

La cartografía de la ocupación

María Luisa Palanques Salmerón

Miguel Calvo Melero

1. Introducción.

La importancia del conocimiento del *territorio* como elemento estratégico es algo indiscutible y reconocido, tal como lo recogió Estrabón en los prolegómenos de su *Geografía*.³⁴ La Cartografía sería, en consecuencia, la forma más fácil y rápida de conseguir una amplia visión de una región o de una ciudad.

Pero para ello se necesitaban mapas y planos de calidad, de escalas medias y grandes, que describiesen el territorio de forma detallada. Eso no llegó a ser realidad hasta el siglo XVIII, en el que se lograron los avances científicos y técnicos necesarios para su ejecución. Fue entonces cuando, tanto desde las esferas militares como civiles, se empezó a producir una cartografía científica sobre la que poder apoyar la toma de decisiones políticas, estructurales y estratégicas.

Desde mediados del siglo XVIII, los estados modernos empezaron los trabajos para la obtención de los mapas nacionales. Buen ejemplo de la importancia dada a la documentación cartográfica la tenemos en el hecho de que la famosa *Carte de Cassini*, mapa oficial

³⁴ 1,1,18.

de Francia en cuya ejecución participaron tres generaciones de la misma familia³⁵, fue considerada secreta hasta 1815 y no se divulgó hasta entonces.

El siglo XVIII fue un periodo de cambio en muchos aspectos: también en lo relativo a la estrategia militar. Hasta principios de esta centuria los contingentes militares disponían de poca movilidad, por lo que las necesidades cartográficas se reducían a mapas de fronteras, campos de batalla y plazas fuertes junto con obras de fortificación y defensa. En cambio, a partir del siglo XVIII los ejércitos empezaron a tener una mayor libertad de movimientos, generando nuevas necesidades relacionadas con la planificación de las intervenciones militares, los traslados y el abastecimiento de las tropas. Entonces los mapas se convirtieron en una cuestión de estado, imprescindibles para el desarrollo de cualquier estrategia militar.

Esta estrecha vinculación entre cartografía e interés militar dio lugar a la creación en el ejército de los cuerpos especializados en la elaboración de mapas. Así, entre los siglos XVII y XIX, se crearon en Europa las instituciones y cuerpos militares de ingenieros. Eran ellos los encargados de diseñar, planificar, ordenar y realizar este tipo de documentación, con Francia a la cabeza.³⁶

Surgió con ello la figura del topógrafo de campo, que debía encargarse de tomar datos directamente sobre el terreno en condiciones de trabajo a veces complicadas. Debían trabajar con rapidez y la meteorología condicionaba tanto la metodología como el instrumental. Aún se conservan algunos manuales de aquella época; en ellos podemos leer cómo dicho instrumental se reducía prácti-

³⁵ Luis XV encargó a Jacques Cassini de Thury la ejecución del mapa de Francia en 1747.

³⁶ El *Dépôt de la Guerre* fue fundado en 1688 y el *War Office* en 1707.

camente a una brújula, un pie que sirviese de escala, un lápiz, una regla, un número reducido de pinceles y cuatro colores.³⁷

A la hora de hablar de cartografía militar conviene tener en cuenta dos aspectos: su objetivo y las limitaciones. Por otro lado, tampoco conviene perder de vista que para el ejército los elementos más importantes eran el relieve, los núcleos de población y los caminos. Resumiendo, podemos decir que la cartografía militar originariamente se interesó por tres tipos de mapas: los relacionados con el territorio, con la población y con los itinerarios.

A su vez, los aspectos del terreno que más preocupaban eran la pendiente, el tipo de suelo, la descripción de las cornisas montañosas –incluidos los collados–, y la vegetación. Esta información resultaba esencial para poder moverse por el terreno y establecer enclaves óptimos con fines estratégicos, ya que permitía conocer el grado de accesibilidad, las facilidades de escalada, los abruptos cortados, las posibilidades de emboscada, etc.

En estos mapas se abandonó definitivamente las representaciones en perspectiva; además, y por lo que concierne al relieve, se adoptaron dos nuevos sistemas de dibujo basados en la visión ortogonal, el sombreado y el de normales. El primero no tenía ninguna cualidad métrica pero proporcionaba un buen efecto de volumen, lo cual permitía hacerse una idea de las formas del terreno. En el segundo, la representación del relieve se hacía mediante una serie de líneas normales³⁸ con el que, además de lograrse una buena imagen de las formas del terreno, se pretendía indicar el gradiente. En ocasiones, también se utilizaban claves alfabéticas para identificar la parte alta y baja del terreno, la “B” para las cimas y la “D” para el fondo de los valles.

³⁷ Hemos trabajado con la obra en tres volúmenes del ingeniero del ejército prusiano J. E. G. Hayne, traducida al francés en 1806 bajo el título: “*Éléments de topographie militaire*” por algún miembro del ejército de Napoleón.

³⁸ Conjunto de pequeños trazos en la dirección de la máxima pendiente que proporciona una visión ortogonal del relieve.

Resultaba igualmente de mucha utilidad conocer el tipo de suelo; saber si era rocoso o de tierra permitía prever las posibles dificultades a la hora de establecer alguna construcción, atravesar un río o transitar por un camino. Por ejemplo, la existencia de barro podía impedir el tráfico de los carros en determinadas épocas del año; circunstancia ésta que debía tenerse en cuenta a la hora de planificar desplazamientos y buscar rutas alternativas.

La masa boscosa se relacionaba, a su vez, con el abastecimiento de alimento, leña o material para el levantamiento de construcciones militares. Por este motivo se recomendaba representar los cultivos, la vegetación y el arbolado diferenciando –mediante la simbología– entre los bosques cerrados, los bosques abiertos y las zonas de arbustos y plantaciones.

Con el fin de poder organizar la estrategia defensiva de las ciudades resultaba muy importante detallar su localización, la estructura de la muralla, la distribución de las calles interiores o las vías de acceso; también se recomendaba detallar los alrededores, precisando si se encontraban junto a un río, un bosque, etc. De cara al establecimiento de tropas, el control de la población local o la búsqueda de aprovisionamiento resultaba fundamental conocer, además del número de casas, la ubicación de los almacenes de provisiones y las edificaciones aisladas existentes fuera del recinto urbano. Los edificios religiosos, cementerios y posadas tenían una simbología específica.

En cuanto a las vías de comunicación, en los manuales militares del siglo XIX se diferenciaban hasta seis tipos distintos: las grandes rutas de postas o caminos reales, los caminos carreteros, los parcelarios, las travesías, los de acceso al bosque y, por último, las sendas. Relacionados con todos ellos estaban los vados y puentes. Los tres primeros tipos se consideraban interesantes para el movimiento de tropas y armamento; por su anchura y pendiente todos ellos permitían el desplazamiento de carros, aunque en época de lluvias podían embarrarse y dificultar el tráfico. También las sendas podían resultar interesantes para el movimiento ca-

muflado de patrullas ligeras y la observación del enemigo sin ser descubierto.

El interés por conocer los caminos de travesía estaba relacionado con la información militar. Se suponía que el enemigo podía hacer uso de esas travesías para moverse sigilosamente pues, con relativa frecuencia, esos itinerarios discurrían lejos de los núcleos de población. Por otro lado, la identificación de esas travesías resultaba complicada porque, al no estar preparadas para carros, carecían de huellas y referencias claras.

Existían otros dos tipos de documentos específicos relacionados con la representación de los caminos: los itinerarios y el mapa de etapas. Los primeros se ocupaban de mostrar el terreno sobre el que transitaba la ruta; los segundos dividían dicho recorrido en etapas, calculadas teniendo en cuenta la distancia media que podía recorrer un contingente en un día. Era frecuente que se combinase la información de ambos en un mismo mapa.

Por último, y como es natural, en estos manuales se establecía también la forma de representar los diferentes cuerpos militares de todos los ejércitos implicados y sus movimientos.

2. La cartografía realizada en España y en Álava antes de la ocupación.

El Gobierno español quiso sumarse a los países europeos que estaban realizando sus primeros mapas generales y fundó las instituciones necesarias para realizar el proyecto. Una de las primeras iniciativas fue la creación del Cuerpo de Ingenieros del ejército, en 1718. Sin embargo, apenas se realizaron trabajos cartográficos debido a la inestabilidad política del país. Ni ésta ni otras iniciativas posteriores lograron materializarse. De hecho, los primeros mapas de la Península se debieron a la iniciativa privada, como el atlas publicado por Tomás López y sus hijos entre 1770 y 1800.

Con la ocupación de 1808 el ejército francés intentó recopilar toda la cartografía existente de la Península, tanto la de carácter general como de poblaciones e itinerarios. Con esa intención se creó el *Bureau Topographique de l'Armée d'Espagne*, con sede en Bayona³⁹. Desde allí se desempeñó una importante actividad durante todo el tiempo que duró la ocupación –sobre todo al comprobar las importantes carencias cartográficas–, tanto en lo que respecta a la cantidad como a la calidad.

Tanto el ejército francés como el británico dispusieron de copias de la obra de Tomás López; de hecho aún se conservan diversos mapas sustraídos de un atlas de López entre la documentación que perteneció al duque de Wellington. No obstante, la obra de López fue rápidamente cuestionada debido a las omisiones y a los errores de bulto que contenía.

Los ejércitos contendientes también pudieron disponer de los itinerarios descriptivos de Juan de Villuga y de Meneses, ambos del siglo XVII, y del trabajo de Campomanes sobre los itinerarios de postas a finales del siglo XVIII. Este último incluía un mapa de la península, basado en el mapa de Tomás López⁴⁰. Sin embargo, ninguno de ellos cumplía con las expectativas francesas.

Otros trabajos geográficos anteriores al conflicto manejados por los franceses fueron los realizados entre 1803 y 1808 por José Cornides, Isidoro de Antillón y Alexandre von Humboldt. También utilizaron la obra de Alexandre de Laborde, cuya transcendencia durante el proceso de ocupación está bien documentada⁴¹.

Históricamente, el territorio alavés ha tenido un importante papel por su estratégica situación entre la Meseta Central, la Cornisa Cantábrica y los Pirineos. Casi en su centro geográfico, en el mismo corazón de la Llanada alavesa, se encuentra la capital. En

³⁹ Sus fondos se encuentran actualmente en el *Service Historique de la Défense*.

⁴⁰ Crespo 2012.

⁴¹ Castañon-Puyo 2008.

Vitoria se cruzan los principales caminos que atraviesan la provincia. Posición tan privilegiada explica tanto el desarrollo comercial de la ciudad desde antiguo como, en tiempos más recientes, su relevancia durante la Guerra de la Independencia.

Sin embargo, eso no significó que disfrutara de una mayor atención desde el punto de vista cartográfico. Álava aparece representada en múltiples planos generales de las Provincias Vascongadas, Navarra o Castilla, realizados por cartógrafos tan afamados como Mercator, J. Blaeu, Petrus Bertius, Frederick de Witt o Cassini; pero, además de incompletas, todas estas representaciones fueron hechas a escalas muy pequeñas. Por eso a comienzos del siglo XIX el mejor mapa del territorio alavés seguía siendo, a pesar de sus muchas insuficiencias, el de Tomás López: realizado en 1770, resultaba el más claro por estar hecho a mayor escala. Con todo, en relación con la provincia de Álava, se representa a un tamaño mayor del real. Eso trastoca la posición del resto de la información en el relieve. De manera que, por ejemplo, no se reconocen las diferencias de tamaño entre cadenas montañosas. Así la Sierra del Toloño y los Montes de Vitoria aparentan el mismo volumen, mientras que la Sierra de Arkamo está mal situada y las sierras de Badaia y de Urbasa no se representan. A eso debemos sumar múltiples desplazamientos en las poblaciones.

Ni en este mapa ni tampoco en la *Carta de Correos y Postas de las provincias de Álava, Guipuzcoa y Vizcaya*, de Francisco Echanove⁴², aparecen muchos de los caminos que recorrían Álava en 1808. La ausencia se explica, en este caso, porque muchos de ellos fueron construidos o reformados con posterioridad.

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, en el territorio alavés se desarrolló una gran actividad constructora. Afectó sobre todo a la apertura y mejora de caminos carreteros y vías de comunicación, potenciando con ello su valor estratégico. Una de ellas fue el camino real de Bilbao a Burgos por Orduña, proyecta-

⁴² 1765.

do en 1753⁴³; otra, la de Arlabán a Miranda por Durana, Gomecha y la Puebla, que se proyectó en 1765; y una tercera, la carretera construida en 1789 entre Fontecha y Antepardo, en el municipio de Salcedo, para enlazar con el camino real de Bilbao por Orduña. Más detalles en la Tabla I.

Por último, Tomás López, en colaboración con especialistas de la zona, también realizó –aunque no de forma sistemática– algunos planos de diversas poblaciones alavesas como Salvatierra, Oyón, Elguea, Santa Cruz de Campezo, Puentelarrá, Laguardia o San Vicente de Arana. Esos planos se conservan actualmente en la Biblioteca Nacional.

En definitiva, las carencias en materia cartográfica del territorio alavés eran evidentes. Por ello, tanto el ejército español como el francés se vieron obligados a realizar diversos trabajos topográficos de carácter estratégico. Podemos citar como ejemplos el *Plano geográfico del contorno de Vitoria*, en el que se incluye el Condado de Treviño⁴⁴; el del *Monte Infierno de Arce y sus contornos*, que es de 1790⁴⁵; el *Plan Geográfico de los Caminos que se intentan construir desde la Ciudad de Victoria por la vía de Durango hasta Bilbao y de otras travesías*⁴⁶, de José María de Berrio; o la ruta de Haro a Armiñón. Existen además otros itinerarios que, partiendo de Vitoria en diferentes direcciones, fueron realizados a principios del siglo XIX⁴⁷.

Por su parte, los militares franceses iniciaron en los años previos a la entrada en la Península sus propias labores cartográficas, tanto en materia de itinerarios como de fronteras. A partir de

⁴³ Pedro Hermenegildo Vidaur 1753.

⁴⁴ Felipe Fernández en 1875.

⁴⁵ Mapa anónimo de la zona de Berantevilla.

⁴⁶ Fechado en 1780. En él se recogen los caminos existentes y los proyectados.

⁴⁷ España. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército.

1805 también realizaron levantamientos del territorio. Entre los anteriores a la ocupación podemos citar el *Petit Atlas des Routes de poste de l'Espagne avec légendes en espagnol et en français*, de 1789; la *Carte de la Biscaya avec parties de la provinces d'Alava et Guipuzcoa et de Navarre*, realizado en 1795; o el *Plan de partie de la frontiere de Navarre et d'Alava, avec Project de Routeau*, realizado por J. I. Zunzunegui en 1805⁴⁸.

TABLA I:
Mapas anteriores a la ocupación.

Año	Título del documento
1709	Les Asturies et la Biscaye, les Royaume de Navarre, D' Aragon et de Leon, et celuy de la Vieille Castille Cartes des provins 17... Álava Vizcaya y Guipúzcoa
1753	Diseño de la distancia del camino real que parte de la villa de Bilbao, por Orduña, hasta Burgos
1765	Plano del Camino Real de Postas y de coches de la Provincia de Álava, desde la raya de la provincia de Guipúzcoa hasta la de Castilla
1770	Mapa de la M.N. y M.L. Provincia de Álava: Comprehende las Quadrillas de Vitoria, Salvatierra, Ayala, Guarda, Zuya, Mendoza y sus cinquenta y tres Hermandades
1780	Plan Geográfico de los Caminos que se intentan construir desde la Ciudad de Victoria por la vía de Durango, hasta Bilbao y de otras travesías
1789	Camino carretero de Antepardo a Fontecha, para enlazarlo con el camino de Bilbao a Orduña
1789	Petit Atlas des routes de poste de l'Espagne. Avec légendes en espagnol et en français

⁴⁸ *Service Historique de la Défense* (Vincennes).

Año	Título del documento
1790	Monte Infierno de Arce y sus contornos
1795	Carte de la Biscaya avec parties de las provinces d'Alava et Guipuzcoa et de Navarre
18--	Itinerario de la carretera de Vitoria a Alsasua
18--	Itinerario topográfico de Haro a Armiñón
1800	Itinerario topográfico de Miranda a Vitoria
1805	Plan de partie de la frontiere de Navarre et d'Alava avec Proyect de routeau

3. La producción cartográfica de Álava a partir de 1808.

Con el inicio de la guerra los franceses intensificaron las labores para poder dar cobertura a sus necesidades estratégicas, como lo demuestra el número de documentos que se conservan de este conflicto.

A través del trabajo del *Inventario de la Cartografía Histórica de Álava* se han podido documentar hasta treinta y cuatro mapas fechados entre 1808 y 1813, de los cuales, dieciocho son descripciones de caminos; cuatro, planos de núcleos de población; y otros cinco están directamente relacionados con movimientos de tropas, objetivos y operaciones militares. El resto documentan diferentes partes del territorio (Tabla II). Forman un número considerable de documentos, teniendo en cuenta que mucha cartografía se destruyó durante la contienda y otra quedó en manos de particulares.

Durante los primeros años, uno de los objetivos prioritarios fue conocer la red viaria del país, fundamentalmente los caminos de postas que permitían el movimiento de tropas y armamento. Esto se refleja en la importante producción de mapas de caminos

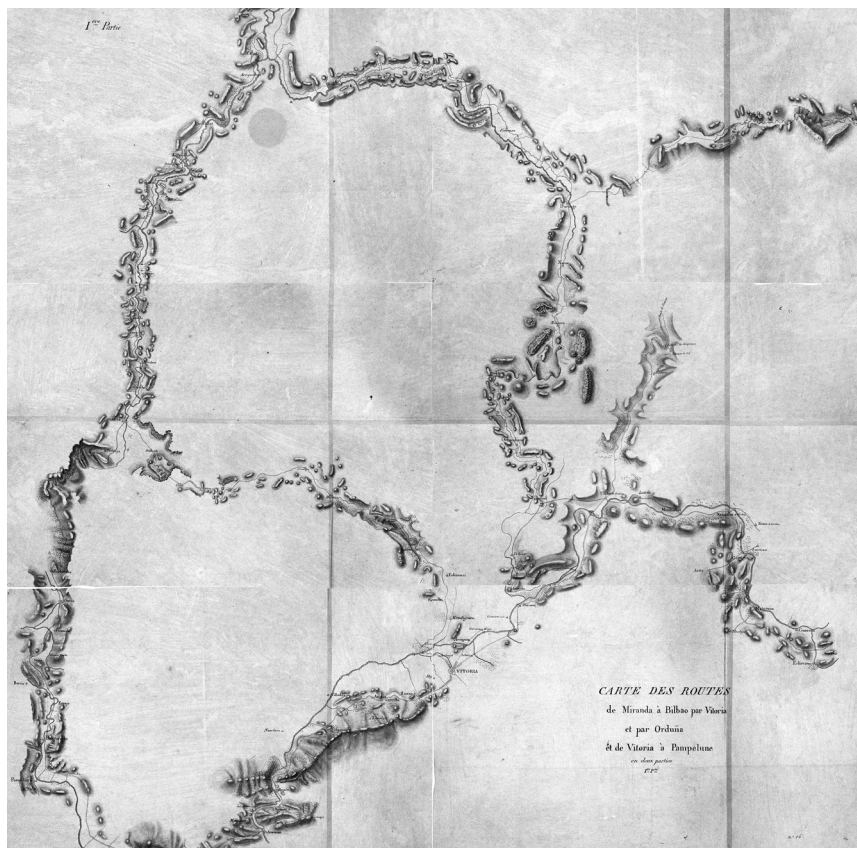
realizados sobre el territorio alavés durante el primer año de la contienda.

Los itinerarios franceses aportaron una importante innovación en cuanto a la información recogida y la forma de plasmarla. En ellos se representaban las distancias geométricas y se incorporaba información hasta entonces desatendida, como el relieve, los puentes o la vegetación. Con anterioridad algunos planos indicaban el trazado de esas mismas rutas; pero la práctica totalidad lo hacían mediante sencillas líneas rectas que unían las diferentes poblaciones⁴⁹. Los itinerarios topográficos supusieron, por tanto, una gran novedad al prestar atención tanto a la representación real del trazado caminero como a su entorno, proporcionando una imagen más realista que en itinerarios anteriores. En esta línea destaca la *Carte des postes et étapes de l'Espagne*, que se remitió al *Dépot de la Guerre* en 1809. Características semejantes presenta también la *Carte des Routes de Miranda à Bilbao par Vitoria et par Orduña et de Vitoria à Pampelune*⁵⁰. Realizada en dos hojas, en ella aparece representada la red de caminos de postas que atravesaba Álava a principios del siglo XIX. Esa red caminera jugaría más tarde un importante papel en el desarrollo de los acontecimientos de 1813 (figura 1).

⁴⁹ En muchas ocasiones las distancias representaban el tiempo que se tardaba en hacer el trayecto y no la distancia geométrica.

⁵⁰ España. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército. (SG.Ar.F-T.1-C.1-2).

Figura 1.
Hoja nº 1 del Itinerario de 1808 con los caminos de postas.



No obstante, cabe puntualizar que en este itinerario no aparecen todos los caminos existentes a finales de la ocupación. Falta, por ejemplo, la ruta de Armiñón a Haro, cuya existencia está documentada en un mapa de 1813 (tabla II). En él se califica como “nueva” la ruta Armiñón-Haro; pero en ese mapa no figura el camino real de Vitoria a Logroño por Arechabaleta, que sí aparece en otros documentos.

Los planos relativos a los núcleos de población y del territorio que se conservan de este periodo fueron realizados por topógrafos franceses entre 1810 y 1813. La mayor parte de ellos se ocupan de los alrededores de la ciudad de Vitoria.

Figura 2.
Mapa de los alrededores de Vitoria.



El mapa de la figura 2 fue publicado por el *Dépôt de la Guerre* en 1823, a partir de los datos recogidos por sus topógrafos entre 1808

y 1812, tal como se indica en la parte inferior izquierda de la hoja⁵¹. Destaca lo detallado de la red viaria, en la que se jerarquizan los caminos mediante la aplicación de la simbología estándar en los mapas militares de la época. Así, podemos ver los caminos de postas a Miranda, Logroño y Bayona dibujados con dos líneas continuas y alineaciones de árboles en sus márgenes a la salida de la ciudad. Están rotulados como *Grande Route*; también figura otro con la misma simbología, aunque denominado *Route en dirección a Bilbao*.

El camino a Salvatierra aparece como carretero, con dos líneas continuas. Aparecen dibujados, asimismo, numerosos caminos parcelarios y travesías, que también se representan mediante dos líneas paralelas: continua a un lado y punteada al otro; como en el caso de la ruta Vitoria a Treviño por Berrosteguieta. Por último, se dibujan algunas sendas representadas por una única línea en negro. Vinculados a esta red viaria aparecen numerosos puentes.

El relieve está representado mediante el sistema de normales con el que se ofrece una buena imagen de las formas de la orografía. Esto, asociado al dibujo de las zonas boscosas, permitía conocer las mejores posiciones para la defensa y control del territorio. El mapa identifica igualmente las zonas de bosques cerrados que, por definición, son difíciles de transitar con carros aun cuando existan caminos adecuados.

El cuarto elemento representado con detalle en este mapa son los núcleos de población y las edificaciones aisladas. En los primeros se pueden identificar algunas construcciones concretas, como las iglesias indicadas mediante un cuadrado negro con una cruz encima –como en el pueblo de Otazu– o los cementerios representados con una cruz encerrada en un rectángulo. Además, en muchas poblaciones, junto al topónimo, aparece el número de casas seguido de la inicial “m”⁵².

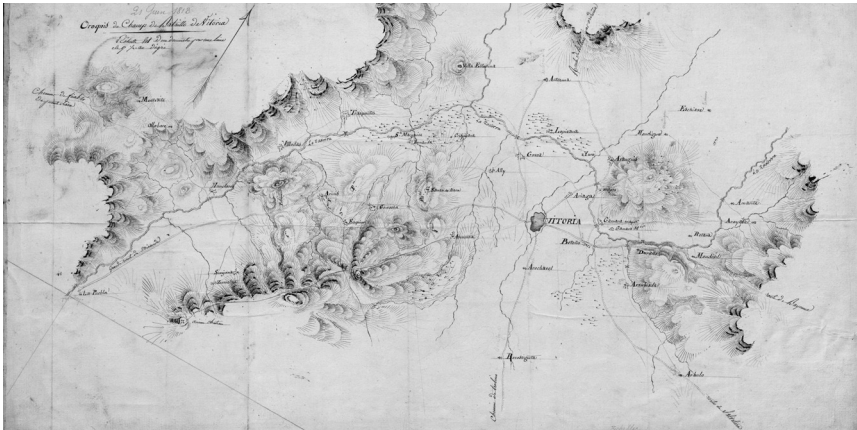
⁵¹ España. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército (SG.Ar.F-T.1-C.2-N40).

⁵² Es decir, “maisons”, casas.

Fuera de las poblaciones, se rotulan los molinos y las fuentes. También aparecen recogidas las capillas y ermitas, en unos casos mediante la rotulación y en otros, normalmente en zonas de montaña, mediante el típico símbolo de un círculo negro con una cruz en la parte superior. Propio de los mapas de campaña de la época, ese símbolo es similar al utilizado hoy en día para los edificios religiosos aislados.

El siguiente mapa (Figura 3) está hecho en color y recoge una zona más amplia del territorio. Utiliza el mismo sistema de normales que en el mapa anterior y proporciona una buena imagen de la orografía, diferenciando claramente las zonas llanas de las montañosas, además de dar una adecuada identificación de los volúmenes. También podemos destacar la representación de todos los puentes de piedra y vados relacionados con las principales vías de comunicación.

Figura 3.
Mapa de los alrededores de Vitoria.
*Service Historique de la Défense*⁵³.



⁵³ Signatura SHDGR-GR-M-LIII-596-6-1.

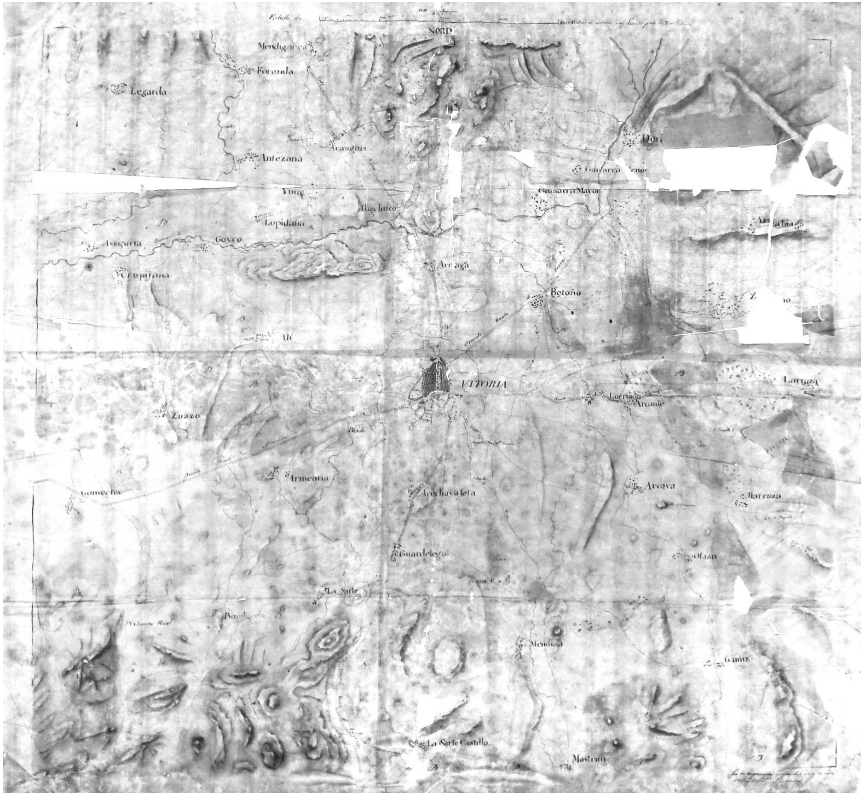
Llama la atención las discrepancias entre este documento y el anterior en la representación de la red caminera. En este mapa solo aparece como camino de postas la ruta Miranda-Bayona y como carreteros los de Bilbao por Orduña, Vitoria a Salvatierra y Vitoria a Treviño por Berrosteguieta; y no aparece el camino de Logroño cuando sabemos que, al menos el primero, había sido transformado en camino real en 1753.

También destaca la poca presencia de caminos secundarios, así como la baja calidad en la redacción de la toponimia. En efecto, son numerosos los errores ortográficos y de transcripción. Así: Gaveo por Gobeo; Ally por Ali; Sauzo de Álava por Zuazo; Lopizana por Lopidana; Ermanda por Lermanda; o Albejico por Abechuco. Este tipo de gazapos se repite en la mayor parte de la cartografía francesa de este momento.

En cuanto a la calidad métrica de ambos documentos podemos afirmar que los resultados en su conjunto resultan bastante aceptables.

Otro mapa francés de los alrededores de Vitoria es el conservado en el archivo de la Fundación Sancho el Sabio (Figura 4). Se trata de un documento manuscrito y coloreado al agua en el que podemos observar algunas peculiaridades, como el hecho de que, excepto el camino real de Vitoria a Bayona por Durana, el resto quedan cortados a las afueras de la ciudad. El de Miranda acaba en Gomecha; el de Salvatierra en Arcaute (aquí rotulado como Arcante); y el de Logroño llega claramente dibujado hasta Gardélegui, pero a partir de esta localidad la ruta está marcada con un trazo más pequeño y muy claro, con la evidente intención de diferenciar dos partes en el camino.

Figura 4.
Detalle del mapa conservado en la Fundación Sancho el Sabio.



(Imagen cedida por la Fundación Sancho el Sabio).

Por lo demás, aparece representado el relieve mediante la técnica de coloreado al agua en verde con la letra B en el lugar donde se encontraba la parte alta de las montañas, los ríos, algunos caminos secundarios y las poblaciones. Estas últimas aparecen con una vista simplificada de sus edificaciones cuya posición coincide, en gran medida, con el mapa de 1823.

Tabla II.
Mapas realizados durante la ocupación

Año	Título del documento
18--	Chemin de Vitoria a Santoña: n° 30
1808	Plan de la position de l'armée á l'époque du 21 agout 1808, avec legende
1808	Reconnaissance militaire de la route de Miranda a Calahorra a Haro, à Pancorbo, a Aguncina, a Snta M ^a de Garona et à Bilbao et rive gauche de l'Ebre
1808	Levé àvue du tours de l'Ebre, depuis sa source jusqu'Miranda avec une reduction
1808	Plan de divers itineraires partant de Miranda pour abatir a Burgos, par Briviesca y Haro, a Logroño par Haro, a la ville de Vitoria et a Bilbao
1808	Reconnaissance militaire de la route de Vitoria á Haro et á Miranda, avec note
1808	Reconnaissance militaire de la route de Vitoria á Pampelune avec legende
1808	Portion de la route de Miranda a Bilbao, comprise entre Orduña et Areta, et partie de celle d'Areta à Vitoria
1808	Plan donnant les routes et chemin qui abutissent à la ville de Vitoria,
1808	Croquis de partie des Prov. D'Alava et de Castille, avec la limite de ces provinces sur l'Ebre
1808	Carte des Routes de Miranda á Bilbao par Vitoria et par Orduña et Vitoria á Pampelune: en deux parties
1809	Carte des postes et étapes de l'Espagne
1809	Reconnaissance militaire de la route de Miranda a Burgos a la Puebla, PuenteIarra, Madrid y Aranda, a Pancorbo et á Haro
1809	Plan de la route de Vitoria a Burgos, divisee en deux parties
1809	Itineraire rectiligne avec legen Dans le texte, de la route de Madrid en France, par Burgos et Irun

Año	Título del documento
1810	Mapa de la parte occidental de la provincia de Logroño desde la ciudad de su mismo nombre, incluyendo además la Rioja Alavesa
1810	Plan de Montdragon et environs, sur la Deva au nord de Vitoria
1810	Plan de la position de Zeitegui, Sur le Route de Vittoria a Bilbao, par Murgaya
1811	Plan des environs et de la ville de Vitoria
1812	Plan relatif ouvrages proposés pour mettre la Villa Suso dans un état de défense
1812	Reconnaissances des routes de Pampelune, entre Salvatierra et Olazancia, route e Narvaja eposition du défilé d'aranzaza routes de Logroño et de poblaron, ainsi que la position de ce dernier village, routes de linares et de Piedrahita
	Carte planimétrique de la province d'Alava, ne presentant que de noms: une partide du trait est au crayón
1813	Plan des environs de Vitoria et plan du Nouveau Chemin Royal de Vitoria a Bilbao
1813	Plan de la nouvelle route d'Arminion à la Rioja, copie sur les originaux comunicues au Depôt de la Guerre
1813	Plan du chamin royal des postes de la province d'Alava de la frontiere de Castille à celle du Guipuzcoa, avec les localites desservies
1823	Levé dé 1808 a 1812 par M.Mrs. Les Offers. Ingers. Géoges Lerouges de Franssure, Guibert et Darnaudin sous la Diron. Du Chef de Baton. Chabrieé

4. La cartografía de la Batalla de Vitoria.

A tenor de lo expuesto hasta ahora podemos afirmar que en el año 1813 el ejército francés tenía ya cartografiado el terreno donde se iba a desarrollar la batalla de Vitoria (21 de junio). Estaban representados los principales caminos y el territorio por el que transitaban, tal como lo demuestran los numerosos itine-

rarios encontrados, así como la orografía y las poblaciones de los alrededores de Vitoria. Sobre esa información, franceses, ingleses y españoles representaron posteriormente el desarrollo de aquella acción bélica.

La forma de realizar los mapas de las batallas también estaba bastante estandarizada. En el manual de Hayne⁵⁴ aparece perfectamente descrito cómo debían aparecer los efectivos militares. Un regimiento se componía de cinco batallones y estos ocupaban una superficie de 180 pies de largo por 9 de fondo; se plasmaban en el mapa mediante un rectángulo que se cruzaba en su interior con una línea diagonal.

Para diferenciar las tropas de cada bando en un mismo mapa se recomendaba utilizar el color principal del uniforme o, aprovechando la línea diagonal, poner a un lado el color de la chaqueta y al otro el del pantalón. Normalmente no se distinguía entre usares, dragones, etc. La artillería se representa por un rectángulo cruzado por dos diagonales y los cañones normalmente se dibujaban a los lados y se diferenciaban de la infantería porque los cuadros eran más pequeños.

En un mismo mapa podían representarse diferentes momentos de las batallas. Para reflejar los movimientos o las posiciones abandonadas se dibujaba de la misma forma, pero con un tono más claro o con un trazo discontinuo; además podía ponerse una línea punteada desde la antigua a la nueva posición. La línea de fuego se dibujaba preferentemente en color carmín, con unos trazos muy finos y divergentes; en ocasiones se añadía un punto para indicar la bala del cañón.

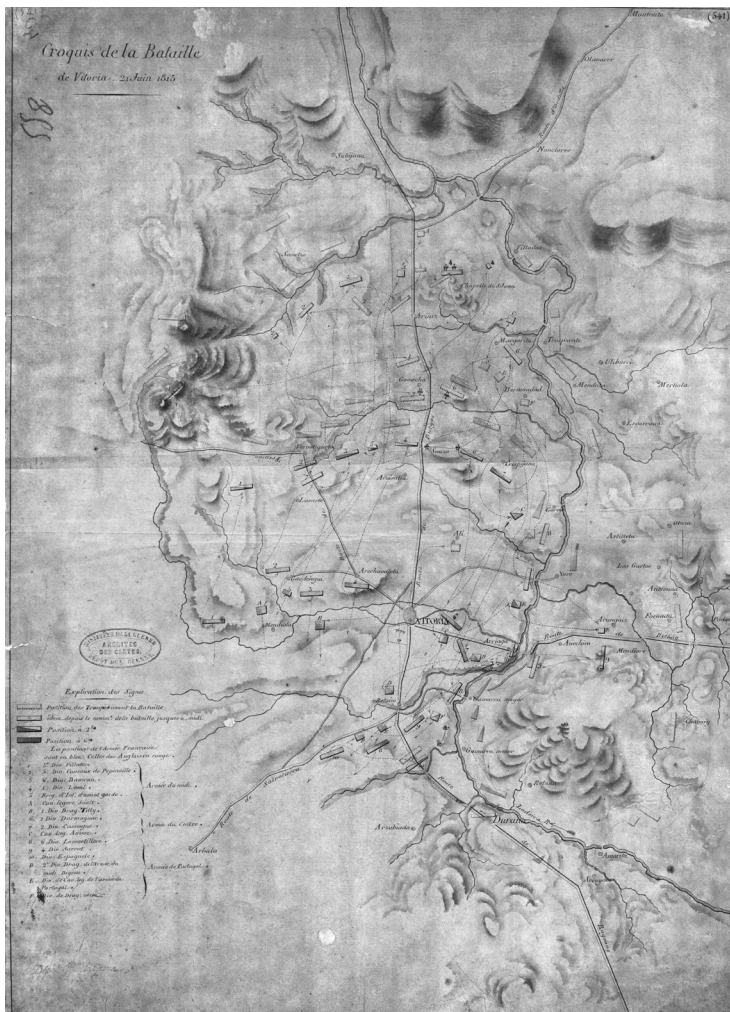
También las construcciones y obras tenían una simbología diferenciada. Así, las empalizadas se indicaban mediante puntos redondos, los muros con árboles tumbados mediante pequeños trazos de diferentes grosores y las trincheras con pequeños círcu-

⁵⁴ 1806.

los o líneas según fuese su forma. Sin embargo, y como luego veremos, no siempre se aplicó este código de forma estricta.

De la batalla de Vitoria hemos encontrado siete Mapas (Tabla III). Algunos son simples variaciones del modelo original, que afectan más a la forma de representar la información que al contenido de la misma. Uno de los más antiguos es el conservado en el *Service Historique de la Défense*, del que hay dos copias. Refleja las posiciones ocupadas por ambos ejércitos en diferentes momentos del día (Fig.5).

Figura 5.
Mapa de la Batalla de Vitoria conservado en el
Service Historique de la Défense.



Se trata de un plano topográfico orientado al oeste, en el que se consigue un buen efecto de relieve mediante la técnica de som-

breado con el que se perfilan muy bien los altos de Jundiz y de Araca, la Sierra de Badaia y el Monte Eskibel; si bien este último puede confundirse con los Montes de Vitoria debido a la escasa toponimia presente en esta parte del mapa.

También queda bien recogida la principal red de caminos, a excepción de la línea de Durango por Gamarra Mayor y el camino de Logroño, que solo aparece hasta Gardélegui. Otro tanto puede decirse de los núcleos de población; destacan por su simbología las aldeas de Arechavaleta, que aparece rodeada de una línea a modo de muralla, y Durana, que tiene una forma ovalada y también aparece rodeada de una muralla.

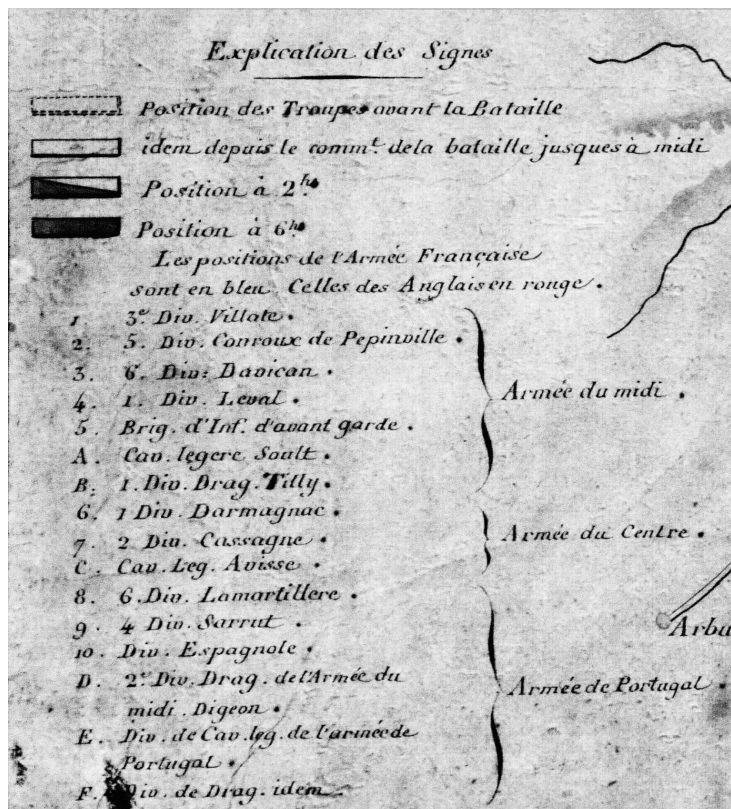
Por tanto, nos encontramos ante un documento que nos ofrece una información muy completa en cuanto a contenido, pero en la que hemos podido comprobar un marcado desplazamiento debido a un cierto giro hacia el noreste en todo el documento, que afecta fundamentalmente a los núcleos de población y al río Zadorra, seguramente debido al método de trabajo de los ingenieros sobre el terreno.

No aparecen representadas las ermitas, castillos, capillas y demás edificaciones aisladas, a excepción de la Capilla de San Juan en el alto de Jundiz. Allí se sitúa a la división del general francés Leval. En cuanto a los puentes, solo se recogen aquellos que estuvieron directamente relacionados con el desarrollo de los acontecimientos. En definitiva, la información topográfica se simplificó, potenciando así la visibilidad de la propia batalla. De este modo, la atención del documento se centra en la evolución de los acontecimientos del 21 de junio de 1813.

Quizá sea este mapa el que ofrece una información más completa sobre los acontecimientos, ayudado por la escala y una rica simbología. Como podemos ver en la leyenda (Fig.6), las divisiones de ambos bandos aparecen representadas siempre con la misma forma y tamaño, variando el color según el ejército y la línea del contorno según el momento del día. Además se hace una cuidada identifica-

ción de las divisiones que tomaron parte en la batalla mediante un código de números y letras descrito en el margen del documento.

Figura 6.
Legenda del mapa con la lista de tropas.



Así, las posiciones al inicio están identificadas mediante un trazo discontinuo en el color que le corresponde a cada bando - rojo para los aliados y azul muy oscuro para los franceses-, la posición a medio día con un trazo continuo, la de dos horas más tarde con el interior dividido en dos partes mediante una línea diagonal

y por último, la posición en torno a las siete de la tarde con el interior del recuadro coloreado en un mismo tono.

También, aunque no aparece recogido en la leyenda, se indican las divisiones de caballería ligera y de dragones con un cuadrado en lugar de un rectángulo y la artillería con el dibujo de los cañones a los lados.

Gracias a ello podemos ver las diferentes posiciones de la artillería napoleónica. Al inicio del día, concentrada en San Juan de Júndiz, junto al General Laval y defendiendo el camino real a la altura de Gomecha; y en las primeras horas de la tarde, repartida entre dos puntos, uno en el alto de Zuazo de Vitoria y el otro en el Alto de Escalmendi, para defender el paso del río Zadorra por las dos Gamarras.

Con todo ello, su autor consiguió reproducir de una forma clara y efectiva el desarrollo de la batalla vista desde el bando francés, tal como lo demuestra el hecho de que en el documento se da una información más detallada de los movimientos de este ejército. Por ejemplo, no aparecen los movimientos de los aliados a última hora del día, representándose únicamente la posición de los efectivos imperiales y sus últimos movimientos.

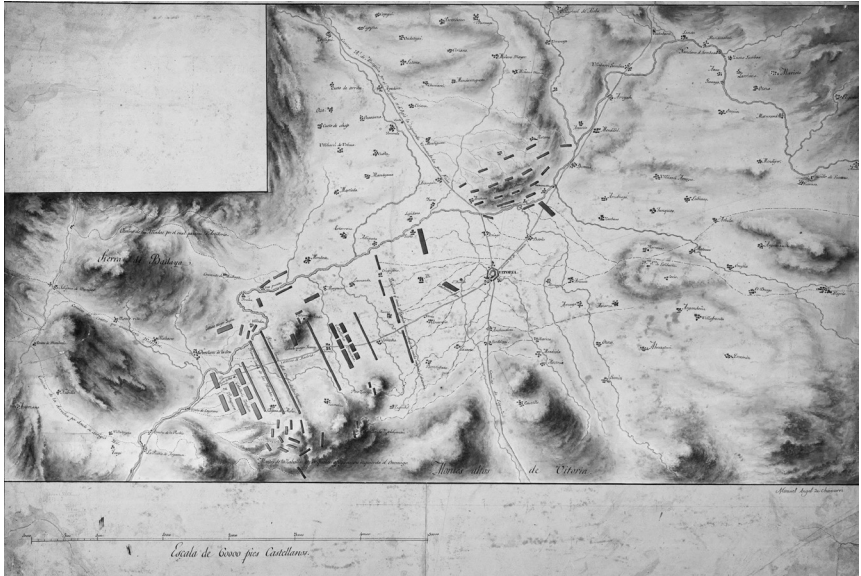
Pocos años después Miguel Ángel Chávarri⁵⁵ dibujó un mapa⁵⁶ (Fig.7), cuyo original se encuentra en el Archivo de Centro Geográfico del Ejército y del que existe una copia azográfica en el Archivo Municipal de Vitoria "Pilar Aróstegui".

Se trata de un plano en color, aparentemente incompleto, con una buena representación del relieve mediante sombreado y sin leyenda explicativa, aunque esto último se palia en parte con los textos que aparecen escritos en el propio mapa.

⁵⁵ Este autor realizó diversos trabajos topográficos en Álava, entre los años 1815 y 1825.

⁵⁶ Fechado en 1815. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército.

Figura 7.
Mapa de M. A. Chávarri.



Sin embargo, si comparamos la posición de los núcleos de población en este mapa con el actual, se comprueba la existencia de algunas discrepancias que varían según la zona del plano. En el lado oeste del mapa, entre Vitoria y la Sierra Badaia, existe un marcado desplazamiento de los pueblos hacia el sur de su posición original; mientras que en la zona entre Asteguieta y Junguitu, el desplazamiento se produce hacia el norte y en la zona sur de Vitoria hacia el este. Lo que nos lleva a pensar que probablemente este mapa esté hecho a partir de varios documentos anteriores de los que heredó sus errores, lo que no debe de extrañarnos ya que era una práctica habitual.

Quizás el error más destacado del mapa sea la posición del monasterio de Estíbaliz, claramente al norte de Cerio.

En cuanto a la información de la batalla es más reducida que en el documento anterior, limitándose a representar la situación al

medio día y la dirección que después tomaría el ejército napoleónico en su retirada, mediante unas sencillas líneas.

Otro mapa español de la batalla es el de los capitanes Juan de Velasco⁵⁷ y Raimundo de Soto de 1850 (Figura 8). Ha sido reeditado en varias ocasiones⁵⁸ con algunas modificaciones en la forma de presentar el relieve, pero sin alterar el resto de la información. Destaca por su calidad tanto en el detalle del dibujo como en la precisión del documento.

Figura 8.
Mapa de Juan de Velasco y Raimundo de Soto con la batalla⁵⁹



⁵⁷ Existen diferentes trabajos realizados en la provincia entre 1845 y 1862 por este destacado ingeniero militar.

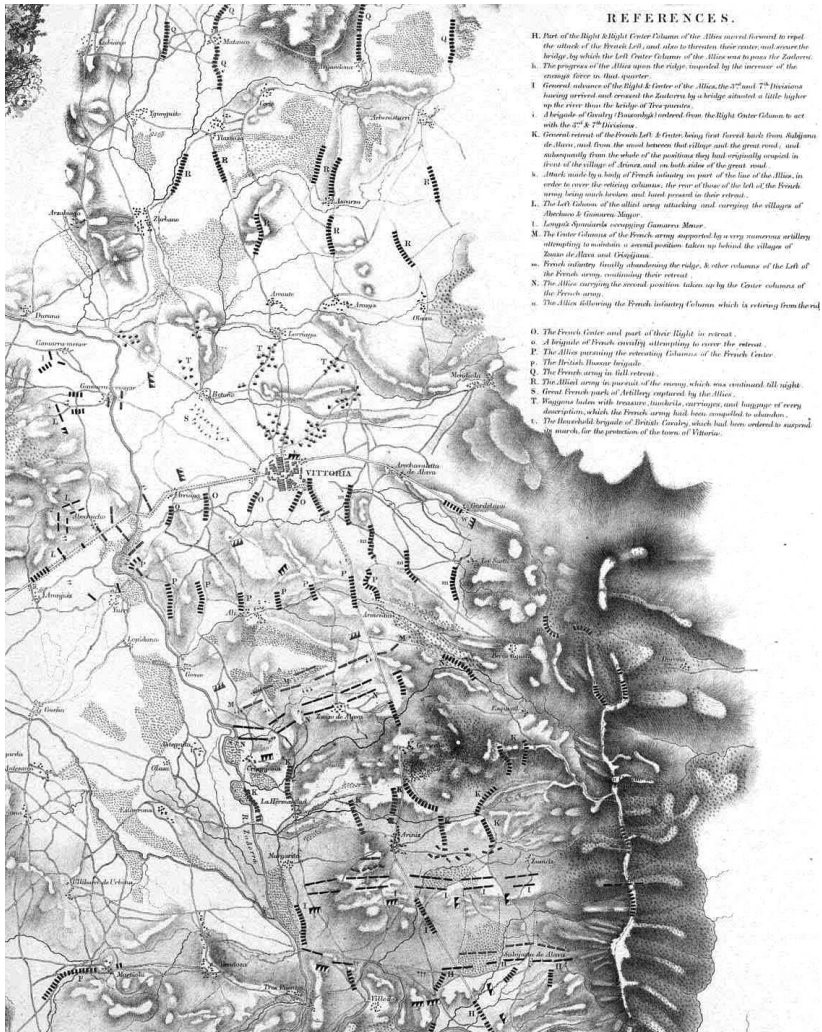
⁵⁸ En el “Atlas de Batallas España: colección de los reconocimientos hechos por el cuerpo de E.M. del ejército y de otros documentos del Depósito de la Guerra” aparecen ambos capitanes como responsables del levantamiento, y el capitán Ángel Beraud como autor del dibujo, y en el “Atlas de la Guerra de la Independencia” de José Gómez de Arce.

⁵⁹ Imagen cedida por el Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército.

En este mapa aparecen algunas novedades como la carretera de Vitoria a Durango por Gamarra Mayor, construida tras la batalla. En cuanto a la contienda podemos seguir la evolución de los movimientos a lo largo de todo el día, diferenciando los cuerpos de infantería y caballería de tres ejércitos, el inglés en azul, el francés en rojo y las tropas españolas en verde.

En él destaca la representación del despliegue de artillería llevado a cabo por el general Tirlet para dar cobertura a las tropas francesas del Centro. Este despliegue aparece en tres líneas, discrepando en parte con las posiciones recogidas en el mapa francés visto anteriormente (Figura 5). La primera se corresponde con la posición de la artillería situada entre el resalte de Zuazo y Gomecha. La segunda corresponde al frente de las seis de la tarde, que iba desde el alto de Armentia hasta el monte de Ali, y la tercera es una pequeña línea que se reduce a las afueras del pueblo de Armentia, donde los autores localizan las últimas posiciones del Ejército del Sur y del Centro reagrupados.

Figura 9.
Detalle de la Batalla en el Atlas editado por Wyld.



Finalmente podemos ver también los mapas publicados por los ingleses en diferentes atlas, como el editado por James Wyld

(Figura 9) en el que aparece representada la batalla de Vitoria⁶⁰. Conviene aclarar, no obstante, que se trata de mapas a escalas más pequeñas que los documentos aquí expuestos.

Tabla III.
Mapas de la Batalla de Vitoria

Croquis de la Bataille de Vitorie 21 de junio de 1813	
1813	Plans et croquis relatifs la bat. de Vitoria, avec légendes, notes and signes explicatifs 21 juin
1815	Plano topográfico de la batalla dada en los campos de Vitoria, 21 de junio de 1813...
1840	Battle of Vittoria: fought on the 21st. June 1813
1850	Reconocimiento del campo de la batalla de Vitoria
1850	Plano del Campo de la Batalla de Vitoria dada el 21 de Junio de 1813
1855	Plano del Campo de la Batalla de Vitoria dada el 21 de Junio de 1813
1869	Batalla de Vitoria. 21 de Junio de 1813
1876	Batalla de Vitoria, 21 de junio de 1813

5. Bibliografía.

ÁLVAREZ-GONZÁLEZ COCA, María Jesús: "Invasión francesa, gobierno intruso. Los fondos de la Guerra de la Independencia en el Archivo Histórico Nacional". *Cuadernos de Historia Moderna*, 37 (2012), pp. 201-255.

⁶⁰ 1840, lámina 25.

BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA, Archivos extranjeros. www.bne. Actualizado 07/04/2011.

CARRASCAL, Juan: *Cartografía Antigua del Ayuntamiento de Vitoria: (1617-1950)*. Vitoria, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2003.

CASTAÑÓN ÁLVAREZ, Juan Carlos y QUIRÓS LINARES, Francisco: "La Contribución de Bory de Saint-Vincent (1778-1846) al conocimiento geográfico de la Península Ibérica. Redescubrimiento de una obra cartográfica y orográfica olvidada", *Eria, Revista geográfica*, 64-65 (2004), pp. 177-205.

CASTAÑÓN, Juan Carlos y PUYO, J. Y.: "La cartografía realizada por el ejército napoleónico durante la Guerra de la Independencia", *Guerra y Territorio* (2008), pp. 67-108.

CRESPO SANZ, Antonio: "Los Repertorios de Caminos. Navegadores del Siglo XVI". *Revista Topografía y Cartografía*, vol. XXVIII, núm. 164 (2012), p. 48-55.

HAYNE, J. E. G.: *Éléments de Topographie Militaire*. París, Chez Magimel, 1806.

JOHNSTON, A. K.: *History of Europe*. Edimburgo y Londres, Imprenta de William Blackwood y Sons, 1848.

LARREINA, Emilio: *La Batalla de Vitoria 1813. El fin de la aventura*. Madrid, 2009.

MINISTERIO DE DEFENSA: *Cartografía de la Guerra de la Independencia*. Madrid, Ollero Ramos Editores, 2008.

NADAL, Francesc y URTEAGA, Luis: "Cartografía y Estado: Los mapas topográficos nacionales y la estadística territorial en el siglo XIX", *Cuadernos Críticos de Geografía Humana. GeoCrítica*, 88 (1990).

WYLD, James: *Maps and Plans showing the principal Movements, Battles and Sieges, in which the British Army was engaged during the War from 1808 to 1814 in the Spanish Peninsula and the South of France*. Londres, 1840.

