

LA MODERNIDAD EN LOCOMOTORA: HUESCA Y EL FERROCARRIL DEL SIGLO XIX¹

Alberto SABIO ALCUTÉN*

RESUMEN.— Este artículo analiza las repercusiones económicas, urbanísticas, sociales y culturales que tuvo la llegada del ferrocarril a la ciudad de Huesca en 1864. El texto se adentra en los orígenes del tren en Aragón y profundiza en las sucesivas fases de implantación de trazados ferroviarios en tierras oscenses durante el siglo XIX, sin olvidar lo que pudo ser y no fue, como el ferrocarril del Cinca. El paso de la locomotora se convirtió, también para las expectativas oscenses, en el gran motor de *progreso* decimonónico.

PALABRAS CLAVE.— Ferrocarril. Urbanismo. Mercado. Comunicación transfronteriza. Huesca.

ABSTRACT.— This article analyses the economic, urban, social and cultural repercussions of the arrival of the railroad in the city of Huesca in 1864. The text explores the origins of the train in Aragon and delves into the successive phases of implementation of railway lines in Huesca during the 19th century,

* Universidad de Zaragoza. asabio@unizar.es

¹ Texto elaborado a partir de la conferencia “¿El progreso sobre raíles? Huesca y el ferrocarril del siglo XIX”, impartida por el autor el 10 de noviembre de 2014 dentro del ciclo *Historia del ferrocarril en Huesca: en conmemoración del 150 aniversario*, organizado por el Instituto de Estudios Altoaragoneses e Ibercaja en colaboración con la Asociación Altoaragonesa de Amigos del Ferrocarril.

including projects that finally didn't happen, like the Cinca railway. The arrival of the locomotive became, as it was expected by the people of Huesca, the great engine of *progress* of the 19th century.

Escribe Tony Judt que el ferrocarril, más que ningún otro proyecto técnico o institución social, representó la modernidad: “Ninguna otra forma de transporte, ninguna innovación tecnológica, ninguna otra industria ha traído consigo o facilitado transformaciones de la magnitud de las producidas por la invención e implantación del ferrocarril”.² Imaginemos por un momento los obstáculos insalvables de la distancia en el mundo anterior al ferrocarril, hijo de la Revolución Industrial y luego impulsor del propio proceso al convertirse en decisivo consumidor de las mismas mercancías cuyo transporte facilitaba, básicamente carbón y hierro; valoremos que el tiempo necesario para recorrer 200 kilómetros apenas había cambiado en un milenio; pensemos en las limitaciones impuestas por la dificultad de trasladar alimentos, mercancías y personas en grandes cantidades o a una velocidad superior a los 15 kilómetros por hora. Hubo un antes y un después de la llegada del ferrocarril, también en Huesca.

En aquel lejano 12 de septiembre de 1864 el ferrocarril repercutió en la capital oscense desde el punto de vista económico, social, urbanístico y cultural: vino a paliar cierto aislacionismo cultural de la ciudad, más evidente tras el cierre de la Universidad Sertoriana, y le dio una naturaleza menos local al conocimiento. En la prensa oscense de la época se decía que el ferrocarril era la cuestión palpitante, “el punto convergente de todas las miradas, la idea fija de todos los amantes del desarrollo, de la dicha y del porvenir de la población”, para, a continuación, introducir los parabienes que provocaría el trazado ferroviario:

la locomotora abre por donde quiera que pasa las fuentes de riqueza. Es el lazo que une y estrecha los pueblos facilitando el cambio de sus productos, la rapidez de las comunicaciones y el conocimiento de sus adelantos, medio de acción que aumenta y multiplica hasta lo infinito las facultades del hombre.³

El ferrocarril se había convertido, también para las expectativas oscenses, en el gran motor de *progreso* decimonónico.

² JUDT, Tony (2015), *Cuando los hechos cambian*, Madrid, Taurus, p. 287.

³ *El Barbastrense*, 26 de julio de 1868.

Además de posibilitar los viajes y de cambiar la forma en que el mundo se veía, el ferrocarril transformó hasta el propio paisaje. Los trenes y las vías representaban la conquista del territorio y la reinención del paisaje desde el momento en que perforaron montañas, cruzaron valles, levantaron terraplenes con piedra compactada o construyeron puentes para salvar ríos y barrancos. Sobre las vías únicamente podía desplazarse el ferrocarril y, como solo podían tenderse con determinadas pendientes, en curvas moderadas y prescindiendo de obstáculos como bosques, cultivos o edificios, el ferrocarril exigía una autoridad que casi siempre se le concedió bajo forma de derechos de paso, de propiedad y de destrucción de entornos anteriores.

Las ilusiones eran todavía mayores si las contrastamos con la triste realidad de los años inmediatamente previos a la llegada del ferrocarril, que fueron tiempos convulsos en Huesca, empezando porque durante la primera guerra carlista había entrado la Expedición Real con once mil hombres de infantería y más de mil caballos en una ciudad que tenía poco más de 7000 habitantes. Además, la capitalidad de la provincia se la estaba discutiendo Barbastro, tras la división provincial establecida por Javier de Burgos; para más inri, en 1844 ardió el castillo de Montearagón, “no se sabe por qué mano bárbara”, como escribiese Braulio Foz, y en 1845 se suprimió la Universidad de Huesca sin que nadie la salvase, a pesar de su brillante trayectoria en décadas anteriores. En 1848 llegaron conatos de revolución, como una pequeña ramificación de la “primavera de los pueblos” y de la gran convulsión social en la Europa de esa época. En Huesca, el amago de rebelión, en el que algunos sitúan los orígenes de la democracia en España y en Aragón por su defensa del sufragio universal, estuvo protagonizado por republicanos como Manuel Abad y su partida, varios de ellos finalmente fusilados o deportados a Filipinas.

También se desarrollaron iniciativas positivas en Huesca durante los años previos a la llegada de la locomotora, como la inauguración de la Escuela Normal de Maestras en 1858 o la creación del Banco de Crédito y Fomento del Alto Aragón en 1861. Pero el salto cualitativo más relevante llegó con el ferrocarril. Decir que el ferrocarril fue importante es considerar solo una parte de la cuestión: necesitamos precisar cuánta fue esa importancia, calibrarla.

Antes del ferrocarril no existía ni en Aragón ni en el resto de España un sistema eficiente de transporte, capaz de responder a una economía y a una población en crecimiento. Las carreteras eran pocas, y su mantenimiento, pésimo. Es más, hablar de carreteras puede parecer exagerado: los relatos de viajeros las describen como simples

sendas por las que a duras penas podían transitar recuas de caballerías. Se trataba más bien de caminos carreteros donde resultaba difícil conservar un buen firme, sobre todo en tiempo lluvioso. A juicio del barón de Bourgoing (1748-1811), un viajero francés que recorrió España varias veces, autor del *Tableau de l'Espagne Moderne* (1807), “son pocos los arrieros, carreteros o cocheros que, al ponerse en camino, no se santigüen o murmuren alguna oración, pocos los que no llevan alguna reliquia o escapulario”,⁴ testimonio tan contundente que ahorra más comentarios sobre las inseguridades, los miedos y los peligros que acechaban.

La red caminera española tenía en 1856 menos de 9500 kilómetros, lo que venía a ser unas ocho veces menos que la red francesa. Además, el servicio de diligencias era incómodo y no podía transportar mercancías demasiado pesadas. Tampoco se prestaba el relieve accidentado de la península ibérica a la construcción de canales con la tecnología de la época. Otra vez el desequilibrio en transporte entre Francia y España se manifiesta con claridad cuando se considera que Francia contaba con 4500 kilómetros de canales y más de 7000 de ríos navegables. En España rara vez eran navegables los ríos, salvo cortos tramos del Ebro, del Duero, del Guadalquivir y del Tajo. Por tanto, los ferrocarriles eran necesarios en España, seguramente más que en otros países, porque no se contaba con un medio sustitutivo rápido y barato.

De hecho, los orígenes del ferrocarril en España fueron tempranos, aunque luego se acumulasen retrasos. Fue en 1829 cuando se proyectó el primer ferrocarril en tierras españolas. José Díez Imbrechts, oriundo de Cádiz, obtuvo la concesión para construir un ferrocarril entre Jerez de la Frontera y el muelle sobre el río Guadalope, donde se embarcaban los vinos jerezanos hacia Europa, sobre todo camino de las islas británicas, pero la iniciativa ferroviaria se quedó a la postre en mera intentona.

El primer ferrocarril español propiamente dicho circuló en Cuba, entonces provincia española, concretamente entre La Habana y Bejucal, y se inauguró en 1837. Dentro de la península ibérica marchó la primera locomotora, como es sabido, entre Barcelona y Mataró. Miguel Biada, nacido en Mataró en 1789, que había residido varios años en Cuba y viajado por Norteamérica, regresó a su ciudad natal con la idea

⁴ *Tableau de l'Espagne moderne* (1807). Utilizo la reedición de 2013, coordinada por Emilio Soler y publicada por la Universidad de Alicante. El libro original fue prohibido por la Inquisición (decía que España necesitaba disminuir “la multitud de sacerdotes y de frailes que os escandalizan y os devoran y que la tierra se reparta de forma igualitaria”) y traducido de forma muy sesgada durante el franquismo.

de construir un ferrocarril que la uniese con Barcelona. Fue la primera línea inaugurada (1848), pero no la primera trazada, pues en mayo de 1846 se había comenzado por parte del marqués de Salamanca el trayecto desde Madrid a Aranjuez (49 kilómetros), pero la crisis económica y las discrepancias políticas con el Gobierno Narváez hicieron que se paralizase la obra. José de Salamanca, que entonces ocupaba la cartera de Hacienda, dimitió y acabó exiliado en 1847. Esa línea, Madrid – Aranjuez, sería inaugurada por Isabel II en 1851 con gran solemnidad, utilizando un coche real muy lujoso mandado hacer por Salamanca, en agradecimiento a la especial protección dispensada por la Reina. Es más, comoquiera que no le pareció suficiente a este rumboso marqués, sustituyó el hierro de 100 metros de carril por 100 metros de plata en lo que se denominó *el platacarril*.

LOS ORÍGENES DEL FERROCARRIL EN ARAGÓN

El proyecto pionero en tierras aragonesas lo presentó en 1845 el ingeniero inglés Jackson junto con el embajador británico en España. Fue aceptada la concesión de una línea que partía de Madrid y llegaba a Zaragoza, con prolongación hacia Pamplona y la frontera francesa por un lado y hacia Barcelona por otro. La iniciativa no prosperó por motivos económicos, pero marcó la pauta de lo que sería la verdadera llegada del ferrocarril a Aragón el 18 de septiembre de 1861 con la inauguración del tramo Zaragoza – Lérida, que atravesaba amplios espacios de la provincia de Huesca. Corrió por cuenta de la compañía Madrid – Zaragoza – Alicante (MZA), denominación que conservaría hasta la creación de Renfe el 1 de febrero de 1941. La MZA se benefició de la Ley General de Ferrocarriles de 1855, que había sentado las normas fundamentales para las construcciones ferroviarias y favoreció la llegada de aportaciones de capital nacional y extranjero al encontrar suficientes alicientes para su inversión, circunstancia esta que se extendería hasta 1867, afectando de lleno por tanto a la llegada del ferrocarril a Huesca en 1864. De hecho, no fue casualidad que dos grandes bancos como el Santander o el Bilbao se creasen entre 1856 y 1857.

A partir de la década de 1860 el ferrocarril contribuyó a la integración de mercados y al crecimiento económico desde el momento en que brindaba mayores oportunidades de comercialización. Fue importante la formación de un mercado interior español. Hasta entonces, las cargas señoriales y los fuertes desequilibrios en el reparto de la riqueza apenas permitieron el surgimiento de un mercado interior capaz de sostener la industria durante la primera mitad del siglo XIX. Más bien al contrario, la

escasa capacidad de demanda de la mayoría de la población, con menguado poder adquisitivo, y el reducido volumen de intercambios entre el interior agrícola y el incipiente núcleo urbano e industrial de Cataluña provocaron que el espacio económico no estuviese integrado. Los intercambios regionales eran muy limitados, a menudo obstaculizados por aduanas interiores o derechos de portazgo y pontazgo. En consecuencia, las comarcas españolas producían un poco de todo y consumían productos básicamente locales. La disparidad de precios entre el interior y la costa era muy grande, es decir, los excedentes de las comarcas cerealícolas oscenses se vendían en Barcelona o en Valencia a precios más caros, y las cotizaciones del grano en Asturias eran cuatro veces superiores a las de León; y, a la inversa, el pescado resultaba prohibitivo tierra adentro, salvo en forma de salazones, a menudo de bacalao. En definitiva, el estrangulamiento en las posibilidades de transporte imponía límites severos al crecimiento económico.

Esta disparidad en los precios del cereal según provincias evidenciaba el predominio de mercados regionales yuxtapuestos.⁵ Ahora bien, una vez perdidos durante las décadas de 1820 y 1830 los mercados coloniales latinoamericanos, que tenían un valor crucial para los industriales, en particular los textiles, la única alternativa pasaba por el reducido y pobre mercado interior de la antigua metrópoli. Los empeños de la burguesía industrial se orientaron entonces a potenciar e integrar el mercado nacional, del que esperaban obtener la demanda que sostuviera la industria. De ahí que insistieran, una y otra vez, en la protección estatal del mercado español, en la supresión de aduanas interiores o en la apuesta decidida por el ferrocarril. Y, en efecto, se avanzó notablemente en la integración de mercados agrarios a lo largo de las décadas centrales del siglo XIX, como consecuencia en buena medida de la mejora de los transportes y de los sistemas de información telegráfica, aunque también contribuyó la implantación de la peseta como unidad monetaria nacional, la transformación del Banco de San Fernando en Banco de España o la unificación y sistematización de los tributos derivada de la reforma fiscal de Alejandro Mon.

El ferrocarril abarató los costes de transporte y facilitó la circulación interior de mercancías; al acercar las regiones unas a otras, liberó recursos desde varios puntos

⁵ GALLEGO MARTÍNEZ, Domingo (2005), "La formación de los precios del trigo en España (1820-1869): el mercado interior", *Historia Agraria*, 36, pp. 263-285. Si se quiere el elemento comparativo francés, BOURGUINAT, Nicolas (2002), *Les grains du désordre: l'État face aux violences frumentaires dans la première moitié du XIX^e siècle*, París, EHESS.

de vista. Favoreció, en primer lugar, especializaciones, con lo cual la actividad productiva pudo escoger el emplazamiento más eficiente. Como ya no era necesario producir de todo para garantizarse el consumo, se abrió paso la orientación preferente vitivinícola, hortofrutícola o harinera en Huesca y en Tardienta. Pero es que además la oferta de transporte ya no era estacional y dependiente del calendario agrícola. Hasta entonces resultaba muy frecuente la doble función de labrador y transportista. Los muleros de Castilla tenían tierras a las que estaban pegados durante cuatro meses al año, mientras sus animales reponían fuerzas y los caminos mejoraban tras la estación de lluvias. En consecuencia, en el periodo preferroviario la oferta de transporte era altamente estacional y variaba en relación opuesta con la demanda agrícola de mano de obra. Por tanto, las épocas de labranza o de siega solían ser meses con escasos servicios de transporte. El ferrocarril vino a liberar la economía de la irregularidad estacional de los medios tradicionales de transporte e insufló nuevas energías comerciales.

¿Habría podido contribuir con más fuerza el ferrocarril al crecimiento económico español si en lugar de escogerse la red radial, como se hizo, se hubiera optado por un formato reticular y más periférico? Si suponemos que el criterio del legislador en aquella época fue minimizar los costes de construcción, la red arborescente era más adecuada. Se podrá objetar que la red radial impidió una supuesta especialización del ferrocarril en el transporte de minerales, localizados sobre todo en la cornisa cantábrica, pero es un argumento endeble porque la explotación ferroviaria se vinculó desde el principio al transporte de productos agrarios (cereales, harinas, vinos), salvo en trenes estrictamente mineros. Otra cosa distinta es que el ferrocarril no provocase el despegue de la industria siderúrgica nacional, pero esto fue debido a que buena parte del material se importó del extranjero por cuanto la ley de 1855 concedía franquicias arancelarias a las compañías francesas o belgas en su afán por acelerar la construcción del tendido férreo.

Por tanto, la estructura radial de las vías no fue un error, pero sí lo fue el ancho de vía, que aisló aún más a la península ibérica y encareció los intercambios con Francia, al ser obligado realizar un trasbordo de mercancías en la frontera. Caben argumentaciones diferentes para un ancho de vía distinto: se han aducido razones estratégicas militares y de seguridad, y también motivos técnicos para una mejor circulación en el segundo país más montañoso de Europa, sin olvidar el acusado sobreproteccionismo comercial español. Lo cierto es que el ancho internacional prevaleció en todo el continente europeo, excepto en España, Portugal, Irlanda y Rusia. La montañosa Suiza optó por el ancho europeo.

LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A HUESCA

La línea de Tardienta a Huesca entró en servicio el 12 de septiembre de 1864. Este ramal transcurría a lo largo de sus 21,5 kilómetros por una orografía relativamente sencilla a través de los llanos de la Violada. Las crónicas políticas revelan que en octubre de 1868 el general Prim paró en la estación de Poleñino, pueblo del que era originaria la familia Torres-Solanot, y allí se le entregó una carta en la que se pedía un retrato para ocupar el hueco vacante en la pared, hasta entonces reservado a Isabel II, cuya imagen había sido quemada. La estación estaba repleta de gente y el tren se despidió con los acordes del *Himno de Riego* interpretado por la banda de música que viajaba en el propio convoy. Pero, más allá de la anécdota, la llegada del ferrocarril a Huesca ocasionó repercusiones urbanísticas de envergadura.

Las estaciones de ferrocarril se han estudiado por sus usos prácticos y artísticos o por su significación como organizadoras del espacio. Llevar el ferrocarril a una ciudad



Estación de Tardienta. El 12 de septiembre de 1864 se inauguró la línea ferroviaria desde Tardienta hasta Huesca. (Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca)



Tren histórico con máquina de vapor que fue fletado con motivo de la presentación de la recién creada Asociación de la Prensa de Aragón el 10 de febrero de 1991. (Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Colección Pedro Moliner)

era un desafío monumental. Había que decidir sobre cuestiones técnicas y sociales como la demolición de tal o cual vivienda o la ubicación óptima de los andenes. ¿Cómo se podía integrar en el tejido urbano existente?, ¿qué aspecto debía presentar? La solución a estos interrogantes empezó a modelar la vida urbana oscense. Huesca asistió durante la primera mitad del siglo XIX a una mejora paulatina de comunicaciones, bien es verdad que algo cansina. Fue en 1838 cuando se establecieron mensajerías directas con Zaragoza y en 1844 cuando la carretera nacional Zaragoza – Francia pareció definitivamente “compatible con la independencia nacional”. No obstante, hubo que esperar al verano de 1858 para que se aprobase la expropiación de los terrenos necesarios para construir la mencionada carretera por cuenta del Estado. Entraba la carretera en Huesca por el norte —para lo cual se abrió la avenida de Monreal—, continuaba por el Coso Alto, atravesaba el antiguo barrio de San Francisco y salía por el camino viejo de Zaragoza. Esto conllevó, como es fácil de presumir, diferentes alineamientos de calles



*Numerosas personas esperando a la viuda del capitán Ángel García Hernández en la estación.
(Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Foto: Joaquín Galán, 1931)*

y actuaciones urbanísticas varias. Una de las directrices de esta ordenación fue fijar la anchura de las calles en función del cruce de dos carros.

Por otra parte, para dar entrada a la nueva carretera de Barbastro fue preciso derribar otro convento, el de Santo Domingo, en 1850. Hasta entonces el acceso a Huesca por esa zona estaba cortado por la huerta de los dominicos. Tengamos en cuenta que no fue hasta la desamortización de Mendizábal (1835) cuando el núcleo urbano de Huesca, constreñido históricamente por un *muro religioso* de conventos de monjas y frailes, superó este serio obstáculo para la ampliación de la ciudad. Varios conventos pasaron a manos del Estado, que los utilizó para alojar servicios públicos o bien permitió su derribo, a veces de forma demasiado drástica.

Pero, sin lugar a dudas, los grandes cambios en la fisonomía urbana de Huesca llegaron durante la década de 1860, al entrar en servicio el ferrocarril, cuando la ciudad se acercaba a los 11 000 habitantes, coincidiendo en el tiempo con las transformaciones derivadas del proceso desamortizador de Madoz. La desamortización sirvió para reflotar las maltrechas arcas estatales y para crear un conjunto de propietarios

afines al régimen liberal, pero también para que el Estado reforzase su control sobre la función pública. Necesitaba de más medios y de más funcionarios, también de más planos para alinear con precisión las calles. Y es que, por real orden de 19 de diciembre de 1859, los ayuntamientos estaban obligados a levantar un plano general de alineaciones, a redactar ordenanzas de urbanismo si la población superaba los 8000 habitantes (caso de Huesca) y a exigir licencia a toda edificación. No es casualidad que el plano general de alineaciones de Huesca fuese visado en Madrid en 1864, precisamente el año en que llegaba el ferrocarril. Pronto iba a tener oportunidad el arquitecto provincial José Secall de traspasar sus deseos planimétricos a la realidad, a través de una obra emblemática en Huesca: el Mercado Nuevo y la plaza de su entorno, hoy de López Allué. Antes el mercado se encontraba localizado en el Coso Bajo, cerca de la iglesia de San Lorenzo. Las condiciones de insalubridad y falta de higiene aconsejaban trasladarlo a otro emplazamiento, y así, de paso, se despejaba la circulación en aquella zona del Coso.



*Justina y Úrsula Andréu caminan junto a Julia Pellicer por el paseo de la Estación.
(Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Foto: Santos Baso, 1926-1929)*

La irrupción del ferrocarril en Huesca trastocó todo el entorno de la iglesia de los carmelitas descalzos: una parte de ella se derrumbó y otra se acondicionó como cárcel del partido judicial. El paseo de la Estación comenzaba a perfilarse y acabó por definir el ordenamiento de la actual plaza de Navarra. La estación sustituyó como paseo a la Alameda, que había incorporado el río a la ciudad en el siglo XVIII y que devino en tradicional lugar de esparcimiento de los oscenses hasta la llegada del ferrocarril (los álamos serían talados durante la Guerra Civil). Por su parte, la calle porticada de Vega Armijo y la calle Zaragoza asumieron la función de conectar la estación de ferrocarril con la nueva y céntrica plaza del Mercado. El urbanismo dejó de estar articulado en torno a la muralla y aparecieron nuevos ejes medulares dependientes de la comunicación ferroviaria y carretera.

Pascual Queral noveló unos años después, en 1897, la llegada del ferrocarril a Huesca y el ambiente en el paseo de la Estación; escribió que las gentes se aglomeraron de tal modo

que se hizo el tránsito imposible. El flamante paseo del Mirlo, al que llamaron *Avenida*, abierto casi en los últimos días al objeto exclusivo de comunicar la ciudad con el ferrocarril, presentaba en una extensión de tres mil metros cuadrados una masa compacta de cuerpos humanos en constante oleada que, a empujones, codazos y pisotones, apretándose hasta el estrujamiento, ora en balanceo suave o en violenta sacudida, en pleno y espontáneo ejercicio del derecho de reciprocidad, daban un mentís al principio de la impenetrabilidad.⁶

La descripción de Queral prosigue en estos términos:

De las ventanas de la estación férrea pendían colgaduras de auténtica percalina de Badalona con los colores nacionales; en el centro, bajo un dosel de la misma ostentosa y rica tela, una matrona con amplio ropaje sostenía en la diestra un escudo [...].

[...] una charanga como de veinte instrumentistas, dirigidos por el figle, ejecutaba, en el buen sentido de la palabra, animados aires populares amenizando el *acto*, que ya se habrá comprendido era una extraordinaria fiesta popular. Se celebraba la del santo patrono [...]. Con esa fiesta [...] coincidió la inauguración del ferrocarril que, pasando por Infundía, la unía con el resto de España, “con el mundo civilizado”, según la pomposa frase del periódico local.⁷

⁶ QUERAL Y FORMIGALES, Pascual (1897), *La ley del embudo*, Madrid, Librería de Fernando Fe. Utilizo la reedición coordinada por Juan Carlos Ara y publicada en Huesca por el IEA en 1994; la cita, en p. 19.

⁷ *Ibidem*, pp. 20-22.



Fachada del cuartel de la Estación. (Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Foto: Ricardo Compairé, 1945)

Y finaliza subrayando, con tono irónico, que “la enervante inercia en que dos generaciones se consumieron se trocaría en vértigos de actividad, en industria fabril, en comercio, en cosmopolitismo, en bienestar, en riqueza; aquello iba a ser Jauja”, según indicaba el periódico.⁸

⁸ QUERAL Y FORMIGALES, Pascual, *op. cit.*, p. 22.



*Los danzantes en la estación de Huesca en septiembre de 1928.
(Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Foto: Ricardo Compairé)*

Si el ferrocarril llegó en 1864, al año siguiente se amplió y restauró el Palacio de la Diputación, y otra parte del antiguo convento de San Francisco se transformó andando el tiempo en parque de bomberos, en sede de la Delegación de Hacienda, en Jefatura de Policía y en cuartel de carabineros. El resto de la calle porticada fue fruto de un convenio entre el Ayuntamiento y los dos propietarios que allí tenían solares.

La estación ferroviaria necesitaba terrenos llanos, pero tal vez se ubicó demasiado céntrica o no se supo valorar el potencial urbanístico y la capacidad de arrastre que encerraba. Durante años el tendido férreo representó un efecto barrera y bloqueó el crecimiento urbano de aquella zona, por no hablar de las molestias para los vecinos. Queremos decir que el ferrocarril conllevó a su alrededor el asentamiento de almacenes, cocheras, alcoholeras, harineras, industrias de fundición..., de tal manera que algunas manzanas de las muy céntricas calles Alcoraz y Zaragoza se convirtieron, sin

quererlo ni pretenderlo, en una de las zonas industriales de la ciudad. Lo que durante años pudo ser un problema de ubicación es hoy, bien entrado el siglo XXI, con la variante ferroviaria y los cambios tecnológicos, una ventaja: poder tomar el AVE en pleno centro de la ciudad.

Si antes hemos hablado de la importancia del ferrocarril a la hora de favorecer la integración del mercado nacional, a esta larga integración progresiva de precios le sucedería una nueva tendencia: el profundo descenso de cotizaciones a partir de 1880-1882, como consecuencia de la llegada de trigos ultramarinos más baratos a los puertos europeos. Había cristalizado un mercado mundial de productos agrícolas y ganaderos; si se quiere, la primera fase de la globalización. La aplicación del vapor a la navegación, los inicios de la industria del frío y la reducción del coste de los fletes permitían que las mercancías de ultramar (trigos estadounidenses, carne argentina o australiana) o de Europa Oriental (trigos ucranianos, rusos...) resultasen más baratas que el trigo aragonés o de la Meseta colocado en los puertos de Barcelona o Valencia, incluso una vez abonados los derechos arancelarios. En estas condiciones, cuando llegó una oferta masiva de cereal a bajo coste estaba servida la crisis de sobreproducción en aquellas zonas tradicionalmente abastecedoras de este cultivo, entre ellas las comarcas cerealistas oscenses, muy dependientes de los mercados catalanes y levantinos.

Hacia 1882 los contemporáneos comienzan a tomar conciencia del calado de la crisis, cuando el trigo pierde entre un 30 y un 40% de su precio.⁹ Huesca contaba en 1877 con 11 416 habitantes, que diez años más tarde se habían elevado a 13 041; luego el panorama pintó más negrozco, pues las cifras poblacionales de la capital en 1887 no se superarían hasta la década de 1920. Ya en 1877, el vizconde de Torres-Solanot se dio cuenta de que la producción de cereales en Huesca estaba gravemente amenazada por los trigos americanos, y por las mismas fechas *El Diario de Huesca* intentaba inculcar en el labrador lo equivocado que andaba extendiendo sin límites los cereales y apostaba por salir de la crisis agraria a base de fomentar el arbolado frutal o las leguminosas, lo que exigía nuevos cuidados, abonos y regadío. Y entonces otra vez acudió el ferrocarril en apoyo de Huesca: los nuevos abonos químicos llegaban por vía férrea, más aún al tratarse de mercancías cuya relación peso/valor era elevada.

⁹ FORCADELL ÁLVAREZ, Carlos (1981), "La crisis agrícola y pecuaria de finales del siglo XIX. La provincia de Huesca en la información escrita de 1887", *Argensola*, 92, pp. 279-301.

LAS SIGUIENTES FASES DE IMPLANTACIÓN DEL FERROCARRIL EN TIERRAS OSCENSES

Tras la línea Zaragoza – Lérida y el ramal Huesca – Tardienta, el tendido férreo desde Huesca hasta Jaca comenzó a funcionar en 1893. Las obras las habían inaugurado once años antes, en 1882, el rey Alfonso XII y el presidente del Gobierno Sagasta. Pero ante las dificultades económicas que padeció la llamada *Sociedad Anónima Aragonesa*,¹⁰ fue finalmente la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España la que se hizo cargo de los trabajos. A pesar de los años transcurridos, aún pueden observarse algunos carriles de 1891 entre Anzánigo y Jaca y de 1892 en la propia estación de Jaca. Esta línea favoreció la industrialización de Sabiñánigo, proceso que arrancó en el barrio de la Estación a comienzos del siglo xx. Cuando el tren llegó a Jaca, en la inauguración oficial de mayo de 1893, “al entrar en agujas, la multitud se arrojó al andén ávida de contemplar la realidad del dorado sueño que por tanto tiempo ha alimentado a nuestra comarca”, señaló la prensa local.¹¹

La construcción del túnel de Somport, por su parte, se inició en 1908. El día de la inauguración mostraban las praderas de Los Arañones decoradas banderolas y gallardetes con los colores españoles y franceses. El ministro de Fomento encendió la mecha que accionaría los dieciocho barrenos colocados. En prevención de accidentes se había calculado una duración de veinte minutos entre el encendido y la explosión.¹² Con anterioridad a la primera detonación visitó la comitiva de autoridades la parte francesa y pudo observarse que iba mucho más adelantada, con la mayor parte de la vía ya explanada y a punto de terminarse el magnífico puente de piedra de Escot, sobre el Gave d’Aspe, “un soberbio arco rebajado que mide 57 metros de luz”.¹³ Se cursaron telegramas a la Casa Real dando cumplida cuenta del acto, telegramas enviados con palomas mensajeras llevadas de *ex professo* para este fin.

Horadar la montaña fue un trabajo duro y lleno de riesgos, entre margas, areniscas y arcillas: en la parte española hubo problemas por los muchos manantiales que surgieron, lo que dificultaba la extracción de escombros. En octubre de 1912 los

¹⁰ Entre sus accionistas figuraban señeros representantes de la burguesía y de la aristocracia aragonesa como el conde de Sobradriel (Martín Villar), el marqués de Ayerbe (Jordán de Urriés), el barón de Mora, el jurista Joaquín Gil Berges, Francisco Moncasi, los Villarroya o los Jiménez de Embún.

¹¹ *El Pirineo Aragonés*, 31 de mayo de 1893.

¹² ALONSO BLAS, Daniel Felipe (2000), *Historia del ferrocarril en Aragón*, Zaragoza, Certeza, p. 206.

¹³ *Ibidem*, p. 207.



*Andenes exteriores de la estación de Huesca.
(Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Foto: Hermanos Viñuales, 1911-1925)*

trabajadores franceses y los españoles se estrecharon la mano dentro del túnel y brindaron con champán, aunque el acondicionamiento definitivo de los 7860 metros de longitud no llegó hasta febrero de 1915, después de que se paralizasen las obras en el lado francés al comienzo de la Primera Guerra Mundial. Doce trabajadores fallecieron mientras ejercían su labor. La inauguración para su puesta en servicio hubo de ser demorada hasta que quedase finalizada la estación internacional de Canfranc. Pero el *tren canfranero* se sentía más cercano; de ahí las muestras de entusiasmo y el eufórico grito de “¡Ya no hay Pirineos!”.

Entre 1909 y 1910 las compañías del Midi francés y del norte de España habían presentado los anteproyectos de la estación internacional en Canfranc, tras haber descartado su construcción en Villanúa. Con la Primera Guerra Mundial quedó todo paralizado y los contactos ya no se reanudarían hasta 1918, aunque entre tanto se avanzó en las obras de explanación de la estación, que comenzaron en 1915. Fueron precisos

la desviación y el encauzamiento del río Aragón, con un ingente movimiento de tierras, así como las obras previas de corrección de aludes en invierno y de escorrentías en verano a través de una completa y pionera repoblación forestal.¹⁴

El proyecto de la magnífica estación de Canfranc fue entregado oficialmente al Estado el 3 de agosto de 1925. En el libro *Canfranc: el mito* se describen con acierto tanto la ingente obra como el proceso de construcción de un edificio que dispone de trescientas sesenta y cinco ventanas, es decir, tantas como días tiene el año:

Las obras comenzaron en 1921 tras aprobarse el proyecto del ingeniero Fernando Ramírez de Dampierre. En ese tiempo se introdujeron numerosas modificaciones sobre el proyecto original que no afectaron al aspecto externo del edificio pero sí a su estructura y a algunos elementos de la construcción. La muerte de Ramírez de Dampierre mientras se construía la estación fue un contratiempo solventado rápidamente con la contratación del también ingeniero Ramón Martínez de Velasco, quien se encargó de liquidar la obra. Antes de este trámite, en diciembre de 1924, se aprobó el proyecto reformado que ascendía a más de 3 millones de pesetas, casi medio millón más de lo presupuestado inicialmente.¹⁵

Los trenes empezaron a llegar a la explanada de Los Arañones en 1922, cuando todavía no se habían iniciado las obras de la estación. El primer trayecto entre Jaca y Oloron se llevó a cabo el 18 de julio de 1928, una vez completada también la sección francesa de Les Forges d'Abel a Oloron.¹⁶ El rey Alfonso XIII y Gaston Doumergue, presidente de la República Francesa, solemnizaron la inauguración de esta nueva comunicación internacional. Se hacía realidad el viejo sueño iniciado por Juan Bruil en 1853 para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Zaragoza y tras remontar los cauces de los ríos Gállego y Aragón, nos situase en Canfranc y luego, a través de un túnel de unos 8 kilómetros, enlazase con la compañía del Midi de los ferrocarriles franceses a la altura de Les Forges d'Abel. Así se había expresado en el folleto titulado *Los aragoneses a la nación española* (1853), con tanta confianza en el ferrocarril que ni siquiera se cuantificaban pormenorizadamente sus costes.

¹⁴ SABIO ALCUTÉN, Alberto (2005), "El paisaje en Canfranc. Buque insignia de la restauración de paisajes en España", en *Canfranc: el mito*, Jaca, Pirineum, pp. 201-270.

¹⁵ PARRA, Santiago (2005), "El ferrocarril de Canfranc", en *Canfranc: el mito*, ed. cit., p. 70.

¹⁶ La línea de Oloron a Pau había sido inaugurada ya en 1883 y la de Oloron a Bedoux en 1914.



*Vista de la estación de Huesca. (Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca.
Foto: Hermanos Viñuales, 1911-1925)*

Bruil justificó el proyecto en la estratégica situación de la capital aragonesa, equidistante de Barcelona, Madrid, Valencia y Bilbao; en el hecho de que era el camino que desde los romanos se venía utilizando para comunicar las Galias con Hispania, y en los tradicionales flujos migratorios y comerciales hispano-franceses. Era el trayecto más corto desde Madrid y contaba con el apoyo de los Rothschild, que pensaban denominar a esta línea *Compañía de los Ferrocarriles del Pirineo a Madrid y al Mediterráneo*, aunque al final se optase por *Compañía de Ferrocarriles MZA*. Así y todo, seguía en la mente de los Rothschild la prolongación a Canfranc hasta alcanzar el Gran Central francés, siguiendo la ruta de la calzada romana. Aquel proyecto quedó desechado entonces por las dificultades inherentes a la perforación de los Pirineos y por las

habituales desconfianzas militares hacia los trenes fronterizos y las supuestas invasiones, una constante en la tortuosa trayectoria del Canfranc que solo empezó a ser superada cuando se construyeron los fuertes de Rapián, Coll de Ladronez —cuya construcción finalizó en 1900 sobre una antigua fortificación del siglo XVI— y Santa Elena, además de varias torres de fusileros que la Primera Guerra Mundial dejó obsoletas de inmediato para convertirlas en mero elemento decorativo del paisaje.

La iniciativa transfronteriza se retomó en 1865, tras haberse estudiado durante más de diez años las condiciones meteorológicas en el Pirineo. Se llegó a la conclusión de que las líneas férreas pendientes de construir no podrían rebasar la altitud de



*Panorámica invernal en las proximidades de la estación de Huesca; al fondo, la catedral.
(Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Foto: Hermanos Viñuales, 1926)*

1100 metros en la parte francesa y 1200 en la española, para evitar el riesgo de interrupción del servicio a causa de la nieve. Era obligatoria, por tanto, la construcción de túneles, y el valle del Aragón se vislumbraba como la opción más viable y económica.

Hasta 1880 no volvió a tomarse en consideración el tema, con una obstinación “que no podía provenir sino de la amargura que causaba el aislamiento regional”.¹⁷ El 25 de octubre de 1881 el ministro de Fomento José Luis Albareda presentó en el Congreso de los Diputados la ley para la construcción del ferrocarril a Francia por Canfranc. Fue entonces cuando se entablaron negociaciones a través del Convenio Page-Decomble, donde se fijaba la posición del túnel del Somport y la de la estación de acuerdo con los estudios realizados. Recordemos que también había sido concedida la línea de Ayerbe a Canfranc en enero de 1882.

Desde finales del siglo XIX se tensó el contencioso entre el Gobierno francés y el español, al no ponerse de acuerdo sobre el ancho internacional y la vía electrificada. Se dejaba correr el tiempo y los plazos se demoraban. Los militares españoles no veían con buenos ojos la apertura de un nuevo paso con Francia y paralizaron las obras hasta que se repararon o construyeron los fuertes de Coll de Ladrones en Canfranc y del Rapiután en Jaca. Hubieron de transcurrir setenta y seis años desde el primer proyecto de Juan Bruil para que circulase el primer tren entre Jaca y Oloron.

Al año siguiente de la inauguración del Canfranc, en 1929, comenzó a funcionar la línea Zuera – Turuñana, cuyo proyecto databa de 1904. Se trataba de una variante de unos 40 kilómetros de recorrido entre Zuera y Ayerbe que enlazaba la línea de Barcelona a Zaragoza con la de Tardienta a Huesca, Jaca y Canfranc para evitar el rodeo que suponía Huesca en las relaciones entre la capital del Ebro y la frontera francesa. El ramal partía de la estación de Zuera. Turuñana era un enclave a 7,5 kilómetros de la estación de Ayerbe y la ubicación exacta donde se producía el enlace, con bifurcación incluida. Su construcción se prolongó mucho en el tiempo, pero no porque la traza presentase dificultades (su recorrido transcurría por los llanos de la Violada y la Hoya de Huesca, con rampas no muy pronunciadas), sino como consecuencia de los problemas surgidos en el transpirenaico.

Fueron construidas estaciones en Gurrea de Gállego, Ortila-Marracos y Piedramorrera-Biscarrués, estas dos bastante alejadas de las localidades que les dieron

¹⁷ PARRA, Santiago, est. cit., p. 19.



Viaducto de Cénarbe (1943).

nombre. La línea quedó clausurada parcialmente en 1965, si bien se mantuvo en servicio el ramal comprendido entre Zuera y Gurrea para atender principalmente el apartadero particular de Agrar, que aportaba un tráfico de mercancías suficiente para mantenerlo en servicio. La clausura definitiva llegó en octubre de 1993. Hoy pueden verse restos de cimentación llenos de zarzas y escombros, así como indicios de las instalaciones.

LO QUE PUDO SER Y NO FUE: EL FERROCARRIL DEL CINCA

Además del Canfranc, hubo en Aragón y en aquella época otra propuesta histórica de ferrocarril transpirenaico para unir España y Francia por el centro de la cordillera. Me refiero al ferrocarril del Cinca, es decir, al que iba a circular desde Fraga hasta Benasque por Monzón. A menudo conviene atender no solo a lo que fue, sino a lo que pudo ser.

Municipios como Monzón, Barbastro o Fraga polemizaron durante varios años con Huesca capital, partidaria del Canfranc. Por ejemplo, con el belicoso título de “La provincia de Huesca contra Huesca la capital” publicaba ya en 1880 *El Clamor*

adhesiones en pro del ferrocarril del Cinca. Desde Monzón y desde Barbastro se creía que las zonas más ricas de la provincia, que ellos identifican con Barbastro, Tamarite y Sariñena, eran contrarias al ferrocarril de Canfranc y decididamente defensoras del trazado del Cinca, “que representa una economía de 34 millones de pesetas y de más de 30 kilómetros de construcción de vía, siendo al mismo tiempo la línea más corta hasta París atravesando el corazón de los Pirineos”.¹⁸

Desde Huesca se acusaba a estos sectores de la parte oriental de la provincia de “hacer el coro a Lérida”, que parecía combatir las aspiraciones de los aragoneses en Canfranc. Ahora bien, en Monzón o en Barbastro molestaba que el Canfranc monopolizase el deseo y las aspiraciones de Aragón y que la causa del ferrocarril del Cinca fuese defendida por un solo periódico, semanal y desconocido, mientras que las cabecezas de prensa oscenses y zaragozanas, como obedeciendo a un plan preconcebido, no mencionaban en sus columnas al del Cinca, por no hablar de la irritación ocasionada por el hecho de que senadores y diputados a quienes habían dado sus votos los ribereños del Cinca y los montañeses de Ribagorza les hubiesen abandonado...

Los partidarios del ferrocarril del Cinca seguían moviéndose en 1884 para hacer llegar a la comisión mixta internacional los ecos de sus aspiraciones. Decían que el trayecto París – Luchon – Monzón – Cartagena era el más corto. En 1884 el rotativo catalán *La Vanguardia* daba cuenta de los distintos trayectos a estudiar y valorar desde París a Cartagena. Y lo explicaba así:

Los buques correos de Argelia a Port-Vendres emplean hoy de 36 a 40 horas, por lo menos, de una navegación difícil y no pocas veces peligrosa, constituyendo sobre todo un gasto considerable para el tesoro francés; mientras que de Orán a Cartagena, uno de los puertos más seguros del Sud-Este de la Península ibérica, la travesía no cuesta, por regla general, más de cuatro horas y se hace en condiciones inmejorables. He aquí por qué razón nuestros vecinos de allende el Pirineo buscan en el trazado de Luchon-Monzón y Tortosa una compensación que no pueden encontrar suficiente, ni en la vía que hoy comunica por Perpiñán [...]. La distancia desde París a Cartagena por el ferrocarril del Noguera-Pallaresa ascendía a 1911 kilómetros, a 1915 por el del Noguera Ribagorzana, a 2044 por el de Canfranc, y a 1973 por el de Perpiñan (en explotación), mientras que por el Luchon – Monzón – Tortosa, dicho trayecto no tiene más que 1761 kilómetros, o sean 150 menos que el más abreviado de los precedentes. Natural es, pues, que los franceses prefieran este trazado.

¹⁸ *El Diario de Huesca*, 25 de septiembre de 1880.

En definitiva, desde *La Vanguardia* se defendía el ferrocarril del Cinca. Un año después, el 13 de agosto de 1885, este mismo periódico publica:

En París ha sido aceptado con entusiasmo el proyectado ferrocarril internacional del Pirineo central, que partiendo de esta villa pasará por Benasque, Monzón y otras importantes poblaciones de Aragón y Cataluña, terminando en los Alfaques. Reunidos en Luchon el Comité, la numerosa colonia española allí residente y otras personas notables, han celebrado tan fausta nueva, felicitando con este motivo al señor Dalmau, autor del citado proyecto.



*Locomotora humeante saliendo de la estación de Huesca.
(Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Foto: Feliciano Llanas, 1918-1921)*



La estación de Huesca, engalanada con motivo del festival que se celebró a beneficio de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España el 9 de mayo de 1925. (Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Foto: Ildefonso San Agustín)

La tesis de que el ferrocarril de Luchon a Monzón era el más corto se reproduce con insistencia en los años siguientes, subrayando también la ventaja de unir casi directamente Toulouse con Madrid y Zaragoza. “La distancia de Toulouse a Madrid no es más que de 726 kilómetros a través del Cinca, mientras que sería de 863 kilómetros por Pau”. Eran tiempos de gran tensión para saber por dónde iría el ferrocarril transpirenaico.

En 1888 el proyecto del Cinca había perdido fuerza en el pulso de intereses, pero desde luego no era descabellado.

CODA FINAL

Me gustaría finalizar con una reflexión final a la luz de los ejemplos históricos: ¿es posible imaginar una política pública orientada a la reducción del uso de coches y camiones privados en favor del ferrocarril? No es casualidad que Margaret Thatcher,

que no reconocía una sociedad civil bien trabada, sino únicamente hombres y mujeres individuales, todo lo más familias, decidiese no viajar nunca en tren. La comunicación transpirenaica ha de ser un proyecto de futuro vital para el desarrollo de Aragón, perfectamente compatible con el “puerto seco” de Zaragoza, donde se exporta a través de Barcelona, Bilbao o Valencia. Aragón ha demostrado su vocación logística y se vería reforzado como nodo fundamental si un porcentaje mayor de mercancía se traspasase del camión al tren, a un ferrocarril con vagones a temperatura controlada, mejorando la eficiencia y los costes del transporte. Los aragoneses no podemos reblar en esa gran esperanza estratégica de la comunicación con Francia. Hay que forzar la voluntad política, y la voluntad política suele mantenerse casi siempre a base de presión ciudadana, imprescindible para que el ferrocarril no acabe convertido con los años en una entelequia o en un bonito recuerdo del pasado.