

9. Transportes Viñola: nuevos tiempos

Ana Viñola Martín

«No quiero más patria que tus brazos
cabe en ellos mi país
de Monte Perdido y el valle del Ara
y la deshojada flor de La Solana
a valle Vio y Navaín,
¡Como podré nunca olvidar estos valles
Si todo me habla de ti!»

Manuel Domínguez. 1996. *Luz de otoño*. La Ronda de Boltaña.

1. El origen: Cámpol

Leandro Viñola Castillo nació en Cámpol, en el valle de La Solana. Siendo el pueblo natal del artífice de esta historia, daremos algunos detalles sobre el mismo, ubicado mirando a mediodía, en lo alto de un cerro, a 1066 metros de altitud. El núcleo central constaba de una única calle (calle Santa Marina), a lo largo de la cual se desparramaban las casas (Ezquerria, Martín Périz, Sánchez, Pedracort, Anto López, Duaso y Sixto), la abadía, la iglesia y la escuela. Casa Martín Périz y Casa Duaso se unieron por matrimonio y antiguamente existió otra casa más (Gaitero).

En 1791, Baltasar Méliz, a la sazón rector de Cámpol, informaba que en la localidad «hay diez y seis casas, hombres sesenta y dos y mujeres cincuenta y siete. No hay ninguna otra industria aparte del cultivo de la tierra que no basta para mantener a la población y de ganado, hoy en día, se saca más perjuicio que provecho» (Baselga, 1999). En 1846, Pascual Madoz describía la localidad de la siguiente manera: «situada en terreno quebrado, disfruta sin embargo de buena ventilación y clima saludable. Tiene 13 casas, 6 en Campol y las 7 restantes en sus barrios de Puyuelo, Billamana y San Felices, y la casa de San Martín de Puitorans; en cada uno de estos puntos hay además una iglesia y otra en Campol, de la que dependen aquellas; en esta reside la parroquia, que tiene además el anejo de la de Giral; es su titular Sta. Marina, y se halla servida por un cura y un sacristán; el curato es de primera clase ó de entrada, y su presentación corresponde al marqués de Camarasa; el cementerio ocupa un

parage ventilado: los vecinos del lugar y sus barrios se surten para beber y demas usos domésticos, de las aguas de varias fuentes que brotan en el término, el cual confronta por N. con el valle de Vio; por E. con el de Boltaña; por S. con los de Labelilla y Lacort y con el río Ara, y por O. con los de Gere y Giral: el terreno es muy quebrado y de mala calidad; le atraviesan varios arroyos que solo llevan agua en tiempo de lluvias, y desaguan en el espresado río Ara; tienen para su paso unos puntarrones ó palancas de madera, y fertilizan en varias épocas algunos huertecillos; el monte cria matorrales para leña, algunos quegigos y hayas y yerbas de pasto aunque con mucha escasez. Los caminos son locales y muy malos por causa del terreno. El correo se recibe por Boltaña, donde hay que ir á buscarlo por los interesados. Productos: trigo, avena, patatas y verduras, pero todo en muy poca cantidad, cria caza de perdices y algún ganado aunque en corto número. No se conoce ninguna clase de industria, y el comercio se reduce al cambio de alguna producción por los artículos que faltan. Población: 5 vecinos, 30 almas. Contribución.: 1,594 rs. 9 mrs». Según el censo de 1900, el conjunto se componía de nueve viviendas y diez edificios auxiliares, amén de un albergue.

En ese entorno, aparentemente hostil, nació la persona que, a base de mucho esfuerzo y tenacidad, crearía una de las empresas de transporte más importantes de España. A modo de anécdota, parte de la familia Viñola que quedó en Cámpol están enterrados en un pequeño y bellissimo mausoleo al borde del antiguo camino entre Cámpol y Yeba, un excelente balcón de la ribera del Ara (Figuras 1 y 2).



Figura 1. Camino de Cámpol (al fondo) a Yeba. A la izquierda, mausoleo de los Viñola. Juan Miguel Rodríguez.



Figura 2. Interior del mausoleo de los Viñola. Juan Miguel Rodríguez.

2. De Címpol a la empresa de transporte más conocida de España

Leandro salió un buen día de su pueblo para prestar el servicio militar en Manresa (Barcelona), donde conoció a Inés Morros Codina, su futura esposa. Una vez finalizado el servicio militar, permaneció algunos años en la capital de la comarca del Bages trabajando en una fábrica de aceite y en un almacén de trapos. Leandro e Inés se casaron en 1925 en Manresa (Figura 3), localidad en la que nació su primer hijo (Esteban) quien, con el tiempo, se convertiría en el otro gran protagonista de la evolución de la empresa familiar.



Figura 3. Día de mercado en Manresa en los años en que Leandro e Inés vivieron en dicha ciudad. Tarjeta postal. Fotografía: Fons Martín.

Sobre el año 30 regresaron a Sobrarbe, estableciéndose en Aínsa, en un piso de Casa Mauricio. En el año 1933, nació su hija Asunción, pero, desafortunadamente, Inés falleció poco tiempo después de dar a luz. Pocos años después, Leandro se casó con Matilde Español Clemente de Campodarve, aunque ya no tuvo más hijos.

En 1934, se inició la construcción de su nueva casa en el actual número 9 de la Avenida Sobrarbe (actualmente Casa Chéliz) (Figura 4), junto a la Fonda Pirineos, también de la misma época. Curiosamente, esos dos edificios fueron los únicos de la Avenida Sobrarbe que no fueron incendiados durante el repliegue del ejército republicano. La razón parece ser que no les dio tiempo ante la inminente llegada del ejército franquista. La guerra le dio un pequeño susto a Leandro, quien tuvo que afrontar un consejo de guerra «*sumarísimo de urgencia por auxilio a la rebelión*» en 1938, del que resultó absuelto por no haber ningún indicio contra él, según la sentencia dictada en Huesca el 9 de agosto de aquel año.



Figura 4. Puente sobre el río Ara en Aínsa, poco después de acabada la guerra. La primera casa de la derecha era Casa Viñola. Fuente: gensobrarbe.

En los primeros años de la posguerra vivieron tres familias en el citado inmueble: los Viñola en el bajo, los Chéliz-Broto en el primero izquierda y los Sierco-Bielsa en el primero derecha; además, el edificio disponía de un garaje, que alojaba el camión que compró Viñola (Figura 5), y un pequeño local comercial. Ese local se destinó al comercio de ultramarinos, frutas, pescados y

licores y estuvo gestionado al menos hasta el año 1949 por el propio Viñola y su socio Vistué de Gabardilla (Figura 6). Precisamente, Leandro solía compartir con sus vecinos algunas barquillas de naranjas, fruta relativamente escasa en la época, en las fiestas de San Sebastián y San Victorián. Posteriormente, la tienda fue alquilada a Miguel Buisán, de Lacort, y Amalia Fita, de Cájol.



Figura 5. Leoncio Viñola, vendiendo con su primer camión.



Figura 6. Calendario del año 1949 de Viñola y Vistué. Fuente: Ignacio Pardinilla.

Inicialmente, Leandro se desplazaba con su camión hasta el puerto de Tarragona e iba vendiendo o intercambiando (*trocando*) el género en su camino de regreso a Aínsa. Bien joven (a finales de los 40), Esteban se incorpora como conductor en la aventura familiar, que empieza a crecer rápidamente. Tanto es así que van cambiando de camión, fundan la empresa Transportes Viñola y, en 1952, la familia y su negocio se traslada a Barbastro, adonde ya había bajado Asunción a estudiar en un internado. La familia se integró tan bien en la sociedad barbastrense que Esteban se convirtió en alcalde de la capital del Somontano (1979-1983) en las primeras elecciones tras la restauración de la democracia (Figura 7).



Figura 7. Esteban Viñola, primero de la izquierda, primer alcalde de Barbastro tras la restauración de la democracia en España. Fuente: *El Cruzado Aragonés* (1979).

La casa de Aínsa fue vendida a Francisco Chéliz Lacambra en noviembre de 1954 aunque mantuvieron un almacén junto al comercio de Casa Rivera para su servicio de transporte entre Barbastro, Aínsa y Boltaña. Entre finales de los 50 y principios de los 60, Transportes Viñola se transformó en Transportes Aragón, empresa que dispuso de una flota de hasta 30 camiones y que, además de la sede central de Barbastro, tenía otras en Huesca, Barcelona, Zaragoza y Lérida.

Según Luis Vigo, transportista barbastrense de tercera generación, Transportes Aragón era, en su sector, «la empresa más conocida en España, tuvieron una gran flota de camiones, talleres propios, fueron pioneros en muchas cosas y dieron trabajo a numerosas familias» (Huguet, 2025). Tras la senda de Viñola se crearon numerosas empresas de transporte en Barbastro (Figura 8) y, según Vigo, «la

mayoría de los transportistas eran de pueblos de la montaña que bajaron aquí porque fue una puerta abierta» (Figura 9).

30 CULTURA

Diario del Alto Aragón — Martes, 4 de febrero de 2025

'Memoria sobre ruedas' repasa la evolución del transporte en Barbastro

Los escaparates de Albert&Artero reúnen este mes maquetas y fotografías
Esta exposición novedosa es una iniciativa de Luis Vigo y Santiago Naval

Á. Huguet

BARBASTRO. El transporte de mercancías ha sido una parte fundamental de la economía desde hace siglos. En el XX se hizo más eficiente y accesible con la popularización de los camiones. Hoy se ha convertido en sector económico y dinámico con variedad de medios de transporte disponibles para satisfacer las necesidades de empresas y de consumidores.

La evolución y desarrollo en Barbastro y en localidades del Somontano se aprecia en la muestra Memoria sobre ruedas reminiscencia de la época dorada del transporte, con maquetas y fotografías por iniciativa de Luis Vigo-tercera generación de transportistas- y Santiago Naval. La exposición estará hasta final de febrero en los escaparates de Albert&Artero, se presenta como "la ruta más compleja de todas las que conducen a los corazones de los transportistas de antes y de ahora". En conjunto, forman parte de la historia del transporte y también, de la geografía sentimental de Barbastro.

Las referencias de marcas y transportistas son muchas, y aunque expuestos al olvido involuntario, aparecen Transportes Aragón, Sancerni, Lardiés, Áridos y Hormigones Puente Pilas, Campo, José Puyo, Puértolas, Bolero, Villamaña, Loedán, Soláns, Fuster, Morrancho, Cerezo, Cabrero, Sanz, Laporta, Bisguer, Fetor, Nevot, Callizo, Allué, Fortea, Arbués, Coscolluela, Aventin, Salas, Eusebio, Sampérez, Grasa, Aguayos, Pañart, Ruiz, Molina, Agón, Armisén, Mazana, Beger, Sancerni, Campo, Vigo, Avellanas, Mayoral, Marcelino, Bulsán, España, Juste, Gistas, Pablo Sánchez Rexach, Benjamín, Villóla, Nueva Frutería, Olivera, Pirenaicos, Carano, Casasnovas, Cerámica Industrial Ángel Zaragoza, Omenat, Bellooc, Ballarín, Vicente

Torres, Arasanz, Leches Pascual y Agua Fonter entre otros.

La historia, al menos muy aproximada, se basa en "la recopilación de fotos de camiones desde 1987 y 1988 hacia atrás y planteé la posibilidad de una exposición retrospectiva en escaparates de Albert & Artero que son amplios y están en una calle muy céntrica", explica Luis Vigo.

La exposición es de 100 fotografías de diferentes tamaños, maquetas aparte, que en su "mayoría son de Santiago Naval entre adquiridas y hechas a mano, en mi caso he aportado dioramas y camiones envejecidos, antiguos. Creo que es una exposición novedosa, antes no hubo ninguna de estas características en Barbastro. De maquetas, varias". Se incluye cartelería de marcas, manuales de utilización y referencias de Carrocarril Fenés, sin contar los numerosos talleres cuya existencia se vinculó al sector del transporte.

La historia se basa entre empresas y particulares, "en los

EN FRASES

"La exposición se presenta como la ruta más compleja de todas las que conducen a los corazones de los transportistas de antes y de ahora"

"En los años 60, 70 y 80 hubo muchos, ahora pocos o casi ninguno por la falta de relevo generacional, que también se ha dado en este sector. El mercado lo copan Ballarín, Vicente Torres, Mazana y Girón"

Luis Vigo
Transportista y uno de los artífices de la exposición



Detalle de uno de los escaparates de Albert&Artero.

años 60, 70 y 80 hubo muchos, ahora pocos o casi ninguno por la falta de relevo generacional que también se ha dado en este sector, el mercado lo copan entre dos o tres empresas, Ballarín, Vicente Torres, Mazana y Girón. En plan sucesorio son pocos, España, Torres, Bistuer y en mi caso porque necesito el camión para el transporte de las botellas de oxígeno. Los demás son todo chóferes".

El boom del sector

En opinión de Vigo, el boom del transporte se produjo con "la Cerámica Industrial, aquello fue impresionante. Llegaron a tener 30 camiones propios aparte de los alquilados, aquella etapa coincidió con la construcción de la presa de El Grado y después, el santuario de Torreciudad. Dos obras que generaron muchos puestos de trabajo y riqueza social". Añade que "la influencia del sector en la economía local fue muy notable porque Barbastro era cabecera de comarca, la mayoría de los transportistas eran de pueblos de la montaña que bajaron aquí porque fue una puerta abierta".

Luis Vigo no oculta un deseo, "me gustaría escribir la historia de Transportes Aragón porque era la empresa más conocida en España, tuvieron una gran flota de camiones, talleres propios, fueron pioneros en muchas cosas y dieron trabajo a numerosas familias", explica.

En la historia tuvieron significación las gasolineras de Herrero y de Huguet con marcas acreditadas en neumáticos, Michelin, Pirelli y General. Sin olvidar a Gámitz con tres generaciones. ●



Flotas de camiones de diferentes empresas, acompañados de imágenes, se exhiben en Barbastro.



En la muestra se reúnen un centenar de fotografías, en su mayoría pertenecientes a Santiago Naval.



Luis Vigo ha aportado dioramas y camiones para presentar una exposición novedosa.

Figura 8. Reportaje sobre la evolución del transporte en Barbastro. *Diario del Alto Aragón*, 4 de febrero de 2025.



Figura 9. Transportes Casasnovas, uno de los competidores de Transportes Viñola en el valle del Ara y en el de Bielsa. Fuente: Jorge Mayoral (Fundación Hospital de Benasque).

3. La historia desde la perspectiva familiar

Los años primeros del siglo XX eran especialmente difíciles en los entornos rurales de nuestro país, cuánto más en el Pirineo aragonés. Esta zona casi aislada, sufriendo los crudos inviernos y con unas más que deficientes comunicaciones fue el germen del que nació la empresa, fruto de la iniciativa del abuelo Leandro.

El señor Leandro, Leandro Viñola, había nacido en 1900 en Cámpol, tierra de La Solana, cerca de Boltaña. De una humilde familia de campesinos altoaragoneses y, como le gustaba recordar: «Yo voy con el siglo y nació en 13, viernes y viernes santo». Fueron muchos hermanos, entre 13 (según él) y 5 (según su hijo). Como era habitual en aquel momento, el mayor quedó en casa y el resto salieron a buscarse la vida. La iniciativa del Sr. Leandro le lleva a montar una frutería en Aínsa y, con el tiempo, a tener un pequeño camión con el que proveerse de mercancía.

Eran frecuentes los viajes a Barcelona a donde habían emigrado muchos de sus paisanos, llevando paquetes, comprando frutas y verduras para surtir su negocio, y sufriendo las detenciones y mordidas de la guardia civil por el camino. Quizá en uno de aquellos viajes conoció a su mujer Inés, nacida en Manresa, con la que casó y tuvo dos hijos: Esteban y Asunción. Pero la vida es

cruel y, en el segundo de los partos, Inés falleció víctima sin duda de las precarias condiciones sanitarias de la época. Leandro, solo, se volcó en el cuidado de sus pequeños y volvió a casar con Matilde, de Campodarve, que los crió desde niños.

Llegaron los conflictivos años de la guerra civil y, con un poco de estraperlo y un mucho de trabajo, consiguió sacarlos a todos adelante. Tenía ya por entonces la ayuda del hijo mayor, Esteban, muchacho despierto y trabajador y con extraordinaria habilidad mecánica. De hecho, con solo 13 años, Esteban consiguió montar un vehículo recogiendo piezas de viejos restos de la contienda dejados por las tropas italianas y otras que habían pasado por el pueblo. Era el año 1939 y a partir de entonces, rechazando la opción de poder estudiar en Barcelona, se dedica a acompañar a su padre en la aventura laboral. Aprende a conducir, aprende mecánica, lee con fruición todo aquello que le enseñe sobre motores, vehículos, etc.

Poco a poco el pequeño negocio se transforma y se convierte en *Transportes Viñola*; se hacen frecuentes los viajes a los pueblos de la comarca, y a Barbastro, Barcelona... (Figura 10). En la posguerra se pasaba hambre en las grandes ciudades y los sacos de patatas y los pollos llegados del pueblo sabían a gloria.



Figura 10. Anuncio del trayecto Broto-Barcelona (año 1940) y factura (año 1945).

En los años 40, el negocio se traslada a Barbastro ya con un local en condiciones (Figura 11), taller de reparaciones, varios vehículos, trabajadores y aprendices (Figura 12), y una red de agencias en Aragón y Cataluña: Huesca, Barcelona, Lérida, Zaragoza, Monzón, Almacellas, Tamarite... (Figura 13). Por aquel entonces Transportes Viñola ya era muy conocida en toda su área de influencia.



Figura 11. Instalaciones de Transportes Viñola en la calle del Muro (actual calle Corona de Aragón) de Barbastro (año 1941). Fuente: Jorge Mayoral (Fundación Hospital de Benasque).



Figura 12. La empresa crece rápidamente. Fuente: Jorge Mayoral (Fundación Hospital de Benasque).



Figura 13. Tarjeta de la empresa. Fuente: Jorge Mayoral (Fundación Hospital de Benasque).

En los 60, la empresa crece rápido y se transforma con la entrada de nuevos socios: Manuel Nasarre, Martín Solano, Luis Solano y José Molina; y desde entonces pasa a llamarse *Transportes Aragón* (Figura 14). Aumentan el número de agencias, de vehículos, de rutas, de empleados, se crea *Silos Aragón* para transporte de mercancías líquidas y plásticos, se realizan rutas internacionales, etc.



Figura 14. Algunos vehículos de la flota de Transportes Aragón. Fuente: Jorge Mayoral (Fundación Hospital de Benasque).

Pero la crisis pega duro, los tiempos cambian y los antiguos socios desaparecen. Los nuevos gestores no consiguen adaptarse a los cambios y la gerencia amortiza los activos con demasiada rapidez. Las cuentas no cuadran y, en 2006 la empresa se vende. Apenas dura un par de años más y, en el año 2008 los nuevos propietarios terminan con la historia de una empresa que fue referente en Aragón durante casi 75 años.

Para finalizar este capítulo se incluyen diversas fotografías que muestran la evolución de Transportes Viñola a Transportes Aragón (Figuras 15-22, sin numerar).







Referencia

Huguet, A. 2025, Memoria sobre ruedas repasa la evolución del transporte en Barbastro. *Diario del Alto Aragón*, 4 de febrero, página 30.