario de España*. Litografía de J.J. Martínez, Madrid, 1 mapa.
- (1867). *Carta indicando el estado de los caminos de hierro de España en 1.º de enero de 1867*. Dirección General de Obras Públicas, Madrid, 1 mapa.
- (1889). *Mapa Itinerario de las Obras Públicas de España en fin del año 1889*. Madrid, 1 mapa.
- DUFOUR, A.H. (1856). *Mapa General de Caminos de España y de Portugal*. París, 1 mapa.
- GARCÍA PADRÓS, F. (1867). *Mapa-Tarifa de los caminos de hierro de España y Portugal*. Imprenta de los Ferrocarriles, Madrid, 1 mapa.
- GERMOND DE LAVIGNE, M. (1859). *Carte Itinerairre physique, politique et routiere de l'Espagne et du Portugal*. París, 1 mapa.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL (1875-1930-1942). *Mapa Topográfico Nacional de España, escala 1:50.000*, 1ª edición (2ª edición publicada entre 1916, 1929 y 1969).
- [Hojas: Épila (382), Zaragoza (383), Calatayud (409), La Almunia de Doña Godina (410), Longares (411), Arcos de Jalón (435), Alhama de Aragón (436), Ateca (437), Paniza (438), Sigüenza (461), Maranchón (462), Milmarcos (463), Used (464), Daroca (465), Jadraque (486), Ledanca (487), Odón (490), Marchamalo (510), Brihuega (511), Algete (535), Guadalajara (536), Madrid (559), Alcalá de Henares (560)].
- MAPA FIRESTONE (1941). *Mapa de carreteras de España y Portugal*.
- MAPA MICHELÍN (1929-1934). *Mapa de Carreteras de España y Portugal, escala 1:400.000*.
- MAPA DE CARRETERAS (1932). *Mapa de Carreteras de España y Portugal*.
- RICH, V. y ALIENDE, C. (1895). *Mapa comercial de los Ferro-Carriles de España y Portugal*. 1 mapa.
- RODRÍGUEZ, A. y SALINAS, I. (1867). *Reconocimiento militar del ferro-carril de Madrid a Zaragoza*. Cuerpo de Estado Mayor del Ejército, 1 mapa en 28 hojas.
- SAAVEDRA, E. (1862b). *Mapa Itinerario de la España Romana con sus divisiones territoriales*. 1 mapa.
- SAMANIEGO, H.G. y SÁNCHEZ, J.M. (1861). *Itinerario de Taracena a Villasayas, escala 1:20.000*. Cuerpo de Estado Mayor del Ejército, 1 mapa en 20 hojas.
- TAMAYO, F. y SEBASTIÁN, E. (1881). *Itinerario de Alcolea del Pinar al límite de la provincia de Teruel, escala 1:20.000*. Cuerpo de Estado Mayor del Ejército, 1 mapa en 8 hojas.
- TARRAGÓ, R. (1890). *Mapa general de todos los caminos de hierro de España y Portugal con sus estaciones y precios*. Editor Ramón Tarragó, Barcelona, 1 mapa.
- UBIÑA, M. (1839). *Croquis de la ciudad de Calatayud, formado para la inteligencia de la memoria sobre el proyecto de las fortificaciones que se proponen para su defensa*. 1 plano.

UGARTE, J.; FERNÁNDEZ F; ROMÁN DE BAZA, J. y DE VELASCO, J. (1849). *Itinerario topográfico de Madrid a Barcelona por Lérida, levantado con brújula hasta Zaragoza, escala 1:20.000*. Cuerpo de Estado Mayor del Ejército, 1 mapa en 51 hojas.

GUÍAS DE CARRETERAS

ATLANTIC (1927). *Guía Atlantic. Carreteras de España*. Atlantic Refining Company of Spain. Madrid.

MICHELÍN (1927). *Guía Michelin España 1927*, edición VIII. Madrid, 633 p.

— (1936). *Guía del neumático Michelin España-Portugal 1936-1938*. Madrid, 624 p.

PNT-CNT (1932). *Guía internacional de las carreteras de España y Portugal*. Madrid, 1031 p.

TET-SITRE (1965). *Guía de carreteras de España*. Madrid.

BIBLIOGRAFÍA

- ABASCAL, J.M. (1982). *Vías de comunicación romanas de la provincia de Guadalajara*. Institución “Marqués de Santillana”, Guadalajara, 143 p.
- (1983). Epigrafía romana de la provincia de Guadalajara. *Wad-al-Hayara*, 10: 49-115.
- (1991). La necrópolis tardorromana de “El Tesoro” (Marchamalo, Guadalajara). *Antigüedad y Cristianismo*, 8: 425-451.
- y ALFÖLDY, G. (edit.) (2002). *El Arco romano de Medinaceli (Soria, Hispania Citerior)*. Real Academia de la Historia - Universidad de Alicante, Madrid, Bibliotheca Archaeologica Hispana, 18, 148 p.
- AGUILAR, M. (1928). Los afirmados modernos en España. *Revista de Obras Públicas*, 76, n° 2.513: 389-391.
- AGUILERA y GAMBOA, E. (1909). *El Alto Jalón. Descubrimientos arqueológicos*. Edición facsímil: Librería Rayuela, 181 p.
- AGUIRRE, A. (1933-1934). La unificación de señales en las carreteras españolas. *Revista de Obras Públicas*, 81, n° 2.623: 282-285; n° 2.624: 297-301; n° 2.628: 381-384 y 82, n° 2.654: 366-369.
- ALEJANDRE, V. (2011). *Deza, entre Castilla y Aragón*, (2 vol). Diputación Provincial de Soria, 568 p.
- (2014). *El sistema defensivo musulmán entre las marcas Media y Superior de al-Andalus, siglos X-XII*. Centro de Estudios Bilbilitanos, Calatayud, 496 p.
- (2016). Los caminos reales de Madrid a Zaragoza entre los siglos XVI y XIX según las guías de época y su incidencia en la comarca de Calatayud. *IX Encuentro de Estudios Bilbilitanos, Actas*: 265-284.
- ALMAZÁN, A. (2002). *Guía de Arcos de Jalón y el sureste soriano*. Sotabur, Soria, 256 p.
- ALONSO, D.F. (2000). *Historia del ferrocarril en Aragón*. Libros Certeza, Zaragoza, 319 p.
- ANDREU, C.; LATORRE, M^a P. y POTO, M^a C. (1996) Evolución del plano de La Almunia. Centro de Estudios Almunienenses, *ADOR (El Territorio)*, 2: 21-80.
- ARANAZ, F. (2005). Postas y caminos en la cartografía postal española. *Academus*, núm. 9 (extra): 49-77.
- ARENAS, J.J. (2007). *Caminos en el aire: Los puentes*, (2 vol). 2^a edición, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1031 p.

- ARIAS, G. (1998). Arcóbriga y la A 24-25: cotejo de argumentos. *El Miliario Extravagante*, 64: 5-12.
- (2004). *Repertorio de caminos de la Hispania romana*. Edición del autor, 2ª ed, 557 p.
- (2008). El Itinerario de Antonino, las mansiones y la Teoría de los Empalmes. Unas notas de Gonzalo Arias. *El Nuevo Miliario*, 6: 78-83
- ASENJO, J.E. (2003). Los puentes de madera de la segunda mitad del siglo XIX en la provincia de Guadalajara. *Informes de la Construcción*, vol. 54, nº 483: 63-71.
- (2005). Puentes de fábrica en la provincia de Guadalajara. El cálculo de las bóvedas. *Cuarto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Actas: 99-110.
- (2006). *Puentes de la provincia de Guadalajara*. Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha, Guadalajara, 278 p.
- ASENSIO, J.A. (1995). *La ciudad en el mundo prerromano en Aragón*. (Caesaraugusta, 70). Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 461 p.
- AYALA, F.J. (dir.) (1988). *Atlas Geocientífico del Medio Natural de la Comunidad de Madrid*. IGME, Madrid, 90 p.
- BAHAMONDE, A. (2005). El Átlas Geográfico de Correos, Postas y Estafetas de la península de España, 1789-1790. *Academus*, núm. 9 (extra): 157-161.
- MARTÍNEZ LORENTE, G. y OTERO, L.E. (1998). *Atlas Histórico de las Comunicaciones en España (1700-1998)*. Ed. Lunverg, Madrid, 304 p.
- BALAGUER, E. (1999). Las carreteras españolas en el siglo XX. *Obra Pública*, 48: 28-37.
- e IZARD, J.Mª (coord.) (2007). *Un siglo de Carreteras en España*. Asociación Técnica de Carreteras, Madrid, 384 p.
- BALIL, A. (1990). Las vías de comunicación en Madrid desde época romana hasta la caída del Reino de Toledo. *Madrid del siglo IX al XI*, pp. 41-63.
- BAÑÓN, L. y BEVIÁ, J.F. (2010). *Manual de Carreteras. Vol. 1. Elementos, Proyecto. Vol. 2. Construcción, Mantenimiento*. Edición digital.
- BARBACANA, Iniciativa Cultural (1998). La Edad Media en la villa de Calatorao. Centro de Estudios Almunienenses, *ADOR*, 3: 115-148.
- BARRIO, J.L. (1990). El arquitecto dieciochesco Juan Eusebio de la Viesca y su intervención en los puentes de Guadalajara y Alcalá de Henares. *II Encuentros de Historiadores del Valle del Henares*, Actas: 689-694.
- BAS MARTÍN, N. (2007). Los repertorios de libros de viajes como fuente documental. *Anales de Documentación*, 10: 9-16.
- BEA, M.; DOMINGO, R.; PÉREZ-LAMBÁN, F.; REKLAITYTE, I. y URIBE, P. (2010). Prospecciones arqueológicas en el término municipal de La Muela (Zaragoza). *Salduie*, 10: 237-258.
- BELTRÁN LLORIS, M. (dir.) (1987). *Arcobriga, Monreal de Ariza (Zaragoza)*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 143 p.
- (1991a). Caesaraugusta. *Guía Histórico-Artística de Zaragoza*: 29-66.
- (1991b). Caesaraugusta. *Las necrópolis de Zaragoza*, Cuadernos de Zaragoza, 63: 19-47.
- (1996). La ciudad clásica en Aragón. *Difusión del arte romano en Aragón*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, pp. 27-104.

- y FATÁS CABEZA, G. (1998). *Historia de Zaragoza. César Augusta, ciudad romana*. Ayuntamiento de Zaragoza-Caja Inmaculada, 89 p.
- BENEDICTO, E. (2011). La recuperación de los antiguos caminos reales y sus rutas literarias como producto turístico. El caso de los valles del Huerva y Jiloca (Aragón). *Cuadernos de Turismo*, 27: 39-55.
- BLASCO SÁNCHEZ, J. (2001). *Ateca. Retazos históricos*. Edición del autor, Zaragoza, 300 p.
- (2010). *Pasado y presente de la muy ilustre villa de Ateca*. ASPACAR. 730 p.
- BLASCO MARTÍNEZ, J.; OÑATE, J.; AROCA, R. y SOBRINI, P. (dir.) (2008). *Arquitectura y Desarrollo Urbano*, Comunidad de Madrid, tomo XIV, Alcalá de Henares. Consejería de Vivienda, Dirección General de Arquitectura y Rehabilitación, Madrid, 693 p.
- BLÁZQUEZ, A. (1892). Nuevo estudio sobre el Itinerario de Antonino. *BRAH*, 21:54-128.
- (1899). La milla romana. *BRAH*, 34: 25-52.
- y SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. (1920). *Vías romanas de Botoa a Mérida, Mérida a Salamanca, Arriaca a Sigüenza, Arriaca a Titulcia, Segovia a Titulcia y Zaragoza a Bearne*. MJSEA, 24, 18 p.
- y BLÁZQUEZ JIMÉNEZ, A. (1923). *Vías romanas de Sigüenza a Zaragoza, de Albambra a Zaragoza, del Vierzo a Lugo, de Lugo a Betanzos, de Betanzos a Padrón, de Tuy a Padrón y de Padrón a Lugo*. MJSEA, 52, 18 p.
- BLÁZQUEZ, C. y PALLARUELO, S. (1999). *Maestros del agua*, tomo I. Diputación General de Aragón, Zaragoza, 357 p.
- BODELÓN, S. (2011). Bronseval: posadas y caminos en Castilla en el siglo XVI según “La perenigratio hispanica”. *Tiempo y sociedad*, 4: 47-80.
- BORRAJO, J. y RUBIO, J. (1987). La planificación de carreteras en España. *Situación: Revista de Coyuntura Económica*, 1: 95-113.
- BORRÁS, G. y LÓPEZ SAMPEDRO, G. (1975). Guía de la ciudad monumental de Calatayud. Guías de ciudades monumentales de España, MEC. Edición facsímil: Centro de Estudios Bilbilitanos, 2002, 288 p.
- BROCK, J. (1992). Impresiones de un viajero extranjero en el valle del Jiloca en el siglo XVIII. *Xiloca*, 9: 71-80.
- CABALLERO, C. (1998). Un decálogo para proponer la ubicación de *Arcóbriga* en Monreal de Ariza (Zaragoza). *El Miliario Extravagante*, 64: 2-5.
- (2003). *La ciudad y la romanización en la Celtiberia*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 208 p.
- (2006a). Madrid romano: nuevos puntos de vista. *El Nuevo Miliario*, 3: 37-48.
- (2006b). Caminos sobre caminos: un recorrido por las rutas visigodas en Madrid. Museo Arqueológico Regional, *Zona Arqueológica*, 8: 93-102.
- (2008). *Nec in via nec in via procul*: Vías de comunicación y áreas de control marginal en Hispania romana. *El territorio de las ciudades romanas*, pp. 589-616.
- (2016). Vías romanas en la provincia de Guadalajara: un estado de la cuestión. *Vías de comunicación romanas en Castilla-La Mancha*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 297-318.

- FERNÁNDEZ, S. y MARTÍN, A. (2002). Miliarios de la Vía 24 del Itinerario de Antonino en la Sierra de Guadarrama. *Larouco*, 3: 135-146.
- CABALLERO GARCÍA, A. y SERRANO MORALES, R. (1996). Fuentes documentales para el estudio de las vías de comunicación conservadas en el Archivo Histórico Provincial de Guadalajara. II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, *Actas*, tomo I: 531-552.
- CABANES, M^a D. (2009). *Documentos de Jaime I relacionados con Aragón*. Fuentes Históricas Aragonesas, 50. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 291 p.
- CABAÑERO, B.; BELTRÁN, A. (dir.) y FATÁS, G. (coord.) (2008). *La Aljifería*. Cortes de Aragón, 465 p.
- CABELLO SOLANAS, S. (1997). *Retratos de la Memoria. Fotografías de La Almunia de Doña Godina (1872-1997)*. Asociación Cultural L'Albada-Rolde de Estudios Aragoneses, La Almunia de Doña Godina, 195 p.
- (2002). *Retratos de la Memoria II. Fotografías antiguas de La Almunia de Doña Godina*. Asociación Cultural L'Albada, La Almunia de Doña Godina, 285 p.
- CABRÉ, J. (1917). *Catálogo monumental de la provincia de Soria*. Inédito
- CADIÑANOS, I. (2000). El Puente de Guadalajara: origen, reparos y reconstrucciones. *Wad-al-Hayara*, 27: 37-54.
- (2002). La Venta del Espíritu Santo y su reconstrucción en el siglo XVIII. *Torre de los Lujanes*, 48: 255-260.
- CANELLAS, A. (1972). *Colección diplomática del Concejo de Zaragoza, tomo I: (1119-1276)*. Zaragoza, 296 p.
- CARRASCO SERRANO, G. (1995). Comunicaciones romanas del ámbito provincial de Toledo en las antiguas fuentes itinerarias. *Espacio, Tiempo y Forma, serie II, Hª Antigua*, t. 8: 299-313.
- CASTILLO, J.C. (2001). Las vías de comunicación terrestres entre al-Andalus y Castilla. Algunas propuestas para su estudio. *La formación del espacio histórico: Transportes y comunicaciones*, Universidad de Salamanca, pp. 49-103.
- CASTRO, M. (2011). *La problemática del registro arqueológico de Alcalá de Henares y la aplicación de nuevas tecnologías*. Tesis doctoral, Universidad de Alcalá, 633 p.
- OLMO, L. y GALLEGO, M^a M. (2013). La evolución urbana de Alcalá de Henares entre los siglos XIII-XVII: la secuencia estratigráfica del colegio-convento de “Mínimos de Santa Ana” (Alcalá de Henares, Madrid). *Arqueología y Territorio Medieval*, 20: 147-204.
- CAVESTANY, J. (1931). De los viajes retrospectivos. Las Posadas. *Boletín de la Sociedad Española de Excursiones*, año 39, cuarto trimestre, pp. 282-298.
- (1932). De los viajes retrospectivos. Los Vehículos. *Boletín de la Sociedad Española de Excursiones*, año 40, segundo trimestre, pp. 98-123.
- CIVIS, J. (ed.) (2004). Cuencas cenozoicas. *Geología de España*. Sociedad Geológica de España-IGME, Madrid, pp. 529-586.
- CORELLA, P. (1992). Puente de Viveros: formas, economía, sociedad entre los siglos XIV al XVII. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 31: 153-186.
- (1994a). Puentes sobre el Arroyo Abroñigal. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 34: 19-46.

- (1994b). Puentes y caminos reales en torno a la Corte, siglos XVII y XVIII. *Congreso nacional: Madrid en el contexto de lo hispánico desde la época de los descubrimientos*, Actas: vol. 1: 59-72.
 - (1994c). Teoría y práctica de la arquitectura en Juan Eusebio de la Viesca: el proyecto para el puente sobre el arroyo del Torote. *IV Encuentro de Historiadores del Valle del Henares*, Actas: 477-488.
 - (1994-1995). Reedificaciones, proyectos y fuentes documentales sobre algunos puentes del Valle de Henares y provincia de Guadalajara. *Anales Complutenses*, 6-7: 169-187.
 - (2004). *Puentes históricos de Madrid*. Ediciones La Librería, Madrid, 61 p.
 - (2006). Dibujos de los siglos XVII, XVIII y XIX para puentes del territorio madrileño y su entorno topográfico (I). *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 46: 173-194.
 - (2007). Dibujos de los siglos XVII, XVIII y XIX para puentes del territorio madrileño y su entorno topográfico (y II). *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 47: 99-132.
- CRIADO DE VAL, M. (1996). El valle del Jalón en la Cosmografía de Hernando de Colón. *II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Actas, vol 2: 425-436.
- (1998). *Historia de Hita y su Arcipreste*. 2ª edición, AACHE Ediciones, Guadalajara, 327 p.
 - (2012). *Atlas de Caminería Hispánica, vol. I: Caminería Peninsular y del Mediterráneo*. Fundación de la Asociación Española de la Carretera-Colegio de Ingenieros, Canales y Puertos, Madrid.
- CUADRA, C. y HERVÁS, M.A. (2000). Los caminos medievales en la cuenca del Bajo Tajuña. *I Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Actas, I: 249-268.
- CUARTERO, R. y BOLEA, C. (2013). *Antiguas puertas de Zaragoza*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 189 p.
- DE CARRERA, E.; MARTÍN, A. y PÉREZ, A. (1995). *Las villas romanas de Madrid. Madrid en época romana*. Catálogo de la exposición, Ayuntamiento de Madrid, 24 p.
- DE LA FUENTE, V. (1881). *Historia de la siempre augusta y fidelísima ciudad de Calatayud*. Imprenta del Diario, Calatayud. Edición facsímil: Centro de Estudios Bilbilitanos, Zaragoza, 1994.
- DE TERÁN, F. (1984). Movilidad, comunicaciones y riegos en el entorno del Madrid borbónico. Carreteras, caminos, presas, canales, acequias, puentes, barcas, postas, albergues, portazgos y telégrafo en el siglo XVIII. *Madrid y los Borbones en el siglo XVIII*, pp. 61-77.
- DEL BARRIO LUNA, A. (2015). *Historia de la villa de Jubera*. Diputación Provincial de Soria, 184 p.
- DEL CERRO BEX, V. (1973). *Itinerario seguido por Felipe I el Hermoso en sus dos viajes a España*. *Chronica Nova*, 8: 59-82.
- DEL VAL MELÚS, M.A. (2007). Los pavimentos en las carreteras españolas del siglo XX. *Revista de Obras Públicas*, Noviembre 2007, nº 3.482: 7-24.
- DIAGO, M. y LADERO, M.A. (2009). Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII. *En la España Medieval*, 32: 347-382.

- DÍAZ, M.A. (1991). Informe de las prospecciones arqueológicas en el término municipal de Calatorao (Zaragoza). *Arqueología Aragonesa 1988-1989*: 445-447.
- DOHIJO, E. (2010). Evolución y transformación urbana de las ciudades del alto valle del Duero durante la antigüedad tardía. *Espacios urbanos en el Occidente Mediterráneo (s. VI-VIII)*, pp. 219-228.
- DOMÍNGUEZ LASIERRA, J. (2014). *Viajeros por Aragón. Trotamundos, curiosos, impertinentes, plumíferos y zaurines en general*. Ed. Delsan, Zaragoza, 431 p.
- DURÁN FUENTES, M. (2001). La identificación de puentes romanos en Hispania: una cuestión a desarrollar. *Revista Obra Pública, Ingeniería y Territorio*, 57: 4-13.
- (2004). Técnica y construcción de puentes romanos. Congreso “Las Obras Públicas Romanas”, *Elementos de Ingeniería Romana*, Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, Madrid, pp. 135-155.
- (2005). *La construcción de puentes romanos en Hispania*. 2ª edición, Xunta de Galicia. Santiago de Compostela, 364 p.
- ECHEVERRÍA, E. (2005). *El campus universitario de Alcalá de Henares: análisis y evolución*. Tesis doctoral, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, 720 p.
- ESCARIO, J.L. (1961). Tramo experimental de ensayo en la carretera R-II. *Revista de Obras Públicas*, Noviembre 1961, nº 2.959: 789-803.
- ESTEVE, J.P. (2009). *De las carretas al telepeaje. Madrid en sus caminos, canales y acueductos*. Ediciones La Librería, Madrid, 249 p.
- y BRAVO, A. (2011). *El ferrocarril en Madrid. Historia de las líneas de Renfe, Metropolitano, Vía Estrecha y tranvías urbanos, 1851-2006*. 3ª edición, Ediciones La Librería, Madrid, 189 p.
- FARINELLI, A. (1920). *Viajes por España y Portugal desde la Edad Media hasta el siglo XX. Divagaciones bibliográficas*. Centro de Estudios Históricos, Madrid, 511 p.
- FATÁS, G. (dir.) (1991). *Guía histórico-artística de Zaragoza*. 3ª edición, Ayuntamiento de Zaragoza, 676 p.
- CABALLERO, L.; GARCÍA MERINO, C. y CEPAS, A. (edit.) (1993). *Tabula Imperii Romani. Hoja K-50: Madrid. Caesaraugusta-Clunia*. Instituto Geográfico Nacional, Madrid, 341 p.
- FERNÁNDEZ CASADO, C. (2008). *Historia del puente en España. Puentes romanos*. 2ª edición. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 602 p.
- FERNÁNDEZ ESTEBAN, S. (2006). Evolución de la red viaria en el territorio de Madrid. *VIII Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Actas*: 1-24.
- FERNÁNDEZ-GALIANO, D. (1976). *Carta Arqueológica de Alcalá de Henares y su partido*. Alcalá de Henares.
- (1979). Notas de Prehistoria seguntina. *Wad-al-Hayara*, 6: 9-48.
- FERNÁNDEZ TROYANO, L. (1985). El patrimonio histórico de las obras públicas y su conservación: los puentes. *Informes de la Construcción*, vol 37, nº 375: 5-55.
- (2015). *Los pasos históricos de la Sierra de Guadarrama*. 3ª edición, Ediciones La Librería, Madrid, 333 p.

- FITA, F. (1893). Reseña epigráfica desde Alcalá de Henares a Zaragoza. *BRAH*, XXIII: 492-525.
- (1900). Lápidas inéditas de Marchamalo, Cáceres, Palencia y Lugo. *BRAH*, 36: 502-503.
- FRANCO SÁNCHEZ, F. (2005). La caminería en al-Andalus (siglos VIII-XV): Consideraciones metodológicas, históricas y administrativas para su estudio. *Transportes, servicios y telecomunicaciones*, 9: 34-65.
- FUERTES, (1989). El Camino General de Rueda de Madrid a Barcelona (Tramo de Maranchón a Daroca). *Revista de Obras Públicas*, Junio 1989: 467-476.
- GALIAY, J. (1946). *La dominación romana en Aragón*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 303 p.
- GALINDO ANTÓN, J. (1996a). Un contrato de carreteras fechado en 1599. *II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Actas*, vol 2: 481-486.
- (1996b). Los portazgos de Alhama de Aragón y Jubera en 1836. *II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Actas*, vol 2: 573-578.
- (2005). *Crónica bilbilitana del siglo XIX*. Centro de Estudios Bilbilitanos, Calatayud, 352 p.
- GALINDO SAN JOSÉ, L. y SÁNCHEZ SÁNCHEZ-MORENO, V.M. (2006). Titulcia, un enclave arqueológico aún por conocer. *El Nuevo Miliario*, 3: 57-64.
- GALVE IZQUIERDO, M^a P. (2008). *La necrópolis occidental de Caesaraugusta en el siglo III (Calle Predicadores, 20-30, Zaragoza)*. Prensas Universitarias de Zaragoza, 254 p.
- GAMO, E. (2013a). El poblamiento romano en Guadalajara durante la época imperial. *La Romanización en Guadalajara. Arqueología e historia*, La Ergástula Ediciones, Madrid, pp. 111-136.
- (2013b). Reaparición de la inscripción EE IX, 315 de Marchamalo (Guadalajara, España). *Espacio, Tiempo y Forma, Serie II, H^a Antigua*, 26: 291-302.
- GARCÉS, A.M. y RIPOLL, P.J. (e.p.). De “Sikka” a Zuqueca: un topónimo caminero de Oreto (Granátula de Calatrava, prov. Ciudad Real). *X Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid, junio-2010, 18 p.
- GARCÍA DE PAZ, J.L. (2003). *Patrimonio desaparecido de Guadalajara*. AACHE Ediciones, Guadalajara, 246 p.
- GARCÍA HERRERO, M^a C. (1984). La aduana de Calatayud en el comercio entre Castilla y Aragón a mediados del siglo XV. *En la España medieval*, vol. 4: 363-390.
- GARCÍA LOZANO, V.M. (2015). *La ingeniería de caminos durante la Guerra Civil española. Destrucción y reconstrucción de puentes*. Tesis doctoral, Universidad de A Coruña, 778 p.
- GARCÍA MARQUINA, F. (1993). *Guía del viaje a la Alcarria*. AACHE Ediciones, Guadalajara, 271 p.
- GARCÍA PÉREZ, G. (2000). *Las Rutas del Cid*. Ed. Polifemo, Madrid, 478 p.
- GARCÍA QUINTANA, A. (2008). Geología y paisajes de Guadalajara. *Geología de Guadalajara*. A. Calonge y M. Rodríguez (ed.), Universidad de Alcalá de Henares, pp. 15-71.

- GARCÍA-ROMERAL, C. (2010). *Diccionario biobibliográfico de viajeros por España y Portugal*. Ollero y Ramos Editores, Madrid, 440 p.
- GARCÍA SERRANO, J.L. (1996a). Pero, ¿Había fiestas en “Los Palacios”? Centro de Estudios Almunienenses, *ADOR*, 1: 151-163.
- GIL AMBRONA, A. (2008). Historia de Bujarrabal: La casa de postas. *La Torrevera*, 16:2-3.
- GÓMEZ LÓPEZ, C. (1998). *El urbanismo de Alcalá de Henares en los siglos XVI y XVII: el planteamiento de una idea de ciudad*. UNED, Madrid, 372 p.
- GÓMEZ-PANTOJA, J.L. (2013). *Complutum y su territorio. La Romanización en Guadalajara. Arqueología e historia*. La Ergátula Ediciones, Madrid, pp. 63-71.
- GONZÁLEZ NAVARRO, R. (1996). Los caminos y puentes que conducen a Alcalá de Henares. *II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Actas*, vol 2: 345-362.
- GONZALO MONGE, L. A. (2003-2004). Arcóbriga, avance de las intervenciones 2003 y 2004. *Kalathos*, 22-23: 353-368.
- GONZALO RUIZ, M^a L. (1999). *Estudio del balneario de Albama de Aragón*. (Zaragoza). Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 744 p.
- GUAJARDO, A.R. (1925). *Apuntes geográficos e históricos de Albama de Aragón*. Tipografía de C. del Molino, Zaragoza. Edición facsímil: Miguel Asensio Guajardo, Diputación de Zaragoza, 1998, 2ª edición, 99 p.
- HEREDIA, F.J. y MARCO, J.A. (2004). *Tórtuera, una villa, una historia*. AACHE Ediciones, Guadalajara, 478 p.
- HERNÁNDEZ GUERRA, L. (2007). *El tejido urbano de época romana en la meseta septentrional*. Ediciones Universidad de Salamanca, 207 p.
- HERRERA BONILLA, A. (1869). Puente de Zulema sobre el Henares en Alcalá. *Revista de Obras Públicas*, 17, n° 21: 250-254 y n° 22: 260-264.
- HERRERA CASADO, A. (1983). *Crónica y guía de la provincia de Guadalajara*. Diputación Provincial de Guadalajara, 784 p.
- IBÁÑEZ, J. (2012). *Crónica de Cetina: El siglo XIX*. Edición del autor, Madrid, 192 p.
- (2015). *Cetina, última morada de Fernando el Católico en Aragón*. Edición del autor, Madrid, 97 p.
- IRIBAS, J. (1943-1944). Plan de urbanización de Madrid. *Revista de Obras Públicas*, Noviembre 1943, n° 2.743: 496-499; Diciembre 1943, n° 2.744: 553-557 y Febrero 1944, n° 2.746: 66-71.
- JACOBSON, M. (1929). Los firmes de carreteras. *Revista de Obras Públicas*, 77, n° 2.528: 250-253 y n° 2.529: 292-295.
- JIMÉNEZ SANZ, C. (1998). Las investigaciones del Marqués de Cerralbo en el “Cerro Villar” de Monreal de Ariza: *Arcóbriga. Espacio, Tiempo y Forma, Serie I, Prehistoria y Arqueología*, 11: 211-221.
- JORDANA, L. y KINDELÁN, J.A. (1951). *Mapa Geológico de España, escala 1:50.000, hoja n° 461 - Sigüenza (Guadalajara y Soria)*. IGME, Madrid. 109 p, 1 mapa.
- KRAEMER, C.; PARDILLO, J.M.; ROCCI, S.; ROMANA, M.G.; SÁNCHEZ BLANCO, V. y VAL, M.A. (2003). *Ingeniería de Carreteras*. Ed. Mc-Graw-Hill, Madrid.

- LABORDA, J. (2011). *El viaje por Aragón de don Antonio Ponz*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 336 p.
- LAFUENTE GÓMEZ, M. (2011). Por caminos sinuosos: La defensa y el control del territorio en Aragón durante la guerra de los Dos Pedros (1356-1366). *Aragón en la Edad Media*, XXII: 127-185.
- LALIENA, C. (2007). Tierra, poblamiento y renta señorial. Una revisión de problemas generales sobre la organización social del espacio en el valle del Ebro del siglo XII. *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)*, pp. 129-150.
- (2011). La formación de redes nobiliarias y grandes propiedades durante la conquista del valle del Ebro en el siglo XII. El destino ejemplar de Íñigo Galíndez de Alagón (1127-1157). *Aragón en la Edad Media*, XXII: 187-212.
- LAZCANO, J.F.; URIOL, J.I. y LACLETA, A. (1999). Carreteras. *Revista de Obras Públicas*, Junio 1999, nº 3.388: 152-160.
- LEÓN, J. y GOICOLEA, J.M^a (Coord.) (2017). *Los puentes de piedra (o ladrillo). Antaño y hogaño*. Fundación Juanelo Turriano - Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 245 p. (versión digital).
- LÍTER, C. (2005). Cartografía y comunicaciones en los documentos de la Biblioteca Nacional, siglos XVI al XIX. *Academus*, núm. 9 (extra): 29-47.
- LIZ GIRAL, J. (1982). Nota acerca de la ubicación del puente romano de Bilbilis. *I Encuentro de Estudios Bilbilitanos, Actas*, I: 73-76.
- (1985). *Puentes romanos en el convento jurídico cesaraugustano*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 96 p.
- LLUL PEÑALBA, J. (2006). El derribo de la muralla de Alcalá de Henares en el siglo XIX. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 46: 395-418.
- LÓPEZ DE AZCONA, J.M. (1983). Consideraciones sobre el grupo de manantiales de aguas mineromedicinales de Alhama de Aragón. *Anales de la Real Academia de Farmacia*, 49: 335-358.
- LÓPEZ SAMPEDRO, G. (1989). Vieja cartografía de Calatayud y su comarca. *II Encuentro de Estudios Bilbilitanos, Actas*, II: 129-140.
- LORENTE, J.A.; ALBISU, J. y ZORRAQUINO, V. (2010). *Plan General de Ordenación Urbana de Ariza. Catálogo*. Zaragoza, 174 p.
- LORENZO CELORRIO, A. (2003). *Compendio de los castillos medievales de la provincia de Soria*. Diputación Provincial de Soria. 495 p.
- LORENZO LIZALDE, J.I. (2006). La venta de María en el camino real a Madrid. *Al-Marya*, nº 2 (dic-2006): 4-9.
- LORRIO, A. y SÁNCHEZ DE PRADO, M.D. (2009). *La necrópolis celtibérica de Arcóbriga. Monreal de Ariza, Zaragoza*. (Caesaraugusta, 80). Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 568 p.
- LOSTAL, J. (1976). La reducción de la ciudad de Arcobriga según el Itinerario de Antonino. *Symposium sobre Ciudades Augústeas, Actas*, II: 139-143.
- (1980). *Arqueología del Aragón romano*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 251 p.

- (1992). *Los miliarios de la provincia Tarraconense (Conventus Tarraconense, Caesar-augustano, Cluniense y Cartaginense)*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 460 p.
- y ANSÓN, A. (2001). *Historia de cuatro ciudades: Salduie, Caesaraugusta, Saraqusta, Zaragoza*. Ayuntamiento de Zaragoza-Caja Inmaculada, Zaragoza, 231 p.
- LUIS ESCARIO, J. (1928). Reglamentación del tráfico en carreteras. *Revista de Obras Públicas*, 76, nº 2.507: 295-296.
- MADRAZO, S. (1984). *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, (2 vol). Ed. Turner, Madrid, 966 p.
- MAGALLÓN, M.A. (1982). Bilbilis y la red viaria romana. *I Encuentro de Estudios Bilbilitanos. Actas*, I: 77-83.
- (1987). *La red viaria romana en Aragón*. Diputación General de Aragón, Zaragoza, 305 p.
- (1990). Organización de la red viaria romana en el valle medio del Ebro. *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, pp. 301-315.
- MALALANA, A.; MARTÍNEZ LILLO, S. y SÁEZ LARA, F. (1995). La ruta del Jarama y su entorno en época andalusí. *Orígenes históricos de la actual Comunidad Autónoma de Madrid*, A.C. Almudayna, Madrid, pp. 139-181.
- MALDONADO, L. y VELA, F. (1999). Ventas y paradores segovianos en el Camino Real de Bayona. Estudio comparado de sistemas constructivos de la arquitectura popular. *Segundo Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Actas*: 305-311.
- MARTÍN BLAS, E. (2006). La calzada romana entre *Emerita Augusta* y *Caesaraugusta* a su paso entre *Complutum* y *Segontia*. *El Nuevo Miliario*, 3: 79-83.
- MARTÍN-BUENO, M. (1975). *Bilbilis. Estudio histórico-arqueológico*. Universidad de Zaragoza-Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 358 p.
- (2005). De Roma al Islam. La comarca de la Comunidad de Calatayud en la Antigüedad. *Comarca de la Comunidad de Calatayud*, Colección Territorio, 20, Diputación General de Aragón, Zaragoza, pp. 85-93.
- MARTÍN TARDÍO, J.J. (1998). *Marchamalo (Guadalajara)*. Edición del autor (versión electrónica), Toledo, 236 p.
- MARTÍNEZ GARCÍA, F.J. (1998). Las puertas de la muralla de Ateca. *Ateca*, 4: 15-39.
- (2000). Arco de Ariza y Calle Real. *Ateca*, 5: 43-47.
- (2011). *Ateca entre 1800 y 1975*. Cuadernos de Aragón, 47, Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 428 p.
- MARTÍNEZ LAÍNEZ, F. y SÁNCHEZ TARRADELLAS, V.J. (2013). *El camino español y la aportación de la comarca de Calatayud*. Centro de Estudios Bilbilitanos, Calatayud, 122 p.
- MARTÍNEZ MOLINA, J. (2009). Nuevas aportaciones al estudio de la Puerta del Carmen de Zaragoza (1787-1795). *Artígrama*, 24: 443-466.
- MARTINO, D. (2004). *Las ciudades romanas de la Meseta Norte de la Península Ibérica: Identificación, estatuto jurídico y oligarquías (siglos I-III d.C.)*. Tesis doctoral, ed. digital, Universidad Complutense de Madrid, 452 p.

- MEDRANO, M. y DÍAZ, M.A. (2000). Novedades acerca de las ciudades celtas de *Contrebia Belaisca* y *Nertobriga*. *Salduie*, 1: 165-180.
- (2004). *Nertobriga*: últimas investigaciones. *Salduie*, 4: 437-462.
- MELENDO, J. (2007). *Ariza, de villa de realengo a señorío*. Ayuntamiento de Ariza. 685 p.
- MENÉNDEZ PIDAL, R. (1908). *Cantar de Mío Cid. Texto, gramática y vocabulario*. Imprenta de Bailly-Baillere e Hijos, Madrid, 420 p.
- MERINO, J.M.; RUIZ, Y.; GUTIÉRREZ, L.M. y GARCÍA, F. (2004). *Torrejón de Ardoz: una historia viva*. 2ª edición, Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz, 345 p.
- MINGUELLA, T. (1910). *Historia de la diócesis de Sigüenza y de sus obispos*, (3 vol). Imprenta de la Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, Madrid.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (1939). *Instrucción de Carreteras*. Publicaciones del M.O.P., Hijos de Santiago Rodríguez, Burgos, 142 p.
- (1940). *Plan General de Obras Públicas*. M.O.P., Madrid.
- (1950). *Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas*. M.O.P., Madrid, 175 p.
- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1991). *Plan General de Carreteras. Autovía de Aragón Madrid - Zaragoza*. MOPT-Dirección General de Carreteras, 73 p.
- MONTÓN DE LEÓN, B. (1996). Arcos de Jalón. Camino, aduana, posta y ... posada. *Soria 7 Días*, agosto-1996.
- MORENO GALLO, I. (2006). *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Ministerio de Fomento, Madrid, 241 p.
- (2010-2011a). *Vías romanas en Castilla y León*. Junta de Castilla y León, versión electrónica (<http://www.viasromanas.net>).
- (2010-2011b). *Vías romanas en Castilla y León: 22. Via romana de Medinaceli a Tiermes, 71 km, y otros caminos históricos de Medinaceli*. Junta de Castilla y León, versión electrónica (<http://www.viasromanas.net>).
- (2010-2011c). *Vías romanas en Castilla y León: 23. Via romana de Segontia a Arcobriga, 58 km*. Junta de Castilla y León, versión electrónica (<http://www.viasromanas.net>).
- MORENO GARRIDO, A. (2014). Tiempos modernos. Art Déco y vanguardia en el turismo español de entreguerras. *Goya*, 349: 346-363.
- MORÈRE, N. (1983). *Carta arqueológica de la región seguntina*. Institución Provincial de Cultura 'Marqués de Santillana', Guadalajara, 106 p.
- MORÍN, J.; GUERRA, P.; CURADO, J.M.; ROBERTO, R. y TAPIAS, F. (2013). Cruce de Loeches. De villa altoimperial y tardoantigua a nudo de comunicaciones de época moderna. *El Nuevo Miliario*, 16: 30-54.
- MUÑOZ BELLO, A. (1990-1991). Yacimientos arqueológicos y lugares de interés del Campo de Bello (I y II). *Xiloca*, 6: 15-56; 7: 17-82.
- MUÑOZ CEBRIÁN, J.M. (2004). *Las Fuentes de la Tierra de Sigüenza*. AACHE Ediciones, Guadalajara, 131 p.
- MUÑOZ JIMÉNEZ, J.M. (1998). Arquitectura, arte y poder en la Guadalajara del duque del Infantado a la luz de nuevos documentos (1560-1606). *Wad-al-Hayara*, 25: 383-414.

- MUÑOZ RUANO, J. (2003). *Construcciones histórico-militares en la línea estratégica del Tajo*. Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 808 p.
- MUÑOZ TOMÁS, B. (1996). Itinerarios y Cartografía Postal en las postrimerías del Antiguo Régimen, 1790-1833. *II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Actas*, vol 2: 235-256.
- NARDIZ, C. (1996). Las primeras carreteras modernas. El trazado y la construcción de los Caminos Reales en el siglo XVIII. *Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Actas*: 375-380.
- NAVASCUÉS, P. (1968). Un dibujo de Alonso de Covarrubias. *Archivo Español de Arte*, tomo 41, n° 162: 144-145.
- OLEA ÁLVAREZ, P. (1998). *Los ojos de los demás. Viajes de extranjeros por el antiguo obispado de Sigüenza y actual provincia de Guadalajara*. Librería Rayuela, Sigüenza, 333 p.
- OLMO, V. (1953). Los nuevos accesos a Madrid. *Revista de Obras Públicas*, Número del Centenario, n° 2.857: 100-106.
- ONA GONZÁLEZ, J.L. (1997). *Goya y su familia en Zaragoza. Nuevas noticias biográficas*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 324 p.
- ORTAS, E. (2006). *Viajeros ante el paisaje aragonés: 1759-1850*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 399 p.
- (2006). Ensayo de una bibliografía de viajeros por Aragón (1753-1807). *Alazet*, 18: 87-158.
- y SÁNCHEZ, E. (2009). *Viajeros por La Jacetania (1701-1932). De la Ilustración a la Modernidad*. Edit. Comarca de La Jacetania, Zaragoza, 317 p.
- ORTEGA CANADELL, R. (1982). *Las desamortizaciones de Mendizábal y Madoz en Soria*. Caja General de Ahorros y Préstamos de la provincia de Soria, Obra Cultural, 224 p.
- ORTEGA SAN ÍNIGO, F. (1924). *Breve reseña histórica de la villa de Ateca*. Imprenta El Regional, Calatayud.
- PALÁ BASTARÁS, J.M.; CALAVIA, M.; MOLINI, F. y SILVÁN, L. (1988). *Análisis del medio físico de Soria. Delimitación de unidades y estructura territorial*. Junta de Castilla y León. Valladolid. 118 p.
- PALACIOS, J.C.; PÉREZ, J. y PÉREZ, E.M. (1997). *Guía histórico-artística de Alcalá de Henares*. Ayuntamiento de Alcalá de Henares, 217 p.
- PARRA DE MAS, S. (2008). *Fondos, hoteles y banquetes en la Zaragoza del siglo XIX*. Cuadernos de Aragón, 38. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 124 p.
- PASTOR EIXARCH, J.M. (1996). Sobre la identificación de *Segontia* con Medinaceli y la localización, junto a ella de un posible “castra”. *Celtiberia*, 90: 215-233.
- (2012). Segontia, la que ahora llaman comúnmente Medinaceli (Rodrigo Ximenez de Rada, 1170-1247). *VII Simposio sobre los celtíberos, Nuevos Hallazgos, Nuevas Interpretaciones*, pp 103-111.
- PAVÓN MALDONADO, B. (1982). *Alcalá de Henares medieval, arte islámico y mudéjar*. CSIC, Instituto de Estudios Árabes “Miguel Asín”, Madrid, 318 p.
- (1984). *Guadalajara medieval. Arte y arqueología árabe y mudéjar*. CSIC, Instituto Miguel Asín, Madrid, 518 p.

- PEÑA, J.L.; LONGARES, L.A. y SÁNCHEZ, M. (ed.) (2004). *Geografía Física de Aragón. Aspectos generales y temáticos*. Universidad de Zaragoza / Institución "Fernando el Católico", Zaragoza. 343 p.
- PÉREZ ARRIBAS, A. (1999). *Historia de Jadraque y su tierra*. AACHE Ediciones, Guadalajara, 263 p.
- (2000). *Historia de Torija*. AACHE Ediciones, Guadalajara, 206 p.
- PESCADOR, M^a C. (1966). El Puente de Viveros (Accesos a Madrid en el siglo XVIII). *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 1: 253-261.
- PLOU, M. (1995). *Historia de La Muela*. Ayuntamiento de La Muela, 443 p.
- PUENTE, G. (1982). El Sistema Métrico Decimal. Su importancia e implantación en España. *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 3: 95-125.
- PUÑAL, T. (1994a). Caminos y mercaderes en el concejo de Madrid. *Caminos y caminantes por las tierras del Madrid medieval*, pp. 117-123.
- (1994b). El camino real de Toledo y las relaciones comerciales del concejo de Madrid. *Caminos y caminantes por las tierras del Madrid medieval*, pp. 125-139.
- (2014). El comercio madrileño en el entorno territorial y urbano de la Baja Edad Media. *Edad Media, Revista de Historia*, 15:115-133.
- RAMÍREZ, I. y UNGÉ, J. (2014). La mansio de Santas Gracias (Espinosa de Henares). *Reunión científica: La Romanización en Guadalajara*.
- RASCÓN, S. y SÁNCHEZ, A. (2010). Complutum, el Campo Laudable, *Qala't Abð al-Salam* y el Burgo de Santiuste. Centros urbanos y suburbios de Alcalá de Henares en la Antigüedad y en la Edad Media. *Las Áreas Suburbanas en la ciudad histórica. Topografía, usos, función. Monografías de Arqueología Cordobesa*, 18: 335-362.
- REGUERA, A.T. (1996). Claves geopolíticas en la formación de la red radial de comunicaciones en España. *II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Actas*, vol 2: 603-618.
- RETUERCE, M. (1994). Carta arqueológica de la meseta andalusí según el referente cerámico. *Boletín de Arqueología Medieval*, 8: 7-109.
- RIERA, A. (2002). La red viaria de la Corona catalanoaragonesa en la Baja Edad Media. *Acta historica et archaeologica mediaevalia*, 23-24: 441-463.
- RIESCO, P. (2014). Viandantes en la toponimia de los caminos. *Revista de Folklore* (ed. digital), Fundación Joaquín Díaz, Anuario 2014, pp. 2-32.
- RODA, N. (1996). Los caminos de al-Andalus en los geógrafos árabes. *II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Actas*, vol 2: 25-36.
- RODRIGO ESTEVAN, M.L. (1994). Viajeros y desplazamientos cotidianos a fines de la Edad Media. Daroca, sus caminos y sus gentes (siglo XV). *Revista de Historia Jerónimo Zurita*, 67-68: 103-137.
- (1998). Torres, castillos y murallas en la frontera con Castilla. Notas sobre el sistema defensivo darocense (siglos XIV y XV). *El Rucio*, 4: 71-106.
- RODRÍGUEZ BARBERÁN, F.J. (2014). *Richard Ford. Viajes por España (1850-1855)*. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando - Fundación Mapfre, Madrid, 223 p.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, C. (1983). Los viajes a la ligera: un medio tradicionalmente rápido de transporte, desbancado por el ferrocarril. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 4: 159-184.

- y GONZÁLEZ MARTÍNEZ, R.M^a (1985). Hacia la estatalización de los impuestos sobre el tráfico en España (1745-1844). *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 5: 55-108.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, F.J. (1996). La red de caminos del sector nororiental de Madrid. El itinerario de Madrid a Guadalajara, siglos XVI-XX. *II Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Actas*, vol 2: 643-650.
- (2004). *Las primeras autopistas españolas, 1925-1936*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 478 p.
- (2006). Evolución histórica de la planificación y construcción de travesías y variantes en España. *Planificación y Diseño de Variantes y Travesías, Cuadernos de Ingeniería y territorio*, 6: 29-49.
- y MENÉNDEZ MARTÍNEZ, J.M^a (2001). *Los caminos de la Comunidad de Madrid: de la Antigüedad a los orígenes de la red radial*. Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad de Madrid, 142 p.
- CORONADO TORDESILLAS, J.M^a; RUIZ FERNÁNDEZ, R. y GARCILASO DE LA VEGA, J. (2007). *Análisis y valoración del patrimonio histórico de las carreteras españolas (1748-1936)*. Cuadernos de Investigación CEHOPU, n° 2, Ministerio de Fomento, 80 p., 1 cd.
- RODRÍGUEZ MORALES, J. (2007). Algunos apuntes sobre el posible trazado de las vías romanas en la Comunidad de Madrid. *El Nuevo Miliario*, 4: 20-37.
- (2012). Las fuentes itinerarias antiguas: carácter e importancia para la geografía de las comunicaciones del Imperio romano. G. Bravo y R. González Salinero (eds.), *Ver, viajar y hospedarse en el mundo romano*, Signifer Libros, Madrid/Salamanca, pp. 45-65.
- (2014). Caminos y documentos en el Madrid medieval. *Cultura material en las tierras de Madrid en el Edad Media*, A.C. Almudayna, Madrid, pp. 299-318.
- y GARCÍA ROMERO, A. (2003). Diez argumentos para ubicar *Titulcia* en Móstoles. *Anales del Instituto de Estudios Históricos del Sur de Madrid "Jiménez de Gregorio"*, n° 3: 51-81.
- RODRÍGUEZ PÉREZ, M^a J. Y CERESUELA PUCHE, A. (2015). Albergues de carretera. La metamorfosis de un tipo hotelero. *Estudios Turísticos*, 205: 35-70.
- ROLDÁN, J.M. (1975). *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Anejo a Hispania Antiqua, Universidades de Valladolid y Granada, 281 p.
- y CABALLERO, C. (2014). *Itinera Hispana. Estudio de las vías romanas en Hispania a partir del Itinerario de Antonino, el Anónimo de Rávena y los Vasos de Vicarello*. El Nuevo Miliario, 17, 254 p.
- ROMÁN PASTOR, C. (1979). *Sebastián de la Plaza, alarife de la villa de Alcalá de Henares*. Ayuntamiento de Alcalá de Henares, 148 p.
- ROMERO, A.; LUZÓN, L.M. y ANGUITA, I. (2005). *Santa María de Huerta, monasterio cisterciense*. Zaragoza, 139 p.

- RUBIO SEMPER, A. (1980). Aportaciones documentales al estudio artístico-urbanístico de la villa de Ateca. Reinado de Carlos III. *Seminario de Arte Aragonés*, 31: 147-156.
- RUEDA, J.A. (1996). La Venta del Espíritu Santo del siglo XV al XVIII. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 36: 205-220.
- RUIZ FERNÁNDEZ, M^a R. (2014). *Identificación y valoración del patrimonio de las carreteras históricas españolas, 1748-1967*. Tesis doctoral, Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real.
- RUMEU de ARMAS, A. (1974). *Itinerario de los Reyes Católicos (1476-1516)*. CSIC. Madrid. 435 p.
- SAAVEDRA, E. (1862a). *Discursos leídos en la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra, el día 28 de diciembre de 1862*. Imprenta de Manuel Galiano, Madrid, 106 p.
- SÁEZ LARA, F.; MALALANA, A. y MARTÍNEZ LILLO, S. (1999). Poblamiento y red viaria en la Marca Media. Un comienzo de aproximación (ss. VIII-X). *II Congreso de Arqueología Peninsular, Arqueología romana y medieval*, tomo IV: 537-554.
- SAIZ FRAILE, R. (2005-2008). *Normas urbanísticas municipales, Medinaceli (Soria)*. Ayuntamiento de Medinaceli
- SÁNCHEZ DONCEL, G. (1984). El puente de Guadalajara sobre el Henares. *Wad-al-Hayara*, 11: 227-238.
- SÁNCHEZ LÁZARO, T.; BALAGUER CAMPHUIS, E. y BLANCO VILA, L. (1995). *Las carreteras españolas y sus pavimentos en el siglo XX*. INTEVIA, Madrid, 282 p.
- SÁNCHEZ LÓPEZ, J. (2004). *El castillo de Torija*. AACHE Ediciones, Guadalajara, 255 p.
- SÁNCHEZ REY, A. (2002). Un antiguo precedente de las áreas de servicio: Las ventas del camino. *Revista de Obras Públicas*, Noviembre 2002, n° 3.427: 55-64.
- SÁNCHEZ SÁNCHEZ, A. (2013). García Mercadal y la obra inconclusa de Used, “Primer Lugar de Aragón” en el Camino Real de Madrid, en su contexto histórico. *Xiloca*, 41, 109-132.
- SÁNCHEZ SANZ, M^a E. (1987). Viajeros por Guadalajara. *Cuadernos de Etnología de Guadalajara*, 4: 1-81.
- SANCHO DE FRANCISCO, M.C. (1990). El Valle del Jalón. Vía de comunicación. *El Jalón, vía de comunicación*, Ciclo de conferencias, Junta de Castilla y León, Soria, pp. 15-37.
- SANCHO ROCHER, L. (1981). *El convento jurídico Caesaraugustano*. Institución “Fernando el Católico”, Zaragoza, 163 p.
- SECEGSA (2013). *Transferencia tecnológica relativa a la evaluación del estado de los vestigios estructurales de obras de fábrica de itinerarios históricos*. Ministerio de Fomento, Cedex (versión digital).
- SEGURA GRAIÑO, C. (coord.) (1994). *Caminos y caminantes por las tierras del Madrid medieval*. Asociación Cultural Al-Mudayna, Madrid, 367 p.
- SEMPERE, J.M. (2005). De los mapas de postas a la Carta Postal de España de 1862. *Academus*, núm. 9 (extra): 141-155.

- SERRANO PERUCHA, C. (2013). *Jerarquización del territorio bilbilitano, siglos II-I a.C.* Trabajo fin de Máster, ed. digital, Universidad de Zaragoza, 161 p.
- SESMA, J.A. (1992). Aduanas y peajes aragoneses con Castilla y Navarra. *Borja y la Raya occidental de Aragón*, Institución "Fernando el Católico", Zaragoza, pp. 27-44.
- SIERRA, L. (1946). Estática, Estética y Economía. *Revista de Obras Públicas*, Julio 1946, n° 2.775: 309-319.
- SOLA, A.J. (2012). *Aproximación a la historia del Vizcondado de Rueda*. Trabajo Fin de Máster, Universidad de Zaragoza, versión electrónica, 93 p.
- SOLANA, J.M. (1994). La red viaria de la submeseta septentrional de Hispania según los itinerarios y testimonios miliarios. *Memorias de Historia Antigua*, XV-XVI: 275-289.
- y SAGREDO, L. (2006a). *La red viaria romana en Hispania. Siglos I-IV d.C.* Universidad de Valladolid, 299 p.
- y SAGREDO, L. (2006b). La política edilicia viaria en Hispania durante el reinado de Adriano. *Historia Antigua*, XXX: 25-86.
- SOPENA, A. (ed.) (2004). Cordilleras Ibérica y Costero-Catalana. *Geología de España*. Sociedad Geológica de España-IGME, Madrid, pp. 465-527.
- STYLOW, A.U. y VON HESBERG, H. (2004). Ein Kaiserbogen in Titulcia? *Chiron*, 34: 205-266.
- SUJA, E. (2006). Revisión 2006 de la A-24. *El Nuevo Miliario*, 3: 84-88.
- (2013). El nudo viario de Titulcia. *El Nuevo Miliario*, 16: 79-81.
- TIESO DE ANDRÉS, J.M. (2012). Pasando el Henares ... Historia de la Barca de Maluque en Heras de Ayuso (Guadalajara). *XIII Encuentro de Historiadores del Valle del Henares, Actas*: 163-178.
- TORIJA, A. y BAQUEDANO, I. (2007). Las *tesserae* de la colección Cerralbo. Viejas conocidas, nuevas perspectivas. *Palaeohispanica*, 7. 269-336.
- TORRES BALBÁS, L. (1940). El puente de Guadalajara. *Al-Andalus*, V: 449-458.
- URIOL, J.I. (1977a). Apuntes para una historia del transporte en España. Los caminos de ruedas en el siglo XVIII. *Revista de Obras Públicas*, Marzo 1977, n° 3.143 145-168.
- (1977b). Apuntes para una historia del transporte en España. Los viajes por la posta en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX. *Revista de Obras Públicas*, Noviembre 1977, n° 3.151: 837-856.
- (1985). Las calzadas romanas y los caminos del siglo XVI. *Revista de Obras Públicas*, Julio 1985, n° 3.237: 553-563.
- (1985b). Viajes y viajeros por España a finales del siglo XV. *Revista de Obras Públicas*, Diciembre 1985, n° 3.242: 959-964.
- (1986). Viajes y viajeros por España a principios del siglo XVI. *Revista de Obras Públicas*, Octubre 1986, n° 3.251: 805-811.
- (1987a). Viajes por España en la primera mitad del siglo XVI. *Revista de Obras Públicas*, Mayo 1987, n° 3.258: 331-338.
- (1987b). Viajes por España a principios del siglo XVII. *Revista de Obras Públicas*, Diciembre 1987, n° 3.264: 819-827.

- (1988). Viajes por la España de Felipe IV. *Revista de Obras Públicas*, Septiembre 1988, nº 3.272: 877-890.
- (1992). *Historia de los caminos de España, vol II: Siglos XIX y XX*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid. 460 p.
- (2001). *Historia de los caminos de España, vol I: Hasta el siglo XIX*. 2ª edición, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid. 490 p.
- (2003). Guía de caminos de Pedro Pontón. *Revista de Obras Públicas*, Febrero 2003, nº 3.430: 59-62.
- URZAY, J.A. (2006). *Cultura popular de la Comunidad de Calatayud. Arquitectura popular, tradición oral, fiestas y costumbres de la comarca*, (2 vol). Centro de Estudios Bilbilitanos-Comunidad de Calatayud, 535 + 573 p.
- IBARRA, I. y SANGÜESA, A. (2000). El Camino Real de Madrid a Zaragoza a su paso por Calatayud en el último tercio del siglo XVI. *V Encuentro de Estudios Bilbilitanos, Actas*: 275-282.
- SANGÜESA, A. e IBARRA, I. (2001). *Calatayud a finales del siglo XVI y principios del XVII (1570-1610). La configuración de una sociedad barroca*. Centro de Estudios Bilbilitanos, Calatayud, 386 p.
- VALLVÉ, J. (1990). Compluto en la Edad Media. *BRAH*, 187 (1): 1-27.
- (1997). Toponimia de España y Portugal, II (fuentes árabes). *BRAH*, 194 (1): 1-70.
- (2001). Madrid musulmán. *Madrid desde la Academia*, Real Academia de la Historia, Madrid, pp. 83-111.
- (2005). Al-Andalus: Avances tecnológicos en medidas y comunicaciones. *Academus*; 9 (extra): 119-127.
- VÁZQUEZ ASTORGA, M. (2005). El patrimonio documental como fuente de conocimiento de las obras de ingeniería proyectadas en Aragón entre los siglos XVIII-XX. *Artígrama*, 20: 315-339.
- VEAS, F. (2003). *Itinerario de Enrique III*. Universidad de Murcia, 598 p.
- VEGA, J. (2004). Viajar a España en la primera mitad del siglo XIX: Una aventura lejos de la civilización. *RDTP*, LIX, 2: 93-125.
- VILLANUEVA, C. y BERGES, J.M. (2000). El medio peaje de Albarracín: evolución del impuesto, privilegios eximentes y pleitos. Publicación: 563-588
- YARZA, J.; BOROBIO, R. y BELTRÁN, J. (1949). Anteproyecto de Ordenación General Urbana para Zaragoza. *Revista Nacional de Arquitectura*, 95: 481-488.
- YESTE, I. (2000). La conquista de la margen izquierda del Ebro: Puentes en Zaragoza en el siglo XX. *Artígrama*, 15:145-163.
- (2009-2010). Cerrando muros y abriendo puertas. Las puertas medievales de Zaragoza. *La Calle de Todos*, dic-2009: 43-45, feb-2010: 43-45.
- ZANÓN, J. (1986). Un itinerario de Córdoba a Zaragoza en el siglo X. *Al-Qantara*, 7 (1): 31-52.
- ZOZAYA, J. (1987). Notas sobre las comunicaciones en el al-Andalus omeya. *II Congreso de Arqueología Medieval Española, Actas*: 219-228.
- (2012). Caminería en época Omeya. *Atlas de Caminería Hispánica*, vol I: 142-147.

LÁMINAS

Lámina 1.

A. La zona de estudio en el marco de la Península Ibérica

B. MDT del corredor entre Madrid y Zaragoza

C. Bosquejo geológico de la región entre Madrid y Zaragoza

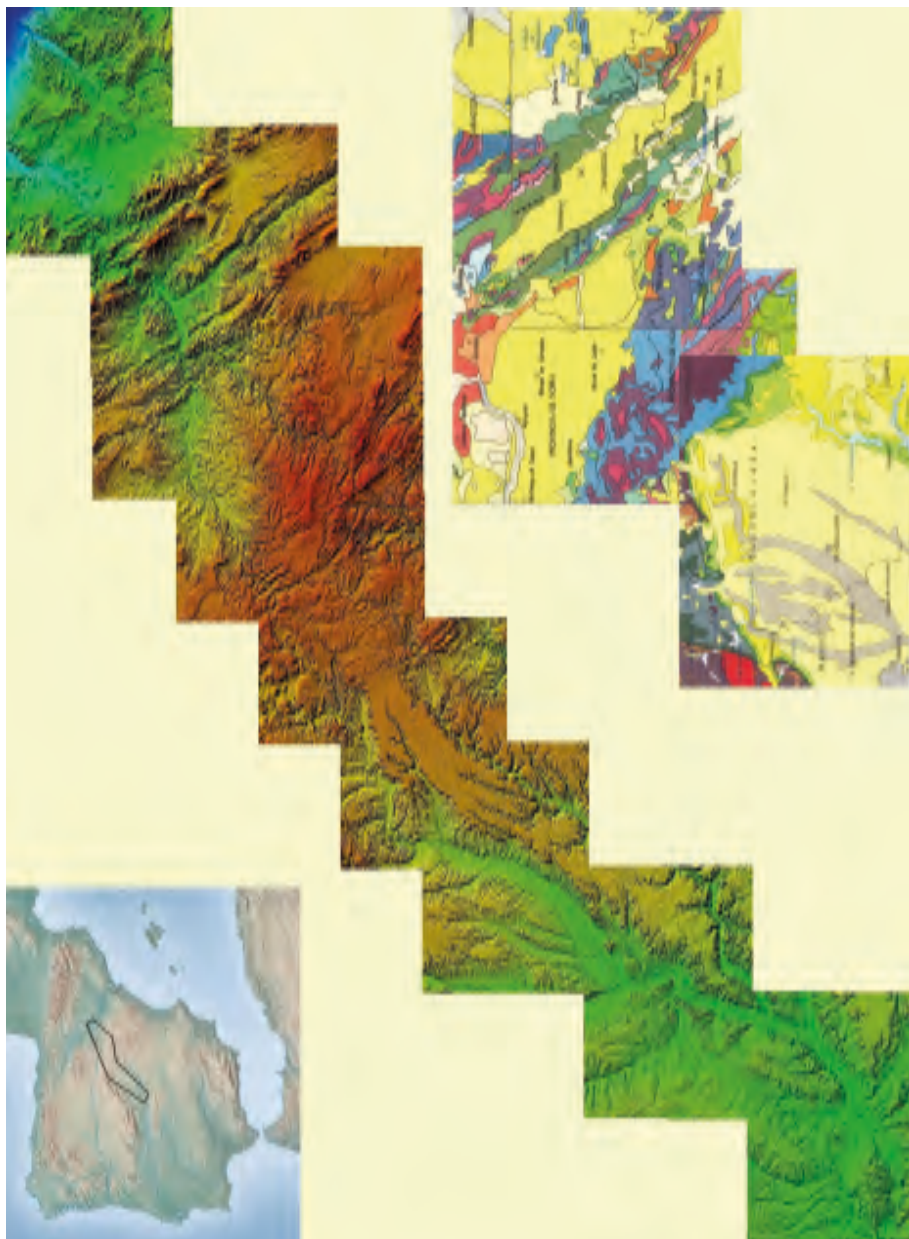




Lámina 2. Propuesta de trazado de la calzada romana entre *Complutum* y *Caesaraugusta*.

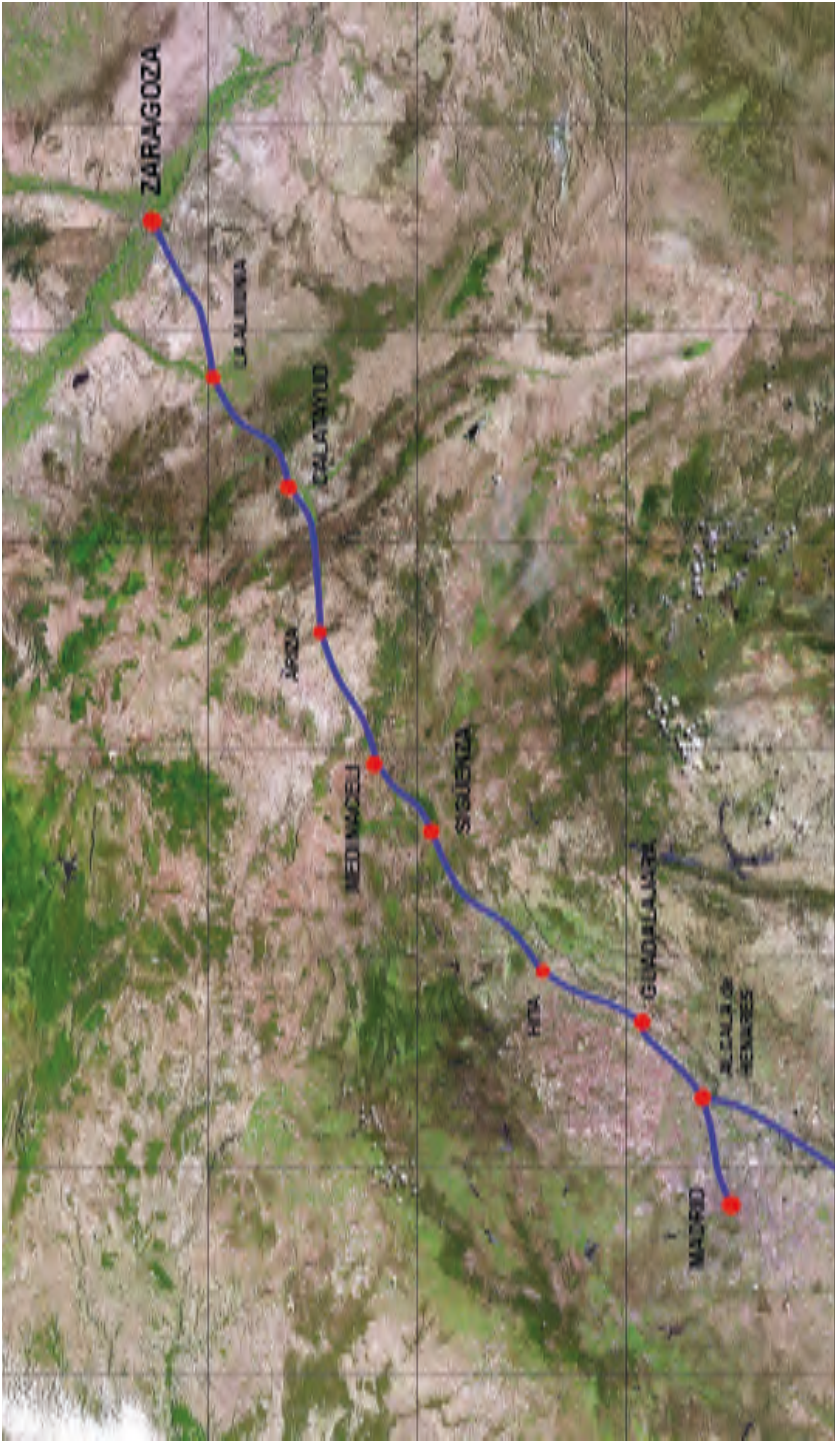


Lámina 3. Trazado del camino medieval entre Madrid / Toledo y Zaragoza.

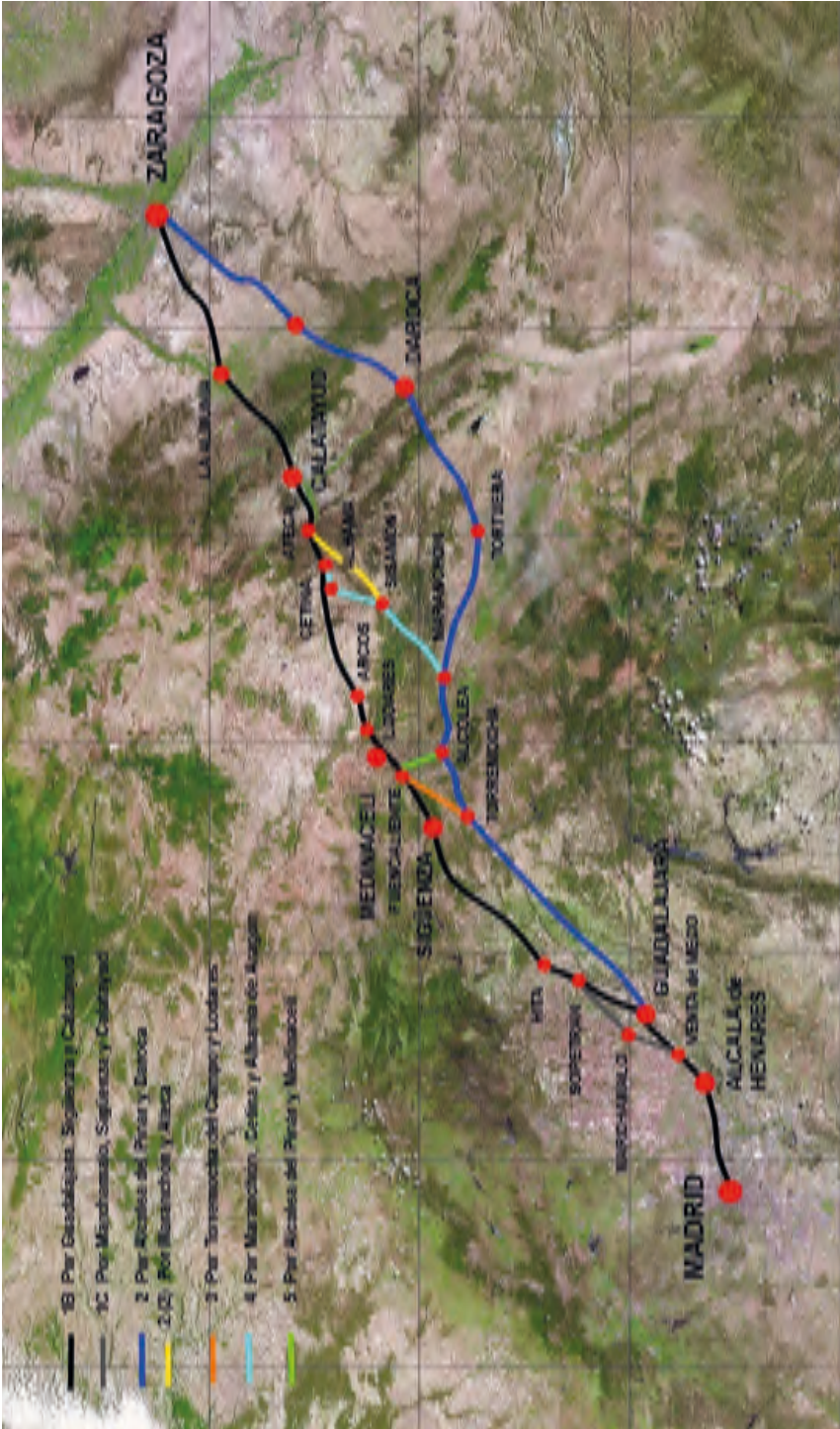


Lámina 4. Itinerarios de los caminos reales entre Madrid y Zaragoza.



Lámina 5. Camino real de Madrid a Zaragoza por Calatayud, 1739. Archivo General de Simancas.

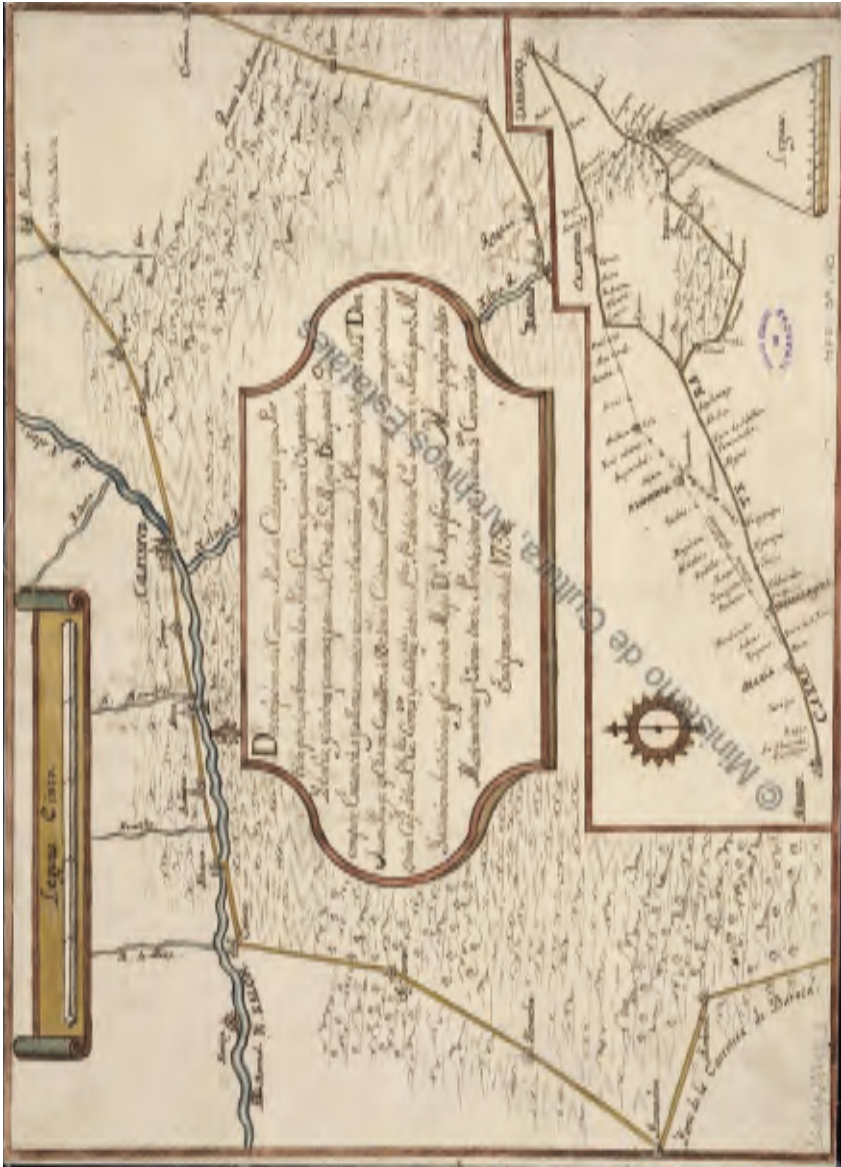


Lámina 6. Camino real de Madrid a Zaragoza por Calatayud, 1738. Archivo General de Simancas.



Lámina 7. Itinerarios históricos entre Lodares y Arcos de Jalón. MTNE 1:50.000, hoja nº 436 - Arcos de Jalón-, 1ª edición, 1932.

ÍNDICE

PRÓLOGO.....	7
PRESENTACIÓN	9
1. INTRODUCCIÓN	17
2. MARCO GEOGRÁFICO.....	27
3. CALZADA ROMANA <i>EMERITA - CAESARAUGUSTA</i> , TRAMO <i>TOLETUM - COMPLUTUM - CAESARAUGUSTA</i>	33
3.1. Introducción	33
3.2. El tramo <i>Toletum-Caesaraugusta</i> según el Itinerario	35
3.3. Las investigaciones sobre la vía.....	36
3.4. Las ciudades y mansiones del Itinerario	38
3.4.1. <i>Titulcia</i>	39
3.4.2. <i>Complutum</i>	40
3.4.3. <i>Arriaca</i>	40
3.4.4. <i>Caesada</i>	41
3.4.5. <i>Secontia</i>	42
3.4.6. <i>Arcobriga</i>	43
3.4.7. <i>Aquae Bilbilitanorum</i>	44
3.4.8. <i>Bilbilis</i>	45
3.4.9. <i>Nertobriga</i>	46
3.4.10. <i>Secontia</i>	48
3.4.11. <i>Caesaraugusta</i>	48
3.5. Aproximación al trazado de la vía.....	52
4. CAMINO MEDIEVAL TOLEDO - ZARAGOZA	59
4.1. Introducción	59
4.2. Itinerario del camino medieval entre Toledo y Zaragoza	61
4.3. Anotaciones sobre el camino en las fuentes documentales	63
4.4. Aproximación al trazado del camino medieval	72
4.5. El viaje de León de Rosmithal de Toledo a Zaragoza en 1466.....	79

5. CAMINOS REALES MADRID - ZARAGOZA	83
5.1. Introducción	83
5.2. Itinerarios entre Madrid y Zaragoza	88
5.3. Madrid - Zaragoza por Sigüenza y Calatayud	91
5.3.1. Breve reseña del camino	91
5.3.2. Itinerario del camino	92
5.3.3. Descripción y anotaciones del camino	94
5.3.4. El viaje de monseñor Nicolini de Zaragoza a Madrid en 1686 ...	121
5.4. Madrid - Zaragoza por Daroca	134
5.4.1. Breve reseña del camino	134
5.4.2. Itinerario del camino	135
5.4.3. Descripción y anotaciones del camino	136
5.4.4. Derivación hacia Sigüenza por Algora	146
5.4.5. Derivación hacia Calatayud por Maranchón y Ateca	148
5.4.4. El viaje de Townsend de Zaragoza a Madrid en 1786	149
5.5. Madrid - Zaragoza por Torremocha y Fuencaliente	163
5.5.1. Breve reseña del camino	163
5.5.2. Itinerario del camino	164
5.5.3. Descripción del camino	165
5.5.4. El viaje de J. F. Bourgoing de Madrid a Zaragoza en 1792	168
5.6. Madrid - Zaragoza por Maranchón, Cetina y Alhama	172
5.6.1. Breve reseña del camino	172
5.6.2. Itinerario del camino	173
5.6.3. Descripción y anotaciones del camino	173
5.6.4. Descripción de Alexandre Laborde (1816)	175
6. CARRETERA GENERAL MADRID - ZARAGOZA (Siglo XIX) ..	183
6.1. Introducción	183
6.2. Itinerario de la carretera	189
6.3. Descripción de la carretera y de los nuevos trazados	193
6.4. Noticias sobre la construcción y reparación de la carretera	207
6.5. Guía del viajero: Itinerario de Germond de Lavigne (1859)	220
7. FERROCARRIL MADRID - ZARAGOZA	235
7.1. Introducción	235
7.2. Itinerario de la línea ferroviaria	236
7.3. Construcción de la línea ferroviaria	238
7.4. La línea ferroviaria Madrid-Zaragoza en las guías de viajes	251
8. CARRETERA GENERAL MADRID - ZARAGOZA (Siglo XX) ...	261
8.1. Introducción	261
8.1.1. Circuito Nacional de Firms Especiales (1926-1932)	263
8.1.2. Plan Peña (1940-1945)	264
8.1.3. Plan de Modernización (1951-1955)	265
8.1.4. Plan General de Carreteras (1962-1977)	266

8.1.5. Plan Redia (1967-1971)	267
8.1.6. Plan General de Carreteras (1984-1993)	267
8.2. Itinerario de la carretera (Guía Michelin, 1927 y 1936).....	268
8.3. Obras de acondicionamiento y mejora de la carretera durante el siglo XX	274
8.3.1. Intervenciones realizadas entre 1901 y 1939	275
8.3.1.1. <i>Las primeras intervenciones (1901-1925)</i>	275
8.3.1.2. <i>Intervenciones del Circuito Nacional de Firms Especiales (1926-1939)</i>	280
8.3.2. Intervenciones del Plan Peña (1940-1949)	293
8.3.2.1. <i>Provincia de Madrid</i>	294
8.3.2.2. <i>Provincia Guadalajara</i>	300
8.3.2.3. <i>Provincias de Soria y Zaragoza</i>	304
8.3.3. Intervenciones del Plan de Modernizacion de Carreteras (1950-1962)	315
8.3.3.1. <i>Provincia de Madrid</i>	316
8.3.3.2. <i>Provincia de Guadalajara</i>	317
8.3.3.3. <i>Provincia de Soria</i>	319
8.3.3.4. <i>Provincia de Zaragoza</i>	321
8.3.4. Intervenciones del Plan General de Carreteras y del Plan Redia (1962-1977)	333
8.3.4.1. <i>Provincia de Madrid</i>	333
8.3.4.2. <i>Provincia de Guadalajara</i>	338
8.3.4.3. <i>Provincia de Soria</i>	343
8.3.4.4. <i>Provincia de Zaragoza</i>	347
8.3.5. Los últimos años de la N-II	350
9. ITINERARIOS, VIAJES Y TRANSPORTES: POSTAS Y PORTAZGOS	359
9.1. Los viajes por la posta	359
9.2. Los viajes en diligencia	367
9.3. Los viajes en ferrocarril	371
9.4. El transporte por caminos y carreteras: arrieros y carreteros	375
9.5. Los portazgos en el siglo XIX	376
10. ELEMENTOS SINGULARES	385
10.1. Puentes	387
Puente de Ventas (Madrid)	387
Puente de Viveros (San Fernando de Henares, Madrid)	388
Puente de Torote (Alcalá de Henares, Madrid)	391
Puente de Camarmilla (Alcalá de Henares, Madrid)	392
Puente de Zulema (Alcalá de Henares, Madrid)	393
Puente de Guadalajara (Guadalajara)	394
Puente de la variante de Guadalajara (Guadalajara)	394
Barca de Heras o Maluque (Heras de Ayuso, Guadalajara)	397

Puente de Los Molinos I (Matillas, Guadalajara).....	401
Puente de Los Molinos II (Matillas, Guadalajara)	401
Puente de Baides (Baides, Guadalajara)	401
Puente de La Cabrera (La Cabrera, Guadalajara).....	404
Puente de Torija (Torija, Guadalajara)	405
Puente del Barranco de la Artilla (Almadrones, Guadalajara).....	406
Puente de Torremocha del Campo (Torremocha, Guadalajara).....	406
Puente del Jalón I (Fuencaliente de Medinaceli, Soria)	408
Puente del Jalón II (Fuencaliente de Medinaceli, Soria).....	408
Puentes del Túnel (Lodares, Soria).....	410
Puente del Valladar (Arcos de Jalón, Soria)	412
Puente de Arcos (Arcos de Jalón, Soria)	413
Puente de Huerta (Santa María de Huerta, Soria).....	414
Puente del Nágima (Monreal de Ariza, Zaragoza)	415
Puente de Ariza (Ariza, Zaragoza)	416
Puente del Deza (Cetina, Zaragoza).....	417
Puente de Cetina (Cetina, Zaragoza)	418
Puente de Alhama de Aragón (Alhama de Aragón, Zaragoza)	419
Puente del Monegrillo (Bubierca, Zaragoza).....	421
Puente del Barranco de las Nogueras I (Bubierca, Zaragoza).....	422
Puente del Barranco de las Nogueras II (Bubierca, Zaragoza)	422
Puente del Manubles (Ateca, Zaragoza)	424
Puente de Ateca (Ateca, Zaragoza)	425
Puente de San Lázaro (Calatayud, Zaragoza)	427
Puente de Illescas (Calatayud, Zaragoza)	429
Puente del Puerto del Cavelero (Calatayud, Zaragoza)	430
Puente de Aluenda (Aluenda, Zaragoza)	433
Puente del Barranco del Maguillo (El Frasno, Zaragoza)	434
Puente Roquico (Morata de Jalón, Zaragoza)	434
Puente del Rey (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)	436
Puente del Grío (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)	437
Puente de La Almunia (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)	438
Puente de La Muela (Zaragoza)	439
Puente “Romano” (Aguilar de Anguita, Guadalajara).....	441
Puente del Mesa (Establés - Anchuela del Campo, Guadalajara).....	442
Puente de Daroca (Daroca, Zaragoza)	443
Puente de Almada (Villarreal de Huerva, Zaragoza)	444
10.2. Ventas, paradores y similares	445
Fonda / Hotel Peninsular (Madrid).....	445
Paradores de la Carretera de Aragón (Madrid)	446
Venta del Espíritu Santo (Madrid)	447
Parador de Santa Lucía (Canillejas, Madrid)	448
Venta / Parador de Viveros (San Fernando de Henares, Madrid).....	448
Parador de la Virgen del Buen Camino (San Fernando, Madrid)	448

Parador de la Puerta de los Mártires (Alcalá de Henares, Madrid)	451
Parador del Encín (Alcalá de Henares, Madrid)	451
Venta de Meco (Meco, Madrid)	451
Parador de Cortina (Azuqueca de Henares, Guadalajara).....	451
Venta de San Juan (Azuqueca de Henares, Guadalajara)	452
Ventas de Cachote (Alovera, Guadalajara)	452
Parador del Puente (Guadalajara)	456
Parador de Taracena (Taracena, Guadalajara).....	457
Parador de Torija (Torija, Guadalajara)	457
Real Parador de Carruajes (Trijueque, Guadalajara)	457
Parador de Trijueque (Trijueque, Guadalajara)	457
Parador de la Cruz (Gajanejos, Guadalajara)	458
Parador de San Antonio (Gajanejos, Guadalajara).....	458
Venta del Puñal (Ledanca, Guadalajara).....	458
Venta de Almadrones (Almadrones, Guadalajara).....	462
Los Molinos de Edancho (Matillas, Guadalajara)	463
Venta de Los Molinos (Matillas, Guadalajara)	463
Posada de la Fuente (Sigüenza, Guadalajara).....	465
Casa de Postas de Bujarrabal (Bujarrabal, Guadalajara)	467
Parador de San Martín (Esteras de Medinaceli, Soria)	468
Venta del Tinte (Medinaceli, Soria)	469
Convento de San Francisco (Medinaceli, Soria).....	469
Parador de San Francisco (Medinaceli, Soria)	469
Albergue de Medinaceli (Medinaceli, Soria).....	473
Casa de Postas / Parador de Lodaes (Lodaes. Soria)	474
Venta del Carro (Lodaes - Jubera, Soria)	474
Parador de Jubera (Jubera, Soria)	476
Parador de Carruajes (Somaén, Soria).....	478
Caserío / Venta de Las Llanas (Arcos de Jalón, Soria)	479
Parador de la Trinidad (Arcos de Jalón, Soria)	480
Venta de la Carolina (Montuenga de Soria).....	481
Parador de San Roque (Santa María de Huerta, Soria)	482
Venta de la Serna (Monreal de Ariza, Zaragoza)	483
Venta de Nágima o de la Pacheca (Monreal de Ariza, Zaragoza)	483
Parador de la Cruz (Ariza, Zaragoza)	485
Venta del Henar / El Ventorrillo (Cetina, Zaragoza).....	486
Parador de San Juan Lorenzo (Cetina, Zaragoza).....	486
Los Baños de Alhama (Alhama de Aragón, Zaragoza)	488
Parador de San Román o de San Fermín (Alhama de Aragón, Zaragoza) ...	488
Posada de Caballeros (Alhama de Aragón, Zaragoza)	488
Posada del Puente (Alhama de Aragón, Zaragoza)	488
Venta del Feo (Godojos - Castejón de las Armas, Zaragoza).....	493
Parador del Portillo (Bubierca, Zaragoza).....	495
Mesón de Propios / Posada del Rey (Ateca, Zaragoza).....	497
Venta de la Toba (Ateca, Zaragoza).....	497

Parador de San Ignacio (Ateca, Zaragoza)	497
Parador de Ibarra (Ateca, Zaragoza)	497
Casa (Venta) Nueva (Ateca, Zaragoza)	497
La Casa Blanca (Ateca, Zaragoza)	498
Posada del Sol (Calatayud, Zaragoza)	503
Posada de San Antón (Calatayud, Zaragoza)	503
Fonda del Muro (Calatayud, Zaragoza).....	503
Parador de Llover (Calatayud, Zaragoza)	503
Parador del Rosario (Calatayud, Zaragoza)	504
Venta de San Ramón (Calatayud, Zaragoza).....	504
Venta del Puerto del Cavero (Calatayud, Zaragoza)	504
Venta de Morte (Aluenda - Paracuellos de la Ribera, Zaragoza)	509
Venta de Aluenda (Aluenda, Zaragoza)	509
Parador de Aluenda (Aluenda, Zaragoza)	509
Parador de Santo Domingo (El Frasno, Zaragoza).....	512
Parador Nuevo (El Frasno, Zaragoza).....	512
Venta de San Miguel (Morata de Jalón, Zaragoza)	514
Venta de Morata o del Conde (Morata de Jalón, Zaragoza)	514
Los Palacios (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza).....	516
Parador de la Puerta de Calatayud (La Almunia de D ^a Godina, Zaragoza).	518
Parador del Arrabal (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)	518
Venta del Nohay (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza).....	518
Venta de Calatorao (Calatorao, Zaragoza).....	520
Venta de Niles (Calatorao, Zaragoza)	520
Venta de San Pedro (Épila, Zaragoza)	520
Venta del Caracol (Épila, Zaragoza)	520
Venta de la Romera (Épila, Zaragoza)	523
Venta del Verdugo (La Muela, Zaragoza).....	525
Venta del Palomar (Zaragoza)	526
Venta del León o de Garrapinillos (Zaragoza).....	526
Casa de Postas / Venta de los Caballos (Zaragoza)	526
Venta de Santa Ana (Zaragoza).....	529
Venta de la Romareda (Zaragoza)	529
Fonda de las Cuatro Naciones (Zaragoza).....	531
Fonda de Europa (Zaragoza).....	531
Venta del Gorro (Garbajosa, Guadalajara)	533
Venta del Campo (Luzón, Guadalajara)	534
Venta del Cuerno (Torralba de los Frailes, Zaragoza).....	535
Venta del Morral (Used, Zaragoza).....	535
Venta del Puerto (Balconchán, Zaragoza)	535
Venta del Huerva (Villarreal de Huerva, Zaragoza)	538
Venta del Puerto (Villarreal de Huerva, Zaragoza).....	538
Venta del Ángel (Encinacorba, Zaragoza)	540
Venta de Carnicer (Encinacorba, Zaragoza).....	540
Venta del Coscojar (Cariñena, Zaragoza)	540

Venta de Mozota (La Muela - Mozota, Zaragoza)	543
Venta de Motorita (Botorrita, Zaragoza)	543
Venta / Posada de María (María de Huerva, Zaragoza)	545
Venta de Cadrete (Cadrete, Zaragoza)	546
Venta del Abejar (Zaragoza - Cuarte de Huerva, Zaragoza)	546
10.3. Otros elementos del itinerario	547
Puerta del Sol, km. 0 (Madrid)	547
Puerta de Alcalá (Madrid)	548
Puerta de Madrid / Puerta de los Mártires (Alcalá de Henares, Madrid)	550
Puerta de Madrid / Puerta de Bejanque (Guadalajara)	552
Palacio de Heras (Heras de Ayuso, Guadalajara)	553
Monasterio de Sopenán (Hita - Torre del Burgo, Guadalajara)	555
Ermita de Los Quintanares (Horna, Guadalajara)	556
La Picotilla (Torija, Guadalajara)	557
Ermita de la Soledad (Trijueque, Guadalajara)	559
Alto de San Sebastián (Alcolea del Pinar, Guadalajara)	560
Arco Romano (Medinaceli, Soria)	561
Mirabueno (Montuenga, Soria)	563
Monasterio de Huerta (Santa María de Huerta, Soria)	564
Granja de San Pedro (Monreal de Ariza, Zaragoza)	566
Torre de los Moros (Sisamón, Zaragoza)	567
Puerta de la Villa / Puerta del Hortal / Puerta de San Francisco (Ariza, Zaragoza)	568
Otras "Ventas" del tramo Medinaceli- Alhama de Aragón (Soria-Zaragoza)	570
Puerta de Ariza / Puerta de las Fraguas (Ateca, Zaragoza)	571
Puerta de Terror / Puerta de Zaragoza (Calatayud, Zaragoza)	573
Puerta de Calatayud / Puerta de Cabañas (La Almunia de Doña Godina, Zaragoza)	576
Puerta de Toledo / Puerta del Portillo / Puerta del Carmen (Zaragoza)	578
Ermita de Santo Domingo (Embid, Guadalajara)	581
Puerta Baja / Puerta Alta (Daroca, Zaragoza)	582
Puerta de Valencia / Puerta de Zaragoza (Cariñena, Zaragoza)	584
Puerta de Valencia / Puerta de Zaragoza (Longares, Zaragoza)	585
La Torrubia (Muel, Zaragoza)	586
Monasterio de Santa Fe (Zaragoza - Cadrete)	587
10.4. Cuestas y puertos	588
Cuesta de Padilla (Padilla de Jadraque, Guadalajara)	588
Cuesta de Bujalaro (Bujalaro, Guadalajara)	588
Cuesta de Baides (Baides, Guadalajara)	590
Cuesta de Santa Librada (Moratilla de Henares - Sigüenza, Guadalajara) ..	590
Puerto de Sierra Ministra (Bujarrabal - Fuencaliente, Guadalajara-Soria) ..	592
Cuesta de Torija (Torija, Guadalajara)	593

Cuestas de Torremocha del Campo (Torremocha del Campo, Guadalajara)	595
Cuestas de Saúca (Saúca, Guadalajara)	595
Puerto de Alcolea (Alcolea del Pinar, Guadalajara).....	598
Cuesta de Esteras (Esteras de Medinaceli, Soria)	598
Cuestas de Peña Rubia - Valdemosillo (Lodares, Soria)	600
Cuestas de La Solana - La Canaleja (Lodares - Jubera, Soria)	600
Cuestas de Jubera - Las Lágrimas (Jubera, Arcos de Jalón, Soria).....	600
Puerto del Cavero (Calatayud - Aluenda, Zaragoza)	604
Puerto de El Frasno (El Frasno, Zaragoza).....	604
Puerto de Morata (Morata de Jalón, Zaragoza)	604
Cuesta de La Almunia (La Muela, Zaragoza).....	609
Cuesta de Los Vecinos (La Muela, Zaragoza)	609
Cuesta Vieja de La Muela (La Muela, Zaragoza)	611
Cuesta de La Muela o de Zaragoza (La Muela, Zaragoza).....	611
Puerto de Balconchán (Used - Balconchán, Zaragoza).....	613
Puerto de Retascón (Retascón, Zaragoza)	614
Puerto de San Martín (Villarreal de Huerva - Encinacorba, Zaragoza)	615
ANEXOS	617
Anexo IA. Perfil altitudinal del trazado de la N-II	617
Anexo IB. Perfil altitudinal del camino real Madrid-Zaragoza por Daroca..	618
Anexo II. Puertos y cuestas.....	618
Anexo III. Puentes y vados.....	620
Anexo IV. Paradores, ventas, ventorros y otros establecimientos camineros.	621
ABREVIATURAS UTILIZADAS	629
FUENTES DOCUMENTALES	631
Fuentes clásicas	631
Fuentes medievales	631
Fuentes modernas	632
FUENTES BIBLIOGRÁFICAS	632
Repertorios y guías de caminos - Itinerarios de las carreras de posta -	
Guías del viajero. (Siglos XVI-XIX)	632
Guías de ciudades	634
Libros de viajes	635
Diccionarios geográficos y similares	637
Estudios geográficos, arqueológicos, ...	637
Publicaciones periódicas contemporáneas	638
CARTOGRAFÍA.....	639
Cartografía histórica (1600-1840)	639
Cartografía moderna (1840-1970).....	640
GUÍAS DE CARRETERAS	642
BIBLIOGRAFÍA	643
LÁMINAS	661



Estudiar una vía de comunicación actual no resulta difícil puesto que la documentación disponible es muy abundante, de hecho, solo hay que buscar en los archivos adecuados; más complicado resulta indagar sobre los caminos que la precedieron pues a la escasez o parquedad de las fuentes históricas se suma, en ocasiones, la ausencia de restos camineros ya que las vías contemporáneas se han superpuesto a las antiguas rutas con la consiguiente ocultación o destrucción, en el peor de los casos, de estas últimas, sin embargo, este hecho también habla a favor de la relevancia de estas rutas en el pasado.

El principal objetivo de este estudio es determinar y analizar la evolución a lo largo del tiempo de los distintos caminos y carreteras que han conectado las ciudades de Madrid y Zaragoza desde el siglo XVI hasta nuestros días. Para ello, en primer lugar, se trata de alcanzar un conocimiento lo más detallado posible de los trazados y recorridos de estos caminos durante el periodo comprendido entre los siglos XVI y XIX. De igual relevancia resulta establecer las características de la carretera general durante los siglos XIX y XX.

