

EL ANTIGUO CAMINO DE LUNA Y LAS COMUNICACIONES CON NAVARRA

EL presente comentario es un avance de un futuro trabajo, de carácter histórico-geográfico, sobre las comunicaciones de Huesca con Navarra. Difícilmente se podrá comprender la historia oscense sin un estudio a fondo de las comunicaciones, que tan importante influencia ejercen en el desenvolvimiento de las ciudades. Mediante este estudio no solamente pueden iluminarse muchos aspectos del pasado, sino que también pueden deducirse provechosas enseñanzas para el presente. Nace precisamente nuestra ciudad en el punto de intersección de los caminos que atraviesan la «Plana» de Norte a Sur con la gran ruta ístmica que, bordeando las últimas estribaciones montañosas, une los dos mares Cantábrico y Mediterráneo, y su prosperidad económica ha dependido, en gran manera, de la conservación de esta gran ruta de tráfico. Siempre que las comunicaciones con el Oeste han quedado interrumpidas, la vida material de la ciudad ha entrado en rápida decadencia.

Hoy nos limitaremos solamente a poner de relieve la importancia que en las Edades Media y Moderna tuvo el camino de Huesca a Luna y Navarra. Cualquiera que haya saludado, siquiera por curiosidad, los documentos oscenses habrá observado la frecuencia con que se menciona en ellos este camino, hoy completamente olvidado. El hecho revela una relación íntima entre ambas localidades, muy superior a la actual. Se trata de un camino muy frecuentado que ponía a Huesca en rápida comunicación con la comarca altoaragonesa de las Cinco Villas y con Navarra. Este camino partía de nuestra ciudad en dirección Oeste, atravesaba las coronas de Loreto y los altos de Torresecas, descendía a la Sotonera, pasaba el Gállego por Puendeluna, continuaba por las Cinco Villas y se unía, por último, a los caminos de Navarra. El interés del Concejo por esta ruta queda patente en sus mismos Estatutos y en las constantes reparaciones de que era objeto, incluso la beneficencia privada colaboraba en el sostenimiento de este camino, vital para el desenvolvimiento de la ciudad; así, por ejemplo, Domingo Ferrer

dejaba en su testamento, fechado en 1237, dos sueldos *in adiutorium operum de unoquoque de pontibus, videlicet, de Luna, de Fayanas, de Monzon*¹. Estos ejemplos podrían multiplicarse.

La facilidad de comunicaciones con Navarra explica, aparte de otras causas, el fecundo intercambio comercial y la presencia en Huesca de una nutrida colonia de vascos y navarros, dedicados a múltiples actividades, pero, sobre todo, a oficios relacionados con la construcción. La inmensa mayoría de nuestras iglesias y de nuestros altares son debidos a artífices de aquellas regiones. Excepto la pintura, las demás actividades constructoras han estado casi monopolizadas largo tiempo por vascos y navarros y ya es sabido que los vizcaínos tenían establecida una hermandad y los navarros habían poblado un barrio, cuyo recuerdo se ha conservado hasta hace poco en la calle denominada de los navarros, hoy de Artiga.

En el siglo XIX, lejos de aumentarse y mejorarse las comunicaciones con Navarra, se interrumpió la tradición y se abandonaron los antiguos caminos. Contribuyó a esta regresión, la adjudicación de la comarca de Cinco Villas a la provincia de Zaragoza que, como una cuña, penetra entre Navarra y Huesca, llegando hasta las mismas estribaciones del Pirineo. Obedeciendo, por regla general, los planes de comunicación al deseo de unir las diferentes localidades de una provincia con su capital, el camino de Huesca a Luna no solamente no fué modernizado, sino que quedó abandonado. Ya en 1847, la clara inteligencia de Pascual Madoz intuía los perjuicios que la interrupción de comunicaciones con el Cantábrico producían a Huesca. Al hablar de la carretera de Barbastro, dice lo siguiente: «Si continuasen los nobles esfuerzos que la Diputación provincial ha hecho para conseguir esta obra importante y se llevase a cumplida cima el pensamiento de unir el Mediterráneo con el Océano por una línea de caminos más corta que la actual, y la carretera que según la contrata debe terminar en Huesca siguiera hacia el Oeste hasta tropezar la de Pamplona y Sangüesa, bien pudiera asegurarse que el estado de estacionamiento que las artes y el comercio tienen en esta provincia, se convertiría muy pronto en una actividad industrial que podría competir con las primeras de la península».² Desgraciadamente, la carretera de Huesca a Barbastro, de segundo orden, no se prolongó hacia el Oeste y Huesca, aislada de Navarra, entró en rápida decadencia. En diversas ocasiones, he puesto de relieve los perjuicios que este aislamiento de nuestra ciudad ha producido y no es necesario insistir nuevamente.

A principios de siglo, se renovaron las aspiraciones de Huesca en orden a las comunicaciones con el Cantábrico, concretándose, más tarde, en el deseo de construir un ferrocarril que uniese directamente

aquel mar con el Mediterráneo. Entre los proyectos que se idearon, merece destacarse el del ingeniero Joaquín Cajal, el gran olvidado, iniciador y autor, en gran parte, del proyecto de Riegos del Altoaragón, de cuya figura pienso ocuparme en otra ocasión.

Ya en 1926, Cajal esbozó un proyecto de ferrocarril de San Sebastián a Tarragona, pasando por Huesca, dividido en cuatro secciones. En la primera, de la capital guipuzcoana a Pamplona, se aprovechaba la línea del Plazaola o de Leizarán, que asciende por el valle de este nombre.

La segunda, la más importante, unía Pamplona con Huesca y, aunque desviándonos un poco de nuestro tema, dado el interés que encierra para el estudio de las comunicaciones con Navarra, copiaremos algunos párrafos del proyecto:

«El trazado en esta sección segunda, dice el ilustre ingeniero, partirá de Pamplona, aprovechando el ferrocarril de esta ciudad a Sangüesa (cuyas rampas máximas son de 20 milésimas, y que será convenientemente ensanchado) hasta las proximidades de Lumbier, en donde abandona esa línea, y subiendo con rampas de 30 milésimas, pasará por debajo del collado de la estribación que allí separa a los ríos Aragón e Irati, y por el cual se desarrolla la carretera de Jaca a Sangüesa, continuando por la derecha del Aragón, con una pendiente media de unas 10 milésimas de Yesa a Martes, para cruzar este río en la presa del pantano de Yesa, siguiendo luego por la margen izquierda del mismo, proximidades del castillo de Javier y ricos pueblos de Ruesta, Artieda, Mianos y Martes, recorriendo así gran parte del famoso y fértil valle del Aragón llamado «Canal de Berdún», apoyándose en toda esta margen en laderas de muy poca inclinación transversal y de rugosidad mínima, cruzándose pequeños barrancos, todo lo que permitirá establecer largas alineaciones rectas de escasísima pendiente, así como que exigirán explanaciones mínimas, remontando después por uno de los pequeños cursos de agua que descienden de Sur a Norte hacia el Aragón, desde Larués o Bailo, la divisoria del Aragón y Gállego, para cruzar ésta en túnel por el collado de Santa Bárbara y a las vistas del macizo de «Castialmayor» (futura posición militar importantísima) y descender hacia Lapeña, por el barranco de Gabás y el río Asabón, uniéndose en el pantano de aquel nombre al ferrocarril de Huesca a Jaca. Esta traza, a pesar de su proximidad al Pirineo, se desarrolla en todo su recorrido por terrenos poco quebrados (son más bien llanos) de buena calidad, y sería un perfil longitudinal de pocas pendientes, pues tan sólo habrá tal vez que forzar éstas hasta las 30 milésimas (máximas que debe haber en un buen ferrocarril eléctrico) para alcanzar algún collado principal; los túneles que habrá de construir serán de escasa longitud y muy pocos,

siendo el de la collada de Santa Bárbara el único de alguna importancia (de uno a dos kilómetros).»

»Del río Aragón a Bailo hay unos 100 metros de desnivel y distancia que oscilará entre seis y nueve kilómetros, según la traza, así es que podrá subirse con una rampa de 16 a 11 milésimas; de la boca sur del túnel de Santa Barbara a Lapeña se desciende unos 200 metros a lo más, y hay unos 20 kilómetros de longitud, así es que la pendiente media será de 10 milésimas. El trazado por el valle del Aragón tiene, además, la gran ventaja de favorecer mucho la realización del ferrocarril Jaca a Sangüesa (terminación del estratégico Jaca a Pamplona), pues empalmado el directo cerca de Martes habría que ejecutar sólo una tercera parte de su longitud total.»

»Desde el pantano de Lapeña a Huesca podrá aprovecharse el actual ferrocarril del Norte, en los 49 kilómetros de longitud que separan estas localidades.»

»La distancia que habrá, según el trazado que se ha detallado, entre Pamplona y Huesca será de unos 157 kilómetros como máximo, de los cuales serán tan sólo de línea nueva y por buen terreno 65.»³

La tercera sección, de Huesca a Lérida, aprovecharía el actual tramo entre esta última ciudad y Selgua, evitando el paso por Tardienta, mediante la construcción de una línea directa entre Huesca y Selgua, que había de pasar por Antillón, por el pie del cerro de Berbegal y por los estrechos de Alcalá, es decir, un trayecto muy semejante al de la antigua vía romana de Ilerda a Osca. He aquí una prueba más de cómo las modernas rutas de tráfico vienen a coincidir con los viejos caminos tradicionales.

La cuarta y última sección utilizaría el ferrocarril de Lérida a Tarragona. Una pequeña variante, siguiendo el curso del Francolí, permitiría acortar la distancia entre ambas poblaciones, que quedaría reducida a 89 kilómetros. Pero, no obstante las esperanzas puestas en este proyecto, una serie de circunstancias adversas ha impedido llevarlas a realidad y Huesca se ha visto privada de los incalculables beneficios que con su puesta en práctica se hubieran obtenido.

Con trazado muy semejante al de este ferrocarril en su sección segunda, se ha construído la carretera de Bailo, estableciendo comunicación directa entre Huesca y la capital navarra; pero esta carretera presenta algunos inconvenientes, entre ellos, su escasa anchura, y gran parte del tráfico prefiere la ruta general.

No existe, pues, actualmente, una comunicación rápida entre Huesca y Navarra que pueda ser utilizada por los camiones de gran tonelaje. Se hace preciso pensar en el mejoramiento de la carretera de Bailo y en la posible restauración del antiguo camino de Luna. Una

carretera de Huesca a Navarra, con anchura de primer orden, atravesando las Cinco Villas, habría de reportar incalculables beneficios. Esta carretera podría partir de la de Huesca a Jaca, pasados los altos de Castejón, evitándose de esta forma la construcción del tramo Huesca-Torresecas. Continuaría por los llanos de la Sotonera, alcanzando el Gállego en Ardisa y, atravesando de Este a Oeste la comarca de las Cinco Villas, se uniría con la carretera general de Pamplona a Zaragoza. Fácilmente se comprenderán las ventajas que esta carretera habría de reportar, uniendo Huesca con Navarra y, sobre todo, con las Cinco Villas, esa comarca altoaragonesa, tan cerca y tan lejos de nosotros. Estas ventajas serían todavía mayores si se modernizase la ruta de Huesca a Barbastro y Monzón o se realizase una unión directa entre nuestra ciudad y Lérida, aprovechando parte de la carretera a Pertusa, ensanchándola y mejorándola, canalizando así el tráfico entre el Cantábrico y el Mediterráneo.

Más que nunca, es hoy necesaria la restauración de esta gran ruta ístmica a través del Altoaragón. Efectivamente, las grandes líneas de la geopolítica altoaragonesa sufrirán profundas variaciones a consecuencia de las nuevas condiciones de vida y de las obras de riego, actualmente en curso, especialmente las de los Grandes Riegos del Altoaragón. La frontera meridional de esta región aragonesa ha estado perfectamente delimitada por una serie de comarcas esteparias, semidesérticas, de muy poca densidad de población: la meseta de los Monegros, con sus llanuras sin fin, desarboladas y calvas, la sierra de Alcubierre, con las áridas planicies del Norte y del Sur, refugio en otro tiempo del bandolerismo comarcal, y los secos llanos de la Violada. El eje económico de la región ha sido en todo tiempo el Somontano, «el país del aceite y del vino», próspero y alegre, en cuyos extremos se hallan las dos ciudades de mayor población: Barbastro y Huesca. La ruta ístmica de que venimos hablando, ofrecía un cauce natural a las actividades comerciales. Pero las obras de los Grandes Riegos han transformado o están transformando las comarcas desérticas del Sur en espléndidos vergeles. Entre las huertas del Gállego y los nuevos regadíos de la Violada, entre las riberas del Cinca y los futuros aprovechamientos de Monegros no habrá solución de continuidad. El ferrocarril de Barcelona a Zaragoza por Lérida ofrecerá cómoda salida a la riqueza comarcal. Los núcleos urbanos, situados a lo largo de esta vía férrea, aumentarán de población. Tardienta, Grañén, Sariñena, Monzón y Binéfar se convertirán en centros de atracción de pobladores, y el eje económico regional se desplazará hacia el Sur. Las consecuencias que de este hecho se derivan son claras y no es necesario insistir en ello.

Es cierto que también el Somontano alcanzará mayor riqueza, pues

una parte, aunque pequeña, regará con los Grandes Riegos, y además varios pantanos (Alquézar, Calcón, Vadiello, etc.) aumentarán la zona regable; pero estos pantanos de la Sierra tienen siempre un alcance muy limitado por no contar con grandes corrientes de alimentación y sus beneficios no pueden compararse con los que se derivan de la puesta en marcha de los Riegos del Alto Aragón. Por ello, se hace preciso la restauración del antiguo camino ístmico que, además de ofrecer amplias perspectivas a las relaciones comerciales, dará lugar al nacimiento de nuevos núcleos de población en los bordes del Somontano.

FEDERICO BALAGUER.

1. *Liber instrumentorum sancti Petri veteris*, fol. 104.
2. PASCUAL MADDOZ, *Diccionario Geográfico Estadístico Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomo correspondiente a Huesca, p. 318.
3. JOAQUÍN CAJAL LASALA, *Proyecto de ferrocarril directo del Cantábrico al Mediterráneo*