http://www.traianvs.net/

# CAMINOS HISTÓRICOS EN EL "DELTA INTERIOR" DEL EBRO

Publicado en Colección Territorio (Guías de las Comarcas de Aragón – nº 15)
COMARCA DE LA RIBERA ALTA DEL EBRO
Diputación General de Aragón. Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales

**Isaac Moreno Gallo** © 2005
isaacmg@wanadoo.es

**TRAIANVS** © 2005

**Resumen:**
Cuando en su día estudiamos el trazado preciso de la vía romana de Italia a Hispania entre Zaragoza y León, encontramos varios tramos con serias dificultades iniciales de identificación. Poco a poco todos ellos fueron apareciendo sin embargo, el que desde *Caesaravgvsta* ascendía por la orilla del Ebro, durante varios kilómetros, parecía que se lo había tragado la tierra.
Hoy sabemos que exactamente eso es lo que pasó y aquí vamos a explicarlo.

**La Vía Romana:**
Sabemos de la existencia cierta de esta vía por el llamado Itinerario de Antonino, documento del siglo III que relaciona una serie de lugares situados en los caminos con indicación de las distancias entre si en *millia passuum*.
Este camino entre *Caesaravgvsta* (Zaragoza), *Alavona* (Alagón) y *Balsione* (Mallén), viene descrito en cuatro de los itinerarios que trascribimos brevemente y solo en el recorrido próximo a nuestra zona (nomenclátor de Cuntz y numeración de Wesseling).

La Vía de Milán a León, pasando por Narbona, Tarragona y Zaragoza, la llamada Vía de Italia a Hispania:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 387, | 4 | DE ITLIA IN HISPANIAS | |
| | 5 | A Mediolano Vapinco trans Alpes Cotias | |
| | 6 | mansionibvs svpra scriptis m.p. CCLV | |
| | 7 | inde in Galleciam ad Levg. VII Ge | |
| | 8 | Minam m.p. DCCCCLXXV | |
| 391, | 2 | Ilerda | m.p. LXII |
| | 3 | Tolovs | m.p. XXXII |
| | 4 | Pertvsa | m.p. XVIII |
| | 5 | Osca | m.p. XVIIII |
| 392, | 1 | Caesaravgvsta | m.p. XLVI |
| | 2 | Cascanto | m.p. L |
| 393, | 1 | Calagorra | m.p. XXVIIII |

http://www.traianvs.net/

La vía de Astorga a Tarragona:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 448, | 2 | Item ab Astvrica Tarragone m.p. CDLXXXII | | |
| 450, | 5 | Graccvrris | m.p. | XXXII |
| 451, | 1 | Bellisone | m.p. | XXVIII |
| | 2 | Caesarea Avgvsta | m.p. | XXXVI |
| | 3 | Gallicvm | m.p. | XV |
| | 4 | Bortinae | m.p. | XVIII |
| | 5 | Oscam | m.p. | XII |
| | 6 | Cavm | m.p. | XXVIIII |
| 452, | 1 | Mendicvleia | m.p. | XVIIII |
| | 2 | Ilerda | m.p. | XXII |

La vía de Astorga a Zaragoza por la Celtiberia:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 439, | 15 | Item ab Astvrica per Cantabriam Caesarav | | |
| | 16 | gvsta | m.p. | CCCI |
| 442, | 3 | Avgvstobriga | m.p. | XXIII |
| | 4 | Tvriassone | m.p. | XVII |
| 443, | 1 | Caravi | m.p. | XVIII |
| | 2 | Caesaravgvsta | m.p. | XXXVII |

La vía de Tarazona a Zaragoza:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 443, | 3 | Item a Tvrassone Caesaravgvstam | m.p. | LVI |
| | 4 | Balsione | m.p. | XX |
| 444, | 1 | Allobone | m.p. | XX |
| | 2 | Caesaravgvsta | m.p. | XVI |

Hemos tenido la oportunidad de analizar muchos cientos de kilómetros de la vía de Italia a Hispania, en España y Francia, constatando claramente que se trataba de una importante carretera con características de trazado y afirmado propias de este tipo de infraestructuras. En lo que sabemos, todos los grandes ejes viarios romanos se correspondían con este tipo de características.

La zona que aquí tratamos ya había sido tratada por otros autores con buenos trabajos sobre caminería romana en los que habían hablado de esta vía romana, pero sin acertar con su trazado. Fue supuesta pasando por Pedrola por Ángeles Magallón y bajo la actual carretera nacional por Enrique Ariño.

Todas las alternativas fueron barajadas en nuestro estudio, realizado para la Diputación General de Aragón, para decantarnos tal vez por la más insólita, aunque no menos cierta: Ninguno de los caminos actuales se corresponde con la gran carretera romana que hace dos mil años surcaba estos parajes. Y explicaremos porque.

Hemos averiguado con mucha aproximación el trazado que tenía, ya que varios puntos clave nos lo marcan indudablemente. Se trata de lugares recogidos en la documentación histórica que conservaron el nombre del hito miliario que marcaba las distancias a

*Caesaravgvsta*. Lugares que iniciaron su andadura como simples establecimientos a pie de vía y al servicio de esta, como tabernas o mesones y que acabaron como pequeños núcleos de población.

Tenemos noticias de ellos gracias a que sobrevivieron hasta la baja edad media. De haber desaparecido antes, como tal vez lo hicieron otros, nunca hubiéramos sabido de su existencia, ni hubiéramos identificado el trazado romano.

Los cartularios de San Salvador de Zaragoza y otra documentación medieval, nos apuntan en multitud de ocasiones estos lugares con topónimos numerales, como protagonistas de transacciones, donaciones o ventas de variados bienes inmuebles.

Con su ayuda y la de la erudición del historiador aragonés José Louis Ona, hemos encontrado el lugar de *Tierz*, a tres millas de Zaragoza, junto a lo que hoy es el nudo viario de la ronda norte y la autopista A-68. Este lugar que llegó a tener castillo propio, tras desaparecer, dejó posterior huella en el lugar de San Miguel del Tercio, bien identificado en el Mapa del Término Municipal de Zaragoza de 1892 del ilustre topógrafo militar Dionisio Casañal y Zapatero, o sea, la recientemente desaparecida Torre de San Miguel, de la que hoy solo queda recuerdo en el Camino de San Miguel.

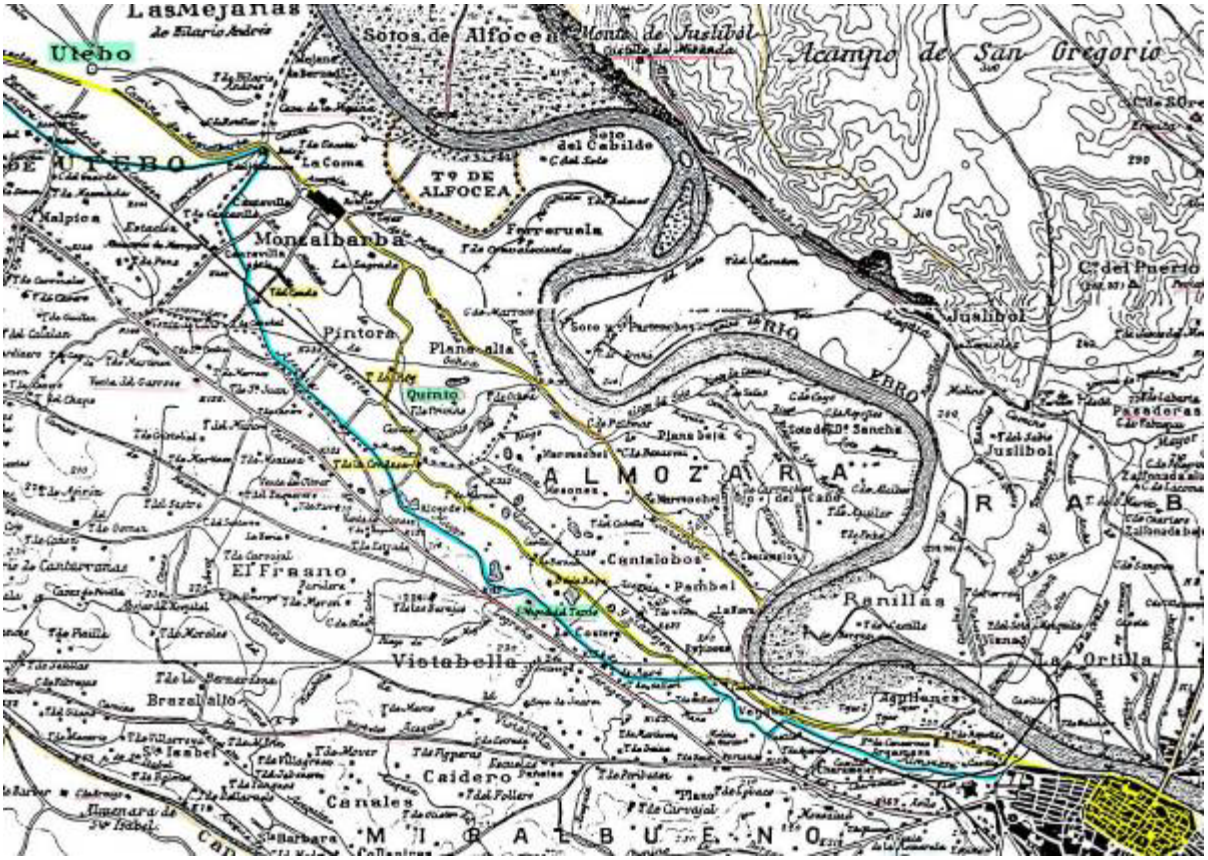
Más allá, en su sitio, a cinco millas de Zaragoza, existe aún hoy el lugar de *Quinto*. Ya no queda nada allí que haga sospechar que se trató de una pequeña población, pero de ella nos hablan los documentos medievales en las numerosas ocasiones en que algunas de sus propiedades cambiaban de mano. Misteriosamente, se deja de tener noticias de la población (denominada también *Quintillo*, para diferenciarla del actual Quinto de Ebro) en el siglo XIV.

Junto a Monzalbarba, se nos habla reiteradamente del lugar de *Sext*, que puede situarse con su distancia precisa respecto a los anteriores, a pesar de que hoy ya nadie recuerda su antiguo emplazamiento. Claro, que la propia génesis toponímica de Monzalbarba, mencionada en el siglo XII como Mezalbarber, parece indicar que esta población fue posada en el camino, la *Manzil bereber*.

El lugar de *Octevo* ha sobrevivido hasta hoy como población de cierta importancia. Utebo es el único testigo urbano actual del paso de la vía romana por estas lindes.

Sobradiel que es población antigua, mencionada en el siglo XII como *Supratella*, pudo servirse del camino romano, en un principio, pero no hemos encontrado la relación entre ambos.

http://www.traianvs.net/




Mapa del Término Municipal de Zaragoza de Dionisio Casañal (1892), con indicación de lugares y caminos históricos de interés.

Otras poblaciones como la Joyosa, primero llamada *Pinillo*, y Marlofa, aparecidas más tarde, en el siglo XV, como pequeños poblados sin entidad en la fértil vega del Ebro, ya no guardan relación con el para entonces como veremos desaparecido camino romano, aunque no se alejen mucho de su antiguo trazado. Más o menos se sitúan en la alineación entre Utebo y Alagón, pasos obligados de la vía.

A partir de *Alavona* (Alagón) el camino se conserva casi todo él, es el Camino Real de todos los tiempos. Interceptado hoy por el ferrocarril y la autopista y desplazado por ese meandro del río que solo la acción humana ha impedido que acabase con el propio pueblo de Cabañas y su yacimiento romano. Yacimiento, éste, que si que hay que relacionarlo directamente con el paso de la vía.

Sigue el camino por Alcalá de Ebro, el castillo (*Al calat*) islámico que controló el tránsito en otro tiempo y Luceni cuya reminiscencia toponímica remonta su origen al señorío romano de un tal Lucinio.

El Camino Real, hoy convertido en moderna carretera asfaltada, llegaba así a Gallur con perfecta alineación recta, prácticamente ininterrumpida desde Cabañas. En todo este recorrido su infraestructura del firme, compuesta de zahorra natural, apenas defiere de la encontrada en otras partes de esta vía, ya que allí donde este material abunda se emplea con preferencia a cualquier otro.

Toda esta parte del recorrido podemos verla reflejada con precisión en el Plano General de los Canales de Aragón y Real de Tauste de Félix Guitarte, de finales del siglo XVIII.

http://www.traianvs.net/

Gallur es ya un lugar romano de mucha mayor importancia, probablemente de mayor trascendencia estratégica en el Imperio que los próximos *Alavona* y *Balsione*. Mencionado en documentos epigráficos recientemente encontrados como uno de los *pagi* de peso en la zona, este *Gallorum* hace referencia a poblamientos de etnia gala que también han sido constatados por el monetario indígena en otras poblaciones cercanas como *Caravi* (Magallón).

En recientes trabajos que hemos realizado hemos encontrado aquí vestigios impresionantes del viario romano relacionado con la vía de Italia a Hispania, de la que se conserva una gran longitud, pero también con otras transversales que de aquí partían.

Y es que Gallur era un cruce fundamental de vías romanas. De aquí partían además vías hacia *Segia* (Ejea) y *Pompaelona* y la que por *Caravi*, *Borsao* y *Turiassone* se dirigía a *Asturica* cruzando toda la celtiberia entre el *Mont Caivs* y los *Idubeda Mons*.

Sin embargo, este lugar no quedó reseñado en el Itinerario de Antonino, asunto éste que ha despistado a muchos investigadores. No es raro, sabiendo que el Itinerario no fue redactado como guía de caminos y si probablemente como una relación de recorridos por alguien efectuados que necesitaron ser apuntados y justificados.

Conocemos ahora su nombre gracias a documentos como el bronce de Agón, relacionado con el derecho de las aguas de riego de tres de los pagos de la comarca, en el que también figura *Belsinone* que debe ser el *Balsione* del Itinerario, yacimiento del cerro del Convento de Mallén.

En Gallur, además del importante yacimiento romano que se conoce, fue hallado también un fragmento de miliario que atestigua la importancia viaria del lugar.

A partir de Gallur la vía abandona progresivamente la vega del Ebro y con apenas dos alineaciones de asombrosa rectitud, se presenta en *Belsinone*.

Afectada a finales del siglo XVIII por el movimiento de tierras para la construcción del Canal Imperial de Aragón fue desplazada en su tramo final y sustituido el camino por el que hoy cruza el canal frente a la fábrica de harinas y llega a Mallén por la Cabañera Real de ganados.

La siguiente estación de la carretera romana fue *Cascantum*, motivo por el que la vía se adentra en el terreno ondulado de la margen derecha del Ebro, lejos de la influencia de la dinámica fluvial y de la llanura aluvial formada por el Ebro.

Aún hoy se hallan restos importantísimos de la vía en su camino más allá de Mallén, donde la carretera romana está rota por muchos sitios y borrada del mapa en otros, como consecuencia de los regadíos del Canal de Lodosa que han parcelado sin miramientos el terreno agrícola.

De nada sirvió su presencia en los mapas del siglo XVIII de López, o en los de Roussell y Blottiere y en los del XIX de Coello. En todos ellos figuraba expresamente como "Vestigios de un Camino de los Romanos", recuerdo del conocimiento de los eruditos de la época que informaban a los cartógrafos y que demostraron distinguir bien lo que era una vía romana.

No en vano, esta vía romana en la gran llanura del Ebro, era como todas las que construían los ingenieros romanos, una impresionante carretera con un diseño en planta y alzado excelente para el tránsito de vehículos con independencia de la magnitud de la carga y la velocidad.

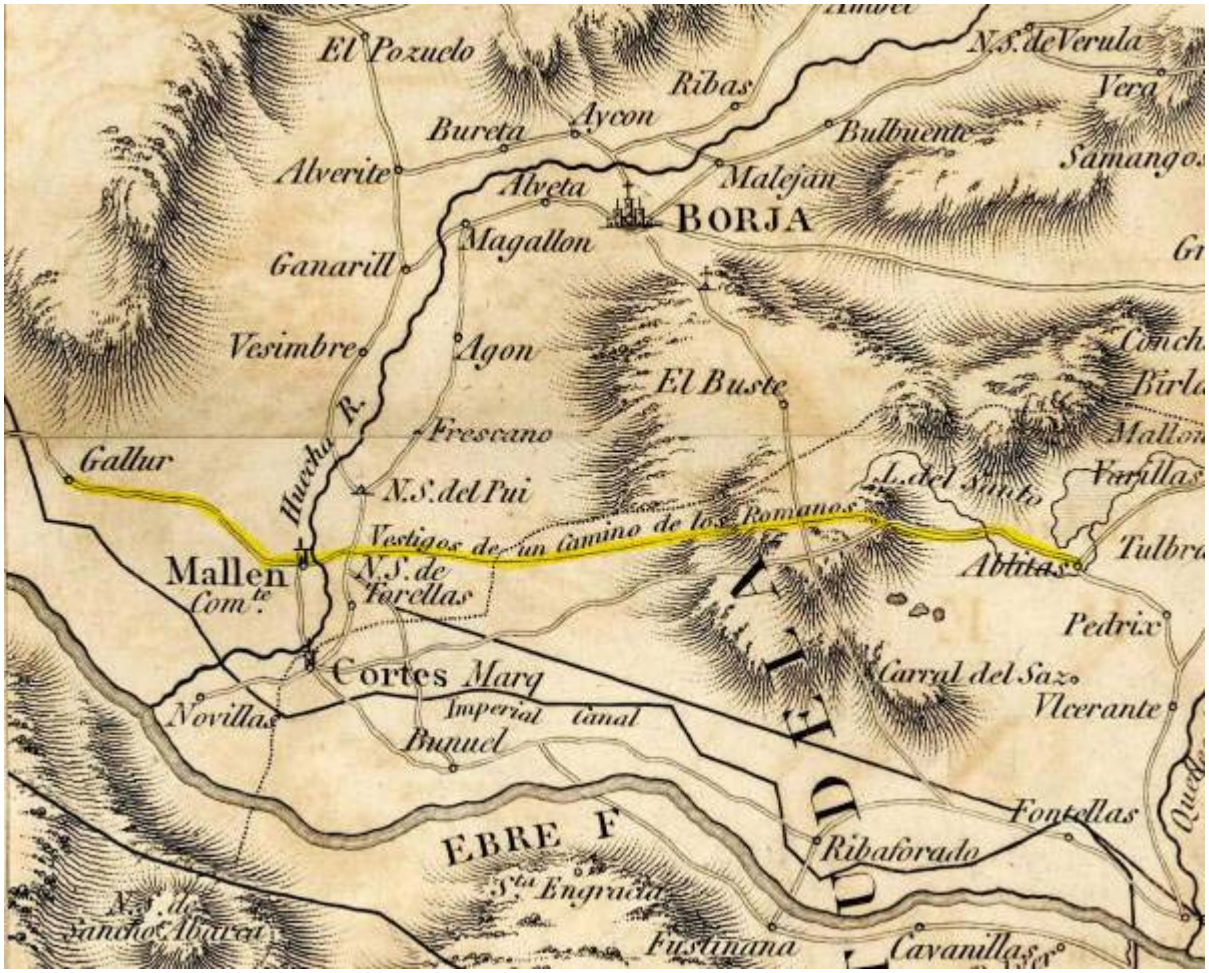
http://www.traianvs.net/

http://www.traianvs.net/

Impresionante alineación recta del Camino Real (la vía romana) saliendo de Gallur.

A partir de Gallur, la vía se sustenta sobre zahorras con espesores de gran potencia, en muchas ocasiones sobre el propio sustrato natural de gravas.
A su llegada a Mallén, hemos conocido y analizado una importante longitud del afirmado de la vía romana visible en el talud que conformaba su propio terraplén. Los vestigios estaban conservados y a la vista hasta hace muy poco. Desgraciadamente la reciente actuación industrial en el municipio ha destruido unos restos interesantísimos que no llegaron a hacerse públicos.

En el límite de la provincia y en el entorno del Canal de Lodosa, como ya hemos dicho, existen muy notables restos de la infraestructura del firme de la vía romana. Aún hoy se pueden analizar, como consecuencia de los propios destrozos ocasionados en la infraestructura por la maquinaria moderna.
Pero éste es ya un problema navarro, más que aragonés, así que volveremos atrás, para comenzar de nuevo en Zaragoza y dar un salto adelante en el tiempo.




Detalle del mapa de Roussel & Blottiere de 1809, a map of the Pyrenees and the Adjacent Provinces, donde puede leerse entre Mallén y Ablitas "Vestigios de un Camino de los Romanos".

http://www.traianvs.net/

http://www.traianvs.net/

Restos de la cimentación del afirmado de la vía romana llegando a Mallén, en junio de 2002. Discurre en terraplén por la parte alta del talud.
Aspecto del mismo punto anterior tras el desmontado de la vía por las obras del Polígono Industrial en noviembre de 2002. Se observa la distinta composición de materiales de la franja del firme.

## La formación del Delta Interior:

Los habitantes del Valle Medio del Ebro conocen bien la fiereza con la que el río se sale de madre e inunda toda la vega que es capaz de alcanzar con su máximo nivel de avenida. Este fenómeno de cierta periodicidad ocasiona grandes variaciones en el trazado en planta del río, creando nuevos meandros de enorme magnitud y abandonando otros.
De esta forma y a través del análisis de la fotografía aérea ya casi histórica de los años 1927 y 1956, pueden detectarse los meandros de nuevo colonizados por la agricultura y analizar la situación entonces de un río que ya se parece poco a la planta de su recorrido actual y eso que sólo hablamos de varias décadas.
Estudios como los de Alfredo Ollero de la universidad de Zaragoza, nos indican que prácticamente toda la vega del Ebro en su primera gran terraza inundable ha sido afectada por este fenómeno en los últimos siglos.
Los ensayos geotécnicos realizados en los últimos tiempos para el asiento de las infraestructuras modernas que discurren por esta primera terraza, como la autopista vasco-aragonesa y otras que construimos en 2004, como la conexión de la carretera en la variante de Casetas con la autopista en Monzalbarba, certifican una deposición limo-arcillosa de enorme magnitud en la vega. Hemos visto espesores que oscilan entre los cinco metros en las zonas centrales, hasta un metro en las más alejadas del río, y siempre sobre los depósitos

cuaternarios de gravas. La naturaleza del terreno sólo invita a la actividad agrícola, ante la dificultad de cimentación de cualquier infraestructura.

Detalle del depósito de limos en Monzalbarba, junto al meandro de Quinto. Debajo, las gravas del cuaternario con afloramiento del nivel freático.

La mayor parte de estos espesores de limos pueden considerarse históricos, ya que es el proceso de deforestación de la cuenca el que ha ocasionado los mayores procesos de deposición de finos en las zonas sedimentarias y estos se han producido sobre todo a partir de la irrupción de la civilización romana. Así lo certifican los interesantes estudios que viene realizando en las subcuencas del Valle Medio del Ebro el geógrafo José Luis Peña, de la Universidad de Zaragoza

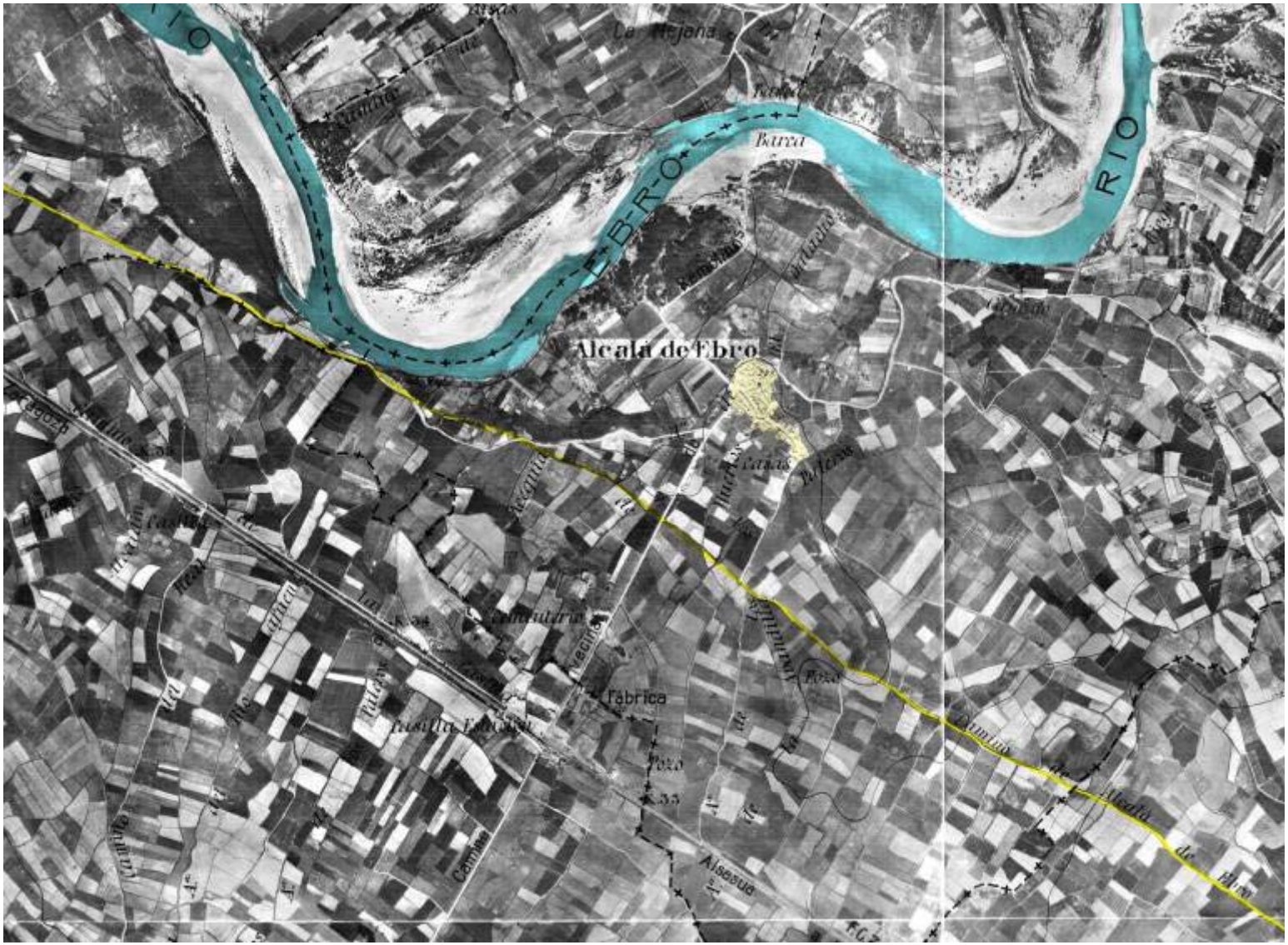
Las diferentes fases históricas de terrible deforestación de la cuenca, han quedado muy bien constatadas en las deposiciones de la cuenca y subcuencas del Ebro y en el propio Delta del Ebro, cuya superficie ha aumentado espectacularmente en los últimos siglos por los arrastres del suelo desprotegido.

Es fácil suponer un fenómeno semejante en el valle medio del Ebro, donde la pendiente en el perfil longitudinal del río tiende a cero, al igual que la velocidad del agua de las riadas cuya evacuación es extraordinariamente lenta.

A los procesos iniciales más intensos han seguido otros muchos de magnitud variable, en los que cada riada provoca un embalsamiento temporal de agua altamente saturada de sólidos en suspensión que deja tras de sí importantes cantidades de limos depositados.

Estos fenómenos deposicionales de gran magnitud, que hemos comprobado en los recientes ensayos geotécnicos, son los que han dado origen a lo que nos hemos atrevido a llamar aquí el Delta Interior del Ebro, a pesar de que su forma no sea precisamente la de la letra griega.

http://www.traianvs.net/




El pueblo de Alcalá de Ebro, hoy junto al río Ebro, situado a ochocientos metros de distancia del río, en la foto aérea de 1927 de la Confederación Hidrográfica del Ebro.



www.traianvs.net/

http://www.traianvs.net/

Composición del terreno en los niveles inferiores al camino, en Gallur. Potentísimo estrato sedimentario de limos de cinco metros de espesor que conforma la primera terraza del Ebro. Bajo él aparece el nivel freático en las gravas cuaternarias.

Detalle del contacto de los limos con las gravas a siete metros por debajo del nivel del camino, en Gallur.

http://www.traianvs.net/

De esta forma, el propio lecho del río se ha elevado en mayor magnitud aún que el terreno circundante, pues en la tendencia a la horizontalidad transversal de la vega, la mayor elevación debe de corresponder a la parte central del perfil ligeramente en V que tenía el valle del Ebro. La propia elevación del lecho del río, lecho que como hemos visto nunca quedó sujeto a la parte central de la vega de inundación, favoreció la expansión de las aguas hacia los extremos en las grandes riadas y con ello nuevas deposiciones de sólidos más allá de donde habían ocurrido antes.

La primera gran afección a los caminos del valle del Ebro por este fenómeno podemos datarla con relativa aproximación en plena edad media. Es éste un momento, en que el propio Delta del Ebro se encuentra ya en un proceso de crecimiento imparable hasta nuestros días. Las deforestaciones de la cuenca hidrográfica, comenzadas a gran escala en época romana, junto con la naturaleza del terreno en grandes extensiones, como el área de lo que hoy se conoce como Bárdenas Reales, favorecieron enormemente el transporte de cantidades ingentes de tierras.

Consideremos que la intervención agresiva en este tipo de terrenos altamente sensibles con un suelo de naturaleza limo arcillosa muy erosionable, tiene una repercusión en el movimiento de sólidos arrastrados hacia aguas debajo de la cuenca muy superior a la producida en otro tipo de terrenos rocosos o de naturaleza menos erosionable.

**La evolución de los caminos:**

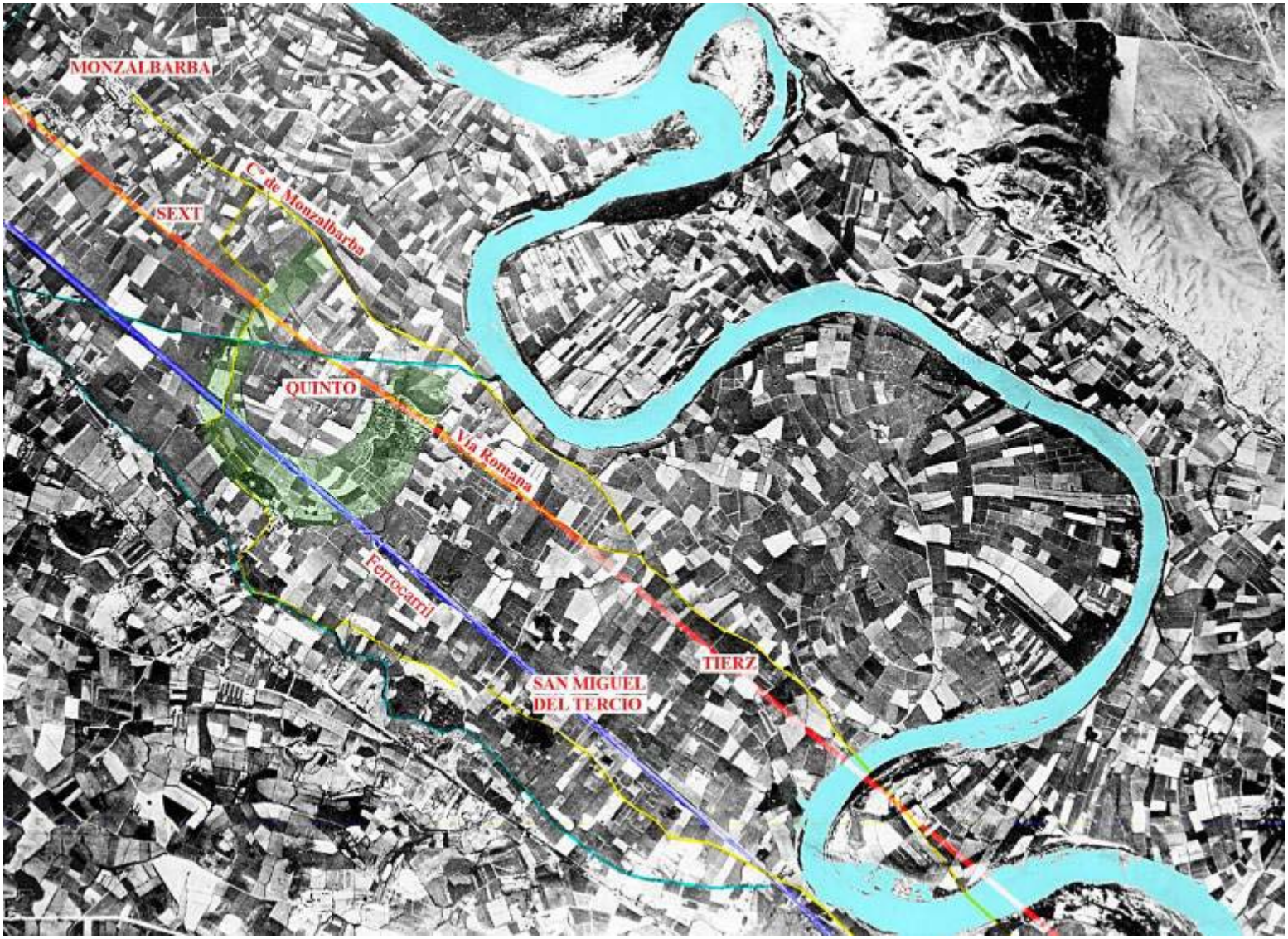
En nuestra zona, existen varios datos fundamentales que nos apuntan una serie de sucesos catastróficos como consecuencia de este fenómeno explicado.

Hemos tenido noticias de las terribles inundaciones acaecidas a finales del siglo XIII y durante todo el siglo XIV. Ya en 1257 una gran inundación varía el curso del río Ebro de una forma hasta entonces desconocida. Tanto es así, que el propio puente de la ciudad de Zaragoza, entonces de madera ya que el romano había sido víctima de anteriores acometidas, amenazaba con quedarse fuera del curso del río. Para evitarlo se acometieron obras de muros de contención en el Rabal que evitaron que el río cortase el espigón de tierra que unía la ciudad con las vías de comunicación hacia el norte. En este mismo momento se forma un gran meandro frente a Zaragoza, ese que luego formó lo que se conocieron como las Balsas de Ebro Viejo, terrenos pantanosos formados cuando el río recupera de nuevo el cauce primitivo en la riada de 1461.

A la par, detectamos que en la documentación medieval Quinto deja de ser nombrado en el siglo XIV, consecuencia directa de los fenómenos narrados cuando la población queda envuelta por un gran meandro. La aparición de este meandro, cortó en dos puntos el camino romano y dejó a la población de Quinto en la margen izquierda. Impresionante suceso que sin duda motivó directamente la desaparición de la población, al quedar así incomunicada.

Este meandro del río puede observarse ya recolonizado por la agricultura en la fotografía aérea del llamado vuelo americano de 1956. De su magnitud nos da idea el hecho de que corta incluso la traza del actual ferrocarril.

La primera carretera construida en esta zona del mundo, la romana, quedó así desmantelada definitivamente.




Fotografía aérea de 1956 donde se aprecia el meandro fósil de Quinto y la situación del Ebro.



www.traianvs.net/

Y probablemente de estos momentos del siglo XIII son muchos de los gruesos depósitos encontrados por el geógrafo Peña junto a los paños recientemente excavados en la parte occidental de la muralla de Zaragoza ya que entre ellos se observó cerámica medieval que así lo constataba. Estos acontecimientos debieron afectar gravemente y en no pocas ocasiones a toda la parte de la ciudad más cercana al río.

Otro de los meandros que interceptaron definitivamente la vía romana fue el llamado de Ranillas, junto a la propia Zaragoza. No es un meandro nuevo, pero sabemos por los estudios de Isabel Falcón que en el siglo XV el río aún no discurría por él.

Otro dato de interés es la fundación de Casetas a finales del siglo XV por la familia Torrellas, cerca del lugar de *Mezal-mazorri,* otra antigua posada. Las Casetas ya son mencionadas como paso obligado en 1546, en el Camino Real descrito por Villuga. Toda la cartografía posterior nos reseña ya el camino principal por aquí. Evidentemente en este momento se produce un traslado de las comunicaciones carretiles a un nuevo corredor mas elevado, que es el que hoy utiliza la carretera nacional, situado por encima de la segunda terraza cuaternaria libre de la hidrodinámica del Ebro.

El camino tradicional de Monzalbarba quedó seriamente interceptado primero por el meandro de Quinto y luego por el de Ranillas. De esta forma, la comunicación principal, interrumpida ya tan cerca de Zaragoza, se trasladó al camino que bordea la segunda terraza del Ebro, esta vez sobre depósitos de gravas, es el llamado camino de la Raya. Este camino evitaba el gran meandro de Ranillas y el meandro de Quinto, bordeándolos por el sur para alcanzar de nuevo Monzalbarba.

Al pie de ese camino se trasladaron los intereses y las propias advocaciones que quedaban incomunicadas. Aquí estuvo hasta hace poco la ermita y luego torre de San Miguel del Tercio, al sur mismo del viejo *Tierz* pero en terreno más elevado. Nuevas consagraciones a este Arcángel encontraremos en el mismo camino, por ejemplo en la iglesia de Monzalbarba.

Al pie de este camino se trasladó en 1601, como nos cuenta Vicencio Blasco de Lanuza, la muy antigua ermita de Nuestra Señora de la Sagrada de Monzalbarba que el asigna "a tiempo de los Godos, si no más antigua". Afectada ya gravemente por la riada de 1397, según noticia de Jerónimo Zurita, su emplazamiento fue invadido progresivamente por el río hasta obligar definitivamente a su traslado a un kilómetro al sur de su emplazamiento primitivo.

En este camino surgieron también establecimientos agrícolas de importancia como la Torre de la Condesa y la Torre del Rey, aún hoy presentes en su lugar, en la misma orilla del antiguo meandro de Quinto que debía de ser necesariamente bordeado por el camino.

Más tarde, una vez abandonado por el río y recuperado para la agricultura el gran meandro de Quinto, el camino de Monzalbarba se repuso al norte evitando el rodeo y ya en alineación recta tal y como lo conocemos hoy.

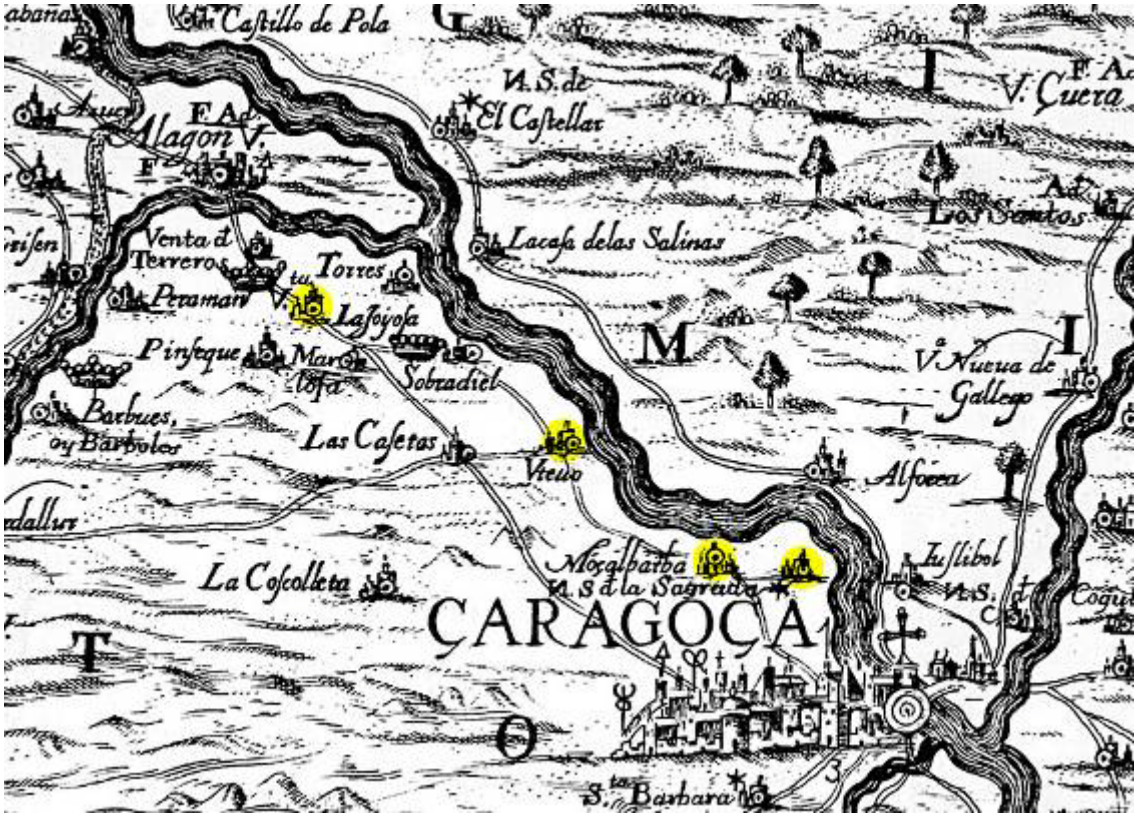
Este abandono del meandro no es muy antiguo. Así lo certifica la nitidez de los bordes del meandro en la foto aérea de 1956 y la impronta del amojonamiento de los límites jurisdiccionales de Zaragoza y Monzalbarba, siguiendo el borde oriental del viejo meandro de Quinto.

Uno de los mapas camineros más antiguos de Aragón, el de 1777 de Fermín de Lezaún sobre base cartográfica de Labaña, nos muestra el viejo camino de Monzalbarba y la Ermita de la Sagrada aún junto al río, muy alejada de donde hoy se halla, nos indica una



http://www.traianvs.net/

continuidad del camino hacia Utebo, Sobradiel y la Joyosa, lugar donde se unía al Camino Real ya trazado por Casetas.



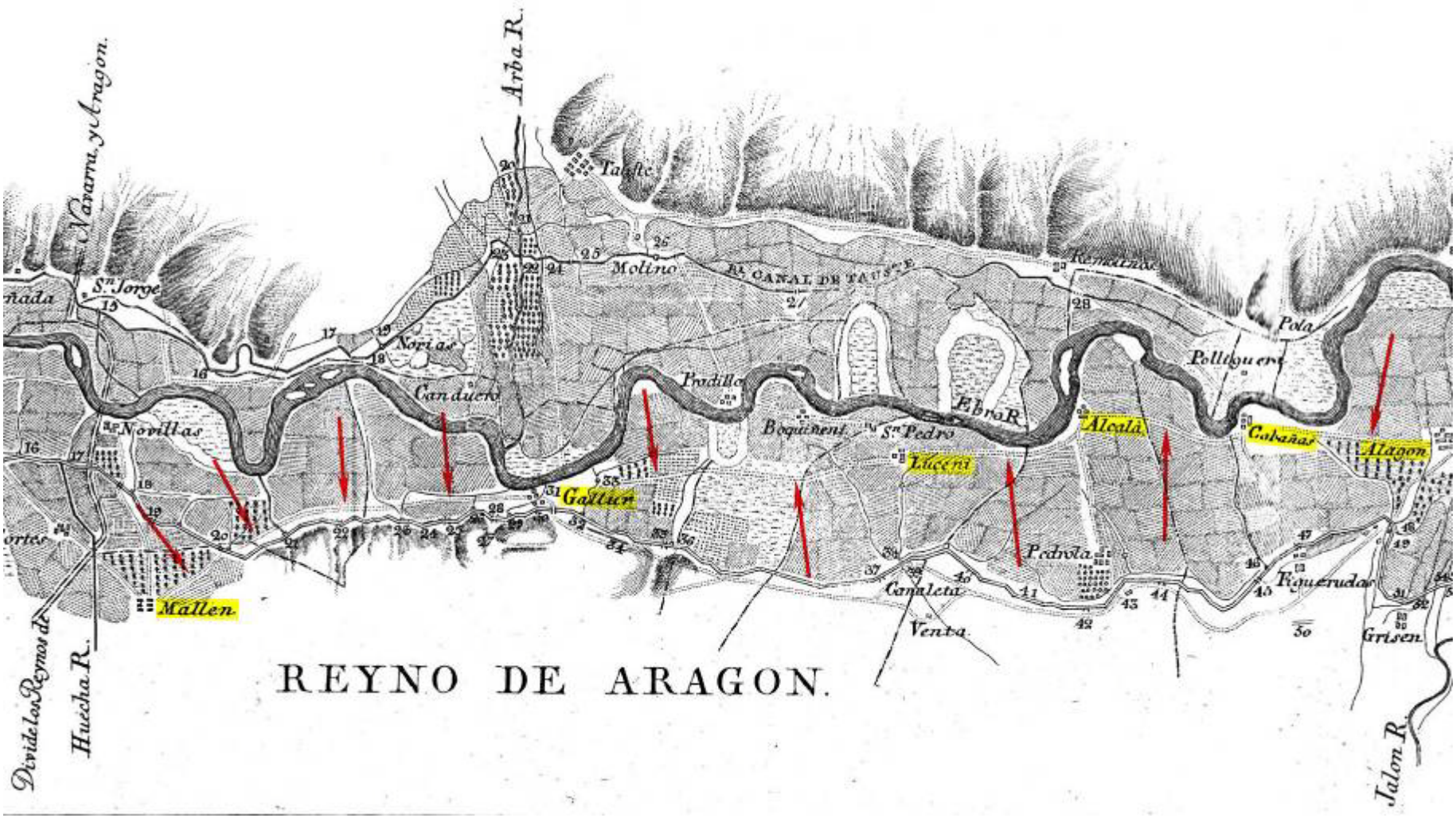

Detalle del mapa de Juan Bautista Labaña del siglo XVII, con añadido de los caminos efectuado por Fermín de Lezaún en 1777.

El camino que ya no volvió nunca al norte fue el Camino Real, fijado ya por la terraza alta, libre de la influencia del río y donde se establecieron ventas como la del Olivar y la de Cano, además de poblaciones como Casetas, foco de atracción del paso definitivo del camino.

Hasta Alagón podemos decir que el camino romano ha desaparecido por completo, unas veces seccionado por los cambios en planta del Ebro, otras literalmente enterrado por los grandes procesos sedimentarios. Suponiendo que quedase algo de la infraestructura del firme del camino romano sin destruir por la hidrodinámica fluvial en esta zona, esta debe de encontrarse en torno a dos metros bajo el sedimento de limos.

Desde el siglo XV el Camino Real hasta Alagón ya está consolidado por donde discurre la actual carretera. Sin embargo vemos en el mapa de Lezaun, en el Plano General de los Canales de Aragón y Real de Tauste y en el de Roussell y Blottiere, todos del siglo XVIII, que la carretera a partir de Alagón sigue utilizando la vía romana, el Camino Real de todos los tiempos por Cabañas, Alcalá, Luceni y Gallur. El mismo camino que ya nos había descrito Villuga en el siglo XVI.

http://www.traianvs.net/




Plano General de los Canales de Aragón y Real de Tauste de Félix Guitarte, de finales del siglo XVIII.



www.traianvs.net/

Hasta ese momento nada indica que este camino al oeste de Alagón hubiera sido afectado seriamente por la hidrodinámica del Ebro. Sólo en la zona de Cabañas existen indicios de haber sido desplazado hacia el sur por los embates del río, en concreto por los meandros que antes y después bordean al pueblo. Ambos han cortado al camino romano, probablemente desde hace muchos siglos, ya que figuran en los mapas más antiguos.
El propio lugar de Cabañas situado sobre un importante yacimiento romano, que por su emplazamiento debió de prestar servicio a la vía, sobrevive hoy gracias a las defensas artificiales construidas en las últimas décadas y en gran medida a las realizadas con carácter de emergencia en la reciente riada de febrero de 2003. De no haber sido por ellas, la trayectoria y el proceso natural del meandro que hoy afecta seriamente al casco urbano ya habría cortado por el sur de la población, dejando a Cabañas en la margen izquierda del Ebro en idéntico proceso al ocurrido muchos siglos atrás en el lugar de Quinto.

El pueblo de Cabañas de Ebro, yacimiento romano, muy por debajo del nivel de inundación del Ebro el día 08/02/2003.

http://www.traianvs.net/

La carretera de Cabañas de Ebro (al fondo), próxima al trazado de la vía romana, afectada por la riada del Ebro. 08/02/2003.

Mientras, Alagón, situado sobre la antigua ceca celtíbera de *Alaun* en un altozano sobre la cota 240, se ha visto libre de cualquier efecto pernicioso de los narrados hasta ahora.
Hoy, la circulación de vehículos por el viejo Camino Real en esta zona se vería seriamente comprometida en momentos de riada, ya que en la última de 2003 hemos comprobado que el camino es inundable en amplios tramos a partir de Cabañas.
Aunque su trazado discurre aproximadamente por donde siempre lo hizo, sin haberse desplazado en planta apenas y sin haber perdido en general su buena alineación, el hecho de que se inunde en las riadas ordinarias apunta a que el nivel del lecho del río ha subido en mayor magnitud que lo que lo ha hecho su primera terraza, por donde transcurre este camino.
Solo así se explica que la extensión lateral de las aguas sea de tan notable magnitud hoy en día y que caminos de trascendente importancia en el pasado queden inundados en estos procesos naturales de tan frecuente periodicidad a escala histórica.

http://www.traianvs.net/

http://www.traianvs.net/

El Camino Real (vía romana) a la salida de Alagón, interceptado por la vía del ferrocarril, al fondo, y por la Autopista A-68, lugar desde donde se ha hecho la fotografía.

El Camino Real, llegando a Luceni, completamente inundado por la riada del Ebro, el día 06/02/2003.

http://www.traianvs.net/

Sin duda, los romanos, que contaban con excelentes ingenieros, trazaron la vía fuera de todo riesgo de inundación, pero sus conocimientos no eran los suficientes para prever las consecuencias a medio y largo plazo de la acción humana sobre el territorio de la cuenca fluvial.

Probablemente por estos inconvenientes, poco después de la construcción del Canal Imperial de Aragón o a la vez que éste, a partir de Alagón, se consolida la carretera al sur del Canal fuera de la zona regable que se crea, pasando por Figueruelas y Bonavía, por el Portazgo, la Venta de la Canaleta y la Venta del Barranco, situada junto al barranco del Reguero que viene de Pozuelo. Todos estos lugares ya se reseñan con precisión en el mapa provincial de Francisco Coello de 1853, donde se dibuja la moderna carretera.

Unos años antes, junto a Alagón, el camino no debía de estar en el mejor estado como nos relata Madoz en 1845, cuando nos dice que "*está lleno de defectos y es demasiado angosto, aunque el camino convida para la construcción de una buena carretera*". No así en Figueruelas, donde nos narra: "*Por las inmediaciones del pueblo pasa la carretera moderna de Zaragoza a Pamplona, cuyo estado es bueno*".

La desviación definitiva del Camino Real a la nueva carretera viene forzada, no solo por la afección creciente del río entre Alagón y Luceni, sino por la seria afección que el propio trazado y los movimientos de tierras para la construcción del Canal Imperial tuvieron sobre el Camino Real entre Gallur y Mallén.

Alineación recta del Camino Real (vía romana) saliendo de Gallur. A la derecha el nivel de inundación del Ebro el día 05/02/2003.

Riada del Ebro en Gallur, el día 08/02/2003. El actual Camino de Gallur a Mallén queda completamente inundado. La vía romana aquí pasaba por el lugar desde donde se ha hecho la foto.

La espectacular alineación de la vía romana en este tramo se ve interrumpida por los derrames de las tierras procedentes de la excavación del Canal Imperial ya en el propio Gallur. Cerca de este punto, en Gallur, es donde hemos constatado la presencia de la infraestructura de la vía romana, en las recientes labores arqueológicas llevadas al efecto sobre la vía. Tres pies romanos (90 cm.) de zahorras, aportadas sobre un lecho de arcillas naturales de baja capacidad portante, convirtieron a este camino en una magnífica carretera bimilenaria.

http://www.traianvs.net/

Limpieza arqueológica, realizada en abril de 2003, en el lateral de la vía romana en Gallur, que descubrió un espesor de 90 cm. de afirmado con zahorras sobre el sustrato natural de arcillas.

http://www.traianvs.net/

Limpieza arqueológica, realizada en abril de 2003, en el lateral de la vía romana en Gallur, que descubrió un espesor de 90 cm. de afirmado con zahorras sobre el sustrato natural de arcillas.

La vía romana vuelve a ser invadida por los vertidos de tierras del Canal en el desagüe del barranco del Saladillo y también donde el canal está excavado a media ladera en el lugar de la Marga, que es término de Novillas. Pero sobre todo en su entrada al término de Mallén, donde su cruce con el propio Canal interrumpe definitivamente la alineación de la vía romana. Tras cruzar con el canal circula hoy una acequia de riego sobre la vía aprovechando la elevación del terraplén sobre el terreno.

A partir de aquí ya no han existido afecciones fluviales de ningún tipo, pero los avatares históricos olvidaron la importancia de la vieja carretera que llevaba a *Cascantum*.

Tudela supo atraer el influjo de las comunicaciones en el alto medievo y la vía romana fue abandonada por el tránsito comercial. Más allá de Mallén, sólo el "Camino de la Calzada" ha quedado como reminiscencia de la vieja vía romana, cuyo trazado llegó a formar la mojonera de los reinos de Aragón y Navarra.

Un último camino nos queda por tratar en el Ebro, el de la navegación fluvial. Hemos visto como el Ebro es un río singular por su comportamiento hidrodinámico. Un río que con mucha frecuencia y violencia forma nuevos y grandes meandros, a la vez que abandona otros, transportando volúmenes ingentes de sólidos que en las zonas abiertas han transformado la fisonomía de la vega muchas veces y en su tramo final han sido capaces hasta de vencer al mar, con la formación de un gran delta.

Sabemos que era navegable en época romana desde Zaragoza y Varea por el geógrafo griego Estrabón. Pero, quienes conocen el río Ebro, saben que en verano no puede navegarse ni siquiera hacia aguas abajo por el escaso caudal y en invierno las grandes riadas y el cierzo impiden cualquier intento de subida por sus aguas y hacen muy peligrosa la bajada.

Pensar en el establecimiento de cualquier camino de sirga en un río así, con orillas variables todos los años y alternativamente escarpadas, es un disparate que los romanos no cometieron.

Consideremos por tanto, con la cordura que hoy no se muestra en las explicaciones que se dan a los turistas que visitan el puerto fluvial de *Caesaravgvsta*, que el fin primordial de los astilleros-muelles de *Vareia* y *Caesaravgvsta* era la fabricación de balsas de carga para el descenso de aceite, vino y lanas, en primavera, y cereal y otras cosechas, en otoño, era.

Este comercio, reducido únicamente a la madera, ha sobrevivido hasta el último siglo, en que los almadieros y navateros de los valles orientales del Pirineo pasaron a ser los últimos navegantes del río Ebro. Sabemos también que, durante toda la edad media, Tortosa poseyó los mejores astilleros del mediterráneo occidental y por el Ebro bajaba el sustento de su materia prima.

Pero la subida de las mercancías hacia Zaragoza siempre fue por tierra y en época romana las excelentes carreteras que irradiaban desde ella eran la mejor garantía de suministro.

http://www.traianvs.net/

http://www.traianvs.net/

## BIBLIOGRAFÍA:

AGUILERA ARAGÓN, I y BELTRÁN LLORIS, M. 1997. *Excavaciones Arqueológicas en torno al bronce de Agón. Las Contiendas (Agón-Zaragoza)* Arqueología Aragonesa 1993, p. 61 y ss.

ARIÑO GIL, E. 1990. *Catastros Romanos en el Convento Jurídico Caesaravgvsta no. La Región Aragonesa.*

BLASCO DE LANUZA, V. 1622. *Historias Eclesiásticas y Seculares de Aragón. En que se continúan los annales de Çurita y tiempo de Carlos V.*

BRUSOLA, F. (Editor). 1810. *Noticia de todas las ciudades, villas y lugares de este Reyno de España, con las leguas que median entre si, tanto por los caminos de ruedas como por los de herradura.*

CANELLAS LÓPEZ, A. 1989.*Cartularios de San Salvador de Zaragoza*.

CASAÑAL Y ZAPATERO, D. 1892. *Mapa del Término Municipal de Zaragoza*.

COELLO, F. 1853. Mapa de la provincia de Zaragoza.

COELLO, F. 1861. Mapa de la provincia de Navarra.

ESCRIBANO, J. M. Tercera Edición de 1775. *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*.

FALCÓN PÉREZ, M.I. 1981. *Zaragoza en el Siglo XV. Morfología Urbana, huertas y término municipal*.

INVENTARIO ARQUEOLÓGICO. DGA

LEZAUN Y TORNOS, F. 1777. *Mapa de Aragón de Juan Bautista Labaña con adición de los caminos.*

LÓPEZ, S. Cuarta Edición de 1828. *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*.

LÓPEZ, T. 1784. *Mapa Geográfico del Nuevo Obispado de Tudela*.

LOSTAL PROS, J. 1992. *Los Miliarios de la Provincia Tarraconense*.

MAGALLÓN BOTALLA, M.A. 1987. *La Red Viaria Romana en Aragón*.

MARCOELLO, J.M. *El Ebro*.

MORENO GALLO, I. 2001. *Descripción de la Vía de Italia a Hispania en Burgos y Palencia.* Diputación Provincial de Burgos y la Diputación Provincial de Palencia.

MORENO GALLO, I. 2001. *Infraestructura Viaria Romana*. Revista Obra Pública. Ingeniería e Historia. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos.

MORENO GALLO, I. 2002: *Infraestructura Viaria Romana II*. Libro de ponencias. I Congreso sobre las Obras Públicas Romanas. Mérida.

OLLERO OJEDA, A. 1996. *El curso medio del Ebro*. Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón.

PEÑA, J.L. y otros. 1998. *Los estudios geoarqueológicos en la reconstrucción del paisaje. Su aplicación en el valle bajo del río Huerva (Depresión del Ebro)*. Arqueología Espacial 19-20.

PEÑA, J.L. y otros. 2000. *Processus d'acumulation et d'incision pendant l'Antiquité Classique dans la vallée de la Huerva (Bassin de l'Ebre, Espagne)*. Geoarcheology of the landscapes of classical antiquity. Colloque International Gand.

ROLDÁN HERVÁS, J. M. 1975. *Itineraria Hispana*.

ROUSSEL & BLOTTIERE. 1785. *Carte Generale des Monts Pyrenées et partie des Royaumes de France et d'Espagne*, por Sr Roussel, Ingenieur du Roy y Sr. de la Blottiere.

ROUSSEL & BLOTTIERE. 1809. *A map of the Pyrenees and the Adjacent Provinces*, por Roussel and Blottiere, publicado por A. Arrowsmith.

SAAVEDRA, E. 1862. *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra el día 28 de diciembre de 1862*, Madrid 1914.

S.G.E. *Vuelo fotográfico* realizado por el ejército americano en los años 1956 y 1957. Servicio Geográfico del Ejército.
UBIETO ARTETA, A. 1984-86. *Historia de Aragón. Los pueblos y los despoblados I, II y III*.
ZURITA, J. *Anales de la Corona de Aragón*.

http://www.traianvs.net/