

EL PROYECTO DE LA CARRETERA DEL PUERTO DE BUJARUELO

José Antonio CUCHÍ¹

RESUMEN.— Este artículo presenta información sobre un proyecto de carretera privada para unir San Nicolás de Bujaruelo, en el valle homónimo del Pirineo aragonés, y Gavarnie, en el departamento francés de Altos Pirineos. Promovida por un grupo francés de acción local, contaba con el apoyo del valle de Broto y de algunos políticos españoles de ámbito provincial y nacional. El tramo francés se realizó en 1968. La concesión española fue denegada, tras una demora de varios años, y se programó dentro de la inversión pública. Sin embargo, nunca se realizó, en parte por el escaso interés de la entonces Jefatura Provincial de Carreteras de Huesca.

ABSTRACT.— This paper presents information about a private road project to connect San Nicolás de Bujaruelo, in the homonymous valley of the Aragonese Pyrenees, and Gavarnie, in the French Département des Hautes-Pyrénées. It was promoted by a French local action group and had the support of Broto Valley as well as some Spanish, provincial and national politicians. The French section was carried out in 1968. The Spanish concession was denied, after a delay of several years, and was programmed within public investment plans. However, it was never realized, partly because of the lack of interest from the Jefatura Provincial de Carreteras of Huesca.

KEYWORDS.— Road. Bujaruelo. Gavarnie. Central Spanish & French Pyrenees.

Recepción del original: 11-9-2020

¹ Escuela Politécnica Superior de Huesca. Universidad de Zaragoza. Carretera de Cuarte, s/n. E-22071 Huesca. cuchi@unizar.es

INTRODUCCIÓN

Es evidente la importancia que tienen las comunicaciones en la historia de un territorio en general, hecho que encuentra un claro ejemplo en el Alto Aragón, donde orografía y climatología son factores de importancia en las comunicaciones locales entre el valle del Ebro y la llanura de Aquitania.

No es este el lugar para desarrollar la evolución histórica de las comunicaciones en la provincia de Huesca, que se puede consultar en ESCALONA (1987), MAGALLÓN (1987), FRUTOS (1993), BUESA (2005), IRANZO (2020) y otros autores. Se detecta, sin embargo, cierta carencia de trabajos sobre la evolución de las comunicaciones altoaragonesas por carretera desde mediados del siglo XIX, ciertamente acantonada en el mundo ingenieril pero objeto de importantes polémicas en su momento en la opinión pública, en la prensa y en la política. Un buen ejemplo son los debates en *La Campana de Huesca*, en la que desde su primer número, el 7 de enero de 1852, bajo la sombra si no la mano de Mariano Royo Urieta, aparecen ya comentarios sobre las comunicaciones con Cataluña, Zaragoza y Francia. Así, en ese número se señala que por parte francesa se consideran los puertos de Gavarnie y Canfranc para el paso de un ferrocarril transpirenaico. De forma inmediata aparecen consideraciones de interés local, “que pase por mi pueblo”, y cuestiones de estrategia militar sobre la conveniencia de abrir una vía a futuras invasiones, lógicamente francesas. Ambas temáticas se arrastrarán durante décadas y darán lugar a asuntos de cierto interés como la inacabada carretera a Nocito por el Guatizalema, el paso de la carretera de Barbastro a Aínsa por Naval y su pesado puerto del Pino o la oposición militar a la construcción de la carretera del puerto de Santa Bárbara, entre otros.

Centrándose en las comunicaciones transpirenaicas, es evidente que históricamente todo valle pirenaico aragonés tenía las suyas con sus vecinos norpirenaicos, en general pasos peatonales o para caballerías. Quizás el Somport permitiera el paso de algún tipo de carro a finales del siglo XVIII. Aunque se construyeron numerosos puentes a lo largo de la historia (CASTÁN, 2014, 2016, y BARINGO, 2015), los profundos cañones fluviales de ambos lados de la cadena limitaban el tipo de comunicaciones, lo que solo se resolvió con la perforación de túneles, inabordables hasta mediados del siglo XIX, cuando se inventaron el martillo neumático hidráulico y la dinamita. El impacto de ambos inventos sobre los proyectos de comunicaciones

fue evidente y se desencadenaron numerosas expectativas, tanto ferroviarias como carreteras, que en el Pirineo altoaragonés se centraron en las cabeceras del Aragón (Somport), el Gállego (Portalet), el Ara (Bujaruelo), el Cinca y el Ésera, así como en los vecinos Esca (Belagua) y Noguera Ribagorzana (Arán). La mayoría de estas han tenido muchas vicisitudes y han sido desarrolladas con inversión pública.

El presente artículo se centra en un intento de inversión privada para realizar una carretera entre Bujaruelo y Gavarnie, según la documentación donada al IEA por la familia de Alberto Turmo Tornil, director durante años de Radio Huesca, y hoy depositada en el Archivo de la Diputación Provincial de Huesca.

EL PUERTO DE BUJARUELO

Dos grandes macizos, Monte Perdido–Tres Serols y Vignemale–Comanchibosa, limitan las cabeceras de los valles del Ara (Broto) y del Gave de Pau (Barèges). Desde la antigüedad una serie de pasos de montaña han comunicado ambos territorios. En la cabecera del Ara se pueden listar los de Arratíl (2527 metros), puerto de Cauterets (2760 metros), puerto de los Mulos (2593 metros), Col des Oulettes (2606 metros), Plana del Alba (2433 metros) y Bernatuara/Bernatuero (2366 metros), Puerto Viejo (2334 metros) y Bujaruelo o Boucharo (2272 metros). Más al este está el paso de la Brecha de Roland. Casi todos ellos son de complicado acceso a pie y solo durante una parte del año. Bernatuara es el paso del ganado del valle de Broto hacia su derecho de pastos en la vertiente atlántica, regulado por las correspondientes facerías. Junto con el Puerto Viejo y el de Bujaruelo, conectan las localidades de Torla y Gavarnie. Los dos últimos han sido más utilizados para tránsito de personas y mercancías mediante mulos o porteadores, incluido el contrabando. En el lado francés se inicia el ascenso prácticamente desde la iglesia de Saint-Jean-Baptiste, también llamada Notre-Dame du Bon-Port. En el lado meridional, al pie del puerto, se encuentra Bujaruelo, sede de un antiguo hospital sanjuanista del siglo XII, con su iglesia románica de San Nicolás. Desde allí hay que descender unos 7 kilómetros por el curso del Ara hasta Torla, incluida una zona de estrechos antes de llegar al puente de los Navarros.

Este acceso directo ha formado parte de la red de pasos pirenaicos del Camino de Santiago, de ahí las fundaciones de la Orden de San Juan. Por aquí pasaron varios ataques a Torla por gentes de la vertiente norte. El de 1512 es recordado por una emboscada aragonesa que mató a algunos caudillos norpirenaicos. El comercio entre Torla y Gavarnie era importante, como se muestra en BRIVES-HOLLANDER (1984), aunque durante la época de nieves, especialmente durante la Pequeña Edad del Hielo, el acceso resultaba peligroso por el frío y los aludes, sobre todo en la vertiente francesa, donde ocasionaba víctimas. Por ejemplo, CARBONNIÈRES (1792) habla de muchos vecinos y numerosos mulos arrastrados por la nieve. Gèdre fue alcanzada por un gran alud en 1915. La vía peatonal de comercio se convirtió en camino estratégico durante las guerras de la Convención y la Independencia, y luego en ruta turística. Por ello, a pesar de los problemas, desde principios del siglo XIX se planteó su mejora.

LOS ANTECEDENTES

En su momento, consolidada la frontera en la Paz de los Pirineos, la mayor parte de las iniciativas de mejora de las comunicaciones parten del lado francés. Por Bujaruelo el primer intento se realiza en 1762, cuando el intendente de Auch planeó unir París con Madrid por Toulouse y Barbastro. Se dice que el proyecto se empezó pero fue interrumpido por España en 1771, durante el Gobierno del X conde de Aranda, en el reinado de Carlos III. Napoleón I, en su intento de anexionarse el norte de España y controlar militarmente el resto del país, dictó un decreto imperial el 16 de diciembre de 1811 sobre esta comunicación. *Le Moniteur universel* del 21 de diciembre de 1812 la clasificaba como “Route impériale de 2^{ème} classe la num. 24, de Paris a Barèges et en Espagne par Gavarnie”.

Entre 1830 y 1842 Charles-Joseph de Colomès de Juillan, ingeniero jefe de Ponts et Chaussées, definió siete carreteras transversales transpirenaicas. Una de ellas por el Gave de Pau, el valle de Gavarnie y el de Bujaruelo, con un túnel de 7 kilómetros entre el circo de Gavarnie y el de Cotatuero. Las propuestas carreteras quedaron relegadas por la competencia entre los diferentes proyectos de ferrocarriles transpirenaicos. Así, *La Campaña de Huesca* del 7 de enero de 1854, detrás de la cual hay que ver a

Mariano Royo Urieta, indicaba que en Francia se consideraban solo aceptables el puerto de Gavarnie y el de Canfranc para ferrocarril, entendiéndose por el Alto Aragón. La pugna fue dura y desigual y se confrontaron diversos intereses en ambos países, resumidos en FOUNAUD (2014). Al final se seleccionó la travesía por Canfranc en 1885. Pero la idea de Gavarnie resistió en el imaginario público. Por ejemplo, en el periódico *Le Journal* del 15 de enero de 1931, a propósito de una novela de Édouard Dulac, se mencionaba un túnel ferroviario de 7 kilómetros y doble vía entre Bujaruelo y Gavarnie.

Pero quedaban las carreteras. En ese momento, hacia 1870, con el Somport consolidado y el paso carretero del Portalet ya en obras, se había mejorado el camino hacia Bujaruelo. Pero, además de los intereses locales, estaba la conocida oposición del Ministerio de Guerra español a cualquier vía de comunicación que facilitase la invasión de la Península, léase por los franceses. Según FOUNAUD (2016a), se vetaron obras hacia Bujaruelo en 1913, 1929 y 1939, a pesar de la declaración del Parque Nacional de Ordesa, de la construcción del puente de los Navarros y de la carretera hasta la pradera de Ordesa, que se finalizó hacia 1935.

En 1934, en la sesión del 9 de junio de la Comisión hispanofrancesa para enlaces carreteros, se tomó la decisión de priorizar la carretera Gavarnie – Broto por Bujaruelo. Por parte española se habilitaron créditos en agosto y noviembre para realizar tareas de topografía que incluso llevaron a una contrata justo al acabar la Guerra Civil (FOUNAUD, 2016a). Los trabajos fueron apoyados en su momento por el sariñenense Casimiro Lana Sarrate, diputado radical socialista en las primeras Cortes de la Segunda República española y por el Frente Popular en las terceras, que tenía reconocido interés por el Pirineo como destino turístico (GRACIA y SIERRA, 2013). Por parte francesa, la Cámara de Comercio de los Altos Pirineos votó un crédito de 5000 francos con los que Marcel Lavedan realizaría trabajos de cartografía que finalizaron en julio de 1936. Habiéndose reunido con el ingeniero Emilio Satué en Bujaruelo, al día siguiente y en medio del monte se enteraron de que había estallado la Guerra Civil en España (LAVEDAN, 1977). Por los acontecimientos que siguieron en ambos países, todo quedó en suspenso durante años hasta que el 27 de septiembre de 1949 la Cámara de Comercio de Tarbes resucitó el asunto.

SE RETOMA EL PROYECTO

A finales de la década de 1950 las relaciones hispanofrancesas tienden a normalizarse relativamente por la llegada de la Quinta República francesa, del general De Gaulle (SÁNCHEZ SÁNCHEZ, 2004).

En 1958-1959 hubo reuniones de autoridades de los valles de Barèges y de Broto e incluso se recibió en aquel al gobernador civil de Huesca. Por parte francesa, se realizó una triangulación para determinar la longitud del túnel. En noviembre de 1958 el Ministère de travaux publics pidió informes. El 30 de julio de 1960 el profesor Marcel Casteras, de la Universidad de Toulouse III, redactó un informe geológico. En agosto de 1960, en una reunión técnica en Huesca, se decidió abandonar el túnel de base por otro de collado para no afectar al valle de Ordesa. Cabe recordar que el Parque Nacional de 1918 solo comprendía una parte del fondo del valle y que no se amplió hasta 1982.

El 10 de febrero de 1961 el correspondiente ministerio francés expresó su acuerdo con la construcción de una pista hasta el collado, pero no asignó fondos. Consecuentemente, se formó un grupo local que se transformó el 19 de enero de 1962 en Société d'études des routes Transpyréennes, con un capital de 10 000 francos que actuó a ambos lados del Pirineo, redactando estudios y buscando apoyos para su visión. El ingeniero Lavedan aparecía como su principal técnico. Posteriormente se constituyó la Société des routes Pyrénéennes (SRP), con sede en la calle Miromesnil de París y un capital social de 750 000 francos. En una instancia de octubre de 1965 aparecía Justin Lacaze, alcalde de Lourdes, como presidente de Rutas Transpirenaicas, S. A., con sede en esa ciudad. La sociedad francesa era francamente activa.

Los promotores franceses

El proyecto fue imaginado por un activo grupo de franceses, ligados con su Pirineo, con una alta participación en actividades empresariales y culturales.

Urbain Cazaux (Barèges, 1899 – Burdeos, 1979). Inició su vida profesional como maestro en su pueblo. Tras obtener la transformación administrativa del mismo en municipio en 1946, fue elegido alcalde, cargo que mantuvo hasta su fallecimiento, así como el de consejero general del valle

desde 1937. Fue presidente de la Comisión Departamental del Consejo General de Altos Pirineos, de Logis de France y de la Federación Pirenaica de Establecimientos Termales. Primer director, en 1925, de la Escuela de Esquí de Barèges (uno de cuyos monitores era Marcel Lavedan), presidió asimismo el club de esquí local Avalanche, el Comité Regional de Esquí de la Federación Francesa de Esquí (FFS) de 1952 a 1966, la Cámara de Comercio e Industria de los Altos Pirineos de 1954 a 1967 y la Federación Francesa de Actividades al Aire Libre. Logró organizar tres campeonatos de esquí en Barèges, en 1954, 1959 y 1962. Fue el impulsor del aeropuerto Tarbes – Ossun – Lourdes y de la Maison des Pyrénées en París. Con Jean Collat-Parros, fue el artífice de la conexión de los remontes de Barèges y La Mongie, y durante la década de 1960, de la promoción de albergues rurales y *campings* agrícolas en la región de Luz – Saint-Sauveur. Considerado dinamizador del desarrollo del esquí en su valle (CHADEFAUD y DALLA-ROSA, 1978), sus múltiples presidencias lo hicieron hombre imprescindible, a veces contradictorio, en el mundo del Pirineo central francés (COURTADET, 2018). Cofundador con Raymond Ritter de la revista *Pyrénées*, fue también presidente de la Asociación del Museo Pirenaico de Lourdes y del Comité Local de Administración del mismo. Resultó, por tanto, obligado que esta revista le dedicara varios artículos tras su fallecimiento, redactados por GORSSE (1979), LAVEDAN (1979a) y MAURY (1979). Su biografía, *El hombre de las 35 presidencias*, fue después realizada por SABATHIÉ (1997).

Marcel Lavedan (Esquièze-Sère, 1902-2007). Ingeniero de Ponts et Chaussées, el equivalente francés a ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, trabajó en Electricité de France (EDF), entre otras obras en el importante y complejo sistema Pragnères – Cap de Long. Fue alcalde de Esquièze-Sère, caballero de la Legión de Honor y autor habitual de artículos sobre Aragón en la revista *Pyrénées* como los dedicados a San Úrbez de Nocito (LAVEDAN, 1976) o a la restauración de San Nicolás de Bujaruelo (LAVEDAN, 1979b), así como de un libro básico sobre el valle de Barèges (LAVEDAN, 1990). Lavedan fue conocido en Huesca en la década de 1960, donde incluso asistió con Paul Boyrie, Jean Labouly y Urbain Cazaux, entre otros, a la inauguración del “complejo comercial de Simeón” (*Nueva España*, 27 de marzo de 1966). Muy apreciado en su tierra, el boletín *En Bareydo*, de la Sociétié d’*économie montagnarde* du canton de Luz – Saint-Sauveur, publicó una biografía con motivo de su centésimo cumpleaños y un emotivo recuerdo tras su fallecimiento.

Jean Labouly. Alcalde de Pierrefitte-Nestalas. Propietario de la empresa que hizo la pista francesa al puerto de Bujaruelo. La empresa, activa durante veintisiete años, cerró en 2002. Considerado esquiador y aventurero, fue promotor de la estación de esquí de Hautacam en 1972 y durante diez años intentó que se desarrollara, pero tenía problemas de innivación. En 1983 cedió la gestión a la Cámara de Comercio e Industria (CCI) de Tarbes, cuyo presidente era favorable a una ampliación que no se realizó. La CCI abandonó la gestión en 1993 y esta pasó a las comunidades locales. Labouly remitió el 13 de mayo de 1968 una carta a Manuel Bardají, presidente de Rutas Transpirenaicas, S. A., de la que luego hablaremos, con una oferta para la realización de las obras desde Bujaruelo y una financiación atractiva.

Justin Lacaze. Alcalde de Lourdes de 1965 a 1971. Rotario. Comerciante. La pequeña banca del mismo nombre entró en bancarrota a finales de 1978.

EL PROYECTO TÉCNICO

Es evidente que el proyecto final de la carretera entre Bujaruelo y Gavarnie fue el resultado de una prolongada evolución de conceptos, intereses y búsqueda de soluciones factibles desde un punto de vista técnico, económico y social. Hay que tener en cuenta, por un lado, que Marcel Lavedan llevaba décadas con la idea. También hay que señalar las diferencias en las legislaciones, las normativas y la forma de proyectar entre ambos países.

Además de los antecedentes, debe recordarse la existencia del Parque Nacional de Ordesa y la actividad turística de Gavarnie, cuyos habitantes deseaban preservar sus negocios turísticos. Por otro lado, la terminación de las obras de EDF en Pragnères había provocado en el valle, como en casos similares, una crisis económica a la que se buscaba algún tipo de solución. Por último, es necesario tener en cuenta que el proyecto presentado inicialmente en España era la traducción del proyecto francés (fig. 1), realizada en Esquièze-Sère en mayo de 1964 por el gabinete de estudios técnicos de Marcel Lavedan (LALANNE, 2018). Posteriormente, se reconvirtió en un anteproyecto firmado por un técnico español para cumplir con las formalidades legales de la solicitud de una concesión de carretera de peaje.

Motivación. El proyecto mostraba una serie de razones de interés para la construcción de la carretera: acortar las distancias entre Toulouse y

Zaragoza – Lérida; atraer hacia Gavarnie – Ordesa una parte del turismo religioso de Lourdes, que algún estudio cifraba en 3 millones de personas al año, y ofrecer la posibilidad de realizar circuitos turísticos. Señalaba la diferencia de precios entre Francia y España, a efectos del comercio minorista transfronterizo (fenómenos de *ventas*). También se ponía cierto énfasis en la realización de una ruta mariana entre Lourdes y el Pilar, incluso celebrada por *L'Osservatore Romano* (LALANNE, 2018). En algún documento incluso se hablaba de peregrinaciones a Loyola.

Trazado. Se señalaban tres posibles:

1. La traza de los ingenieros españoles de 1934, por el puente de Ordiso y un túnel de 2200 metros hacia la cota 2000.
2. Una traza de Marcel Lavedan levantada entre 1956 y 1959, con un túnel de 5900 metros que saliera por los circos de Cotatuero o Salarons, en Ordesa.
3. Una idea del ingeniero jefe Cambau en 1960, con ascenso a la cota 1850 y un túnel a Salarons.

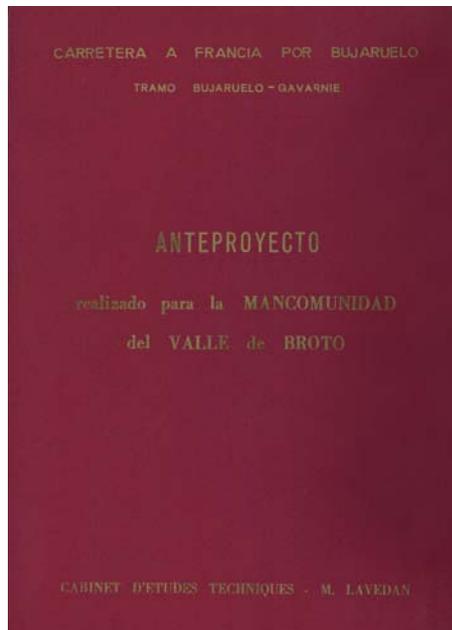


Fig. 1. Portada del estudio realizado en 1964.

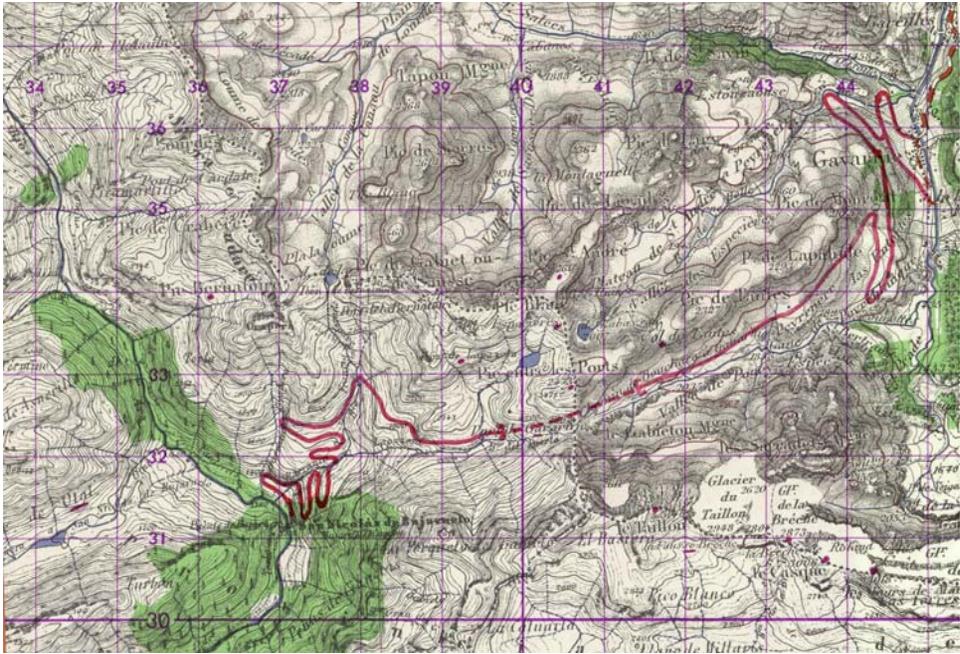


Fig. 2. Planta de la carretera desde Bujaruelo a Gavarnie.



Fig. 3. Detalle del inicio de la carretera desde Bujaruelo.

Descartados los túneles más largos, se adoptó un trazado mixto con un total de 24 kilómetros a cielo abierto y 1,5 kilómetros de túnel transfronterizo entre Gavarnie y Bujaruelo, evitando afectar al valle de Ordesa. La figura 2 presenta el recorrido, y la figura 3, un detalle del arranque desde Bujaruelo al puerto. En LALANNE (2018) se presenta una sección transversal del túnel, que tendría 6 metros de anchura y 5,05 metros en el punto más alto de la clave. La entrada en el lado francés estaría a 2040 metros, y a 2100 metros en España.

Estudios económicos. Inicialmente se señalaba un coste total de 109 millones de pesetas, de los que 36 967 310 correspondían a la parte española: 6 871 000 para el tramo puente de los Navarros–Bujaruelo y 28 640 490 para el de Bujaruelo a la frontera. Es evidente que los datos económicos se desfasan con rapidez. Un estudio económico sin fecha, pero más tardío, señalaba 15 millones para el tramo puente de los Navarros–Bujaruelo. Estimaba, a partir de los datos del anteproyecto de 1964, un beneficio bruto de 14 millones de pesetas por año, con unos gastos estimados de 6 millones.

GESTIONES, APOYOS Y TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA

Un proyecto de estas características necesitaba apoyos en ambos lados de la frontera y hay que tener en cuenta la falta de simetría entre el peso político de ambos valles. Por otro lado, además del interés local en comunicarlos, en España en ese momento el fenómeno del turismo era del mayor interés y el de origen francés tenía mucha importancia para el Ministerio de Información y Turismo, al frente del cual se hallaba Manuel Fraga Iribarne (SÁNCHEZ SÁNCHEZ, 2001).

No es fácil seguir la actividad de los promotores franceses, que puede calificarse de muy activa. LAVEDAN (1979a) cita genéricamente tres grandes reuniones en Madrid con los ministros de Información y Turismo, Agricultura y Obras Públicas. Afortunadamente, con la documentación de la donación donación de la familia Turmo Candial ya mencionada, se ha podido reconstruir una parte significativa de las gestiones.

Desde el inicio el asunto interesó a las fuerzas vivas altoaragonesas, lógicamente las del valle de Broto, pero este interés se extendió a nivel provincial y nacional.

Según una minuta anónima escrita a mano el martes 26 de marzo (de 1963), Marcel Lavedan visitó en su despacho al gobernador civil (Ramón Encinas) en presencia del presidente de la Diputación Provincial de Huesca, del alcalde de la ciudad, del subjefe provincial del Movimiento y del jefe del Distrito Forestal. Luego, Lavedan y el autor de la minuta viajaron a Madrid, donde les esperaban Urbain Cazaux, Begué (teniente de alcalde de Lourdes) y Brujot (secretario del Ayuntamiento de Lourdes). Por las buenas gestiones de Mariano Aísa (probablemente Aísa Dea, autor de una reforma del puente de Broto tras la Guerra Civil e ingeniero adjunto en la División de Conservación y Vialidad del Ministerio de Obras Públicas desde 1961), visitaron el 27 a Camilo Pereira, subdirector general de Carreteras y al secretario técnico del Ministerio de Obras Públicas, Mañueco. Por indicación de este último visitaron en el Ministerio de Asuntos Exteriores a Julián Calle-Cuenca, secretario de la delegación española en la Comisión Internacional de Límites de los Pirineos. El 29 acompañaron a Cazaux a visitar a Jorge Jordana de Pozas, presidente de la Federación Española de Esquí y delegado nacional de Asociaciones del Movimiento. A este se le sugirió, y aceptó encantado, actuar como asesor jurídico de la Mancomunidad del Valle de Broto y de la sociedad francesa.

Por cierto que la Federación Española de Esquí pagó el hotel en Madrid a la delegación francesa. A la vuelta, tras informar al gobernador civil de Huesca, se entrevistaron acerca de la pista de Torla a Bujaruelo con Enrique García Ruiz, ingeniero jefe del Distrito Forestal y presidente durante quince años de la Diputación Provincial de Huesca, y con Marcelino Acero, también ingeniero de Montes. Por último, hubo una visita personal del autor de la misma a Fernando Susín, ingeniero jefe de Carreteras de España, quien se ofreció a colaborar con Lavedan y aconsejó hacer cuanto antes una pista hasta la boca del futuro túnel.

En octubre de 1965 la SRP presentó su proyecto de carretera a cielo abierto mediante concesión por peaje a la Dirección General del Carreteras (DGC) y solicitó información sobre el trámite a seguir. Por falta de respuesta, en marzo de 1966 visitó al director general, quien le indicó, que debía presentar la petición de una sociedad española.

Como se detalla más adelante, ese mismo mes se constituyó Rutas Transpirenaicas, S. A. (RTSA) que, representada por Jorge Jordana de Pozas,

entregó la petición el 3 de julio. Acompañaba a la solicitud un proyecto firmado por José María Sanz Saracho, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, así como el pliego de condiciones económico-administrativas de la concesión, por un plazo de setenta y cinco años, en el que se fijaba el compromiso de realizar la obra en treinta y cinco meses y contemplando la futura construcción de un túnel, así como el oportuno aval. Las inversiones totales se estimaban en 76 millones de pesetas. Se consideró una recaudación de 14 112 500 pesetas y unos gastos de 4,2 millones, con lo que, suponiendo un interés del 8 %, se podría amortizar la obra en trece años. Las tarifas para turismos se estimaron entre 60 y 75 pesetas y entre 500 y 600 pesetas para camiones y autocares. En el resumen de la petición se hacía énfasis en el marcado sello espiritual del enlace.

El día 7 del mismo mes la Subcomisión de Enlaces Pirenaicos de la Comisión Internacional de los Pirineos acordó apoyar el proyecto. En octubre la DGC solicitó de RTSA el compromiso de construir de Torla a Bujaruelo una carretera similar a la del puerto sobre la pista forestal que debía contar con autorización del Distrito Forestal.

En junio de 1966 visitó a Pedro de Areitio, director general de Carreteras, una comisión formada por Morand (subprefecto de Argelès-Gazost), Cazaux, Lacaze (entonces alcalde de Lourdes), Lavedan, Turmo, Puyuelo y Bardají. Se les dijo que el ministerio era favorable a la concesión. Una carta de Turmo del 29 de noviembre de 1966, en papel de Radio Huesca, a Jordana de Pozas se acompañaba de un certificado del Consejo de Administración de RTSA por el que se comprometía a realizar a su costa la carretera del puente de los Navarros a Bujaruelo. Más otro de la Mancomunidad Forestal del Valle de Broto y del Ayuntamiento de Torla dando conformidad al Distrito Forestal de Huesca para que se dispusiera de la pista, así como un escrito de este autorizando transformar esta en carretera y otros documentos. Dada la proximidad del referéndum del 14 de diciembre de 1966, se aconsejaba retrasar una visita a Madrid. Además, le informaba de que Lavedan esperaba terminar en breve el proyecto de la parte española y que ambas sociedades habían acordado costear el tramo puente de los Navarros – Bujaruelo al 50 %.

Entre 1966 y 1967 la sociedad francesa resolvió sus trámites administrativos e inició los trabajos del tramo francés, realizados por la empresa de Jean Labouly, que iban muy rápido. El 14 de octubre de 1967 había

alcanzado el puerto, que se asfaltaría al año siguiente, salvo los últimos 600 metros.

El 6 de junio de 1967 la DGC sacó a información pública el proyecto. El 5 de septiembre se abrieron las proposiciones y figuraba solo la de RTSA. A continuación, según los promotores, se incorporaron los informes favorables de la Jefatura Provincial de Carreteras, del Estado Mayor Central y otros, y se esperaba que se remitieran pronto al Consejo de Ministros. Pero la resolución se demoró. El 10 de abril de 1969 hubo un escrito de Manuel Bardají al gobernador civil de Huesca, Víctor Frago del Toro, en el que se quejaba del retraso. Sin embargo, en un documento interno de RTSA se citaba que el expediente, en ese momento en la Dirección General de Carreteras, fue remitido al Consejo de Obras Públicas sin el informe preceptivo de esa dirección general. Alberto Turmo realizó una visita a Madrid para interesarse ante el mencionado Consejo.

Los apoyos en España

Es evidente el apoyo y el interés de los gobernadores civiles de Huesca. El tema apareció mencionado en la prensa oscense en 1958, siendo José Riera Aísa gobernador civil. En julio de 1964, en la inauguración del *camping* de Ordesa, fue citado por Ramón Encinas Diéguez. Fue, sin embargo, Víctor Frago del Toro, gobernador civil entre el 9 de abril de 1965 y el 24 de julio de 1975, quien se involucró más profundamente. El diario *Nueva España* del 24 de octubre de 1965 señalaba que fue informado del proyecto en la inauguración del hotel Gran Ordesa de Torla. Es evidente el apoyo entusiasta al proyecto por parte de este gobernador civil, quien organizó numerosas reuniones en su despacho y escribió cartas de apoyo a diversas autoridades. Así, el 15 de junio de 1966 escribió a Fraga Iribarne para que se interesase por el tema ante Federico Silva Muñoz, ministro de Obras Públicas, y al día siguiente a este, informándole del apoyo de la Comisión Internacional de los Pirineos. Cuatro días más tarde, el ministro contestó señalando que el tramo puente de los Navarros – Bujaruelo era un camino de herradura, mejorado a pista forestal por el Ministerio de Agricultura con créditos reducidísimos. El gobernador civil replicó que RTSA se había comprometido a transformarla en carretera, fuera del peaje. En 1969 escribió a Máximo Cuervo Radigales, consejero

permanente del Consejo de Estado, sobre la posible entrada del expediente con respuesta negativa. También escribió a Alberto Ballarín Marcial, quien se interesó ante el ministro de Obras Públicas. Frago del Toro también se presentó sobre el terreno para conocer la situación. En junio de 1968 Lavedan le daba detalles en Torla. Unos meses más tarde, tras una reunión en Gavarnie, subió al collado por la carretera francesa (*Nueva España*, 3 de noviembre).

Manuel Fraga Iribarne, a la sazón, como se ha visto, ministro de Información y Turismo, se interesó claramente por el proyecto. De hecho, por invitación de Cazaux y Lavedan realizó un vuelo en helicóptero a ambos lados del macizo de Monte Perdido el 9 de julio de 1967. El 18 de septiembre de 1969 el ministro escribió a Fernando Susín una interesante carta, donde además de agradecerle sus trabajos en pro del turismo y la comunicación señalaba que su proyecto de túnel era técnicamente el mejor. Pero indicaba que “el enlace Gavarnie – Ordesa se dilataría *sine die* frente a la solución de carretera por el puerto de Gavarnie, ya construida en la parte francesa”. Literalmente pedía su apoyo explícito a la concesión de la carretera de peaje en la parte española.

Originario de El Grado, Alberto Turmo Tornil (1924-1981), hombre dinámico y polifacético, estuvo muy vinculado a la radio, la publicidad, la magia y el turismo (TURMO CANDIAL, 2003). Organizó numerosas actividades de tipo social y tuvo muy buenas relaciones con la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja. Director de Radio Huesca desde finales de la década de los cincuenta, también se involucró muy profundamente en el proyecto de la carretera. Asistió a numerosas reuniones y visitas. En un documento de 1969 se presentaban entrevistas de Turmo, ante la tardanza en la tramitación, con el presidente del Consejo de Obras Públicas y el secretario de su Sección de Obras Públicas. De hecho, tal vez con socarronería, el periódico *Nueva España* del 23 de abril de 1970 lo definía como “delegado de Relaciones Públicas” de Rutas Pirenaicas. En enero de 1969 solicitó el apoyo financiero de la Caja de Ahorros citada para la carretera a través del director de la sucursal en Aínsa, quien se lo remitió a Jaime Etayo Bailera, director general adjunto de Inversiones. El archivo donado por la familia Turmo Candial al IEA, al que nos venimos refiriendo, es de gran importancia para entender el asunto.

RUTAS TRANSPIRENAICAS, S. A.

Como se ha señalado, desde el Ministerio de Obras Públicas se aconsejaba crear una sociedad española que solicitase el proyecto ante las autoridades correspondientes. El 27 de marzo de 1966 Manuel Bardají y ciento ocho personas de diversos oficios comparecieron ante José María Domingo Arizón, notario de Boltaña, para constituir la sociedad Rutas Transpirenaicas, S. A. (RTSA). Al acto no acudieron diez de los listados y sus acciones fueron suscritas por Manuel Bardají. Otro lo hizo como padre de dos menores. En el acto suscribieron, de forma heterogénea, quinientas acciones de 1000 pesetas como capital social y conformaron el Consejo de Administración, presidido por Manuel Bardají Sanz, con Luis Borra Callizo como secretario y diez vocales. David Constante Royán figuraba como gerente en 1967.

Los estatutos se aceptaron en Broto el 15 de marzo de 1968. El objetivo era, esencialmente, solicitar de las autoridades españolas la construcción y la explotación de la carretera de peaje desde el puente de los Navarros hasta Francia. Su domicilio era la Casa del Valle en Broto. Se señalaba que, una vez conseguida la concesión administrativa, se podría aumentar el capital social y que tendrían preferencia las corporaciones y los vecinos con arraigo en el valle de Broto, con los mismos derechos y privilegios que los socios fundadores. Estos y la propia sociedad tenían preferencia de compra en la transmisión de acciones, indivisibles, salvo por herencia. El 21 de abril la Asamblea General accedió a ampliar el capital social y el Consejo de Administración decidió aumentarlo el 2 de diciembre de 1968 a 15 millones de pesetas. Se señalaba que los nuevos suscriptores no gozarían de los mismos derechos que los fundadores. En el escrito se añadía una nota donde se indicaba que las acciones que no fueran suscritas en el valle lo serían por personas de fuera. En segundo lugar, “se comunica que con seguridad no se podrán suscribir nuevas acciones, debido a que el resto del capital que sea necesario hasta la terminación de nuestra carretera, SERÁ SUSCRITO EN OBLIGACIONES POR LA CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE ZARAGOZA, ARAGÓN Y RIOJA”. En la documentación consultada se ha encontrado una relación provisional de aportaciones en la que diversos vecinos de Torla entregaban 4,1 millones de pesetas; 0,2 millones, un vecino de Asín de Broto, y 0,6, varios de Buesa, con un total de 12,2 millones de pesetas.

La sociedad realizaría diversos actos administrativos y solicitudes, así como numerosas visitas, especialmente al gobernador civil de Huesca. Evidentemente, tenía fuertes relaciones con la SRP, con quienes había una propuesta de convenio leída y aprobada por ambas partes en Tarbes el 7 de mayo de 1966. Se planteaba un convenio por cuarenta años y se comprometían a realizar su parte de obras en un plazo de tres años después de obtener los permisos. Contemplaban la posibilidad de fusionarse e incluso detalles como la retirada de nieve.

Un informe del secretario. Mariano López Rufas figuraba como secretario desde diciembre de 1967 y participó en alguna visita oficial. El 26 de junio de 1968 elevó un interesante informe al gobernador civil que se ha encontrado en la documentación. Aseguraba ser el autor de los estatutos de la sociedad y manifestaba que estos habían sido redactados con mucha premura y al dictado de Constante Royán. Detectaba igualmente ciertos problemas. Así, señalaba que entre los consejeros había mayor representación de los pueblos de “abajo” que de los de “arriba” y que se consideraba que la sociedad anónima era, de hecho, una mancomunidad; que el deseo de mantener el control de la sociedad en el valle chocaba con que este posiblemente no sería capaz de hacer las aportaciones dinerarias necesarias; que había facciones acérrimamente opuestas en el seno del Consejo y entre este y los socios, así como rivalidades personales entre los representantes de Torla y Broto. Se habían incumplido los acuerdos del Consejo en la cuestión de recabar de los socios más financiación; había abandono y negligencia en actos como la redacción de las actas, ausencia de libro de socios, ausencia de alta en Hacienda, falta de expediente administrativo para llevar a la práctica la transferencia a la sociedad de terrenos propiedad de la Junta de la Mancomunidad del Valle. Por otro lado, no se había realizado la emisión de las primeras acciones y no era posible realizar un balance ni la cuenta completa de la sociedad, pues entre otras cosas no se sabía qué socios habían acabado de suscribir sus acciones. Indicaba que en asamblea extraordinaria del 26 de abril de ese año se había acordado incrementar el capital social a 15 millones de pesetas sin que se supiera si se había implementado. Por último, comentaba que el Consejo había intentado empezar obras entre Santa Elena y Bujaruelo antes de la visita del presidente de la sociedad francesa para intentar dinamizar el proceso. Finalizaba aconsejando que, si no se

entendía el concepto de *sociedad anónima*, se dejase paso a capital de fuera del valle y sugería que se reemplazase al presidente y al gerente. Se ignora el resultado de esta gestión, que sin duda era una iniciativa personal.

LA POSICIÓN DE LA JEFATURA DE CARRETERAS DE HUESCA

Es evidente que el proyecto Gavarnie – Bujaruelo aparece en un momento en el que por parte española se están mejorando las comunicaciones, incluidas las internacionales con Francia, objeto de estudios y programas por parte del Ministerio de Obras Públicas. En 1967 se aprobó el Programa de Autopistas Nacionales Españolas, donde figuraba la autopista Valencia – Zaragoza – Francia por la zona central del Pirineo. Además, había diversas comunicaciones con Francia en el Plan Nacional de Carreteras, una de las cuales era la de Bujaruelo – Gavarnie. Al final, años más tarde, se decidió acometer el túnel carretero del Somport. En esos momentos, en la década de 1960, ya estaba decidida la construcción del túnel de Bielsa, cuyos avatares constructivos y de mantenimiento, técnicos y económicos, desbordan el objetivo de este artículo. También hubo presiones para realizar pronto la conexión Benasque – Luchon.

Se encontraba entonces al frente de la Jefatura de Carreteras de Huesca Fernando Susín Hernández, sin duda uno de los grandes ingenieros de Caminos del Alto Aragón, que puede calificarse como minucioso, muy trabajador y persona de firmes convicciones. Muy interesado por los regadíos (CUCHÍ, 2018), su papel en las actuales comunicaciones del Alto Aragón es decisiva dado que se puede considerar como el impulsor de los túneles del Monrepós. Susín fue convocado pronto al tema del presente artículo. El diario *Nueva España* del 1 de abril de 1964 señalaba que este había puesto de manifiesto el interés de la conexión durante una visita del gobernador civil a las obras del Hotel-Camping Ordesa. Se entrevistó con Lavedan hacia finales de ese año, y fiel a su método de trabajo, el 22 de marzo de 1966 emitió un documentado informe de 10 páginas. En él indicaba que el grupo francés iba a presentar un proyecto de carretera con 24 kilómetros a cielo abierto y 1,5 kilómetros de túnel transfronterizo, con un coste de 120 millones de pesetas, pero que en su opinión, era preferible como solución la de un túnel de 8,8 kilómetros que saldría al circo de Salarons en la carretera de Ordesa (fig. 4).

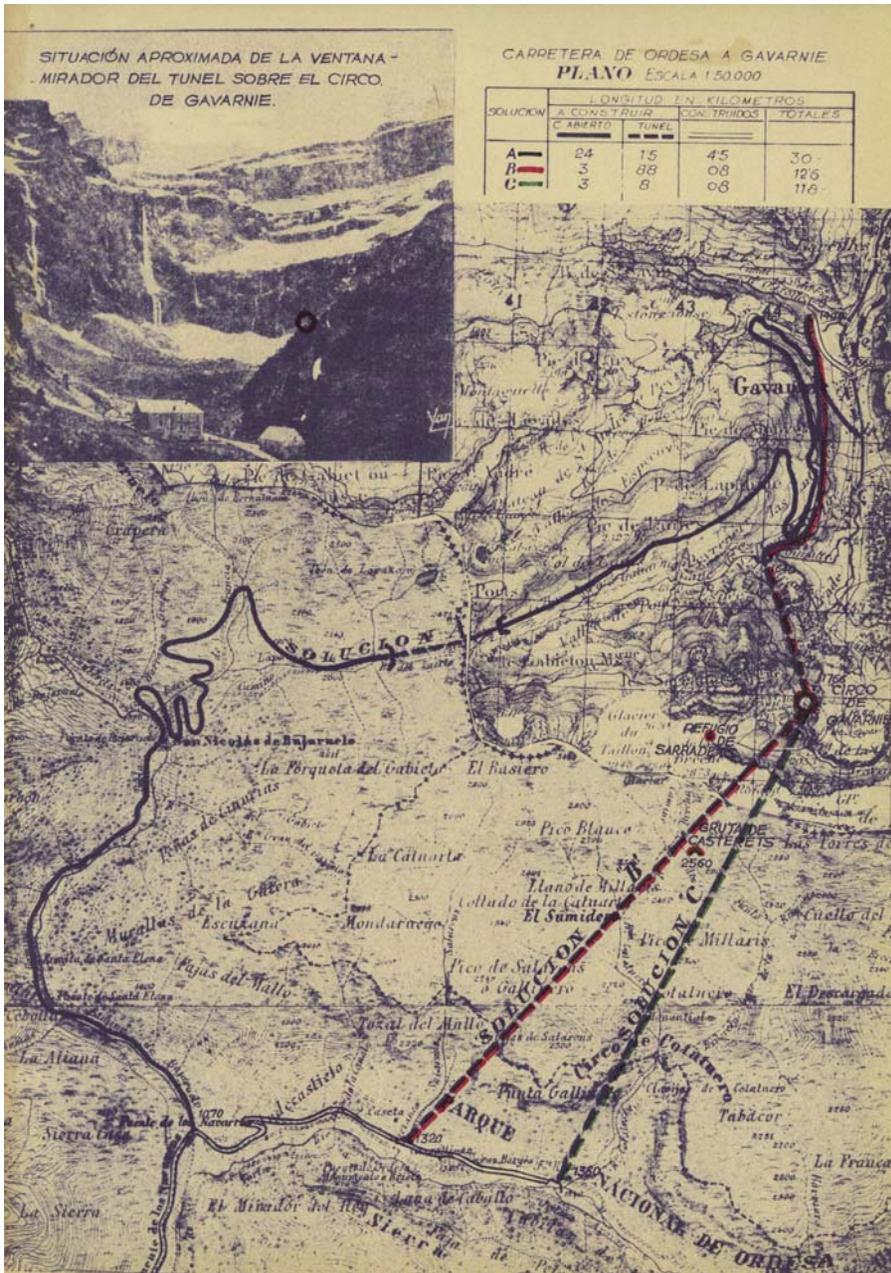


Fig. 4. Propuesta de túnel Gavarnie - Salazarons (solución B) planteada por Fernando Susín en 1966. La solución A corresponde a la presentada por Lavedan. En el encuadre superior, posición de la ventana sobre el circo de Gavarnie.

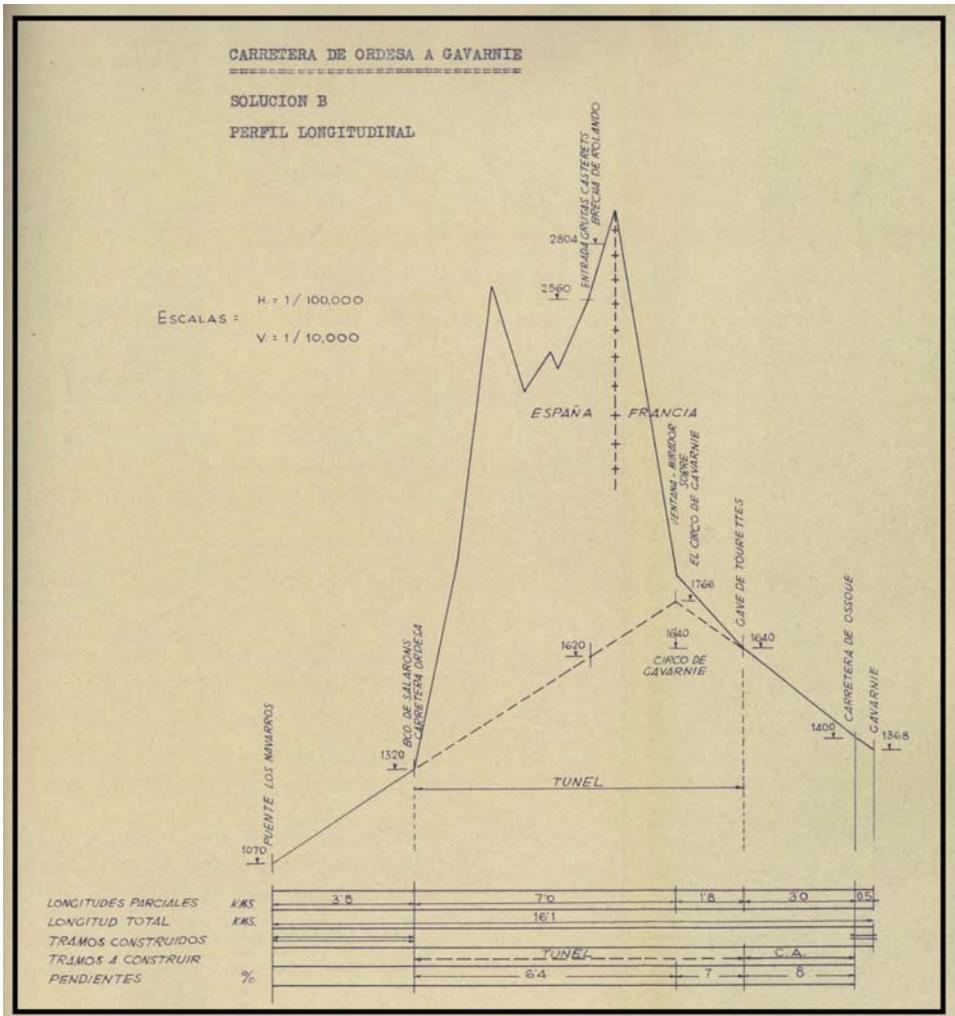


Fig. 5. Perfil de la propuesta de Fernando Susín de túnel Gavarnie – Salarons.

Reducía la anchura a 6 metros, como en el túnel de Tenda (3 kilómetros entre Italia y Francia). Señalaba que los 3 kilómetros del túnel Bielsa – Aragnouet se perforarían en ocho meses y el previsto Gavarnie – Salarons en dos años, más otros dos de acondicionamiento. Proponía realizar un lomo de asno, más una ventana o mirador turístico sobre el circo de Gavarnie (fig. 5). Su diseño, según él, favorecía la ventilación y superaba los problemas del túnel de Viella. Minimizaba los problemas geológicos y comentaba que el posible

cruce con grutas sería un aliciente más, convenientemente iluminadas. Tras hacer consideraciones sobre escenarios de transporte, consideraba que la primera fase de su proyecto se podría abordar con 45 millones de pesetas. No veía inconveniente en pensar en una carretera por el valle de Ordesa e incluso en un ascensor a la cueva de Casteret. Por otro lado, señalaba la oposición de los *muletiers* de Gavarnie, a los que calificaba de obsoletos, e incluso sugería que financiaran su obra hasta el mirador que proponía. Asimismo, citaba que ya se había enviado informe oficial. Como se ha señalado, Susín difundió y defendió su proyecto con firmeza, lo que entre otras cosas, dio lugar a la carta de Manuel Fraga Iribarne ya citada.

Evidentemente, este informe fue visto como problemático por los promotores del trazado del puerto. En una instancia, sin destinatario conocido, del alcalde de Lourdes, este señalaba que el proyecto de la SRT era más económico que el de Susín y podía ser realizado por iniciativa privada.

DENEGACIÓN DE LA CONCESIÓN Y PROYECTO PÚBLICO

Según se lee en el diario *Nueva España* del 23 de abril de 1970, el día anterior a las 12 de la mañana se había celebrado una nueva reunión en el Gobierno Civil de Huesca. Se comentaba el interés de la conexión y la expectativa francesa ante la demora española. Por parte de RTSA, Manuel Bardají señalaba que la obra española costaría 65 millones y que se esperaba la concesión. El gerente de la Unión Turística del Pirineo mencionaba que el problema era el coste del peaje. Fernando Susín indicaba que la carretera estaba incluida en el Plan General de Carreteras del Estado. Tras 2 horas de debate se concluía por unanimidad que la carretera debiera hacerse, bien por concesión privada a peaje, bien por el Estado español. A poco de finalizar la reunión, sin haber salido aún del edificio, llegaba la escueta noticia de la denegación de la concesión por parte del Ministerio de Obras Públicas a propuesta de la Dirección General de Carreteras. En un segundo punto se señalaba que se realizaran, por parte del Estado, los estudios para construir la carretera por el Estado cuando fuera posible. Según un documento interno de RTSA, la resolución fue comunicada el 18 de abril a través de la Jefatura Provincial de Carreteras de Huesca.

El escrito de la Dirección General de Carreteras, del 12 de abril de 1970, tras resumir la tramitación señalaba que se había recibido informe negativo

de la Jefatura de Carreteras de Huesca por considerar que la obra debería ser construida por el Estado al estar incluida en el Plan Nacional de Carreteras. Incluso en el caso de que se decidiese el otorgamiento, la concesión no debía ser por setenta y cinco años, sino por los estrictamente necesarios para amortizar la inversión con un interés que no rebasase el máximo legal. En el escrito de la Dirección General de Carreteras se señalaba que, aunque había informes técnicos parcialmente favorables, las condiciones económicas fundamentales solicitadas por RTSA excedían con mucho las de adjudicaciones recientes. Para LAVEDAN (1977), una de las razones de la negativa se basaba en las dudas sobre la solvencia de la sociedad española solicitante.

Un escrito posterior, aunque sin fecha, firmado por Jordana de Pozas indicaba que la SRT se encontraba en una gravísima situación económica, dado que tenían que pagar unos intereses anuales de 513 231 francos, a los que había que restar 180 000 de una subvención a fondo perdido del Departamento de Hautes – Pyrénées y unos 71 000 en concepto de peajes (de Gavarnie al puerto). Se solicitaba que se incluyera el proyecto en el III Plan de Desarrollo español y, una vez hecho esto, se sugiriese a las autoridades de la provincia de Huesca que las obras se adjudicasen inmediatamente mediante un crédito de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja.

La iniciativa pasa, por tanto, a la Administración pública. El diario *Nueva España* del 21 de enero de 1970 señalaba que la Jefatura Regional de Obras Públicas había encargado el estudio del proyecto, ya incluido en el III Plan de Desarrollo, al ingeniero oscense Sergio Campo Rupérez, quien había revisado y encontrado adecuado el llevado a cabo por Lavedan. A partir de aquí, la idea languideció y se volvía al trazado a cielo abierto. FOUNAUD (2016b) detallaba este periodo donde se combinaban diversos motivos, entre ellos la crisis de 1973, la muerte de Franco y los cambios políticos subsiguientes, la inflación de finales de los setenta y la creación de la comunidad autónoma de Aragón. La Diputación General firmó un acuerdo con el Departamento de Hautes – Pyrénées el 30 de junio de 1986 que destinaba 3 millones de francos a realizar estudios (RAYNAUD, 2018). Pero la década de 1970 vio también el inicio de los movimientos ecologistas en ambos países con la demorada y debatida creación del Parc National des Pyrénées (24 de marzo de 1967) y la ampliación del Parque de Ordesa y Monte Perdido

(13 de julio de 1982). Después han venido los cambios en las demandas sociales de naturaleza y la masificación del turismo de montaña, como por ejemplo en el valle de Ordesa, pero esta es ya una historia diferente.

A MODO DE ANÁLISIS

Es sorprendente el interés del grupo francés, francamente sólido y muy relacionado con el mundo del esquí, por un ambicioso proyecto de comunicación transfronteriza a partir de una concesión administrativa, campo en el que carecían de experiencia. A pesar de que la palabra *esquí* no parece figurar entre las motivaciones del proyecto, era evidente la posibilidad de desarrollar una zona esquiable en torno al puerto, como señalan BARRÈRE (1971) y LALANNE (2018). De hecho, en la década previa se habían desarrollado varias estaciones de esquí en los Pirineos franceses y se estudiaban otras, en conflicto con la creación del Parc National des Pyrénées. Esto puede explicar la premura, por no calificarla de presión, para conseguir la carretera internacional por el puerto. En ese momento había varias aspiraciones para llevar carreteras asfaltadas al interior de macizos como el de Néouvielle que estaban siendo contestadas en medios científicos y pirineístas.

El ejemplo de la estación de Barèges, de gestión municipal, parece haber servido como ejemplo a las fuerzas vivas del valle de Broto. Es evidente, sin embargo, la disimetría socioeconómica entre ambos países. La sociedad española actúa siempre como filial de la francesa y sus posibilidades gestoras y financieras son débiles.

A pesar de ello, el proyecto tuvo un gran interés en el valle y en la provincia. Desde luego contó con grandes valedores en el ámbito político español, donde ya existía el precedente de la concesión del túnel carretero de peaje del Guadarrama.

Parece evidente el poco interés de la Jefatura de Carreteras de Huesca por el trazado por el puerto, pero desde luego se hallaba implicada en las comunicaciones pirenaicas, como fue el caso del túnel de Bielsa – Aragnouet, iniciado en 1968, o los túneles de Monrepós. Bien por la posible competencia con proyectos ya estudiados o por cierta desconfianza hacia los proyectos privados, está claro que el ingeniero jefe mantuvo su posición frente a importantes presiones políticas. El contraproyecto, a nivel personal, del que figura

en la documentación consultada, ascensor a la cueva de Casteret incluido, no parece propuesta adecuada para una comunicación internacional.

AGRADECIMIENTOS

Evidentemente es necesario dar las gracias a la familia Turmo Candial por custodiar y donar al IEA el archivo que hemos podido consultar. Agradecemos también la ayuda de Ana Oliva, Ester Puyol y Susana Navarro, de la biblioteca del IEA, y de Almudena Bollaín, del Archivo Central del Ministerio de Fomento. Han sido inapreciables los conocimientos sobre bibliografía francesa pirenaica de Enrique Salamero. Michel Rodes y Alain Cazenave-Pierrot compartieron sus experiencias de ese momento en los Pirineos franceses.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARINGO, E. (2015). *Puentes de la comarca del Sobrarbe*. Centro de Estudios del Sobrarbe. [Boltaña]. 266 pp.
- BARRÈRE, P., F. CAPLANE, M. C. FAYET, D. POYLLAU, M. POUILLAU, G. RÉAUD y M. RODES (1971). La haute montagne dénaturée. 96 *Congrès national des sociétés savantes. Toulouse. Géographie*: 113-125.
- BRIVES-HOLLANDER, A. (1984). Les relations commerciales entre une vallée française et une vallée espagnole des Pyrénées au XVII^e siècle: le cahier de péage de Torla (1642). *Annales du Midi*, 96 (167): 253-272.
- BUESA, D. (2005). Los caminos de Santiago. Aragón, Somport y Jaca. En M.^a del C. Lacarra (ed.), *Los caminos de Santiago: arte, historia, literatura*: 7-28. IFC. Zaragoza.
- CASTÁN, A. (2014). *Puentes históricos de Huesca, I: Cuenca del río Aragón*. Pirineo. Huesca. 281 pp.
- CASTÁN, A. (2016). *Puentes históricos de Huesca, II: Cuenca del río Gállego*. Pirineo. Huesca. 286 pp.
- CHADEFAUD, M., y G. DALLA-ROSA (1978). La neige des Pyrénées occidentales: enjeu et stratégies des collectivités locales. *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest. Sud-Ouest Européen*, 49 (4): 477-515.
- COURTADET, J. (2018). Élus bigourdans et projet de Parc national (1964-1967): le grand compromis. *Pyrénées*, 275: 85-102.
- CUCHÍ, J. A. (2018). El canal Navarra-Aragón y proyectos asociados: el Plan Susín. *Lucas Mallada*, 20: 41-76.
- ESCALONA, A. (1987). *Las comunicaciones transfronterizas en Aragón*. IEA (Colección de Estudios Altoaragoneses, 33). Huesca. 180 pp., 4 tablas, 6 mapas.

- FOUNAUD, P. (2014). Torla-Gavarnie, un proyecto de comunicación transfronteriza inacabada: la carretera (1.^a parte). *El Gurrión*, 134: 20-24.
- FOUNAUD, P. (2016a). Torla-Gavarnie, un proyecto de comunicación transfronteriza inacabada: la carretera (2.^a parte). *El Gurrión*, 143: 34-38.
- FOUNAUD, P. (2016b). Torla-Gavarnie, un proyecto de comunicación transfronteriza inacabada: la carretera (3.^a parte). *El Gurrión*, 144: 35-40.
- FRUTOS, M.^a L. (1993). Características geográficas y condicionantes del Camino de Santiago aragonés. En M.^a P. de Torres y cols., *Los caminos de Santiago y el territorio*. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela.
- GORSSE, P. de (1979). Urbain le Pyrénéen. *Pyrénées*, 119-120: 109-111.
- GRACIA VILLAMAYOR, F., y G. SIERRA CIBIRIÁIN (2013). La labor parlamentaria de los diputados oscenses durante la II República: el debate político desde el prisma de la provincia de Huesca. *Argensola*, 123: 251-284.
- IRANZO, M.^a T. (2020). Los sistemas de comunicación en Aragón en la Edad Media: una revisión. *Anuario de Estudios Medievales*, 23 (1): 89-110.
- LALANNE, A. (2018). Le Parc, combat du *Bulletin pyrénéen* et de *Pyrénées*. *Pyrénées*, 275: 103-115.
- LAVEDAN, M. (1976). Quand un bordelais devient le saint patron des montagnards aragonais. *Pyrénées*, 108: 316-325.
- LAVEDAN, M. (1977). L'étrange destin de la route de Lourdes à Zaragoza par Gavarnie. *Pyrénées*, 109: 3-7.
- LAVEDAN, M. (1979a). Urbain Cazaux, l'homme. *Pyrénées*, 119-120: 112-113.
- LAVEDAN, M. (1979b). Hospices et hospitaux des Pyrénées. Le meson de Bujaruelo. *Pyrénées*, 119-120.
- LAVEDAN, M. (1990). *Les vallées du Barège: Barèges, Luz, Gèdre, Gavarnie et communes du canton: monographie des origines à 1940*. Commission syndicale de la vallée de Barèges. Luz – Saint-Sauveur. 439 pp.
- MAGALLÓN BOTAYA, M.^a Á. (1987). *La red viaria romana en Aragón*. DGA. Zaragoza. 305 pp.
- MAURY, L. (1979). Au revoir, Urbain Cazaux. *Pyrénées*, 119-120: 114-117.
- RAYNAUD, G. (2018). Quand la nature gagne. *Pyrénées*, 278: 175-193.
- SABATHIÉ, E. (1997). *Une figure pyrénéenne, Urbain Cazaux (1899-1979): l'homme aux 35 présidences*. Association Guillaume Mauran. Tarbes. 238 pp.
- SÁNCHEZ SÁNCHEZ, E. M. (2001). El auge del turismo europeo en la España de los años sesenta. *Arbor*, CLXX, 699: 201-224.
- SÁNCHEZ SÁNCHEZ, E. M. (2004). Franco y De Gaulle: las relaciones hispano-francesas de 1958 a 1969. *Studia Historica. Historia Contemporánea*, 22: 105-136.
- TURMO CANDIAL, J. M. (2003). Alberto Turmo, el radiofónico entusiasta. *4Esquinas*, 159.