

La carretera soñada: una vía de unión con el Pirineo siguiendo el río Guatzalema

EUGENIO MONESMA MOLINER¹

Hasta mediados del siglo XIX los vecinos de los valles del **norte de la sierra de Guara** necesitaban muchas horas de viaje por tortuosos senderos para poder desplazarse a los pueblos del llano o a la ciudad de Huesca. Las nevadas, con sus ventiscas, nieblas y placas de hielo durante el invierno, hacían todavía más peligrosa cualquier salida. El río **Guatzalema** podría haber sido la vía de **comunicación** menos complicada, a pie o con caballerías, para conectar la ciudad de Huesca con el Pirineo. Ese fue el sueño que los vecinos de los valles de Nocito y de los habitantes de los pueblos del somontano de **Huesca** trataron de conseguir durante décadas. Pero poco o nada se supo de aquel proyecto de carretera que ha quedado en la memoria de los más longevos. Más de seis décadas después de haberse paralizado las obras de la carretera de Vadiello a Nocito, solo restan el recuerdo y la reflexión personal.

Until the middle of the 19th century, the residents of the valleys to the **north of the Sierra de Guara** had to travel many hours along tortuous roads to reach the towns of the flatland and the city of Huesca. The snowfalls, with blizzards, mists and ice during the winter, made any journey even more dangerous. The **Guatzalema** River could have been the least dangerous means of **communication**, on foot or by horse, to connect the city of Huesca with the Pyrenees. That was the dream, the residents of the valleys of Nocito and of the inhabitants of the towns in the foothills of **Huesca** tried to make come true for decades. But little or nothing was known about that road project that has remained in the mind of the longest-living residents. More than six decades after, the works on the highway from Vadiello to Nocito were paralyzed. All that remains is memory and personal reflection.

“De toda esa civilización que hemos ido creando y de que estamos tan orgullosos, aquellos pobres labriegos, que carecen de todo, que viven tan pobremente, que trabajan tanto, que son tan dignos de interés, no conocen realmente sino el aspecto peor: las cargas y las corrupciones de nuestro modo de ser. El Estado llega a ellos representado por el recaudador, que les toma su ahorro o les vende su triste pedazo de tierra; por el sargento, que va en busca de su hijo para llevarlo al ejército, y por el aspirante a diputado, que les privará de libertad. Un día, precedido de recomendaciones, y aun de apremios, se les presenta un candidato, con palabras sonoras en los labios, derramando promesas y halagando pasiones antes dormidas, que acaba por pedirles su voto. [...]”. (Joaquín Costa, *Oligarquía y caciquismo*)

1 Productor y realizador de documentales etnográficos (Pyrene PV). eugenio@pyrenepv.com

LA NECESIDAD DE UNA CARRETERA

Para poder desplazarse a pie o con caballería hasta los pueblos del llano o a la ciudad de Huesca hasta mediados del siglo XIX, los vecinos de los valles de la zona norte de la sierra de Guara necesitaban muchas horas de viaje por tortuosos senderos con acusados desniveles y elevadas cotas en el trayecto. Las copiosas nevadas, acompañadas de ventiscas, nieblas y placas de hielo, durante los largos meses invernales, acentuaban todavía más los riesgos de cualquier viaje. Aunque no era muy recomendable, el camino que por entonces unía Nocito con el somontano de Huesca por Santa Eulalia la Mayor pasaba por Cuello Bail, a una altitud superior a los 1300 metros. Como ha sido habitual en todas las poblaciones desde tiempos ancestrales, los caminos naturales discurrían generalmente siguiendo los cursos de los ríos, siempre que estos lo permitieran, tratando de sortear las pendientes acusadas y los elevados collados de montaña. Así pues, el río Guatzalema podría haber sido la vía de tránsito menos tortuosa, a pie o con caballerías, para comunicar la ciudad de Huesca con el Pirineo. Ese fue el sueño de los vecinos de los valles de Nocito y de los habitantes de los pueblos del somontano de Huesca, que trataron de conseguir durante muchas décadas.

El Diario de Huesca de 17 de septiembre de 1879 se hacía eco de una carta enviada desde el pueblo de Laguarda, en la ribera del Guarga, en la que se manifestaba que el asunto más preocupante para los vecinos de esos valles era el proyectado camino que, partiendo de Boltaña, atravesaría la sierra de Guara por el barranco de Nocito, facilitando de ese modo la comunicación de la montaña con la capital del Alto Aragón. La idea de construir un camino de herradura en ese trayecto también estaba en la mente de los vecinos de los pueblos del Abadiado y de parte del somontano de Huesca, y se hubiera realizado por medio de prestaciones vecinales si el terreno se hubiese presentado fácil, pero se tropezó con la dificultad de que en la garganta que divide la montaña de San Cosme y Santa Eulalia había un tramo muy accidentado de unos cinco kilómetros, que no sería difícil de abrir. Poco a poco se abandonó esta iniciativa por concurrir numerosas dificultades económicas.

Anteriormente, en 1869, el diputado por el distrito de Laguarda José Villacampa, en unión de Antonio Vallés, había presentado en la corporación provincial un estudio del proyecto en el plan general de caminos provinciales, con el que se pretendía conseguir:

- 1.º Que más de doscientos villorrios que hoy no pueden comunicarse con la capital sino empleando dos días para hacer el viaje de ida y otros dos para el de regreso, pudieran verificarlo en uno solo.
- 2.º Establecer un camino muy corto para Francia.
- 3.º Facilitar la extracción de grandes cantidades de leñas que se pierden entre estos bosques y que abaratarían el precio de la que se consume en Huesca.

La Diputación Provincial acordó la construcción de dicho camino y ordenó que el arquitecto provincial Beil, acompañado de los ayudantes Bernal y Villanúa, procediese a practicar los estudios. El proyecto, como tantos otros, quedó archivado hasta que algunas personas que habían visitado los valles en el último verano llamaron la atención en el *Diario*

de *Avisos de Zaragoza* y en el de Huesca, sobre el abandono en que estaban las comunicaciones en esa zona.

Según indicaban los vecinos de Laguarda en su carta, los pueblos de la comarca se conformarían con la suma de 15000 pesetas para el tramo de la cortada de Nocito, y ellos se comprometerían a realizar el resto de las obras. Finalizaba la carta pidiendo que se premiara

de algún modo la religiosidad con que estos montañeses cumplen sus deberes y satisfacen sus cargas provinciales.

Y que por justicia reclamaban los valles esa mejora

pues que en ellos no existe una sola carretera de tercer orden, ni un camino de herradura, bien merece el caso que la Diputación lo tome en cuenta y auxilie el esfuerzo que se prometen los injustamente olvidados montañeses.

Los vecinos de los pueblos vinculados a este camino consideraban, además, que con su apertura

podrá darse trabajo a multitud de montañeses, quetendrán que emigrar muy pronto a la hospitalaria República (Francia), si no se hace algo por proporcionarles medios de vida.

La emigración a Francia era una de las alternativas de las familias de estos pueblos cuando se veían acosadas por la necesidad y la falta de recursos. En octubre de 1880 los vecinos de Secorún enviaron una carta al *Diario de Avisos de Zaragoza*, que fue publicada también por *El Diario de Huesca*, lamentando que

se aproxima a 200 el número de las personas de aquel distrito que han emigrado a Francia en lo que va de año (entre cuyos emigrados cuentan varias familias completas), a consecuencia de la escasez de recursos que sufren aquellos montañeses, no solamente por la causa de los malos años que atraviesan, sino también porque el Gobierno no ha atendido las súplicas de aquellos para minorar los tributos en proporción a sus males, que efecto de la esterilidad de las dos últimas cosechas y de las tormentas de agosto, son incalculables.

Según este artículo, por entonces, en los pueblos que componían el pequeño distrito de Secorún vivían unos mil doscientos habitantes.

Como consecuencia de esa carta reivindicativa, dos semanas después, con ocasión de las ferias de Boltaña, el día 19 de octubre de 1879 se celebró una reunión de propietarios, a la que fueron invitados representantes de los valles de Nocito, Serrablo, La Solana, Vio, Bara, Sobrepuerto y Broto, y los de las riberas del Guarga y Fiscal, con objeto de acordar los medios más eficaces para gestionar la construcción del camino de Nocito en la cortada de Guara. A la reunión asistieron los diputados señores Borruel y Broto quienes pusieron de manifiesto la importancia del camino que, partiendo desde el Estrecho Quinto (a 7 kilómetros de Huesca), pasara entre los pueblos de Castilsabás y Santa Eulalia y, para evitar atravesar la sierra por sus elevados collados economizando 15 kilómetros, remontaría la corriente del Guatizalema hasta

Nocito. Borruel manifestó que este camino sería también muy importante para los pueblos del Abadiado y parte de los del somontano de Huesca “por la facilidad de extraer sus caldos como proveerse de maderas laborables, carbones, y leñas con otras muchas razones que omito, todas encaminadas al mismo objeto”. Los asistentes redactaron un documento firmado por todos los pueblos interesados, con el fin de que la Diputación Provincial consignara en sus presupuestos la cantidad necesaria para la construcción del camino deseado. Las comisiones acordaron dar un voto de gracia a los dos diputados, quienes se comprometieron a defender sus aspiraciones ante la corporación provincial.

EL INICIO DEL PROYECTO Y LOS PRIMEROS AÑOS

El 4 de mayo de 1877 el rey Alfonso XII, a través de su ministro de Fomento Francisco de Borja Queipo de Llano, promulgó la Ley de Carreteras, dentro de la nueva de Obras Públicas, que estaría vigente durante casi un siglo con algunas modificaciones, a la vez que se aprobaba la puesta en marcha del tercer Plan de Carreteras. En esta ley se estableció que las carreteras podrían ser costeadas por el Estado, las provincias, los municipios o los particulares, e incluso mediante fondos mixtos. Las que estaban a cargo del Estado se dividían en carreteras de primero, segundo y tercer orden. Dentro de este último grupo se consideraban aquellas que interesaban a uno o más pueblos, aun cuando no pertenecieran a una misma provincia, y las que partiendo de un ferrocarril o una de primer orden terminaran en un pueblo que fuera cabeza de partido judicial (como podría ser el caso de Boltaña) o que tuviera un vecindario superior a 10 000 almas. La red nacional de carreteras ya había alcanzado, en aquellos años, los 18 000 kilómetros y según este plan se habían previsto 40 000. A lo largo del último cuarto de siglo los proyectos de nuevas carreteras que fueron aprobados por el Congreso de los Diputados, vinculadas a la conexión con diferentes enclaves ferroviarios, incrementaron la previsión establecida por el Estado.

Pasó una década y, para dar aire a ese sueño que tanto tiempo había rondado por la imaginación de los vecinos de ambas vertientes de la sierra de Guara, el 20 de marzo de 1890 *El Diario de Huesca* publicaba una noticia trascendental, firmada el 3 de ese mismo mes por Emilio Castelar y Juan Alvarado, este último diputado por Sariñena:

Los diputados que suscriben suplican al Congreso que se sirva aprobar la siguiente PROPOSICIÓN DE LEY: Artículo 1.º Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado una de tercer orden, que, partiendo del kilómetro 7 de la de segundo de Huesca a Monzón, y pasando por los pueblos de Loporzano, Sasa del Abadiado y Castilsabás, termine en el de Santa Eulalia la Mayor.

Se trataba de un proyecto de carretera que, aunque de poca extensión, interesaba mucho a las comarcas del Abadiado, del somontano y a la propia capital, “por el mucho tráfico, sobre todo en caldos riquísimos, que sostienen constantemente con esta plaza los pueblos afectos al trazado y otros varios que tienen sus *términos colindantes*”. Uniendo este tramo de carretera con las que ya estaban en estudio desde Estrecho Quinto a Boltaña por Bandaliés y Morrano, y la prevista de Angüés a Aguas, por Sieso, Casbas y Labata, se dispondría de una red de comunicaciones en la extensa y fértil comarca del somontano de Huesca, cubriendo la necesidad de vías apropiadas



Vista de la sierra de Guara hacia Nocito desde Cuello Bail.

para su actividad agrícola y su tráfico comercial, “y cuyo suelo produce los vinos más afamados y de más solicitada y valiosa marca en el comercio de exportación”. En la sesión del 29 de marzo el señor Alvarado defendió la propuesta de ley de inclusión de este tramo de vía en el Plan General de Carreteras del Estado, argumentando la importancia de dar medios de comunicación a numerosos pueblos de la provincia de Huesca, que, a pesar de su gran riqueza, carecían en absoluto de ellos. Unos días después el Congreso de los Diputados y el Senado aprobaron el dictamen favorable dado por la comisión nombrada para informar sobre ese proyecto.

A pesar de que en todas las comarcas de la provincia se seguía con marcado interés y se esperaban noticias sobre el curso de las gestiones realizadas en Madrid por los comisionados de la Diputación y los representantes en las Cortes, tanto por los proyectos de carreteras como por la protección y el amparo a las grandes necesidades económicas de la zona altoaragonesa, el tiempo iba transcurriendo sin novedades. El 30 de octubre de 1891 *El Diario de Huesca* mostraba su preocupación por la situación social:

[...] porque el mal es muy hondo y lo calamitoso de las presentes circunstancias llega a todas las clases sociales y las hace anhelar medidas de atenuación para tanto y tan grande desastre.

A la vez criticaba que la promesa de obras públicas del Gobierno resolvía poco o nada, en esos momentos, ya que eran de escasa cuantía los proyectos que se hallaban en condiciones de inmediata ejecución. Dudando que el Gobierno atendiera estas solicitudes, el diario reiteraba en su declaración la miseria que se padecía y la importante producción de vinos de calidad que se perdía en el mercado de la exportación por lo deplorable de las comunicaciones.

El nuevo ministerio del Partido Liberal del señor Sagasta, en el mes de agosto de 1892 manifestaba que había “una necesidad que se había impuesto sobre las demás, la de llevar obras, estudios y reparación de carreteras, de aprovechamientos de aguas, de puertos y de faros”. Entre los varios proyectos de carreteras aprobados en ese plan se encontraba la proyectada hasta Santa Eulalia la Mayor, cuyo estudio desde su origen en la carretera de Huesca a Monzón, con arreglo a lo dispuesto en la real orden de 7 de abril de 1893, fue otorgado por la Dirección General a los Ayuntamientos para que lo realizaran por su cuenta y lo entregaran en tres años.

*
**

Los ayuntamientos de Loporzano, Sasa del Abadiado, Castilsabás y Santa Eulalia la Mayor, han sido autorizados por la Dirección general de Obras públicas para la redacción, por su cuenta, de los estudios del proyecto de carretera, que, desde el kilómetro 7.º de la de Huesca á Monzón, ha de terminar en Santa Eulalia la Mayor pasando por los otros tres indicados pueblos.

El Diario de Huesca, 19 de julio de 1896.

Transcurrido el plazo señalado incluida una prórroga establecida sin realizarse ni siquiera los trabajos de campo, se declaró la caducidad y la Administración asumió el estudio del trayecto.

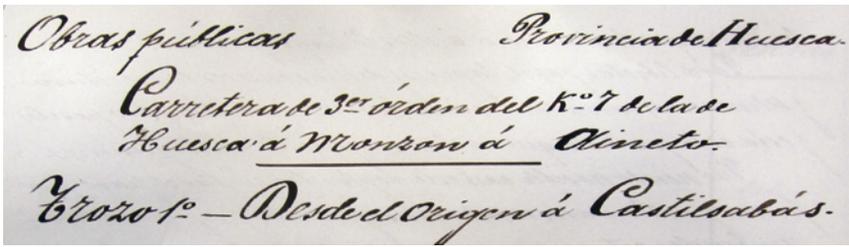
Nuevamente el proyecto de esta carretera volvió a la Cámara Alta, presentado por los senadores de la provincia de Huesca, señores Abárzuza, O’Lawlor y Martínez Rodas, quienes pedían su inclusión en el Plan General de Carreteras del Estado, junto con otros proyectos de vías de comunicación. En él se hacía constar que la carretera de Santa Eulalia la Mayor, como prolongación desde el kilómetro 7 de la de Huesca a Monzón, pasaría por Nocito y Solanilla hasta enlazar por Aineto con la de Orna a Jánovas en Laguarda. El 9 de mayo de 1898 pasó esta propuesta de ley a las sesiones del Senado para el nombramiento de la comisión parlamentaria que habría de dar su aprobación y ser remitida después al Congreso de los Diputados, confiándose que fuera ley antes de la clausura de la legislatura.

EL PRIMER TRAMO HASTA CASTILSABÁS

El 9 de septiembre de 1898 la reina regente, a través del ministro de Fomento Germán Gamazo, autorizó definitivamente la inclusión de esta carretera, junto con otras de tercer orden proyectadas, en el Plan General, teniendo en cuenta lo dispuesto en el real decreto de 3 de diciembre de 1886 sobre obras públicas. Y

Mandamos a todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores, y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar y cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Fue el 7 de octubre de 1899 cuando el ingeniero José Sans Soler, perteneciente al Cuerpo de Obras Públicas de la provincia de Huesca, redactó el presupuesto para gastos de estudio de una carretera de tercer orden que, desde el kilómetro 7 de la de Huesca a Monzón, continuaría hasta el pueblo de Aineto, al otro lado de la sierra de Guara. Se trataba de una prolongación de la carretera que ya estaba incluida hasta Santa Eulalia la Mayor por ley de 31 de julio de 1890 en el Plan General. En el presupuesto se calculó una longitud aproximada del trazado de 12 kilómetros, que se habrían de desarrollar en “accidentadas estribaciones”, por lo que se hizo una previsión de los días que habrían de invertir los funcionarios en viajes, y el ingeniero



Cabecera del proyecto del año 1899.

jefe para reconocer el trazado antes de emitir su informe. Además de los facultativos, se consideraron necesarios un capataz, diez peones y una caballería para transporte de estacas, mojoneros de fábrica para los vértices, cal para señales, transporte de instrumentos y material para campo y gabinete, durante los veinticinco días que pudieran emplearse en la toma de datos. El presupuesto total de este estudio ascendía a 2830 pesetas.

El 20 de agosto de 1900, en nombre de la reina regente, de acuerdo con el dictamen de la Sección 2.ª de la Junta Consultora de Caminos, Canales y Puertos, fue aprobado técnicamente el proyecto de carretera de tercer orden hasta Aineto pasando por Castilsabás, por un presupuesto de 183 318,79 pesetas, debiendo tener presente el tiempo del replanteo previo a la subasta de las obras. Dicho replanteo conllevaba una serie de cuestiones técnicas como reducir el espesor de la capa de recebo, ajustar el precio del machaqueo de la piedra y suprimir la casilla de peones camineros. A primeros de septiembre el proyecto fue aprobado técnicamente, pero en él el pueblo de Santa Eulalia quedaría aislado en lo alto de la montaña, pues la carretera pasaría junto a Castilsabás. Por ello, se dejó en suspenso la aprobación del expediente informativo hasta examinar el estudio del ramal de acceso reclamado por los vecinos de Santa Eulalia, que no pasaría de los 3 kilómetros. El ingeniero Sans Soler estudió y redactó un proyecto técnico de ese ramal, remitiéndolo a la Dirección General para su aprobación. El total del presupuesto del estudio, firmado el día 21 de febrero de 1901, ascendía a 375 pesetas. En las oficinas de la Jefatura de Obras Públicas y en el *Boletín Oficial de la Provincia* el proyecto de este ramal se expuso durante treinta días, siendo aprobado tras comprobarse que no había ninguna alegación. Pocos meses después fue autorizado el estudio oficial y la redacción del proyecto de la sección de carretera de Santa Eulalia la Mayor, que enlazaría por Nocito, Solanilla y Aineto con la de Orna a Jánovas.

La Dirección General de Obras Públicas ordenó el replanteo previo a la correspondiente subasta del trozo primero de la carretera desde el origen en el kilómetro 7 hasta Castilsabás, y el día 14 de junio de 1902 se redactó una memoria con el correspondiente presupuesto de gastos. La longitud de este tramo sería de 8147,10 metros, y en el reconocimiento del terreno donde se desarrollaría se calcularon nueve días de trabajo de campo para restituir el trazado, con una cuadrilla de nueve peones para auxiliar en su trabajo al personal facultativo. También serían necesarias seiscientos estacas, una partida de cuarenta hitos o mojoneros, material de escritura, instrumental de campo y su transporte hasta Castilsabás. Como no sería posible evitar el paso por fincas particulares, con los consiguientes perjuicios en sembrados, se incluyó en el presupuesto una partida para las indemnizaciones con las que abonar los daños a los propietarios

conforme a lo dispuesto en la vigente ley de expropiación forzosa. El total de este presupuesto ascendía a 758,27 pesetas, y diez días después fue aprobado.

Cumpliendo una orden del 11 de abril de 1902, el 18 de agosto el coronel ingeniero comandante de la Plaza de Jaca, en representación del Ministerio de la Guerra, y el ingeniero jefe de Obras Públicas de Huesca, se desplazaron a Santa Eulalia la Mayor para efectuar un reconocimiento del terreno en que debía desarrollarse el trazado de la carretera, desde el final del trozo primero, pasando por Nocito y Aineto, hasta el empalme con la carretera de Orna a Jánovas. Existiendo disposiciones que prohibían la construcción de algunas carreteras que pudieran perjudicar la defensa nacional, esta visita tenía como finalidad comprobar si la solución técnica era compatible con las condiciones necesarias para la defensa. Sobre el terreno se examinaron las dos posibles rutas para llegar hasta Nocito. La primera de ellas partía de Santa Eulalia y se dirigía hacia el oeste siguiendo en gran parte la divisoria entre los ríos Flumen y Guatizalema; tras pasar por el corral de Calvo y atravesar el collado de Cuello Bail, pasaría por el barranco de La Matosa hacia Cuello Salillas, y bordeando las estribaciones de la sierra de Gabardiella llegaría a Nocito, apoyándose siempre en la parte superior de las cuencas de los barrancos que desembocaban en la ladera derecha del Guatizalema. Este trazado no podía establecerse más al este porque encontraría los picos de Peña Foratata (1400 metros), Peña Ligüerri (1250 metros), Pico Borón (1380 metros), Loma Perula (1150 metros) y otros cuyas vertientes al este bajan rápidamente al Guatizalema. Este trazado por la divisoria tendría unos veintiocho kilómetros y se desarrollaría por altitudes impracticables en invierno, con pendientes al máximo, radios mínimos de curvas y en laderas, si no eran peores que el desfiladero del Guatizalema, sí tan malas. La segunda opción partiría del ligero collado comprendido entre Santa Eulalia y Castilsabás, para descender hacia el río Guatizalema, en cuyas laderas debería apoyarse frente a La Almunia del Romeral, continuando siempre junto al río hasta Nocito a pesar de las angosturas que el río presentaba y que le hacían inaccesible en cuatro tramos. El primer trazado planteado por Cuello Bail fue desechado por unanimidad, por no satisfacer las exigencias militares y técnicas, y el segundo por el Guatizalema fue considerado como el único técnicamente racional. Era de opinión general que esta carretera habría de reportar grandes beneficios a la provincia, una vez que se uniera con la procedente de la estación ferroviaria de Orna a Jánovas, bien por Laguarda o por Morcat, terminando en Aínsa, formándose una red que pondría en comunicación las cuencas de los ríos Gállego y Cinca y la zona de la capital de la provincia.

El representante del Ministerio de la Guerra, valorando las razones expuestas por el del Ministerio de Agricultura, Industria, Fomento y Obras Públicas, y considerando que el terreno entre La Almunia y Nocito presentaba grandes dificultades naturales para la construcción de una carretera, opinó que podría ejecutarse la vía sin perjuicio de la defensa nacional. Dada la posibilidad de destruir algunas partes de sus tramos y la dificultad en su reconstrucción, especialmente en el caso de que se dispusieran medios de defensas que impidiesen las reparaciones, se consideró que podía aprobarse. Por ello, se estudió con detenimiento por el Cuerpo de Obras Públicas el trazado, venciendo si fuera posible las dificultades a que las angosturas del río darían lugar. El 19 de agosto ambos ingenieros firmaron el acta de reconocimiento.

Por real orden de 22 de agosto de 1902 había sido aprobado el proyecto para la construcción de una carretera que, desde la estación de ferrocarril de Orna llegara hasta Jánovas y

Boltaña pasando por Laguarda. Esta obra constaría de cuatro trozos cuyo presupuesto de contrata ascendería a 1 931 757,33 pesetas, procurando disminuir el elevado coste plegando más la traza al terreno, forzando algunas rasantes, reducir el ancho de la vía en algunos pasos difíciles, aprovechar en lo posible la roca dura de los desmontes para economizar muros, y limitar todo lo posible el empleo de sillería en las obras de fábrica.

En octubre de 1902 el ministro de Agricultura y Obras Públicas consultó al de Hacienda sobre la aplicación de los créditos necesarios para la ejecución de las obras de los trozos primeros de las carreteras de Huesca a Monzón y Aineto, la del pueblo de Aguas, y el ramal de Huesca a Apiés, último trámite para poder ser subastadas estas tres obras que afectaban directamente a la capital de la provincia. En virtud de la real orden de 10 de noviembre de 1902 se señaló el día 23 del mes siguiente, a las tres de la tarde, para la adjudicación en pública subasta de las obras del trozo primero de la carretera de Huesca a Monzón y Aineto, cuyo presupuesto de contrata se estableció en 1 455 726,55 pesetas. Un éxito que *El Diario de Huesca* recogía con estas palabras:

Concesión obtenida merced a las eficaces gestiones e iniciativas del celosísimo diputado por el distrito de Huesca, nuestro respetable amigo don Manuel Camo. Y ya que de esta utilísima concesión tratamos, séanos permitido consignar la satisfacción que experimentamos al ver la frecuencia con que se anuncian subastas de obras análogas que favorecen a diversas comarcas de esta provincia. [...] Esto demuestra elocuentemente cuánto es el celo de los dignos representantes en Cortes de la provincia y cuán eficaz y valiosa la alta influencia de que gozan en las esferas gubernamentales.

Por real orden de 7 de agosto de 1905, con motivo de la acuciante crisis agraria, las obras de explanación y fábrica del trozo primero fueron autorizadas para su ejecución por el sistema de administración con un crédito de 76 824,65 pesetas. A lo largo del mes de agosto de 1905 los Ayuntamientos de Castilsabás, Loporzano y Sasa del Abadiado enviaron la relación de los vecinos interesados en la expropiación, a quienes afectaba la carretera en sus respectivos términos municipales. Los propietarios firmantes autorizaron libremente la entrada en sus fincas para trabajar en las obras de la carretera cuando lo estimaran conveniente. Los trabajos dieron comienzo en el mes de septiembre siguiente, una vez recibida la autorización de los propietarios y los fondos correspondientes. En los últimos días del año 1905 el Ministerio de la Guerra comunicó al de Fomento que, por lo que afectaba a su ministerio y a la defensa nacional, daban su consentimiento a la construcción de la carretera con arreglo al proyecto presentado.

Por fin, el Ministerio de Fomento publicó en la *Gaceta* del 2 de marzo de 1906 la aprobación de la segunda parte del plan de obras extraordinarias, en el que se incluía el trozo primero de la de Huesca a Monzón y Aineto, para su construcción en un plazo de tres años y con un presupuesto de 1 455 726,55 pesetas. Las obras se iniciaron y continuaron hasta el mes de mayo de ese año, en que fue preciso suspenderlas por no haberse recibido los fondos necesarios. El 9 de junio se reunieron en ese primer tramo de la carretera Blas Sorribas, ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia de Huesca y Pedro Montaner, ingeniero encargado de las obras, para proceder al reconocimiento de los trabajos que se habían realizado anteriormente por administración, que oportunamente se sometería a la aprobación superior, encontrándolos en condiciones. Esas obras terminadas eran las que figuraban en la liquidación con cargo al crédito extraordinario concedido

Artículo 1.º La ley de 6 de Julio de 1882 incluyendo en el plan general de carreteras una del puente de la de Jaca á Sangüesa á la Villa de Hecho, se entenderá redactada en la forma siguiente:

«Se incluirá en el plan general de carreteras del Estado una de tercer orden que, partiendo desde el mismo puente de la de Jaca á Sangüesa, sobre el río Aragón, y dejando á la izquierda la casa llamada de Soto, línea recta, vaya á las huertas de Santa Engracia, sin entrar en ellas, hasta los linderos de la de Rafael López, y desde allí, también línea recta, á la finca llamada Artal de Javierregay, pasando por la parte baja de la huerta de este pueblo á cruzar el río Aragón Sobordán, por el sitio llamado Los Trancos, y seguirá río arriba lo más próximo posible al pueblo de Javierregay, molino nuevo de Embin y venta llamada de Patraco al puente de Hecho y hasta esta villa.»

Ejemplo de una de las carreteras que se proyectaron durante aquellas primeras décadas, publicado en la *Gaceta de Madrid*.

para alivio de la crisis agraria sufrida en el último año. Con la ejecución de las obras de fábrica dentro del crédito concedido se logró conciliar en parte las necesidades económicas de los pueblos a los que servía la carretera.

El 14 de octubre de 1906 el ingeniero Blas Sorribas redactó un informe sobre el estado de las obras y el trabajo que quedaba pendiente en este primer tramo de la carretera. En la liquidación de la obra ejecutada se comprobaba que había quedado terminada por completo la explanación y los trabajos de fábrica desde el origen hasta el barranco de Barluenga, consistentes en dos caños, cuatro badenes, veintitrés tajeas de modelos distintos y una alcantarilla. En el proyecto aprobado se había previsto la construcción de un grupo de tres pontones de 4 metros, pero se decidió sustituirlos por una alcantarilla, al igual que ocurría aguas abajo en otra carretera que cruzaba el mismo barranco. El ingeniero hacía constar que, a pesar de las malas condiciones en que se realizaron los trabajos, con mayor número de obreros del necesario en muchas ocasiones, y en época poco apropiada, con la cantidad gastada de 40 000 pesetas se habían realizado obras que al precio del presupuesto hubieran tenido un valor superior, “lo que demuestra el celo e inteligencia demostrados por el personal, que merece todo género de elogios”.

Según ese informe, dado el enorme trabajo que pesaba sobre todas las jefaturas que padecieron los efectos de la crisis agraria “y los buenos deseos de la Administración de continuar estas obras por subasta para no tener estériles sus sacrificios”, se creyó que bastaría un proyecto muy sencillo para proseguir inmediatamente los trabajos que podrían liquidarse *a posteriori*. Pero el presupuesto que había enviado el 22 de mayo la Jefatura de Huesca para los trabajos pendientes todavía estaba sin aprobar. La cantidad de trabajo que pesaba sobre el personal de

oficina, la falta de medios y la lentitud en la revisión de las liquidaciones de los proyectos de obras comenzados por el sistema de administración retrasaban la aprobación por la superioridad. La paralización de las obras llevó implícitas las reclamaciones de algunos pueblos que, con la construcción de explanaciones y obras sin terminar y conservar, tenían sus caminos en peores condiciones que antes. A pesar de ello, se realizó la labor de finalizar los trabajos de esta índole “sometidos ya a la aprobación superior, empleando para ello horas extraordinarias y al objeto de que esas obras puedan reanudarse y terminarse en plazo breve para bien de la Administración y del país”. Con el objetivo de acelerar la subasta, el proyecto fue redactado, cumplimentando cuantas prescripciones se fijaron y que se referían al precio del machaqueo de la piedra, la extensión del recebo, la supresión de la casilla para peones camineros y el rebaje en el precio de la conservación ordinaria. Presupuestariamente se añadió una partida de 2500 pesetas para la reparación de la explanación construida, ya que al hallarse paralizada la obra los temporales estaban produciendo desperfectos, que se agravarían en los meses de otoño e invierno. También se incluyó otra partida de 1000 pesetas, pues al tratarse de terrenos degradables por las lluvias se estaban produciendo desprendimientos en los taludes de los desmontes, cuyas reparaciones habría que abonar al contratista. El presupuesto de lo que quedaba por ejecutar se elevaba a la cifra de contrata de 105 001,38 pesetas; sumando el importe de ejecución material de 91 305,54 pesetas a las 40 000 gastadas por el sistema de administración daba un total de 131 305,54 pesetas, en lugar de las 126 588,30 pesetas que por igual concepto figuraban en el proyecto aprobado.

El proyecto de las obras que restaban en este primer trozo, que se había remitido con fecha 14 de octubre de 1906, fue devuelto el 11 de diciembre de ese mismo año para que se reformara con arreglo a las prescripciones impuestas por el Consejo de Obras Públicas. El ingeniero jefe justificó los posibles errores debido al exceso de trabajo que había pesado sobre el personal de la Jefatura y por la creencia de que estas obras se reanudarían por el sistema de administración, como se acordó para dos de ellas que no pudieron reanudarse por no haberse remitido los fondos pedidos. Ese fue el motivo del retraso en la devolución del proyecto y del informe para que pudiera subastarse y evitar así la total destrucción de las obras construidas y paralizadas. Cumpliendo las prescripciones impuestas por la superioridad, el proyecto se reformaría, entre otras soluciones, en una reducción de los espesores del firme, por lo que se reduciría el importe en la cantidad de 8243,42 pesetas.

Para continuar con las obras que faltaban de ejecutar en el primer tramo de la carretera, el 26 de diciembre de 1908 se notificó desde el ministerio la aprobación del presupuesto de contrata por 96 757,96 pesetas, después de haber sido reformado el proyecto redactado el 11 de diciembre de 1906, con estricta sujeción a cuantas prescripciones se indicaron. El día 1 de diciembre de 1910 *El Diario de Huesca* informaba de que el ministro de Fomento había notificado al diputado en Cortes por Huesca Miguel Moya que, “secundando sus deseos reiteradamente expresados”, había autorizado las subastas de las obras que faltaban por ejecutar en el trozo primero de esta carretera, por su presupuesto de contrata 96 757,96 pesetas, y las de los trozos primero y segundo de la que iría desde el mismo punto de origen hasta Aguas. Para efectuar las correspondientes subastas, se señaló el día 19 de enero del año siguiente, publicándose por la Dirección General en la *Gaceta de Madrid*.

LAS “CARRETERAS PARLAMENTARIAS”

Desde que se promulgó la Ley de 1877 existía la posibilidad de ampliar el Plan con nuevas carreteras mediante el trámite legal correspondiente. Además, el Parlamento podía ratificar los proyectos presentados con total libertad, sin analizar previamente su utilidad, y sin establecer prioridades. Madrid y el Congreso se convirtieron en las plazas donde los diputados de provincias trataban de conseguir favores y privilegios para sus votantes, con el fin de mantener su estatus en las siguientes elecciones. Los diputados buscaban ejercer presión para conseguir las carreteras que beneficiaran a sus distritos electorales, instigados por los caciques locales que pretendían beneficiarse de estas infraestructuras. En ese periodo de las llamadas *carreteras parlamentarias* se construyeron muchas de dudosa utilidad, convirtiéndose las sesiones del Parlamento en un esperpento, como se puede comprobar en los numerosos artículos recogidos en la prensa nacional durante tres décadas. Algunos de ellos consideraban esas *carreteras parlamentarias* como una contribución al caciquismo en detrimento de los caminos vecinales, como anarquías administrativas impuestas por el capricho de los caciques, o como se lee en *El Proteccionista* de 30 de agosto de 1903:

La culpa consiste, y es algo que no exige demostración en fuerza de haberle reconocido por todos, en que la influencia política mediante la potestad legislativa, ha encontrado fácil medio para satisfacer a los caciques, trazándoles cuantos caminos han pedido, estableciendo a menudo comunicación entre sus casas de labor, cuando no entre las de solaz y recreo. La carretera parlamentaria tiene ya su nombre acreditado, y casi constituye nuestra única obra pública.

Muchos de los proyectos presentados al Gobierno llegaban de la mano de intereses particulares y caciquiles, pero sin consignación presupuestaria alguna, con el fin de que fueran costeados por el Estado. Así describía *La Esfera* esta situación:

[...] los políticos fueron bordando aquella inextricable maraña de las carreteras parlamentarias, que tocó las lindes del escándalo, y de las que se construyeron, no las que urgían al interés público sino las que el favor caciquil quiso ir regalando.

En su número 123, de julio de 1901, la *Revista Contemporánea* exponía un cuadro que mostraba la actividad de algunas provincias en cuanto a la inclusión de nuevas carreteras. En 1881 la provincia de Ciudad Real había triplicado la longitud total de sus carreteras, y le seguía la de Huesca que, según el Plan, comprendía en ese año 1192 kilómetros, llegando en 1900 a 3379, “aumentando dicha longitud total en la friolera de 2188 kilómetros”. En un periodo de veinte años, desde 1878 a 1898, se incrementó la inversión en las carreteras y se promulgaron 1059 leyes incluyendo en el Plan del Estado 1311 nuevas, lo que equivalía a un término medio anual de 53 leyes y 66 carreteras, en su mayor parte ajenas al interés público. A pesar de esos aumentos presupuestarios, la carretera de Huesca a Aineto apenas avanzaba.

Para los ingenieros supuso una gran carga de trabajo, además de sentirse obligados a proyectar unas carreteras aprobadas sin ningún sentido ni interés público demostrable. El ingeniero José Eugenio Ribera, en un artículo de la *Revista de Obras Públicas* de 1903, justificaba así el papel de estos profesionales:

REVISTA POLITICA Y PARLAMENTARIA

APARECE LOS DIAS 12 Y 30 DE CADA MES
DIRECTOR: GABRIEL R. ESPAÑA, EX-DIPUTADO A CORTES

LAS CARRETERAS PARLAMENTARIAS

(Conclusión.)

Otras leyes, al reseñar á grandes rasgos el trazado de las carreteras, fijan como punto obligado la finca de Don Fulano de Tal, con su nombre y apellido, y, por último, señalaremos como caso raro el de una carretera cuyo trazado, estudiado por los ingenieros de cierta provincia, no pareció bien al cacique de la comarca porque perjudicaba considerablemente una finca suya,

30 de noviembre de 1901. Detalle de artículo.

Emilio Rúa.
DIRECTOR
—♦—
REDACCION Y ADMINISTRACION
MAYOR, NÚM. 6.
—♦—
ANUNCIOS
De 1ª línea 100 pesetas lineas.
De 2ª de 3ª y 4ª 50 " "
De 5ª de 6ª y 7ª 30 " "De 8ª de 9ª y 10ª 20 " "TELÉFONO 772

EL GLOBO

Diario liberal independiente.

Emilio Costales.
FUNDADOR
—♦—
REDACCION Y ADMINISTRACION,
MAYOR, NÚM. 6.
—♦—
SUBSCRIPCION
MAYOR DE 2 00.
MENOR DE 12 " "
PRECIOS DE VENTA 0 " "
— SEMENAL 12 " "
— TRIMESTRAL 32 " "
— ANUAL 100 " "
TELÉFONO 772

El capítulo referente á Obras públicas, rigurosa é indispensable moda de todos los alegatos políticos, que en el Gobierno actual es de una vaguedad sin ejemplo, también lo concreta el ex ministro de Hacienda en la condenación, harto simpática al país, de las *carreteras parlamentarias*, peligro que, como avisó hace tiempo la previsora inteligencia del insigne Costa, amenaza á toda clase de construcciones del Estado, así las acuerde el Gobierno ó las Cortes.

Noticia de *El Globo*, de 1 de abril de 1903, en la que se hace referencia a la previsión de Joaquín Costa sobre este tipo de construcciones.

No habrá seguramente ningún ingeniero que no haya manifestado en alguna ocasión los vicios del sistema actual de ejecución de carreteras, en el que nuestro papel quedaba reducido al de mero ejecutor de las fantasías parlamentarias, inspiradas las más de las veces en el más descocado interés. El diputado, o mejor dicho, sus caciques, han sido hasta ahora los árbitros de las carreteras de su provincia; ellos imponían el orden de preferencia de los caminos, los puntos forzosos porque debían pasar. Cuando se ven trazados absurdos, casi criminales, que parecen estigma vergonzoso para el ingeniero que los proyectó, debemos recordar que han sido impuestos por el Poder Legislativo, a merced del capricho veleidoso de un bárbaro cacique, pero no es justo que purguemos nosotros las culpas de nuestras insensatas costumbres políticas.

En esta situación próspera de construcción de carreteras para beneficio de algunos, que ocasionó un retraso considerable en el desarrollo de las de tercer orden, la revista *Mercurio* recordaba el 1 de abril de 1907 que “Cinco mil pueblos aguardan en vano que los caminos vecinales vengan a ponerlos en comunicación con el mundo”.

LA NUEVA LEY DE 1911

El 29 de junio de 1911, siendo ministro de Fomento Rafael Gasset, se promulgó la ley que suprimía el Plan General de Carreteras del Estado entonces vigente, por lo que quedaron en suspenso y pendientes de nuevo estudio un gran número de carreteras que se habían aprobado con las anteriores normativas. A partir de la nueva ley, el Estado solo asumiría la construcción y la conservación de unas determinadas categorías de carreteras. Así se manifestó el diario *El Proteccionista* ante la noticia:

El Gobierno presenta un proyecto suprimiendo el plan de carreteras, y con ello pone término a ese abuso de las carreteras parlamentarias, porque hay provincias donde hay hasta carreteras paralelas y otras donde no hay ninguna.

Por virtud de esta nueva ley, la longitud de carreteras por construir en España se redujo de 45 000 a 7 000 kilómetros. En su número 741 la revista *Madrid Científico* de 1912 recogía así la noticia:

El Sr. Gasset había anunciado, *urbi et orbi*, que iba a extender la esquila de defunción a las llamadas “carreteras parlamentarias”, a la labor de oligarcas y caciques, y tantas simpatías despertó el proyecto, que aun las gentes más predisuestas contra el Sr. Gasset y más desafectas a su obra, por creerla toda ella pura luminaria y puro bengalismo, estaban a punto de rendirse ante la evidencia [...].

A pesar de la nueva ley, que impedía hacer cualquier modificación en los planes de carreteras, el diputado a Cortes por Huesca Luis Fatás, en su discurso pronunciado el día 12 de junio de 1912 en la sesión del Congreso, se defendía sobre algunas alusiones que le habían dirigido directamente sobre el dictamen de la Comisión, relativo al plan de carreteras. Las alusiones procedían de algunos diputados que manifestaron que la provincia de Huesca había sido la favorita de todos los Gobiernos y que “hemos consumido, o poco menos, la renta del Estado en beneficio de Obras públicas en aquella provincia”. Justificando ese *favoritismo*, Fatás expuso

un cálculo de la extensión superficial de la provincia con relación al número de kilómetros de carreteras construidas, resultando que Huesca tenía 96 metros por kilómetro cuadrado, de los 89 que le corresponderían en comparación con el resto de las provincias españolas, por lo que había veinticuatro provincias que resultaban más beneficiadas. En su alocución hizo referencia a las carreteras del distrito de Boltaña y en especial a la de Aínsa a la frontera, una vía de comunicación que fue objeto, por parte de los Gobiernos francés y español, de un acuerdo referente a la determinación del punto de paso, supervisado por ingenieros militares españoles, que debía comunicar con el Hospital de Rioumajou que era donde llegaba la carretera francesa número 129. Desde el punto de vista militar, el Ministerio de Guerra español puso veto a esa carretera de Aínsa a la frontera y no consintió que los ingenieros españoles hicieran los proyectos más que hasta el pueblo de Plan, prohibiendo el estudio desde allí a la frontera. Otra necesidad viaria en esta zona pirenaica central afectaba a Bielsa, donde había yacimientos mineros de importancia extraordinaria “y yo he presenciado cómo tienen que bajar el mineral a lomo de caballería, a muchos kilómetros de distancia, para llegar a una vía de comunicación”. A este respecto, Fatás llamó la atención de que se preveía una carretera de Salinas a la frontera mientras faltaba el tramo desde Aínsa hacia el Pirineo, por lo que se hacía esta pregunta: “¿Por dónde se va a entrar y por dónde se va a salir?”. Hizo referencia también a la carretera de Jaca a Biescas y de Broto a El Grado, con una sección de 15 kilómetros sin construir por el puerto de Cotefablo, por causa de la negativa del Ministerio de la Guerra para su autorización, habiéndose llegado incluso a dinamitar algunas obras ya realizadas. Hizo referencia, además, a los numerosos pueblos incomunicados que solo tienen senderos de cabras por caminos, con la consiguiente miseria y emigración. Este era el caso de la carretera de Orna a Jánovas, construida en una de sus secciones, pero que no estaba incluida en el nuevo plan.

Tras un periodo de estancamiento del proyecto de la carretera de Huesca a Monzón y Aineto, las buenas noticias empezaron a despertar las esperanzas, pues el diputado señor Moya tenía la impresión de una inmediata subasta, ya que estaba incluida en la propuesta de los 7000 kilómetros de nueva construcción. Y así fue. Las obras pendientes del trozo primero continuaron con la redacción de presupuestos, modificación de partidas, estudios, autorizaciones, aprobación de pequeños gastos por cortos periodos de tiempo y emisión de informes, hasta que el 30 de septiembre de 1914 se autorizó la ejecución de unas obras por importe de 86661,48 pesetas. En el presupuesto se habían hecho constar todas las partidas, incluso el reglamentario 3 % por imprevistos y accidentes de trabajo. Pero no figuraba partida alguna para indemnizar al personal facultativo encargado de las obras, por las cantidades devengadas a las que tenían derecho. Unos días después se redactó otro presupuesto adicional para el pago de las atenciones referidas, pero en él se habían incluido los tres tramos de carreteras que se estaban construyendo en esas fechas: el trozo primero de la de Huesca a Monzón y Aineto, el tercero de Bospén a Aguas y el primero de la de Huesca a Novalés y la de Selgua a Las Carboneras. Días más tarde se devolvió este presupuesto con el fin de que se redujeran los trabajos a tres meses y se presentaran los gastos por separado para cada obra. Antes de finalizar el año la Dirección General aprobó el presupuesto por el importe de 645,40 pesetas; pero, como cumpliendo lo ordenado solo se redactó para un plazo de tres meses, se hizo necesario presentar uno nuevo por un importe de 431,40 pesetas.

El 20 de octubre de 1914 el ingeniero Joaquín Pano y Ruata informó de que se había dado principio a las obras del trozo primero por administración, colocando treinta braceros, cuyo número se aumentaría progresivamente. Tres semanas después el señor Pano puso en conocimiento del director general de Obras Públicas que se habían agotado los fondos remitidos para las obras por administración, y que, habiéndose agravado diariamente en los últimos días la crisis que padecía la clase jornalera en la zona de los trabajos, consideraba de urgente necesidad la remisión inmediata de fondos, no solo para no tener que suspender la obra sino para darle mayor impulso que el que se le había dado hasta la fecha con los fondos remitidos, próximos ya a agotarse.

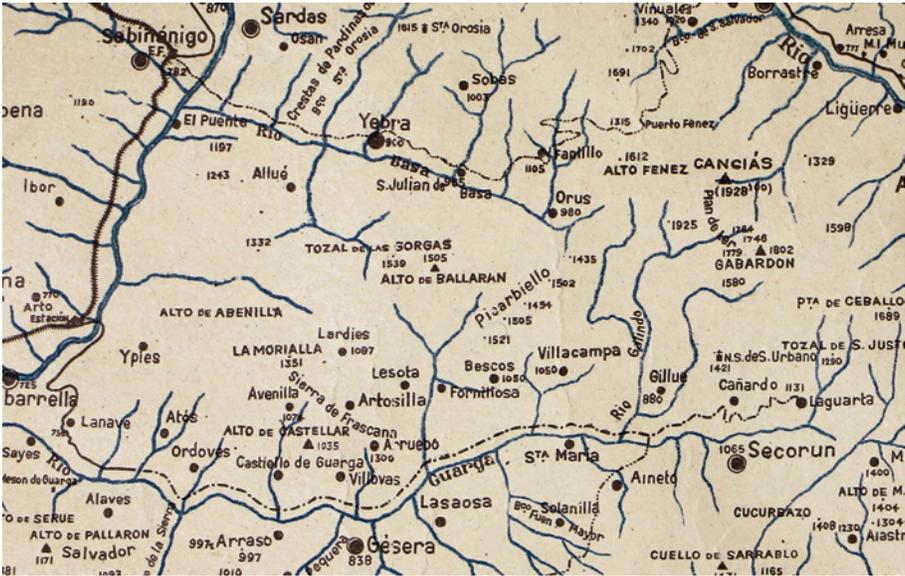
De 1914 a 1918 Europa estaba inmersa en la Gran Guerra y esta situación mundial fue el motivo de la paralización de algunas obras viarias en el Alto Aragón, como fue el caso de la que se estaba construyendo de Jaca a El Grado. *Juan de Sobrarbe*, en un artículo en *El Diario de Huesca* de 4 de enero de 1917, se refería al estado de algunas obras, pues los técnicos castrenses habían mostrado su preocupación por el peligro que suponía para la defensa nacional en caso de invasión extranjera por el puerto de Sallent,

si el ejército enemigo derivara a la izquierda al llegar a Biescas por la proyectada carretera y eludiera continuar su ruta por la que baja por la cuenca del Gállego, para librarse del atasco que habría de originarle el fuerte que se piensa levantar en Sabiñánigo y que dominará aquel camino.

Sin embargo, para satisfacer la comunicación entre los pueblos de las cuencas del Gállego y del Ara, el Ministerio de la Guerra no pondría ningún obstáculo que impidiera que se ejecutaran las proyectadas carreteras de Sabiñánigo a Fiscal y de Orna a Jánovas. Frente a esta situación, la Junta de Defensa de la 5.^a Región trataba de buscar un medio de compaginar los altos intereses de la seguridad de las fronteras con lo solicitado por los vecinos de los valles de Biescas y Broto, pues para comunicarse entre ellos debían arriesgarse a cruzar el peligroso Cotefablo, inaccesible la mayor parte del año, “necesitamos hacer la larga, inacabable travesía por carretera que hay desde los pueblos del valle de Broto a Barbastro, para ponernos en verdadera y positiva relación con el resto del país”.

Durante el tiempo de construcción de estas obras hubo algunas quejas, como fue el caso de un grupo de vecinos de Loporzano que, a finales de 1914, solicitaron la eliminación de un badén que se estaba construyendo junto a la entrada de la calle de la Herrería, donde tenían sus fincas urbanas, debido a las avenidas que podrían producirse con las lluvias, y que se diera salida al agua por otro sitio que no perjudicara a ningún propietario. Sin embargo, el alcalde, manifestó que no procedía que se quedara sin efecto el badén, ni se impidiera el curso de las aguas pluviales que aflúan a la calle de la Herrería, ya que se venían utilizando desde hacía más de veinte años para riegos y otros fines. La Jefatura de Obras Públicas respondió que se adoptarían las medidas para evitar los perjuicios que con ella se pudieran originar a los reclamantes.

El día 19 de enero de 1917 el ingeniero jefe, José Cabestany, y el ingeniero encargado procedieron al reconocimiento de las obras, certificando que los trabajos de explanación se habían realizado con arreglo a las condiciones en toda la longitud del trozo, que resultó ser de 8054,50 metros. También informaron de que las obras de fábrica, consistentes en dos tramos de muros de sostenimiento de 19 y 8,70 metros de longitud respectivamente, un sifón y ocho



Mapa de 1914 en el que se trazaron los tramos de carretera en construcción a Yebra de Basa y a Laguarda.



Plano de la Oficina del Catastro de Huesca en el que figura el nombre de la carretera como "de Huesca a Monzón a Aineto", justo en el final del primer tramo, que llegaba hasta Castilsabás.

tajeas de diferentes modelos también cumplían los requisitos junto con las obras accesorias. Y que, abiertas en el firme numerosas catas, se vio que este reunía en dimensiones y calidad las condiciones fijadas para esta carretera. Con la firma del acta correspondiente, el tramo desde el origen hasta el pueblo de Castilsabás quedaba terminado.

Las tormentas imprevistas en este territorio en las faldas de la sierra de Guara producían graves desperfectos tanto en los cultivos como en las comunicaciones. Este fue el caso por el que el 13 de septiembre de 1920 el alcalde de Sasa del Abadiado se dirigía por escrito al ingeniero jefe de Obras Públicas de Huesca para informarle de que

con motivo de la tremenda tempestad desencadenada a las 19 horas de ayer sobre este pueblo y su término municipal, entre otros daños muy importantes ocasionados en las tierras y obras del común, ha cortado por completo las carreteras de este pueblo entre los kilómetros 4 y 5, a entrambos lados del puente construido junto a las entradas del camino vecinal que termina en San Julián de Banzo, en una extensión de 30 metros lineales y de 12 de profundidad.

En previsión del peligro de nuevos destrozos en este mismo lugar y en el puente, que por el momento se mantenía en pie, se solicitaba un reconocimiento técnico urgente para poder llevar a cabo los trabajos de reparación que pusieran la vía utilizable para el paso, cuyo tránsito era imposible y podía ocasionar desgracias.

Nuevamente, el avance de las obras quedó paralizado y el diputado señor Moya apenas iba consiguiendo algunas pequeñas concesiones para el mantenimiento de la carretera o para el pago de las expropiaciones de los terrenos ocupados en el término municipal de Sasa del Abadiado, cuyo importe ascendía a 10 358,04 pesetas.

LA CARRETERA DE ORNA A JÁNOVAS

Según el proyecto, la carretera de Orna a Jánovas estaba dividida en dos secciones, la de Orna a Laguarda y la de Laguarda a Jánovas. Las obras de la primera sección llevaban unos años avanzando, pero todavía faltaban algunos trozos por ejecutar. El 28 de abril de 1915 fueron subastadas y adjudicadas a Mariano Palaín Jaime las obras de una parte del tramo segundo hasta Laguarda, cuyo plazo de ejecución sería de cinco años comenzando en julio del mismo año. La construcción de ese trayecto requería de una serie de obras importantes debido a su proximidad con el río Guarga, con caudales variables y torrenciales en ocasiones, y a la necesidad de salvar algunos barrancos de aguas no menos fluctuantes. En una zona de 426 metros se había planteado la desviación del río para poder fundar algunos muros y ejecutar revestimientos de terraplenes contiguos al cauce. Los agotamientos, consistentes en la eliminación mediante drenaje o bombeo del agua de las excavaciones en el cauce, solo podrían realizarse desde final de primavera a principios del otoño, pues aun cuando en invierno se reducía mucho el caudal del río (sin llegar a ser tan exiguo como en verano), lo que permitiría trabajarlos en buenas condiciones, la crudeza del clima en esa época impediría la ejecución de las obras de fábrica. En consecuencia, se calculaba que al año solo se podrían trabajar unos ciento cincuenta días, por lo que se necesitarían casi tres veranos, justo los que faltaban para terminar el plazo

de ejecución de la obra, que era hasta el 11 de julio de 1920. Según los estudios, estos agotamientos habría que realizarlos con locomóvil y centrífuga, con su maquinista, fogonero y dos poceros, y con el consumo de una importante cantidad de carbón. Para el funcionamiento de las máquinas se calcularon unos doscientos kilos diarios de este combustible, que se trasladarían desde las minas de Asturias, en un recorrido de unos mil kilómetros, ocasionando un coste que habría que añadir al precio en alza del carbón producido desde el estallido de la guerra europea. Estos costes presupuestarios se incrementarían con la adquisición y la reparación de mangas con destino a los pozos de absorción, y la reparación de materiales debido a las contingencias y los deterioros a causa de las avenidas y de otros accidentes. Las numerosas obras en las que habría que realizar agotamientos obligarían a cambiar la ubicación de maquinaria y material (numeroso, voluminoso y de mucho peso) y a transportarlo varias veces con el consiguiente perjuicio. La locomóvil se debería colocar en una posición algo elevada sobre el lecho del río o de los barrancos de importancia para que estuviera a salvo de las avenidas ordinarias, lo que precisaría la ejecución de numerosos castilletes, andamiajes y pasarelas que exigirían las fundaciones y la comunicación a través de los diferentes brazos del río y de los barrancos. Tendrían también bastante importancia las cuerdas y los engrases, además del alumbrado que debería establecerse todas las noches en la locomóvil y en el pozo de absorción, para impedir que se llenaran de agua las fundaciones.

Mientras las obras en este tramo de carretera desde Orna hasta Laguarda llevaban su ritmo, a pesar de las dificultades técnicas, paralelamente se realizaban los trabajos de campo para el estudio de la continuidad hasta Boltaña. En este último tramo se había propuesto un trazado único para el comprendido entre Laguarda y el Mesón de Fuebla, punto de paso obligado, y tres soluciones distintas para la parte restante. La longitud aproximada del tramo de Laguarda a Jánovas era de 28 kilómetros, teniendo presente para fijarla, más que la distancia horizontal, los desniveles que habría que salvar, que serían de 500 metros para subir a la divisoria del Cinca y del Gállego (situada a 1600 metros de altitud en el puerto del Serrablo), y 900 para descender desde este punto hasta Jánovas, o sea, un desnivel total de 1400 metros. Dada la gran elevación que suponía el recorrido, lo escabroso del terreno y lo poblado que se hallaba de vegetación, se calculó que sería necesario un día y medio por kilómetro para que el ingeniero hiciera los reconocimientos necesarios y tres días por kilómetro para que el personal auxiliar tomara los datos de campo. En la memoria redactada en 1917 sobre las mediciones para el proyecto se justifica que habían sido relativamente lentos los trabajos de toma de datos por el personal técnico, obligado por la gran escabrosidad del terreno y por la crudeza y la variabilidad del clima. En el mes de mayo, cuando se empezaron los trabajos de campo, se tuvieron que interrumpir durante varios días (algunos de ellos por completo) a causa de las lluvias y de las nieves, y lo mismo sucedió durante el verano, por las grandes tormentas. La interrupción más larga y costosa tuvo lugar en diciembre de 1916, pues en los primeros días salieron un ayudante y dos sobrestantes para Boltaña a terminar la toma de datos para el plano y el perfil longitudinal y transversales de los 8 últimos kilómetros de la sección, y fueron sorprendidos por un prematuro y enorme temporal de nieves. Este imprevisto los tuvo bloqueados en Campodarbe durante una semana, sin poder realizar el trabajo ni regresar a su residencia, imposibilitados por una capa de nieve de 1 metro de espesor que cubría el terreno. Tal como se indica en la memoria,



Tramo de carretera en construcción desde la estación de Orna hasta Laguarda.

estos grandes temporales suelen acacer en la región pirenaica en enero y febrero, pero casi nunca en diciembre, en cuyo mes es la época de nieblas en la Tierra llana y de espléndidos días en la montaña.

Cuando en 1915 se hicieron los estudios en comisión mixta con el representante del Ramo de la Guerra para el trazado general de esta carretera, en su segunda sección, se fijó partiendo desde el Mesón de Fuebla para pasar por el barranco de La Bañera y por los pueblos de Campodarbe, Espierlo y Silves para terminar en la carretera de Broto a El Grado, cerca de Boltaña.

A mediados de 1921 el constructor del trozo segundo de la carretera de Orna a Jánovas ya tenía ejecutada la casi totalidad de las obras, pero se vio en la necesidad de solicitar una prórroga de un año al encontrarse con la dificultad de terminarlas en el plazo de contrata. El motivo principal fue la escasez de personal, pues los obreros procedentes de los pueblos del entorno se hallaban ocupados en las faenas de recolección. Probablemente, una vez que hubieran terminado los trabajos de la siega, sería difícil encontrar mano de obra a causa de las numerosas e importantes obras que se estaban realizando en la misma comarca. Además de la interrupción de los trabajos durante los meses de invierno debido a las nieves y a los intensos fríos, otra de las razones expuestas, que impedían poder trabajar de un modo continuo, era la imposibilidad de reparar los daños causados por los grandes temporales de lluvias ocurridos en el mes de mayo, que dejaron encharcadas las obras, ocasionando daños de consideración, consistentes en desprendimientos y corrimientos, además de grandes socavones producidos por el desbordamiento del río Guarga, que había arrastrado importantes extensiones de terreno, lo que exigiría la ejecución de algún tramo de muro de sostenimiento o de terraplén revestido, que no estaban previstos. En su informe el ingeniero consideraba que se necesitaría bastante tiempo para estos trabajos extraordinarios, pues la escasez de obreros era cada día más aguda en la comarca, porque contiguas al trozo en construcción se habían emprendido obras de gran consideración por Hidroeléctrica Ibérica, Energía e Industrias Aragonesas y Eléctricas Reunidas de Zaragoza, además de la carretera desde la estación de ferrocarril de Sabiñánigo hasta Yebra de Basa. Todas estas obras habían agravado el problema de encontrar peones, ya importante a causa de las obras del ferrocarril internacional de Canfranc, de Riegos del Alto Aragón, y las de las Divisiones Hidrológico-Forestales. La necesidad de mano de obra era tan evidente que *El Diario de Huesca* de 31 de octubre de 1920 publicaba un anuncio solicitando peones:

Para los peones

Se admiten peones de pala y pica y machacadores, en la carretera de Orna á Jánovas, ribera de Guarga. Dirigirse al pueblo de Gésera y Lanabe.

A las contrariedades anteriores había que añadir los forzados retrasos que experimentaban los envíos de toda clase de materiales y la reducción de los días de trabajo, a causa de las frecuentes interrupciones que imponía la dureza del clima. El contratista no tuvo más remedio que solicitar dos prórrogas anuales, que le fueron aprobadas, por lo que el plazo de ejecución se alargó hasta el 22 de julio de 1922, y un mes después se firmó el acta de reconocimiento.

Tres años más tarde algunos tramos de obras empezaron a resentirse a causa de las intempestivas y arrasadoras tormentas. El 1 de julio de 1925 Francisco Castán y Gaudencio López, vecinos de Villobas, enviaron una queja y reclamación a la Jefatura de Obras Públicas por la inundación de sus huertos el día 9 de junio. La causa tuvo su origen en un fuerte aguacero descargado en los términos del pueblo, que ocasionó el desbordamiento del barranco del Arnal, ya que la tajea que se puso para su desagüe no podía admitir todo el caudal que conducía, por lo que las aguas y la suciedad pasaron con fuerza por encima del firme de la carretera, entrando en las fincas llamadas *Huertas* dejándolas inundadas por completo y ocasionando daños de gran consideración en sus cosechas. Sin haber llegado a recibir respuesta a su reclamación, el día 30 de junio se repitió el mismo incidente a causa de otra fuerte tormenta, quedando por segunda vez inundadas ambas fincas. Los propietarios solicitaron que les fueran peritados y abonados los perjuicios causados por los aguaceros, y, a la vez, que se practicaran las reformas necesarias en la tajea para que pudiera admitir con holgura las aguas arrastradas por el barranco impidiendo así estos fenómenos.

LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA

A partir del 13 de septiembre de 1923 la dictadura del general Primo de Rivera abrió un nuevo periodo para el futuro de la tan soñada y deseada carretera por el valle de Nocito.

Una vez terminado el trozo primero hasta Castilsabás había que empezar el tramo segundo que debería llegar hasta Vadiello. Con fecha 9 de agosto de 1923 se redactó el presupuesto de los gastos que habrían de originarse en el estudio de la sección desde Castilsabás hasta Nocito, con una longitud aproximada de 17 kilómetros. Dado que se trataba de un terreno escabroso, que causaría dificultades en la nivelación, en el estaquillado y en la toma de transversales, se necesitaría una brigada de diez peones con un capataz, una caballería con su conductor que se encargara del transporte de las estacas para perfiles, los hitos para vértices

y puntos notables, y material de escritura y delineación. Para el reconocimiento haría falta realizar varios viajes, fijar la traza de la vía e indemnizar a los propietarios por perjuicios de ocupación temporal de fincas. El presupuesto total de este estudio ascendía a 8461,96 pesetas, pero, dado que este territorio se consideraba como zona de frontera, habría que remitir un ejemplar del proyecto a la Comandancia de Ingenieros Militares, al igual que se había hecho veinte años antes.

Ese mismo año, poco después de encargarse el directorio militar del Gobierno, los pueblos interesados del valle de Nocito dirigieron una instancia a Miguel Primo de Rivera solicitando que se hiciesen los estudios de la carretera desde el pueblo de Castilsabás, donde quedaba estacionada, hasta Nocito, confeccionando el oportuno proyecto, y que se procediese a su continuación. El marqués de Estella (Primo de Rivera) respondió a aquella petición ordenando el envío de una determinada cantidad para atender a los gastos que ocasionaran los estudios. En una carta dirigida a *El Diario de Huesca* cuatro años después por el alcalde de Nocito, este narraba que, con la mayor diligencia, el personal de la Jefatura de Obras Públicas procedió en el verano de 1924 al estudio del proyecto de Castilsabás a Nocito, tomando cuantos datos de campo consideraron oportunos. Pero no sucedió lo mismo con el trabajo de gabinete, necesario para la completa terminación de los planos, memorias y proyectos, posiblemente

debido al exceso de trabajo motivado por otros asuntos que pesan sobre los funcionarios de Obras públicas. En ese periodo en que el Estado derrama a manos llenas el dinero y en que parece culminar una política de Obras públicas.

El alcalde insistía en que no era posible olvidar el problema, a pesar de que parecía que la fatalidad se había propuesto terminar con todas las esperanzas que los pueblos del valle de Nocito tenían puestas en la construcción de la carretera que, además, interesaba a la capital para su comunicación y enlace con aquellos pueblos.

En principio este proyecto se consideró de gran importancia militar, dado que con esta carretera se facilitarían el acceso a la parte sur de la sierra de Guara, “evitando la acción de la gola del campo atrincherado de Jaca en sus posiciones de la Peña y las dificultades de dicha sierra (que son muy considerables)”. Por tanto, era necesario estudiar los medios para que esta vía de comunicación pudiera ser fácilmente destruida, inutilizando el tránsito, lo que se podría lograr sosteniendo el firme sobre arcadas en algunos tramos, o procedimiento análogo, que pudieran ser demolidas con hornillos de mina. El 21 de marzo de 1924 el coronel encargado del despacho de la 10.ª División del Gobierno Militar en Huesca indicó la conveniencia de que en los trabajos de campo para estudiar el proyecto se tuvieran en cuenta dichas indicaciones de guerra, que solo podían ser hechas sobre el terreno. Por tratarse de un caso excepcional y por requerimiento de la defensa, ya que esta vía era una de las incluidas en el plan de comunicaciones militares de la provincia, el coronel ingeniero solicitó acudir al lugar con el ingeniero de Obras Públicas.

El 24 de agosto se reunieron en el terreno José Sánchez Pérez, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, afecto a la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Huesca, y Federico Torrente y Villacampa, teniente coronel de Ingenieros y jefe de la Comandancia, representantes

respectivamente del Ministerio de Fomento y del de la Guerra, con el fin de dar cumplimiento a las reales órdenes de 24 de noviembre de 1919 y 28 de abril de 1924. Por ser notoriamente perjudicial para la defensa, en esa visita al terreno se desechó el trazado que, partiendo de las inmediaciones de Castilsabás (final del trozo primero), y elevándose hasta Santa Eulalia la Mayor se dirigía por las divisorias de los ríos Flumen y Guatizalema a cruzar la sierra de Guara por el collado de Cuello Bail.

El proyecto de construcción del pantano de Vadiello influyó en el trayecto que, a juicio del Ministerio de Fomento, debería tener esta vía de comunicación. Este trazado continuaría directamente desde el pueblo de Castilsabás, donde llegaba el trozo primero de carretera que ya estaba en explotación, por el río Guatizalema, siguiendo por su ladera derecha desde las proximidades de La Almunia del Romeral hasta la partida de *La Matosa*, situada en los contrafuertes más avanzados al norte del monte Borón, “salvando en este trayecto, de unos doce kilómetros, las abruptas laderas de los montes de Espiellos, Ligüerre y Alborón y la presa y curva de embalse del proyectado pantano de Vadiello”. En la denominada *vuelta de Angoné*, el trazado cruzaría por vez primera el río Guatizalema y, apoyándose en su margen izquierda, de mejor orientación y condiciones, seguiría 1 kilómetro aproximadamente hasta el Campo del Río. Allí, por las proximidades, volvería a cruzar el Guatizalema, por cuyo cauce seguiría sin abandonar su ladera derecha hasta 1 kilómetro antes de llegar a Nocito. Este sería el final de la sección para ir en busca del cuello de San Úrbez, paso obligado para continuar el final de la carretera en el monte de Laguarda. De acuerdo con la prescripción impuesta, allí empalmaría con la carretera que iría de Orna a Boltaña, atendiendo al plan de comunicaciones más convenientes en la Zona Militar de Costas y Fronteras de la provincia de Huesca.

Para estudiar la posibilidad de este trazado, cuyas dificultades eran notables, ambos representantes lo recorrieron en cuanto lo permitieron las condiciones del terreno, siguiendo la traza aproximada de la solución propuesta. En su informe llegaron a la conclusión de que este trazado ofrecía las mayores garantías para la defensa, ya que las grandes dificultades naturales que el terreno presentaba y que deberían ser salvadas con considerables muros, trompas y túneles, permitirían al ejército el cumplimiento de su misión, facilitando los medios de destruir esta vía. El representante del Ministerio de la Guerra consideró que quedaban a salvo los intereses de la defensa y que podrían complementarse mediante el estudio de posiciones auxiliares y aplicación de medios de destrucción en los puntos convenientes, sin que se perjudicara el tráfico que se preveía importante. Tras la aceptación del trazado expuesto, se firmó el acta en Huesca el 28 de agosto de 1924.

El 4 de abril de 1925 el general encargado del despacho del Ministerio de la Guerra, de acuerdo con lo informado por el Estado Mayor Central del Ejército, en relación con la defensa nacional trasladó al Ministerio de Fomento la real orden por la que se aprobaba el acta de la comisión mixta de estudio de la sección de Castilsabás a Nocito, autorizando las obras correspondientes.

Desde distintos ámbitos políticos y sociales se consideraba que esta carretera sería de gran trascendencia para la región nordeste. A partir de enero del año 1928 las noticias sobre la carretera de Huesca a Monzón y a Ainet, llamada *de Huesca a Boltaña*, volvieron a aparecer en las páginas de *El Diario de Huesca*. Por esas fechas ya estaba terminado el tramo comprendido

entre la capital y Castilsabás, de 14 kilómetros, y redactado el proyecto de 7 kilómetros del comprendido entre este pueblo y el pantano de Vadiello, cuya construcción se preveía. También se estaba redactando el proyecto de los 14 kilómetros de trayecto entre Vadiello y Nocito. Como para la comunicación directa de Huesca con Boltaña se utilizaría, en su última parte, el tramo que llegaría desde Orna que ya estaba proyectado, quedaría solamente estudiar el trozo comprendido entre Nocito y la carretera de Orna a Boltaña, conocida actualmente como *La Guarguera*. Algunos artículos de prensa de ese año, firmados por Saúl Gazo bajo el seudónimo de *Monterriós de Aragón*, incidían en la importancia de esa comunicación y otras que unieran el llano con la montaña, como “esencia, fundamento, razón de ser y creación del turismo”. Un uso objetivo, el del turismo, que también defendía y valoraba Ricardo del Arco:

Son rutas de turismo de excepcional interés, perpendiculares a la línea fronteriza pirenaica, donde se esconden, avergonzadas de su aislamiento y dolidas de su abandono, las selvas edénicas, las praderas sin límites, las cumbres magníficas, los valles primorosos que permanecen hurtados a la noble curiosidad general.

EL PROYECTO COMPARTIDO CON LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO

Este nuevo tramo de carretera entre Castilsabás y Vadiello coincidía con el que la Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro necesitaba como acceso hasta el estrecho donde se había proyectado la construcción de la presa. El 27 de enero de 1928 el delegado de Fomento de la Confederación Hidrográfica del Ebro, Manuel Lorenzo Pardo, remitió al ingeniero jefe de Obras Públicas de la Provincia de Huesca el proyecto del trozo segundo de dicha carretera, redactado por su personal técnico con los datos de campo que les había proporcionado la Jefatura de Obras Públicas, referido a la vía de acceso al pantano de Vadiello. Diez días después el ingeniero jefe de Obras Públicas, una vez examinado el proyecto redactado por la Confederación, informó de que, para la prolongación de la carretera existían en su Jefatura datos de campo tomados hacía veinticinco años, y que el ingeniero José Sánchez Pérez completó en 1924, estudiando toda la sección hasta Nocito, más 1 kilómetro de prolongación. Con todos esos datos la Jefatura de Obras Públicas había empezado la redacción del proyecto y, encontrándose bastante adelantada, el ingeniero Federico Jiménez del Yerro, en nombre de la Confederación, solicitó de la Jefatura que se le entregasen los documentos y los datos con el fin de terminar la redacción del proyecto hasta el lugar de emplazamiento del pantano de Vadiello, ya que este tramo de vía era una de las primeras obras que se precisaban para la de la presa. De acuerdo con Obras Públicas, con toda la documentación facilitada, el ingeniero Jiménez del Yerro redactó el proyecto de este tramo, que tendría una longitud de 6798,88 metros, la necesaria para servir a la zona en que se habría de construir el pantano. El ingeniero de la Confederación, José Sans Soler, informó el proyecto anotando algunas observaciones, como la de hacer un detenido examen del terreno para evitar en lo posible las anomalías que presentaban ciertos perfiles y rampas, suprimir alguna curva, intercalar una rasante horizontal, unificar el tipo de muros de sostenimiento, mejorar las obras de fábrica, dar visibilidad en las curvas en que hubiera desmontes que lo impidieran y

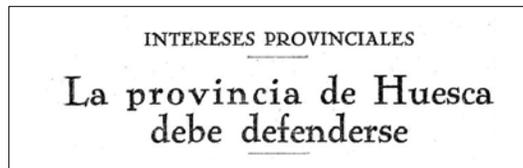
aumentar los radios de varias curvas con el fin de hacerlas asequibles para los modernos medios de locomoción. El ingeniero encargado, García López, quedó a la espera de que este proyecto se sometiera a la aprobación de la Dirección General de Obras Públicas.

A finales de 1928 las obras todavía no se habían iniciado. Las comunicaciones con el valle de Nocito seguían siendo tortuosas y largas. Por una real orden de fecha 23 de marzo de 1928 el Estado autorizaba a los particulares y a las corporaciones interesados en la construcción de una obra pública, para realizar a su costa los estudios y proyectos, anticipando estos el dinero necesario para atenderla. Por muy poca cantidad que anticiparan los Ayuntamientos y la Diputación se pensó que se podría realizar a destajo el trabajo necesario para ver ultimado el proyecto. El redactor Jorge Cajal manifestó en *El Diario de Huesca* su preocupación por la paralización del proyecto. Según su escrito consideraba que era vergonzoso en pleno siglo xx que, para trasladar la correspondencia a unos treinta kilómetros de la capital, se necesitaran tres días como mínimo, y que la carretera estaba sufriendo el calvario de una paralización, por lo que había llegado el momento de averiguar de dónde procedía. Pidió a los assembleístas señores Campo, Banzo y Coarasa que hicieran las gestiones necesarias ante el ministro de Fomento, pues se tenía derecho al cumplimiento de una real orden en la que se disponía la terminación de carreteras empuzadas y que se pusiera en comunicación rápida con el resto de la nación española y del mundo a este importante valle. Proponía en su escrito, si fuera necesario, anticipar cantidades para la terminación del proyecto, y acogíéndose a una disposición aparecida en la *Gaceta*,

tengo la seguridad plena que no han de negar su apoyo las entidades provinciales y locales y particulares interesados en la construcción de la citada carretera y del Pantano de Vadiello, pues sin aquella no es posible construir este.

Pocos días después el alcalde de Nocito, Pedro Villacampa, se dirigió al director del periódico reforzando el contenido de su escrito sobre la carretera que llevaba unos treinta años figurando en el Plan General, y que se consideraba necesaria para los pueblos del valle, pues de ella dependía la explotación nacional de sus riquezas. Pero, según el alcalde, lo accidentado del terreno y su elevado coste de construcción,

unido a intereses creados en su contra, hicieron que pasase el tiempo sin que los pueblos interesados obtuviesen más que algunas promesas vagas e incumplidas y empañadas con ocasión de unas elecciones por la política provincial.



Fue a finales de 1928 cuando Jorge Cajal volvió a la carga en defensa de la carretera, con un artículo titulado “La provincia de Huesca debe defenderse”. En él instaba a trabajar

conjuntamente a la Diputación, el Ayuntamiento de Huesca y la Cámara de Comercio, pues había recibido cartas de personas de varios pueblos, y también de Madrid y Barcelona, que se ofrecían para cooperar en una campaña de propaganda de los lugares interesados por la carretera y por el pantano. Cajal consideraba que debería crearse una junta de acción con todas las personalidades, que podría ser presidida por el alcalde de Huesca, Vicente Campo, formando parte los señores Banzo y Coarasa y las personas más directamente interesadas en estas importantes obras. Como al parecer no había dinero para seguir trabajando en el proyecto de la carretera, Cajal invitó en su carta a todos los demandantes a encabezar una suscripción para anticipar al Estado la cantidad necesaria con la que terminar el proyecto de Castilsabás a Nocito. Y si faltara alguna cantidad, podrían anticiparla la Diputación y el Ayuntamiento, y dar así un impulso a este asunto que estaba paralizado totalmente. Esta campaña provocó reacciones en destacados ciudadanos, lo que motivó a Cajal a publicar un nuevo escrito en el que felicitaba al país “si es que es cierto que va de verdad la construcción de la carretera”. A las personas que habían ofrecido cantidades como anticipo para terminar el proyecto, les dijo que tuvieran un poco de paciencia.

La Cámara de Comercio apoyó la iniciativa de Cajal y envió una carta el 15 de diciembre al ministro de Fomento solicitando que se le comunicara el estado de las obras. Tras un detallado informe de las actuaciones llevadas a cabo hasta la fecha, se le notificó que ese año de 1929 se había encargado el estudio al ingeniero José García López con un presupuesto de 10000 pesetas, y que él, con el único ayudante y sobrestante a sus órdenes, se ocupaba, además de los trabajos de gabinete que exige la marcha de las numerosas obras nuevas en construcción a su cargo, de la redacción del proyecto de la carretera de Broto a la frontera francesa pasando por Bujaruelo, con ramal al valle de Ordesa, que se calculaba que podría estar ultimado a finales de abril. Esa sería la fecha propicia para los reconocimientos y la toma sobre el terreno de algunos datos necesarios para la carretera a Aineto, “que se desarrolla por terreno sumamente abrupto y en gran parte inaccesible”. Seguidamente se reanudaría la redacción del proyecto de los dos tramos siguientes al redactado por la Confederación “y en fin de diciembre del corriente año la del resto de la sección hasta Nocito”. La misma petición hicieron el 10 de diciembre los alcaldes de varios pueblos de la zona, recibiendo idéntica respuesta por parte del ingeniero jefe.

En diciembre de 1928 la Confederación ya tenía cumplidos todos los trámites, por lo que solicitó a la Dirección General la aprobación del proyecto, pues le urgía no demorar la construcción de ese tramo de vía de la que dependía la ejecución del pantano. Solicitaba en su escrito que el Ministerio dispusiera la aprobación de la ejecución de las obras, o en su defecto autorizara a la Confederación para ejecutarlas por el sistema de contrata mediante concurso, adelantando la cantidad que cargaría íntegra a la subvención del Estado, hasta que legalmente procediera el reintegro correspondiente por inclusión de dicho importe en el presupuesto del Ministerio. En marzo de 1929 se comunicó desde la Dirección General de Obras Públicas que había sido aprobado técnicamente el proyecto, cumpliendo algunas prescripciones en el replanteo, que ya estaban previstas, relacionadas con rasantes, curvas, consolidación del firme, determinadas obras de fábrica y, además, modificación del precio del metro cúbico de desmonte en el túnel.

El 20 de abril de 1929 el Consejo Técnico de Construcción acordó que se procediera a la redacción del replanteo previo, teniéndose en cuenta las prescripciones que en la real orden se

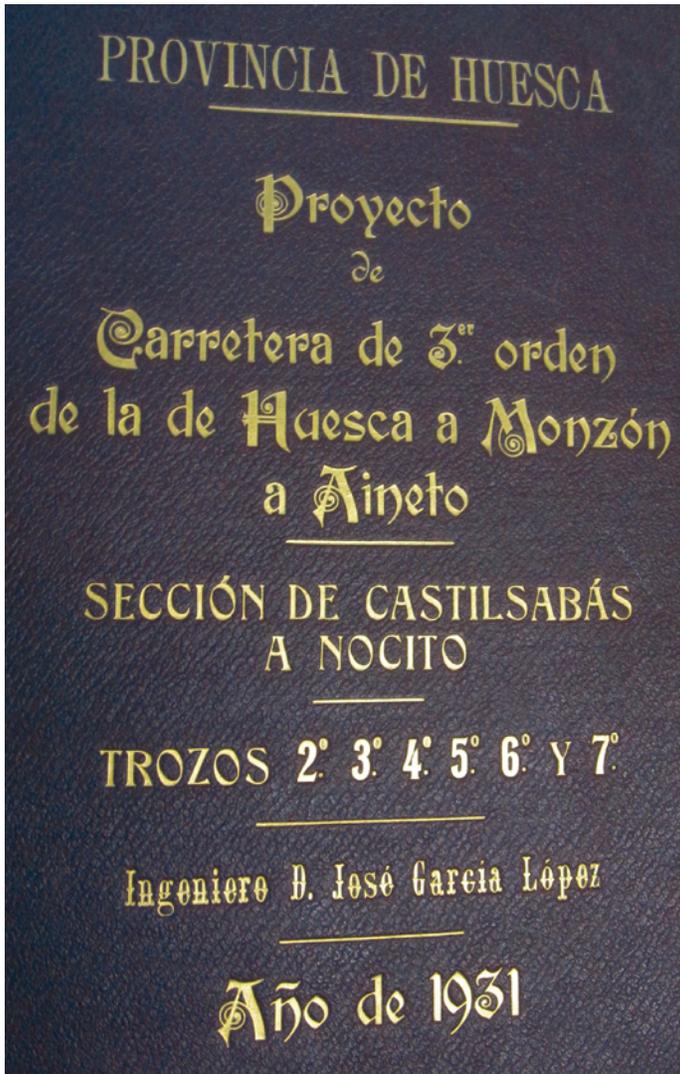
mencionaban. Tan pronto como dicho proyecto fuera examinado y aprobado por el Consejo, se podría abrir el oportuno concurso para la ejecución de las obras. Con el informe del jefe de la Segunda División, en sesión del 15 de noviembre se acordó aprobar, con una serie de prescripciones, el proyecto del tramo segundo de carretera replanteado y firmado por Santos Coarasa Nogués, junto con su presupuesto total que ascendía a 771 873,86 pesetas. El 18 de diciembre se inició el expediente de información pública, anunciado en el *Boletín Oficial de la Provincia*. Cumplidos los trámites de publicidad y no habiéndose formulado reclamación ni oposición alguna, según informaron los alcaldes de los pueblos interesados, y tratándose de una obra de gran utilidad y conveniencia, tanto por la importante zona que comunicaría como por facilitar la construcción del pantano de Vadiello, el Gobernador dio por aprobado el expediente.

Por esas fechas también habían salido a subasta algunos tramos de la carretera de Orna a Jánovas, pero como los precios habían sido fijados antes de la Gran Guerra, elevándose posteriormente el costo de materiales y de jornales, era necesaria una modificación presupuestaria. Esta diferencia ocasionó que las subastas quedaran desiertas y se perdiera un año más en la realización de las obras. Con el fin de que las subastas salieran adelante, según cuenta Ricardo de Sobrarbe en *El Diario de Huesca* del 6 de marzo de 1929,

llegó ayer a Huesca el prestigioso y acaudalado propietario de Laguarda don José María Villacampa, activo y muy competente diputado provincial sustituto, que en unión del abogado montañés don Saúl Gazo, visitaron al excelentísimo señor don Fernando Rivas, muy digno y probo gobernador civil de la provincia, y a los asambleístas señor Banzo y Campo, para recabar sus cooperaciones e influencias oficiales, a fin de conseguir que esos tres trozos de carretera de Orna a Jánovas sean subastados sin más esperas ni dilaciones.

Ese mismo año, por un real decreto del Ministerio de Fomento, la proyectada carretera de Sabiñánigo a Fiscal, que hubiera recorrido todo el valle del Basa y Fenés hasta la ribera del río Ara, fue modificada para que pasara por Yebra y Orús hacia el Collado de Fablo hasta enlazar con la de Orna a Jánovas por Secorún y Laguarda. Este cambio de trayecto supuso un impacto negativo para los intereses pecuarios y forestales de los pueblos de Cortillas, Cillas, Sasa, Bergua, Basarán, Escartín, Otal y todos los de la ribera del río Ara que tenían puestas sus esperanzas en la proyectada carretera que uniera Sabiñánigo y Fiscal. A finales del siglo XIX aquel trayecto por el Collado de Fablo hasta el río Ara no solamente estaba en proyecto como carretera, sino también como ferrocarril de vía estrecha a propuesta del Ayuntamiento de Graus. Esta aspiración ferroviaria partiría de la estación de Sabiñánigo, atravesaría el río Gállego para recorrer por el pueblo de Yebra todo el valle de Basa, pasando por Fenés hasta llegar a Fiscal, para continuar por Boltaña hacia Aínsa y terminar en Graus. Pero estos dos sueños quedaron en simples proyectos con el nuevo decreto de modificación de recorrido. Un cuarto de siglo después, en 1955, los montañeses de los municipios de Fiscal, Bergua, Basarán, Cortillas y Yebra de Basa, agrupados bajo una junta denominada *Mancomunidad de Municipios del Alto Aragón*, se reunieron en este último pueblo para volver a solicitar al gobernador civil esta carretera de Yebra a Fiscal, que había sido proyectada y presupuestada medio siglo antes.

Sobre la subasta de la carretera de Castilsabás a Nocito, en el mes de mayo de 1930 todavía no había nada decidido, pues habría que resolver la fórmula para abonar el Estado a la Confederación la obra adelantada. Visto el retraso administrativo, la Confederación propuso realizar ella la obra, por lo que podría adelantarse mucho la construcción, pues en el presupuesto vigente ya tenía consignada la cantidad de 600 000 pesetas, y, por tanto, su desarrollo no tendría que acomodarse a las consignaciones anuales del Estado para el Plan General.



El 18 de junio de 1930 se firmó la tan esperada carta del Ministerio de Fomento al delegado de la Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro, por la que se le autorizaba a ejecutar por contrata las obras del trozo segundo con sujeción al replanteo previo que fuera definitivamente aprobado por la superioridad. Se le autorizaba, además, a abonar el importe del expediente de expropiación de las fincas que fuera necesario ocupar para la construcción de la carretera. Todos los servicios debería efectuarlos la Confederación bajo la inmediata inspección y vigilancia de la Jefatura de Obras Públicas, que recibiría las obras una vez terminadas. En cuanto a los gastos de construcción y de expropiación le serían reintegrados a la Confederación cuando el Estado consignara las cantidades necesarias para ello. El 30 de diciembre de 1930 el ingeniero jefe comunicó a la Confederación que habían comenzado las obras de construcción del trozo segundo de la carretera a Nocito.

El 17 de enero de 1931 el general gobernador dirigió un escrito al ingeniero jefe de Obras Públicas de la Provincia de Huesca trasladándole una carta del capitán general de la Región, por la que, una vez examinada el acta de la comisión mixta para el replanteo de la carretera a Ainet, el rey había tenido a bien aprobarla y disponer que

no habiendo sido fijados, ni los medios de destrucción de las obras de fábrica, ni las posiciones artilleras que habrían de completar la defensa de este trozo de carretera, durante la ejecución de los trabajos de esta vía de comunicación sean estudiados todos estos extremos remitiendo oportunamente a este Ministerio un plano de esta zona del Pirineo con el detalle conveniente para apreciar la importancia de esta comunicación, acompañado de una sucinta memoria en la que se fijen las posiciones artilleras que pudieran utilizarse para la defensa del proyecto de medios de destrucción del túnel del congosto de Estapiello y de las demás obras de fábrica cuya destrucción en caso de guerra conviniera tener prevista.

LOS AÑOS DE LA SEGUNDA REPÚBLICA

El 14 de abril de 1931 se proclamó la Segunda República, y en virtud del decreto de 16 de diciembre el Ministerio de Fomento pasó a llamarse *Ministerio de Obras Públicas*, integrándose todas las carreteras del Estado en la Dirección General de Caminos.

Fue en noviembre de ese año cuando la Dirección General autorizó al ingeniero jefe de Huesca para que procediera al estudio de la parte que restaba de la carretera hasta Nocito. A finales de año, el Centro Republicano Radical de la capital publicaba en *El Diario de Huesca* una relación detallada de las carreteras de la provincia que figuraban en el nuevo Plan de Obras Públicas proyectado “y que de tan capital interés es para Huesca, por alcanzarle la cantidad de pesetas 7 440 523,49 de presupuesto”. Entre las carreteras con presupuesto aprobado para subastarse inmediatamente figuraba el trozo segundo de la de Castilsabás a Nocito, por un importe de 494 404,22 pesetas.

A finales de febrero de 1932 la Jefatura Provincial de Obras Públicas remitió para su aprobación a la Dirección General el proyecto de los trozos segundo al séptimo de la carretera de Castilsabás a Nocito, haciéndole notar que no coincidían los totales de cada presupuesto debido a la nueva fijación de los jornales mínimos que habían de regir en la provincia, superiores a los



Carretera a Vadiello con tres túneles, correspondiente al trozo primero del tramo de Castilsabás a Nocito.



Vista de tres túneles en el segundo tramo antes de llegar a Vadiello.

anteriormente vigentes, lo que obligó a elevar los precios del proyecto, una vez que estaba redactado. En la memoria figuraba que el trazado habría de desarrollarse por la parte meridional de la sierra de Used y cuenca alta del río Alcanadre, con una longitud no inferior a 20 kilómetros, por terrenos bastante movidos y cuyas cotas excedían en muchos tramos de los 1000 metros de altitud. Esta longitud y las condiciones del terreno por donde habrían de realizarse los trabajos sirvieron de base para el cálculo de las diversas partidas. En el presupuesto se fijaron los días

que habría que invertir, los viajes y las dietas del personal facultativo, teniendo en cuenta la configuración del terreno por una parte y, por otra, la dificultad de los alojamientos. La partida detallada para gastos de locomoción se calculó según las distancias que había por ferrocarril de Huesca a Orna, por carretera desde Huesca a Belsué y de Laguarda a Orna, y por camino de herradura de Belsué al lugar de los trabajos, así como del número de viajes que realizar. También se indicó en el presupuesto la necesidad de diez peones diarios con un capataz medidor y una caballería mayor con la que transportar el material de estudios y otros impedimentos. En las partidas de materiales se fijó el número de estacas e hitos según la experiencia de otros estudios y lo que, dado el relieve del terreno, se estimaba necesario, además del utilizado para escritura y delineación, teniendo en cuenta que habría que remitir un ejemplar del proyecto al Ramo del Ejército. Como los propietarios de las fincas que temporalmente habrían de ser ocupadas por los trabajos tendrían derecho a indemnización de perjuicios, se estimó su valor teniendo en cuenta la clase de los daños y la de las fincas que se encontraban en la zona en obras. Sumadas las diversas partidas resultaba un importe total de 9534 pesetas, que se sometería a la aprobación por la superioridad, firmado por los ingenieros José García López y G. de Velasco.

A finales de abril el ingeniero García López trató de aclarar a la Comisión Gestora de la Diputación Provincial un error que esta institución tenía sobre el desarrollo de la carretera a Aineto en el tramo final. En este informe se puntualizó que, con el itinerario modificado, la última sección empalmaría en Laguarda con la carretera de Orna a Boltaña, y así podrían quedar servidos los pueblos de la comarca, situados en la zona de Nocito y parte baja de Serrablo.

El 3 de agosto de 1932 *El Diario de Huesca* daba la noticia de que había quedado finalizado el proyecto reformado del pantano de Vadiello y que la carretera que estaba en construcción tendría su terminación unos doscientos metros más arriba del emplazamiento antiguo de la presa en el Vadiello, es decir, aguas abajo y próximo al lugar donde actualmente se encuentra el refugio de Peña Guara, cuya construcción en origen fue para sede de la casa de administración del pantano. Al llevar la presa al estrecho de La Vendosa, o sea, 1500 metros aguas arriba, se precisaría la construcción de un camino de acceso utilizando un trozo de la carretera proyectada hacia Aineto.

Jorge Cajal publicó el 4 de diciembre un artículo en el diario sobre los importantes acuerdos de la corporación municipal de Huesca, entre los que se encontraban la carretera de Arguis a Sabiánigo que

debe terminarse, pues desde febrero, creo yo, está el proyecto en Madrid muerto de risa, y la carretera de Castilsabás a Nocito que se halla igualmente en Madrid hace varios meses y sin resultados prácticos para un país que está incomunicado con el mundo.

El aislamiento de los pueblos del norte de la sierra de Guara afectaba también al envío de la correspondencia. *El Diario de Huesca* de 24 de abril de 1932 publicó una carta del vecino de Nocito Victoriano Ortas bajo el título “Para el señor administrador principal de Correos”, por la que trasladaba su queja ante la supresión de la camioneta que hacía el servicio de transporte de viajeros, de equipos y de la correspondencia desde Huesca por Apiés hasta el pantano de Santa María de Belsué, como vía de comunicación más próxima desde la capital hacia varios



En este mapa se puede comprobar el lugar donde se iba a construir la presa del embalse en un principio (en la zona del refugio de Peña Guara), y dónde se ubicó definitivamente.



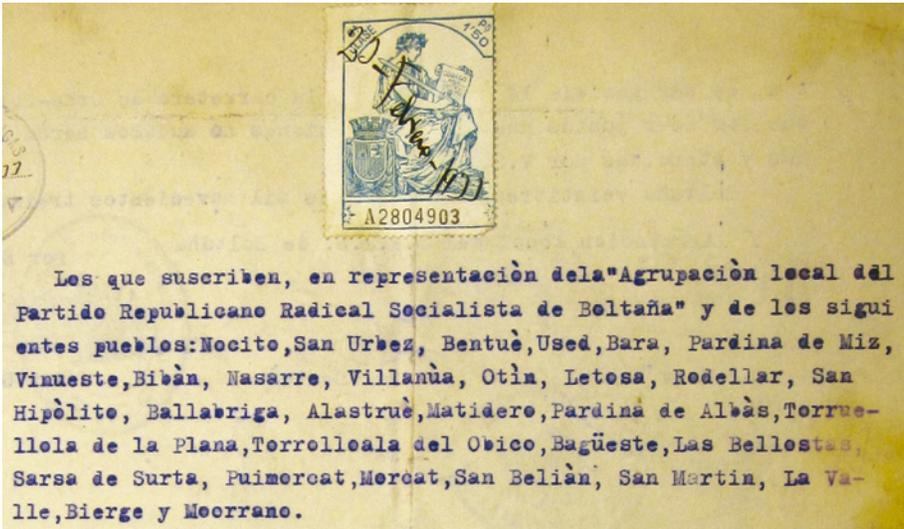
Refugio de Peña Guara, antigua casa de administración del pantano.

pueblos de la montaña. Para recoger la correspondencia, el *peatón correo* de Nocito se desplazaba hasta el pantano por Santa María de Belsué, excepto los días de lluvia en que se hacía imposible el paso por el río, lo que le obligaba a alargar el recorrido en unos diez kilómetros por el pueblo de Belsué. Este servicio facilitaba hacer el viaje a Huesca en un día, pero al ser suprimido habría que volver a la anterior situación, “pasándose el transeúnte horas y horas por los pésimos caminos o sendas escabrosas de las sierras de Guara y Cuello Bail, necesitándose para poder realizar el viaje a Huesca tres días”. Por ello, el señor Ortas pedía una solución a este cambio de ruta que sería muy perjudicial para los pueblos de su comarca. Una semana después se desplazó a Huesca una comisión representativa de Nocito, Lúsera y Pardina de Orlato para plantear este problema a Emilio Mairal, jefe de Correos. En febrero de 1933 el problema de este servicio seguía sin solucionarse para los dieciocho pueblos y aldeas que componían el valle de Nocito, y se recibía la correspondencia con tres días de retraso. Los representantes de estos pueblos volvieron a dirigirse al delegado de Correos insistiendo en que el servicio desde la capital a Nueno, Arguis y Belsué “es altamente perjudicial y deficiente”. La propuesta que planteaban para subsanar esta irregularidad consistía en sustituir la cartería Nueno – Belsué por otra desde Apiés, por Sabayés, Santa Eulalia de la Peña al pantano de Santa María de Belsué, o bien una que fuera por Orna de Gállego a Gésera, Ibirque y Nocito, por lo que, salvo en tiempo invernal, se podría recibir la correspondencia en el día. En esos años el trayecto menos costoso para llegar desde Huesca hasta Nocito era desplazarse en coche hasta Belsué y luego en mulos hasta los pueblos del valle. Un grupo de periodistas que salió de Huesca el 11 junio de 1935 para participar en la romería de San Úrbez describía así el recorrido:

Salida a las cinco y a las seis, arranque desde Belsué y en mulo hasta llegar a la fuente de Palomar, lograda después de hora y media de subir y subir [...] y adelante deshaciendo la ascensión y otra vez arriba hasta dar vista a Nocito a las once. No habían acabado allí las cuestras. En San Úrbez uno de esos cuarticos de hora de camino de cuarenta y cinco minutos nos esperaba.

Tras la celebración de las elecciones de 1931, el Partido Republicano Radical Socialista (PRRS) se convirtió en la tercera fuerza política de las Cortes constituyentes. Durante el primer bienio republicano este partido participó en todos los Gobiernos y sus representantes lideraron importantes y controvertidas reformas e iniciativas legislativas. Esta situación de privilegio en el Gobierno debió animar a la Agrupación Local del PRRS de Boltaña para redactar y enviar un escrito el día 23 de febrero de 1933 al ingeniero jefe de Obras Públicas de la Provincia de Huesca. Se trataba de una carta firmada por la propia Agrupación Local y por treinta pueblos y pardinas, que estaban de acuerdo y defendían el primitivo proyecto de carretera hasta Nocito.

En su escrito solicitaban que, a partir de Nocito, la nueva carretera continuara su trazado por Bentué, Used, Bara, Letosa y otros muchos pueblos casi en línea recta por Morcat hasta Boltaña. Como argumento para su solicitud manifestaron que el trazado previsto hasta Laguarda no era tan urgente y necesario, pues atravesaba una zona poco menos que desierta por la sierra de Used y Collado de Serrablo a una altitud tan considerable que, a causa de las nieves, gran parte del invierno la comunicación quedaría interrumpida. Manifestaban, además, que en la carretera de Orna a Boltaña, próxima ya a terminarse, debía respetarse el anterior trazado por Campodarve, San Martín, La Valle, Puente Viejo sobre el Ara y Boltaña, “pues todavía hay



Cabecera de la carta de los pueblos de los valles del norte de Guara, con la póliza incorporada.

tiempo de rectificar el trazado que se pretendió (trazar) realizar por el Barranco de Ferrera". En el caso de atender esta modificación, el ramal de Nocito a Boltaña y la carretera desde Orna se unirían en las proximidades de San Martín, llegando a Boltaña en un trazado común desde dicho pueblo, "por lo que se economizaría la República la construcción de dos costosos puentes". Además de las ventajas orográficas para este proyecto que planteaba la agrupación de más de treinta pueblos, debería tenerse en cuenta el interés general del país, que no era otro que el de poner en comunicación a todos esos núcleos completamente aislados, que únicamente disponían por el sur como carretera más cercana la que terminaba en Rodellar. Por ello, transmitían su aspiración al ingeniero jefe, para que la carretera por Castilsabás y Nocito derivara desde esta localidad por San Úrbez, Bentué, Used, Bara y los numerosos pueblos del Bajo Serrablo hasta Boltaña, uniendo este ramal con la carretera de Orna Boltaña en las proximidades de San Martín.

Un mes más tarde llegó una respuesta a la solicitud, pero sin ninguna solución, simplemente para indicar que era necesario reintegrar la referida instancia con una póliza de 1,50 pesetas. Pocos días después el alcalde de Boltaña, Conrado Campo, envió la póliza como reintegro del documento. El 4 de mayo el ingeniero encargado, García López, informó de que la carretera de Orna a Laguarda estaba construida en su totalidad y que la segunda sección desde este pueblo hasta Jánovas constaba de tres trozos: el primero estaba construido; el segundo se hallaba en construcción por contrata, muy adelantado, aunque paralizado desde hacía unos meses, pendiente de la aprobación de un proyecto reformado que no afectaba en nada a la dirección general del trazado; y el trozo tercero no tenía aún proyecto aprobado, pero se habían tomado todos los datos de campo y estaba casi terminado, por lo que podría ser remitido en breve plazo a la superioridad. El ingeniero informó, además, de que cuando en el año 1915 se hicieron los



Parte del reverso de la carta con las firmas y los sellos de cada pueblo.

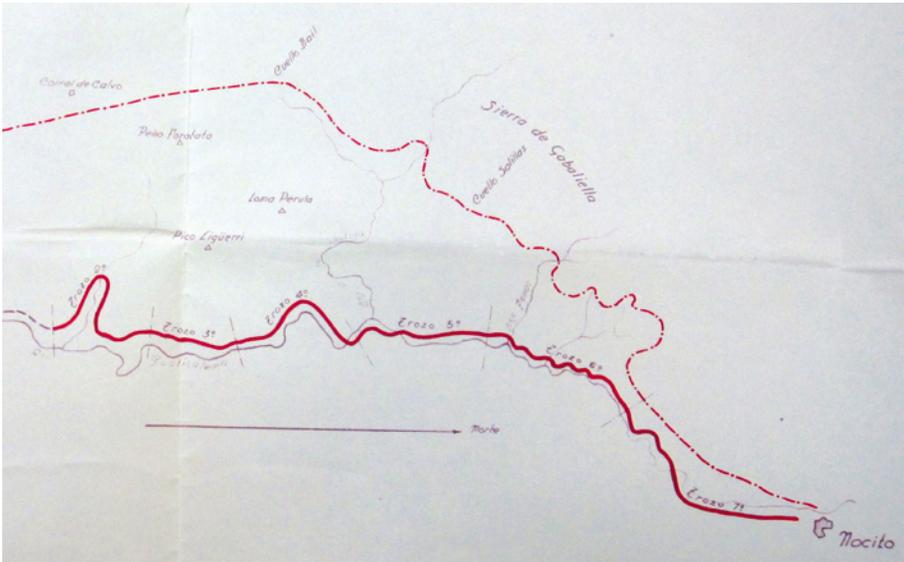
estudios para el trazado general de la carretera a Boltaña, en su segunda sección, de acuerdo con el criterio expuesto por el representante del Ramo de Guerra, nombrado para estudiar el plan de comunicaciones más conveniente en la zona militar de fronteras de la provincia, se fijó el trazado yendo desde el Mesón de Fúevola (Fuebla), punto de paso obligado, por el barranco de La Bañera, pasando por los pueblos de Campodarve, Espierlo y Silves para terminar en la carretera de Broto a El Grado cerca de Boltaña. Con este trazado se había aprobado el 26 de febrero de 1919 el proyecto del trozo segundo hasta Campodarve, que estaba ya en construcción, y con el mismo se tomaron poco después los datos del trozo tercero desde ese pueblo hasta el final. En consecuencia, el 4 de mayo de 1933 el ingeniero propuso que se procediera a desestimar la instancia de solicitud de cambio del trazado, conservándose el de la carretera denominada de la *E. F. de Orna a Jánovas* en la forma ya estudiada hasta su final en las proximidades de Boltaña.

En el mes de mayo de 1933 el diario *El Pueblo*, vinculado ideológicamente al Gobierno republicano, contribuía a levantar los ánimos con noticias positivas, como que ya se había anunciado públicamente que, pasado el periodo de la información pública sobre la construcción del pantano de Vadiello, se procedería a la aprobación definitiva de la carretera y acto seguido a las formalidades de la subasta. También informaba sobre el viaje que el diputado Lana Sarrate había realizado a París en relación con el proyecto del Circuito Pirenaico que él mismo había

LOS TRAMOS SEGUNDO A SÉPTIMO

Volviendo a la carretera que nos ocupa, a los tramos segundo al séptimo desde Vadiello hasta Nocito siguiendo el curso del río Guatizalema, vemos que en el informe del mes de julio de 1933 se anotaron algunas posibles modificaciones al trazado propuesto. El tramo por construir presentaba numerosos obstáculos naturales difíciles de salvar técnicamente, por lo que se proponía la necesidad de estudiar diversas soluciones en los parajes de más difícil acceso, para evitar la realización de numerosas excavaciones, disminuir en lo posible los costes de la explanación, determinar la conveniencia de aumentar los desmontes con el fin de evitar la construcción de muros de sostenimiento o estudiar la altura a que convenía abandonar la excavación a cielo abierto para entrar en túnel y el modo de iluminación de este cuando por su longitud no fuera suficiente la que dieran sus bocas. En las obras de fábrica se tendrían que construir algunas tajeas o arcos de desagües para cruzar los barrancos transversales, además de los pontones necesarios para vadear el río en dos ocasiones. En esa memoria se detallaban elementos constructivos tan importantes como el empleo de la sillería artificial o la natural, variar la dosificación de cemento en el hormigón para cimientos, el aprovechamiento de la roca dura sobrante de las excavaciones para mampuestos o sillares, el transporte de los materiales, las proporciones de cal y de arena... El Consejo de Obras Públicas emitió un dictamen referido a las circunstancias técnicas, económicas y militares que podían causar modificaciones en el proyecto. Las prescripciones técnicas se referían a compensación de tierras, desagües de obras, cambio de ubicación de alguna tajea, sección transversal de los muros de sostenimiento y pequeños detalles recogidos en algunos artículos del pliego de condiciones. Las económicas obligaban a un nuevo estudio de algunos precios y a la supresión de otros. Con todos estos datos, se procedió a informar al Ministerio de la Guerra del nuevo estudio del trazado de la carretera, supuestamente comprendida en la zona militar de Costas y Fronteras, para determinar si se podía prescindir del trazado por el fondo del valle del río Guatizalema y si serían admisibles otros por zonas menos abruptas tal como la ya desestimada de la divisoria entre este y el Flumen por Cuello Bail, u otro de condiciones más favorables. El proyecto se envió al teniente coronel de Ingenieros Fernando Falceto Bleuca, para proceder al estudio de la posibilidad de un nuevo trazado. Según un decreto de Presidencia, la extensión de las zonas militares de Costas y Fronteras se limitaba por el sur del Pirineo o frontera francesa mediante una línea que pasaba por Jaca, Sabiñánigo, Fiscal y Nocito, es decir, muy al norte de Nocito. Por lo tanto, todo el trazado Castilsabás – Nocito quedaba fuera de la zona militar. Sin la obligación de contar con la intervención del Ministerio de la Guerra, fue el de Obras Públicas el que determinó la aprobación del proyecto de los trozos segundo al séptimo, por su presupuesto de contrata de 2 889 296,93 pesetas.

El 23 de septiembre de 1933 *El Diario de Huesca* anunciaba el viaje del ministro de Obras Públicas Rafael Guerra del Río, acompañado del director general de Obras Hidráulicas, quien tras inspeccionar varias obras hidráulicas con Manuel Lorenzo Pardo, el lunes 25, después de visitar Tormos, sería recibido en Huesca durante dos horas. Un artículo de Arturo Martínez Vellilla criticaba el gasto gubernamental de varios millones en “obras suntuarias como la de los ya tristes y célebres enlaces ferroviarios de Madrid”, sugiriendo que esas cantidades se emplearan



Croquis de los dos trayectos planteados: por Cuello Bail y por la orilla del río Guatzalema.

en obras de mayor trascendencia e importancia como era la carretera a Nocito. Al anochecer del día 26 el ministro hizo su entrada en Huesca y acompañado de toda la comitiva se dirigió hasta el salón de sesiones del Ayuntamiento, donde fue recibido por el alcalde Manuel Sender y el presidente de la Diputación, Jesús Abad. Tras plantear la importancia de la Ley de Riegos del Alto Aragón, se le expuso la necesidad trascendental de las carreteras de Arguis, la de La Peña a Bailo y la de Nocito, las dos primeras con importante construcción realizada. El ministro, que llevaba solamente doce días en el Gobierno, afirmó que no conocía esas obras pero que se interesaría por ellas. Como recordatorio se trasladaron por escrito al ministro todas las peticiones de interés para la provincia, entre las que estaban terminar con la subasta del trozo último por construir de la carretera de Huesca a la estación férrea de Sabiñánigo, desde la parte de Mesón Nuevo al empalme de la de Orna a Boltaña; que fueran aprobados, tal como estaban proyectados, los trozos segundo al séptimo de la sección de Castilsabás a Nocito, y aprobar y subastar el último trozo con puente sobre el río Ara de la carretera de Orna a Boltaña.

DESPUES DE UN VIAJE

**Las peticiones que Huesca ha hecho
al ministro de Obras públicas**

El Diario de Huesca, 27 de septiembre de 1933.

EL BIENIO NEGRO (NOVIEMBRE DE 1933 A FEBRERO DE 1936)

En enero de 1934 el Ministerio de la Guerra dispuso por escrito que, por no alcanzar la zona militar de Costas y Fronteras, podía prescindirse de la intervención del Ramo de Guerra para la determinación del trazado de la carretera en sus trozos segundo al séptimo. En vista de este comunicado, el director general de Caminos notificó que se aprobaba técnicamente el proyecto por su importe de contrata, siempre que al practicar el replanteo se fijara el trazado estudiándolo mediante examen comparativo de las características técnicas y económicas con el que pudiera desarrollarse por la zona de la divisoria de los ríos Flumen y Guatizalema.

Los pueblos incomunicados y los temporales de nieve

“Los pueblos incomunicados y los temporales de nieve”. Este era el titular de la carta de Victoriano Ortas, alcalde de Nocito, publicada en *El Diario de Huesca* el 14 de enero de 1934, sobre el intenso temporal de nieve, como hacía mucho que no se había visto, que en los últimos días del año anterior había causado gravísimos perjuicios en los ganados,

y también tristes escenas con relación a la adquisición de las primeras necesidades de la vida en estos incomunicados pueblos del valle de Nocito y gran parte de Serrablo.

El espesor por la gran cantidad de nieve caída interceptó las pocas y escabrosas sendas que estos valles tenían para comunicarse con el resto del mundo. Algunos días salieron caravanas compuestas por quince hombres y diez mulos, para abrir el paso por la sierra de Cuello Bail,

dejándolo por imposible, regresando no sin grandes trabajos como no menos peligro, porque los fuertes vientos producían inmensa nube de menuda nieve, que en muy pocos minutos quedaba interceptado todo lo que durante algunas horas se había hecho.

A pesar de seguir incomunicados surgió la necesidad de llevar pan hasta el mesón de Santa Eulalia, para las familias que llevaban varios días sin comida, y algunos hombres salieron dispuestos a atravesar la sierra y llegar hasta un punto donde les esperarían otros con las caballerías. El alcalde de Nocito finalizaba su escrito preguntando:

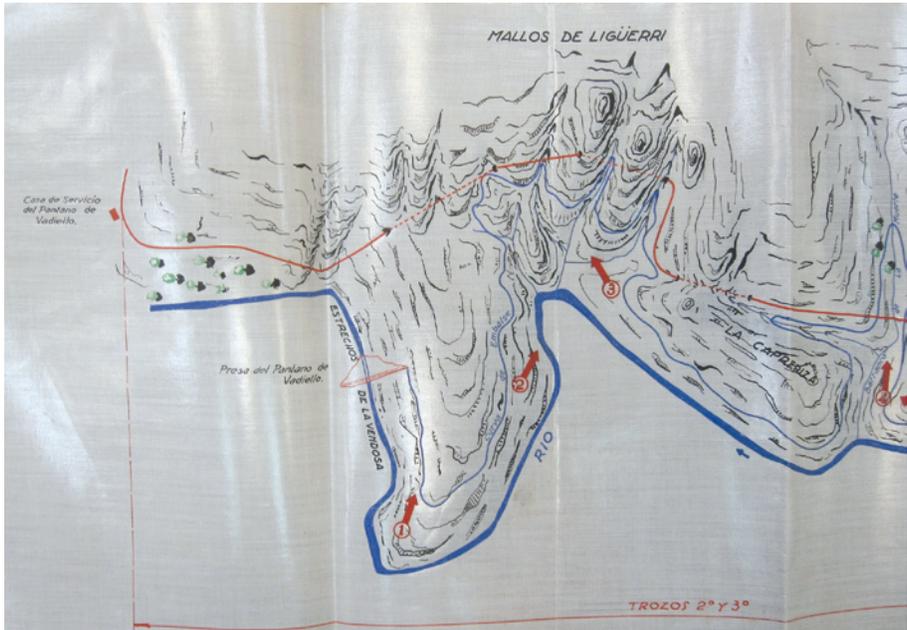
¿Por qué no hemos de tener un trozo de carretera que evite tan desastrosa y penosa situación?

La angustiada voz de los pueblos
Una carretera de vida o muerte para el valle de Nocito

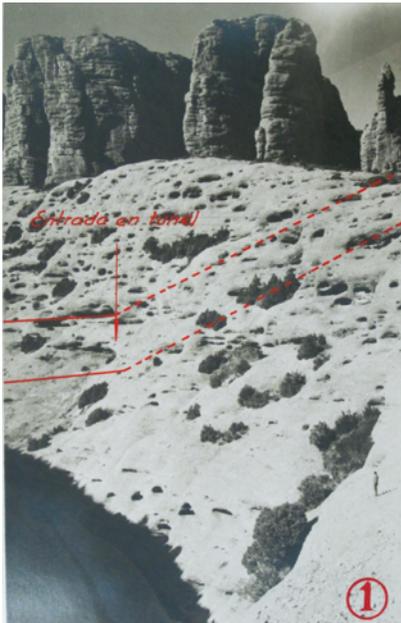
Cinco días después otra carta titulada “La angustiosa voz de los pueblos. Una carretera de vida o muerte para el valle de Nocito”, firmada por Isidro Valero, de Used, mostraba la llamada de los vecinos de este territorio solicitando la aprobación urgente del proyecto y la inmediata subasta de los trozos segundo al séptimo, ambos inclusive. Se pedía que la subasta fuera, a ser posible, “por lo menos de la mitad antes de marzo, y la otra mitad en junio próximo para poder aprovechar el buen tiempo en esos terrenos tan malos y tan castigados por las nieves y los fríos”. La petición iba dirigida a la Dirección General de Caminos, con el fin de que ordenara la activación de este asunto de gran interés bajo todos los aspectos de la vida agrícola, comercial, industrial y turística, solicitando “que se apiaden de la situación aislada y angustiosa de estos pueblos que ahora hemos llevado veinticinco días incomunicados con el resto del mundo”.

El 6 de febrero de 1934 la Dirección General de Caminos informó de que los referidos trozos de la carretera no se encontraban en condiciones de salir a subasta, porque tenían pendiente la redacción del replanteo previo imprescindible en ese caso. En los meses sucesivos los trámites burocráticos circularon por los despachos, hasta que se aprobó un proyecto reformado del pantano de Vadiello, fundado en el cambio de ubicación de la presa y la elevación de la coronación de esta desde la cota aproximada 710 a la también aproximada de 745. Como los trozos segundo y tercero de la carretera a Nocito, en el proyecto establecían la rasante a cotas menores de 745 metros, esos más de 4 kilómetros resultarían inundados por el embalse y, por lo tanto, se precisaba un nuevo proyecto. Los gastos que habría de originar el nuevo replanteo previo de este tramo ascenderían a 3319 pesetas. La Dirección de Obras Hidráulicas del Ebro informó el 12 de noviembre sobre la nueva ubicación de la presa de Vadiello, que se situaría en el estrecho de La Vendosa. Dado que en el proyecto se incluía el camino de servicio hasta la casa de administración del pantano, como una carretera de tercer orden y continuación del segundo trozo de la de Nocito, esta podría ser aprovechada hasta el paso del barranco Isarre.

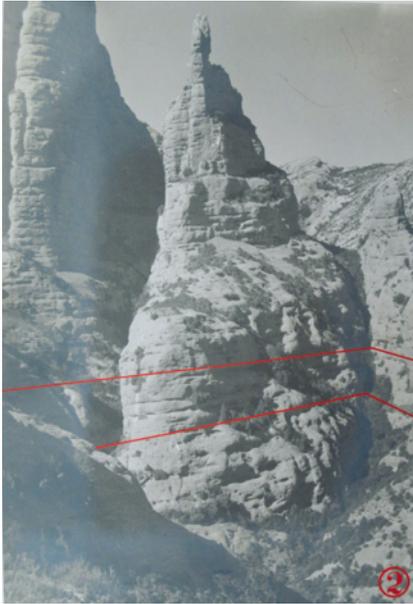
A finales de enero de 1935 la Dirección General de Caminos, de acuerdo con lo informado por el Consejo de Caminos, resolvió invalidar y declarar nula la aprobación del presupuesto de gastos para el replanteo previo del trozo segundo. El argumento utilizado era que se habían extralimitado al aplicar para el personal facultativo dieta doble sin que previamente hubiera sido así establecida por el ministerio, además de consignar una partida destinada al pago de horas extraordinarias al personal auxiliar afecto a esta Jefatura sin la previa autorización de la superioridad. La respuesta por parte del ingeniero jefe, Pedro Morales, se envió con fecha 18 de febrero, admitiendo “que fue un descuido involuntario que confiamos sabrá disculpar la Superioridad”. El ingeniero justificaba el error en que el presupuesto fue redactado a continuación de visitar el terreno y que se encontraba bajo la impresión de que forzosamente habría de ser clasificado como muy difícil. Para mostrar esos obstáculos del terreno se adjuntaban algunas fotografías, en las que se indicaba entre dos líneas rojas el trazado de la carretera, y que habían sido tomadas desde los puntos marcados con el mismo número en el croquis, enfocando la máquina en la dirección de las flechas. El ingeniero trataba de demostrar que, “a la vista de este terreno, se comprenderá sin gran esfuerzo que los estudios han de ser penosos y difíciles, y, por lo tanto, caros”, especialmente en una carretera que en un futuro sería el trayecto más corto desde Huesca y Zaragoza a la parte centro-oriental del Circuito Pirenaico, con el considerable tráfico turístico y comercial.



Plano del trazado de la carretera, con los tramos de túneles y la indicación de los lugares de toma de las fotografías.



Fotografía del proyecto indicando la entrada del túnel, y estado actual del mismo tramo.



Fotografía del proyecto indicando el trayecto del túnel, y estado actual del mismo tramo.

Un telegrama llegaba a la redacción de *El Diario de Huesca* el 9 de junio de 1935, remitido por el diputado en Cortes Joaquín Mallo, que decía: “Acaban de ser concedidas las 3319 pesetas para el replanteo previo a la subasta del trozo 2.º de la carretera de Huesca a Monzón a Aineto, sección Castilsabás a Nocito. Joaquín Mallo”.

UNA GRAN NOTICIA

La carretera de Aineto. Ha sido concedida la consignación para el replanteo del trozo 2.º

Ayer tarde, a última hora, recibimos el telegrama, que más abajo insertamos, remitido por nuestro muy querido amigo el con-secuente y tenaz diputado a Cortes por esta provincia don Jaquín Mallo.

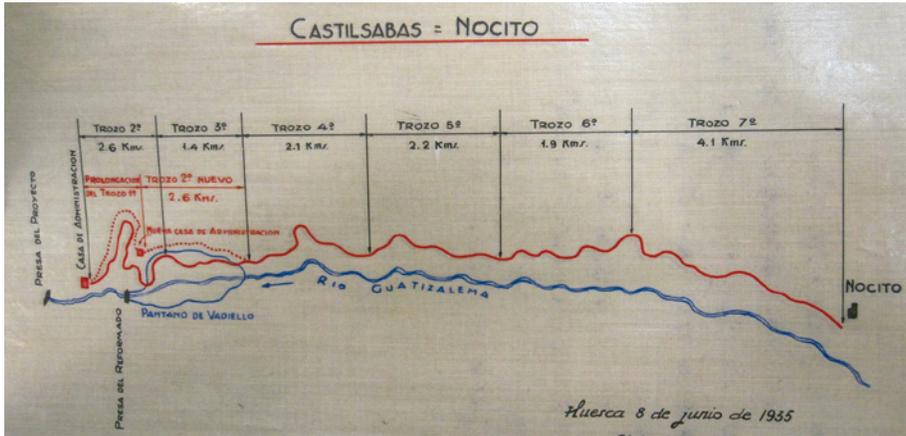
La noticia será acogida con gran entusiasmo por todo el valle de Nocito, pues por ella podrán darse cuenta de que no todos olvidan sus necesidades y aspiraciones.

Dice así el telegrama:

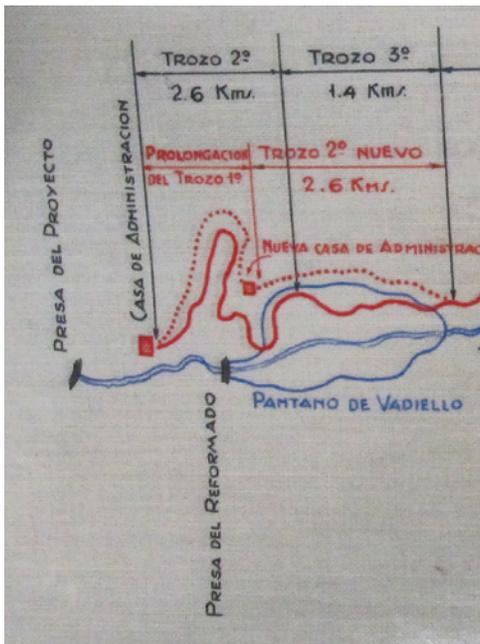
«Acaban de ser concedidas las 3.319 pesetas para el replanteo previo a la subasta del trozo 2.º de la carretera de Huesca a Monzón a Aineto, sección Castilsabás a Nocito.—Joaquín Mallo.»

El Diario de Huesca, 9 de junio de 1935.

El hecho de haberse modificado el proyecto del pantano de Vadiello, elevando el nivel del embalse de modo que inundaría el futuro trazado de los trozos segundo y tercero del proyecto, y que el tramo primero se prolongaría hasta la casa de administración, acortando en 1,2 kilómetros el trozo segundo, los tramos segundo y tercero se unirían en uno solo, por lo que todos los posteriores verían rebajada su numeración en un punto.



Nueva numeración de los trozos desde Vadiello hasta Nocito.



Plano que detalla la situación de la presa del proyecto una vez reformado, con la ubicación de las casas de administración antes y después de la modificación.

A partir de enero de 1936 el diario *El Pueblo*, vinculado ideológicamente a la República, intensificó su actividad de compromiso en defensa del valle de Nocito y de toda la comarca. Así, el día 17 fue publicada una carta de Baltasar Villacampa sobre el estado de la carretera a Nocito

y en su muerte va también el renacimiento de la miseria, del hambre y de la emigración de los habitantes del valle de Nocito, pues están aislados de España y parece que nadie se acuerda de aquellos seres vivientes y honrados ciudadanos.

Un olvido que, como dice el autor, iba por etapas pues cada dos o tres años, cuando llegaban las elecciones, recibían visitas ilustres que ofrecían a los vecinos escuelas para sus hijos y otros sueños esperanzadores. Se acercaban las elecciones, que serían el día 16 de febrero, y abundaron las promesas de la carretera, las escuelas, el saneamiento de las fuentes, los puentes y las colocaciones para los parados. Baltasar Villacampa lanzaba su proclama en la prensa con las siguientes palabras:

Vosotros cumplís con las obligaciones que el Estado español os impone, así habéis hecho hasta la fecha, pagáis la contribución a tal extremo que os falta antes para comprar pan para vuestros hijos que para pagar; cumplieron nuestros padres y hemos cumplido nosotros como buenos ciudadanos y amantes de España el servicio militar, defendiendo a España en las guerras de Cuba y de Marruecos, algunos de nuestros paisanos dejaron la vida en la batalla y ahora los padres y nosotros hemos perdido aquel hijo y amigo, y en recompensa de nuestro patriotismo y derecho que tenemos como españoles, hasta hoy todos los que han gobernado a España nos han tenido a los del valle de Nocito en la mayor indigencia.

Con esta arenga trataba de llamar a la unión de todos los vecinos de los valles de la zona norte de Guara,

sin pasión de intereses particulares ni afectos personales y reflexionar a dónde vamos a parar con los que hasta hoy nos han engañado, de defender nuestra carretera hasta morir y no dejarnos engañar más, por lo menos de los que hasta hoy lo han hecho.

Unos días después Villacampa volvió a la carga en *El Pueblo* llamando a todos los vecinos a votar por la República.

Dos días antes de las elecciones *El Pueblo* informaba de que el diputado señor Mallo visitó al ministro de Obras Públicas y había recibido la buena noticia de que en la primera relación de subastas saldría el trozo segundo de Arguis a Orna y a la estación de ferrocarril de Sabinánigo, compuesto de un túnel de 450 metros y un viaducto, cuyo presupuesto de contrata excedía de las 800 000 pesetas. Del trozo tercero que se estaba construyendo por Paro Obrero tenía la impresión de lograr que se concediera la prima necesaria para terminarlo totalmente en ese año. La previsión era que, en un plazo relativamente breve, quedaría totalmente terminada la carretera desde la capital hasta el valle de Tena.

El día 15, víspera de las elecciones, la portada de *El Pueblo* se dedicó totalmente a lanzar sus mensajes propagandísticos con grandes titulares, entre los que recordaba a los oscenses “El estancamiento en la construcción de las carreteras de Arguis y de Nocito”, uno de los factores que habían contribuido al empobrecimiento de la capital como consecuencia de la inacción de las derechas.



EL GOBIERNO DEL FRENTE POPULAR

El resultado de las elecciones dio una mayoría a la coalición de izquierdas que se presentaba bajo la denominación de *Frente Popular*, dando fin al anterior *bienio negro*.

El Pueblo expresó su alegría por el triunfo en las elecciones e inició una sucesión de noticias que pronosticaban un futuro alentador para los proyectos de carreteras en el Alto Aragón. Así, el 6 de marzo Saúl Gazo escribía un artículo en el que informaba de que el diputado a Cortes de la República Joaquín Mallo había conseguido que fueran incluidas en la primera relación de subastas, que se efectuarían seguidamente, las carreteras que daban fin al enlace de Huesca por Arguis – Orna y a Boltaña directamente. De esta se incluía el trozo Arguis – Orna, con un presupuesto de contrata de 802 669 pesetas, y de la de Laguarda a Boltaña salía el tramo primero con un presupuesto de 518 543 pesetas y el segundo y último de Campodarve a Boltaña por 512 875 pesetas.

Al día siguiente los vecinos del valle de Nocito, mediante carta escrita por Isidro Valero en las páginas de *El Pueblo*, pedían la ayuda de todos, desde la de Manuel Azaña “hasta la del más humilde de los obreros, nuestros compañeros”. Nuevamente se lamentaban de su desesperada situación, sin medios de comunicación para disponer de una mínima asistencia médica, “pues tardan en llegar más de dieciocho horas los primeros auxilios de la ciencia, y otras tantas o más los medicamentos más imprescindibles para salvar, a veces, la vida de un ser humano”. Recordaba en el escrito que el Valle de Nocito lo componían más de veinticinco pueblos con



grandes riquezas, como la forestal, que por falta de comunicaciones se perdían cada año miles de pinos, pues su precio se incrementaba notablemente por la dificultad en el transporte. Citaba, entre otras actividades, la producción de riquísimas patatas, judías y otros productos de la tierra que sumaban una importante cantidad, el ganado lanar y cabrío y el recrió de mulas y vacas, una riqueza importante gracias a los riquísimos pastos que daban esas montañas. El llamamiento, dirigido a Manuel Azaña, diputados y Frente Popular, pedía “por compasión y por caridad” que se dieran cuenta de la situación de todos estos vecinos que, además, llevaban tres años con las cosechas arrasadas “y el hambre y la miseria se ha hecho dueña de nuestros hogares, y por ello, a todos pedimos pan y trabajo”. Para estos valles, el remedio a la situación de aislamiento llegaría con la construcción de la tan ansiada carretera que, pasando por Nocito, sería la vía más corta entre Madrid y el Parque Nacional de Ordesa, y a su vez, por Bujaruelo a Gavarnie (Francia), convirtiéndose en internacional. La carta terminaba con un ruego: “Pobres y honrados, pedimos PAZ y TRABAJO para todos”.

No tardó en llegar una respuesta al lamento de aquellos abandonados y desesperados vecinos del valle de Nocito por parte del periodista José Gaya Picón, alentándoles a que “no han de pedir, no deben pedir por compasión o por caridad lo que el Estado tiene la obligación de facilitarles como ciudadanos españoles que contribuyen a llevar las cargas del mismo”. El señor Gaya se había ocupado en numerosas ocasiones de los problemas de este valle, “pero como mandaban las derechas, como mangoneaban los intereses del pueblo los straperlistas cedo-radicales...”, sus aspiraciones y necesidades no se habían podido solucionar.

Días después Isidro Valero volvió a utilizar las páginas de *El Pueblo* para solicitar la ayuda de todas las instituciones, representantes sociales y fuerzas vivas, pidiendo que se construyera el segundo tramo de carretera, “para poder tener algún jornal para poder comprar un trozo de pan con que alimentarnos todos”. Reiteraba que estos valles venían cumpliendo puntualmente con las cargas del Estado, que habían dado hombres fuertes y robustos para defender la patria, que

muchos de ellos habían dejado la vida y otros la salud en Cuba y Marruecos, quedando familias enteras en la miseria “pero de ahora en adelante, aunque quisiéramos, no podremos, pues tres años consecutivos de espantosos pedriscos, nos han dejado en la más espantosa miseria, y no teniendo ni pan para nuestros hijos, ¿cómo hemos de pagar las cargas del Estado?”. Valero recordaba que los vecinos de esos pueblos necesitaban doce horas para llegar hasta la capital, en un recorrido de 30 kilómetros por escabrosas sendas y peligrosos vericuetos, que seguían estando sin médico ni farmacia porque nadie quería ir a vivir a ese valle, que veían pudrirse miles y miles de pinos y que tenían ricos minerales que hubo que abandonar por las malas comunicaciones.

En esos mismos días salió publicada una nueva carta en *El Pueblo*, firmada en esa ocasión por Baltasar Villacampa, que iba dirigida a Manuel Azaña, presidente del Consejo de Ministros, y a Santiago Casares Quiroga, ministro de Obras Públicas. En ella insistía en que el valle de Nocito era un terreno muy rico que se hallaba en la más horrible miseria y aislamiento de la vida moderna de España, “todo por habernos postergado, las derechas cerriles y podridas, una carretera que ha de ser la carretera internacional de Madrid –Zaragoza – Huesca – Nocito – Parque Nacional de Ordesa – Gavarnie...”. El señor Villacampa denunciaba en su escrito que había sido víctima de agresión, “derramando sangre”, y en recompensa de esos incidentes fue procesado, si bien el tribunal decretó posteriormente su absolución. Terminaba su llamamiento al señor Azaña diciendo

sabrás sentir en su corazón el dolor triste que aflige a los padres de los 28 pueblos del valle de Nocito, cuando sus hijos les piden pan y no tienen qué darles, cuando los fríos se apoderan de sus tiernos cuerpos y no ganan dinero para comprarles vestiduras, y es más triste, siendo un terreno riquísimo que habría para todo, si la carretera tan recalcada estuviera construida.

El 10 de abril *El Pueblo* daba la noticia de que el trozo segundo de la sección de Castil-sabás a Nocito ya tenía hecho el replanteo, y que el señor Casares Quiroga había manifestado que el día 12 de marzo último el proyecto de ese tramo se envió a la Junta Superior Consultiva de Obras Públicas; que los restantes trozos, hasta el séptimo que comprendía esa Sección, solo tenían aprobado el expediente informativo y el proyecto. Solo se estaba a la espera de que se despachara el replanteo y se hicieran, sin demora, los trámites legales para que se pudiera anunciar la subasta.

El periódico *La Tierra*, de ideología totalmente opuesta a la de *El Pueblo*, en un artículo titulado “Lo del paro obrero”, desmentía y criticaba como “falta de éxito” los logros conseguidos para la provincia en el viaje hecho a Madrid días antes por los comisionados del Ayuntamiento y la Diputación, señores Sender y Carderera, diciendo que “no hemos visto más que las promesas publicadas, y que la Junta de Paro se limita a enviar cincuenta mil pesetas que es lo que ordinariamente remite para esas obras”. La respuesta a ese artículo por parte de *El Pueblo* no tardó en llegar con el título: “La herencia de *La Tierra* y sus caciques”. Además de detallar todos los logros obtenidos en dos meses por el Gobierno de la República para la provincia de Huesca, en relación con las carreteras decía:

Vidal, Romero, Moncasi, Retortillo y etcéteras han entorpecido todo lo posible la construcción de carreteras, especialmente las de acceso a Huesca, por ser entusiastas admiradores de esos estupendos

testarros “autobirrias” que merced a sus gestiones ruedan por el ferrocarril para escarnio de la capital. Por eso, hasta el triunfo del Frente Popular, no se ha conseguido tener incluida la terminación de la carretera de Arguis en la primera relación de subastas.



El Circuito Pirenaico, obra del diputado señor Lana
**Un Decreto ampliando las atribuciones
del delegado del Gobierno**

Diario *El Pueblo*.

El 2 de mayo *El Pueblo* informaba del proyecto del Circuito Pirenaico, creado durante el Gobierno del primer bienio por iniciativa y obra exclusiva del diputado a Cortes por Huesca Casimiro Lana Sarrate. El entonces ministro de Obras Públicas Indalecio Prieto recogió la propuesta que, según este artículo, había reportado grandes beneficios en los primeros tiempos y que podía haber engendrado después, “si los gobiernos de derechas no le hubieran puesto la proa como pusieron a todo lo que suponía bienestar y prosperidad para el país”. En el nuevo restablecimiento del Circuito Pirenaico se ampliaron las atribuciones en favor del aprovechamiento de las oportunidades que el Pirineo español ofrecía para el turismo, tanto en invierno como en verano, y se velaría por la rápida terminación de los trozos de la Ruta del Pirineo comprendidos dentro del territorio no autónomo en materias de carreteras y demás vías de comunicación que afluyeran a dicha ruta, más todos los caminos comprendidos dentro del Circuito.

Por fin, el 8 de mayo llegaba la esperada noticia: la Junta Superior Consultiva de Obras Públicas había aprobado con fecha 22 de abril último el proyecto de replanteo previo a la subasta del trozo segundo, por su presupuesto de contrata de 902 750,00 pesetas. El aumento de coste que la ejecución de las obras produjera como consecuencia del pantano de Vadiello sería a cuenta de la Confederación Hidrográfica del Ebro. *El Pueblo* se hacía eco de la buena noticia como un logro que ayudaría a solucionar el paro obrero, muy elevado en ese tiempo y más en toda esta zona que llevaban dos años consecutivos de grandes pedriscos que arrasaron sus cosechas. Pocos días después se recibía otra buena noticia: que habían sido consignadas más de un millón de pesetas para la carretera de Orna a Jánovas y 805 000 para la terminación de la de Arguis. El diputado Joaquín Mallo envió la noticia por telegrama: “Doce junio verificáronse subastas anunciadas, dos trozos de la carretera Orna a Jánovas (Boltaña) y segundo trozo Arguis – Orna”.

A finales de mayo Jorge Cajal puso en marcha una iniciativa con el fin de pulsar la sensibilidad de las personalidades provinciales, e intentar promover la realización de la importante carretera de Castilsabás a Aineto y Boltaña. Tanto *El Diario de Huesca* como *El Pueblo* secundaron esa acción, por la que se enviaba a autoridades y personalidades provinciales un cuestionario formulando diversas preguntas para conocer su opinión sobre esta vía de comunicación. Las respuestas serían publicadas por ambos diarios con el fin de que sirvieran de estímulo para quien pudiera impulsar ese proyecto y diera aliento a los vecinos del valle.

UNA ENCUESTA INTERESANTE

**La carretera de Huesca a
Monzón a Aineto, sección
de Castilsabás a Nocito**

El Diario de Huesca, 5 de junio de 1936.

Mariano Santamaría, presidente de la Cámara de Comercio, valoró el aspecto del turismo tanto nacional como internacional de esta carretera, que podría ser de las más frecuentadas de la provincia dado el acortamiento de la distancia en más de 50 kilómetros entre Huesca y el Pirineo. Sobre intercambio comercial, industrial y agrícola destacó la enorme riqueza que suponían las grandes extensiones de arbolado y los pastos de excelente calidad, tan necesarios en esos tiempos en que por las excesivas roturaciones en la tierra baja se hacía prácticamente imposible la cría y el engorde del ganado lanar y del vacuno. En su respuesta resaltó la gran importancia que tenían las minas enclavadas en las diversas cuencas afectadas por la obra, y que algunas de ellas se habían intentado explotar, abandonándose los trabajos por lo carísimos que resultaban los productos al tenerlos que transportar a carga. Pero, además, mencionaba una razón más importante, de orden humanitario, que consistía en dotar de medios de comunicación con el resto del mundo a los veintitantos pueblos que formaban el trazado de esta carretera.

José María Viu y Julián Borderas se identificaron con las opiniones generales, habida cuenta de que esta carretera, al acortarse la distancia que separaba a la capital con el Pirineo, comunicaría Gavarnie (Francia) por Bujaruelo, lo que le daría un carácter internacional y, por lo tanto, abriría las posibilidades turísticas, a la vez que facilitaría el intercambio comercial e industrial.

José María Ferrer Casademont partía de la base de que el coste de la construcción de la carretera no podía ser la razón para retardar su realización, porque las comunicaciones eran un servicio que venía obligado a prestar el Estado. Además, consideraba que no solo había que tener en cuenta la riqueza del territorio que se iba a abrir a la vida, tanto forestal como minera, sino las facilidades que su construcción entrañaría para la explotación de otros veneros de prosperidad hoy abandonados o en vida lánguida por las dificultades de transporte.

Saturnino Baquer, en representación de Turismo del Alto Aragón, ponderaba con entusiasmo la riqueza paisajística de la zona:

Vadiello, las fragosidades del corazón de Guara, el valle de Serrablo, Jánovas y el curso superior del Ara, el valle del Cinqueta, Bielsa, Gistaín, toda la grandiosidad de los Malditos, hacen imprescindible para el Turismo nacional y provincial la carretera de Huesca a Monzón a Aineto.

Ildefonso Beltrán, diputado a Cortes, realzaba la importancia turística, ya que esta carretera serviría de acceso rápido y cómodo al Parque de Ordesa y a los rincones no menos hermosos y pintorescos de las gargantas de Guara, por donde discurre el río Guatizalema. Pronosticaba, además, que la ciudad de Huesca tendría un parque natural a unos treinta

kilómetros escasamente de sus puertas, y la planicie del pueblo de Nocito se convertiría en el lugar más adecuado para el emplazamiento de un pequeño lugar lleno de reposo, salud y vida. Beltrán anotaba que, para vergüenza de los españoles, aún existía un pueblo, Used, donde se alumbraban con teas

y cuyos habitantes, la mayoría de ellos, no sabían lo que era una lámpara eléctrica hasta junio de 1935 en que un puñado de misioneros pedagógicos recorrimos aquella comarca con el santo afán de sembrar inquietudes para el mejoramiento moral, sanitario y material de aquellas desgraciadas gentes.

Como contribución a la construcción de la arteria que había de dar vida al valle, en su respuesta anteponía el interés humanitario por encima del turístico:

Que no se piense y se proyecte el que los habitantes del valle de Nocito vayan a vivir a otras regiones de próxima colonización, porque esto supondría el querer arrancarlos de aquello que más estiman y quieren, de su sierra, de sus montes, de sus campos, de sus fuentes, de la tierra bendita que guarda a sus antepasados, del hogar en que nacieron... y porque, además, esta emigración solo beneficiaría la expansión abusiva del cacique terrateniente, que también lo hay en la montaña.

Segundo Martínez Velilla respondía al cuestionario defendiendo la carretera como una vía de comunicación que abriría a la fértil corriente del turismo lugares de belleza incomparable y sacaría del aislamiento y de la pobreza “a unos pueblos que guardan en sus miserables entrañas riquezas incalculables, pero todavía en agraz y, por consiguiente, sin explotar”. Recordaba también las riquezas naturales de este territorio, como las minas de cobre, los bosques y los pastos, que con la deseada carretera darían vida y servirían para aliviar su miseria.

José Mairal, como presidente de la Asociación Patronal Oscense, valoraba muy positivamente las ventajas que reportaría la carretera para el comercio y la industria de la ciudad de Huesca. Por ello, la Asociación se encontraba dispuesta a defender con todo entusiasmo la pronta construcción de la carretera.

El diputado Casimiro Lana Sarrate, conocedor de las cuentas estatales, también respondió a la consulta. Aprovechó la ocasión para informar de que, entre las carreteras que faltaban por construir del Plan General de 1916 y las nuevas propuestas para ser incluidas en el Plan que estaba a punto de ser presentado a la Cortes, figuraban 1042 kilómetros para la provincia de Huesca, con un importe aproximado de 133 millones de pesetas. Como en esas fechas tenía la provincia de Huesca algo más de 2000 kilómetros de carretera, resultaba que habían de ser aumentadas en un 50 %. Con esos datos planteó el cálculo de que, si en el presupuesto vigente figuraban tan solo 20 millones de pesetas para la construcción de nuevas carreteras en toda España, suponiendo que los diputados a Cortes por la provincia de Huesca tuvieran la fortuna de poder conseguir 4 millones cada año (que es lo que se conseguiría aproximadamente en el de 1936), habrían de pasar treinta y tres años, poco más o menos, hasta ver completada la red de esas comunicaciones en toda la provincia.

Como final de la campaña de consultas impulsada por Jorge Cajal, este sugirió que era el momento de llevar esta carretera a la realidad, pues tenía su proyecto aprobado, el trozo segundo con replanteo previo aprobado y, por lo tanto, en condiciones de subasta inmediata, y de otros trozos hasta siete que, sin replanteo previo, se podrían ir sacando dos o tres trozos

anuales y con ello llevar a la realidad una carretera que tantos años llevaba prometiéndose y no ejecutándose.

A mediados de junio la prensa altoaragonesa daba la noticia, comunicada telegráficamente por el diputado Joaquín Mallo, de que se habían celebrado en Madrid las subastas para la construcción de obras de las carreteras de Huesca a la estación de Sabiñánigo (Arguis) y la de Orna a Jánovas (Boltaña). La correspondiente a las obras de dos tramos de la de Orna a Jánovas había sido adjudicada al contratista Antonio Barbani, y la del trozo segundo de la de Huesca a la estación de Sabiñánigo, al contratista Isidoro Zubero.

La desaprensión de un cínico desmemoriado
Labor comparada de derechas e izquierdas en la construcción de carreteras

Diario *El Pueblo*, 17 de junio de 1936.

Los pueblos incomunicados, que son nuestra pesadilla de todos los días y nuestra preocupación de todos los momentos, por lo que se ve les tienen sin cuidado a las izquierdas. Que esos pueblos mediten, comparen y juzguen.

Así se expresaba el 13 de junio, en la revista *La Tierra*, el diputado en Cortes José Moncasi Sangenís. En respuesta a esta declaración, *El Pueblo* publicó cuatro días después un artículo comparativo de la labor realizada durante el *bienio negro*, y la del Gobierno del Frente Popular. Según el artículo, en la época que el señor Moncasi gozó de la máxima influencia que otorgaba estar su partido político en el poder, “durante dos años y pico de la dominación straperlo-cedfística no se subastó para la provincia de Huesca la construcción de un palmo de carretera”. En contraste, afirmaba que los diputados del Frente Popular, durante los tres meses que llevaban en el ejercicio del cargo y en pro de las comunicaciones provinciales, habían conseguido que se subastaran, entre otros tramos: el último trozo de la carretera de Arguis, con un presupuesto aproximado de 800 000 pesetas; el trozo tercero, tramo primero de la de Orna a Jánovas, por 500 000 pesetas; y el trozo tercero, tramo segundo de la misma carretera, por otras 500 000 pesetas.

El 20 de junio el periodista Jorge Cajal salió al paso de cierta maniobra de la oposición, por la que se había hecho creer en otras partes de la provincia que la realización de esta obra de Castilsabás a Nocito acarrearía la postergación de otras carreteras, “esta afirmación llena de la peor intención es falsa, pues con hechos en todo momento he demostrado con otras campañas por otras carreteras mi entusiasmo por la prosperidad altoaragonesa”. Una semana después José Gaya Picón apoyó a Cajal, dejando clara la gran labor que en favor de diversas carreteras del Alto Aragón había hecho el diputado republicano señor Mallo durante el *bienio negro*. Afirmaba que si alguien estaba en contra de esta carretera era

esa caterva de cavernícolas y caciques y caciquillos, que tan malos recuerdos dejaron en su gobierno, y otros señores que, desempeñando cargos oficiales y debiendo ser imparciales y facilitar cuanto

signifique una ventaja o un bienestar para los pueblos, se sienten dominados por la pasión política de sus afines.

El diario *El Pueblo* abrió sus páginas del 3 de julio con una excelente noticia: “La Comisión parlamentaria de Obras Públicas visitará las carreteras del Circuito Pirenaico”. Dicha comisión, presidida por Indalecio Prieto, se desplazaría el día 20 al valle de Broto, recorriendo el Parque Nacional de Ordesa hasta la frontera, haría noche en Ordesa y al siguiente día regresaría a Madrid. Además de la Comisión parlamentaria, se destacarían a la provincia un total de cuarenta diputados acompañados de diez periodistas encargados de informar a la prensa madrileña del viaje de los parlamentarios. El periódico *La Tierra* también hizo referencia a ese viaje que se iba a desarrollar por carretera el día 18. Según el plan previsto, ese día comerían en la ciudad de Huesca continuando el viaje para pernoctar en Candanchú. Por la mañana del día 19 saldrían los excursionistas hasta la boca oeste del túnel de Cotefablo, que cruzarían a pie por no estar terminado para la circulación, y en la boca este les esperarían los coches dispuestos por la Jefatura de Obras Públicas. Los otros vehículos que habrían quedado en la boca oeste darían la vuelta por Huesca para llegar por la noche a Ordesa. El ministro, los diputados y los acompañantes comerían y pernoctarían en Ordesa. Todo el día 20 sería aprovechado por los excursionistas para recorrer Ordesa, visitando aquellos puntos principales del valle. Al día siguiente emprenderían el viaje de regreso a Madrid, sin que se hubiera determinado la ruta que se debería seguir. Según el periódico *La Tierra*, después de conocer esta parte de la provincia, podría la Comisión redactar la propuesta del crédito de 60 millones de pesetas para construir en la provincia de Huesca carreteras, albergues, repoblación forestal, túneles transpirenaicos...



Noticia del viernes día 10 de julio de 1936.

El principal objetivo de este viaje, tal como se explicaba el 16 de julio en *El Pueblo*, era mostrar al ministro “La Ruta del Pirineo”, una de las obras de enorme trascendencia para el Alto Aragón. Según las manifestaciones del diputado señor Lana cuando se planteó el proyecto, la idea consistía en una carretera que iría desde Irún a Port-Bou paralelamente y a pocos kilómetros de la frontera francoespañola, al igual que la que ya tenían en Francia desde hacía muchos años. La Ruta del Pirineo tendría una longitud de 787 kilómetros, y se habrían de

construir once tramos de carretera para que los ya existentes pudieran transitarse sin interrupción. De estas soluciones cuatro corresponderían a Navarra, cinco a Huesca y dos a Lérida. Esta primera parte del proyecto discurriría totalmente por territorio español, mientras que la segunda comprendería las nuevas carreteras transpirenaicas, ocho en total, que se proponían construir en completo acuerdo con la nación francesa. Aunque no se pudo avanzar mucho en este proyecto, por no haber consignación especial en los presupuestos para el Circuito Pirenaico, con cargo al capítulo de nuevas carreteras se sacó a subasta el trozo de unos quince kilómetros que faltaba construir de Biescas a Broto. La idea, según el proyecto, era que se pudiera circular por esta carretera a finales de 1934 o principios de 1935, evitando el rodeo que había que dar (Jaca, Huesca, Barbastro, Boltaña) de más de 300 kilómetros, quedando reducido por la carretera directa a 30 kilómetros.

Una delegación de las Cortes de la República, compuesta por diputados de todos los matices, viene a estudiar la posibilidad de invertir en nuestra provincia sesenta millones de pesetas

Además de nuestras necesidades, los legisladores deben comprobar, a plena satisfacción, de lo que son capaces la gratitud y hospitalidad altoaragonesas

Noticia del sábado día 11 de julio de 1936.

Los titulares de prensa y las noticias de estos días alentaban a los ciudadanos a mostrar su gratitud y hospitalidad, e invitaban a participar a los pueblos de la zona afectada por la Ley de Pequeños Regadíos, porque “tienen una ocasión excelente de mostrar personalmente al ministro de Obras Públicas, su satisfacción por la presentación de dicho proyecto de ley a las Cortes”.

FRANQUEO CONCERTADO

DIRECCION REDACCION, TALLERES Y ADMINISTRACION.
CALLE DE LA PALMA, N.º 9
Teléfono 233 PARTADO 24

EL PUEBLO
DIARIO DE LA REPUBLICA

Miércoles, 15 de Julio de 1936

Número suelto:
15 céntimos

HUESCA - AÑO V - NUM. 1.129

Ha quedado aplazada la proyectada visita del ministro y Comisión parlamentaria de Obras Públicas a nuestra provincia

Noticia del miércoles día 15 de julio de 1936.

El día 16 de julio todas las esperanzas puestas en la visita gubernamental se difuminaron, al recibirse la noticia del aplazamiento del viaje de la Comisión parlamentaria de Obras Públicas para conocer el Circuito Pirenaico “en atención a las circunstancias políticas actuales”.

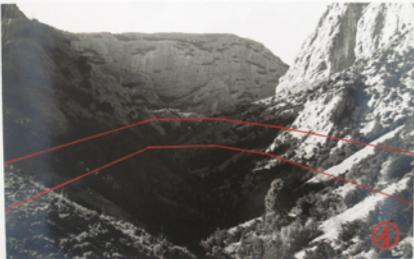
GUERRA CIVIL Y POSGUERRA

El 18 de julio estalló la Guerra Civil y todos los proyectos de cualquier naturaleza quedaron paralizados. Al finalizar la contienda, en 1939, la dictadura franquista se encontró con un país dañado, con unas infraestructuras seriamente deterioradas por haber sido objetivos de las operaciones militares. La *Revista de Obras Públicas*, en su número especial de diciembre de 1940, cifró en 2651 las obras de carreteras destruidas durante la guerra. En 1939 se aprobó el Plan General de Obras Públicas, elaborado bajo la dirección del ministro Alfonso Peña Boeuf, por el que se debía dar un impulso a la construcción y la reparación de carreteras.

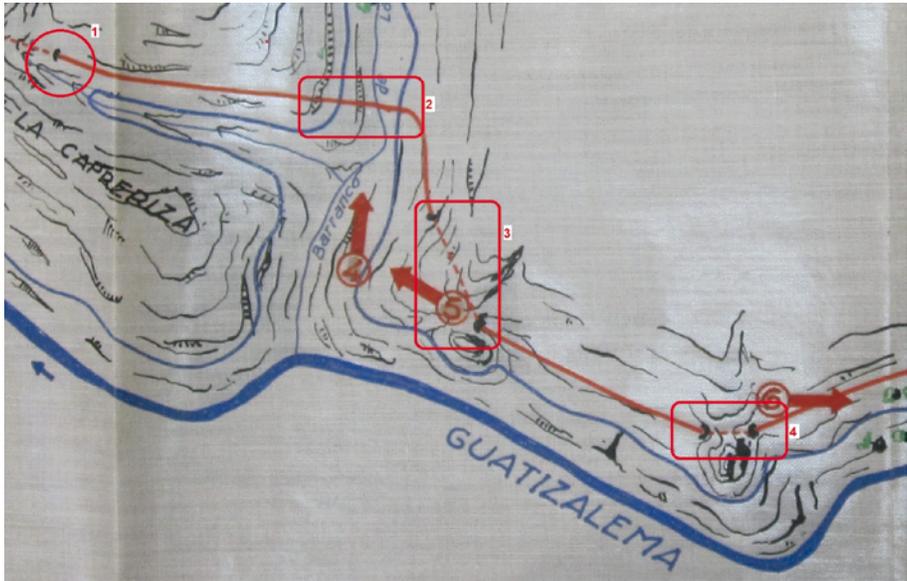
Volviendo a la que debía unir Castilsabás con Nocito, que quedó paralizada a causa de la guerra, podemos ver por la documentación que la obra también dejó algunas cuentas pendientes entre contratistas y trabajadores, como se puede comprobar en la carta que el día 2 de agosto de 1940 Manuel Ureta Basauri dirigió al ingeniero de Obras Públicas. En ella le comunicaba que había estado trabajando como listero en las obras del tramo segundo a las órdenes de los contratistas Salvador Izaguirre y Francisco Jainaga, desde el mes de marzo de 1931 hasta septiembre de 1935, ambos inclusive. En esos años se le había dejado a deber por concepto de sueldos desde el mes de junio de 1934 la cantidad de 2812 pesetas, y por préstamos realizados a los referidos contratistas para atenciones de las obras, 5850 pesetas, es decir, un total de 8662 pesetas. El señor Ureta dirigió esta carta porque había tenido conocimiento que se estaban liquidando las deudas pendientes de pago originadas con ocasión de la construcción de las obras del trozo segundo. A la petición de que le fueran abonadas las cantidades adeudadas por los contratistas, el ingeniero le devolvió la instancia manifestándole que no era de incumbencia de esa dependencia la tramitación de la misma, por haber sido subastadas y adjudicadas las obras por la Confederación Hidrográfica del Ebro.

Por esas fechas el trozo segundo todavía estaba sin terminar. A petición del Ministerio de Obras Públicas en el mes de agosto de 1940, la Jefatura de Huesca debería realizar los replanteos de los trozos de la carretera del tercero al séptimo, y remitirlo junto al presupuesto de gastos probables que originarían los trabajos. El ingeniero José Tello Espinosa envió los documentos con el correspondiente presupuesto que ascendía a 16 900 pesetas. En el mes de noviembre el inspector regional de Zaragoza dirigió un escrito al ingeniero jefe de Huesca sugiriéndole que debía modificar algunas partidas por haber incluido en el presupuesto los gastos del personal extraño a la Administración para los trabajos de escritura y delineación. Un mes después se resolvió aprobar el presupuesto por importe de 16 900 pesetas, pero a la hora de ordenar el libramiento se redujo a 15 100 pesetas, de las que 4000 correspondían a dietas, 600 a locomoción y 10 500 a jornales que habrían de abonarse. En marzo de 1942 el ingeniero señor Tello redactó un presupuesto adicional de los gastos que se habían ocasionado en el replanteo de esos tramos, teniendo en cuenta la posibilidad de efectuarlo sin la apertura de una senda de acceso al lugar en que forzosamente tenían que desarrollarse los trabajos, ya que la zona en que se realizarían estaba considerada como una de las más accidentadas de la provincia.

El ingeniero tuvo la necesidad de abrir una senda no prevista en los trozos tercero y cuarto, invirtiendo en ella la cantidad asignada a jornales dada su longitud de 5 kilómetros hasta el final del trozo cuarto. También se vio obligado a construir varios muros en seco donde la



Espacios del proyecto en la actualidad por el barranco de la Muerte.



Tramo del paso del barranco de la Muerte o del Diablo:
1. Salida del túnel. 2. Puente de cruce del barranco. 3. Túnel. 4. Túnel.



Tramos del estudio que no se llegaron a realizar (fotos 5 y 6).



Tramo actual correspondiente a la foto n.º 6.



Vista desde Fraginito del tramo del río Guatizalema por debajo del Borón.

senda iba materialmente colgada. Una vez construida esta, se replantearon los trozos tercero y cuarto, completándose con estos trabajos la inversión de la totalidad de la cantidad asignada a jornales, lo que dio lugar a la necesidad de redactar un nuevo presupuesto adicional. En él se tuvo en cuenta que la longitud de la carretera que quedaba por replantear era de 9 kilómetros en

un terreno extraordinariamente abrupto. Las partidas que calcular eran los gastos de personal y dietas, los costes de locomoción y los jornales, por lo que sumadas todas ellas daba un importe total de 11 926,60 pesetas. El 30 de marzo se resolvió por la autoridad aprobar el presupuesto presentado y en el mes de junio se firmó el libramiento de pago.

En el año 1941 la Jefatura de Obras Públicas de Huesca propuso la redacción de un proyecto modificado de precios, que fue autorizado por la Dirección General de Carreteras con fecha 7 de octubre del mismo año. Los ingenieros consideraron que los precios eran insuficientes para poder ejecutar las obras y solicitaron autorización para redactar los proyectos reformados correspondientes. Al final del año se remitió a la Dirección General el proyecto reformado de precios, y el 3 de febrero de 1942 llegó la confirmación ministerial de su aprobación para la construcción del trozo segundo del camino de Castilsabás a Nocito:

Como consecuencia del alza de precios habida después de nuestro Glorioso Movimiento, se dio la correspondiente autorización y se redactó el proyecto modificado de precios que fue aprobado por sus presupuestos de ejecución por administración y contrata de 1 571 149,46 y 1 672 983,22 pesetas, respectivamente, con fecha 13 de enero de 1942.

El Diario de Huesca, en junio de 1941, volvió a sacar a la luz los proyectos de los pantanos, y entre ellos el de Vadiello, del que hacía ya casi medio siglo que se venía hablando y del que el ingeniero jefe de Obras Públicas, Joaquín Cajal, había presentado el proyecto, siendo incluido en el plan de obras de Riegos del Alto Aragón. Más adelante, al pasar esta obra a la Confederación, el ingeniero oscense Santos Coarasa redactó el proyecto reformado y se realizaron las obras en la carretera de acceso a la presa. Desde entonces, los pueblos interesados esperaban impacientes que llegara la hora de su redención económica. En su primer trozo, la carretera hasta Vadiello se encontraba en servicio, pero la Confederación Hidrográfica del Ebro no tenía organizada la conservación ni medios para realizarla en un lugar aislado de sus obras, ya que la del pantano no había llegado a iniciarse. Por esta circunstancia la Confederación propuso a la Jefatura de Obras Públicas que, por tratarse de un trozo de carretera del Estado construido con fondos del mismo, creía conveniente que fuera esa jefatura la que debiera proceder a su conservación, reparación y mejora con fondos propios.

En junio de 1943, una vez terminado el trozo primero del tramo de carretera de Castilsabás a Vadiello, el ingeniero director de la Confederación se dirigió al director general de Obras Hidráulicas en relación con la necesidad de la construcción del trozo segundo como parte del camino de servicio al pantano. Cuando se planteó la construcción del trozo primero, la Confederación tuvo mayor facilidad para ejecutar las obras y así se resolvió. Como consecuencia del cambio de ubicación de la presa, que se había redactado en 1932, fue necesario construir el segundo trozo de carretera con una longitud de 1937 metros. La Confederación proponía que fuese la Jefatura de Obras Públicas la que acometiera con urgencia la construcción de la longitud indicada del segundo trozo. En caso contrario, como ocurrió con el trozo primero, podría ser construido por la Confederación. El ingeniero de la Jefatura de Huesca manifestó la conveniencia de que las obras se realizaran por esa jefatura, ya que cualquier variación en el trazado en el momento de su construcción redundaría en aumentos de importancia en las obras de los demás trozos, pues se trataba de una de las zonas más abruptas del Pirineo. Por todo ello,

se acordó que el aumento de coste que produjera la ejecución de las obras de ese trozo como consecuencia del embalse fuera de cuenta de la Confederación. Además, debía considerarse el alza de precios sufrida en los diez últimos años, aplicando los que estaban en vigor en 1943. En virtud del presupuesto de contrata de 1 672 983,32 pesetas, que había sido aprobado, la obra que ejecutar por cuenta del Estado sería de 1 044 582,92 pesetas, y la correspondiente a la Confederación, de 628 400,30.

El 16 de octubre de 1943 se anunció la subasta de las obras del trozo segundo de la sección de Castilsabás a Nocito, y quedó desierta por falta de licitadores, ya que el presupuesto que había servido de base había sido el redactado en el año 1941. El señor Tello recibió la orden de investigar y conocer las causas por las que la subasta quedó desierta, llegando a la conclusión que se debió a la insuficiencia de precios, no por causa del jornal básico adoptado, sino por el aumento que dicho jornal había sufrido como consecuencia del incremento de las cargas sociales ordenadas por la Administración, así como la subida del precio de la dinamita. Las cargas sociales que tanto habían elevado los costes eran los seguros de accidentes, el subsidio familiar, el subsidio a la vejez, el pago de domingos y festivos no recuperables, la cuota sindical, los economatos, las vacaciones retribuidas y los accidentes no incluidos en la póliza. En cuanto al aumento en el precio del kilo de dinamita y accesorios, en el proyecto figuraba el importe de 10,38 pesetas mientras que en 1943 el coste de una caja de 25 kilos con sus accesorios correspondientes, que se estimaban en una caja de cien detonadores y cien metros de mecha, más la guía del Gobierno Civil, el transporte por ferrocarril hasta la estación de Huesca, más el transporte en mulo a los depósitos, el transporte por carretera hasta la obra, los gastos de polvorín y vigilancia, la carga y descarga, y las pérdidas y averías, daba un total por kilo de 14,25 pesetas. Es decir, un aumento del 37,28 %. La diferencia existente desde la fecha de la redacción del reformado de precios, que había servido de base a la subasta, con las nuevas variaciones de precios sería de 143 582,58 pesetas, lo que representaba el 8,58 % de aumento sobre el presupuesto de contrata que se subastó. En atención a este informe, se solicitó a la Dirección General que autorizara un nuevo presupuesto modificado de precios para tener en cuenta los aumentos que en los jornales se habían producido con motivo de las cargas sociales y el incremento de los precios de la dinamita.

En la España de aquellos tiempos de posguerra y de temores gubernamentales a posibles infiltraciones guerrilleras, los materiales explosivos, tan necesarios para las obras de carreteras, estaban rigurosamente controlados por la autoridad. Por ello, el 8 de abril de 1941 el ingeniero Tello solicitó al gobernador civil que, con el fin de cubrir las necesidades de las obras, se dignara conceder autorización para obtener: una caja de dinamita, cien detonadores y 200 metros de mecha.

El 14 de marzo de 1944 se aprobó el proyecto reformado y sus presupuestos de ejecución por administración y contrata, cuyos importes eran de 1 816 565,80 pesetas y 2 068 367 respectivamente. También se autorizó el importe de la obra que se había de ejecutar con cargo a la Confederación por sus importes de 676 390,47 y 770 147,56 pesetas. De ello resultaba una suma que abonar por el ministerio de 1 140 175,33 y 1 298 219,44 pesetas, con cargo a la consignación para obras nuevas de carreteras. Para empezar a ejecutar las obras por el sistema de administración en el mes de abril, la Dirección General de Caminos concedió un crédito de 600 000 pesetas,

EXPEDIENTE

referente a unas peticiones formuladas por esta Jefatura al Excmo. Sr. Gobernador Civil de Huesca para poder adquirir dinamita y demás accesorios al objeto de emplearla en las obras que se ejecutan por administración directa en las de nueva construcción de los tramos 1º y 2º del trozo 3º, de la Sección de Laguarda a Jánovas de la carretera de la Estación Férrea de Orna a Jánovas.

Expediente de los documentos de petición de dinamita y sus accesorios.

indicando las cantidades previstas que del mismo se podrían gastar en ese año, distribuidas por meses y teniendo en cuenta los trabajos agrícolas de la región. A lo largo del año, además de las 600 000 pesetas, se libraron otras 80 000 más. Las 676 390,47 pesetas correspondientes a la obra que debía realizarse con cargo a la Confederación todavía no fueron libradas, a pesar de que la Dirección General había sacado a subasta el 16 de octubre de 1943 los trabajos por su importe total de 1 672 983,22 pesetas, cantidad en la que estaba incluida la correspondiente a la Confederación. En atención a la escasez de recursos presupuestarios del ejercicio correspondiente a 1945, el ingeniero José Tello solicitó que se le comunicara la cantidad mínima que se estimaba que podría ser librada en ese año para proseguir las obras a un ritmo satisfactorio. Desde el ministerio le informaron de que, del presupuesto consignado para nuevas obras de carreteras de 1 140 175,33 pesetas, habían sido ya gastadas 600 000, quedando por librar con cargo a obras nuevas de carreteras las restantes 540 175,33 pesetas. Como en el ejercicio correspondiente a ese año, la Confederación debería librar a la Jefatura de Obras Públicas una cantidad importante, el ingeniero estimó que, en atención a la restricción presupuestaria de la consignación de obras nuevas, se podría reducir el crédito de 540 175,33 pesetas a 40 175,33, economizando en ese año 500 000 pesetas. Dado que con fecha 26 de enero el ministerio había aprobado el proyecto complementario de las obras de reconstrucción del puente sobre el río Cinca en Aínsa, el ingeniero señor Tello propuso que se destinara el ahorro de 500 000 pesetas a las obras de dicho puente.

El 14 de marzo de 1944 fue aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, el proyecto modificado de precios del trozo segundo de la carretera de Castilsabás a Nocito por sus presupuestos de ejecución por administración y contrata de 1 816 565,80 y 2 068 367 pesetas respectivamente. Poco después se anunció en la prensa local y en el *Boletín Oficial de la Provincia* el pliego de condiciones particulares y económicas que había de regir en el concurso de destajo número 1, para la ejecución por el sistema de administración de las obras de nueva construcción

del trozo segundo. Los trabajos se realizarían con arreglo al proyecto modificado de precios, redactado por el ingeniero señor Tello el 25 de febrero de 1944 y aprobado por la Dirección General por un presupuesto de ejecución de 1 816 565,80 pesetas. El importe material ascendía a 249 999,66 pesetas y el destajo podría ser prorrogable hasta la total ejecución de la obra. Los trabajos que realizar en este destajo comprendían excavaciones, muros de sostenimiento, caños con pozo, socavaciones para emplazamiento y cimientos, mampostería con mortero, hormigón, alcantarilla... El destajista percibiría dentro de la primera quincena de cada mes el importe líquido de la obra ejecutada hasta ese momento. La recepción, que sería única y definitiva, se haría dentro de los treinta días siguientes al de la terminación de las obras.

La apertura de pliegos se celebró el 31 de mayo a las once horas. Se presentaron seis propuestas, siendo la más económica la de la empresa Ángel Aísa y Hermano, con domicilio en Zaragoza, por 247 000 pesetas. Además de la baja económica, los medios auxiliares que certificó disponer para la obra, entre los que figuraban máquinas, vagonetas, vías, camiones hormigoneras, motocompresores y una serrería mecánica propia en el pueblo de Escalona, superaban a los del resto de concursantes. Su experiencia de más de treinta años en obras ejecutadas aventajaba a las de las empresas que habían presentado el resto de las propuestas, justificando entre los diversos trabajos que había realizado varios puentes como el del río Bellos en Escalona y el cubrimiento del río Huerva en Zaragoza. Las obras del destajo número 1 fueron adjudicadas el 19 de agosto a la empresa Ángel Aísa y Hermano, tras depositar la cantidad de 641,97 pesetas como fianza.

Bajo el titular del diario *Nueva España* del 18 de julio de 1944 "Reconstrucción de los caminos de España. Grandiosa labor de Obras Públicas en nuestra provincia. Se reconstruye, con enormes mejoras, los puentes y carreteras dañados durante la cruzada", se había anunciado que en breve darían comienzo las obras del trozo segundo de Castilsabás a Nocito. Tres meses

| | | | |
|---|------------------------------|-----|---|
| UN MOTO-COMPRESOR "SPIROS" - 32 CV. | con 3 martillos neumáticos | . | - |
| " " " " FLOTHANN-32 CV. | con 3 id. | id. | |
| DOS MOTO-COMPRESORES "INGERSOLL-RAND" 25 CV. | con 4 - martillos neumáticos | | |
| DOS HORMIGONERAS DE GASOLINA h/300 litros capacidad. | | | |
| SERRERIA MECANICA PROPIA en ESCALONA (HUESCA) | | | - |
| 1.000 ML.VIA ARMADA de 10 kgs. | | | - |
| 20 VAGONETAS METALICAS. | | | - |
| 5 CAMIONES 3 HC - 4.000 carga cada uno, con gasógeno. | | | |
| HERRAMIENTAS Y DIVERSOS ELEMENTOS ACCESORIOS necesarios en gran cantidad. | | | |

Listado de los medios auxiliares de la empresa Ángel Aísa y Hermano para realizar los destajos.

más tarde la Dirección General aprobaba el proyecto con los nuevos presupuestos del trozo tercero del proyecto de replanteo previo, por los presupuestos de ejecución por administración y contrata que se elevaban a las cifras de 1 489 989,72 pesetas y 1 696 522,95 respectivamente.

En el *Boletín Oficial de la Provincia* de fecha 16 de junio de 1945 se publicaba el anuncio del concurso del destajo n.º 4 del trozo segundo de la sección de Castilsabás a Nocito, por un presupuesto de 79 999,97 pesetas. Un mes más tarde, ante el notario José María Foncillas Loscertales, se procedió a la apertura de pliegos en las oficinas de la Jefatura de Obras Públicas de Huesca, con la sorpresa de que no se había presentado ninguna empresa. Sin demora en el tiempo, se sacó el segundo concurso a precios superiores a los del proyecto y el 20 de agosto se realizó la apertura de pliegos, siendo la única proposición presentada la de la misma empresa Ángel Aísa y Hermano, por un importe de 80 000 pesetas. Con arreglo a lo dispuesto se procedió a adjudicar por administración este nuevo trabajo a dicha empresa, con destajos prorrogables hasta el importe total de 1 136 565,80 pesetas, que era lo que quedaba por ejecutar de este tramo de carretera.

En aquel primer lustro de la posguerra, años del estraperlo y del racionamiento, las dificultades para conseguir la harina imprescindible en la elaboración del pan, tan necesario para la alimentación, llegaron a convertirse en un grave problema para el avance de las obras. El 18 de septiembre de 1944 el ingeniero jefe se dirigió al gobernador civil informándole de la dificultad que estaban teniendo de encontrar obreros para los trabajos de construcción del trozo segundo. Ello obedecía en gran parte a la falta de pan para su alimentación, por lo que se solicitó al gobernador que se dignara asignar un cupo de harina de 400 kilos mensuales a la empresa contratista de las citadas obras Ángel Aísa y Hermano, cantidad con la que podría atender debidamente a las necesidades de los obreros que habían de trabajar. Tras varios meses de actividad cargados de dificultades, el 4 de junio de 1945 la empresa contratista de los cuatro trozos volvió a dirigirse al ingeniero jefe para informarle de que se veía en la precisión de renunciar a nuevos destajos prorrogables de la carretera, pues los precios a que se habían valorado las distintas unidades de obra no se hallaban de acuerdo con los de jornales y materiales vigentes. Respecto a la mano de obra, los precios consignados en el presupuesto fueron los establecidos en el año 1940, correspondientes a las categorías de peón menor, peón mayor, barrenero, machacador, capataz, albañil, cantero, carpintero, herrero, fogonero, maquinista, caballería menor, carro y conductor. En aquella valoración estaban incluidos el descanso dominical y las obligaciones sociales establecidas en esas fechas. Al iniciarse las obras y como consecuencia de los jornales más altos vigentes en la zona agrícola por la elevación del coste de la vida, hubo necesidad de abonar unos sueldos superiores con el fin de conseguir personal para la continuidad de los trabajos.

Ante la queja justificada de la empresa destajista se tramitó un nuevo expediente de revisión de precios hasta la total terminación del trabajo. Con el nuevo presupuesto el contratista se comprometió a la ejecución de la totalidad de las obras que se hallaban pendientes, a los precios que resultaran de la revisión y de los que, motivados por órdenes superiores, fueran sucesivamente revisados, renunciando al derecho de suspender los trabajos al finalizar cualquiera de los sucesivos destajos. El estado presupuestario de las obras correspondientes a los destajos n.ºs 1, 2, 3 y 4, era de 249 999,66, 214 999,99, 134 999,96 y 80 000,00 pesetas respectivamente, lo que daba un total de 680 000 pesetas. A partir de la adjudicación, los primeros

trabajos que tuvo que realizar la empresa fue la construcción de un albergue para obreros, la instalación y transporte de un motocompresor de 105 caballos de fuerza y el acopio de materiales pétreos y cemento.

El 6 de julio de 1946 el alcalde de Nocito se dirigió por carta al gobernador civil para exponerle que, tanto esa localidad como todo el extenso valle, permanecían incomunicados, sin carreteras ni caminos fáciles que permitieran el aprovechamiento de la importante riqueza que en el terreno existía, “y sin que su vecindario, todo él unido fervorosamente al Gobierno Nacional, pueda recibir los favores de la civilización”. El alcalde volvía a recurrir al argumento de las diez o doce horas que habían de invertir los vecinos por penosos caminos de herradura para llegar a la capital, lo que demostraba la urgente necesidad de la construcción de la carretera, un anhelo sentido desde hacía tantos años que “puede ser ahora realizado gracias a las salvadoras medidas de nuestro Gobierno”. Al mes siguiente el ingeniero encargado de las obras informó al alcalde de Nocito de que la carretera de Huesca a Monzón y a Aineto se dividía en tres secciones: la de Huesca a Monzón (kilómetro 6,668) y a Castilsabás, que estaba ya construida; la de Castilsabás a Nocito, que se dividía en siete trozos, de los cuales estaba construido el primero y en construcción el segundo hasta Vadiello, el tercero tenía el proyecto aprobado y en el cuarto se habían tomado los datos de campo y estaba pendiente de trabajos de gabinete, los cuales se encontraban muy adelantados; los trozos quinto, sexto y séptimo tenían aprobado un proyecto antiguo, que habría de ponerse al día tanto en precios como en características de anchura, rasantas... El tramo de Nocito a Aineto, que se uniría con la carretera de Orna a Jánovas con una longitud aproximada de 18 kilómetros, se estudiaría en su día. En el informe se hizo constar que el terreno por donde se desarrollaba esta carretera era de lo más fuerte y abrupto de la cordillera “subpirenaica”, dando una idea de ello el hecho de que en el trozo tercero el coste medio del kilómetro sería de unos dos millones de pesetas, por lo que se hacía imposible acometer simultáneamente la construcción de varios trozos. Además, las obras del trozo segundo de la sección segunda llevaban un ritmo lento debido a la escasez de personal obrero, pues la mayor parte de los jornaleros del territorio, y especialmente los de Aineto, se dedicaban a otras actividades, sin duda más remuneradas.

ESTADO DE LA CARRETERA DE ORNA A JÁNOVAS

Según el proyecto, la carretera de Orna a Jánovas estaba dividida en dos secciones, la de Orna a Laguarda y la de Laguarda a Jánovas. En el año 1920 el primer trozo desde la E. F. de Orna hasta el barranco de Atos ya se había liquidado. El segundo llegaba hasta el Molino de Villobas y fue terminado en el año 1927. La recepción provisional del trozo tercero hasta Secorún se hizo en marzo de 1930. Y la liquidación del cuarto trozo desde el barranco de Gillué hasta Laguarda se firmó en septiembre de 1933.

En mayo de 1936 esta carretera ya se empezó a denominar como la de *Orna a Boltaña*, pues mediante real orden de Fomento de 26 de junio de 1920 se cambió el trazado previo, de tal modo que en lugar de finalizar en Jánovas se llevaría hasta el cruce próximo a Boltaña en la de Jaca a El Grado. A pesar de este cambio en la mayor parte de los documentos seguía figurando Orna a Jánovas.

julio de 1939, fijándose como fecha de terminación el 3 de mayo de 1940. Del presupuesto de contrata faltaba por ejecutar la cantidad de 112 763,17 pesetas, importe correspondiente a la obra del puente sobre el río Ara. Se trataba de una estructura de un arco de hormigón armado de 50 metros de luz, cuyas cimentaciones deberían realizarse por excavación con agotamientos por bombas movidas con motor, ya que la importancia del cauce y la abundancia de su caudal, aun en épocas de estiaje, así lo requerían. A medida que se profundizara sería necesario el agotamiento continuo con el fin de evitar desprendimientos de tierras que dificultaran los trabajos y aumentaran la superficie de filtración con el consiguiente incremento del coste de la fundación. A mediados de noviembre de 1940 fue aprobado el presupuesto de gastos para los agotamientos de las cimentaciones de los estribos del puente, pero el contratista se vio obligado a solicitar hasta cuatro prórrogas. Las razones alegadas se fundamentaban en el problema por el suministro de materiales (principalmente acero para las armaduras del puente), y por las paralizaciones ocasionadas por corrimientos y desprendimientos del terreno en varios trayectos, provocados por las últimas tormentas. La solicitud de aplazamiento fue aceptada sin penalización, fijándose como plazo de ejecución el 30 de junio de 1943. El 5 de agosto de ese año se firmó el acta de recepción de las obras del tramo tercero, cuya longitud total era de 997,03 metros. Los trabajos de fábrica ejecutados consistieron en siete muros de sostenimiento, cinco tajeas y las cimentaciones de los dos estribos del puente, enrasadas por encima del nivel de las aguas ordinarias, lo que permitiría terminarlo sin proceder a ningún agotamiento posterior. A pesar del tiempo transcurrido desde su ejecución, todas las obras de fábrica se habían realizado con arreglo a las condiciones del proyecto y se mantenían en buen estado.

El 9 de octubre de 1941 los alcaldes de Secorún, Gésera, Jabarrella y Orna de Gállego, municipios integrados por más de cincuenta pueblos, se dirigieron al ministro de Obras Públicas exponiéndole

Que en el mes de marzo de 1938 fue volado por la horda roja (al efectuarse su retirada ante el impetuoso avance de nuestro Glorioso Ejército Nacional) el puente de hierro construido sobre el río Gállego en el km 1 de la carretera de la E. F. de Orna a Jánovas [...].

Un gran número de pueblos enclavados en la zona de Boltaña habían quedado incomunicados con la estación de Orna, lo que les estaba ocasionando graves perjuicios, ya que, contando con su reconstrucción, se habían talado varios miles de metros cúbicos de madera de pino que forzosamente habría que embarcar por ferrocarril lo más pronto posible para evitar su deterioro en la carretera o en los montes, donde permanecía expuesta a las lluvias y otras inclemencias del tiempo. El transporte de la madera a otra estación de ferrocarril no sería solución por la gran distancia y por la falta de carburantes, lo que imposibilitaría y encarecería el acarreo. Además, otros muchos productos se encontraban con la misma dificultad de poderse transportar a la estación de Orna, a lo que habría que añadir la interrupción del tráfico de viajeros y el servicio de correo. Los representantes de todos esos pueblos solicitaron al ministro la reconstrucción urgente del puente sobre el río Gállego.

Los daños ocasionados en esta larga carretera desde Orna hasta Boltaña se reconocían más acusados cada vez que se hacía una visita de conservación por parte de los técnicos. En el

trayecto comprendido entre los kilómetros 12 al 27, la carretera se desarrollaba por la margen derecha del río Guarga, muy ceñida a su cauce, a escasa altura sobre su lecho y con rasantes de suaves inclinaciones, que atravesaba terrenos muy movidos y de naturaleza poco consistente. Por esta última causa los desprendimientos eran constantes en todas las épocas del año y daban lugar a costosos trabajos de limpieza de las explanaciones y a bacheos del firme. En distintos lugares de este trayecto, las aguas del río habían producido socavaciones en las laderas sobre las que se asentaba la carretera y en los terraplenes, que se habían reparado con las escasas consignaciones disponibles. Las tormentas y los temporales extraordinarios ocasionados en el verano y el otoño de 1942 causaron enormes daños en toda la carretera, destruyéndola casi totalmente en ocho tramos. Además, los barrancos de Fenillosa y Gillué arrastraron e inutilizaron los puentes que los atravesaban. Con la concesión de un crédito de 30 000 pesetas se restableció con carácter provisional el tránsito por los ocho tramos destruidos de carretera y se dio paso sobre los dos barrancos mediante apoyos y estructuras de rollizos de madera. Una solución que no pasó de ser provisional en la mayoría de los tramos.

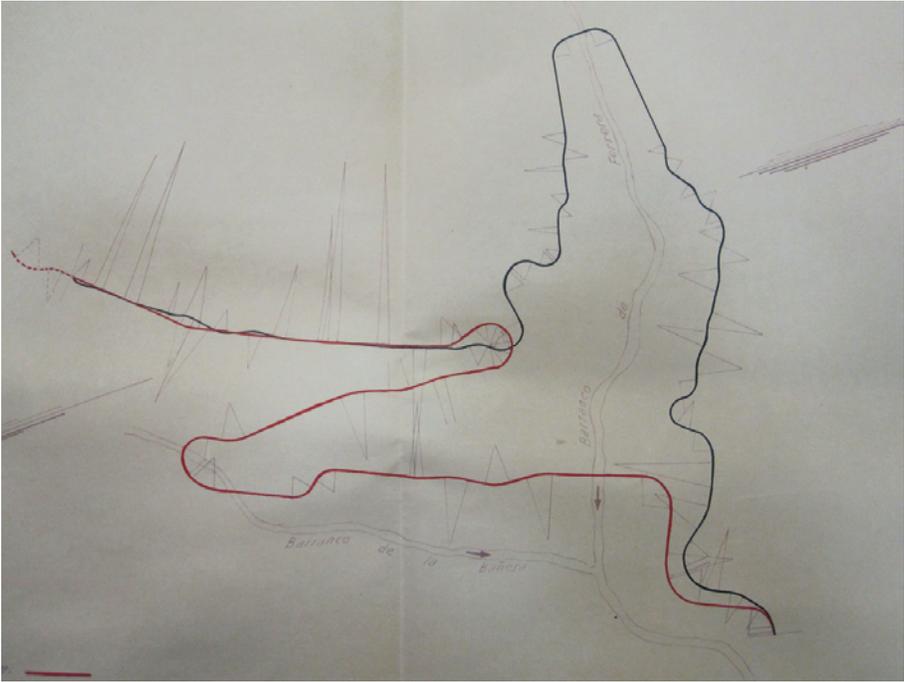
En el tiempo transcurrido desde 1942 estas soluciones temporales sufrieron tales desperfectos por las inclemencias del tiempo que se hizo poco menos que imposible su utilización. Transitar por estos tramos resultaba peligroso y aun temerario, especialmente por los cruces de los barrancos de Fenillosa y Gillué. Para evitar responsabilidades por lo que pudiera ocurrir en el futuro, el ingeniero tomó la decisión de suspender oficialmente la circulación rodada por esos puentes provisionales y tramos arruinados, hasta que fueran reparados y pudiera darse paso con las debidas garantías de seguridad. El estudio y la valoración de los daños requería de una detallada toma de datos y de una inversión de tiempo que no se disponía, pero a los efectos de poder atender las necesidades más urgentes, para evitar peligros y molestias a la circulación, se estimaba necesario un crédito no inferior a las 250 000 pesetas. Con este presupuesto se podrían reparar los pasos provisionales, se reforzaría y cambiaría la madera de las pasarelas sobre los dos barrancos, se limpiarían de desprendimientos las explanaciones, se bachearía y recebaría el afirmado deteriorado y, asimismo, se reconstruirían boquillas y otros elementos de pequeñas obras de fábrica que, con su malogrado estado, producían estrangulamientos inesperados en el ancho de la carretera.

El trozo tercero de la sección desde Laguarda a Boltaña se componía de tres tramos, de los que el primero de ellos se encontraba en el año 1945 en construcción por administración y casi terminado. El tercero, con sus obras muy adelantadas, quedó paralizado por rescisión de la contrata, pendiente de la construcción del puente sobre el río Ara, de la ejecución de las obras accesorias y de la consolidación del afirmado, cuya piedra machacada estaba ya colocada. El tramo segundo, que se comenzó a construir por administración, después de penosos reconocimientos del terreno por donde habría de desarrollarse la carretera, el ingeniero planteó la conveniencia de hacer una modificación de su trazado primitivo por las laderas del barranco de La Ferrera, pues se desarrollaba por

un verdadero cañón, de terreno muy abrupto donde los grandes peñascales y acantilados alternan con zonas de escombreras y de corrimientos y cuyos pasos, algunos de ellos inaccesibles, forzosamente exigirían gastos de construcción muy superiores a los presupuestados.



Croquis de las trazas del tramo final (en negro, el desarrollo antiguo, y en rojo, el que se proponía).

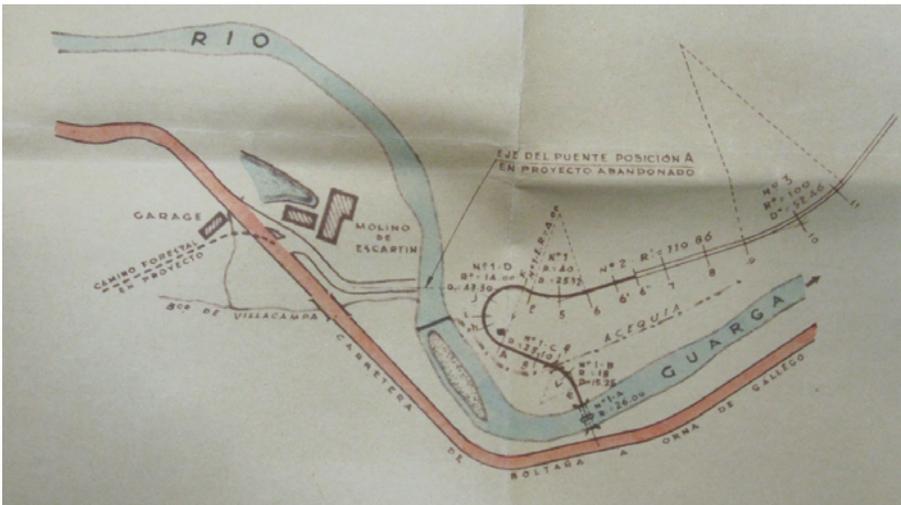


Detalle de los dos desarrollos del tramo final.

La nueva traza planteada seguiría desarrollándose hasta cruzar el barranco de La Ferrera, por la misma ladera soleada que lo hacían los primeros 600 metros de la antigua, y con un doble zigzag alcanzaría sin rasantes forzosas la zona baja de la misma para enlazar con el tramo tercero, cruzando el barranco de La Bañera con dos pontones de poca altura y coste. Este nuevo trayecto garantizaría la circulación por la carretera en las condiciones más favorables en la época invernal.

En 1953 todavía estaba sin construir el puente que debía cruzar el río Guarga para acceder al pueblo de Aineto y que debía enlazar con la carretera proyectada desde Vadiello hasta Nocito. Dado que el tramo hasta Aineto se trataba de una pista perteneciente a Patrimonio Forestal del Estado, fue necesario extender la correspondiente solicitud para realizar un puente de tramo recto de dos vanos, cuyo estribo derecho descansaría sobre el “piedraplén” de la carretera de Orna a Boltaña. Entre las condiciones impuestas para la aprobación de la obra se hizo constar que se debía establecer una meseta de empalme, abierta en abanico, que permitiera el acceso al camino de vehículos pesados sin necesidad de maniobra, pues la finalidad de la pista era la extracción de madera. La meseta debería estar al nivel del paso de la carretera y tendría como mínimo 5 metros de longitud y la anchura necesaria para permitir el fácil acceso. En el caso de que se construyeran muros de sostenimiento que limitaran el terraplén del camino, deberían dejar totalmente libre la explanación de la carretera.

En el año 1946 el capitán general del Cuerpo del Ejército de Aragón ya había manifestado su interés por la urgente realización de los trabajos en esta carretera al tratarse de una obra de utilidad militar, por lo que el 3 de mayo se presentaron los proyectos en la Dirección General con la correspondiente petición de créditos. Desde el kilómetro 6 de la carretera de



Plano de la construcción del puente para cruzar el río Guarga y enlazar con la pista forestal de Aineto.

Orna a Boltaña (empalme con la de Huesca a Francia por Sallent en la cuenca del Gállego) hasta el puente sobre el río Ara, esta calzada de 56 kilómetros que unía los dos valles llevaba muchos años en muy mal estado y era casi intransitable. Con las consignaciones aprobadas para los planes de conservación había sido imposible acometer las reparaciones necesarias y apenas se realizaron bacheos de recebo con los que no se había podido evitar la progresiva destrucción del firme.

En marzo de 1955, en el trozo tercero, tramo tercero, solo quedaban por realizar pequeñas explanaciones, muros y accesorios para que la carretera estuviera terminada. Debido a su importancia militar y comarcal, temporalmente se había dado paso al tráfico cruzando el río Ara por una pasarela de madera construida por el ejército. Esta situación provisional estaba pendiente de la construcción del puente comprendido en el proyecto del Ministerio de Obras Públicas, pero a la espera de un modificado de precios. A principios de 1959 el puente sobre el Ara seguía sin construirse, y tras un reconocimiento de la estructura provisional, el ingeniero jefe de la Capitanía de la 5.^a Región Militar había observado que se encontraba en deficiente estado de conservación, por lo que consideraba indispensable la ejecución de algunas obras de reparación, o en otro caso habría que proceder a su desmontaje antes que alcanzara un estado ruinoso. Pasaron dos años y continuaba el puente militar provisional, cada vez más deteriorado, por lo que el general gobernador militar de Huesca comunicó que, debido a no ofrecer las debidas garantías de seguridad, ya que había que sustituir los caballetes de apoyo de madera por pilas de hormigón en masa, iba a prohibirse la circulación a toda clase de vehículos, quedando solamente habilitado para el paso de peatones a partir del 26 de septiembre.

A finales de ese mismo año 1959 el Ministerio del Ejército solicitó al de Obras Públicas la reparación del tramo comprendido entre el puente sobre el río Ara y el kilómetro 42, a la altura de Campodarve, de 14,600 kilómetros, pues estaba prácticamente intransitable. El ingeniero militar informaba de que, teniendo en cuenta la falta de afirmado, se debería reparar con un fuerte recargo de piedra y dos riegos bituminosos uno de imprimación y otro de sellado. La Jefatura de Obras Públicas respondió que el coste aproximado de 2 900 000 pesetas era inasumible, ya que en los 2223 kilómetros de carreteras de la provincia de Huesca no incluidas en el Plan de Modernización existían necesidades más urgentes, sobre todo en las de más importancia de tráfico.

A principios de 1960 el tramo comprendido entre los kilómetros 5 al 39, ya próximo a Campodarve desde su origen, también se encontraba en un estado lamentable para el tránsito a causa de una falta de mantenimiento. El alcalde de Laguarda envió una carta al ingeniero jefe de Obras Públicas por la que manifestaba que

era una verdadera lástima que aunque pongamos todos el interés que venimos demostrando, los citados kilómetros, serán objeto de una constante pesadilla y máxime en la estación invernal que por las lluvias y nieves los desprendimientos de tierras y rocas son constantes.

También le informaba de que desde el 1.º de junio de 1959 venía funcionando un servicio diario de correo y que habían sido muchos los días que no había podido llegar a su destino en Laguarda por estar obstaculizada la carretera y casi intransitable por el deficiente

estado del firme. El alcalde consideraba que, si en esos kilómetros hubiera un caminero no sucederían estos casos. Frente a esta situación pedía autorización para poder hacer uso de la prestación personal y de transporte desde su municipio en el mantenimiento y la conservación de ese tramo de carretera. Solicitaba, además, que se nombrara a un peón caminero para atender los kilómetros 15 al 24, cuya residencia sería la Casilla de Fenillosa. También consideraba de suma urgencia la reparación del muro desprendido en el kilómetro 26,4, por lo que solicitó a la Jefatura los veinticinco sacos de cemento que se necesitarían para la reparación. La Jefatura de Obras Públicas accedió a la petición indicándole al alcalde que, el personal que facilitara el Ayuntamiento se pondría a las órdenes del capataz encargado de la carretera, José María Gracia Piedrafita, con residencia en la casilla del Hostal de Ipiés, quien facilitaría los sacos de cemento.

En la carretera de Orna a Boltaña, con la que tenía que enlazar la que debía llegar desde Vadiello por Nocito y Aineto, las obras se encontraban en una situación de inseguridad y en estado irregular.

LOS AÑOS CINCUENTA Y EL FINAL DE UN SUEÑO

Pero volvamos nuevamente a la carretera que desde Vadiello hasta Nocito había quedado pendiente de construir. Los precios que se habían calculado para la elaboración de los presupuestos de revisión anteriores, según la orden del Ministerio de 27 de agosto de 1946, habían quedado desfasados. Como consecuencia del aumento de los costes en el segundo concurso y de haber resultado algunas diferencias entre las obras construidas y las proyectadas, se hizo necesario un nuevo proyecto reformado modificado de precios, que fue redactado el 1.º de marzo de 1949, y aprobado el 30 de mayo, por un importe de 2233 921,11 pesetas. Los trabajos que realizar, dada la dificultad del terreno, consistirían en desmonte en túneles con una longitud superior a 10 metros, explanaciones, desmonte a cielo abierto de tierra dura, de terreno en tránsito y de roca dura, depósito de tierra en caballeros y refino de taludes, vertido de productos, terraplenes, desmonte en trompa, excavación para cimientos, machaqueo, recogida y consolidación de la piedra, construcción de cimbras de puentes y andamiajes con madera, más otras obras pequeñas y accesorias. Los materiales necesarios, entre otros, se incluyeron en el proyecto: mampostería hidráulica con mortero, hormigón hidráulico, acero en redondos, cemento y arena, explosivos, carburantes y herramientas. Otros conceptos como el transporte de tracción animal, mecánico y por ferrocarril, piensos para los animales, amortización y conservación de maquinaria y la mano de obra, también figuraban en el proyecto.

Aprovechando la circunstancia de haberse aumentado la consignación para carreteras en la provincia de Huesca para el año 1951, y teniendo presente que el sistema de comunicación más práctico y directo con la capital era por carretera, el Ayuntamiento de Huesca, en sesión de pleno de 9 de diciembre de 1950, a propuesta del concejal Antonio Alamañac, adoptó el acuerdo de rogar con urgencia al organismo competente que pusiera en práctica los medios más rápidos y eficaces para conseguir la terminación y el enlace de la de Huesca a Boltaña pasando por Nocito. El 14 de marzo de 1951 el Ayuntamiento envió una carta a la Jefatura de

Obras Públicas mostrando su interés por la carretera de Castilsabás a Nocito, ya que sería la comunicación más corta entre la capital, Boltaña como cabeza de partido judicial, y Aínsa (el nudo de comunicaciones de todo el Pirineo central oscense), recogiendo el tráfico para Huesca de los valles del río Ara, alto Cinca, Cinqueta y valle de Benasque, a través de la transversal de Campo a Aínsa ya construida. En esas fechas la distancia más corta desde Huesca a Boltaña era por la carretera de Huesca a la estación de ferrocarril de Sabiñánigo y Orna a Jánovas con un recorrido de 95 kilómetros; el itinerario de Huesca a Boltaña por Barbastro tenía un recorrido de 122 kilómetros. Por tanto, el de Huesca a Boltaña por Nocito se recorrería en 81 kilómetros y con un trazado en planta y en alzado mucho mejor que en las otras carreteras. Además, la construcción del pantano de Vadiello, para riego del somontano y posible abastecimiento de la capital de Huesca, daría a esa carretera un gran interés, pues una parte de ella se utilizaría como servicio para el embalse. Según la carta del Ayuntamiento, no habría que olvidarse de la riqueza forestal de ese valle, sin explotar por falta de comunicaciones, que daría un suministro no menor de 50 000 metros cúbicos de madera de pino, 5 000 metros cúbicos de roble y 5 000 000 de kilos de leña, según datos suministrados por el Distrito Forestal de la Provincia. La construcción de esa carretera contribuiría a resolver el problema del paro obrero en la capital y en los pueblos adyacentes, muy acusado según se desprendía de la última sesión celebrada por la Junta Provincial del Paro.

A mediados de 1950 Cirilo Martín Retortillo, jefe provincial del Instituto de Reforma Agraria, publicó en *Nueva España* un artículo sobre la tan necesaria carretera de Nocito para la redención de los pueblos de esos valles, pues, según parece, “la consignación que el pasado año asignaron de los fondos del paro, por cierto, bastante exigua, no ha llegado”. E insistía en que pasaban los años sin lograrse la justa aspiración. Reconocía que, aunque la obra era bastante costosa en el tramo desde Vadiello hasta Nocito, el Gobierno ya había librado las cantidades necesarias para que se ejecutara el que quizás era el trozo de mayor coste, y que gracias a la técnica de una empresa zaragozana se había dado cima a esta obra perforando las rocasas estribaciones de la sierra de Guara. En su escrito lanzaba una pregunta: “¿Pero es posible que ahí, en este punto muerto, quede abandonada la carretera?”. Martín Retortillo recordaba que, según los técnicos, este valle de Nocito tenía más de 60 000 metros cúbicos de riquísima madera pendientes de explotar, pero sin disponer de carretera para sacarla.

El 22 de noviembre de 1951, reunidos en el lugar de las obras del tramo segundo de la carretera de Castilsabás a Nocito el consejero inspector de la cuarta demarcación, Feliciano Enríquez Contra, el ingeniero jefe de Obras Públicas de la Provincia, Diego Tejera López, junto con José Tello Espinosa y Emilio Satué Ascaso, ingeniero y ayudante, respectivamente, encargados de las obras, se procedió al reconocimiento y a la medición de los trabajos ejecutados por el sistema de administración, resultando lo siguiente: La longitud, medida con fleje de acero, resultó ser de 2259,56 metros; de las calicatas abiertas en el firme, se comprobó que estaba constituido con piedra que reunía las condiciones prescritas, bien consolidado y con los espesores señalados en el proyecto aprobado; las obras de fábrica y accesorias estaban bien construidas y eran las necesarias en ese trozo de carretera. En vista del resultado del reconocimiento se dieron por terminadas las obras definitivamente y se ordenó abrir al tránsito público ese trozo de carretera, sin perjuicio de lo que resolviera la superioridad a este respecto.

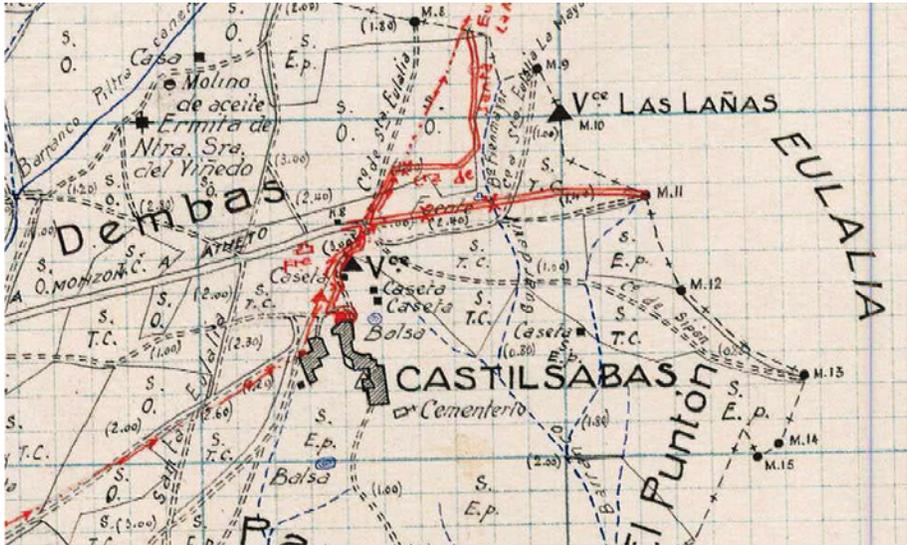


Zona de la presa, entrada al primer túnel y casa de administración.

En relación con las obras en el trozo tercero, a partir de Vadiello, el 8 de septiembre de 1952 ya se empezaban a acusar los retrasos en las gestiones, pues se devolvió el proyecto modificado de precios por no haber sido cumplimentado el pliego de condiciones facultativas. Entre devoluciones del proyecto por estar equivocados los índices de transporte mecánico, de animal y de ferrocarril, elaboración de revisiones de precios, o por diversas causas, transcurriría un año más hasta que en septiembre de 1953 el ministerio comunicara la aprobación del “Proyecto modificado de precios del de replanteo previo del Trozo 3.º de la de Huesca a Monzón a Aineto.– Sección de Castilsabás a Nocito”, así como sus presupuestos de ejecución por los sistemas de administración y contrata, que respectivamente ascendían a 3 833 838,64 y 4 371 232,39 pesetas.

El proyecto se iba diluyendo con el paso del tiempo arrastrando las esperanzas de los habitantes del valle de Nocito y de los del somontano de Huesca. En febrero de 1955 el director general se interesaba por conocer si el presupuesto aprobado dos años antes sería suficiente, pues en caso contrario habría que formular otro nuevo. A finales de ese mes de febrero se remitió un segundo proyecto modificado de precios, que ascendía a 5 458 396,16 pesetas, que fue aprobado por el ministerio mediante ejecución por el sistema de contrata.

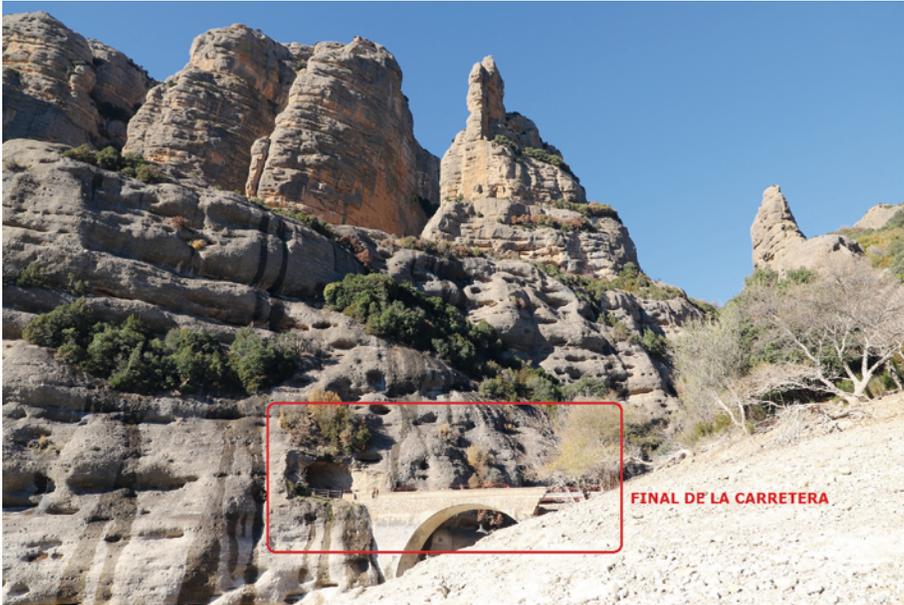
Poco o nada más se supo de aquel proyecto de carretera, al menos documentalmente, que ha quedado en la memoria de los vecinos más longevos. Simplemente, aquella arteria vital murió tras atravesar tres túneles en un corto tramo desde la obra de la presa, para enlazar con un camino entre las cumbres de Fraginito y Borón, de interés para los senderistas que remontan el río Guatizalema hasta Nocito. Aquel sueño de la carretera se quedó en un sendero de montaña. La amarga realidad está presente en los restos de edificios que han quedado dispersos por los territorios del norte de Guara, y en aquellos hogares que empezaron a caer arruinados con el paso del tiempo y la indiferencia. Las chimeneas dejaron de lanzar al aire su blanca humareda que anunciaba que bajo ese techo había un plato caliente para aquellas personas que a menudo tenían que desplazarse por esas montañas.



En 1967 se fusionaron los municipios de Loporzano y Bandaliés en uno solo que se denominaría *Loporzano*. En esta fusión se utilizó el mapa del Cuerpo de Estado Mayor del Ejército de 1925 en el que todavía figuraba la carretera hasta Castilsabás como *de Huesca a Monzón a Aineto*.



Salida del último túnel y final de la carretera.



Final del tramo segundo de la carretera de Huesca a Monzón y a Nocito.

En la actualidad, más de seis décadas después de haberse paralizado las obras de la carretera de Vadiello a Nocito, solo quedan el recuerdo y la reflexión personal. Sentados en un alto de esos cerros, entre los solitarios y derruidos muros, convendría que nos hiciéramos una pregunta: ¿qué sería hoy del valle de Nocito si el proyecto soñado se hubiera convertido en realidad? Tratando de buscar opiniones, para algunos el valle está muy bien así, aislado de las aglomeraciones, con su naturaleza apenas alterada por la acción humana, sus atractivos paisajes, la arquitectura tradicional y su tranquilidad. Otros, por contra, opinan que se dejó escapar una gran oportunidad de progreso que hubiera convertido el valle en un importante atractivo turístico de montaña. Independientemente de las diversas opiniones, a favor o en contra, lo más probable es que, si se hubiera llegado a construir la tan reclamada y deseada carretera de Huesca a Nocito y Aineto, los vecinos de esos más de treinta pueblos, aldeas y pardinas que hoy están deshabitados a lo ancho de ese amplio territorio no habrían emigrado. Las chimeneas de sus casas permanecerían erguidas en los tejados dando señales de vida con sus bocanadas de humo, diseminadas en un paraje natural privilegiado al norte de la sierra de Guara.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Aurelio Bail Ciprés el haberme acompañado a los lugares descritos; a Juan Mainer Baqué, sus consejos sobre historia y sus correcciones, y a José Antonio Cuchí Oterino, sus consejos sobre geología y también sus correcciones.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Referencias bibliográficas

- Borrajo, Justo, y Jesús Rubio (1987), “La planificación de carreteras en España”, *Situación: Revista de Coyuntura Económica*, 1, pp. 95-113.
- Casas Nagore, Carlos, “Las ‘carreteras parlamentarias’: esperpento y caciquismo en la planificación de carreteras”, en *HC: historias de carreteras* <<https://historiasdecarreteras.com>>.
- Castiella Hernández, J. Jesús (2013), “Yebrá de Basa: proyecto y realidad de ‘nuevas-viejas’ carreteras”, *O Zoque*, 13, pp. 10-13.
- Costa Martínez, Joaquín (1902), *Oligarquía y caciquismo como la forma actual de gobierno en España: urgencia y modo de cambiarla*, Madrid, Sección de Ciencias Históricas del Ateneo.
- Cuéllar Villar, Domingo (2002), “Las obras públicas y el marco institucional durante la Restauración: el Ministerio de Fomento (1875-1913)”, *TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)*, 2, pp. 71-95.
- Herranz Loncán, Alfonso (2004), “La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)”, *Estudios de Historia Económica*, 45, pp. 1-140.
- Hodgson, Agnes (2005), *A una milla de Huesca: diario de una enfermera australiana en la guerra civil española*, ed. de Judith Keene y Víctor Pardo Lancina, Zaragoza, Rolde de Estudios Aragoneses.
- López Dueso, Manuel (1995), “Aproximación a una etapa de la historia de Sobrarbe (1931-1938)”, *Revista del Centro de Estudios de Sobrarbe*, 12.1.1, pp. 7-608.
- López Ortiz, Inmaculada, y Joaquín Melgarejo Moreno (2016), “Del atraso a la convergencia: la red de carreteras en España, 1900-2010”, en José Fernando Vera Rebollo, Jorge Olcina Cantos y María Hernández Hernández (coords.), *Paisaje, cultura territorial y vivencia de la geografía: libro homenaje al profesor Alfredo Morales Gil*, Alicante, Universidad de Alicante, pp. 535-562.
- Sánchez Blanco, Víctor (1996), *Antecedentes históricos, evolución y situación actual de la red de carreteras española*, Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.

Hemerotecas

Una parte importante de la información se ha obtenido de la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España:

El Correo Español

El Defensor de los Pueblos

El Día

El Economista

El Financiero

El Globo

El Imparcial

El Nuevo Régimen

El Progreso Agrícola y Pecuario

El Proteccionista

El Siglo Futuro

La Época

La España Moderna

Madrid Científico

Mercurio

Nuestro Tiempo

Revista Contemporánea

Revista Política y Parlamentaria

Y de otras hemerotecas como

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado

Gaceta de Madrid

Revista de Obras Públicas

Diario del Alto Aragón

El Pueblo

La Tierra

Instituto de Estudios Altoaragoneses

Archivos consultados

Archivo Histórico Provincial de Huesca

Archivo del Ministerio de Obras Públicas

Archivo de la Diputación Provincial de Huesca

Confederación Hidrográfica del Ebro

Oficina del Catastro de Huesca

Subdirección Provincial de Carreteras de Huesca (Gobierno de Aragón)