

7. Éramos pocos... ¡y llegó el ferrocarril!

Juan Miguel Rodríguez Gómez

«La mercancía marchaba en tren y los arrieros de largo recorrido encontraron su finiquito». Alejandro Pérez, *La Casa de la Troya*, 1915.

1. El nacimiento de un nuevo sistema de transporte

Arrieros y carreteros fueron los amos absolutos del transporte de mercancías hasta mediados del siglo XIX. Realmente, eran la única alternativa para el comercio interior si exceptuamos los pocos lugares en los que era posible el tráfico fluvial. Pero, aunque no lo supieran, las cosas habían empezado a cambiar a finales del siglo XVII.

Entre 1690 y 1711, Savery y Newcomen desarrollan las primeras máquinas de vapor y logran la primera aplicación industrial del carbón para realizar un trabajo mecánico: la extracción de agua de las minas subterráneas. Más recientes eran los trabajos de James Watt (Figura 1) quien había dado el impulso definitivo a la máquina de vapor, ya que transformó un proyecto tecnológico atractivo en una forma viable y económica de producir energía. Además de inventar el medidor de presión, Watt descubrió que la máquina de Newcomen estaba gastando casi tres cuartos de la energía del vapor en calentar el pistón y el cilindro. Para evitarlo, desarrolló una cámara de condensación separada que incrementó drásticamente la eficiencia. Watt patentó su máquina en 1786. Nos encontramos ante uno de los momentos clave de la historia.

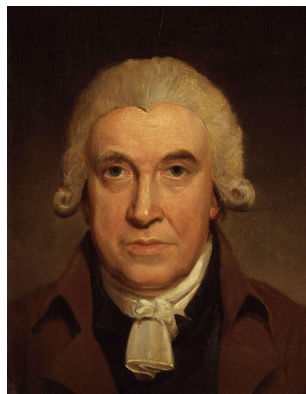


Figura 1. Retrato de Watt por Henry Howard (c. 1797). National Portrait Gallery. Archivo UCM.

Paralelamente, durante todo el siglo XVIII se estaban construyendo numerosos ferrocarriles mineros en toda Europa. Es cierto que quien arrastraba las vagonetas sobre unos carriles no era una locomotora sino una caballería; pero, sin los raíles de hierro, el animal no hubiese podido arrastrar más que un solo contenedor mientras que, con ellos, remolcaba varias vagonetas (Figura 2). Dado que tanto los ferrocarriles como las máquinas de vapor se habían desarrollado en el ámbito minero era cuestión de tiempo que sus caminos se entrecruzaran y naciera el tren.



Figura 2. Las mulas, primitivas locomotoras aún en uso en las minas de algunos países. Archivo UCM.

Y esto sucedió en 1802 cuando Richard Trevithick construyó una máquina de alta presión para una planta siderúrgica en Merthyr Tydfil (Gales). La sujetó a un bastidor e hizo de ella una locomotora (Figura 3). La patente la vendió en 1803 a Samuel Homfray, el propietario de la planta, quien estaba tan impresionado que se apostó con otro industrial que la locomotora podía arrastrar diez toneladas de hierro por unas vías hasta Abercynon, a una distancia de 15,7 km. La apuesta se llevó a cabo el 21 de febrero de 1804. La locomotora de Trevithick remolcó cinco vagones con diez toneladas de hierro y 70 hombres a una velocidad media aproximada de 3,9 km/h y necesitó cuatro horas y cinco minutos para cubrir toda la distancia. Aunque funcionaba, esta locomotora no tuvo éxito porque era demasiado pesada para los raíles de hierro fundido, ideados para carromatos tirados por caballerías. A los cinco meses dejó de funcionar y se volvió a utilizarla como máquina estacionaria.

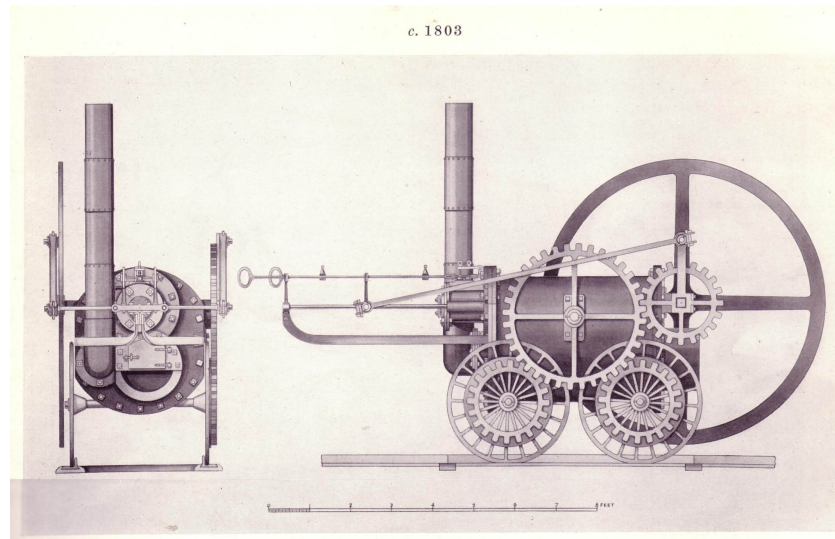


Figura 3. Dibujo de la locomotora de Trevithick de 1803. Archivo UCM.

Hasta 1825 las nuevas locomotoras se emplearon exclusivamente en el interior de minas de carbón para la extracción de este mineral. Ese año se inauguró el ferrocarril Stockton-Darlington (Figura 4), el primero en prestar servicio público de transporte de cargas con locomotoras a vapor. Pocos meses después se abría la línea Canterbury-Wishtable, la primera con servicio regular de pasajeros con tracción a vapor. Finalmente, en 1830 se inaugura la primera línea considerada “moderna”: la Manchester-Liverpool (40 km/h) (Figura 5).



Figura 4. Inauguración del ferrocarril Stockton-Darlington, 27 de septiembre de 1825. Archivo UCM.

Las tres líneas utilizaban locomotoras construidas por una de las personas clave en el desarrollo del tren, tal y como hoy lo conocemos: George Stephenson (Figura 6). Su trayectoria es ejemplar y no me resisto a comentarla

brevemente: hijo de un peón minero, en su infancia guardó vacas y no aprendió a leer hasta los 18 años. En 1804 entró en las minas de Killingsworth en sustitución de su padre que se había quedado ciego. Pronto destacó por una serie de prácticos inventos (como una de las primeras lámparas de seguridad que se emplearon en las minas) que realizaba sin tener ningún tipo de estudios. En 1810, un agricultor de la comarca le enseñó nociones de matemáticas, de mecánica y biología. Solo dos años más tarde, ya era ingeniero-director de aquellas minas. En 1823 creó una fábrica en Newcastle para la producción de locomotoras, actividad a la que se dedicaría hasta su muerte.



Figura 5. Manchester-Liverpool, la primera línea ferroviaria moderna. Primera clase (fila superior) y segunda clase (fila inferior). Archivo UCM.



Figura 6. George Stephenson y una de sus locomotoras. Imagen de los billetes de 5 libras esterlinas. Archivo UCM.

El desarrollo de la tecnología ferroviaria, con la consiguiente creación de las redes nacionales europeas durante las siguientes décadas, iba a representar

todo un desafío para el gremio de los arrieros, especialmente en aquellas zonas en las que se instauraban líneas. Antes de analizar el impacto que tuvo el nuevo medio de transporte sobre la actividad arriera, parece inevitable comentar brevemente las particularidades del desarrollo del ferrocarril en España y Aragón.

2. El ferrocarril: un salto cualitativo

Antes de la aparición del ferrocarril, los caminos fueron evolucionando lentamente: las sendas y veredas para personas y animales, los caminos de carro, las carreteras con firmes lisos... Pero, de pronto, el hombre es capaz de aplicar la máquina de vapor a un vehículo que hace rodar sobre un carril de hierro; de repente, el mundo se encuentra con un sistema que permite el establecimiento de relaciones rápidas entre lugares distantes. Se trata de una auténtica revolución. El efecto que produce en la sociedad es enorme *«y la economía de los pueblos donde se fomenta, se desarrolla, crece y crece»* (Wais, 1974). Las repercusiones sociales, políticas, culturales y urbanísticas fueron tan relevantes como las económicas.

Es prácticamente imposible describir el cambio que supuso la irrupción del ferrocarril y el entusiasmo con que se acogió. Se da un paso de gigante en la conquista del espacio, que permite otros análogos para el comercio y la industria; es el factor decisivo para la revolución industrial que se opera. De hecho, se ha llegado a considerar que la revolución de los sistemas de transporte en los dos últimos siglos ha sido el factor más importante en la modernización de los países ya que, por una parte, ha permitido acortar espectacularmente el tiempo de traslación de pasajeros y mercancías y, por otra, abaratar los costes de estos servicios.

Los efectos del progreso en el transporte han sido tan grandes porque *«ha abierto y conectado mercados, permitido el aumento de las escalas de producción, aminorado los costes medios de producción, estimulado la introducción de procesos crecientemente tecnificados (...). Que las malas condiciones del transporte interior en la Península Ibérica han sido uno de los grandes factores explicativos del retraso económico de España es axioma aceptado por todos»* (Tortella, 1999). Ciertamente, España es uno de los países europeos que reúnen peores condiciones para el transporte interior debido a su orografía montañosa y a la escasez de tramos

fluviales navegables. Este hecho parece responsable, al menos parcialmente, de las grandes diferencias sociales, económicas y culturales de sus regiones y de la tendencia histórica a la fragmentación.

3. Luces y sombras de la expansión ferroviaria en España

Los efectos globales del ferrocarril sobre la economía española fueron notables. El ferrocarril permitió mejorar el abastecimiento de las grandes ciudades, trayendo productos perecederos o pesados desde mercados cada vez más alejados, lo que aseguraba los suministros y, al mismo tiempo, los abarataba. También posibilitó la adquisición de materias primas y productos semiacabados y la venta de los productos industriales que se fabricaban en ciudades del interior, como Zaragoza (Comín, 1999).

Hacia 1870, ya se había creado una primera red ferroviaria peninsular (Figura 7) que contribuyó, con la ayuda de los nuevos medios de información (telégrafo, prensa rotativa), a la convergencia de los precios del trigo y otros productos agrícolas en las distintas regiones (Sánchez-Albornoz, 1977; Barquín, 1997), a la especialización del sector ganadero, a la lenta pero progresiva reconversión de la ganadería trashumante y a la expansión del sector textil (lana, algodón).

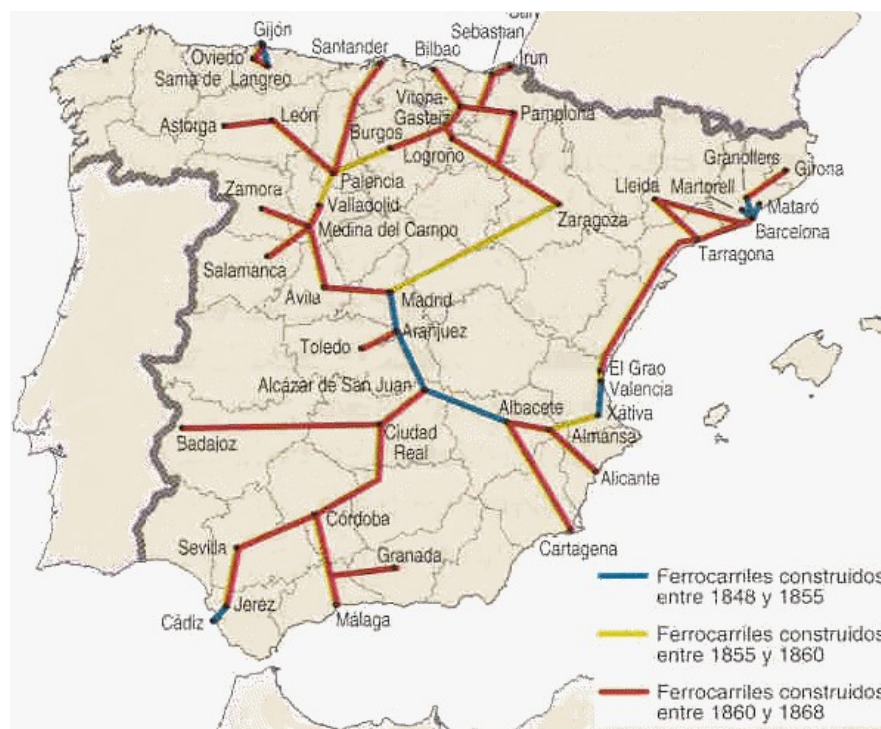


Figura 7. Red ferroviaria construida entre 1848 y 1868. Archivo UCM.

El sector vinícola encontró en este medio de transporte un aliado necesario para su expansión desde 1879. Por primera vez, los viticultores de la España interior pudieron sacar provecho de la demanda internacional provocada por la difusión de la filoxera en Francia durante la década de 1880 (Carnero, 1980; Pan-Montojo, 1996). El ferrocarril fue básico para la expansión de la minería (carbón, hierro, plomo) en la segunda mitad del siglo XIX y para el desarrollo de otras industrias a principios del XX, como el cemento, el papel o las industrias químicas. Sabiñánigo constituye un buen ejemplo. Si esto fuera poco, el ferrocarril trajo consigo una mejora sustancial del servicio de Correos (Sánchez-Albornoz, 1975). Así, de 25 millones de objetos postales que circularon en 1855 se pasó a 60 millones en 1861 y a cerca de 90 millones en 1876.

Sí, los efectos globales del ferrocarril sobre la economía española fueron notables... pero pudieron haber sido muy superiores (Comín, 1999). Todo indica que el mayor error fue la franquicia arancelaria concedida a las compañías ferroviarias por los progresistas de 1855. Querían que la red ferroviaria se construyese lo más rápidamente posible y, en este empeño, dejaron a las compañías extranjeras la iniciativa de la construcción y gestión de las distintas líneas. Estas compañías trajeron prácticamente todos los materiales que necesitaban (a excepción de una parte del carbón y la madera) de sus países de origen. Los empresarios españoles de la siderurgia e industrias afines o auxiliares exigieron una protección arancelaria que no fue tomada en cuenta. En la decisión del Gobierno primó el hecho de que las empresas extranjeras no solo eran más eficientes en el terreno económico sino también en la búsqueda de rentas (Comín y Martín Aceña, 1996). Obviamente, si los gobiernos españoles de la época hubiesen obligado a las compañías ferroviarias a adquirir todos los materiales en España, no se habrían interesado en el negocio porque los productos de otros países europeos eran más baratos y de mejor calidad. Pero, había vías intermedias entre el proteccionismo absoluto y la franquicia total. Es difícil saber el impacto que hubieran tenido otro tipo de actuaciones, pero, tal y como hicieron diversos estados alemanes, podría haberse optado por políticas intermedias permitiendo que empresas españolas proporcionaran parte del material y obligando a las compañías extranjeras a colaborar o establecer empresas conjuntas con industriales españoles (Comín, 1999). Esta política habría propiciado la asimilación de

tecnologías punta y habría servido de catapulta para la modernización industrial de España.

En resumen, no se pueden negar las notables aportaciones del ferrocarril a la economía española. Casi todos los expertos están de acuerdo en que solucionó los problemas básicos de transporte al permitir la movilización de la población, los efectos postales y las mercancías hacia mercados alejados, incluyendo el exterior (Comín y col., 1998). Pero también en que la política ferroviaria impidió una revolución industrial similar a la experimentada por otros países europeos durante la segunda mitad del siglo XX.

Analizando la historia socioeconómica del ferrocarril español aparecen otras situaciones aparentemente paradójicas. Por ejemplo, el retraso con el que se acometieron las obras de construcción de ferrocarriles en España (en comparación con otros países europeos) ha sido causa de repetidos lamentos. Y, sin embargo, una de las etapas de mayor crecimiento ferroviario (1855-1864) vino seguida de una de las grandes crisis económicas en nuestro país (1864-1874). Por otra parte, si el tren parecía tan necesario, ¿por qué las compañías ferroviarias españolas resultaron, en general, un negocio ruinoso? Hay diversas causas económicas, políticas y geográficas que pueden ayudar a explicar esta paradoja (Tortella, 1999).

En primer lugar, aunque el ferrocarril era necesario y existía una demanda social “abstracta”, no había una demanda “concreta” inmediata ya que, a mediados del siglo XIX España seguía siendo un país atrasado, con o sin ferrocarril. En otras palabras, la educación de la población y el desarrollo de la agricultura y la industria eran, en aquellos momentos, tan necesarios o más que el ferrocarril. La economía española, que necesitaba el ferrocarril, no podía pagar su coste y su mantenimiento.

En segundo lugar, la ceguera de los gobiernos durante los reinados de Fernando VII e Isabel II, que no comprendieron la conveniencia de favorecer la construcción de una red ferroviaria ni la necesidad de una planificación seria. Prueba de ello, es el decreto de 1844 que establecía un ancho de vía diferente al del resto de Europa. Posteriormente, los gobiernos progresistas quisieron corregir los errores anteriores y se pasaron en el sentido contrario; entre otras cosas, no modificaron el ancho de vía cuando estaban a tiempo, utilizaron

sistemas de adjudicación mediante subasta que propiciaba ofertas insensatas e improvisaron un sistema de financiación del ferrocarril que condujo a la gran crisis financiera de 1864. En resumen, la construcción ferroviaria en España comenzó demasiado tarde y posteriormente se intentó recuperar el tiempo perdido con demasiada precipitación. La demanda empezó a crecer a partir de 1874 pero, pocos años después, aparecería un competidor feroz: el motor de explosión.

Finalmente, la accidentada orografía, que era una de las razones más importantes que justificaban la construcción de la red ferroviaria, también constituía un serio problema técnico y económico. Además, resultaban igualmente problemáticas otras condiciones geográficas típicamente españolas: la baja densidad de población y su gran dispersión. Tortella (1999) pone un ejemplo muy gráfico de nuestro tiempo: la dificultad para diseñar el trazado del AVE Madrid-Valencia. Así, *«si se quiere que atraviese núcleos de población de una cierta importancia (secundaria en todo caso) el trazado tiene que hacer extraños zigzags. La alternativa son 300 km de línea sin atravesar apenas poblaciones de consideración. Este mismo problema, en mucho mayor escala, porque España contaba con poco más de la tercera parte de los habitantes de ahora, se planteaba a los planificadores del siglo pasado. En realidad era un problema insoluble porque no se podía reagrupar a la población para complacer a los planificadores ferroviarios»*.

4. Construcción de la red ferroviaria en Aragón

Los ferrocarriles empiezan a extenderse por Europa hacia 1825-1830. En aquel momento, la situación de los caminos carreteros en España dejaba mucho que desear. Su desarrollo más o menos sistemático por parte del Estado había comenzado durante el reinado de Fernando VI (1746-1759) cuando Bernardo Ward expone al monarca un plan de progreso en el que destaca la creación de un sistema radial de carreteras que, partiendo desde Madrid, llegaran a costas y fronteras. El plan se potenció durante el reinado de su sucesor, Carlos III (1759-1788). Sin embargo, la red contaba con poco más de 400 leguas al inicio del siglo XIX. Por ellos circulaban arrieros con sus acémilas y, por lo que respecta al tránsito rodado, carros, galeras, sillas de posta y diligencias. Estas últimas eran las auténticas señoras de las carreteras. La mayoría de los pueblos no gozaban del paso de una carretera y estaban

comunicados con los pueblos cercanos mediante un denso entramado de caminos, la mayoría inmemoriales. Por estos caminos, las mercancías solo podían ser transportadas a lomos de caballerías y, en el mejor de los casos, con pequeños carros. En cualquier caso, las posadas, ventas y mesones constituían una parte esencial de caminos carreteros y de sendas de herradura. Los viajes más o menos largos no podían concebirse sin lugares adecuados para hacer las escalas necesarias para reponer fuerzas, pernoctar y dar descanso a las caballerías.

En España, los primeros proyectos relacionados con el ferrocarril no llegan a ver la luz debido a que no eran muy convincentes y a la inestabilidad política que vive el país, en el que se suceden rápidamente los gobiernos. Entre ellos se encuentra el de 1851, según el cual la red se dispondría en forma de tres grandes troncos que partirían desde Madrid y que se dirigirían a los que estarían llamados a ser los grandes centros de producción del interior peninsular: Valladolid, Córdoba y Zaragoza. De estas tres ciudades, saldrían líneas de segunda clase hasta el mar y las fronteras. Al final se aprueba la Ley General de Ferrocarriles de 1855 que supone el punto de partida para el desarrollo de la red ferroviaria.

No es casualidad que el nombre de Zaragoza aparezca ya en los primeros planes ferroviarios y que en 1863 ya constituyera un nudo ferroviario muy relevante. El centro de Aragón era una localización estratégica de particular importancia ya que era el punto natural de conexión de los tres principales núcleos industriales y de servicios del país: Barcelona, Madrid y el País Vasco. Antes de la llegada del ferrocarril, Zaragoza estaba conectada con Madrid y Barcelona por la posta que unía estas dos ciudades. Además, entre la capital aragonesa y Madrid circulaban las reales diligencias que salían de Madrid los lunes y viernes, a las doce del mediodía en invierno y a las dos de la tarde en verano. El camino, lleno de baches, no resultaba precisamente cómodo y, además, era caro (entre 180 y 300 reales, dependiendo de la clase). Por este motivo, se acogió con gran satisfacción la noticia de que unos ingleses habían obtenido la concesión de la línea Madrid-Zaragoza por parte del Gobierno. Corría el año 1845. El trazado era sencillo y en general seguía el trazado de la carretera. En Zaragoza, la línea se dividiría en dos ramales: uno en dirección a Barcelona y el otro hacia Pamplona. El proyecto quedó en agua

de borrajas y, como se ha comentado anteriormente, hubo que esperar hasta la Ley de 1855 para que se retomara la idea.

En aquel momento fueron los franceses los que se interesaron y fundaron la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA). El 16 de mayo de 1863 se concluyó el trayecto Madrid-Zaragoza. La inauguración de la “línea de Zaragoza” fue festejada por todo lo alto. A las 7’30 h parte el primer tren desde Madrid, en el que viajan los ministros de Fomento y de Marina y personalidades como Sagasta. Tras los correspondientes agasajos en Alhama y Calatayud, el tren llega a Zaragoza a las 19’30 h. La noche culminó con una cena de las autoridades en el gran salón de la Lonja en la que se sirvió un menú “sencillito”: «*Sopas: primavera y tapioca, con vinos Sauternes. Entradas: pastelillos rellenos, salmón a la mayonesa, filete de ternera a la jardinera, perdices trufadas, timbales de aves, filetes de pescado a la francesa, guisados a la española y vino de Burdeos. Asados: pierna de cordero, langosta a la tártara, pavos trufados, pastel de hígado de pato, jamón a la gelatina. Postres: dulces, quesos bávaros, gelatina de fresa, quesos helados y vino de Champagne*» (Wais, 1974).

La línea Barcelona-Zaragoza fue un poco más precoz. En 1852 un grupo de empresarios catalanes y aragoneses (que se constituirían en la Compañía del Barcelona a Zaragoza) proponen al Gobierno la construcción de un trazado que pasase por Sabadell, Tarrasa, Manresa, Lérida y una zona del Alto Aragón. La parte más problemática del trazado fue la de Lérida a Zaragoza, estableciéndose una fuerte rivalidad entre Monzón y Barbastro ya que ambas ciudades eran conscientes del impacto socioeconómico de la llegada del tren. Ese mismo año, la Compañía obtiene la concesión, calculándose el capital necesario en 250.000 reales. Finalmente, la línea constaría de cuatro secciones: la primera, de Barcelona a Manresa; la segunda, a Lérida; la tercera, a Monzón; y la cuarta, a Zaragoza. El 6 de septiembre de 1861 se inaugura la línea en Zaragoza, con asistencia de la reina. Ese mismo año se abre la línea Zaragoza-Pamplona.

De esta manera, la red ferroviaria aragonesa quedaba inicialmente restringida al eje Ebro-Jalón. En palabras de Sabio (2000), «*el Pirineo y el Prepirineo quedaron convertidos en un desierto ferroviario, sin ningún kilómetro de raíl*». A pesar de que posteriormente se realizaron algunas otras conexiones

(Huesca, Jaca, Barbastro, Cariñena, Alcañiz, algunas pequeñas líneas de vía estrecha...), todavía en 1900 una parte importante del territorio aragonés quedaba al margen de la red: las Cinco Villas zaragozanas, la mitad septentrional de la provincia de Huesca y casi la totalidad de la de Teruel (Germán, 1999) (Figura 8). De hecho, Teruel fue la última capital de provincia en estar conectada ferroviariamente con Madrid (1901). Durante el primer tercio del siglo XX, Aragón mejoró notablemente su red ferroviaria, tanto en cifras absolutas como relativas, pasando de representar el 5,7% de la red española en 1900 al 8,3% en 1935 (Tabla 1). Esta expansión estuvo liderada por las conexiones con diversas explotaciones mineras turolenses. En contraste, no se produjo ningún avance en la mitad norte de Huesca.

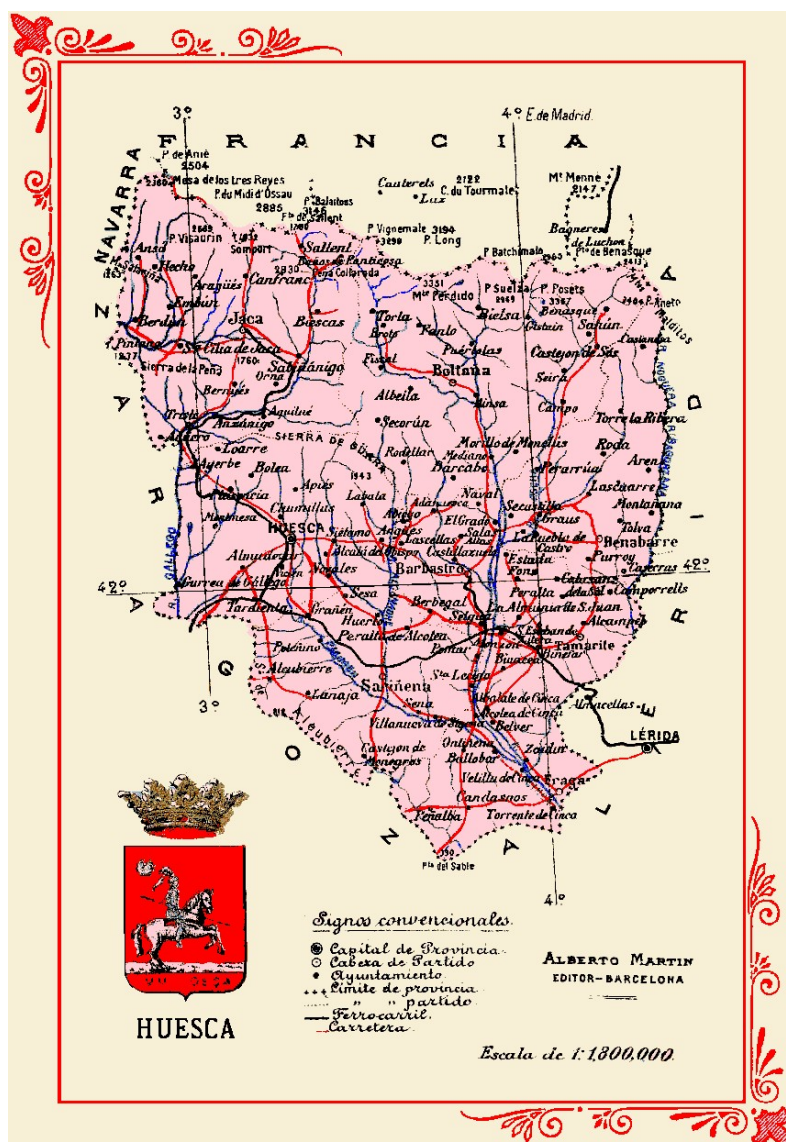


Figura 8. Extensión del ferrocarril en la provincia de Huesca (1900).

Archivo UCM.

Tabla 1. Evolución de la red ferroviaria (km) en Aragón entre 1900 y 1935.

	1900			1935		
	Aragón	España	%	Aragón	España	%
Red principal (vía ancha)	690	11.040	6,2	1.120	12.253	9,1
Red secundaria (vía estrecha)	62	2.166	2,9	316	5.148	6,1
Total red ferroviaria	752	13.206	5,7	1.436	17.401	8,3

Fuentes: Wais (1974), Biescas (1985), Germán (1999).

5. Barbastro se conecta a la red: la hora de la *Burreta...* y del *Mulebús*

La decisión de que el tren pasase por Monzón dejó a Barbastro, uno de los principales centros agrícolas y comerciales del Alto Aragón, fuera del trazado ferroviario por apenas unos pocos kilómetros. A la decepción inicial, le siguió una fuerte determinación: ¡Había que llegar a la línea! Para ello, se inició la construcción de una carretera “perfeccionada”, que permitiese un tránsito fácil y ágil de carros y diligencias. No era suficiente. Había que sustituir el proyecto de la carretera por uno ferroviario. La elección fue un enlace con la estación de Selgua, situada a poco menos de 20 km de la villa barbastrense. Esta estación se había inaugurado en 1862 y formaba parte de la línea Barcelona-Zaragoza.

En 1867 el Gobierno subasta la concesión de las obras, que fue pasando de unas manos a otras. La Compañía “Zaragoza a Barcelona” (ZB) había pasado a formar parte de la “Zaragoza a Pamplona y Barcelona” (ZPB) y esta, a su vez, se encontraba en proceso de compra por la Compañía del Norte, que fue realmente la que posibilitó que las obras pudiesen terminar. Estamos ya en 1880 y habían transcurrido 13 años desde la concesión inicial. El ramal de Barbastro pasó oficialmente a poder de la Compañía del Norte en 1889. La llegada del ferrocarril a Barbastro tuvo gran importancia para la comercialización del vino que se producía en el Somontano pero su impacto para la zona pirenaica pudo haber sido mucho mayor si las comunicaciones terrestres hubieran sido atendidas paralelamente. El trazado de la carretera Aínsa-Barbastro por el Alto del Pino en vez de por el borde del Cinca no fue una ayuda precisamente.

En cualquier caso, también es cierto que la renovación del trayecto Barbastro-Selgua no parecía preocupar mucho a la administración ferroviaria,

situación que era (irónicamente) palpable incluso una vez rebasada la primera mitad del siglo XX:

«La verdad es que, entre la electrificación y la dieselificación de los ferrocarriles, están haciendo perder aquel prestigio romántico que tenían las locomotoras anteriores. (...) Ahora ni las máquinas eléctricas ni los “Talgos” ni los “Tafes” echan humo. Para acabar de fastidiar, ni siquiera son de hierro. O, si lo son, lo disimulan con el maquillaje de la pintura que llevan encima.

Menos mal que la “Renfe”, con muy buen acuerdo, conserva líneas en las que se sigue viajando como en el tiempo de nuestros abuelos. Una de estas líneas es la de Selgua-Barbastro, cuyas locomotoras arrastraron ya a locas aventuras a damas con veloz polisión, y a caballeros con gorra a cuadros, guardapolvo y gafas contra la carbonilla. Viendo pasar estas máquinas acerantes, que mueven con sensualidad su furgón de cola, el escritor puede emular a Azorín sin el menor esfuerzo y hasta considerarse de la generación del 98, que era una generación gordísima.

Felicitemos a la “Renfe” por su exquisita sensibilidad al no convertir en chatarra estos valetudinarios monstruitos» (La Codorniz, núm. 1885, Madrid, 3 de diciembre de 1955).

Se trata de una visión muy similar a la que tenían los propios vecinos de Barbastro. Según el testimonio de María Esquilloz, *«el tren que circulaba desde Selgua a Barbastro le llamaban la burreta por lo despacio que iba. Era una máquina de vapor que tiraba de dos o tres vagones, uno de ellos de primera con asientos de terciopelo y los otros de segunda y tercera con asientos de madera; si te asomabas por la ventanilla se te llenaban los ojos de carbonilla pues la máquina funcionaba con carbón»*. Y es que, en los años 60 todavía se podía ver a la *Burreta* 230-2134, construida por Hartmann en 1913 (¡la última de la serie!) saliendo de Barbastro y ascendiendo suavemente hasta alcanzar la planicie de Selgua (Figura 9). Aquel lector que desee conocer la historia detallada del ferrocarril de Selgua a Barbastro tiene a su disposición el libro monográfico de Botanch (2012).

Pero, el tren de Barbastro también desapareció. En una primera fase, la célebre *Burreta* fue cerrada para el tráfico de pasajeros. El 20 de diciembre de 1969, cinco días después de que dejase de funcionar, el periodista Luis Carandell publicó la pertinente esquelera en la revista *Triunfo*, que fue reproducida, a su vez, en *El Cruzado Aragonés* (Figura 10).



Figura 9. La Burreta en la estación de Barbastro (Ferrán Llauradó, 1968).

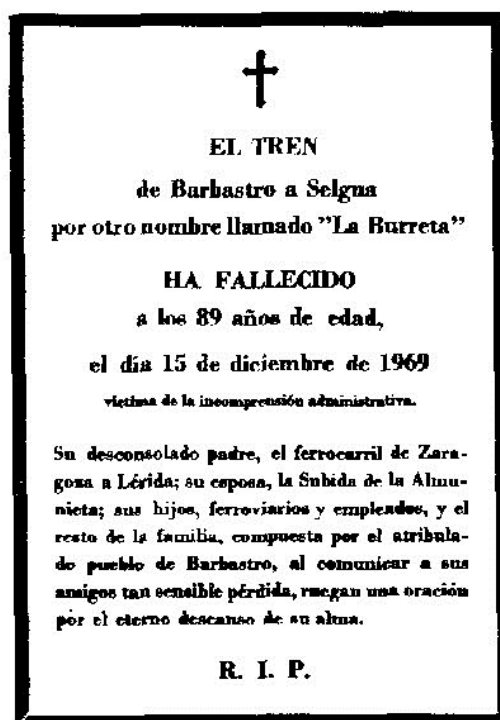


Figura 10. Esquela por el alma de la Burreta. Luis Carandell (*Triunfo y El Cruzado Aragonés*, 20 de diciembre de 1969).

En realidad, el tren se llevó al polígono industrial Valle del Cinca de Barbastro, pero exclusivamente para el tráfico de mercancías, un servicio que se acabó definitivamente en el año 1985. ¿Volverá el tren a Barbastro? Es posible que, a medio plazo, la respuesta sea afirmativa. De hecho, la cuestión volvió sobre el tapete hace pocos años como consecuencia de la entonces inminente puesta en marcha del AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona. Más

concretamente, las Cortes de Aragón discutieron «la recuperación del ferrocarril entre Barbastro, Monzón y la estación de Selgua (...) por la preocupación (...) que supone la inminente llegada del AVE, que puede poner en jaque y puede poner en peligro los servicios del ferrocarril convencional. En estos momentos, esa zona, la línea Zaragoza-Tardienta-Sariñena-Monzón-Binéfar-Lérida, tiene una alta densidad de tráfico, puesto que es la línea central que se utiliza para el tráfico entre Madrid y Barcelona, y otras comunidades, y en el momento en que el AVE pueda entrar en funcionamiento, obviamente, el grueso y las unidades de viajeros dejarán de discurrir por esa línea, que en principio parece abocada y condenada a ser una línea importante, pero una línea de mercancías (...).

En este contexto se inserta la posible reapertura y reaprovechamiento de la línea de Selgua, con independencia de que fuera el tramo actual u otro paralelo similar, gracias al cual se acercaría una parte importante del Alto Aragón al sistema ferroviario, gracias al cual permitiríamos conectar las comarcas orientales del Alto Aragón, Sobrarbe, Ribagorza, Somontano y Cinca Medio, que ya evidentemente tiene esa conexión, y la posibilidad del establecimiento de líneas de carácter regional, con la apertura de estas, entre Barbastro, Monzón, Binéfar y Zaragoza, cosa que en estos momentos evidentemente ha desaparecido (...).

Ahora, en un momento oportuno en el que se está planteando y en el que ha surgido una asociación en defensa del tren del Alto Aragón, que se plantea no solo la recuperación de esta conexión sino un objetivo más amplio, aunque ciertamente también a medio plazo, la posibilidad de una línea entre Barbastro y Monzón, que vertebrara todo ese territorio y que además acercara el Pirineo, todos los Pirineos, el oriental y el occidental, a una parte de sus potenciales clientes más importantes, como son los visitantes catalanes, supondría, desde luego, una vertebración territorial en el Alto Aragón gracias al ferrocarril, de la que siempre se ha carecido, porque nunca se ha estado en condiciones de contar con esa conexión directa de la capital de la provincia con el resto de localidades importantes de la parte oriental» (D.S.C.A., 2001).

Prácticamente todos los partidos políticos con representación en Aragón lo han visto con buenos ojos (casi siempre cuando estaban en la oposición) pero las discusiones sobre competencias, recursos, oportunidad, plazos, impacto, etc. parecen no acabar nunca.

Ya que hemos hablado de una *burreta*, le dedicaremos unas líneas al *mulebús*, otro medio de transporte peculiar (pero más modesto) que hubo en Barbastro (Figura 11). En este caso, la referencia a una caballería estaba más justificada. Lo describe bien Ezquerro (2002): *«En agosto de 1964 llegaba yo a Barbastro por vez primera en mi vida. El Batallón de Cazadores nº XVI era mi primer destino de Oficial y hacia la ciudad del Vero nos dirigíamos varios jóvenes tenientes cargados de ilusión. Tras llegar a la estación a bordo de la vaporosa “burreta” alquilamos un motocarro para trasladar al cuartel nuestras exiguas pertenencias. En el camino nos cruzamos con un extraño artilugio: parecía un microbús, pero en lugar de motor llevaba en su parte delantera un pescante, del cual salía una lanza a cuyos lados se acomodaban sendos mulos, dirigidos, rienda en mano, por un soldado. Ante tamaña aparición interrogamos al conductor del motocarro, quien sin darle importancia nos contestó: “¡Ah, eso! Eso es el mulebús”. Palabra que oíamos por vez primera, pero totalmente adecuada, pues la tracción mecánica del “bus” había sido sustituida por la “mular”. Nos acostumbramos a utilizarlo en los desplazamientos hasta la ciudad, y pasó a ser un elemento habitual en nuestras actividades cotidianas».*



Figura 11. El *mulebús* de Barbastro. Cortesía de Jorge Mayoral, Fundación Hospital de Benasque.

6. Las líneas transpirenaicas: Huesca y el ferrocarril de Canfranc

Al igual que Barbastro, Huesca tampoco consiguió que la línea Zaragoza-Lérida-Barcelona pasase por allí y el ferrocarril tuvo que esperar

hasta 1864, año en el que se terminó un pequeño ramal de 22 km que la unía con Tardienta. Pero a la capital oscense le quedaba un as en la manga: Canfranc.

Realmente, la conexión ferroviaria entre España y Francia por Aragón constituyó (aunque parezca mentira) un objetivo importante de los planes ferroviarios del Gobierno español. Pero había que buscar el paso adecuado a través del Pirineo. Antes o después fueron saliendo a la palestra casi todos los candidatos posibles, dependiendo de los intereses que primasen en cada momento: Somport (el *Summus Portus* romano), el Portalé, el Puerto Viejo de Sallent, el de Panticosa (con el valor añadido del balneario), el de Bujaruelo y los que dirigían al valle del Cinca (por Plan o por Bielsa) o al del Ésera (Benasque). Los puertos de la zona de Ansó-Hecho no se tuvieron en cuenta debido a la relativa proximidad al más que probable paso Irún-Hendaya (Parra de Mas, 1999).

En 1853, varias entidades de Zaragoza y Huesca remiten al Gobierno la primera solicitud de construcción del ferrocarril a Canfranc. Paralelamente, redactan una pequeña monografía (*Los Aragoneses a la Nación Española. Consideraciones sobre las ventajas del ferrocarril del Norte por Zaragoza y Canfranc*), en la que exponen los motivos que justifican su demanda. Los firmantes advierten que «esta idea se ha hecho popular, y ya se sabe, atendido el carácter aragonés, cuyo distintivo es la constancia y el tesón, lo que puede esperarse de una idea que llega a formar parte de las convicciones de un pueblo». Como se ha comentado anteriormente, «no deja de ser curiosa esta preferencia aragonesa tan destacada hacia las comunicaciones con Francia, por encima incluso de las que podrían considerarse como opciones prioritarias, esto es los caminos férreos hacia Cataluña, Valencia, Madrid, Logroño, etc. Ciertamente éstos también llegaron, y aún mucho antes que el de Canfranc, que era, sin embargo el que se convirtió en una verdadera obsesión regional» (Parra de Mas, 1999). Este autor apunta a que la región conservaba la memoria histórica de los tiempos en los que, con algunos matices, «el grueso de sus intercambios comerciales aragoneses se hacía con Francia», a pesar de verse claramente perjudicados por las tradicionales malas relaciones entre París y Madrid. De hecho, ni siquiera hacía falta apelar a la memoria ya que las relaciones comerciales/laborales entre ambos lados del Pirineo seguían siendo intensas.

La solicitud fue bien recibida en el Ministerio de Fomento que, inmediatamente, nombra una Comisión (25 de noviembre de 1853) para que estudie el tema. El informe resulta tan favorable (y los conocimientos geográficos de los miembros de la Comisión tan escasos) que la línea de Canfranc aparece como la mejor solución para la conexión con Francia, por delante de la Madrid-Irún. De hecho, por Real Orden de 24 de diciembre de ese mismo año se ordena que se suspendan todos los trabajos del *Ferrocarril del Norte* (Madrid-Irún) y que se inicien los estudios de la línea Madrid-Zaragoza-Francia por Canfranc (Figura 12).

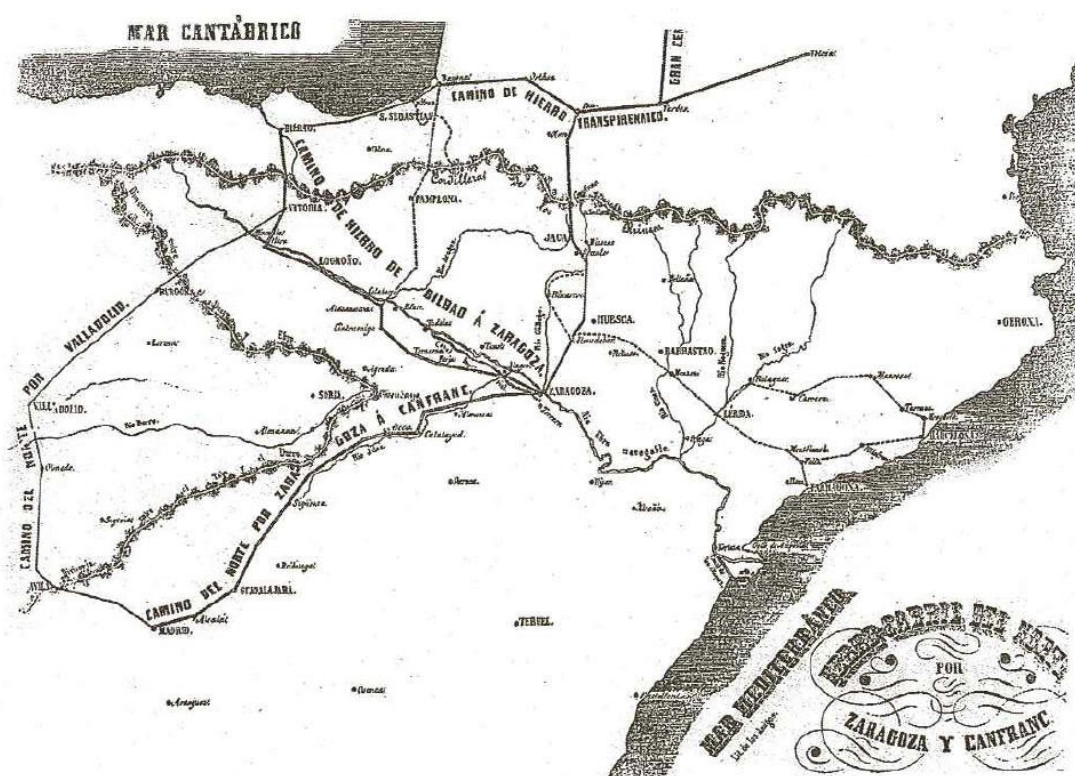


Figura 12. Primer itinerario propuesto para El Canfranc (1853). Archivo UCM.

Obviamente, las cosas cambiaron notablemente en los siguientes años. La conexión a través de Canfranc se sigue mencionando en la Ley de 1855 pero como una posibilidad a largo plazo debido a las dificultades técnicas de la época para atravesar el Pirineo. Por ese motivo, y por los intereses de industriales vascos y catalanes, se acometieron primero los pasos por Irún y Portbou. En 1856 desde la propia provincia de Huesca parece alentarse otro itinerario: el paso por Gavarnie. Sin embargo, la conexión a Francia por Aragón pasa a un segundo plano hasta 1861. La mencionada línea Madrid-Zaragoza-Barcelona acapara la atención.

El 13 de abril de 1864 se promulga una Ley por la que se concede un crédito extraordinario al Gobierno para la confección de los estudios y reconocimientos previos necesarios para determinar las nuevas líneas que se han de construir. Una nueva oportunidad para la conexión aragonesa con Francia. No hay tiempo que perder. Hacia finales de ese mismo año una comisión técnica se dirige a Francia para ver qué se había hecho al norte de los Pirineos en pos de la conexión ferroviaria por el Pirineo Central y para tratar de que los trabajos se realizaran conjuntamente en el futuro (Parra de Mas, 1999).

En 1865, la Comisión elabora un informe en el que se proponen las siguientes soluciones posibles:

- a. Línea de Canfranc: Zaragoza-Canfranc-Pau (la única con un proyecto más o menos definido).
- b. Línea de Garvarnie: Huesca-Gavarnie-Lourdes.
- c. Línea del Cinca: Monzón-puerto de Sancourt-Labarthé.
- d. Línea del Ésera: Monzón-puerto de Glera-Montrejeau.
- e. Línea del Noguera Ribagorzana: Monzón- puerto de Toro-Montrejeau.
- f. Línea del Noguera Pallaresa: Lérida-puerto de Salau-Saint-Girons.

Tantas posibles soluciones dieron aliento a conflictos regionales y provinciales (y, en el caso de Huesca, intraprovinciales), todos pugnando porque la línea pasase por su lado. La cuestión seguía sin resolverse.

La Ley General de Ferrocarriles de 1870 abría, por enésima vez, nuevas expectativas: *«Artículo 5º: El gobierno presentará oportunamente un proyecto de ley especial para la línea que ha de penetrar en Francia por el Pirineo central tan luego como la Comisión nombrada al efecto haya fijado y se tenga aprobado el correspondiente proyecto; proponiendo entonces, en vista del presupuesto, la subvención que para ella se conceptúe necesaria»*. Y se encargaron nuevos proyectos. El 28 de junio de ese año, los mismos ingenieros que se habían encargado del proyecto del Canfranc recibieron el encargo de estudiar con más detalle la línea del Cinca. La finalización del ferrocarril Zaragoza-Barcelona y del ramal Tardienta-Huesca hacía atractiva esa solución. Un jarro de agua fría para el Canfranc y ánimos renovados para el eje Barbastro-Monzón. En esa

misma fecha, el gobierno español solicitó al francés que nombrara a los ingenieros que debían representarle para el establecimiento de la ansiada vía ferroviaria a través del Pirineo Central. El Estado francés “solo” tardó 8 años en dar señales de vida y fue para indicar que su preferencia era una línea que fuera por el valle del Noguera Pallaresa a Lérida, bien vía Garona-valle de Arán-Pla de Verte o bien por el valle del Salat. Se trataban de las líneas más cortas entre París y Alicante/Cartagena y, en consecuencia, entre París y sus colonias del Oranesado (Argelia). El Gobierno español pilló un buen rebote, tanto por la tardanza como por la propuesta, que únicamente atendía a los intereses galos. Por otra parte, los itinerarios por Canfranc o por el Cinca estaban bastante estudiados a diferencia de la línea del Noguera Pallaresa, que apenas se había reconocido. A pesar de todo, este episodio sirvió para reforzar la comunicación con los franceses y para crear una comisión internacional.

Sin embargo, la elección del *acceso más favorable* por el Pirineo Central se seguía demorando con el consiguiente malestar en Aragón. En 1880 la situación se hizo prácticamente insostenible cuando la Junta Consultiva de Guerra emite un dictamen desfavorable al tren transpirenaico por razones estratégicas. Esta decisión provoca una gran explosión de ira y la movilización de todas las fuerzas vivas aragonesas. *El Diario de Huesca*, una de las “válvulas de escape” del hartazgo aragonés, describe de forma elocuente la situación (un día sí y otro también) con frases como «*el que no está hoy con los intereses del Altoaragón, está contra ellos*» (6 de agosto de 1880) o «*si se quiere que la locomotora silbe a orillas del Pirineo, empecemos por procurar la caída de este Gobierno*» (16 de agosto de 1880). Por si esto fuera poco, Barbastro clamaba para que la conexión con Francia se estableciese por el valle del Cinca para lo que contó con el apoyo entusiasta de los periódicos barbastrenses de la época, como *El Clamor*, donde florecieron titulares como «*la provincia de Huesca contra Huesca la capital*» (Sabio, 2000). A juicio de Barbastro y Monzón, toda la provincia (con las notables excepciones de los partidos de Huesca y Jaca), era partidaria del paso por el Cinca pues «*representa una economía en el trayecto 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 del Pirineo*» (*El Diario de Huesca*, 25 de septiembre de 1880).

El Diario de Huesca, apoyado por el resto de los periódicos de la capital provincial y de Zaragoza, contraatacaba y acusaba a Barbastro de moverse por

un mero interés local y destruir la unanimidad aragonesa sobre un tema capital: «¿Acaso Barbastro, por más que sea una localidad de cierta importancia, y que ha hablado hasta la fecha en nombre propio, pretende monopolizar la representación de Aragón, cuando las provincias de Zaragoza, Teruel y gran parte de la de Huesca han hecho explícitas y terminantes declaraciones en pro de la línea internacional por Canfranc?» (El Diario de Huesca, 24 de septiembre de 1881). Estas palabras irritaban aún más los ánimos a orillas del Vero: «¡Aragón lo quiere! Falso, falsísimo. Aragoneses y muy aragoneses somos y queremos el del Cinca» (El Clamor, 27 de septiembre de 1881). Por otra parte, El Diario de Huesca también denunciaba que la prensa de la capital del Somontano estaba haciendo el juego a El País, diario de Lérida en plena campaña en pro de que la conexión francesa se realizase por el Noguera Pallaresa (Sabio, 2000). Esta situación era utilizada por el Gobierno para ir demorando aún más el proyecto con el argumento repetitivo de que las opiniones estaban muy encontradas hasta dentro de la misma provincia.

Pero ya faltaba menos. En 1881 se discute el proyecto de ley del ferrocarril de Canfranc en el Congreso y el Senado. Las opiniones están encontradas. Algunos generales lo ven como la vía de entrada de todas las invasiones: habría que convertir a la mismísima Zaragoza en una auténtica fortaleza. En palabras del General San Román, «Zaragoza será ceñida con un anillo inmenso de piedra, hierro y bronce, como plaza fuerte de primer orden. (...) Si no se perfora el camino de Canfranc, Zaragoza se verá libre, no respirarán sus habitantes el aire triste que se respira en todas las plazas fuertes, se podrá ensanchar la población, se pasearán sin reglamento sus moradores por sus verdes y fértiles afueras». Tuvo que ser otro militar, el General Jovellar, el encargado de recordar que el aislamiento era un objetivo tan imposible como contraproducente ya que en aquel momento ya existían once carreteras que comunicaban ambos países. Los tiempos estaban cambiando y que era inútil tratar de poner puertas al campo. Un penúltimo sobresalto: a punto de votarse la ley alguien se da cuenta de que Francia no ha dicho ni una sola palabra sobre la continuidad de ese trazado en la vertiente francesa. La incertidumbre queda en el aire, pero la ley se aprueba en enero de 1882 y se define el recorrido por La Peña, Caldearenas, Sabinánigo y Jaca.

La Sociedad Anónima Aragonesa fue la concesionaria y las obras se iniciaron, entre grandes festejos, el 22 de octubre de 1882 aunque se

desarrollarían con una lentitud exasperante. De hecho, lo que se empezaba era el trayecto Huesca-Jaca porque el paso a Francia todavía estaba en el aire. Así, ese mismo año se constituyó una nueva comisión técnica cuya misión era encontrar el trazado más ventajoso para la unión España-Francia a través de los Pirineos!! La comisión no sirvió precisamente para tomar decisiones ya que nuevamente presentó las tres variantes ya conocidas: la línea de Canfranc, la del Cinca y la del Noguera Pallaresa. Obviamente, los tres frentes territoriales renovaron las presiones para que el ferrocarril pasase por su zona. Huesca y Jaca eran favorables al Canfranc mientras que Barbastro, Monzón, Albalate, Fraga y pueblos cercanos eran partidarios de eje del Cinca y, en consecuencia, de que se horadase un túnel en Bielsa o en Benasque (Figura 13). La situación seguía siendo tan delicada como peligrosa porque dividía a la opinión pública de la provincia en dos, mientras que toda Cataluña (que ya contaba con la conexión por Portbou) apostaba, lógicamente, por la variante leridana.

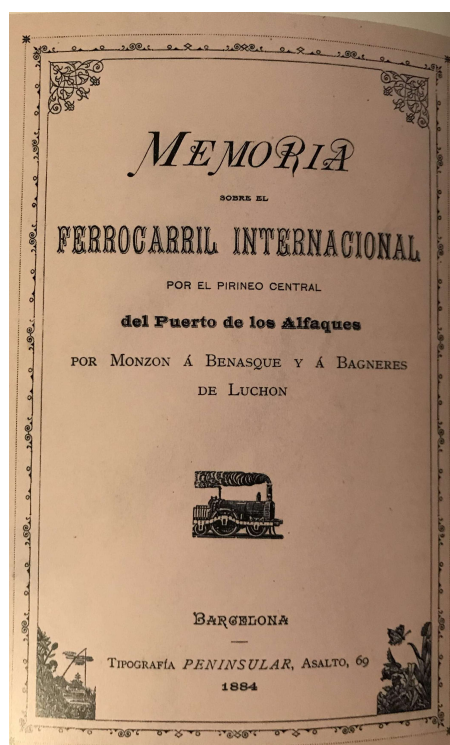


Figura 13. José Motiñó (1884). *Memoria sobre el Ferrocarril Internacional por el Pirineo Central. Del Puerto de los Alfaques por Monzón á Benasque y á Bagneres de Luchon*. Archivo UCM.

En Francia también se tenía en cuenta la posibilidad de la línea del Cinca. Allí la llamaban “Tarbes-Gavarnie-Monzón”. Incluso se llegó a hacer el presupuesto de los dos túneles que habría que hacer en territorio galo. Uno en

el valle de Nestes (a una altura de 1.100 m; distancia: “12 km 625 m”; coste: “44 millones 500.000 francos”) y otro en Gavarnie (también a 1.100 m; distancia: 20 km; coste: 70 millones de francos) (*El Pirineo Aragonés*, núm. 126, 7 de septiembre de 1884). En Barbastro, el ambiente social era tan favorable, que el maestro Enrique Ferrer y Rodrigo compuso una «gran marcha paso doble para piano» titulada *El Ferrocarril del Cinca*. En la portada de la partitura se observa una locomotora que porta unas bandas en las que aparecen los nombres de Barbastro, El Grado, Boltaña y Bielsa «poblaciones por donde debía de pasar este ferrocarril» (Figura 14). Además, tal y como indica Soláns (2000), en la máquina «también leemos “London”, pueblo inglés muy grande donde se fabricaban algunas burretas...».



Figura 14. Portada de la partitura *El ferrocarril del Cinca*. Archivo UCM.

La decisión de que fuese por Canfranc (sin desestimar la variante leridana) estaba contenida en el Convenio Hispanofrancés de 1885, tal y como lo recogió el periódico *El Pirineo Aragonés* (núm. 150; Jaca, 22 de febrero de 1885): «El viernes de la semana pasada se firmó solemnemente en Madrid el convenio internacional para las proyectadas vías férreas que han de atravesar el Pirineo por esta provincia y la de Lérida». El plazo para el término de las obras se fijó en «10 años que podrán acortarse si los contratistas o partes interesadas tuvieran medios o interés en darlas por acabadas antes». Las intenciones debieron ser buenas pero el

tiempo demostró que los medios y/o el interés no fueron precisamente excesivos. El final de esta crónica periodística sobre el ferrocarril a Francia era revelador: «Dígalo el ferro-carril de Canfranc: Unánimes pedimos; contestes protestamos; juntos insistimos; unidos triunfamos. Esta conciencia del propio valer es la garantía del éxito indudable».

Tras las elecciones de 1886, se pidió a los diputados electos por los distritos de Barbastro (Álvarez Capra), Boltaña (Lacadena) y Fraga (Moncasi) que hicieran un último esfuerzo para recuperar la idea del ferrocarril: «y no pedimos una cosa irrealizable, pues se ha puesto de relieve lo importante que es a Aragón la construcción de este ferrocarril, muy económico, supuesto que lo pedimos sin subvención» (El Diario de Huesca, 9 de mayo de 1881). Pero la suerte estaba echada y en 1888 el proyecto del Cinca se esfumó... ¿para siempre? (Figura 15).



Figura 15. Plano de los «ferrocarriles inter-nacionales por el Pirineo Central» (Molino, 1884).

En 1892, y a punto de acabar el recorrido Huesca-Jaca, la Sociedad Anónima Aragonesa cedió sus derechos a la poderosa Compañía del Norte. El

tren llega a Jaca en 1893 pero el tramo no se puso en explotación hasta 1898. Se trataba de la primera conexión regular y estable entre ambas ciudades ya que la diligencia tenía que hacer frente a frecuentes problemas. No es extraño encontrar en los periódicos de la época avisos como el siguiente: «*Asegúrase que desde primeros de abril, la empresa de diligencias de la competencia, reanudará su servicio entre esta ciudad y Huesca, interrumpido por los accidentes del pasado invierno*» (El Pirineo Aragonés, núm. 155; Jaca, 29 de marzo de 1885).

Para el resto del recorrido, ¡paciencia! Fueron necesarias otras tres décadas para cubrir el tramo entre Jaca y Canfranc: 21 kilómetros con un desnivel de 400 m. y varios puentes, viaductos y túneles por construir, entre los que destacaba el de Somport, de 7 km., a través del cual se cruzaba la frontera (una obra de ingeniería excepcional para la época); además de los problemas técnicos inherentes a una obra de tal naturaleza, el Ministerio de la Guerra español seguía viendo con recelo la construcción de un nuevo paso con Francia, por lo no solo fue retrasando las oportunas autorizaciones sino que exigió la construcción y/o reparación de diversas fortificaciones (torre de fusileros entre Canfranc y Villanúa, fuerte de Coll de Ladrones en Canfranc y de Rapitán en Jaca, etc.), con un coste adicional elevado. Los problemas económicos estuvieron a punto de impedir la llegada a Canfranc. Solo en la estación internacional y en el nuevo poblado de Los Arañones se gastaron doce millones de pesetas de la época entre 1921 y 1928, siendo necesario realizar otras obras adicionales de repoblación y construcción de diques en barrancos y laderas como prevención ante los aludes de nieve.

Pero al final se consiguió y el 18 de julio de 1928 se inauguró la línea con la presencia del rey Alfonso XIII, Gaston Doumergue (presidente de la República francesa) y el General Primo de Rivera (Figura 16); al año siguiente comenzó una explotación comercial que ha estado repleta de avatares. En 1929 se inauguró el ramal Zuera-Turuñana (39 km) con el objetivo de acortar el recorrido de Zaragoza a Francia, ya que evitaba el desvío por Huesca.

7. ¿Una unión ferroviaria entre Serrablo, Sobrarbe y el Somontano?

Parece ser que las líneas de Canfranc y del Cinca (norte-sur) no fueron los únicos proyectos ferroviarios que se contemplaron el Alto Aragón a caballo entre los siglos XIX y XX, sino que, además, se planteó un trayecto transversal

(oeste-este). La idea era prolongar el ferrocarril del Irati (Pamplona-Sangüesa) hacia territorio oscense. El tren Irati (Figura 17) supuso un gran avance socioeconómico en aquella zona, al quedar bien comunicada con Pamplona. Así, Sangüesa podía enviar cómodamente sus afamados productos hortícolas, que constituían una de las bases económicas más importantes de sus vecinos, mientras que, por otra parte, se abría la posibilidad de enviar a Pamplona la madera bajada en *almadías* (el equivalente navarro de las navatas) por el Salazar y el Esca-Aragón procedentes del Pirineo (valles de Salazar y Roncal). Este tren de vía estrecha fue de los pioneros de la tracción eléctrica en España. La corriente empleada era monofásica a 6.000 voltios, que se reducían a 600 en los puntos en que el trayecto coincidía con calles o carreteras, para evitar accidentes. El presupuesto ascendió a 4.421.375 pesetas, con un recorrido total de 58 kilómetros. La línea inició sus servicios el 23 de abril de 1.911, entre grandes manifestaciones de júbilo popular y pronto recibió el jocoso nombre de *Escachamatas*. Para inaugurarlos oficialmente, el 30 de dicho mes, se celebró un banquete en Sangüesa, al que asistieron las autoridades navarras, entre ellas el obispo, el Ayuntamiento en pleno y representantes de la *Sociedad El Irati*, hasta un total de 90 personas a 25 pts. el cubierto. Se repartieron 123 puros de a peseta, hubo música y baile y a los vecinos más pobres de la localidad les dieron gratis carne, pan y vino. El gasto supuso al Ayuntamiento 2.500 pts.



Figura 16. Alfonso XIII, Primo de Rivera y Gaston Doumergue, presidente de Francia, en la inauguración del Canfranc, 18 julio 1928. Archivo Filmoteca Nacional (Madrid).



Figura 17. El viejo tren de Irati a su paso por la Foz de Lumbier. Archivo *Diario de Navarra*.

La prolongación de la línea se desarrollaría siguiendo la Canal de Berdún hasta llegar a Jaca y, posteriormente, a Sabiñánigo. Desde allí, se dirigiría a Yebra de Basa y atravesaría la divisoria Gállego-Ara mediante la perforación de un túnel con salida en el barranco de Forcos. A continuación, seguiría primero la ribera del Ara, con paradas en Fiscal, Boltaña y Aínsa; finalmente, iría pegado al Cinca hasta su destino final: Barbastro. Dado que la línea Sangüesa-Pamplona conectaba con la Pamplona-San Sebastián (el *Plazaola*, inaugurado el 19 de enero de 1914), el proyecto estaba abierto a múltiples variantes (Hendaya, el puerto de Pasajes, etc.).

El equipo que estudió el trazado no encontró grandes pegas hasta que se topó con el hipotético túnel que habría de unir Yebra con Fiscal. Muy mal lo debieron ver. López (1981) recoge las impresiones de Gabriel Arilla, un vecino de Yebra que conoció al equipo. Cuando preguntaron al ingeniero sobre el proyecto éste contestó con un lacónico «*qué difícilmente sus nietos viajarán es ese ferrocarril*». ¡Todo un profeta! Del ferrocarril no se volvió a saber. Es más, a medida que avanzaba el siglo XX, la competencia del transporte por carretera se fue haciendo insostenible tanto para el Irati como para el Plazaola. El primero desapareció en 1955 y el segundo en 1953.

El citado López, comentaba ya en 1981 que «*hoy el transporte por carretera supera las necesidades de comunicación y transporte, y sería deseable para Sabiñánigo el que desde Yebra se hiciera un túnel que comunicara directamente con Fiscal por aquel mismo sitio por el que fue marcado el del ferrocarril que nunca se hizo*». El

sentimiento popular, entre la esperanza y el escepticismo, estaba perfectamente recogido en una estrofa de la canción *Pasacarreras de Carnaval* (“País de anohecida”, La Ronda de Boltaña):

«¡Brindo por el día
-¡tiempo hay de brindar! ...-
que pueda ir en auto
de Yebra a Fiscal!»

Por fin, el 6 de julio de 2012, tras numerosos retrasos en la ejecución de las obras, se inauguró oficialmente, la variante Sabiñánigo-Fiscal de la N-260. De la magnitud de la obra da una idea el hecho de que en el conjunto del trazado se tuvieran que construir tres puentes de 15 metros de luz sobre los barrancos de Osán, Gabardué y Santa Orosia; cinco viaductos entre 91 y 263 metros de longitud con altura de pilas hasta de 60 metros, el puente sobre el río Ara de 81 metros de longitud, y dos túneles, el de Petralba con 2.625 metros de longitud y de Berroy, de 168 metros de longitud. ¡Qué razón tenía aquel antiguo ingeniero!

8. El tráfico ferroviario de mercancías en Aragón (1879-1930)

El tonelaje total expedido por la compañía del Norte en Aragón se multiplicó por 7,6 entre 1879 y 1930, aunque el despegue importante se produjo realmente en las tres primeras décadas del siglo XX. Entre esos años, las expediciones aragonesas estuvieron lideradas por dos grandes grupos de mercancías: los productos agrícolas y los productos alimenticios. Este hecho refleja una economía basada, de una forma muy marcada, en el sector primario. Conjuntamente, estos dos grupos representaban aproximadamente el 84% de las mercancías totales en 1879 y el 65% en 1930 (Germán, 1999). En el periodo citado, el grupo formado por los productos agrícolas ganó peso gracias al creciente protagonismo de cereales, remolacha y forrajes. Así, creció de aproximadamente 37.000 Tm en 1879 (32% del total) a más de 332.000 Tm en 1930 (48% del total). Por el contrario, el formado por los productos alimenticios experimentó un descenso relativo notable, pasando de cerca de 61.000 Tm (1879; 52% del total) a 115.000 Tm (1930; 17% del total). En este caso, la explicación radica en la disminución acelerada de las exportaciones de vino, un producto que representaba casi la tercera parte del tonelaje total expedido

en 1879, la mitad en 1891 y algo más de la cuarta parte todavía en 1902. La caída del vino solo pudo ser mitigada parcialmente por la creciente exportación de harinas y azúcar a partir de 1890, en el que jugaron un papel importante diversas localidades oscenses: Monzón, en el caso del azúcar (Biescas, 1985), y Tardienta, Selgua, Barbastro y Binéfar, en el de la harina (Germán, 1999b). Con la excepción (y con muchos matices) del vino, el ferrocarril todavía no quitaba el sueño a los arrieros altoaragoneses dado el tipo y volumen de las mercancías expedidas, y los lugares de origen y destino de estas.

En el periodo analizado (1879-1930) creció significativamente el peso relativo del grupo “Materias primas/Productos intermedios”: de apenas 12.000 Tm (10% del total) en 1879 a más de 155.000 Tm (22%) en 1930. En este incremento se debió en gran medida al nuevo protagonismo de la producción de productos químicos en la moderna industria electroquímica de Sabiñánigo (Figura 18).

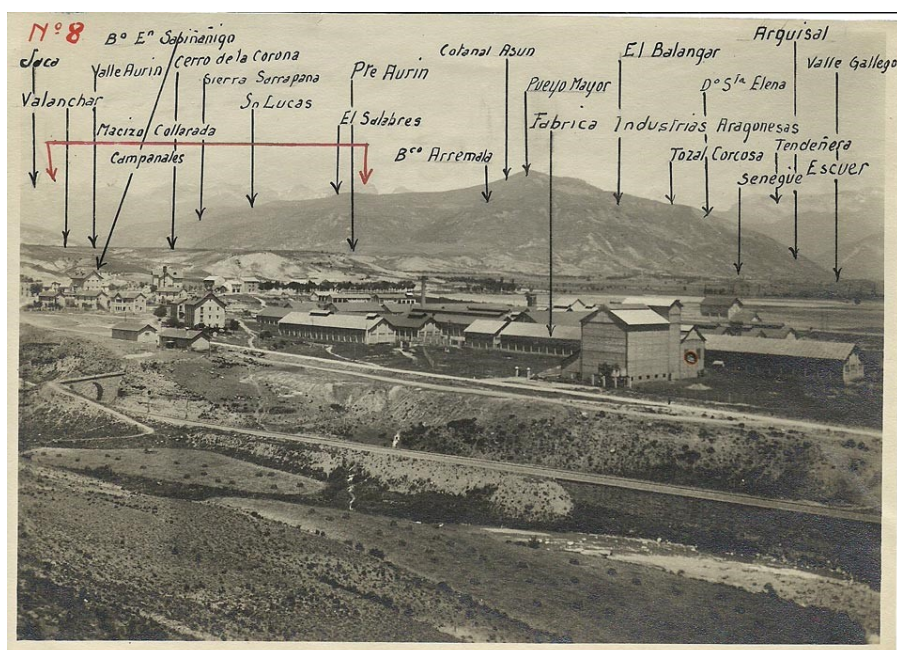


Figura 18. Sabiñánigo, tren y fábricas. Fotografía tomada hacia el año 1920. Colección de Moncho García Coca.

9. El caso de Sabiñánigo

El ferrocarril tuvo una influencia determinante en el devenir de muchas localidades y, en este sentido, Sabiñánigo representa un caso paradigmático. En 1900, el pueblo tenía 280 habitantes y ni su economía ni su demografía se

diferenciaban de la de otros núcleos rurales de la comarca. Pero contaba desde 1893 con una estación a poco más de un kilómetro. Este hecho propició la instalación de un modesto número de fondas, almacenes y comercios en sus proximidades a principios de siglo XX. El despegue estaba a la vuelta de la esquina (Figura 19). Así lo explicaba un nativo, Juan Emilio Aragón, en su artículo *Compendio de gratitudes al ferrocarril. De cómo una aldea pirenaica sin apenas vida, pero con estación, se ha convertido gracias a ésta, en floreciente ciudad industrial y nudo de comunicación hacia amplias zonas de turismo*, publicado el 21 de noviembre de 1974 en el diario *Ya* (Madrid):

«La historia empieza en 1918. Un grupo financiero había decidido transformar en fuente de energía eléctrica algunos de los briosos ríos del Alto Aragón e instalar fábricas para la elaboración de productos químicos con la energía procedente de las centrales generadas al efecto.

Según me han referido, las intenciones primeras de dicho grupo eran las de instalar en Jaca el complejo industrial, aprovechando las aguas del río Aragón. Surgieron dificultades por la contrastadora vecindad que chimeneas y conducciones eléctricas supondría para el carácter monumental e histórico de la bella ciudad pirenaica. Y los financieros trasladaron su proyecto al río Gállego. Concretamente a Sabiñánigo, una aldea de escasos habitantes fundada hace dos milenios por las legiones romanas que de las Galias bajaron a Cesaraugusta, y sin apenas vida..., pero con estación ferroviaria a dos kilómetros de distancia, en la línea Zaragoza-Canfranc.

La existencia de esa estación fue el factor decisivo en aquel trance. Lógicamente, el complejo industrial no era concebible lejos de un sistema integrado de transportes. Y aquí empiezan mis gratitudes al ferrocarril.

Gracias a la existencia de la estación de Sabiñánigo, la aldea de 1918 es hoy una floreciente ciudad industrial, con fábricas de productos químicos, de fósforos, de aluminio, etc., y base de partida para el turismo hacia Ordesa, el valle de Tena, Panticosa y las pistas de esquí de El Formigal, con autocares de línea que inician su trayecto hacia todos esos puntos desde la misma estación ferroviaria,

Gracias al ferrocarril fue posible la posterior instalación de una vía apartadero hasta la misma fábrica, por la que los trenes de mercancías depositaban a pie de obra los diversos materiales necesarios para la actividad industrial, desde el carbón a las piritas, de igual modo que trasladaban a la estación los productos terminados.

De tal manera, nos encontramos con que la providencial estación ferroviaria de Sabiñánigo ha sido factor determinante, no sólo de la ejecutoria fabril del núcleo, sino también poderoso instrumento mediante el que los turistas españoles y extranjeros han podido conocer la esplendidez artística de las iglesias románicas de la comarca del Serrablo, y de las mozárabes o góticas, coexistentes en este venero artístico lindante con la Jacetania.

Gracias, en fin, al ferrocarril, porque merced a él aquella aldeíta aislada entre las montañas prepirenaicas se ha transformado hoy en el más importante complejo industrial del Alto Aragón, una de cuyas fábricas ha exportado, entre enero y septiembre del año actual, productos químicos por valor de 435 millones de pesetas».



Figura 19. Sabiñánigo: puentes de la cabañera y del ferrocarril. Se avecina un cambio importante en la forma de vida. Postal (autor y fecha desconocidos). Archivo Julio Gavín.

Efectivamente, la empresa Energía e Industrias Aragonesas se instaló en 1918 y Aluminio Español lo hizo en 1925. A partir de entonces se distinguen cuatro etapas en la evolución demográfica de Sabiñánigo (Garcés, 1997): (1) un despegue inicial entre 1900 y 1917; (2) un crecimiento constante entre 1918 y 1950 (se pasa de 720 habitantes en 1920 a 2.249 en 1950); (3) el *boom* demográfico experimentado entre 1951 y 1970 (año en el que se alcanzan los 8.293 habitantes), periodo de máxima despoblación de la montaña y en el que desaparecieron los últimos arrieros altoaragoneses; y (4) una fase de cierto estancamiento desde 1971. En el Real Decreto 2124/2008 de 26 de diciembre de

2008 (BOE de 29 de diciembre de 2008), Sabiñánigo aparecía con una población de 10.112 habitantes, sobrepasando el listón de los 10.000 por primera vez en su historia. El *Heraldo de Aragón* (11 de enero de 2009) se hizo eco de la noticia y comentaba que *«en relación con las poblaciones de la provincia de Huesca que a fecha 01.01.2003 sobrepasaban los 2.000 habitantes, la evolución en estos últimos cinco años, indica que Sabiñánigo es la población que mayor aumento porcentual ha experimentado con más de un 14 por ciento. En relación al aumento en valor absoluto figura únicamente por detrás de la capital de la provincia y prácticamente igualado con Monzón»*.

10. Impacto del ferrocarril sobre la actividad arrieril

Al nacer el ferrocarril, se anunció precipitadamente el fin de todos los medios de transporte de viajeros y mercancías que existían hasta la fecha. Pero, al menos inicialmente (1855-1870), no fue así. El mayor problema estribaba en que los ferrocarriles españoles no podían ofrecer un precio mucho más barato que el de arrieros y carreteros. No es de extrañar que en el Acta del Consejo de Administración de MZA, celebrado el 21 de octubre de 1858 se afirmase que *«de los datos que el Jefe de Explotación Comercial ha adquirido durante su permanencia en Barcelona, resulta que los precios del transporte por la carretería desde dicha ciudad a Madrid son de 7 reales por arroba en las mercancías comprendidas bajo la denominación de farderías, mientras que por nuestro camino dichos portes salen a 7,92 reales de vellón, deducidos ya de este precio una rebaja del 20 por 100 que hacen los Sres. López en el flete de sus vapores y del 25 por 100 en los gastos de intermediación»*. Y eso que se trataba de un trayecto interior, largo y difícil, en el que el ferrocarril mostraba ventajas evidentes sobre carros y carretas. No es de extrañar que, en aquellos años, la compañía MZA tuviera que aprobar tarifas especiales destinadas a combatir la carretería (Barquín, 1999). Lo cierto es que, en este periodo, el ferrocarril no pudo captar gran parte del mercado de la arriería. Este hecho, unido a unos costes fijos elevados, condujo a una profunda crisis ferroviaria y financiera a mediados de la década de 1860. Un artículo aparecido en la *Gaceta Industrial* en 1866 resulta ilustrativo:

«Si descendemos a detalles, aún en ellos hallaremos graves causas de la decadencia de los ferrocarriles, mereciendo muy particular preferencia la cuestión de competencia con los antiguos y ordinarios medios de locomoción y transporte. ¡Triste es confesarlo! Son muchos los carromatos y carretas de bueyes que siguen

transportando con toda regularidad en puntos donde hay vías férreas, y lo que es más triste aún, seguirán siempre, porque su existencia no es debida a la imposibilidad de destruir estos elementos en un solo día, sino a que el trazado de líneas es tal, que las distancias que se recorren entre puntos determinados son notablemente mayores que las correspondientes carreteras en tales términos que no hay compensación posible entre las ventajas de la celeridad y economía del ferrocarril, y la menor distancia y viaje directo del otro camino» (IV, p. 121, 1866).

En estas palabras se reconocía que las posibilidades de éxito del nuevo medio de transporte eran escasas en un país donde las transacciones comerciales eran muy reducidas y, en consecuencia, podían ser cubiertas con sistemas de transporte tan tradicionales como eficaces. Las cosas empezaban a cambiar pocos años después. Así, en un segundo período, desde 1870 hasta los años 1920 aproximadamente, el ferrocarril apenas tendría competencia en las distancias largas por su mayor rapidez y regularidad y sus menores precios en comparación con los carros y acémilas. A pesar de la dificultad de cuantificar el coste del transporte que realizaban los arrieros aragoneses, que era muy variable y tenía un gran componente de trueque, se estima que, entre 1868 y 1898, la tarifa media para una tonelada kilométrica (tonelada transportada por kilómetro; Tkm) sería de entre 7 y 10 céntimos en tren (compañías MZA y Norte), entre 35 y 63 céntimos en carro y de alrededor de 1 peseta a lomos de caballerías (Gómez, 1982; Gómez, 1989). En ese periodo los precios del transporte tradicional permanecieron prácticamente estables mientras que los del ferroviario disminuyeron significativamente.

Lógicamente el ferrocarril portaba, entre otras mercancías, productos típicamente asociados a la arriería. Así, la información de las compañías que operaron en Aragón (MZA y Norte) nos dice que un 13,1% del volumen transportado en 1878 se correspondía con aceite, vino y aguardiente (Anes, 1978). Este hecho trajo la ruina a algunas comunidades cuya actividad económica básica era la arriería de largo recorrido. El ejemplo paradigmático son los maragatos del Noroeste de León, los arrieros que durante siglos transportaron a lomos de mulas pescado fresco y otros artículos desde Galicia o Vizcaya a Madrid. Todavía en los años 50 quedaban ancianos maragatos que conocieron la arriería en su infancia y que recordaban como «*por entonces los arrieros se opusieron al paso del ferrocarril por la comarca*» (Martín, 1956). Obviamente, la extensión de la red ferroviaria fue inevitable y el efecto fue

demoledor: «por entonces los maragatos recurrieron, en un esfuerzo supremo para vencer al nuevo medio de transporte, a la utilización de carretas. Pero la derrota era inevitable. La pobre agricultura del país no pudo sostener a tantas gentes, que habían prosperado con las arrierías; comienza la gran emigración de hombres y dinero. Las grandes casonas arrieras quedan vacías y pasan a poder de agricultores pobres; los pueblos se llenan de ruinas. Miles de maragatos marchan a América, a Galicia o a Madrid» (Martín, 1956). El camión les hubiera salvado, pero cuando el camión llegó ya no había arrieros (López, 1953) (Figura 20).



Figura 20. Estación de León a principios del siglo XX. La estación trajo progreso, pero también supuso el fin de los arrieros maragatos. Museo del Ferrocarril (Madrid).

Sin embargo, la situación de los arrieros altoaragoneses no se vio muy comprometida en aquel momento ya que las caballerías (con o sin carros) seguían siendo competitivas en distancias medias o cortas debido a los “atajos” que podían tomar y a la comodidad de sus servicios puerta a puerta. Veamos, por ejemplo, lo que publicaba al respecto el *Heraldo de Aragón* en su número del 8 de octubre de 1887:

«La empresa del ferro-carril de Cariñena viene luchando con la competencia de los carros. El ingeniero y el administrador de aquella línea, Sres. Peña y Campos, han tratado de arreglar el asunto conciliando los intereses de todos y proponiendo a cambio de la cesación de la competencia, el usufructo, para los carros, de los servicios de este género que necesite la vía.»

Los carreteros no se han avenido. La empresa resulta perjudicada, y para evitar esto va a adoptar un remedio radical: bajar el precio de la tarifa. Pero, antes de adoptar tal medida, los Sres. citados han visitado al Gobernador Sr. Montes dejando a su iniciativa hallar una transacción.

El Sr. Montes ha agradecido la deferencia, deseado que continúen las gestiones y autorizado a la compañía, si aquellas son eficaces, para obrar libremente».

Esta competencia explica que el recorrido medio de las mercancías expedidas por ferrocarril fuera de 164 km en el periodo 1875-1879, distancia que se redujo a 144 km a finales de siglo debido a la construcción de líneas secundarias (Gómez, 1982). Todo parece indicar que, por debajo de esa distancia, los arrieros seguían siendo rentables además de gozar del «apego a los hábitos de los mayores» (Gil y Carrasco, 1852). Resulta llamativo que, entre 1865 y 1878, el número de animales dedicados al transporte más allá del propio municipio habría sido suficiente para movilizar todas las mercancías expedidas por ferrocarril en aquellos años (además de las que se seguían llevando a lomos o en carros) (Barquín, 1999). En dicho periodo un mínimo de 171.000 caballos, 149.000 mulas, un número similar de asnos y entre 24.000 y 68.600 bueyes, según las fuentes, se dedicaban al transporte intermunicipal (Madrazo, 1984).

La situación empezaría a cambiar lenta pero inexorablemente y, así, los *Censos de la Ganadería* de 1891, 1905 y 1906 muestran de una forma palpable el efecto del ferrocarril sobre el ganado de tiro, registrándose un notable descenso con respecto al de 1865. Las cifras de 1891 sugieren que en la última década del siglo XIX ya no había suficientes medios de transporte alternativos para reemplazar a los servicios de del ferrocarril (GEHR, 1985). La reducción fue particularmente marcada en el ganado asnal. A este respecto, se ha sugerido que posiblemente el tren sustituyó al caballo, al mulo y al buey en las grandes distancias y éstos, a su vez, al asno en las distancias cortas, en parte por la mejora del firme de carreteras y caminos (Barquín, 1999). En el Alto Aragón esta explicación contrasta con el hecho de que los últimos arrieros, que hacían recorridos generalmente más cortos sus predecesores, utilizaran básicamente burros en contraste con las reatas de machos que emplearon los arrieros de Naval durante siglos.

En muchas zonas, los transportes basados en las caballerías fueron complementarios al ferrocarril ya que eran los que nutrían y vaciaban las estaciones de viajeros y mercancías. De hecho, surgió un nuevo tipo de arrieros y carreteros: los farderos. Estos llevaban las mercancías desde las estaciones recién abiertas a los lugares donde todavía no llegaba el tren *«y que en Huesca fue importante gremio que nació al llegar el tren y terminó no hace muchos años»* (Chavala, 2012). *«Farderos domésticos, como los Ribera, Laliena, Abarquetas y otros como Galán, Nogués, Mur o Cristóbal Belenguer y Feliciano Lanzarote, todos ellos con enormes carros y grandes percherones, que duraron mientras no entraron en liza camiones y furgonetas»* (Chavala, 2012). No todos los antiguos arrieros se adaptaron igual de bien. Por ejemplo, *«Jarrea, un arriero que entonces se vio relegado a ser casi un recadero, un mal día se tiró al tren, a ese tren que le había matado el negocio previamente»* (Chavala, 2012).

En cualquier caso, es evidente que los medios de transporte tradicionales subsistieron durante muchas décadas para esas distancias relativamente cortas y/o en aquellos lugares en los que el tren tardó en llegar... o no llegó nunca. Precisamente, las condiciones que caracterizaban los intercambios comerciales entre Pirineo y Somontano. En Huesca, *«provincia poco afectada por el ferrocarril, perduraron los arrieros»* que solo sucumbirían con la llegada del camión, *«bastantes años después»* (Chavala, 2012). Posiblemente, otro gallo les hubiera cantado si el proyecto Sangüesa-Barbastro se hubiera materializado y hubiera existido un abastecimiento abundante, rápido y continuo de aceite, vino, cacharrería y otros artículos a pueblos como Yebra de Basa o Fiscal, en un tiempo en el que no existían ni carreteras asfaltadas ni camiones ni furgonetas. Dichos pueblos habrían servido, a su vez, como centros de abastecimiento para los pueblos de, por ejemplo, Sobrepuerto o La Solana, tal y como sucedió con Sabiñánigo y sus zonas de influencia. De hecho, los comercios de Lacort, Fiscal o Broto jugarían un papel parecido algunas décadas después cuando “esos locos cacharros” empezaron a recorrer con cierta frecuencia la carretera que unía Barbastro con Broto a través de Naval, Aínsa y Boltaña.

Los recorridos de los arrieros altoaragoneses se tuvieron que adaptar a los nuevos tiempos en las zonas de influencia del ferrocarril (Sabiñánigo-Jaca); en general, se acortaron sensiblemente las distancias. Por ejemplo, el arriero navalés Antonio Banastón nos contaba que su abuelo se desplazaba

habitualmente hasta las poblaciones de los valles de Ansó y Hecho mientras que su padre no sobrepasaba la línea Sabiñánigo-Larrés-Acumuer-Biescas. Además, las grandes recuas del pasado, conducidas por varios miembros de una familia de arrieros y uno o más criados, se tuvieron que transformar en una o dos caballerías (con o sin carro) conducidos por una sola persona.

El ferrocarril incluso supuso una ayuda estimable a aquellos arrieros de Naval y otras localidades del Somontano que se desplazaban regularmente a zonas que disfrutaban de estaciones de tren más o menos próximas. Así, si se les acababa la mercancía durante su trajín de pueblo en pueblo, no hacía falta que volvieran hasta Naval a por más. Tenían la opción de llamar a algún familiar o conocido de su pueblo, quien se encargaba de facturar más mercancía en Barbastro y el arriero podía recogerla en la estación de Sabiñánigo, por ejemplo. Algunos arrieros facturaban personalmente cierta cantidad de mercancía antes de emprender su viaje con las caballerías. Obviamente, no podían utilizar este recurso aquellos que, por ejemplo, cubrían la ruta entre Naval y el valle de Gistaín o el de Bielsa.

Realmente, la jubilación de los arrieros en el Alto Aragón no se produjo por una pérdida de clientes debido a la llegada, primero, del ferrocarril y, luego, del Patrimonio Forestal del Estado, el Instituto de Colonización, los embalses, la irrupción de los frigoríficos, etc. Su jubilación vino de la mano de furgonetas, camionetas y camiones, nuevos medios de transporte que tuvieron un impacto mucho más fuerte que el ferrocarril en los sistemas de abastecimiento de alimentos; es cierto que el trazado de las carreteras determinó la supervivencia o desaparición de muchos pueblos de montaña pero, para entonces, la suerte de los arrieros ya estaba echada. Muchos arrieros cambiaron una forma de transporte por otra, como Fantova, Cardelina o Chavalín de Naval. También fueron famosos los hermanos Palacín de Lascellas, célebres arrieros que pasaron a ser accionistas de una empresa de transporte *«que cubría su antigua ruta, en un saber adaptarse a los tiempos»* (Chavala, 2012). Este autor señala que conoció *«al Sr. D. Isabelino Escar de la placeta de Latre, que con sus hijos Mariano (más conocido por Calma) y Manolo, así como con Nicolás e Ismael Beltrán, fueron los últimos, con “Los Cubas”, sustituyendo al patrón de la profesión extinguida, San Antón, por San Cristóbal, la cebada por la gasolina. Desapareciendo por inútiles las ventas y posadas así como los mojones, que a lo largo de las carreteras y caminos que aún no hace cuarenta años, conservaban con*

muy pocas variantes las trazas con que fueron construidas para carros y tiros de caballerías».

11. Referencias

- Acta del Consejo de Administración de MZA. 1858. *Fundación de los Ferrocarriles*. Signatura L373.
- Anes, R. 1978. Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935). En: *Los Ferrocarriles de España. 1844-1943*, Vol. II, pp. 357-529. Banco de España, Madrid.
- Barquín, R. 1997. Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional. *Revista de Historia Económica* 1, 17-48.
- Barquín, R. 1999. El ahorro social. Una perspectiva dinámica. En: *Siglo y Medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*. M. Muñoz, J. Sanz y J. Vidal (eds.). Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 337-354.
- Biescas, J.A. 1985. *El Proceso de Industrialización en la Región Aragonesa en el Periodo 1900-1920*. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- Botanch, A. 2012. *El ferrocarril de Selgua a Barbastro*. Diputación Provincial de Huesca.
- Carnero, T. 1980. *Expansión Vinícola y Atraso Agrario, 1870-1900*. Ministerio de Agricultura, Madrid.
- Comín, F. 1999. Los efectos económicos del ferrocarril sobre la economía española (1855-1935). En: *Siglo y Medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*. M. Muñoz, J. Sanz y J. Vidal (eds.). Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Comín F. y Martín Aceña, P. 1996. Rasgos históricos de las empresas en España. *Revista de Economía Aplicada* 12: 75-123.
- Comín, F., Martín Aceña, P., Muñoz, M. y Vidal, J. 1998. *150 Años de Historia de los Ferrocarriles de España*. Anaya- Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- D.S.C.A. 2001. Debate y votación de la Proposición no de ley núm. 153/01, sobre estudios de viabilidad del ferrocarril Huesca-Barbastro-Selgua y el túnel carretero Benasque-Luchón. *Comisiones: Iniciativas Parlamentarias*, Serie B, n.º 104.
- Ezquerro, A. 2002. El Mulebús. *El Cruzado Aragonés*, Extra Fiestas.

- Garcés, J. 1997. Evolución demográfica de Sabiñánigo. En: *Sabiñánigo en Imágenes (1910-1975)*, pp. 7-8. Amigos de Serrablo, Sabiñánigo.
- GEHR. 1985. Contribución al análisis histórico de la ganadería española, 1865-1929. En: *Historia Agraria de la España Contemporánea*, vol. II, pp. 229-278, R. Garrabou y J. Sanz (eds.). Crítica, Barcelona.
- Germán, L. 1999a. Red ferroviaria y evolución del comercio interregional de la economía aragonesa, 1875-1930. En: *Siglo y Medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*. M. Muñoz, J. Sanz y J. Vidal (eds.). pp. 517-532. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Germán, L. 1999b. *Especialización Industrial Harinera y Transformaciones Empresariales en Aragón (1845-1995)*. Fundación Empresa Pública, Madrid.
- Gil y Carrasco, E. 1852. *Los Españoles pintados por sí mismos*. Imprenta de Gaspar y Roig, Madrid.
- Gómez, A. 1982. *Ferrocarriles y Cambio Económico en España (1855-1913). Un Enfoque de Nueva Historia Económica*. Alianza Editorial, Madrid.
- Gómez, A. 1989. El sector del transporte. En: *Estadísticas Históricas de España*, A. Carreras de Odriozola (ed.). Banco de España, Madrid.
- López, A. 1953. *El Abastecimiento de Pescado en Madrid*. Estudios Geográficos, Madrid.
- López, S. 1981. El ferrocarril que nunca se hizo. *Serrablo* 39: 7.
- Madrazo, S. 1984. *El Sistema de Transportes en España 1750-1850*. Turner, Madrid.
- Martín, J.L. 1956. *Arrieros Maragatos en el Siglo XVIII*. Universidad de Valladolid-CSIC.
- Moliño, J. 1884. *Memoria sobre el Ferrocarril Internacional*. Barcelona, 1884.
- Pan-Montojo, J. 1994. *La Bodega del Mundo: La Vid y el Vino en España. 1800-1936*. Alianza Editorial, Madrid.
- Sabio, A. 2000. Por Canfranc o por Bielsa: un debate periodístico-ferroviario en El Diario de Huesca, 1880-1890. En: *El Diario de Huesca, 125 Años Después*. Instituto de Estudios Altoaragoneses, Huesca, 2000.
- Sánchez-Albornoz, N. 1975. La progresión de la comunicación postal. En: *Jalones en la Modernización de España*. Ariel, Barcelona.
- Sánchez-Albornoz, N. 1977. *Los Precios Agrícolas durante la Segunda Mitad del Siglo XIX. Trigo y Cebada*. Banco de España, Madrid.

- Soláns, A. 2000. Pasodoble del ferrocarril del Cinca. En: *La Música Tradicional Barbastrense*, <http://www.grupo7.com/barranque1/musica.htm> (acceso el 22 de septiembre de 2025).
- Tortella, G. La Paradoja del ferrocarril español. En: *Siglo y Medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*. M. Muñoz, J. Sanz y J. Vidal (eds.). Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999.
- Wais, F. 1974. *Historia de los Ferrocarriles Españoles I*. Editora Nacional, Madrid.

Páginas web:

<https://www.spanishrailway.com/huesca-a-francia-por-canfranc/>