

8. Las comunicaciones en el pirineo central (1890-1960)

Alfonso Herranz Loncán

«A mi juicio, la causa principal de este descenso de la población es la escasez asfixiante de vías de comunicación, con todas sus consecuencias en el orden espiritual, cultural, sanitario y económico. De las 39 parroquias pirenaicas que hasta ahora he recorrido en la santa visita pastoral, 24 de ellas no tienen ni carretera ni camino vecinal. No pueden usar rueda alguna. Ni siquiera a caballo pude visitarlas en todo el trayecto de aquellos senderos montaraces, pues sus cotas de nivel son tan pronunciadas y bordeadas de desfiladeros tan profundos que hay que apearse en al menos no pocos descensos. Nada tiene, pues, de extraño que el montañés del Alto Aragón siga midiendo sus distancias no por kilómetros ni por leguas, sino por horas de camino. El hambre y la sed de un pequeño camino vecinal es tan acuciante en esta región pirenaica que, si no se les tiende la mano, el Pirineo aragonés seguirá despoblándose, no por falta de riqueza, sino por la imposibilidad de su explotación económica.

El problema de la vivienda es aquí la inversa de otras regiones españolas: casas cerradas y amenazando ruina en las aldeas, y los moradores no pueden transformar su pobre economía actual por la misma falta de carreteras que les imposibilita establecer cooperativas lecheras, sidrerías o casitas de verano y turismo. En mis charlas con los estupendos montañeses del Alto Aragón, me piden unánimemente que les ayude en su petición a los poderes públicos en demanda de una simple pista, a cuya construcción ellos mismos contribuirían encantados con aportaciones de trabajo».

Obispo de Barbastro. El Pirineo aragonés se despuebla por falta de vías de comunicación. *Diario YA*, Madrid, 6 de mayo de 1953; reproducido posteriormente en *El Cruzado Aragonés*, Barbastro, 9 de mayo de 1953.

1. Introducción

Uno de los procesos que han condicionado con más intensidad la historia del Pirineo central a lo largo del último siglo y medio ha sido la construcción de vías de comunicación. En el imaginario de las comunidades locales, las infraestructuras de transporte han sido, debido a su capacidad transformadora y al volumen de recursos necesarios para construirlas, uno de los símbolos más potentes del progreso contemporáneo. Un progreso

ambivalente, que al tiempo que traía riqueza a la región, llevaba también consigo, en algunos casos, la semilla de una profunda crisis.

En este capítulo se analiza la inversión en ferrocarriles y carreteras en el Pirineo central entre mediados del siglo XIX y la década de 1960. Se trata del periodo durante el cual, gracias a esas inversiones, la región se fue integrando con las economías de su entorno. Lamentablemente, y como buena muestra de esa naturaleza ambivalente del progreso a la que hacía referencia más arriba, el efecto fundamental de esa integración fue convertir al Pirineo central en reserva de mano de obra y recursos naturales, y no en oferente de productos, lo que tuvo efectos claramente negativos sobre las economías de la región (Pinilla Navarro, 1995).

El análisis se limita al Pirineo oscense y al Alto Pirineo catalán (comarcas de la Vall d'Aran, l'Alta Ribagorça, el Pallars Jussà, el Pallars Sobirà, l'Alt Urgell y la Cerdanya), áreas caracterizadas por una historia y unos problemas propios, muy diferentes de los del resto de la cordillera. Así, en contraste con esas comarcas, los valles navarros y las comarcas catalanas del Berguedà, el Ripollès, la Garrotxa o l'Empordà se beneficiaron de un relieve más suave y de su mayor cercanía a los centros urbanos, lo que permitió un mayor dinamismo económico y el desarrollo temprano de actividades industriales (Sabartés Guixés, 1998).

El capítulo se divide en dos partes, seguidas de unas conclusiones. El apartado que sigue a esta introducción se centra en la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, época durante la cual el ferrocarril constituyó la principal infraestructura del país en volumen de inversión, así como el medio fundamental de integración de las economías regionales españolas. Posteriormente se analiza el proceso de construcción de carreteras pirenaicas y sus principales efectos.

2. Las comunicaciones en el Pirineo Central en el siglo XIX

Antes de la llegada del ferrocarril, el tránsito de mercancías y viajeros entre las regiones españolas tenía lugar en su mayor parte por vía terrestre, a través de una densa red de caminos y carreteras. En cambio, el transporte por agua, mucho más barato que el terrestre, tenía una importancia muy limitada, debido a las características geográficas del país. Así, a mediados del siglo XIX

tan sólo existían en el territorio español unos 300 km. de canales navegables (el Canal de Castilla y el Canal Imperial de Aragón), a los que se sumaban, con ciertas restricciones, los tramos finales de los ríos Ebro y Guadalquivir. En cuanto a la navegación de cabotaje, su utilidad estaba restringida, obviamente, a la comunicación entre las regiones litorales.

Para el transporte terrestre se utilizaban carros o caballerías. El uso de los primeros era mucho más económico y eficiente que el transporte a lomos de mulas o caballos. Así, en esa época se calculaba que para trasladar a lomos de animales la carga que podía transportar un carro tirado por tres caballos y conducido por un hombre eran necesarios 20 caballos conducidos por 12 hombres (Bourret, 1995). En el mismo sentido, de acuerdo con los datos aportados por Gómez Mendoza (1989), los precios del transporte por carro eran en el siglo XIX en torno a un 58% más bajos que los precios del transporte a lomos de caballería.

Lamentablemente, el uso de carros sólo era posible en una pequeña parte de la red viaria, debido a los escasos esfuerzos estatales para construir carreteras de calidad antes de 1850. Así, Madrazo (1984) indica que la longitud de caminos de rueda en España durante la primera mitad del siglo XIX era de unos 10.000 km., es decir, bastante más reducida que la actual red de autopistas. A la escasez de carreteras aptas para el tráfico rodado se añadían los problemas para utilizar los caminos existentes durante las estaciones húmedas, puesto que la lluvia podía dejarlos inservibles durante semanas. En esas condiciones, la cantidad de mercancías que se podían transportar y las distancias que se podían recorrer estaban sometidas a límites rigurosos, más allá de los cuales el coste del transporte resultaba prohibitivo. Como consecuencia de todo ello, la integración del mercado interior español estaba lejos de ser completa a mediados del siglo XIX.

En el Pirineo central, la falta de infraestructuras de transporte era, si cabe, más grave que en el resto del país, puesto que la red de caminos del Pirineo, aunque densa, era totalmente inaccesible al tráfico rodado. El único camino de toda la cordillera que se describía como camino de ruedas en las guías de los siglos XVI y XVII (aparte de los pasos extremos de Irún y La Junquera) era el de Roncesvalles, en Navarra (Madrazo, 1984; Serrano Martín, 1999), y la ausencia de caminos aptos para el tráfico rodado en la montaña de

la provincia de Huesca era confirmada a mediados del siglo XIX por Pascual Madoz (Germán Zubero, 1999). De los caminos utilizados en época romana, probablemente las vías transpirenaicas de Somport/Puerto del Palo y de Puigcerdá habían sido originalmente aptas para el tráfico de carros (Magallón Botaya, 1999b) pero su deterioro impedía probablemente ese uso hacia siglos, dado que no se mencionan en las fuentes de época moderna. Entre la época romana y la segunda mitad del siglo XIX, el único intento de construir un camino apto para el tráfico rodado en la vertiente española del Pirineo central tuvo lugar en la década de 1760. Se trataba de una iniciativa francesa para construir una carretera transfronteriza por medio de un túnel que pasara por debajo del puerto de La Pez, en el alto valle del Cinqueta, pero el proyecto fue abortado antes de su conclusión por el gobierno español de Carlos III, aparentemente por razones estratégicas (Bourret, 1995).

A la ausencia de caminos de rueda se unían las dificultades impuestas por el medio físico, ya que el tráfico pirenaico, para pasar la frontera o para trasladarse de un valle a otro, debía superar puertos muy elevados e intransitables buena parte del año. Al mismo tiempo, los desfiladeros calcáreos del Prepirineo constituían obstáculos muy difíciles de salvar en el acceso a la Depresión del Ebro, que desde muchos valles pirenaicos resultaba más difícil de alcanzar que la tierra baja francesa (véase, por ejemplo, Bourret, 1995). Los problemas impuestos por el medio físico eran tan graves que buena parte de la red caminera no era accesible ni siquiera a los animales de carga (Daumas, 1976). Como indicaba Madoz en 1850 sobre los caminos pirenaicos: *«sólo los acostumbrados desde la infancia a aquellos precipicios pueden andar por ellos, no obstante que todos los años hay que lamentar alguna desgracia, ya de personas o caballerías»* (Latas Alegre, 1996: 47).

A pesar de esas dificultades, los caminos del Pirineo central acogían un flujo constante de intercambios comerciales entre los distintos valles de la vertiente española y entre Francia y España. Dentro de esa actividad comercial, las relaciones con los valles de la vertiente francesa, apoyadas por una red de hospitales a pie de puerto para alojar a los viajeros (como los de Benasque, Gistaín o San Nicolás de Bujaruelo), revestían una especial importancia, debido a las diferencias climáticas y de recursos entre ambas vertientes, que hacían rentable el intercambio de sus producciones respectivas, y también a la presencia de un importante comercio de tránsito, en gran

medida ilegal (Brives, 1984). A pesar de ese dinamismo, al tratarse de un sistema de transporte basado esencialmente en animales de carga o en el trabajo humano, su potencial de crecimiento era limitado, y el flujo de mercancías se mantuvo siempre en una escala relativamente pequeña. Hay que tener en cuenta, en este sentido, que una caballería no podía transportar más de 120 kg., y una persona más de 50 kg. en sus desplazamientos (Bourret, 1995). Los únicos flujos que escapaban a esa dependencia de las caballerías o el transporte humano eran, por un lado, las cabañeras o carrerades del ganado trashumante y, por otro, el transporte de madera a través de la red fluvial, utilizando el sistema de navatas o raiers. No obstante, éste último también se enfrentaba a límites estrictos en lo que respecta al volumen total que podía transportarse y, especialmente, al área de producción explotable, que debía estar a una distancia relativamente corta de los ríos.

A mediados del siglo XIX se inició la construcción de la red ferroviaria española. El ferrocarril supuso un abaratamiento espectacular del transporte terrestre, probablemente superior al 80% de acuerdo con los datos aportados por Gómez Mendoza (1982) y Madrazo (1984). El resultado fue un impulso significativo a la integración del mercado nacional. Lamentablemente, la vertiente española del Pirineo central quedó al margen del proceso de construcción de ferrocarriles, y antes de la Primera Guerra Mundial la única línea ferroviaria de la región era la de Huesca a Jaca, inaugurada en 1893.

Ello representaba un claro contraste con la situación en el lado francés, donde hacia 1900 había ya seis líneas que penetraban en el Pirineo axial con destino a Laruns, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères de Luchon, St Giron, Ax-les-Thermes y Quillan. Como consecuencia de la falta de inversión, a finales del siglo XIX, el Pirineo Central era una de las más extensas bolsas de la geografía española sin ferrocarril, y en la Vall d'Aran se alcanzaba la máxima distancia del todo el Estado a una línea ferroviaria, puesto que algunas poblaciones de esta comarca estaban a más de 200 kilómetros de distancia de la estación más cercana (Gómez Mendoza, 1999). La Tabla 1 muestra la desventaja del conjunto del Pirineo central en términos de densidad de líneas ferroviarias a finales del siglo XIX.

Tabla 1. Densidad de líneas ferroviarias y densidad de población en el pirineo central en 1900.

Territorio	Densidad ferroviaria (m de línea férrea por km ²)	Densidad de población (habitantes por km ²)
Pirineo aragonés	10	13
Alto Pirineo catalán	0	13
Pirineo central (total)	6	13
Aragón	16	19
Cataluña	42	61
España	26	37

Fuentes: Densidad ferroviaria: elaboración propia a partir de la *Estadística de las Obras Públicas* (1899-1900) y del *Anuario de Ferrocarriles de D. Enrique de la Torre* (1900). Densidad de población: Ayuda y Pinilla Navarro (2002) y Sabartés Guixés (1998: 19-21).

Esa exclusión era sentida dolorosamente por la población local desde que se inició la construcción de la red. Como indicaba un autor anónimo en 1859: «Desatendido en el interior por consideraciones de economía mal aplicada, condenado al completo aislamiento, (...) el Alto Aragón, Señora, ve por todas partes animación y vida, mientras se le condena al suplicio de la quietud» (*Caminos de Hierro de los Pirineos*, 1859, citado por Vidal Raich, 1994: 181). No obstante, la ausencia de líneas férreas tenía una evidente justificación económica. En España, la construcción de ferrocarriles, desarrollada en su mayor parte por la iniciativa privada, respondía en primer lugar al criterio de la rentabilidad esperada de cada línea, y en ese ámbito el Pirineo central estaba en clara desventaja, ya que en él coincidían unos elevados costes de construcción con unas expectativas de tráfico muy reducidas, debido a la escasa densidad de población de la zona y a la gran distancia que lo separaba de los centros urbanos españoles.

Es cierto que las subvenciones estatales podían alterar esa situación al permitir a las compañías concesionarias trasladar parte del coste de construcción de las líneas a la Administración Pública y, de hecho, el Estado español mostró su interés por impulsar y financiar parcialmente la construcción de varios ferrocarriles transpirenaicos ya desde la década de 1860. Sin embargo, esas iniciativas se vieron obstaculizadas hasta principios del siglo XX por la falta de acuerdo con el Estado francés sobre las líneas a construir, así como por el escaso interés del país vecino en hacer avanzar los

proyectos. Los desacuerdos iniciales, según indican Vidal Raich (1994), y Parra de Mas (1999), se debían a que el Estado español defendió desde un principio la opción del ferrocarril de Canfranc, mientras que Francia, por el contrario, daba prioridad a la conexión Lleida-Sant Girones por el valle de la Noguera Pallaresa, ya que esa línea le ofrecía una vía de comunicación terrestre directa entre París y Cartagena que facilitaría notablemente la conexión de la metrópoli con el Oranesado. No obstante, a partir de 1890 el problema principal ya no fue tanto ese desacuerdo como la falta total de interés de Francia por los ferrocarriles transpirenaicos, debido en buena medida a las significativas mejoras de la conexión marítima entre los puertos franceses y el Norte de África. Sólo en 1903 volvieron a entablarse negociaciones sobre la cuestión, en el contexto del acercamiento de Francia a España alrededor de la cuestión de Marruecos, alcanzándose en 1907 un acuerdo sobre la construcción de los ferrocarriles de Canfranc, Lleida-Sant Girones y Ripoll-Ax-les-Thermes.

Las obras de estos ferrocarriles, sin embargo, se desarrollaron con una lentitud exasperante, de modo que las líneas de Canfranc y Ripoll-Ax-les-Thermes no se inauguraron hasta 1928, y la construcción del ferrocarril de Lleida a Sant Girones se interrumpió definitivamente en 1951 a la altura de La Pobla de Segur. Para entonces, el automóvil se había ya convertido en un serio competidor del ferrocarril, lo que se tradujo en que esas líneas ferroviarias tuvieran unos resultados paupérrimos durante toda su existencia.

De hecho, la rentabilidad que podía esperarse de estas líneas ya era muy baja incluso antes de la aparición del automóvil. El problema esencial de los ferrocarriles transpirenaicos era su incapacidad para arrebatar cuota de mercado a las líneas de los extremos de la cordillera, ya que las pequeñas reducciones de la distancia entre centros urbanos españoles y franceses que estas líneas aportaban con respecto a las de Irún o Portbou eran más que compensadas por la lentitud y los altos costes impuestos por las dificultades del trazado. Su escasa capacidad para atraer tráfico quedó patente desde el principio de la explotación. Así, en 1929, Irún concentró el 82,3% del tráfico de viajeros y el 92,5% del tráfico de mercancías expedidos desde el conjunto de las tres estaciones de Irún, Canfranc y Puigcerdà (Vidal Raich, 1994).

Posteriormente, la situación de las líneas ferroviarias del Pirineo central tendió a empeorar aún más, debido a la competencia de la carretera, pero

también a la escasa inversión de RENFE en esas rutas. Como resultado, a principios de los años 90 del siglo XX, mientras Irún y Portbou tenían un tránsito anual de 3,3 millones de viajeros y 2,6 millones de toneladas de mercancías, por Puigcerdà circulaban 80.000 viajeros y no existía tráfico de mercancías. En cuanto a Canfranc, antes de su cierre en 1970 habían circulado anualmente por la estación 20.000 viajeros y 150.000 toneladas de mercancías, que constituían el 4,8 por ciento de todo el tráfico ferroviario transfronterizo (Sánchez Blanco; 1992; Vidal Raich, 1994; Latas Alegre, 1996).

En todo caso, con la excepción de la línea de Jaca, el Pirineo central quedó excluido del sistema ferroviario español hasta bien entrado el siglo XX, y esa exclusión se tradujo en el creciente aislamiento relativo de la zona. Mientras las áreas del entorno experimentaban una transformación revolucionaria en sus sistemas de transporte, el Pirineo siguió dependiendo de las técnicas de acarreo tradicionales. Como consecuencia de ese aislamiento, la influencia de la modernización económica que estaba teniendo lugar en las áreas cercanas a la cordillera llegó muy mitigada a la mayor parte de los valles. Tanto la extracción de los recursos locales para su uso en el exterior como el desarrollo de actividades económicas alternativas a las tradicionales en el interior se enfrentaron a límites estrictos, al depender de las mulas para el transporte de las mercancías y de las personas. Pero, al mismo tiempo, también la penetración de productos del exterior y el consiguiente declive de la actividad económica interior fueron menos intensos que en otras regiones, lo que ayuda a entender la supervivencia de formas de producción e intercambio tradicionales hasta al menos los primeros años del siglo XX. Así ocurrió, por ejemplo, con la trashumancia (Pinilla Navarro, 1995) o con la agricultura tradicional, puesto que en 1900 todavía se cultivaba cereal alimento en terrenos de muy mala calidad, como articas y parcelas con fuertes pendientes (Lasanta Martínez, 1989).

En contraste, el Pirineo francés, conectado estrechamente en ese periodo con las ciudades del Sur de Francia, sufrió el más grave hundimiento económico y demográfico de su historia ya en la segunda mitad del siglo XIX. Es interesante comprobar cómo, dentro del Pirineo central español, los pocos casos en que se experimentó un dinamismo y una modernización económica apreciables estuvieron vinculados a las contadísimas líneas ferroviarias pirenaicas. Así ocurrió, por ejemplo, con la producción maderera de la

Jacetania: de acuerdo con Pinilla Navarro (1995), alrededor de 1950 más de la mitad de la producción maderera de la provincia de Huesca se obtenía en el partido judicial de Jaca, gracias a la disponibilidad de transporte ferroviario. Lo mismo puede decirse de la actividad turística de la Cerdanya desde los años 30 (Arqué et al., 1982) y, muy especialmente, del surgimiento a partir de 1921 de un distrito industrial en Sabiñánigo, basado en sectores electrointensivos, y donde la conexión con la red ferroviaria española fue esencial para dar salida a la producción final. En contraste, el vínculo ferroviario con Francia desde 1928 fue mucho menos relevante, debido a la nula orientación exportadora de la producción local, aunque facilitó la llegada de alúmina calcinada a Sabiñánigo a menor coste que el que tenía la suministrada a través del puerto de Tarragona (Latas Alegre, 1996).

3. La construcción de la red pirenaica de carreteras

Para aquellas áreas que, como el Pirineo central, habían sido marginadas de la red ferroviaria debido a los elevados costes de construcción de las líneas o el escaso tráfico esperado, la difusión del automóvil fue la primera oportunidad real para lograr una integración plena en la economía nacional. El coste de construcción de un kilómetro de carretera era entre 10 y 15 veces más barato que el de un kilómetro de ferrocarril y, al mismo tiempo, la menor escala y la mayor flexibilidad del transporte por camión hacían a éste especialmente apropiado para áreas con bajas densidades de población.

En realidad, la construcción de una red de carreteras que conectara los valles pirenaicos con las ciudades españolas se había iniciado ya antes de la difusión del automóvil, sobre todo en las comarcas catalanas, aunque a un ritmo más lento que en el resto del país (Tabla 2). La ausencia de ferrocarriles, sin embargo, había reducido notablemente el impacto de esta red incipiente. En la época de los carros, el transporte por carretera podía desempeñar una función importante como medio complementario al ferrocarril en las distancias cortas y medias. Sin embargo, en los trayectos más largos el uso de carros resultaba prohibitivo para la mayor parte de las mercancías, y especialmente para aquellas con una elevada relación entre peso y valor. Esto limitaba considerablemente las relaciones entre el Pirineo central y la tierra baja, ya que las distancias a recorrer por carretera eran largas, y las especializaciones tradicionales de la montaña eran relativamente pesadas en relación con su

precio (Domínguez Martín, 1995). Resulta sintomático, en este sentido, el caso de la Conca de Tremp, especializada en la producción vitivinícola desde mediados del siglo XIX y que vendía su producción en las comarcas del Alto Pirineo catalán, utilizando para ello la red de caminos de herradura. Esta comarca fue la última área catalana afectada por la filoxera, pero no pudo aprovechar esa ventaja para colocar su producción en los mercados urbanos ya que, a pesar de contar con carreteras, las distancias a recorrer y el mal estado habitual del firme encarecían en exceso el transporte hasta los mercados de la tierra baja (Tarraubella Mirabet, 1990).

Tabla 2. Densidad de la red de carreteras y densidad de población en el Pirineo central (1896-2002).

Territorio	1890		1957	
	Densidad red de carreteras (m/km ²)	Densidad de población (habitantes/km ²)	Densidad red de carreteras (m/km ²)	Densidad de población (habitantes/km ²)
Pirineo aragonés	46	13 ^a	69 ^c	10 ^d
Alto Pirineo catalán	12	15 ^b	73 ^c	13 ^d
Pirineo central (total)	31	14	71^c	11^d
Aragón	51	19 ^b		23 ^d
Cataluña	98	57 ^b		122 ^d
España	73	35 ^b		60 ^d

Fuentes: La densidad de la red de carreteras en 1890 ha sido elaborada por el autor a partir de la *Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en lo referente a carreteras* (1890). Para 1957, los datos de Aragón, Cataluña y España proceden del *Anuario Estadístico de España*, y las cifras referidas al Pirineo han sido proporcionadas por Fernando Collantes. Los datos de densidad de población proceden de Ayuda y Pinilla Navarro (2002), Sabartes Guixés (1998) y *Censos de la Población de España*.

Notas: (a) interpolación geométrica de las cifras de 1860 y 1900; (b) en 1887; (c) como representativas de las cifras de densidad de la red de carreteras del Pirineo central en 1957 se han tomado, en el caso del Pirineo aragonés, datos referidos al conjunto de los valles aragoneses y navarros y, en el caso del Alto Pirineo catalán, datos del conjunto de las comarcas pirenaicas catalanas. Dado que tanto los valles navarros como el Pirineo oriental son áreas con una mayor densidad económica que el Pirineo central, esas cifras son probablemente algo mayores de lo que serían los datos referidos al Pirineo central en sentido estricto; (d) en 1960.

La difusión del automóvil alteró esa situación, convirtiendo la carretera en un instrumento clave para la integración económica de la región pirenaica con su entorno. Por eso mismo, la forma en que tuvo lugar la construcción de la red es esencial para entender el modo en que tuvo lugar dicho proceso de integración. La red de carreteras que se planificó para el Pirineo a mediados del siglo XIX, y cuya construcción se prolongó prácticamente hasta la década de 1960, puede describirse como un sistema de drenaje, constituido por una serie de rutas que, partiendo de la tierra baja, iban siguiendo, en dirección ascendente, los cursos de los ríos principales de la cordillera y de sus afluentes más importantes, en una escalada progresiva hacia las cabeceras de los valles que relegaba la superación de los interfluvios entre valles o entre Francia y España a las últimas etapas de la construcción de la red.

Este esquema constructivo respondía a factores tanto geográficos como institucionales. Desde el punto de vista de la geografía de la región, la construcción resultaba mucho más sencilla en los fondos de valle, que eran además las zonas más pobladas, mientras que los interfluvios planteaban unas dificultades orográficas mucho mayores (Echeverría et al., 1999). Al mismo tiempo, desde el punto de vista institucional, la división política entre Francia y España se alzó como un importante obstáculo para la comunicación entre las vertientes Norte y Sur de la cordillera, ya que el objetivo básico de ambos Estados era conectar los altos valles pirenaicos con las ciudades de la tierra baja de su propia vertiente. De ese modo, el trazado de la red ignoraba las relaciones económicas entre valles y los tradicionales intercambios transfronterizos entre las comunidades de ambas vertientes. Como consecuencia, en el caso del tráfico entre Francia y España, la red de carreteras contribuyó al establecimiento de una frontera económica entre los dos países que antes no existía. Los distintos valles del Pirineo central español quedaron relativamente aislados entre sí y con respecto a las ciudades de la vertiente Norte, y su tráfico se orientó cada vez más hacia la Depresión del Ebro. Ello fue sobre todo en detrimento de la actividad económica de los valles centrales, de mayor longitud, y cuyas relaciones comerciales acabaron limitándose a las que podían mantener con los centros urbanos del Sur, situados a una enorme distancia (véase, por ejemplo, Cuesta, 2001).

Como se indicaba anteriormente, el proceso de construcción de esa red se inició, de hecho, a mediados del siglo XIX, con un retraso considerable en

comparación con Francia, donde una mayor disponibilidad de recursos públicos, una orografía más sencilla y una densidad de población más elevada permitieron que el Pirineo central francés contara ya a finales del siglo XVIII con una red de carreteras relativamente densa, muy relacionada con la práctica del termalismo (Bourret, 1995; Briffaud, 1994). En el lado español, la construcción empezó por los valles de los extremos oriental y occidental, que tenían un trazado relativamente más sencillo y cruzaban áreas más pobladas. Hacia 1880 se había terminado ya la carretera que seguía la tradicional ruta del Somport y se habían construido los primeros tramos de la de l'Alt Urgell.

En cuanto a los demás valles del Pirineo central, empezaron a conectarse a la red a partir de esa fecha, de modo que a la altura de 1914 buena parte de las carreteras de valle estaban ya bastante avanzadas. De Este a Oeste, se habían construido la que seguía el curso del Segre hasta La Seu d'Urgell, la de los Pallars hasta Sort, la del valle del río Ésera hasta Campo, la del Cinca hasta la entrada del desfiladero de las Devotas, la del Ara hasta Broto, y las del Gállego y el Aragón hasta la frontera. No obstante, ese año todavía carecían de conexión a la red algunas poblaciones importantes de los valles más altos, como Puigcerdà, Esterri d'Aneu, Viella (aunque esta última estaba conectada con Francia desde 1868), Benasque, Plan y Bielsa, así como algunos valles en su integridad, como el del Isábena y el de la Noguera Ribagorzana.

A partir de 1914 se aceleró el proceso de construcción de carreteras, estimulado tanto por las nuevas posibilidades abiertas por el automóvil como por la necesidad de facilitar el acceso a los recursos hídricos pirenaicos. Éste último factor consolidó el carácter de drenaje de la red, ya que lo esencial era garantizar la conexión entre los saltos de agua de la cordillera y los centros industriales externos a la misma, y no conectar los valles pirenaicos entre sí. Como consecuencia, entre 1914 y 1970 se fueron completando las carreteras de valle que se habían iniciado en el periodo anterior. Después de 1914 se finalizó la prolongación de la carretera del valle del Segre hasta Puigcerdà (donde se llegó en 1915), la de los Pallars hasta Esterri d'Aneu (1915) y hasta Viella por la Bonaigua (1925), la del valle del Ésera hasta Benasque (1918), la del Cinca hasta Bielsa (1921), y se construyeron otras nuevas, como la del Isábena hasta La Puebla de Roda (1931), la del Alcanadre hasta Rodellar (1930) y las de algunos valles tributarios de la Noguera Pallaresa, como Cardós y Vall Ferrera. En contraste, la carretera del valle de la Noguera Ribagorzana, que era el de

mayores dificultades físicas y mayor debilidad demográfica de la región, no se inició hasta los años 40, y culminó con la apertura al tráfico del túnel de Viella en 1949. No obstante, la parte inferior de este valle, bloqueada por los desfiladeros de Monsech y anegada posteriormente por los embalses de Canelles y Santa Ana, quedó sin carretera, estableciéndose la comunicación con la tierra baja por Benabarre. En esa misma década se prolongó también la carretera del valle del Ara hasta Ordesa y la del Isábena hasta el monasterio de Obarra, y se concluyeron los últimos tramos de la que seguía el curso del río Vero hasta Arcusa. La última de las carreteras de valle en terminarse fue la paralela al río Cinqueta, que en los años 50 llegaba hasta Plan y San Juan de Plan, al tiempo que se iniciaba la prolongación de la carretera de Bielsa hasta la frontera, por el valle del río Barrosa.

En contraste, las conexiones entre valles sólo empezaron a construirse, muy lentamente, a partir de 1930, y estuvieron caracterizadas, por lo general, por su escasez, su mala calidad y las dificultades técnicas con las que se enfrentó su construcción. En la mayoría de los casos se estableció una sola vía de comunicación entre valles, lo que resultaba totalmente insuficiente dada la larguísima extensión de algunos de ellos. Por ejemplo, todavía en 1970 los valles del Cinca y del Ésera estaban comunicados por una sola carretera (la de Aínsa-Campo), y lo mismo ocurría entre los valles del Ésera y la Noguera Ribagorzana (carretera de Castejón de Sos-Pont de Suert), y entre los Pallars y el valle del Segre (conectados a la altura de Tremp). En tan sólo dos casos se estableció una segunda vía de comunicación: por un lado, entre los valles del Gállego y del Ara (el Cotefablo entre Biescas y Broto, y el Serrablo a la altura de Boltaña), y, por otro, entre la comarca catalana de l'Alta Ribagorça y los Pallars (a la altura de La Pobla de Segur y de Tremp).

Por fin, en lo que respecta a los pasos a Francia, tan sólo los de los extremos (Somport y Puigcerdà) y el de Viella (a partir de la apertura del túnel en 1949) eran vías de calidad aceptable. En cambio, el Portalet, el túnel de Bielsa (construido ya en los años 70) o la carretera de La Seu-Andorra-Puymorens (terminada en 1932) ofrecían tan sólo un acceso precario al país vecino, y en invierno era muy difícil mantenerlos abiertos con suficientes garantías.

Las carreteras mencionadas en los párrafos anteriores constituían la red pirenaica básica que, obviamente, daba tan sólo servicio a una pequeña parte de los núcleos de población existentes en la zona. Como consecuencia, tal como recoge Daumas (1976), a la altura de 1945 tan sólo 50 municipios del Alto Aragón Oriental, de un total 120, disponían de carretas o de carros. En el resto la ausencia de infraestructuras restaba a esos vehículos toda utilidad. La conexión a la red de los núcleos que quedaban fuera de esa red básica no se inició, prácticamente, hasta los años 40 del siglo XX, y fue avanzando muy lentamente. El progreso de la construcción dependía, en cada caso, de los esfuerzos financieros de unos Ayuntamientos y Diputaciones escasamente dotados o incluso, en algunos casos, de la voluntad de particulares adinerados, como ocurrió con la pista a Laguarda por la Guarguera, construida en 1910 por iniciativa del mayor propietario del pueblo, para poder acceder al mismo en automóvil (García Ruiz, 1976). En algunos casos, la construcción también avanzaba cuando la ruta respondía a los intereses de las empresas madereras, del Patrimonio Forestal del Estado o de las compañías eléctricas. De cualquier modo, la lentitud y la insuficiencia de esos esfuerzos se reflejan en el hecho de que todavía a finales de los años 60 una proporción importante de la población seguía sin tener acceso a carretera o pista. Esa situación de carencia, de hecho, no solamente afectaba a los residentes de núcleos situados en los interfluvios, sino también a los de algunas poblaciones de fondo de valle relativamente cercanas a las carreteras principales, como Sahún o Gistaín.

Más concretamente, en el Sobrarbe y la Ribagorza aragonesa unas 32.500 personas vivían en 1940 en núcleos sin acceso a carretera o pista, lo que equivalía al 51 por ciento de la población de esas dos comarcas. En 1965 ese porcentaje se había reducido al 16 por ciento, pero todavía 206 núcleos de población, en los que residían unas 7.000 personas, carecían de una pista apta para el tráfico rodado que los conectara a la red general de carreteras (Daumas, 1976). En algún caso, esos núcleos incomunicados albergaban poblaciones relativamente importantes, como Gistaín y los pueblos de la Comuna, con más de 700 habitantes en su conjunto, o Fanlo y el valle de Vio, donde más de 500 personas debían caminar de 2 a 3 horas para llegar a la carretera más cercana. En algunos núcleos menores y peor comunicados la distancia a la red podía ser aún mayor, como en el caso de Nocito, cuyos habitantes debían caminar en

1960 unas 7 horas para alcanzar la red de carreteras en Rodellar (García Ruiz, 1976).

En cualquier caso, a finales de los años 60 del siglo XX la cordillera contaba con una red básica de carreteras. Se trataba de un sistema viario de muy mala calidad, como se refleja por ejemplo en el hecho, subrayado por Daumas (1976), de que a principios de los años 70 hubiera muy pocos kilómetros de carretera asfaltada en el Sobrarbe y la Ribagorza aragonesa, ya que la mayoría de la red estaba empedrada o simplemente explanada. Unos años antes, en una guía para turistas publicada en inglés, Myhill (1966) desaconsejaba el uso del automóvil en algunos de los tramos más elevados de las carreteras de valle, como el desfiladero de las Devotas que daba acceso a los valles de Bielsa y Gistáin, o la carretera del valle del Ésera por encima de Benasque, así como en algunas de las carreteras transversales. En todo caso, a pesar de esa mala calidad, la red consiguió conectar la mayor parte de la región con el sistema nacional de transporte y romper el relativo aislamiento económico en que había permanecido el área hasta al menos las primeras décadas del siglo XX. Y, como consecuencia de la ruptura de ese aislamiento, a partir de mediados de siglo la creciente competencia exterior hizo desaparecer progresivamente aquellos sectores tradicionales cuya supervivencia había estado basada en la protección que proporcionaban los altos costes de transporte, empezando por la propia producción agrícola del Pirineo central, que se redujo espectacularmente a partir de los años 50 (Lasanta Martínez, 1989).

Sin embargo, si bien las carreteras crearon las condiciones para la desaparición de sectores tradicionales, no fueron tan efectivas en lo que respecta al estímulo de actividades económicas alternativas en la región. Como se indicaba más arriba, la red de carreteras pirenaicas conectaba cada uno de los valles con la tierra baja, pero, en cambio, no facilitaba los intercambios entre los diferentes valles ni entre ambas vertientes de la cordillera. Como consecuencia, la evolución económica de cada valle acabó dependiendo básicamente de su propia dimensión, de sus recursos y de su distancia a los centros urbanos españoles. En los valles extremos (los del Aragón, el Gállego y el Segre), en los que había mejores condiciones para el desarrollo económico (es decir, una mayor densidad de población y una menor distancia a las ciudades catalanas, aragonesas o vasconavarras), la red de transporte hizo

posible la aparición o la consolidación de industrias de transformación y de servicios en torno a los núcleos de Sabiñánigo, La Seu d'Urgell, Jaca y Puigcerdà.

En cambio, en el Sobrarbe, la Ribagorza aragonesa y catalana y los Pallars, compuestos por valles escasamente poblados y a una enorme distancia de los centros urbanos del Sur (distancia mucho mayor, de hecho, que la que les separaba de las ciudades francesas), era muy difícil que tuvieran lugar procesos similares. Como consecuencia, sus economías siguieron basadas en gran medida en algunas actividades tradicionales residuales y en la extracción de recursos como la energía eléctrica o la madera para su transformación o su utilización en el exterior. En esas áreas, la ausencia de sectores dinámicos se tradujo en que sus centros económicos se situaran fuera del valle, en los núcleos urbanos de la tierra baja, mientras las capitales comarcales (poblaciones como L'Aínsa, Boltaña, Graus, Pont de Suert o Tremp) quedaban relegadas a funciones económicas secundarias.

Al mismo tiempo, los numerosos pueblos y aldeas que quedaron fuera de la red vieron hipotecado su futuro a medio plazo. A la ausencia de carreteras, que hacía muy difícil la explotación de los recursos locales, se unía en la mayor parte de los casos una total carencia de servicios básicos que, en una etapa como las décadas de 1950 y 1960 en la que el conjunto del país estaba experimentando una rápida transformación económica, significaba el hundimiento de la calidad de vida del área en términos relativos. Así, en 1965, 18.700 habitantes del Sobrarbe y la Ribagorza (un 35% del total) vivían en núcleos sin conexión a la red telefónica, incluyendo localidades como Arén, que contaba con 848 habitantes en esa fecha (Daumas, 1976). En esos años se consolidó una fuerte diferenciación interna entre una serie de núcleos relativamente bien equipados (algunos ya desde las primeras décadas del siglo XX) y otros totalmente vacíos de servicios básicos hasta la década de 1970. La consecuencia directa de esa situación fue el abandono durante los años 50, 60 y 70 del siglo XX de una gran cantidad de núcleos situados en los interfluvios y apartados de las redes básicas de comunicación. Por poner un ejemplo de la diferente evolución demográfica entre los núcleos de fondo de valle y los situados en las laderas y los interfluvios, en el valle de Benasque los primeros perdieron el 22% de su población entre 1940 y 1980, mientras los segundos vieron disminuir su población en un 51% (Lasanta Martínez, 1989). En los

casos de los valles con mayor potencial de desarrollo (los de los ríos Aragón, Gállego y Segre), ese proceso de despoblación fue en parte compensado por el crecimiento de los núcleos centrales de cada valle. En cambio, en el Sobrarbe, la Ribagorza y los Pallars, las cabeceras de valle también entraron en crisis y el movimiento migratorio se dirigió de forma mayoritaria al exterior de la cordillera.

Obviamente, no se puede acusar a la ausencia de servicios de ser la causa más importante de la despoblación. De hecho, hay casos de despoblados que disponían de acceso rodado e incluso de conexión a la red telefónica y eléctrica antes de su abandono. Los problemas de esos núcleos iban mucho más allá de la carencia de infraestructuras. Se trataba de poblaciones ubicadas, por lo general, a gran altitud, en áreas de pendientes fuertes, suelos esqueléticos y escasez de agua, que hacían muy difícil su supervivencia (López Palomeque, 1996). La situación más crítica en este sentido se producía en el Prepirineo calcáreo, de mayor sequedad y suelos más pobres que el Pirineo axial. Posiblemente, el papel de la carencia de servicios básicos en ese contexto fue el de acelerar la salida de la población, al hundir la calidad de vida e impedir el desarrollo de actividades económicas alternativas a las tradicionales. De esta forma, las actuaciones públicas en materia de carreteras, que tendieron a acelerar esa crisis, reflejaban, en cierta medida, la aceptación por el Estado de la despoblación de la montaña como algo inevitable o, incluso, cierta voluntad política de reforzarla (Pinilla Navarro, 1995).

4. Conclusiones

A lo largo de las páginas precedentes se ha analizado la inversión en infraestructuras de transporte en el Pirineo central entre mediados del siglo XIX y la segunda mitad del siglo XX. En ese proceso se han distinguido dos etapas. En primer lugar, durante la construcción de la red española de ferrocarriles a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, las inversiones en la región fueron mínimas y la mayor parte del Pirineo se mantuvo en una situación de aislamiento relativo.

Esa atonía inversora se rompió en la segunda etapa, a partir de la década de 1910. Entre 1910 y 1975 la cordillera recibió considerables inversiones dirigidas a la construcción de carreteras. Los efectos de ese esfuerzo inversor, sin

embargo, no pueden considerarse muy positivos. La red de carreteras se orientó fundamentalmente a facilitar el acceso a los valles altos desde la tierra baja, descuidando las conexiones entre valles y con la vertiente Norte. Esa estructura dificultó notablemente el desarrollo económico de los valles centrales, con escasas densidades de población y a una gran distancia de los centros urbanos del Sur, y dejó aislados una gran cantidad de núcleos habitados, que fueron abandonándose progresivamente a lo largo de los años 50, 60 y 70.

Sólo en las últimas décadas, a partir de mediados de los años 70 del siglo XX ha habido un esfuerzo continuado por resolver las carencias más importantes de los núcleos pirenaicos menores y de los valles peor situados. Ese esfuerzo ha sido especialmente intenso desde la segunda mitad de los años 80, gracias al crecimiento de la inversión pública y a una mayor presencia de los criterios de política territorial en las actuaciones del Estado y de las Comunidades Autónomas. Así, por ejemplo, las conexiones entre valles en sentido Este-Oeste (los llamados “Ejes Pirenaicos”) se fueron convirtiendo gradualmente en una prioridad para el Sector Público. Es de lamentar, sin embargo, que los avances en esta dirección hayan sido limitados y que aún se mantenga la precariedad de muchos de los tramos de estos ejes. De hecho, en la actualidad la red de carreteras pirenaicas se caracteriza todavía por una baja conectividad o, en otras palabras, por un gran porcentaje de recorridos en “cul de sac”, lo que incrementa las distancias a recorrer y el coste de las relaciones económicas entre las distintas comarcas. Estos problemas llegan al máximo en los valles centrales de la región, siendo probablemente el Sobrarbe la comarca con peores niveles de accesibilidad de todo Aragón.

A lo largo de las últimas décadas se ha ido también dando poco a poco acceso rodado a la mayoría de los núcleos habitados de la cordillera, aunque en condiciones relativamente precarias al principio, con pistas sin asfaltar y en deficiente estado de conservación. Al mismo tiempo se han ido extendiendo a todos los núcleos habitados otros servicios, como la red telefónica (especialmente a partir de 1990), o el suministro de electricidad (bien mediante conexiones a la red general o mediante la instalación de placas solares), aunque a mediados de los 90 todavía había déficits notables en este terreno. Este conjunto de políticas ha reducido en cierta medida, aunque no totalmente, las desventajas de las comarcas pirenaicas. Lamentablemente, son esfuerzos que

han llegado demasiado tarde para muchas áreas en las que el proceso de despoblación es ya irreversible.

5. Referencias

- Acín Fanlo, J.L. y Pinilla Navarro, V. (coords.). 1995. *Pueblos Abandonados ¿Un Mundo Perdido?* Rolde de Estudios Aragoneses, Zaragoza.
- Arqué, M.; García, Á. y Mateu, X. 1982. La penetració del capitalisme a les comarques de l'Alt Pirineu. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 1: 9-67.
- Ayuda, M.I. y Pinilla Navarro, V. 2002. El proceso de desertización demográfica de la montaña pirenaica en el largo plazo: Aragón. *Ager. Revista de Estudios sobre Despoblación y Desarrollo Rural*, 2: 101-138.
- Bourret, C. 1995. *Les Pyrénées Centrales du IX au XIX Siècle. La Formation Progressive d'une Frontière*. Pyrègraph, Aspet.
- Briffaud, S. 1994. *Naissance d'un Paysage. La Montagne Pyrénéenne à la Croisée des Regards XVIe-XIXe Siècle*. Association Guillaume Mauran, Tarbes.
- Brives, A. 1984. *Pyrénées sans Frontière. La Vallée de Barèges et l'Espagne du XVIIIe Siècle à Nos Jours*. Société d'Etudes des Sept Vallées, Argelès-Gazost.
- Cuesta, J.M. 2001. *La Despoblación del Sobrarbe. ¿Crisis Demográfica o Regulación?* CEDDAR, Zaragoza.
- Daumas, M. 1976. *La Vie Rurale dans l'Haut Aragon Oriental*. CSIC, Madrid.
- Domínguez Martín, R. 1995. De reserva demográfica a reserva etnográfica: el declive de las economías de montaña en el área cantábrica. En: Acín Fanlo, J.L. y Pinilla Navarro, V. (coords.), *Pueblos Abandonados ¿Un Mundo Perdido?*, pp. 35-54. Rolde de Estudios Aragoneses, Zaragoza.
- Echeverría, M.T.; Cáncer, L. y Sánchez, M. 1999. El medio físico: geomorfología, camino y paisaje. En: Magallón Botaya, M.A. (coord.), *Caminos y Comunicaciones en Aragón*, pp. 9-18. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- García Ruiz, J.M. 1976. *Modos de Vida y Niveles de Renta en el Prepirineo del Alto Aragón Occidental*. Instituto de Estudios Pirenaicos, Jaca.
- Germán Zubero, L. 1999. El transporte por carretera en Aragón durante la época del ferrocarril (1855-1995). En: Magallón Botaya, M. A. (coord.), *Caminos y Comunicaciones en Aragón*, pp. 341-350. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- Gómez Mendoza, A. 1982. *Ferrocarriles y Cambio Económico en España (1855-1913). Un enfoque de Nueva Historia Económica*. Alianza, Madrid.

- Gómez Mendoza, A. 1989. *Ferrocarril, Industria y Mercado en la Modernización de España*. Espasa-Calpe. Madrid.
- Gómez Mendoza, A. 1999. Caballo de sangre, caballo de vapor en el transporte de fines del siglo XIX. En: Carreras, A.; Pascual, P.; Reher, D. y Sudrià, C. (eds.). *Doctor Jordi Nadal. La Industrialització i el Desenvolupament Econòmic d'Espanya*, vol. 1, pp. 720-734. Publicacions de la Universitat de Barcelona, Barcelona.
- Lasanta Martínez, T. 1989. *Evolución Reciente de la Agricultura de Montaña: el Pirineo Aragonés*. Geoforma Ediciones, Logroño.
- Latas Alegre, Ó. 1996. *Los Orígenes de Sabiñánigo (1893-1932)*. Excmo. Ayto. de Sabiñánigo/Instituto de Estudios Altoaragoneses, Sabiñánigo.
- López Palomeque, F. 1996. *Revitalització de Pobles Deshabitats del Pirineu*. Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- Madrazo, S. 1984. *El Sistema de Comunicaciones en España*. Turner, Madrid.
- Magallón Botaya, M.A. (coord.) 1999a. *Caminos y Comunicaciones en Aragón*. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- Magallón Botaya, M.A. 1999b. Las vías romanas en Aragón. En: Magallón Botaya, M.A. (coord.), *Caminos y Comunicaciones en Aragón*, pp. 43-57. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- Myhill, H. 1966. *The Spanish Pyrenees*. Faber & Faber, Londres.
- Parra de Mas, S. 1999. El ferrocarril Zaragoza-Canfranc. En: Magallón Botaya, M.A. (coord.), *Caminos y Comunicaciones en Aragón*, pp. 367-393. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.
- Pinilla Navarro, V. 1995. Crisis, declive y adaptación de las economías de montaña: una interpretación sobre la despoblación en Aragón. En: Acín Fanlo, J. L. y Pinilla Navarro, V. (coords.), *Pueblos Abandonados ¿Un Mundo Perdido?*, pp. 55-78. Rolde de Estudios Aragoneses, Zaragoza.
- Sabartés Guixés, J. M. 1998. *Població i Territori a l'Alt Pirineu Català*. Garsineu, Tremp.
- Sánchez Blanco, V. 1992. Los pasos a través de los Pirineos. En: *CESEDEN: Los Transportes y la Barrera Pirenaica*, pp. 31-40. Ministerio de Defensa, Madrid.
- Serrano Martín, E. 1999. Caminos aragoneses y viajeros extranjeros en la Edad Moderna. En: Magallón Botaya, M.A. (coord.), *Caminos y Comunicaciones en Aragón*, pp. 197-224. Instituto Fernando el Católico, Zaragoza.

- Tarraubella Mirabet, X. 1990. *La Canadenca al Pallars. Repercussions Socio-econòmiques de la Construcció del Embassament de Sant Antoni a la Conca de Tremp (1910-1920)*. Virgili i Pagès, Lleida.
- Vidal Raich, E. 1994. *La Distorsión Política de las Redes de Transporte: El Caso de los Ferrocarriles Transpirenaicos, 1844-1928*. Universidad de Barcelona, Barcelona. Tesis Doctoral inédita.

