

MON TE MO LÍN

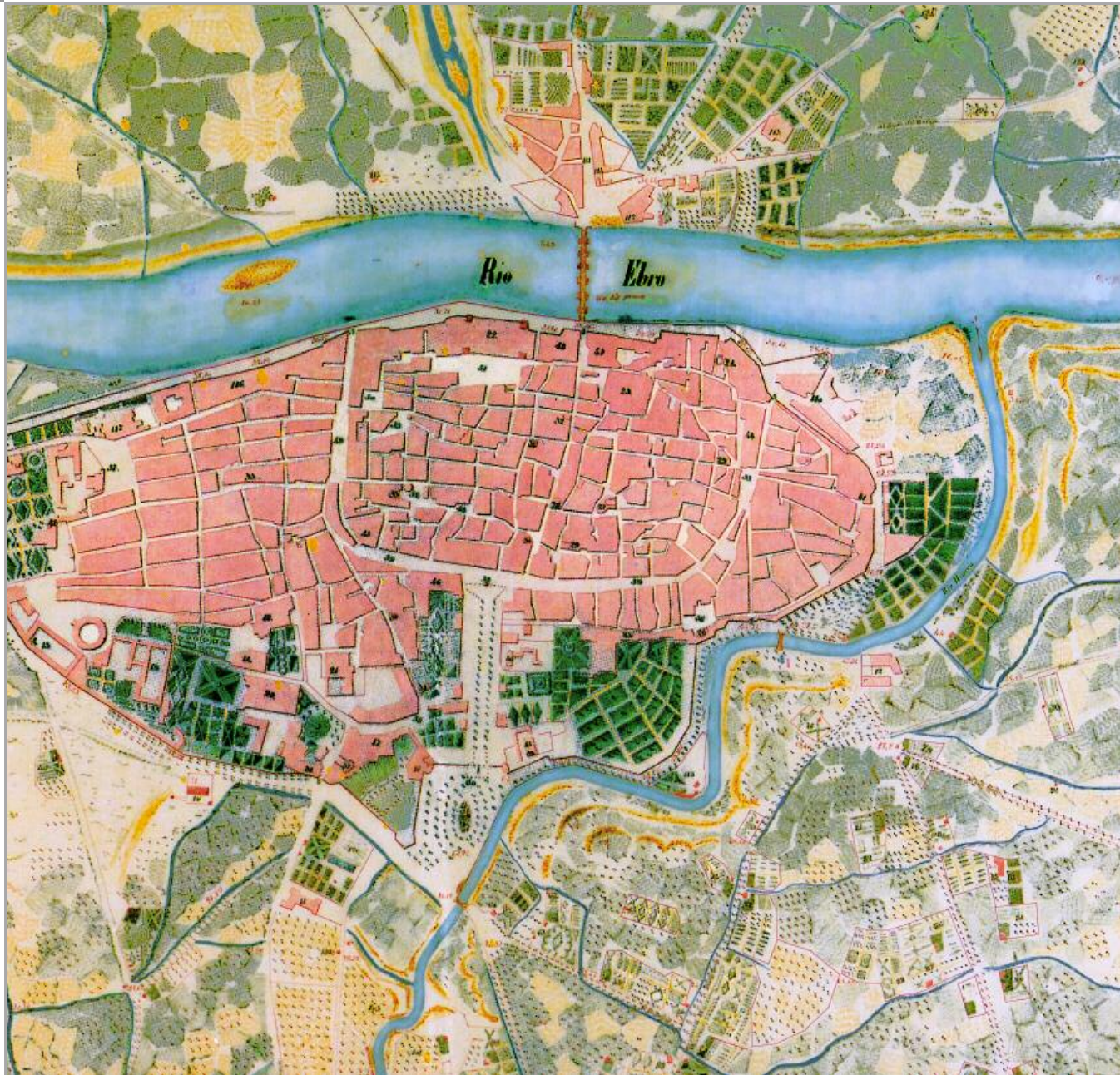
Este libro se compondrá de 12 capítulos sobre la historia del Barrio de Montemolín de Zaragoza, hoy desaparecido a efectos administrativos pero muy vivo todavía en el recuerdo de todas las personas que han vivido dentro de su núcleo urbano y bastante aislado, de sus barrios vecinos.

Está permitida su copia, distribución y uso, como documentos PDF, siempre que nunca se modifiquen los documentos sin permiso del autor, nunca se impriman para su venta o comercialización, haciendo en todos los casos de copia, citación de su procedencia y autor.

No es un libro dispuesto para su venta, ni está en consideración esta posibilidad. El autor dispone de los suficientes datos gráficos y declaraciones de vecinos de la zona, como para demostrar la autoría de la mayoría de los textos e imágenes que aparecen. El resto de imágenes y planos, o son de libre distribución o se han ido recogiendo a lo largo de los años de lugares de libre acceso y uso y que complementan lo expuesto en sus páginas.

Mis más sincero agradecimiento a todas las personas que me han ayudado en esta labor para dar a conocer un poco más el Barrio de Montemolín.

MON TE MO LÍN



Plano de Zaragoza en donde se observa la importancia de los ríos y acequias en su asentamiento y crecimiento urbano.

Todas las ciudades y entre ellas cómo no, Zaragoza, van configurándose y creciendo a través de unos parámetros muy estandarizados y ampliamente documentados en casi todos los análisis históricos que se realicen.

Los primitivos asentamientos siempre se producían cerca de un río, eligiendo a ser posible una zona de su recorrido alejada de los fuertes cambios que pueden producir las crecidas y con lugares accesibles al agua remansada; en lugares planos pero rodeados de algún sistema natural de fortificación o de fácil construcción de la misma para poder defenderse ante ataques externos de enemigos; con terrenos fértiles y fácilmente regables, etc.

En ciudades totalmente planas como Zaragoza, la defensa se debía realizar con la construcción de murallas que cerraban la ciudad en las zonas en las que los ríos no cumplían su función de “muralla” natural, que envolvían la urbe habitada por los vecinos ricos, pues los pobres, sí podían sobrevivir en los arrabales, casi expulsados de la zona fortificada.

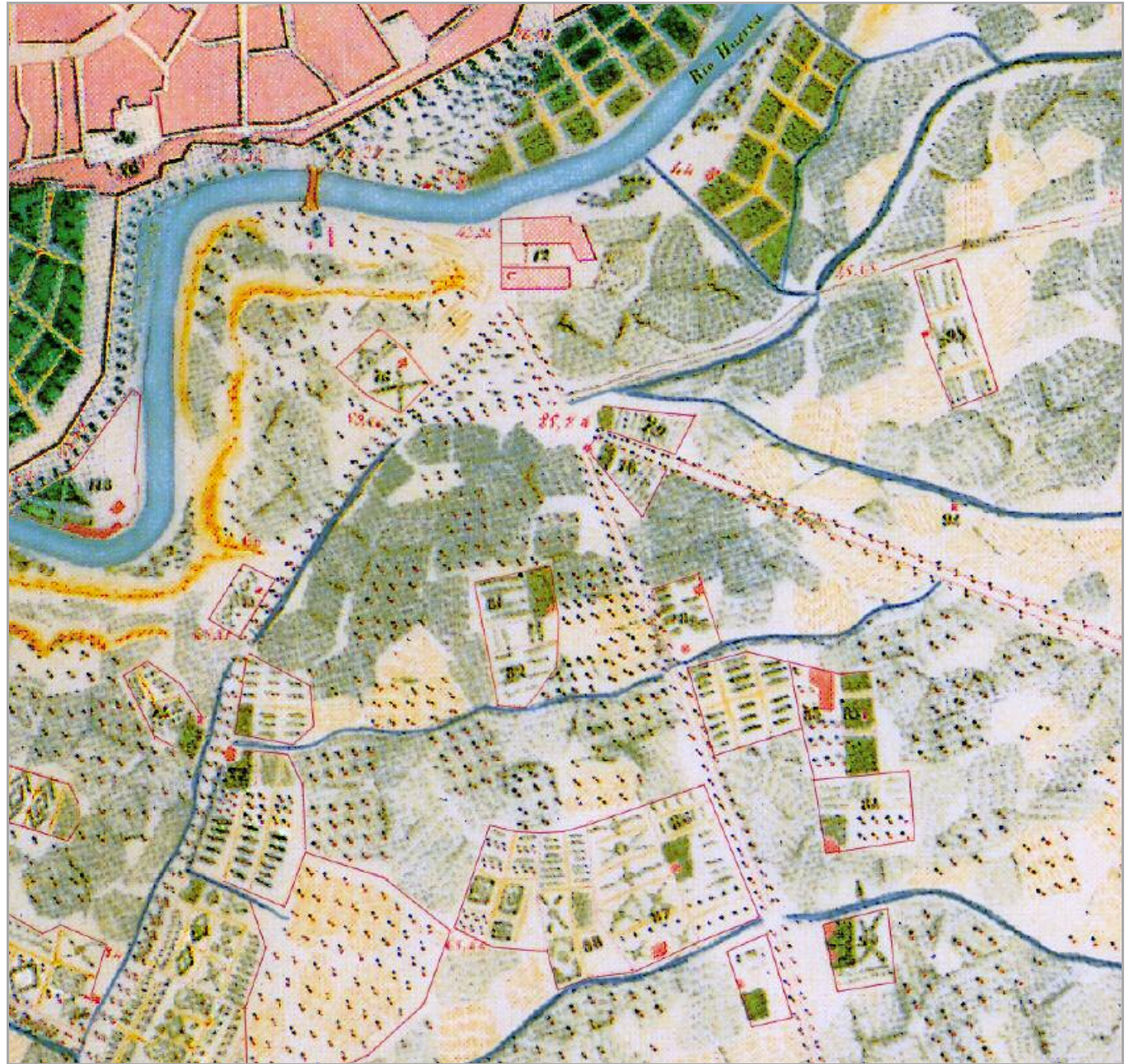
A la ciudad no le parecía tan grave que estos rabaleros, quedaran desamparados ante ataques foráneos, porque eras pobres y además siempre los podían admitir en el interior de la ciudad ante la inminencia de los ataques, como fuerza de defensa.

En estas gruesas murallas se instalaban puertas de acceso y salida para vigilar a las personas, pero sobre todo para controlar las mercancías y poder cobrar tasas municipales por la entrada y salida comercial, algo que desde siempre, los gerentes municipales no han descuidado en absoluto.

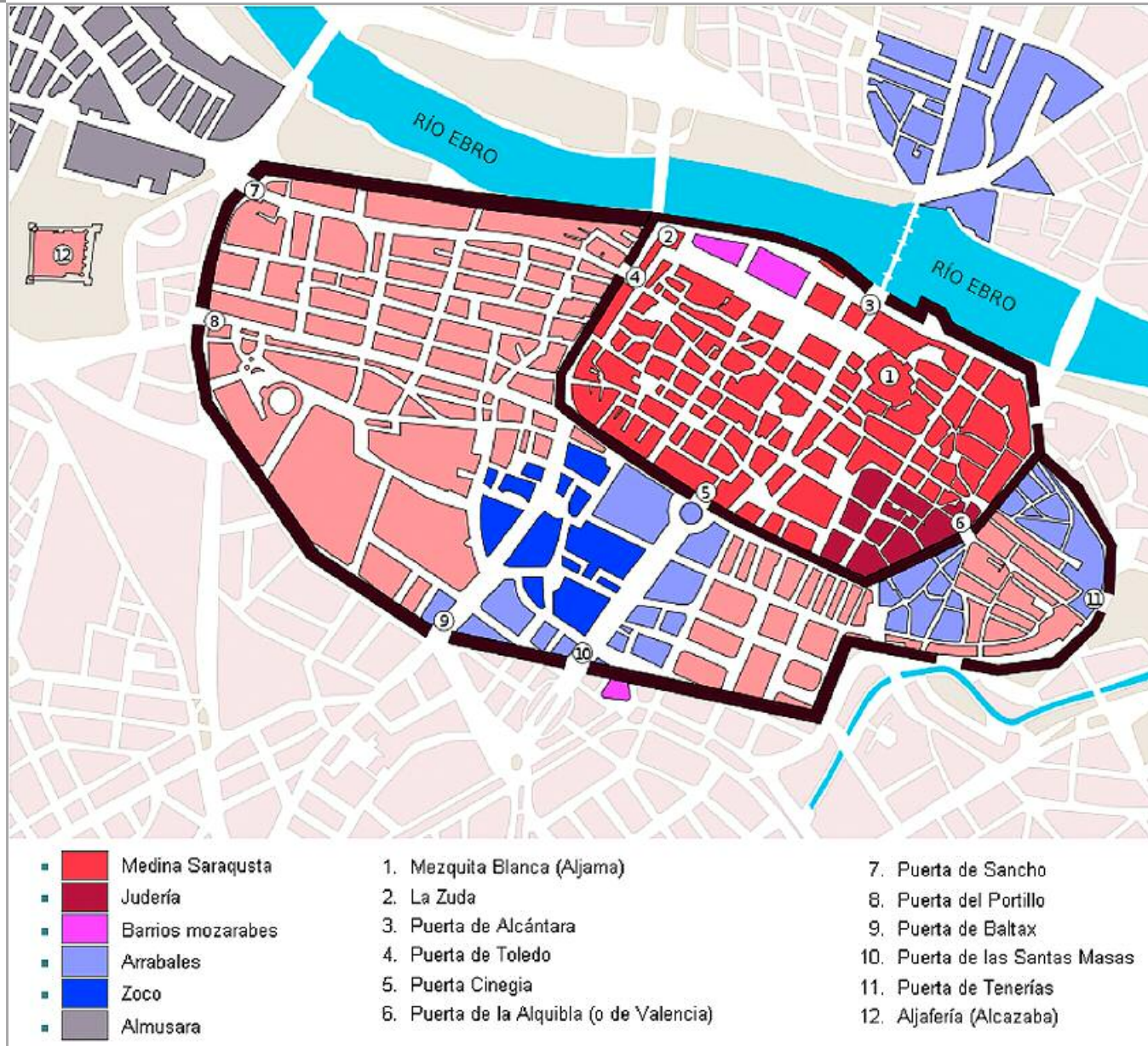
Esta configuración típica de ciudad, a la que Zaragoza se adscribe por sus peculiaridades, tiene su sentido desde la prehistoria hasta bien entrada la Edad Media; pero a partir de entonces las ciudades van creciendo, y hay que adaptar las murallas a la nueva realidad.

Se construyen nuevas murallas extramuros de las primitivas, que recogen los primeros y más cercanos arrabales y los barrios insalubres por sus incipientes industrias que pasan a configurar los ensanches de la ciudad, pero siempre se vuelven a lanzar a las gentes sin recursos, hacia otros asentamientos nuevos, fuera de estas renovadas murallas, hacia nuevos arrabales, en donde empiezan a habitar gentes humildes y de oficios calificados por aquellos años de molestos, en una forma de crecimiento urbano muy similar al actual, en todas nuestras ciudades hoy llamadas modernas.

A partir del siglo XIX empiezan a desaparecer las murallas en las ciudades pues no tienen ya el sentido práctico para lo que fueron creadas;



El mismo plano de la página anterior, pero ampliada la zona de Montemolín



Plano de la Zaragoza amurallada, en donde se observa tanto la primera muralla romana como la posterior muralla árabe, más exterior. Imagen de Wikimedia

pues ni sirven como defensa ni como recaudadoras de impuestos al cambiar la manera de recaudarlos. Y surgen también los nuevos sistemas de transportes, de entradas y salidas de las ciudades y sobre ellos el ferrocarril, que empiezan a transformar fuertemente las ciudades.

A partir de ese momento ya no son las murallas las que marcan los límites de la ciudad, pues empiezan a surgir y a configurarse las vías de salida hacia otras ciudades que junto a los hoy llamados cinturones de circunvalación, dibujan los trazados de las nuevas ciudades y sus posibilidades de irse ampliando, asumiendo en un principio carreteras adaptadas o líneas férreas nuevas, que marcan claramente la separación entre la ciudad de dentro y “las afueras”, la “city” y sus arrabales, los perímetros limpios y los suburbios. Es pues el mismo sistema de delimitación social y urbanística de toda la historia.

Los cinturones de ronda —la antigua primera Ronda de Zaragoza es hoy la calle Asalto— que rodean a la ciudad como defensa, vuelven a dejar fuera, cuando se construyen, a las barriadas sin consistencia social y económica, al caos urbanístico, a las zonas basureras y al desecho, a los espacios rurales y ganaderos, al ferrocarril entre otros ejemplos de actividades molestas en aquellos tiempos; y son las

rondas quienes cierran las ciudades y convierten a sus estaciones de viajeros —colocadas fuera de las zonas nobles— en las nuevas puertas de la ciudad; estaciones de diligencias, de carretas, de autobuses, de ferrocarriles, de tranvías. Las rondas son pues las modernas defensas. Las estaciones son pues las nuevas puertas.

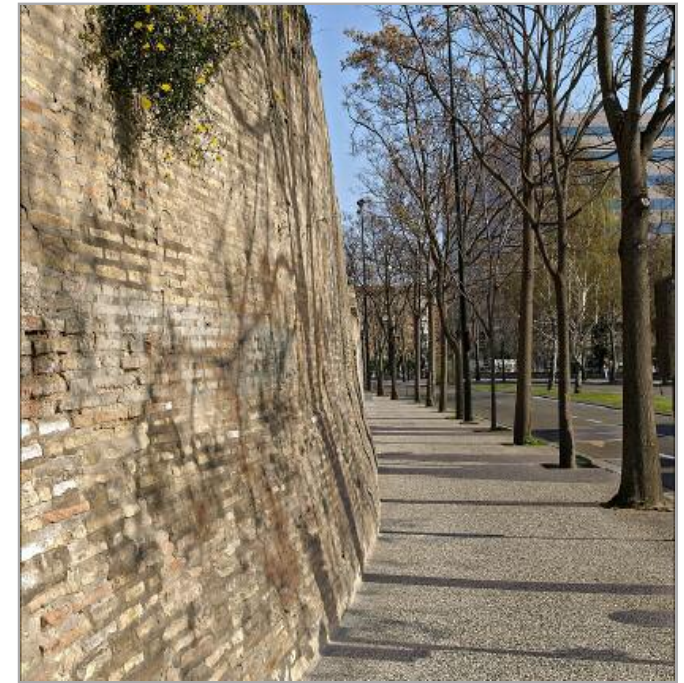
Primero fueron las Fondas, Posadas o Paradores de Diligencias como el de Montemolín, luego las estaciones del ferrocarril como de Delicias o Caminreal, Cariñena, El Portillo o Campo Sepulcro, Utrillas, y El Norte o Arrabal, junto a los apeaderos de la Química o el de Miraflores que nos indican los nuevos accesos, las novedosas puertas con hall en vez de portillos, que dan acceso a la ciudad amurallada sin murallas.

Junto a éstas nuevas puertas de entrada y salida surgen grandes líneas de asfalto, tierra o hierro que cortan de manera radial, que dividen los espacios futuros de crecimiento, y por otra parte hacen surgir nuevas barriadas que van configurándose a los lados, pues es el ferrocarril y las carreteras de acceso a las ciudades unas nuevas fuerzas económicas que modifican las zonas urbanas. Y si bien las carreteras son cicatrices que a ambos lados permiten vida e integración, las vías férreas dividen espacios entre ambas orillas de sus rectos cortes, al ser espacios peligrosos y con vallas para evitar el paso.

Pero no sólo los obreros o comerciantes acuden a estos nuevos barrios y a esta nueva actividad económica creada por los cambios y el trasiego de personas y mercancías, que se mueven para trabajar o para hacer negocios. Grandes especuladores económicos también ponen sus manos sobre enormes espacios vacíos de terreno que ellos saben que en breve se van a transformar en urbanos, pues quedan dentro de la ciudad y cercanos a la nueva forma de vida económica.

Si, eran siglos viejos pero con idénticos periodos en los que las recalificaciones urbanas y la especulación del suelo era moneda de cambio habitual. Nada nuevo pues.

Surgen entonces grandes conflictos de intereses casi siempre entre los propietarios agrícolas expropiados para realizar las obras del ferrocarril y los dirigentes políticos de la ciudad en crecimiento que plantean el nuevo avance en comunicaciones como la solución de futuro, pero sin explicar que detrás de esto existe además una especulación enorme que de alguna manera abusa de los propietarios de las tierras, porque estos directores del urbanismo sí que saben del



Muralla de la Calle Asalto de Zaragoza

enorme crecimiento de valor que van a experimentar estos terrenos colindantes a las estaciones. Era el siglo XIX pero casi con los mismos problemas que en el XXI.

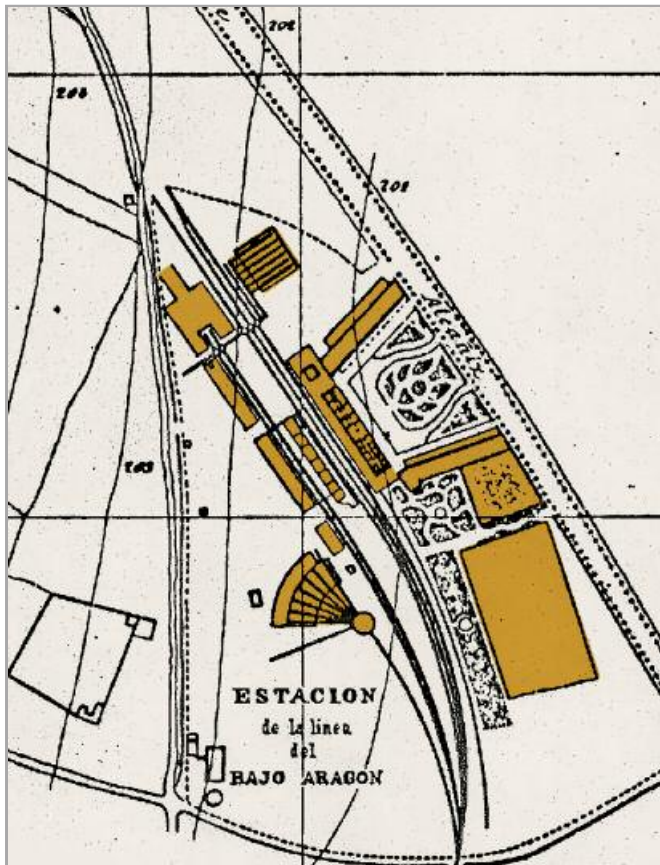
Junto a estos nuevos polígonos empresariales, sobre todo desde mitad del siglo XIX, nacen estas nuevas barriadas, en muchos casos como el de Montemolín o La Jota, para acoger a los propios obreros de las fábricas de la zona, con gentes de la inmigración interior que venían como obreros a las nuevas zonas industriales, con muchas ilusiones y poca preparación, con grandes ganas de trabajar y labrarse un porvenir nuevo, pero sin dejar nunca su lugar de origen en el olvido.

Montemolín se forma y va creciendo lentamente durante un siglo, desde un núcleo pequeño junto a la Estación de Cappa o de Utrillas, que va ocupando nuevas viviendas en ambas márgenes de la actual Miguel Servet hasta su extensión hacia la salida de la ciudad, impulsado sobre todo por el crecimiento del propio Matadero municipal. No puede convertirse Montemolín en una zona amplia y abierta, pues está delimitado claramente por las vías férreas en su zona colindante a San José y por acequias y campos de labor en su zona aledaña a Las Fuentes, con terrenos muy fácilmente inundables en invierno.

Permanece pues desde su nacimiento y durante más de un siglo, convertido Montemolín en un núcleo cerrado, casi como una zona rural total, con una única salida hacia Zaragoza, por la Calle actual de Miguel Servet, entonces Carretera de Alcañiz o del Bajo Aragón. No sin razón se decía “subimos a Zaragoza a comprar”, cuando sus habitantes se movían de su barrio hacia su única salida posible.

Esta situación dura tres generaciones, hasta que los nietos de los primeros habitantes de las zonas, solicitan a sus gobernantes (o presionan para) el traslado de las empresas por el efecto distorsionador y contaminante que ejercen sobre el entorno, ya que el crecimiento de esas zonas plantean un ordenamiento urbano y un control de la contaminación muy distinto al que se realizaba en el siglo XIX. La ciudad la mejoramos todos, muchas veces a golpe de exigencia.

Tres generaciones entre los fundadores reales de Montemolín como núcleo importante y compacto, y la situación que surge a partir de los años 1970, cuando la ciudad crece notablemente y esta zona va perdiendo su personalidad propia y se abre a sus zonas colindantes. Se cierra



Primeras construcciones en la Estación de Cappa o de Utrillas

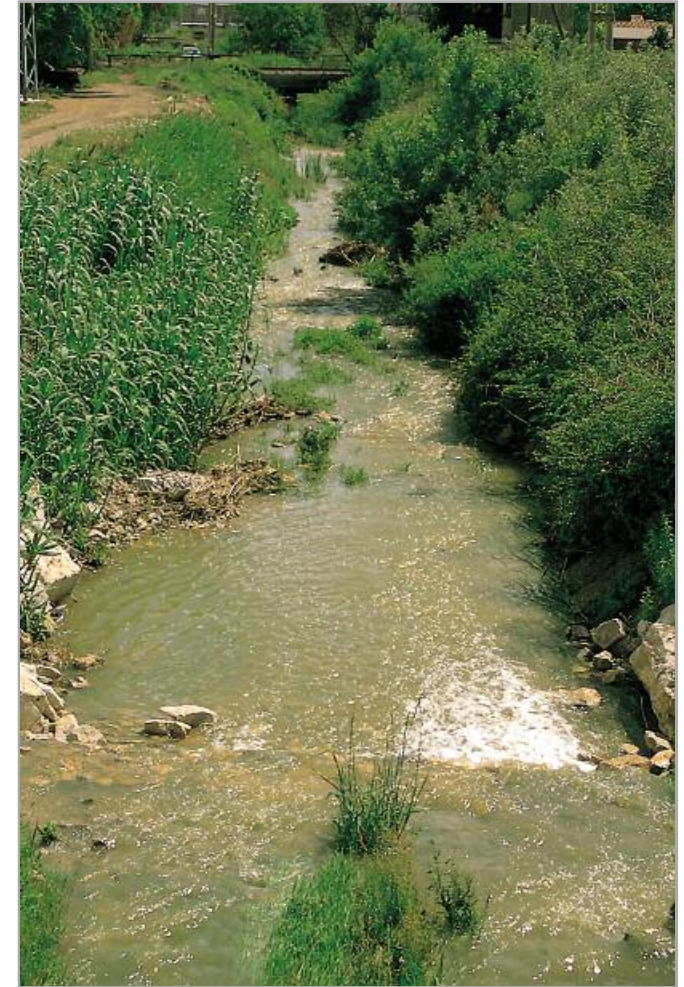
la Estación de Utrillas, se empieza a edificar en el barrio de Las Fuentes cubriendo sus zonas inundables y desapareciendo casi todas sus acequias y el espacio propio y cerrado del Barrio de Montemolín se va poco a poco difuminado.

Es pues indudable el enorme efecto modelador del ferrocarril en la ordenación urbana de cualquier ciudad. Y la Estación de Utrillas o de Kappa como se llamó en un principio, marca el nacimiento y desarrollo de Montemolín, en un espacio de la ciudad casi vacío hasta aquellos momentos.

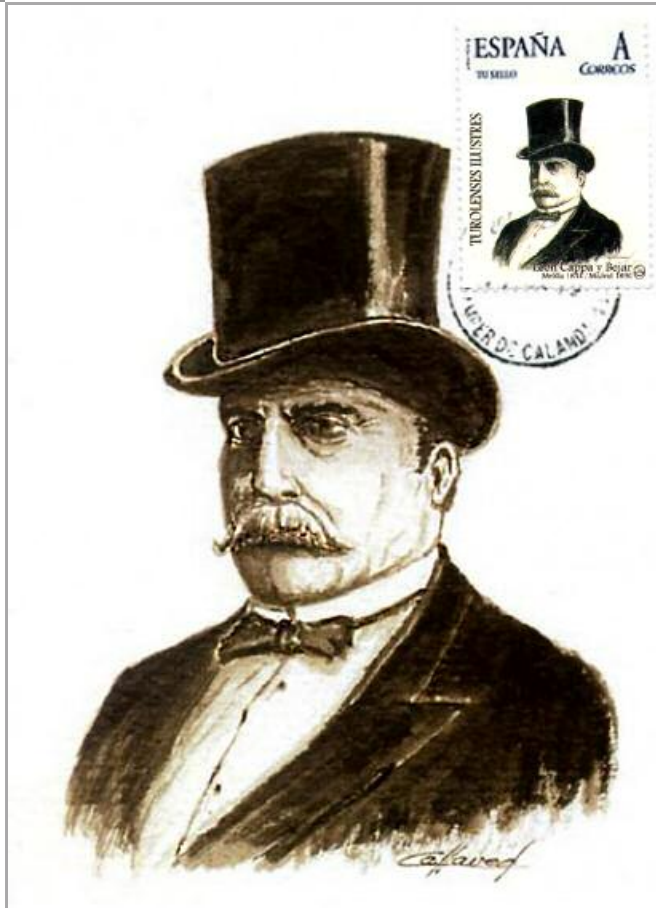
¿Ustedes piensan que sería interesante poder conocer algún detalles de cómo era el espacio que hoy ocupa Montemolín, antes de que apareciera el barrio como tal, antes de que el ferrocarril modificara el espacio? ¿Desearían verlo y pisarlo? Pues lo tenían fácil hasta no hace mucho. Todavía en los finales del siglo XX era posible, si conseguíamos abstraernos un poco de lo que se vislumbraba. Y ya casi resulta imposible en estos primeros años del XXI, pues los cambios que acompañan al tercer y cuarto cinturón de circunvalación vuelven a ser nuevos surcos en la tierra, que todo modifican inevitablemente. Para bien, pero también ocultando el rostro del antiguo asentamiento de Montemolín, del primitivo lugar sobre el que vivieron nuestros abuelos y bisabuelos.

Visiten andando las ya cada día menos extensas zonas agrícolas que todavía quedan rodeando Montemolín en la zona de Miraflores y podrán imaginar unos espacios de vida antigua a escasos metros de la velocidad y el crecimiento. Pueden pensar —si no pasan coches—, que se encuentran a principio del siglo pasado. Han vuelto hacia atrás más de 100 años. Pero no miren al suelo, por favor. Entonces no estaba asfaltado ningún camino. Ni escuchen los ruidos de los automóviles que rodean la zona y que avisan de unos cambios muy próximos en el tiempo, que volverán a modificar todo este entorno en cuanto el nuevo Campo de Fútbol vuelva (o no) a modernizar todo el territorio. ¿Se llamará Montemolín el nuevo Campo de Fútbol?, seguro que no, pues la economía todo lo domina y ese nombre no da rentabilidad.

El barro llenaba entonces no solo los campos, sino todas las calles de nuestro incipiente barrio, externo y alejado totalmente de la ciudad. Nuestro pequeño “pueblo” surge y crece curiosamente desde las afueras de la Estación Cappa hacia el centro de su ciudad en la zona del Matadero buscando arrimarse a la ciudad, tal vez buscando el lógico arropamiento, o por qué no, en un



Acequia entre los campos de Montemolín y Miraflores



Sello recordando la figura de León Cappa

ejercicio muy calculado de negocio urbanístico. Se va pues acercando poco a poco su ampliación urbana hacia la Plaza de San Miguel, uniéndose al principio con la zona del edificio del Matadero, para seguir consolidando todo el entramado de calles, todavía llenas de pequeñas acequias que como sumideros, existían en nuestras calles hasta bien entrados los años 1940.

El 10 de junio de 1859, como luego veremos en su capítulo con más profundidad, es concedida la construcción de la estación de la que luego sería la línea de ferrocarril de Utrillas a León Cappa, para que la construya y ponga en funcionamiento como nueva puerta por la que entrarían los primeros trenes en Zaragoza procedentes de la línea de los Directos Zaragoza-Barcelona hasta que se construyó el empalme con la estación M.Z.A. León Cappa y Bejar era un ingeniero procedente de Melilla, diputado a Cortes por Valderrobres y luego por Zaragoza, amigo personal de la reina Isabel II, militar, alcalde de Samper de Calanda entre 18060 y 1864 y primer concesionario de una línea de ferrocarril en la provincia de Teruel: la línea Gargallo-Escatrón, en 1857. Impulsor y pionero del ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo, fue un activo hombre de negocios de la época, preocupado por los yacimientos de carbón de Gargallo y Utrillas. Incluso llegó a diseñar molinos de viento gigantes para encauzar y utilizar el cierzo que en el Valle del Ebro tanto nos ataca, como visionario en lograr energía tanto del carbón como de otras alternativas. La revolución de 1868 que destronó a su amiga Isabel II dejó en tierra gran parte de sus proyectos.

Estamos hablando de que aquel terreno en el que se decide construir la Estación de Utrillas estaba a una distancia del centro de la ciudad cercano a los dos kilómetros y a casi un kilómetro de las zonas limítrofes urbanas y consolidadas a derecha e izquierda del lugar elegido. Es decir, se piensa para su construcción en un punto alejado del centro de la ciudad y de otras zonas ya habitadas de forma consolidada para no molestar en exceso, sobre todo si pensamos que esas distancias en minutos, eran mucho mas altas que las actuales. En aquellos años o se iba andando o en transporte animal. Por entonces —mediados del siglo XIX—, decidir la instalación de una estación como esta y sus empresas aledañas, o plantear la construcción de un nuevo Matadero municipal en el mismo sector urbano, es equiparar aquella decisión política del siglo XIX sobre la nueva y casi vacía zona de Montemolín, a las que actualmente se toman para decidir la construcción del Polígono Plaza o Entrevías.

Cuando en el año 1885 se inaugura el edificio del Matadero municipal en Miguel Servet, (veinticinco años después de comenzar las obras de la estación de Cappa y construido casi a mitad de distancia entre el tren y los límites de la ciudad habitada que acababa en la zona de la Plaza de San Miguel), se crea una bolsa casi cerrada de terrenos vacíos y agrícolas que empiezan a habitarse, entre el nuevo edificio del matadero y la estación de Cappa, pero rodeados por las vías del tren en la acera de los pares, y por los campos agrícolas, acequias inundables y naves industriales por la acera de los impares; lo que convierte a Montemolín durante muchas décadas en casi un núcleo cerrado, lo que le da un espíritu de pueblo, de lugar alejado de la ciudad y con identidad propia. Crece y se ordena dentro de un espacio muy delimitado, pero siempre intentando acercarse a Zaragoza más que a sus barrios vecinos, pues sólo existe como entrada y salida natural la Avenida de Miguel Servet. xxx

El encerramiento de este espacio urbano de Montemolín existe desde esos finales años del siglo XIX hasta casi el final de 1960; y aun hoy y por mucho que admiremos el enorme edificio del antiguo matadero casi totalmente rehabilitado, debemos reconocer que nos bloquea en gran medida una ordenación natural del territorio urbano propio, sobre todo por lo lento



Edificio del Matadero a principio siglo XX e interior del patio de mediado el siglo XX



*Espacio interior del Matadero,
ya convertiro en Centro Cívico*

que está resultando el dotarle de vida pública a todos sus pequeños edificios. No hay que olvidar que dotar de vida supone llenar de personas que se mueven e interactúan con los espacios y edificios.

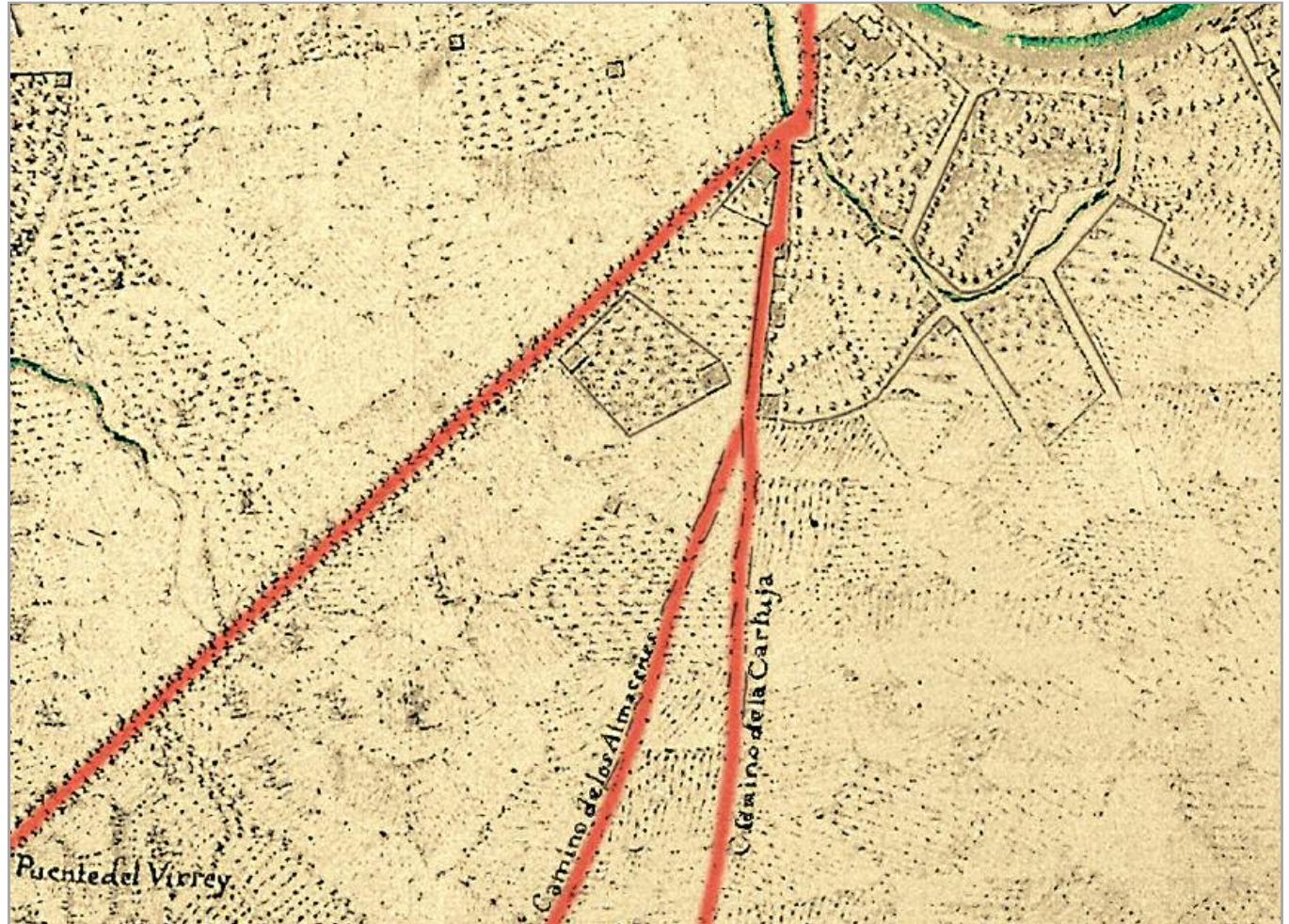
Al uso desigual de este gran edificio que junto a los pequeños edificios aledaños conforman un gran conjunto irregularmente empleado hay que unir el ilógico y absurdo olvido durante décadas de que la entrada principal a este maravilloso monumento mal utilizado todavía en estos principios de siglo XXI, debería ser por Miguel Servet y no por su trasera desde el barrio de Las Fuentes, como así se decidió desde instancias políticas, al depender de este barrio, cuando fue dividido municipal y administrativamente todo el Barrio de Montemolín, entre los Distritos de San José y Las Fuentes, perdiendo una identidad propia que pudiera administrar las lógicas utilizaciones de estos grupos de edificios, por mucho que hayan visto crecer constantemente esperanzas en su uso. Un edificio de esta calidad debería servir para muchos más usos que los actuales y su avance en utilización ha venido siempre marcado —después por pasos atrás—, con ideas a veces geniales que se han ido quedando en el cajón de los imposibles. Incalculable sería enumerar las ciudades que añorarían un espacio tan maravilloso como este, para realizar actividades culturales en el centro de una gran ciudad. Su plaza central —como ejemplo— debería ser el contrapunto a la Plaza de Utrillas dotando a todo Montemolín con su realmente pequeño espacio dentro de una gran ciudad, de dos “Plazas Mayores” en su urbanismo. Recuerdan todavía los vecinos, las reuniones extensas entre dirigentes políticos y vecinales en los años 1980 para analizar posibles usos del edificio del Matadero, para dotar de vida un lugar singular, surgiendo ideas muy interesantes que siempre fueron cayendo en el olvido.

Ya hemos visto cómo se conforma nuestro barrio en este concreto lugar y no en otro, por la decisiones administrativas. El porqué de su nacimiento como núcleo consolidado. Pero como lógicamente habréis supuesto, el espacio de Montemolín existió desde siempre. Hablemos pues ahora, de su prehistoria, de las tierras que por debajo todavía perviven y saben de sus historias y sus cambios. Las gentes pasan, los edificios se transforman, pero los subsuelos siempre guardan los recuerdos rotos que les vamos dejando a modo de memoria.

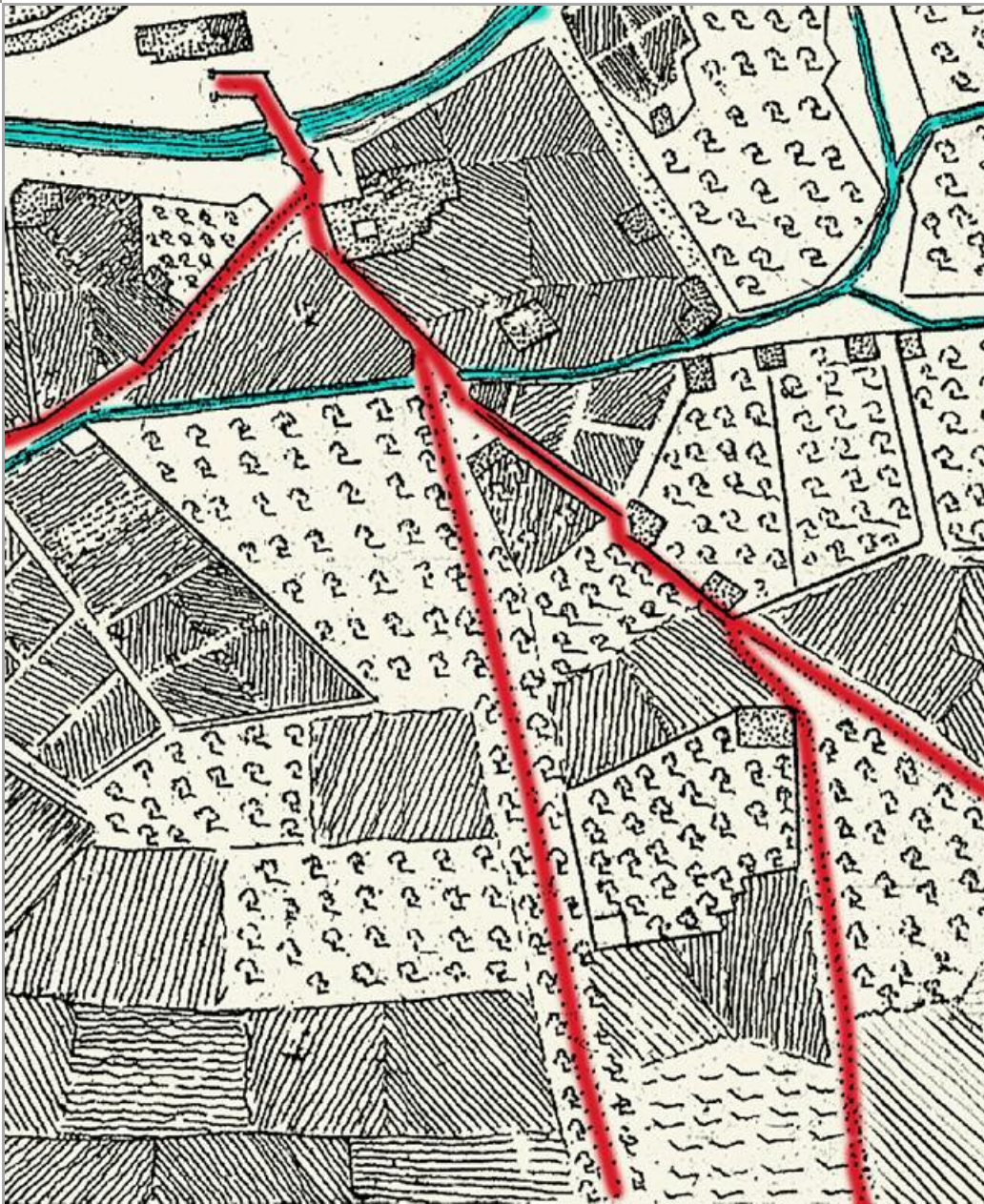
El primer plano de Zaragoza analizado en este libro, en donde se ven retratadas las tierras de Montemolín, la zona sobre la que hoy se asienta nuestro barrio, data de 1712. Es una imagen

muy interesante de nuestra ciudad. Y tiene la suficiente antigüedad para que veamos detenidamente las cosas y casas que ya no tenemos. Es una imagen de una ciudad hoy perdida por las guerras, tal vez por alguna desidia de algún gobernantes que no supo o pudo conservar todos los símbolos, y tal vez también por la vorágine especuladora de una ciudad con ganas de comerse incluso a sí misma. En esta imagen de ciudad pequeña pero recogida de 1712, ya se ven algunas de las constantes que todavía marcan hoy el desarrollo de Zaragoza.

Existía Miguel Servet, la carretera o el camino más bien que les llevaba hacia La Cartuja. Existía el Camino de Cabaldos, entonces llamado Camino de los Almacenes, pues llevaba hacia los almacenes en donde se guardaba la pólvora de la ciudad. Existía la acequia de Las Adulas de la Huerva, que marcaba lo que sería después el Camino de Las Torres y el principio de Compromiso de Caspe hasta el cruce con Jorge Cocci. Y existía también el Colegio de la Santísima Trinidad que después se convertiría en Penal y en Cuartel de San José. Y todo rodeado de inmensas parcelas de tierra cultivada, gran parte de ellas de regadío, organizadas a través de numerosas acequias pequeñas que partían de la madre, Las Adulas (muy posiblemente, Adulas = Ador, del árabe



Mapa de Zaragoza, de 1781, en donde se ven en la zona de Montemolín, los caminos de La Cartuja y de Los Almacenes, además del de Puente Virrey, partiendo desde el cruce tras el Penal de San José, y sin que exista camino hacia Las Fuentes.



Caminos más importantes cuando Montemolín era todo campos agrícolas y el cruce actual de San José con Miguel Servet

“ad-dawr”, turno que cada uno tenía para regar y que entregaba la autoridad pública que gobernaba la comunidad regante).

Otro punto muy interesante y curioso que ya existía desde 1700, es el actual cruce de San José con Miguel Servet y la entrada de Las Fuentes. Ese cruce se configuraba a partir de un pequeño puente que existía para cruzar la acequia Las Adulas y que daba entrada hacia el camino de La Cartuja abriendo los tres brazos actuales en el mismo lugar que ahora, siguiendo después el trazado de la acequia por lo que hoy es Compromiso de Caspe, mientras que las otras dos vías seguían el actual Miguel Servet y la Avenida de San José. En este plano y sólo en este, por mucho se han analizado otros de ese mismo siglo con pocos años de diferencia, se ve un montículo en medio del camino entonces llamado de “La Cartuja”, a la altura de la actual calle Belchite y la Plaza Utrillas, que obligaba a convertir en dos el camino hacia La Cartuja, bordeando a derecha e izquierda dicho pequeño monte. Imagino montículo, por que si no me resulta difícil explicar tanta obligación para bordear sólo en ese lugar los dos caminos que rodeaban ese “algo” indeterminado. Partiendo de este plano, y trasladándonos todavía más atrás en la historia, deberíamos comenzar 2.500 años atrás para encontrar el primer signo que todavía se mantiene hoy, de un camino que daba salida desde la ciudad prerromana.

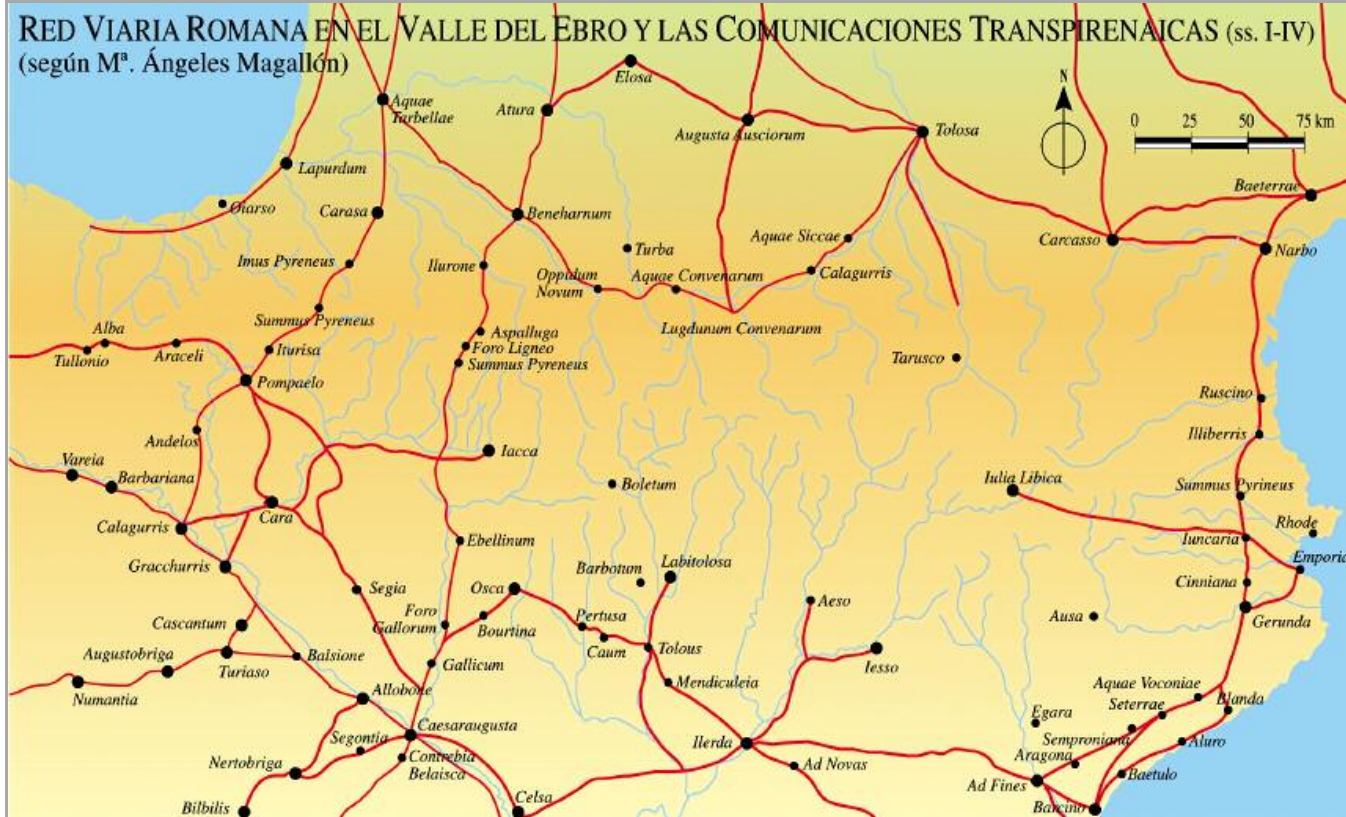
Desde el siglo V a.d.C. existía un camino entre Salduie y la zona del Bajo Aragón actual, por la orilla derecha del Ebro, recorriendo en algunos tramos el actual trazado de la Carretera Castellón o Miguel Servet. Es la Avenida Miguel Servet sin ninguna duda al menos un camino romano, con la interrogante de que uniendo Salduie y la zona de ruinas que hoy conocemos como “Zaragoza la Vieja” en la zona de El Burgo de Ebro, en la orilla del río, no podemos determinar qué asentamiento eran en aquellos años más importante de los dos. El poblado que hoy conocemos como “La Cabañeta” por estar junto a



Ermita de “Zaragoza la Vieja” en la zona de La Cabañeta, a orillas del río Ebro, junto al pueblo de El Burgo.

la zona por donde discurre la “Cabaña Real” de pastores trashumantes, y en el que se han encontrado importantes huellas de edificaciones con Opus Signinum, mosaicos romanos, denarios de Bolscan, una zona de termas y otra de almacenes, inscripciones latinas, monedas, vasijas, objetos de cocina, piezas metálicas, vasijas y restos de templos, casas y fortificaciones de defensa, aunque queda gran zona sin excavar que seguro otorgará muchos más datos históricos, tenía una gran importancia dados los datos encontrados. Fundado el asentamiento sobre el siglo II antes de Cristo, es muy posible que fuera la ciudad de la Castra Aelia que cita el historiador Tito Livio al relatar la campaña del general romano Sertorio por tierras hispanas en el año 77 a. C. Y se calcula que era un asentamiento grande que ocuparía unas 20 hectáreas en su zona cerrada.

Pero lo curioso son las leyendas que se cuentan de este lugar. Dicen algunas voces de historiadores que este es el lugar en donde se asentaba realmente la ciudad importante de toda la zona del Ebro medio romano en el principio de nuestra era. Y que en esta ciudad era donde vivía el Apóstol Santiago cuando la Virgen del Pilar se le apareció a las orillas del río Ebro, y no en el actual emplazamiento de la ciudad de Zaragoza, distante a una docena de kilómetros. Por estas leyendas, la ermita dedicada a la virgen de Zaragoza la Vieja que se encuentra justo en la misma zona de “La Cabañeta”, lleva este nombre “la Vieja” que puede parecer curioso, haciendo mención a que en este lugar sería donde se encontrar realmente la ciudad de “¿la actual Zaragoza?” más vieja que posteriormente conocida por Caesaraugusta en la zona de la actual Zaragoza. Sin duda pues la zona de Miguel Servet era ya una carretera o camino transitado e importante pues uniría dos localidades fundamentales en el entorno del Ebro. Con la construcción de Celsa (actual Velilla de Ebro) por los romanos en el año 44 a.d.C. en la orilla izquierda del Ebro y con el alzamiento de un puente que cruzaba el río hacia su margen derecha, se potenció este camino que los romanos, ya fundada Caesaraugusta entre los años 14 y 24 a.d.C (los historiadores no se ponen muy de acuerdo en la fecha en que se funda la colonia romana en nuestra ciudad), convirtieron en Vía Romana secundaria.



Vías romanas más importantes en los primeros siglos de nuestra era.

Esta Vía Romana por la actual Avenida de Miguel Servet y la carretera de Castellón hasta La Cartuja no está muy documentada ni citada en materiales antiguos, pero sí se han hallado restos que indican su existencia. Unía Caesaraugusta con los poblados de La Cabañeta (Burgo de Ebro) y La Corona (Quinto de Ebro) hasta Celsa. Una vez allí, se juntaba con la Vía Principal que venía desde Contrebia Balaisca (Borriola), para continuar hasta Ilerda (Lérida) y de allí hasta la capital Tarraco (Tarragona). Hay que tener en cuenta que este primer camino o vía secundaria que casi atravesaba Montemolín y convertido después de cruzar el puente del Ebro por la zona de Celsa en Vía Principal, tuvo enorme importancia en esos siglos, pues fue anterior el puente de Celsa, al puente de Caesaraugusta, siendo pues este camino el único que permitía unir la margen derecha e izquierda del río Ebro entre ciudades importantes de esta zona media del Valle del Ebro.

Del paso o estancia de los ciudadanos romanos por las cercanías de Montemolín da cuenta la necrópolis de la época romana encontrada en la calle de Nuestra Señora del Pueyo, en la entrada del barrio de Las Fuentes, junto a la plaza de la fuente con las señoras y los cántaros, y calificada la necrópolis como la más extensa de las encontradas en Zaragoza de época antigua.

Este gran cementerio de nacimiento romano y de una extensión estimada de unos 30.000 m², se encontraba (se encuentra en el subsuelo todavía en gran medida) bordeando la Vía que uniría nuestra ciudad con Celsa por el camino antes descrito, en lo que eran las afueras de la ciudad. Este lugar se estuvo utilizando como cementerio hasta el siglo VI, existiendo diferentes tipos de enterramiento según las épocas, ya que además a veces las tumbas se reutilizaban para aprovechar mejor el espacio del mismo.

Desde el principio de nuestra era hasta el siglo XI, no parecen existir datos históricos que indiquen nada interesante sobre la zona de Montemolín que las ya reseñadas. La ciudad es muy pequeña, y esta zona está muy alejada de su centro, de su uso urbano e incluso agrícola.

Los siglos de dominación árabe parecen olvidarse de construir edificaciones en la zona de Montemolín, aunque amplían previsiblemente la zona de uso para plantaciones agrícolas y ordenando las aguas que por esta zona de manera natural o no regaban sus campos.

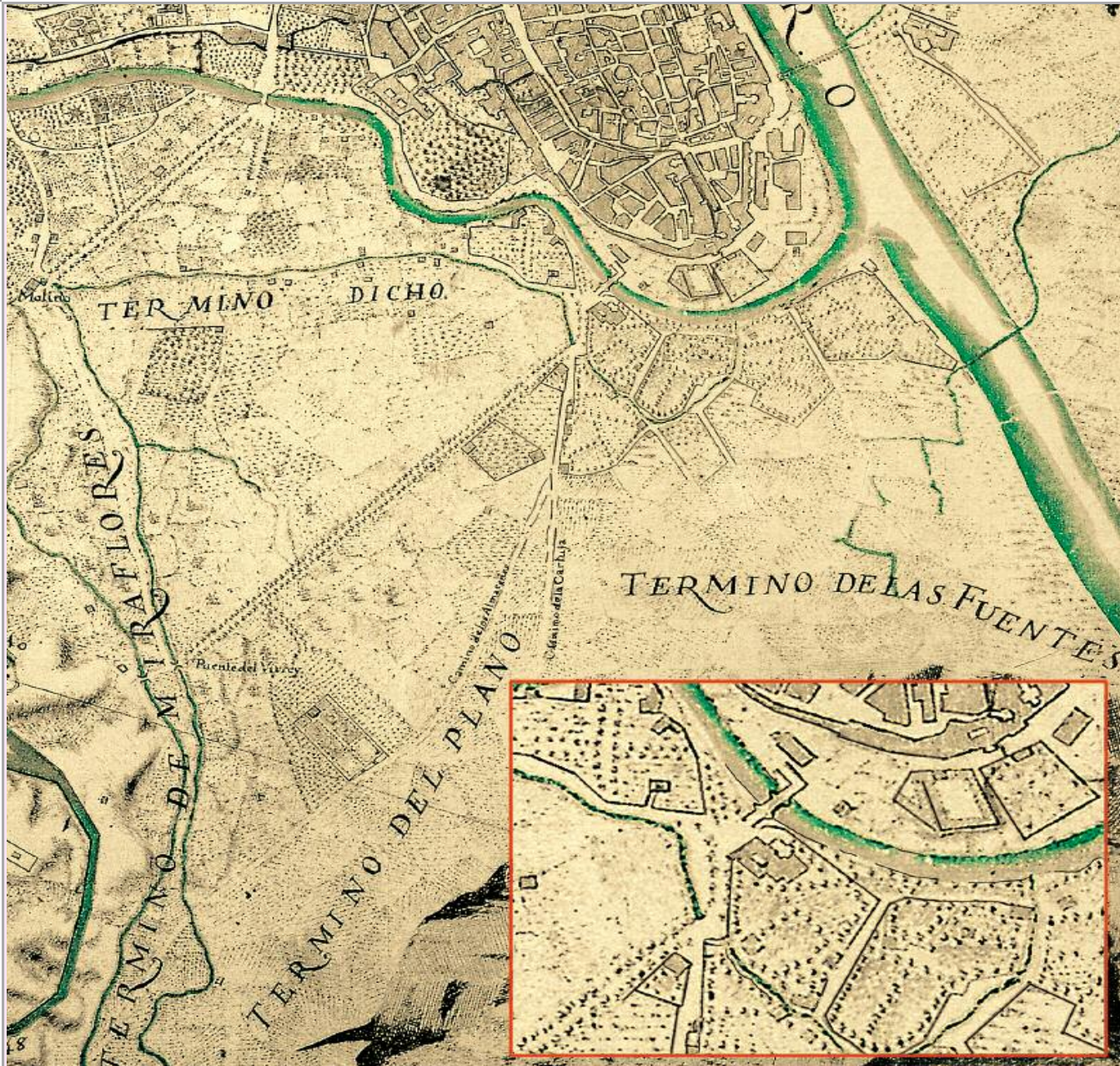
A partir del siglo XI, ya encontramos datos sobre Montemolín que informan de plantaciones de viñas en toda la zona, entonces conocida como de “El Plano”, empezando a dar un sentido todavía más agrícola a todo el territorio que ocupa esta zona baja de Zaragoza, lo que hace suponer que con anterioridad a ese siglo XI se iban poco a poco ocupando espacios agrícolas y trazando acequias que ayudaban a ir utilizando los terrenos, a la vez que se van construyendo edificios pequeños para guardar aperos o para cobijarse en casos de tormentas o de gran calor. La distancia a la ciudad no es tan alta como para que estas tierras ricas y con agua no se utilizaran más, sabiendo que las cruzaba la acequia de Las Adulas, pero sin la necesidad todavía de construir torres para habitar de manera fija, pues se utilizaban los terrenos más cercanos a la acequia, sin llegar hasta Miraflores.

El Ebro había dejado abandonado un meandro que iba desde el inicio actual del barrio de Las Fuentes con el Ebro hasta la actual Facultad de Veterinaria. Por el final de Compromiso de Caspe aun se podría ver perfectamente —si pudiéramos penetrar en el subsuelo— el curso abandonado por el Ebro en este meandro, cuando las avenidas del Ebro no podían dominarse como en la actualidad.

Todavía en los años 1960 y principios de los 1970 del siglo XX, se anegaban grandes extensiones de tierras desde el final del barrio de Las Fuentes hasta la zona del parque Torre Ramona y el Colegio de los Marianistas en Montemolín o el final de la actual calle Tomás Higuera, que utilizaban los chavales de aquellos años para montar pequeñas almadías (del árabe al-ma’diya, como tantos nombres comunes de nuestro idioma) con las que flotaban en aquellas aguas estancadas, jugando a navegar con riesgo, por lagos naturales y esporádicos por filtraciones de las riadas del Ebro.



Adoquinado con cantos de río, anterior al de adoquines y al asfaltado de las calles en Montemolín. Eran piedras de aluvión, sacadas del subsuelo de la zona



Términos del Plano y Las Fuentes en un plano de 1781. Ampliado se puede ver con detalle el puente sobre la acequia de Las Adulas, en el actual cruce de M. Servet/San José

Los barrios de Montemolín y Las Fuentes se asientan sobre una terraza del Ebro con subsuelo de gravas, y con tierra de sedimentación convertida de labor encima, que ha servido durante siglos para su uso como huertos y tierra agrícola. Se aprecian en ciertos sitios del subsuelo huecos, posiblemente por extracción antigua de esas gravas de aluvión para usos de construcción. Posiblemente el nombre antiguo de toda la zona “El Plano”, vendría de ser una zona plana y de escasa elevación sobre el río, en donde era muy fácil que las fuertes riadas inundaran el cauce seco y abandonado de un río viejo, de unos meandros sin agua, lo que facilitaba el surgimiento de fuentes, acequias naturales —o dominadas y creadas por los vecinos— y aguas que llenaban grandes zonas por filtración desde el Ebro.

En el siglo XVIII, ya estaba toda la zona plantada de olivares en El Plano y las Adulas de la Huerva; Zaragoza poseían buenas viñas en la zona de Las Fuentes y en El Plano, más otras plantaciones de cereal en el secano de Miraflores que al ser más alto no tenía tanta facilidad para que llegara el agua; había grandes extensiones de frutales, principalmente perales, ciruelos, melocotoneros e higueras (no tiene esto nada que ver con la calle Tomás Higuera) por las zonas de Las Fuentes y de las Adulas; y moreras en la zona de Las Fuentes.

A finales del ese mismo siglo XVIII, era la ciudad de Zaragoza zona cerealista, con predominio del trigo y la cebada. Se recogía también algo de centeno, avena y en menor cantidad maíz pero no pasando este del 10% del total de la cosecha de cereales. En la zona de huerta regable se recogían frutas y hortalizas y en el secano más duro y alto se plantaban olivos y vides. Ya se empezaban a construir torres diseminadas por todas las actuales tierras que ven desde Montemolín hasta Miraflores.

Y es en Montemolín, en las tierras blancas de El Plano, de Las Adulas y de Las Fuentes donde se recogían por entonces grandes cantidades de buen trigo, pues era una zona de tierra rica en donde una vez levantado el cereal se plantaban habas, en contraste con la mayoría de las tierras de Aragón, en donde se guardaba año y vez, es decir se plantaba en años alternos, guardando el año de barbecho para que se regenerara la tierra.

Los olivos en esta zona eran generalmente del tipo Royales de fruto pequeño, o del tipo Empeltre de fruto más grande para servir en mesa. Los buenos vinos en Zaragoza, que tenían incluso fama por toda España, se daban principalmente en la zona de Miralbueno y en la de El Plano pero por su zona más cercana al actual barrio de San José, mientras que en los terrenos cercanos a Las Adulas y al barrio de Las Fuentes, los pocos vinos que se recogían no eran tenidos en la misma consideración, pues sus terrenos más húmedos los criaban de inferior sabor y con más enfermedades.

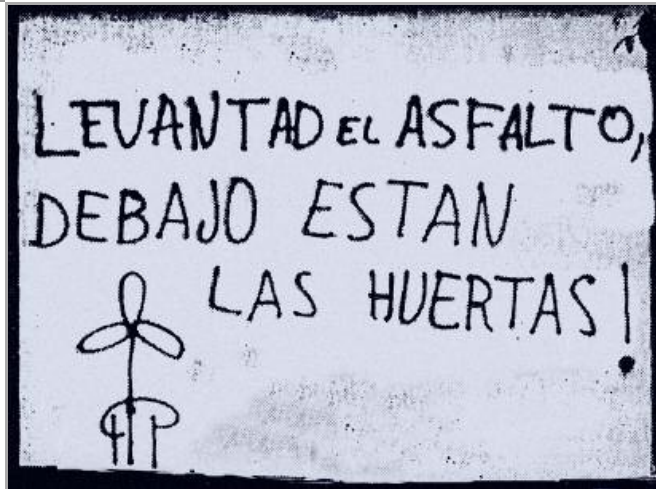
Ya se ha comentado en alguna ocasión la importancia de la acequia de Las Adulas de la Huerva. Y puede ser el momento para adentrarnos un poco más en su historia que llega hasta nuestros días. La acequia de Las Adulas de la Huerva es un canal muy posiblemente de construcción árabe, que partiendo desde un azud que se realizó al río Huerva por la zona de Casablanca hacia Cuarte de Huerva (junto a la actual urbanización de Las Abdulas de donde recoge el nombre), viene cruzando todo el sur de la ciudad, por el recorrido actual del camino de Las Torres hasta nuestra zona de Montemolín, pasando desde el cruce actual de dicha avenida con la zona de Miguel Servet, por delante del edificio del Matadero, a volver otra vez a encontrarse con el Huerva, ya cerca de su desembocadura junto al Ebro.

Por su recorrido surgen poco a poco las torres como edificios agrícolas en un principio, que se amplían hasta convertirse en residencias familiares fijas al menos en épocas de cosecha y que



Unos 50 años separan estas dos imágenes de la acequia de Las Adulas en lo que luego fue el Camino de Las Torres.





Pintada en los años de la transición, en el barrio de Las Fuentes, imitando al mayo francés del 68

configuran un crecimiento de la ciudad hacia el Sur, dando nacimiento a una población en principio escasa por estas zonas pero que se va asentando de manera más sedentaria cada siglo que pasa.

Como hemos comentado, la acequia toma su nombre del árabe AD-DAWR, (Adula = Periodo de turno) es decir, si atendemos a su nombre sería una acequia para regar las zonas por las que discurre, dando turnos a los propietarios de las tierras a través de alguna junta árabe de regantes, que ordenaría su utilización e incluso su pago.

Algunos de los actuales habitantes de Zaragoza es muy posible que recuerden dicha ancha y potente acequia discurriendo por el centro del actual Camino de Las Torres, entonces camino de tierra que veía poco a poco —en los años 1960— como se cambiaban sus campos de huerta e higueras por edificios altos, algunos de aquella época todavía existiendo hoy y más recordarán algunos vecinos de la zona desde sus atalayas, como se modificaba toda aquella extensa zona rodeada de campos de labor mezclados con casi rascacielos, que nacían en una ordenación urbana que casi nadie entendía. Y es posible incluso que recuerden algunas de las primeras fuentes de beber agua que se colocaron en dicho camino de tierra muy transitado, y que servía para aliviar necesidades y para juego de los chavales del cercano colegio de los Padres Agustinos.

Esta importante acequia que tuvo servicio completo en época árabe, pudo haber sido iniciada por los romanos, e incluso es posible que su primera utilización partiera de los celtíberos, que ya empezaron a trabajar y dominar las aguas para su provecho agrícola, si bien fueron los árabes quienes la mimaron y cuidaron llenándola de caudal para mantenerla hasta nuestros días tal y como hicieron con otras acequias de la ciudad como las de la Almozara, la Romareda y muchas otras que rodeaban nuestra ciudad para sacar de sus tierras los alimentos que el complicado Ebro no dejaba. Es curioso cómo nombres que hoy se mantienen en nuestro callejero deben su etimología a épocas tan remotas; cómo estructuras de la ciudad moderna se deben sin saberlo a decisiones de hace miles de años. La red de acequias de aquellos años configura caminos, estos se convierten en calles y parcelas, y por ende en barrios enteros y crecimientos en diferentes momentos de la historia, que se siguen manteniendo en los siglos.

Debemos tener en cuenta siempre que Montemolín es una tierra rodeada de agua. Si por el principio de nuestro barrio es el Huerva el que nos da entrada y salida hacia la ciudad y el que nos

ha marcado bastante nuestra historia y nuestro desarrollo, el Ebro nos envuelve, primero por nuestra izquierda según bajamos, bordeando todo el barrio de Las Fuentes, para después terminar arrimándose a nosotros, cuando al acabar nuestro distrito empiezan las zonas industriales de la carretera de Castellón, cerca del puente de La Media Legua. Tenemos al Ebro mucho más cerca de lo que nos pensamos a veces, además de tener sus huellas por debajo de nuestros pies.

Pero además por la derecha, siempre bajando, mirando hacia nuestro vecino Torrero, tenemos el Canal Imperial de Aragón, que en su zona de las esclusas de Valderrugiana, bordea Miraflores. Es pues nuestra tierra una zona rica en humedad, y por consiguiente próspera en productos agrícolas. Pero además al ser zona bordeada de aguas naturales, fue zona proclive a desbordamientos, a aguas incontroladas o a ser una zona de complicado y fácil crecimiento urbano.

El río Huerva (La Huerva), corta la ciudad actual casi sin sentir, pero formó una defensa natural, una muralla no solo de agua sino también de altura, que separaba las afueras del centro de la ciudad. Si nos fijamos bien y sobre el terreno, veremos que la orilla izquierda del Huerva, la más cercana a la ciudad antigua es más alta que la otra, lo que posibilita utilizar al Huerva como una defensa natural, tanto, que como luego veremos, tuvo que ser Napoleón quien supiera vencer y entender dicha muralla natural para nuestra desgracia en el Segundo Sitio de Zaragoza.

Si a eso le añadimos no solo la gran acequia de Las Adulas, sino también los numerosos ramales que partían de ella o de otras acequias secundarias que formaban una auténtica malla de agua, que organizaba a su lado caminos que hoy conocemos como calles perfectamente asfaltadas,



Puente sobre La Hueva, que desde la Plaza San Miguel da entrada a Montemolín. Al fondo la Puerta del Duque

podemos asegurar que desde antes del siglo XIX ya existía nuestra actual configuración de calles a través de acequias o riegos que dividían campos y propiedades, las mismas divisiones que después al urbanizar estos, formaron las separaciones de las calles actuales. Montemolín según veremos más adelante, está en un principio formado por un número bajo de propietarios de grandes extensiones de terreno en forma de Torres, que se van vendiendo y disgregando pero manteniendo sus perfiles, sus separaciones.

La zona final de Montemolín, de El Plano, eran de muy antiguo zonas que el hombre no dominaba para su cultivo, un conjunto informe de selvas umbrosas, un soto de ribera que se extendía hasta la carretera de La Cartuja, de terrenos embalsados, de cañizos en las veras de los caminos que nadie cortaba y que se hacían altísimos, de boscajes de matorrales y de sendas que a veces se mezclaban entre ellas sin llevar a ninguna parte, regateando los pequeños montículos, dentro de una gran espesura de arbustos o de árboles gigantescos pues nadie cuidaba ni cortaba. Era peligroso caminar, y muy fácil perderse por aquellos vericuetos caminos. Estamos hablando del siglo XVII, y se accedía a esa zona de la ciudad desde la Puerta Quemada, cruzando La Huerva, buscando el camino que ya existía del Bajo Aragón. Un ejemplo de cómo sería aquella zona la tendríamos ahora en la configuración —menos cercana al agua del Ebro— del Soto de Cantalobos antes de ser manipulado por el maltrato humano y las sequías.

En el año de 1710 Felipe V Rey de España había ganado por las armas el reino de Aragón, pocos años antes dos pestes —en los años 1648 y 1652—, habían dejado a Zaragoza con sólo 25.000 habitantes y en febrero de 1643 una gran crecida del río Ebro —la más grande de la que se tiene constancia con 5.000 metros cúbicos por segundo— inundó las tierras de Montemolín, modificando incluso el cauce del Ebro por esta zona. Esta batalla de la toma de Zaragoza en 1710, se realizó penetrando las tropas del Rey desde la zona actual de Montemolín hasta el centro de la ciudad de Zaragoza. Es pues, según la historia, lugar muchas veces elegido por los militares para entrar en la ciudad de Zaragoza hasta conquistarla. Documentan que en 1787 el río Hueva regaba todos los sembrados, viñas y olivares de la zona derecha, por espacio de algunas leguas. Jerónimo Blancas llama a estas aguas “El río del Aceite y el Vino”, pues con su agua se producen estos dos elementos tan importantes en aquellos momentos para la economía zaragozana. Dicen que toda la orilla derecha, excepto las tierras de labor, estaban llenas de árboles y cañas. Juncos erizados. crueles abrojos, espinosas zarzas; dejan escrito. Era una zona de buenas zarzas, que daban cuenta de ellas la chiquillería en el mes de Agosto o Septiembre, según el año y el clima.

Desde tiempos remotos hasta la llegada del ferrocarril era un área agrícola separada de la ciudad por el Huerva es una zona que va desde la carretera de Alcañiz, pasando por el presidio de San José como único edificio importante y por el puente sobre el Huerva que le daba entrada a la ciudad. Comprendía los términos diferenciados de Rabalete, Miraflores y Las Adulas, las dos primeras tierras blancas regadas por el Huerva y sus acequias, mientras que la de Miraflores era de secano hasta la llegada del Canal Imperial de Aragón.

Ignacio de Asso en 1798 ya nos relata que desde tiempos remotos se riegan estas tierras por La Huerva, siendo este río y su zona de influencia la despensa de la ciudad. Recordar que la acequia de Las Adulas toma el agua del río Huerva. Datos diversos todos estos, que inciden en el carácter agrícola y de soto de ribera de toda la zona actual de nuestro barrio y del de Las Fuentes.

En 1860, toda esta zona se reparte administrativamente en cuatro términos. Las Fuentes y Adulas es uno de ellos, y comprende una extensión de 878 cahices de 20 quarteles. Otra zona es el Plano de Las Fuentes y La Cartuja que comprende 1.949 cahices de 20 quarteles, siendo este el principal territorio que hoy comprende nuestro barrio. El tercer término lo denominan Miraflores-Las Adulas y comprende 753 cahices y el cuarto es el Rabalete y Cabaldos que dispone de 469 cahices. Si tenemos en cuenta que cada caiz de 20 quarteles son 0,4767872 Ha, estaríamos hablando de un total de 19.305.114 m², que no está mal, creo yo, para un barriete que ya nadie identifica en Zaragoza, tierras todas ellas que como hemos comentado alimentaban a la ciudad con sus huertas y tierras de labor.



En 1787, Antonio Ponz nos habla de las casas de campo, de las Torres que ya hay en las afueras de Zaragoza por la zona del Huerva hacia los montes de Torrero y Miraflores. Empiezan a edificarse grandes casonas en las orillas de los caminos, junto a las acequias, y se habla de sus extensiones de terreno regable llenas de frutales alrededor de sus casas. Ya no son meras edificaciones de ayuda en las labores agrícolas sino pequeñas mansiones en donde viven los propietarios de las tierras.

A mitad del siglo XIX el actual barrio de Montemolín era conocido con el nombre popular de Tierra Baja, por ser tierra fácil de anegar por las aguas, y claro está por ser la zona más baja en relación al nivel del Ebro a su paso por la ciudad, teniendo en cuenta que el este de la margen izquierda no existía como zona poblada. Siempre nombres diversos que argumentaban la condición de tierras complicadas en su relación con el Ebro y el agua.

El Canal Imperial de Aragón a su paso por la zona alta de Miraflores, con un edificio de la época en primer plano, empleado en su gestión y control

Vemos pues que siempre se refieren a Montemolín como una zona agrícola, rica en fruto y que poco a poco se va poblando por gentes con ganas de trabajar el campo. Como decía al principio, mantuvimos ese espíritu de pueblo hasta bien iniciada la década de 1970. Antes había comentado la importancia geográfica de estar rodeados de agua. De tener al Ebro a nuestra izquierda, a La Huerva en nuestro inicio y al Canal Imperial a nuestra derecha.

Plano de las obras en el Canal Imperial del año 1790, en la zona alta de Miraflores-Montemolín



La importancia de la construcción del Canal Imperial es algo que se debe desarrollar como se merece en este pequeño libro, por su importancia para Aragón pero también para el desarrollo del sur y oeste de Zaragoza. Un buen puñado de aragoneses se empeñaron personalmente en una obra muy importante para

su época, que ha marcado sin duda el futuro de nuestra región. Enfrentados — como es casi siempre inevitable — con algunas comunidades vecinas consiguieron lo imposible ante los incrédulos. Por cerca de nuestro barrio apareció la obra en sus finales, cuando ya todos celebraban con fiestas la llegada de las aguas a Zaragoza.

Veamos pues un poco someramente cuales fueron los datos históricos más simples de tamaño obra. Ya en el año de 1508, el Rey Fernando el Católico, estando en Zaragoza de visita, tras conocer las problemáticas de toda esta zona agrícola con el trato irregular del agua, da autorización para sacar un ramal del Ebro a la altura de Novillas, para llevar hasta más allá de Zaragoza agua de riego o de beber para toda la zona derecha y baja del valle, aprovechando así una gran extensión de terrenos agrícolas, que se podrían volver de regadío, no sólo cuando el agua se desbordara.

El 25 de Mayo de 1510 una “Célula del Rey”, autoriza la obra para el riego y también para navegación. El 11 de septiembre de ese año, se entiende como muy posible e interesante, la posibilidad de hacer navegable la Gran Acequia para que sea esta beneficiosa para las regiones colindantes, también como medio de transporte de mercancías y personas. Y por fin el 22 de Junio de 1529 y esta vez el Rey Carlos V, firma la orden de construcción de las Gran Acequia Imperial, pero con la cláusula de que si bien el Rey corría con los gastos de la obra pues la Ciudad de Zaragoza por aquel entonces no podía, los beneficios que se obtuvieran serian también para el Reino. Gil Morlanes tardó 10 años en concluirla. Hizo 50 Kilómetros de excavación. Pero poco a poco esta gran obra se fue deteriorando, no se restauraba por falta de presupuestos y el año 1772 tuvo que ser destruida la presa de Novillas por su total deterioro.

*Canal Imperial a su paso
por la zona alta de Miraflores*



En el año 1759, el Conde de Aranda, resucitó la idea delante del Rey Carlos III, también de visita por Zaragoza (vemos sin duda que las visitas reales a las ciudades eran muy importantes, dado que los medios de comunicación eran escasos para presionar a los dirigentes de la época). En el año 1768 se forma la Compañía Badín, con la idea de reconstruir la Gran Acequia mediante otra Real Célula que redactó el entonces Fiscal de Castilla, Sr. Floridablanca. Aquello no parece funcionar muy bien, se lentifica enormemente y el 9 de Mayo de 1772, por Real Decreto, se nombra Protector de la obra a D. Ramón de Pignatelli, que fue quien le dio el impulso definitivo, quien consigue el milagro. El 28 de Mayo de 1782, ya llega el agua desde más arriba de Tudela de donde se coge en esta ocasión el agua, hasta el río Jalón, no sin fuerte resistencia de los vecinos de Tudela por la colocación de las compuertas de inicio aguas arriba de su ciudad y no como pretendían ellos, aguas abajo. El 14 de Octubre de 1784, las aguas pasan por encima del Huerva, a la altura de Casablanca, y sobre ellas en cuatro barcazas viaja el mismo Ramón Pignatelli, para consuelo de incrédulos, que nunca pensaron que se podría llevar el agua hasta zona tan alta de la ciudad. En recuerdo de aquellas dudas de los zaragozanos tenemos la Fuente llamada de Los Incrédulos en la entrada de Casablanca.

Al día siguiente las aguas se soltaron por la ciudad desde lo alto del actual barrio de Casablanca, llegando al centro, atravesando todos los campos hasta la zona de la Puerta del Carmen y del Mercado, para que así volvieran al Ebro, en una muestra de que aquella obra no solo funcionaba bien, era provechosa, sino que además intentando demostrar no se gastaba más agua que la necesaria, pues todo volvía al río padre de donde se cogía para regar y navegar. Y también en una prueba para todos los zaragozanos, de que aquello era posible. Hay que intentar comprender un poco el pensamiento de aquellas gentes, que no veían lógico tamaña obra ni que las aguas pudieran ser dominadas y organizadas. El 30 de Noviembre de 1786 llegan las aguas del Canal Imperial al barrio de Torrero, y continúan hasta la zona Valderrugiana, en terrenos de Miraflores en donde se pone la última piedra de la presa el 27 de Agosto de 1790. Con la construcción del puerto de Miraflores (en las conocidas como playas de Torrero) se regó toda la zona desde lo alto de los montes cruzando el término de Miraflores, hasta el término de El Plano en Montemolín, convirtiendo toda la zona baja hacia Las Fuentes en terrenos de regadío.



Soto de Cantalobos, un paraíso natural, en trance de desaparecer

La navegación por el Canal duró desde su construcción hasta la década de 1960, en que todavía se transportaba remolacha por el mismo. La propia Compañía del Canal Imperial fue también — todo hay que decirlo en su honor y gracia —, la que entregó parte de sus terrenos a Zaragoza para que el Ayuntamiento realizara los parques de Pignatelli, Cabezo de Buenavista y Cortado, y Parque de la Fuente de los Incrédulos. Solo nos faltaría a nosotros hoy cuidar un poco más la obra, revestirla y acondicionarla según los adelantos que hoy en día tenemos, y si acaso alargarla hasta Quinto de Ebro, para poder seguir regando otras 12.000 nuevas hectáreas en aquellos pueblos cercanos a nuestra ciudad.

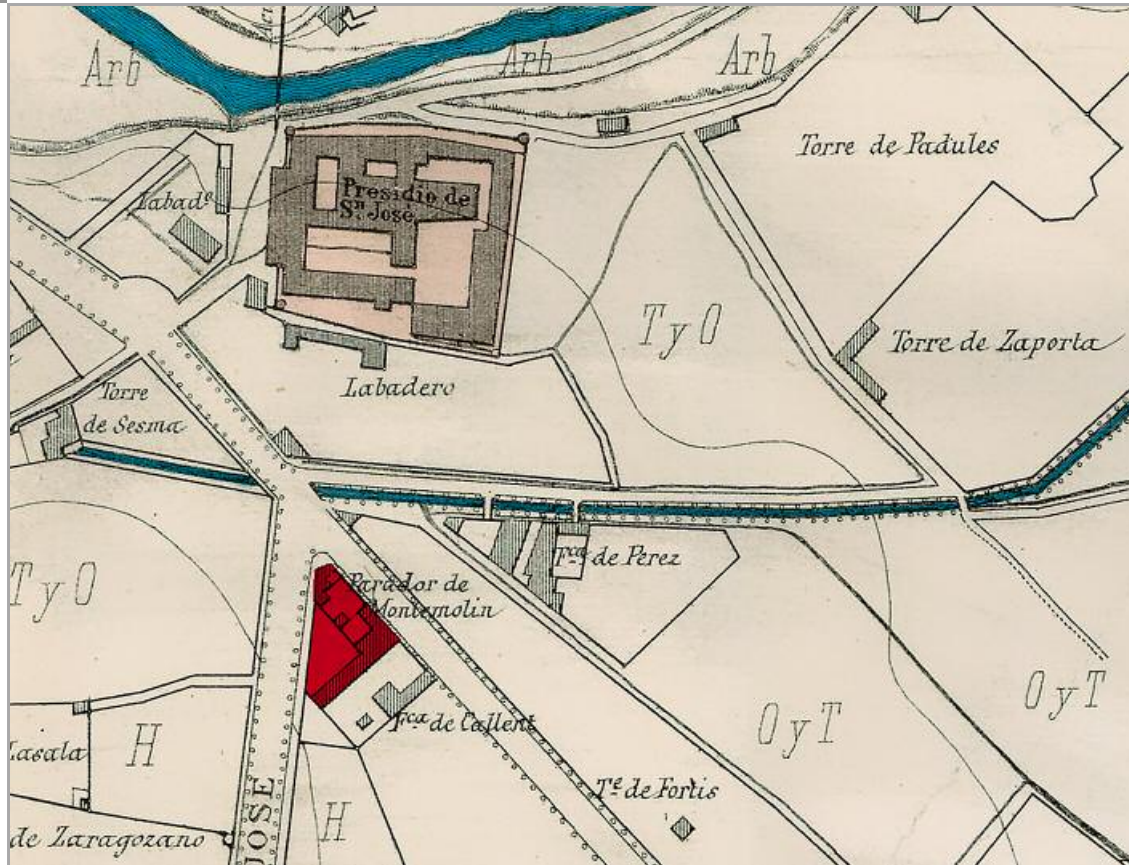
En tiempos posteriores a la guerra civil, se inició un ramal del Canal, en la zona del Burgo de Ebro, por encima del que existe hoy en funcionamiento, con el trabajo muy duro e inhumano de los presos políticos de la época; pero aquella obra hoy abandonada, es un fiel reflejo de que a veces la cabeza debe de mandar más que el cabezón.

A principios del siglo XX, con el comienzo de la aventura automovilística y el auge de los coches de caballos, las gentes con posibles paseaban en sus carruajes por las afueras de la ciudad recorriendo las zonas de huerta, respirando el buen cierzo cuando lo había o recibiendo el sol suave del atardecer cuando el calor apretaba. Unos de los barrios preferidos para pasear era Torrero, a donde subían a divisar toda Zaragoza y sus torres, para después bajar siempre desde el canal desde la zona de Valdegurriana hasta el barrio de Montemolín y desde allí entrar en Zaragoza, para tener como fondo de sus miradas las torres del Pilar. En ese paseo se encontraban y hacían parada en lo alto del cabezo, en la finca Vista Hermoso, en donde estaba el restaurante de D. Justo Mata, que daba servicio de bar de diario además del de bodas y banquetes. Era pues un entretenimiento de las gentes viajeras de la ciudad, pasear y conocer la nueva obra del Canal, como quien ahora se va a Salou o al Valle de Ordesa.

¿Quién no recuerda todavía los grandes grupos de gentes que atravesando parte de Montemolín y todo el barrio de Las Fuentes se adentraban hasta el Soto de Cantalobos a pasar todo un día festivo, en donde montaban comidas y cenas, piscinas naturales y casetas de juegos para niños, juegos de cartas y charlas de amigos hasta bien entradas las noches de verano? Se acudía en estas décadas de mitad de siglo pasado también al pintoresco lugar de Valderrugiana, hoy ya sucio y llenos de basurillas, pero todavía muy frecuentado por excursionistas de bicicleta y de gran andada a lo bravo, bien desde la Avenida de América, bien desde nuestro Montemolín o San José, campo a través. Es pues esta zona sur de Zaragoza, también precursora como zona de paso del dominguero actual. Conoció de cerca en muchas décadas del siglo XX las primeras tentativas de libertad para el fin de semana, en aquellas todavía jornadas laborables de excesivas horas semanales. Por ello no es difícil adivinar que los viajeros de aquella época que paseaban por Montemolín en días laborables y con sus primeros coches, eran gentes adineradas y de poco trabajo que hacer.

Los excursionistas menos atrevidos se quedaban en las esclusas del Canal en Valderrugiana, mientras que los que tenían ganas de hacer casi escalada, se adentraban por las cuestas de los pequeños montículos, hasta encontrar la meta, que era una caseta de adobe que había al final de la zona y de la que todavía quedan las ruinas. Era llamada “La Caseta” y a su caliente chimenea se habrá contado más de una batallita en tardes oscuras o de frío. Entonces se hablaba, se intercambiaban miradas y chorizo con pan de pueblo, y se bebía en bota de las de verdad, de las de pez. En los domingos de más personal, acudía siempre alguien a vender gaseosas con cerveza, y me imagino que con porrón. Mientras, los chavales más osados se acercaban al Canal, a la zona llamada de Las Cuevas, a jugar a escondeducas o a médicos, según la edad. Esta zona, muy cercana al Canal, es como una imagen de la tierra de la Luna, por lo seco y calcáreo, pero desde luego sí original. Los osados en lo físico, se remojaban en las aguas que bajaban, siempre atentos a no ser vistos por el guardia, so pena de sufrir cuando menos una buena reprimenda. Eran los atractivos festivos de hasta la mitad del siglo XX, cuando el Seat 600 todavía no había conquistado las carreteras.

Volvamos atrás un poco en el tiempo y contemos alguna anécdota, sacada de notas externas para amenizar y aliviar el texto. En Abril de 1909, las trabajadoras del lavadero situado en la entrada del Barrio de Montemolín, nada más cruzar el río Huerva, llamado Lavadero de la Señora Benita, se rebelan contra su dueño/a. No aguantan las medidas que se han tomado contra el encargado que las dirigía, que ha sido despedido



Zona en la que se encontraba el Parador de Montemolín, en el cruce de Miguel Servet con San José-

trabajo y más como gran café. No hay que olvidar que nuestra entrada por la carretera de Castellón era importante en aquellos siglos. Nos comunicaba con el mar por el camino más corto, con el Levante para mover a personas pero sobre todo mercancías. Y era común levantar posadas de entrada para las caballerías y para los caballeros que venían y necesitaban entrar frescos y con los papeles en regla al traspasar las puertas de la ciudad en donde debían de demostrar quienes eran, a qué venían y además pagar los impuestos correspondientes de entrada, si así lo demandaban los soldados de puerta. En el año 1843 por la zona de entrada desde el Bajo Aragón había dos posadas que atendían la carretera hasta su llegada a Zaragoza, la Venta de Buena Vista y la Venta de la Media Legua.

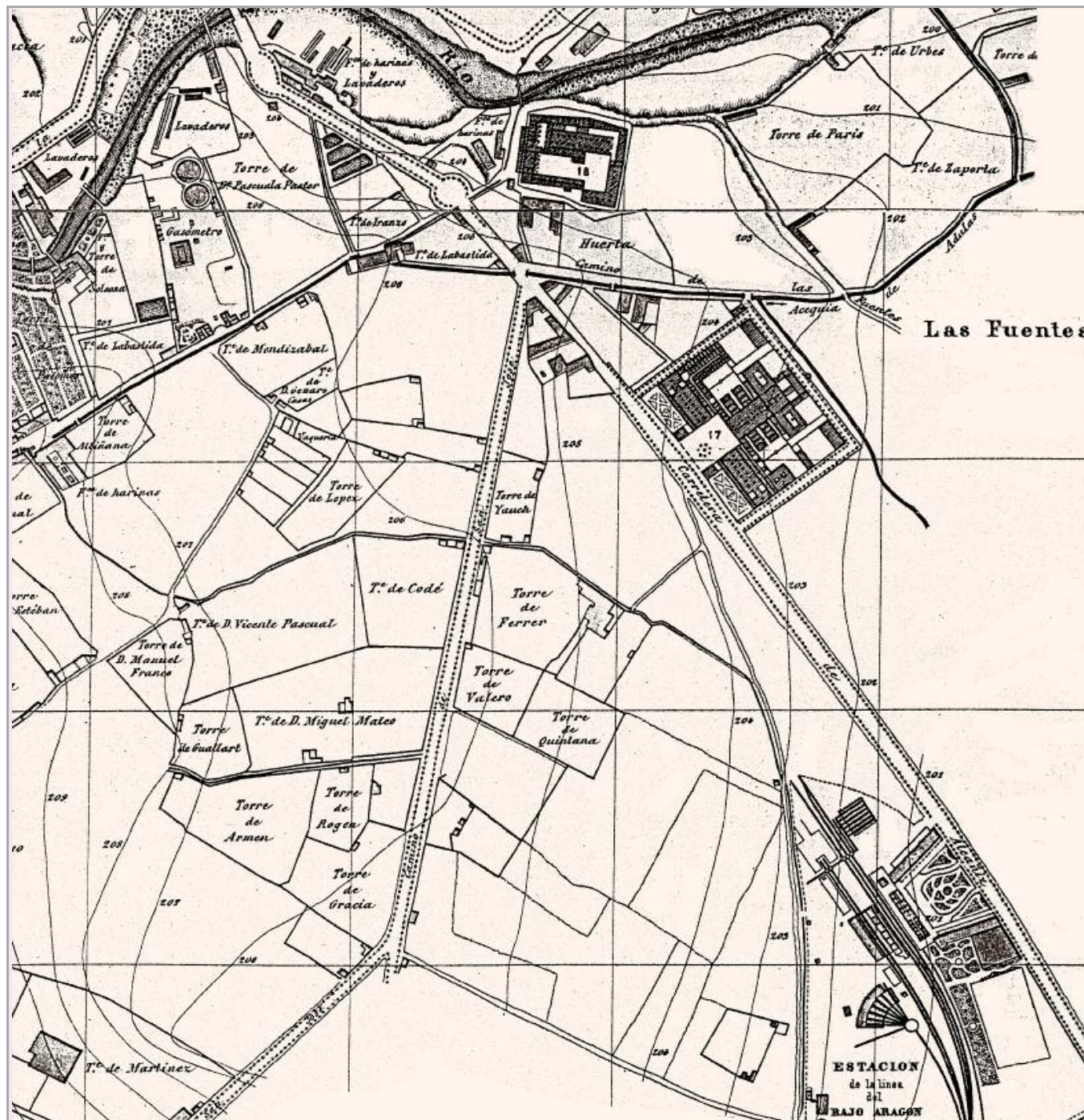
Se dice que en el año 1818 no vivía nadie fuera de la Zaragoza amurallado y con puertas, excepto en el barrio del Arrabal. Por la noche se cerraban y los cabos de puerta no dejaban entrar a nadie para evitar

sin estar de acuerdo aquellas trabajadoras con dicha medida. Al final se arreglan las cosas sin llegar a mayores, empleando el dialogo, cosa importante, pues si los trabajadores en huelga eran muy a tener en cuenta por aquellos años, las mujeres lo eran todavía más por su carácter fuerte. Eso era amor de compañeras hacia su encargado, para dolor de los actuales mandos intermedios que nadie quiere, ni los jefes ni los compañeros.

Montemolín tuvo durante muchos años alcalde propio como Barrio Rural y que hasta hace no muchos años, en el balcón de su domicilio particular, ponía en chapa grande en anuncio un cartel de chapa con: "Alcalde de Montemolín". Era pues considerada entidad propia, con su encomendador de tareas. No sé ni desde cuando ni tengo datos de los últimos corregidores, excepto que el último vivía enfrente a la estación de Utrillas, en la Avenida de Miguel Servet.

En 1817 existía la posada de Montemolín en la calle de Miguel Servet. Era posada de caballeros y de caballerizas. En 1946 todavía hay constancia de que existía, pero con mucho menos

contagio y para poder también cobrar los impuestos de entrada. Eran pues tiempos en que todavía no existía población urbana como tal en Montemolín pero si un número cada vez más creciente de casas de labradores habitadas que salpicaban las afueras de la ciudad y que se fueron convirtiendo en Torres que junto a sus terrenos de labor dieron con el paso del tiempo sentido urbano a las calles del barrio que nacería, pues se mantuvieron los lindes de aquellos terrenos, de las propiedades y las Torres.



Zona de Montemolín en 1880, en donde se ven las primeras divisiones de terrenos agrícolas como Torres que empezaban a ser habitadas, con el Matadero ya construido, así como la Estación de Cappa.