

Santiago Parra de Mas



Los
Ferrocarriles
en Aragón



Equipo 

Dirección:

Guillermo Fatás y Manuel Silva

Coordinación:

M^a Sancho Menjón

Redacción:

Álvaro Capalvo, M^a Sancho Menjón, Ricardo Centellas
José Francisco Ruiz

Publicación nº 80-57 de la
Caja de Ahorros de la Inmaculada de Aragón

Texto: Santiago Parra de Mas

Ilustraciones: archivos de S. Parra y E. Fernández Clemente

I.S.B.N.: 84-95306-33-6

Depósito Legal: Z. 760-00

Diseño: VERSUS Estudio Gráfico

Impresión: Edelvives Talleres Gráficos

Certificados ISO 9002



ÍNDICE



UN TERRITORIO MAL INTEGRADO	5
Continentalidad	5
La navegabilidad del Ebro	7
La red caminera	8
Las carreteras en Aragón a comienzos del XIX	11
LA IMPLANTACIÓN DE LA RED FERROVIARIA	12
El ferrocarril en Europa y en España	12
Primeros pasos	14
Características técnicas: ancho de vía, curvas y pendientes	16
El radialismo y la posición de Zaragoza	18
LA LEY GENERAL DE FERROCARRILES DE 1855	21
La primera ley ferroviaria con efectos prácticos	21
Bancos y concesionarias	22
El Valle del Ebro y sus conexiones con Madrid y Francia por los istmos peninsulares	25
ZARAGOZA, NUDO FERROVIARIO	30
El Madrid-Zaragoza	30
El Zaragoza-Pamplona	32
El Barcelona-Zaragoza	33
Culminación de las tres líneas: Zaragoza, nudo ferroviario	35
UN “EMPEÑO ARAGONÉS”: EL FERROCARRIL DE CANFRANC	39
<i>Los aragoneses a la Nación española</i>	39

Primeros reconocimientos de campo	42
Estudio de los accesos a Francia por el Pirineo central	44
La Ley del Canfranc de 1882	46
Concesión de la línea	49
Comienzo de las obras: 1888	51
El Protocolo hispano-francés de 1895	53
El Convenio de 18 de agosto de 1904	55
Culminación de la línea	58
Quiénes lucharon por el Canfranc	60
El ramal Zuera-Turuñana	63
EL FERROCARRIL TERUEL-VALENCIA	65
Teruel se conecta a la red ferroviaria	65
El ferrocarril Zaragoza-Caminreal	66
TRANSVERSALES HACIA EL MEDITERRÁNEO	69
El Valladolid-Ariza	69
El Santander-Mediterráneo	70
La línea del “Val de Zafán”	72
Los ferrocarriles mineros	74
SITUACIÓN ACTUAL DE LA RED	77
La posguerra	77
El futuro del “Canfranero”	83
El ferrocarril Teruel-Valencia	87
El AVE	88
La Estación Intermodal	90
EPÍLOGO	93
Bibliografía	94

UN TERRITORIO MAL INTEGRADO



CONTINENTALIDAD

Aunque este trabajo se refiere a los ferrocarriles y, quizá, lo más conveniente sería empezar sin más con el estudio de la implantación de la red ferroviaria a mediados del siglo XIX, no resisto la tentación de remontarme “un poco” en el tiempo. Y ello por muchas razones. Mal puede entenderse la historia, ni el presente o el futuro de Aragón, sin abordar el tema de su continentalidad y su aislamiento. Después de todo, quienes en 1853 pedían en Zaragoza la construcción del ferrocarril del Canfranc fueron los miembros de la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País. Esto es, los herederos directos de los ilustrados del siglo XVIII, que se habían pasado la vida reclamando la mejora de las comunicaciones y la salida al Mediterráneo por el Ebro. Pero tampoco habían sido ellos los primeros en percatarse de los problemas que esas carencias planteaban al desarrollo de la economía aragonesa.

El aislamiento de la región es, naturalmente, una cuestión geográfica. Los Pirineos, el Sistema Ibérico, la Cordillera Costero Catalana y las sierras turolenses encierran un territorio en el que no hay otra vía de tránsito clara que el

Valle del Ebro, seguida por los del Gállego y el Jiloca. El resto son pasos y accesos muy limitados.

El asunto se complicó, además, por la configuración político-territorial derivada de la Reconquista. El Reino se extendió hacia el Valle del Ebro, adentrándose luego por la altiplanicie turolense, donde el avance se detuvo debido a la presencia de otros poderes cristianos en expansión: el resultado fue un conjunto geográficamente heterogéneo, vertebrado solamente por una voluntad histórica.

El enlace de Petronila y Ramón Berenguer IV, en el siglo XII, abrió sugestivas posibilidades de expansión transpirenaica a la Casa de Aragón. Pero quedaron truncadas a comienzos del siglo XIII, tras la derrota de Muret y la ulterior renuncia de Jaime I a sus eventuales derechos en el Midi. Aragón quedó, pues, definitivamente como un territorio sin litorales. La vía del Valle del Ebro, tanto fluvial como terrestre, se ve obstaculizada por la interposición de otros poderes políticos que, aun formando parte de una misma Corona, no dejan de cobrar peajes, aduanas u otras gabelas al servicio de sus intereses. A largo plazo se configura una región interior dependiente de Cataluña y Valencia, territorios marítimos. De su escaso potencial económico se aprovechan los recursos naturales (lana, aceite, vino, cereales) y se constituye un mercado marginal de consumo para la producción propia y los bienes importados de otras áreas mediterráneas más dinámicas.

LA NAVEGABILIDAD DEL EBRO

No es extraño que la salida hasta el mar por el Ebro fuera un objetivo permanente de las cabezas pensantes del Reino. Por el curso del río se alcanzaba el puerto fluvial de Cesaraugusta (recientemente excavado). Por su trazado, a pie o en barco, discurría un ramal del Camino de Santiago hasta Santa María del Pilar en Zaragoza, cuando, avanzada la Reconquista, pudo ofrecerse al peregrino esta alternativa a las tradicionales rutas pirenaicas. El Ebro siempre fue navegable, en mayor o menor grado según las años y las estaciones, y la Corona se ocupó de que los azudes para riego no impidieran el paso de embarcaciones, o de que los privilegios señoriales de los territorios por los que cruzaba no lo obstaculizaran demasiado.

Creada en 1776 la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País, surge en su seno una Junta para el estudio de la navegabilidad del Ebro. Y cuando, al poco tiempo, Pignatelli reemprende con éxito los trabajos de construcción del Canal Imperial, apenas insinuados hasta entonces, no sólo persigue objetivos de irrigación, sino también de transporte fluvial. Se pretendía constituir un eje de comunicaciones desde Tudela a Sástago, aunque las dificultades con las que se encontró el proyecto determinaron que los trabajos concluyeran en Zaragoza. En momentos propicios, los dirigentes aragoneses consiguieron comprometer a la Monarquía en sus iniciativas. Persuadidos de

que la empresa no saldría adelante si no se resolvían los impedimentos políticos, obtuvieron en 1506 de Germana de Foix, segunda mujer de Fernando *el Católico*, el compromiso de segregar a favor de Aragón la parte del territorio catalán afectada por la navegación. Dos siglos más tarde, en plena Guerra de Sucesión, es otra reina gobernadora, la esposa de Felipe V, María Luisa de Saboya, la que hace una declaración similar. En este caso, el proyecto de unir por medio de canales el Atlántico y el Mediterráneo tenía, además, la significación política de combatir el poderío naval inglés.

El hoy pintoresco remedio de la segregación territorial del curso del Ebro en favor de Aragón no prosperó. Ni fue necesario tampoco, una vez que la monarquía borbónica fue adelantando la unificación política del país y derribó barreras arancelarias y señoriales, que es lo que en el fondo se ambicionaba. Pero el ideario de la navegabilidad del Ebro subsiste y llega casi hasta nuestros días a través de incontables estudios; hasta se incluye en programas políticos (lo recogía el Estatuto de Caspe, en 1934). El proyecto quedó definitivamente desechado tras la construcción de los embalses de Caspe y Ribarroja, que impiden técnicamente su ejecución.

LA RED CAMINERA

Ciertamente, el problema de la continentalidad no era exclusivo de Aragón. Extensas regiones de la España inte-

rior sufrían los efectos propios de una misma situación: centro y periferia sin comunicar. El coste del transporte determinaba diferentes coyunturas económicas, según las áreas. Las producciones originales quedaban estancadas: era demasiado caro transportarlas. El país careció realmente de un mercado “nacional” hasta la implantación del ferrocarril.

El penoso estado en que se hallaban los caminos en España a comienzos del siglo XVII es un hecho bien conocido. Su degradación se debía sobre todo a las dificultades derivadas del clima y del relieve, que habían obstaculizado desde antiguo la construcción de rutas aptas para la circulación rodada. En 1746, cuando se acometió el primer plan de construcción de carreteras, eran contados los tramos aptos para carruajes. En la mayoría de las ocasiones, se recurría al transporte en carro o a lomo de caballerías, e incluso a pie en las zonas más abruptas.

De esta situación general participaba Aragón. No sólo no existían carreteras propiamente dichas, sino que, además, los caminos eran peligrosos: a menudo, los viajeros y los mismos correos eran asaltados. Trayectos especialmente expuestos eran los de Zaragoza a Francia, dada la intensidad del comercio, y los de Zaragoza a Lérida atravesando los Monegros. Pero tampoco se salvaban las comunicaciones con la Corte. En 1628 fue atacado un convoy real en El Frasno, del que se sustrajeron hasta 20.000 ducados.

dos que se enviaban a Italia, aunque luego se recuperaron en su mayor parte. Para tratar de solucionar el problema, las Cortes aragonesas agravaron las penas que se imponían a los salteadores y crearon una Guardia del Reino de unos cien hombres, acantonados en distintos puntos. Pero el esfuerzo se reveló inefectivo.

La lentitud de los viajes daba para todo: como apuntaba recientemente una ponencia sobre las comunicaciones en Aragón, «en los caminos se robaba, se ventilaban agravios y ejecutaban venganzas». Todo ello hasta que, ya en pleno siglo XIX, la mejora de las rutas permitió el establecimiento de un servicio regular de diligencias.

Con esta primera “revolución” pre-ferroviaria se consiguió acortar el viaje de Barcelona a Madrid, por Zaragoza, de catorce días (44 km de media) a unos cuatro (190 km diarios). El servicio lo desempeñaba en 1818 la Sociedad de Cataluña, aunque luego se hicieron cargo otras compañías, hasta la llegada del ferrocarril.

Y es que aquel primer plan general de carreteras de mediados del XVIII, al que antes se hacía referencia, empezaba a surtir efecto. El trabajo, que comenzó muy lentamente, cobró luego mayor ritmo, aunque con altibajos importantes. Los trazados, como habría de suceder luego con la red ferroviaria, fueron, a menudo, resultado de pugnas y de influencias políticas; e incluso del empeño de las

localidades que aspiraban a ser punto de paso, que aceptaron empréstitos e hipotecas a su cargo para sufragar las obras. Puede decirse que aquéllas que quedaron “descolocadas” fueron condenadas ya a ocupar una posición periférica, con graves consecuencias, irreparables a la larga. Ahí están las raíces de la despoblación que hoy padecen tantas zonas que resultaron marginadas.

LAS CARRETERAS EN ARAGÓN A COMIENZOS DEL XIX

Se calcula que en 1855, cuando ya se había producido en Zaragoza la petición del ferrocarril del Canfranc y se preparaban los proyectos de las líneas a Madrid, Barcelona y Pamplona, había en España unos 8.000 km de caminos pavimentados. Estaban en desigual estado de conservación, aunque eran ya de “modernas” características, comparados con los anteriores.

De esa red general únicamente discurrían por Aragón la carretera a Barcelona, que pasaba por Monreal (Teruel), y la que unía Zaragoza con Pamplona. Para un conocedor tan profundo de la realidad aragonesa como Madoz, éstas eran las únicas que merecían tal nombre. Las transversales, que se dirigían a Valencia, Castellón y Huesca, sólo se habían ejecutado en tramos muy limitados.

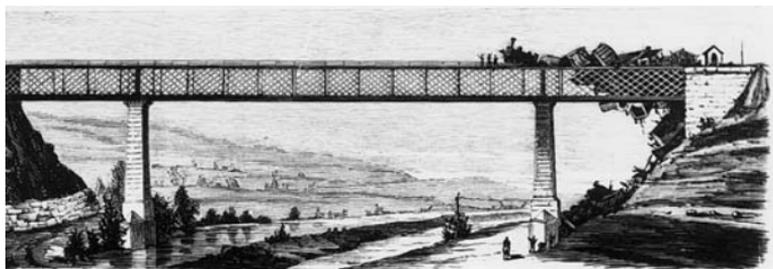
LA IMPLANTACIÓN DE LA RED FERROVIARIA



EL FERROCARRIL EN EUROPA Y EN ESPAÑA

A diferencia de otras innovaciones tecnológicas, como apunta Eloy Fernández Clemente, la implantación ferroviaria prendió rápidamente en Europa. No así en España, donde tardó más de la cuenta en extenderse. En 1830 comienza en Inglaterra la explotación comercial de la primera línea entre Liverpool y Manchester. Hacia 1840 existen ya en Europa 3.000 km de vías férreas en funcionamiento, más de la mitad de ellas en Inglaterra. En España, en esa fecha, todavía no había ninguno.

Fueron muchos los motivos de este retraso. Las guerras carlistas y la inestabilidad política, en primer lugar. Pero también la falta de sensibilidad hacia este nuevo medio de progreso. El “Ramo de Guerra” (como se llamaba entonces a la Administración militar) desconfiaba de los ferrocarriles, sobre todo de los que accedían a las fronteras, por el temor a una posible invasión extranjera. Sin embargo, otro sector del ejército, es de suponer que más progresista, vio en este medio de comunicación la posibilidad de afirmar la capitalidad política de Madrid y de asegurar sus abastecimientos.



El viaducto sobre el Alcanadre, cerca de Sariñena, en el ferrocarril de Zaragoza a Lérida, destruido por la facción carlista de Dorregaray, según grabado de la época publicado en La Ilustración Española y Americana

Se pensaba que la arisca geografía peninsular no iba a permitir la instalación de la red y había falta de acuerdo en muchas cosas. No se sabía si debía ser el Estado quien definiera las líneas y financiara su construcción (para lo que pronto se comprobó que no existían medios económicos suficientes) o si debía dejarse el campo libre a las empresas privadas. La disposición de los itinerarios era, además, tema de continuos enzarzamientos entre los diputados, defensores de los intereses de cada provincia. Al final prevaleció el buen sentido: líneas preferentes con ayudas estatales, y otras de elección empresarial.

Faltaban también datos reales sobre el tráfico que se pudiera generar. Lo que no era raro porque, como ya se ha señalado, no había existido nunca un mercado nacional. Así, por ejemplo, el tráfico que se podía esperar de la línea Madrid-Barcelona no podía basarse más que en hipótesis.

Por eso, en alguno de los planes ferroviarios no aparecía este trayecto, que era reclamado por los empresarios catalanes más por instinto y espíritu de innovación que por otra cosa; temían que sus producciones quedaran aisladas del resto del país.

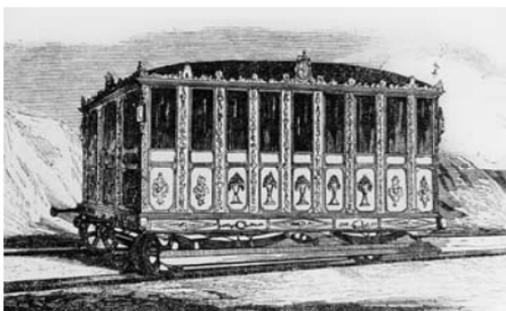
Ese desconocimiento ocasionó estrepitosos fracasos económicos. Los inversores franceses, cuyos bancos de negocios fueron los que posibilitaron el despegue de la red ferroviaria española, jugaron alegremente una carta que tardó mucho en fructificar. Los ingleses, que también disponían de capitales y experiencia para poder participar con éxito, sólo intervinieron en líneas concretas.

PRIMEROS PASOS

La creación, a comienzos del siglo XIX, de la Escuela de Ingenieros de Caminos y Canales en Madrid, según el proyecto de Agustín de Betancourt, fue un factor decisivo a la hora de disponer de profesionales en materia de comunicaciones. Para salir de tantas indecisiones se le encomendó la redacción de un estudio para la implantación de la red ferroviaria. El llamado *Informe Subercasse* —el ingeniero Juan Subercasse presidía la comisión encargada—, fechado en noviembre de 1844, propuso un cuadro de soluciones según las experiencias recogidas en el extranjero. El análisis, brillante y moderno, casi un “compendio de política

ferroviaria”, fue muy riguroso y exigente en cuanto a las características técnicas: radios de curva y rampas. Y aunque, luego, muchas de sus conclusiones no fueron aplicadas, proporcionó un punto de partida para la posterior legislación ferroviaria española.

Dicha legislación fue dictándose prolijamente, entre crisis de gabinetes y discusiones sobre itinerarios, sistemas de concesiones, ayudas del Estado, etc. Apartándose de las recomendaciones del informe, se permitió que las concesiones se hicieran sin garantías económicas, con reserva de la línea durante casi dos años (R. O. de 31 de diciembre de 1844). Este hecho propició una oleada de peticiones de carácter especulativo, que alcanzaban el tendido de más de seis mil kilómetros. Sin embargo, la mayor parte de aquellas concesiones caducó y a cuenta de ellas apenas se construyeron 180 km.



Coché real que utilizó Isabel II en la inauguración del ferrocarril Madrid-Aranjuez

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS: ANCHO DE VÍA, CURVAS Y PENDIENTES

De acuerdo con lo propuesto por el informe de los ingenieros, la Real Orden de 1844 estableció el marco de las características técnicas de la futura red. Sin embargo, el grado máximo de las pendientes fue elevado ya en las primeras concesiones importantes, de 10 a 15 milésimas. Peores resultados se derivaron de la reducción de los radios de curva, que llegaron a fijarse en 300 m, ya que es un inconveniente que limita la velocidad, aumentando el coste, y no puede compensarse con locomotoras de mayor potencia. Después, estas características quedarían pendientes de los pliegos de condiciones de cada ferrocarril.

Lo que sí quedó configurado, ya hasta nuestros días, fue el ancho de vía. Decía aquella Real Orden, en efecto, que debía medir 6 pies castellanos, o sea 1'67 m, frente al europeo o "normal", de 1'44 m.

Se ha especulado mucho sobre las razones que impulsaron a tomar esta decisión. Se achacó a circunstancias de tipo estratégico: la defensa del territorio frente a una posible invasión francesa. Sin embargo, en ese momento existían argumentos técnicos. Los redactores del informe pensaron que este ancho permitiría una mayor capacidad en las calderas de las locomotoras y, por lo tanto, una superior fuerza de tracción, que es lo que demandaba la orografía peninsular. La resolución pudo ser ajustada en

la época, aunque pronto los avances técnicos en la construcción de locomotoras descartaron aquella exigencia. La red europea no tenía todavía un ancho homologado, e incluso existían algunos mayores, como el del Great Western Railway, en Inglaterra, que contaba con 2'10 m. Sin embargo, en el resto de Europa el ancho se acabó adaptando al de 1'44 m, mientras que en España, por problemas de concesiones y de dinero, se mantuvo el inicialmente elegido.



Locomotora primitiva del Madrid-Aranjuez, según maqueta del Museo del Ferrocarril Español

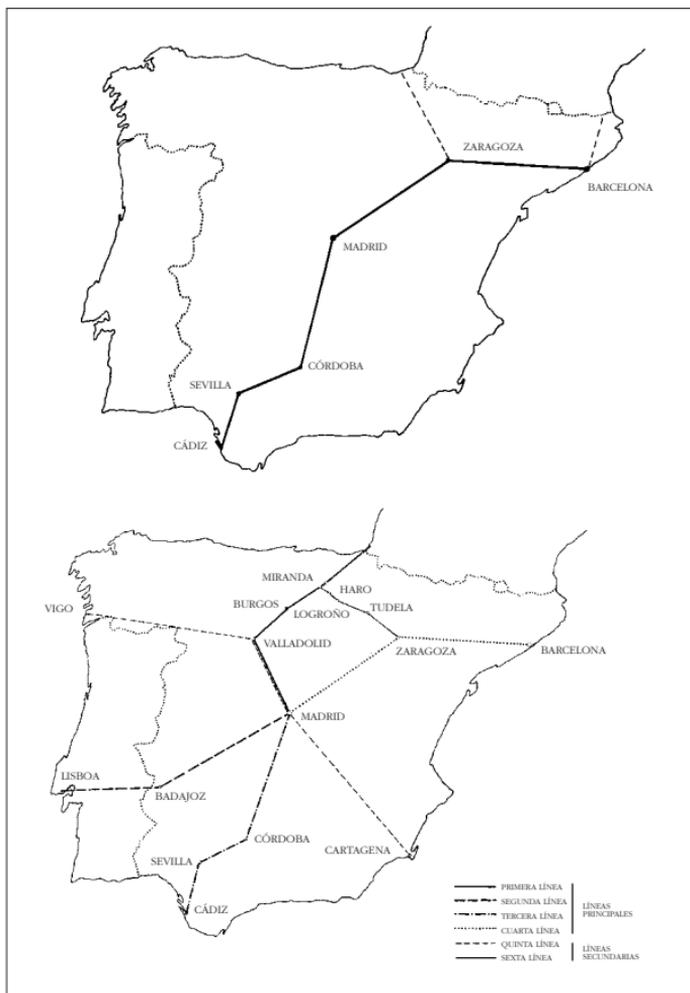
Fuera razonable o no la adopción del ancho de 1'67 m (que imitaron otros países, como Portugal, Argentina y Chile), lo cierto es que con el tiempo acabó constituyendo un factor desfavorable. Encareció por su singularidad la adquisición del material de tracción y, sobre todo, dificultó las conexiones con los demás países europeos. Hoy, el problema se ha aminorado con la invención de los ejes intercambiables (con la exigencia de disponer de material especial de ida y vuelta). Pero, aparte de otros inconvenientes, siempre ha condicionado el éxito de líneas fronterizas secundarias, como la del Canfranc.

EL RADIALISMO Y LA POSICIÓN DE ZARAGOZA

En 1847, durante el gobierno de Narváez, Bravo Murillo presenta el primer proyecto de Ley General, en el que se perfilan ya por primera vez las líneas radiales, llamadas a unir a Madrid con Francia (por Irún), Portugal, Cádiz y el Mediterráneo. El “radialismo”, que ya había inspirado la red de carreteras, pasó a ser así otra de las características del sistema ferroviario español.

Hacia 1850 el ministro Manuel Seijas presentó un nuevo plan de ferrocarriles, que constituyó el punto de arranque de una fecunda discusión en la comisión de encuesta —presidida por Salustiano Olózaga—, en la que se debatieron las líneas a establecer, sus categorías y prioridades. Aunque las soluciones para el trazado de las “grandes líneas” que se barajaron en éste y en otros debates (proyectos Reinoso y Collantes, 1851 y 1853) no fueran estrictamente iguales, en todas ellas seguían presentes los postulados del radialismo, que tendía a convertir a Madrid en la capital real y económica, y no sólo oficial, del Estado.

Hoy se piensa que, después de todo, el radialismo fue la solución más eficaz y menos cara. Los capitales disponibles y el escaso tráfico que se generó no hubieran dado para más. Y ello a despecho de que grandes espacios resultaran marginados. En Aragón, Zaragoza y, algo más tarde, Huesca quedaron rápidamente integradas en la red, pero Teruel no lo consiguió hasta comienzos del siglo siguiente (1903),



Arriba, propuesta de trazado ferroviario del ministro Luxán (1854), similar al del AVE actual; abajo, la propuesta de Sagasta (1855)

vía Calatayud. La comunicación directa entre las tres capitales aragonesas no se estableció sino hasta la apertura de ferrocarril del Caminreal, en 1932.

Su situación estratégica en la ruta tradicional entre Madrid y Barcelona, deparó a Zaragoza, casi desde el primer momento, la posibilidad de erigirse en punto intermedio de la línea entre ambas capitales. Sin embargo, hoy sorprende comprobar que no en todos los planes aparecía la conexión Madrid-Barcelona, porque se pensaba que el tráfico iba a ser escaso y que el interés de Barcelona radicaba más bien en llegar a Francia por el Mediterráneo y en la construcción de una línea transversal hacia Zaragoza y el Cantábrico.

Otra enmienda (presentada por el Brigadier Luján) recomendaba prioritariamente la construcción de una línea en forma de “S”: Cádiz-Sevilla-Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Después de siglo y medio, éste es el trayecto que seguirá la primera línea efectiva del AVE.

En alguno de los proyectos, hasta pareció perfilarse una solución Madrid-París a través de Zaragoza-Canfranc, incluso con preferencia a la línea del Norte: Madrid-Valladolid-Burgos-Irún. Era un trayecto más corto y salvaba una zona en la que abundaban las algaradas carlistas, que se temía que pudieran cortar las comunicaciones con Francia. Pero, hallada la paz, se impuso la solución que daba salida al tráfico de Castilla.

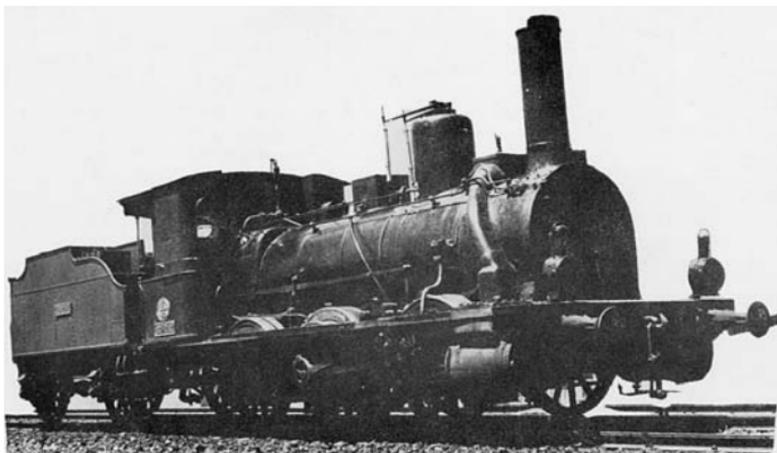
LA LEY GENERAL DE FERROCARRILES DE 1855



LA PRIMERA LEY FERROVIARIA CON EFECTOS PRÁCTICOS

La llamada Revolución de 1854 instala a Espartero en el poder y pone remedio temporalmente a la crisis de la monarquía isabelina. Uno de los objetivos que se proponen los reformistas es el de establecer definitivamente la red ferroviaria. Desde la R. O. de 1844 sólo se habían construido unos cientos de kilómetros y, además, se habían producido sonados escándalos con las concesiones de las líneas. Poco se había avanzado, aunque se iban perfilando soluciones y los inversores extranjeros llamaban a las puertas de los proyectos. El momento económico era bueno tanto en España como en Europa. Francia, que iba a ser la principal potencia inversora en la red ferroviaria española, disponía de capital excedentario.

El 3 de junio de 1855 se dicta la Ley General de Ferrocarriles, que, por su carácter práctico y liberal, posibilita la rápida extensión de la red. En esas fechas existían en España unos 477 km de vías férreas en explotación, dispersos en varios trayectos. En el decenio siguiente la longitud de vías abiertas al público llegaría a los 4.756 km.



Locomotora de la serie 1301-1386, de 450 CV de potencia y un peso de 32 t. Perteneció a la Compañía del Norte, que utilizó este modelo desde el año 1860

BANCOS Y CONCESIONARIAS

Los negocios del ferrocarril mueven a la incipiente burguesía española; pero sus miembros son simples acompañantes, casi comparsas, de los grupos capitalistas franceses, que trasladan a este país su competencia doméstica. El Estado se reserva la aprobación por ley de cada nueva concesión. La costumbre de adjudicar secciones aisladas de una misma línea, aquéllas sobre las que los técnicos del Gobierno han realizado “estudios previos”, obliga a las compañías a la compra de derechos de concesionarios avispados de tramos intermedios.

Enseguida se perfilan dos grupos franceses —dirigidos, respectivamente, por los hermanos Pereire y el barón de Rothschild— como los auténticos agentes de la implantación ferroviaria en España. Cada uno de ellos iba respaldado por un banco: el primero, por la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español (a finales de siglo, Banco Español de Crédito), apoyada en el *Crédit Mobilier*, y el segundo, por la Sociedad Española Mercantil e Industrial. De la acción de los hermanos Pereire surgirá la Compañía del Norte de España, que, además de otras líneas, captará el trazado de la Madrid-Valladolid-Burgos-Irún, de 723 km, ultimado en 1864. Los Rothschild, sobre la base de concesiones anteriores (Madrid-Zaragoza y Madrid-Alicante), crearán el Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA) que, en origen, aparece bajo la denominación de su compañía francesa, el *Grand Central*.

En estas sociedades, el capital y los medios técnicos (ingenieros, material, fletes) son “de importación”, aunque ambos grupos se sirven de políticos, notables y especuladores nacionales para mover los hilos gubernamentales y obtener las concesiones. Los objetivos que pretendiesen cubrir en España resultaron al final aleatorios, siempre dependientes de las concesiones que pudieron obtener. Frente al resto de los concesionarios, las dos grandes compañías, la del Norte y el MZA, tuvieron la gran ventaja de obtener recursos financieros en la Bolsa de París. Esto, sin duda, determinó su superioridad, a pesar de que

también pasaron por momentos próximos a la suspensión de pagos. Sus decisiones más importantes se reservaban para sus respectivos “comités de París”, que subsistieron hasta la nacionalización de la red. En 1941 todavía figuraban en los Consejos de Administración descendientes de los fundadores.



Situación de la red ferroviaria española en 1865

Con este panorama, resulta obvio señalar que no existen agentes locales. No se detecta la presencia de capital o de grupos aragoneses en este mare mágnum. De las aspiraciones regionales se tiene noticia por la prensa zaragozana, que daba cuenta de las sucesivas maniobras con ánimo expectante, porque del ferrocarril se esperaba todo. Algo parecido ocurría en el resto del país, salvo en Cataluña, donde ya había capital y, sobre todo, una clase empresarial capaz de proyectar su futuro: un rasgo nada teórico de su “singularidad”. También hay que decir que las Diputaciones vascas y la de Navarra intervinieron más activamente que las demás, pactando itinerarios que aseguraran la buena comunicación de sus territorios.

EL VALLE DEL EBRO Y SUS CONEXIONES CON MADRID Y FRANCIA POR LOS ISTMOS PENINSULARES

En el curso de estas pugnas, se va configurando la siguiente situación ferroviaria en el cuadrante nor-oriental peninsular:

- Concesión de la línea férrea de Madrid a Zaragoza al MZA, cuyas obras duraron más de lo previsto. En un principio, pudo ser que tras esta conexión latiera la vaga idea de prolongar la línea por Zaragoza hasta el Pirineo central (por Canfranc, por ejemplo) para enlazar desde Pau con el Grand Central francés.

- Concesión de la línea Zaragoza-Pamplona al marqués de Salamanca, que intentó traspasarla al MZA, con la idea de que esta compañía pudiese (mediante una prolongación propia hasta Francia por algún punto del Pirineo navarro) competir con la conexión hacia el país vecino de la Compañía del Norte.

En Aragón, cuyas “fuerzas vivas”, según se dijo, se limitan a contemplar los movimientos, fue bien acogida la línea a Pamplona, que, en definitiva, era un eje de comunicaciones tradicional de la región. Se esbozó algún intento de desviar su trazado por las Cinco Villas en lugar de por Tudela, pero la concesionaria tenía este último itinerario pactado de antemano con la Diputación Foral. Se temía, por otra parte, que prosperara la solución de paso por el Pirineo navarro (por los Alduides), ya que chocaba con la pretensión de establecer el deseado enlace directo con Francia por Canfranc. En este aspecto, la postura aragonesa se alineó con la de la Diputación de Guipúzcoa, que defendía la opción del puerto de Pasajes.

A la postre, Navarra no pudo conseguir su conexión directa con el país vecino; la línea Zaragoza-Pamplona seguiría hasta Alsasua, para unirse allí con la del Norte. Las maniobras del marqués de Salamanca, que mientras tanto ya se había embolsado la ayuda del Estado, no hallaron eco entre las gentes del MZA, y el tráfico del Valle del Ebro hacia Francia se canalizó definitivamente por Irún-Henda-



*Aspecto actual del edificio de viajeros de la estación del Norte
o del Arrabal, en Zaragoza*

ya. También Bilbao conectará con esta línea general y, más adelante, con Zaragoza por Castejón, gracias a la compañía de ferrocarril Tudela-Bilbao, promovida por la Diputación de Vizcaya.

Mientras tanto, Barcelona consigue su unión con Zaragoza y, desde ahí, con Madrid y el Norte. Este esfuerzo lo desarrollaron en solitario los empresarios catalanes, que, apoyados en medios financieros propios (la Bolsa de Barcelona) y en el capital extranjero, lograron enlazar con Zaragoza en 1861.

Pero la compañía del Barcelona-Zaragoza no tuvo éxito económico. Para obtener una mejor gestión, se unió en 1866 al Zaragoza-Pamplona, y durante algunos años se explotaron conjuntamente. En esa empresa había ya hombres de Pereire y la línea, la de mayor recorrido después de la de Madrid-Irún, terminó cayendo en la órbita de la del Norte, con la que se fusiona en 1875.

Diversas circunstancias posibilitaron una nueva conexión Zaragoza-Barcelona por Caspe. El proyecto fue el resultado del esfuerzo casi rocambolés de muchos agentes locales. Entre ellos figuraba el empresario aragonés León Cappa, quien promovió la construcción de un trazado férreo de Zaragoza a Escatrón para dar salida a la producción carbonífera de la cuenca minera de Teruel.

Las obras llegaron en 1879 hasta Híjar, pero la empresa entró en bancarrota y fue vendida al empresario catalán Anglada, que, a su vez, la cedió a la Compañía del Ferrocarril de Valls a Villanueva y Barcelona. Con el apoyo de estas concesiones se concibió la idea de hacer dos “directos”, ambos en dirección Caspe-La Puebla de Híjar, donde se bifurcarían uno hacia Madrid (a través de Calamocha y Molina de Aragón), que no llegó a hacerse, y otro hacia Zaragoza.

El proyecto, tras superar graves dificultades técnicas y financieras, se llevó a cabo por otra empresa, la también catalana TBF (Tarragona-Barcelona-Francia), que poste-



Los "directos" de Madrid a Barcelona y trazado proyectado para la línea Madrid-Samper por Calamocha, que no llegó a construirse

riormente sería absorbida por la MZA. De este modo, esta compañía consiguió enlazar por medios propios Madrid y Barcelona, haciendo durante unos años una cerrada competencia a la del Norte. Es un caso más de la concentración capitalista de las líneas, tras la carambola de las concesiones.

Para el proyecto del Canfranc, quizá no fue demasiado buena la solución final de la absorción por el MZA de la red catalana y su conexión francesa, por lo que tenía de reparto de influencias entre los dos grandes de los enlaces con Francia: Irún para la Compañía del Norte y Port-Bou para el MZA. Un tercero nunca es bien venido cuando el equilibrio se ha conseguido con tanto esfuerzo.

ZARAGOZA, NUDO FERROVIARIO



EL MADRID-ZARAGOZA

Mientras en el marco de la política y de las altas finanzas se desarrollan estos acontecimientos, en Zaragoza se está a la expectativa. La Real Sociedad Económica se ha ocupado, sin embargo, de promover la línea a Madrid: el 9 de marzo de 1855 examina un informe presentado por Joaquín Mendizábal para construir la «sin desembolso para el erario público», mediante la emisión de deuda amortizable con el producto de la explotación, garantizada por los Ayuntamientos afectados. Pero el desembarco de las compañías francesas no dejaba ya margen a estas soluciones arbitristas. El 23 de diciembre de ese año, el periódico zaragozano *El Esparterista* da la noticia de que “transigidas” (esto es, pactadas) las diferencias entre los diputados por Navarra, La Rioja y Aragón, será con toda probabilidad la compañía francesa del Grand Central la que consiga esta concesión.

Entre las varias soluciones posibles, la elección de Zaragoza permitía unir racionalmente Madrid y Barcelona. Es un notable fruto histórico de la excepcional situación geográfica de la ciudad. La capital catalana recibe con alboroto la noticia. La industriosa Barcelona ansiaba salir de su aislamiento. No sólo para unirse con la capital sino también

con el Cantábrico, zona que parecía, por lo menos, igual de apetecible.

Al fin, a mediados de mayo de 1856 llegan Espartero y las gentes de la concesionaria para inaugurar las obras. Se suceden los banquetes y discursos; una medalla conmemorativa servirá para recordar la fecha. Los del Grand Central tuvieron el gesto de hacer un donativo de 20.000 reales, que remiten al presidente de la Diputación, Tomás Castellano, para que lo reparta

entre las personas necesitadas de los pueblos del trayecto: por la concesionaria, el MZA, firman Weswiller, Sampayo y Urquijo. La Corporación lo recibe con «júbilo y placer inexplicables» y manda editar en la imprenta de Peiró el texto del telegrama que contiene el libramiento y la contestación corporativa. Las obras, finalmente, habían dado comienzo. Pero aún iban a sufrir grandes retrasos debidos al dificultoso trazado de la línea.



Foto de Laurent de la línea en construcción del ferrocarril Madrid-Zaragoza. Riela, bacía 1863

EL ZARAGOZA-PAMPLONA

Tras el inicio de los trabajos en el trayecto Zaragoza-Madrid, la concesión de la línea Zaragoza-Pamplona era cuestión de días. En la elección del itinerario final hubieron de influir aspectos políticos, porque lo más lógico habría sido seguir el eje del Ebro hasta Miranda, ruta elegida en nuestros días por la autopista Zaragoza-Bilbao. La Diputación Foral, de acuerdo con el deseo de Rotschild de enlazar con el Atlántico francés, buscaba una salida directa a Bayona. Pero este plan, en el que se insistió luego, nunca fructificó.

Así las cosas, el marqués de Salamanca se aprestó a librar la batalla de la concesión, que se había anunciado por R. O. de 24 de agosto de 1857. En ella no se precisaba el ancho de vía, uno de los condicionantes técnicos que debía proponer el solicitante. Todavía en aquel momento hubiera podido elegirse el ancho ya predominante en Europa. Se sabe que el 30 de septiembre se celebró en Zaragoza una Junta General de accionistas de la compañía, según convocatoria que recoge la prensa. ¿Pura deferencia o es que realmente existía en la ciudad un grupo de inversionistas para este ferrocarril?

Tal como había prometido Salamanca, las obras se llevaron a cabo a buen ritmo: en septiembre de 1861 se inauguraban con la asistencia del rey consorte Francisco de Asís, esposo de Isabel II. El tramo Zaragoza-Casetas ya había

sido construido por la MZA, pues formaba parte de la concesión Madrid-Zaragoza.

EL BARCELONA-ZARAGOZA

El tercer eje ferroviario, que, gracias a la envidiable ubicación de la capital aragonesa, fue impulsado casi de forma simultánea a los dos anteriores (Madrid y Pamplona), fue el de la línea a Barcelona. Y ello, más como tributo a las necesidades geo-económicas que por la propia iniciativa regional. No sin razón comentaba la *Gaceta de los ferrocarriles*, en septiembre de 1861, que esta ciudad (por Zaragoza) iba a contar pronto con tres líneas «sin haber hecho sus gentes el menor esfuerzo financiero». El mérito había que reconocérselo enteramente a los «audaces empresarios catalanes».

Como explica José Manuel Planas en sus *Memorias del ferrocarril de Barcelona-Zaragoza*, la idea de la construcción de esta línea había prendido en el empresariado catalán a raíz de los primitivos proyectos ferroviarios del Barcelona-Mataró y el Madrid-Aranjuez. Les inquietaba el interés que ponía Alicante por lograr su conexión con Madrid a través de la prolongación de la línea de Almansa (MZA).

Los trabajos preparatorios comenzaron en 1852, cuando Planas presentó a la Diputación Provincial de Barcelona un plan de sociedad en el que intervendría la propia institución junto con las de Lérida, Huesca y Zaragoza. Pero la

ley prohibía (prudentemente) que las Diputaciones participaran directamente en estas iniciativas. Por ello, hubo de constituirse una sociedad de particulares que convocó, todavía en 1852, una asamblea de suscriptores. La propuesta fue acogida con un entusiasmo que, al decir del propio Planas, «rayó en la locura». Una vez formada la compañía, con el desembolso de una pequeña parte del capital (práctica permitida y, naturalmente, peligrosísima) obtuvo la concesión por R. O. de 27 de noviembre de 1852.

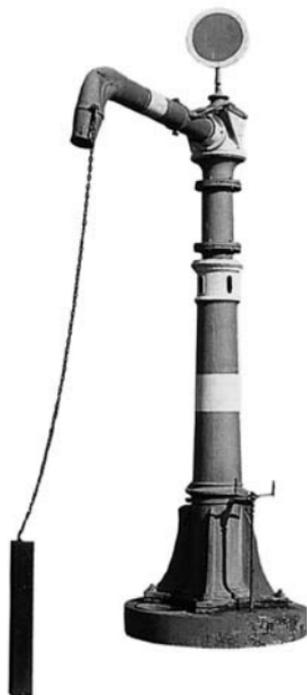
Culminadas estas gestiones, la sociedad, presidida por Pascual Madoz, consiguió finalmente reunir el suficiente capital como para llevar a buen puerto unas obras también difíciles. El proyecto, en dirección Lérida-Zaragoza, había sido realizado por el ingeniero catalán Puigdollers. Tras ocho años de trabajo, las primeras locomotoras llegaban a la capital de Aragón en 1861.

Bien es verdad que, frente al deseo de Planas de que el ferrocarril tuviera unas finanzas saneadas, hubo de recurrirse de manera importante a la financiación externa. Hubo un gran interés por suscribir los títulos, menos a la hora de desembolsarlos. El proyecto, si bien “autóctono”, y por ello más meritorio, adolecía de inconvenientes técnicos. Los franceses le achacaron que los costos variables llegaban, en 1864, al 62% de los ingresos brutos, frente al 35% de los ferrocarriles que ellos habían proyectado. Los del Zaragoza-Pamplona fueron intermedios: del 41%. No le fue propi-

cia la suerte al capital catalán en este asunto de los ferrocarriles, pues ya se vio que hasta las líneas “de casa” acabaron siendo captadas por los grandes.

CULMINACIÓN DE LAS TRES LÍNEAS: ZARAGOZA, NUDO FERROVIARIO

La apertura de las líneas a Barcelona y Pamplona tiene lugar simultáneamente. El rey consorte había salido de Madrid para dirigirse en ferrocarril hacia Alicante, desde donde se embarca a Barcelona puesto que, al estar la red todavía incompleta, era necesario combinar los medios de transporte. A buscarle a la capital catalana se dirigen desde Zaragoza algunas personalidades, ya en ferrocarril; van parando en las estaciones del trayecto, con las consiguientes recepciones, refrescos y discursos. En Barcelona, después de los festejos de rigor, se organiza el viaje inaugural: es el 16 de septiembre de 1861. Las locomotoras son la *Llobregat* y la *Villafranca*. El coche real ha sido construido por Poncio Cuní y es «preciosísimo»: forrado en terciopelo blanco, el techo decorado



*Suministrador de agua, un
aprovisionamiento imprescindible para las locomotoras
de vapor*

con las “barras catalanas” (ya era moda inevitable llamarlas así) y la cruz de Santa Eulalia; las pinturas son de Mirabent y lleva varias otomanas y divanes.

El convoy llega a Zaragoza a las cinco y media. Poco antes, ha pasado por las estaciones oscenses y hasta Grañén y Tardienta han acudido las gentes de Huesca a presenciar el acontecimiento. Los espectadores vuelven a casa en carreta y muy desmoralizados por haber quedado su ciudad tan apartada del nuevo trazado ferroviario.

En Zaragoza, por la noche, se ofrece a los recién llegados un banquete en La Lonja. Hay también discursos: se brinda por el estrechamiento de relaciones entre las regiones de la antigua Corona de Aragón, tan distanciadas por las malas comunicaciones. Los periodistas catalanes que han acompañado a la comitiva hacen luego sus reportajes sobre Zaragoza: la ciudad «no es tan mala capital como se dice», hay lugares pintorescos y les llaman la atención los muchos cursos de agua existentes: el Ebro, el Canal, el Huerva y el Gállego. Premonitoria observación. La prensa local recoge *a posteriori* estas notas, apostillando con cierto complejo: «Nos hacen justicia».

El rey retorna a Madrid vía Soria hasta Jadraque, en Guadalupe, donde toma el ferrocarril hacia la capital. En estos años era corriente la combinación de los tramos ferroviarios terminados con el transporte en galeras y diligencias, que no se daban por vencidas. Su uso complementario

continuó hasta que la malla del ferrocarril se fue cerrando. Así, durante unos años, el MZA completaba el recorrido a París ofreciendo en Jadraque diligencias con destino a Soria, Tudela, Pamplona y Bayona. Y es que la línea de Madrid a Zaragoza, de la que aquella localidad es punto intermedio, se construía con lentitud. La apertura de los otros dos trayectos (a Barcelona y a Pamplona) motivó que fuera la capital del Reino la que conminara a su terminación. Se decía que faltaba personal, pero la compañía contestaba explicando que había más de diecisiete mil personas trabajando en los tres o cuatro tajos abiertos. Desde la óptica actual parece una cifra impresionante; sin embargo, hay que imaginar que a una mano de obra esencialmente agraria y no especializada le sería muy dura la ejecución de estas obras y los acarreos de traviesas y rieles. De hecho, los costes de la construcción, presupuestados inicialmente en 555 millones de pesetas, se elevaron a 933.

En la capital aragonesa quedaban aún por hacer el enlace entre los ferrocarriles de Madrid y de Barcelona, y la estación del de Madrid. Acerca de esta última, hubo dudas: se pensó situarla en la plaza de Santo Domingo o en el entorno de la Aljafería, donde dentro de poco se levantará la super-estación del AVE. Pero, ante las protestas, se instaló finalmente en El Portillo. Durante muchos años se la denominó con el lúgubre nombre de “Campo Sepulcro”. En abril-mayo de 1863 se da la noticia de que el tendido ha quedado terminado hasta Ricla. Hay trenes de

reconocimiento que detectan algunas deficiencias. Todo esto distaba de lo que debía ser una línea moderna, a despecho de haber sido realizada por técnicos y bajo dirección extranjera. Al poco, se abre también el tramo Alhama-Zaragoza y queda concluido el trayecto hasta Casetas.

El día 16 de mayo parte de Madrid el convoy preparado para la inauguración. Viajan en él diversas personalidades, entre ellas Práxedes Mateo Sagasta, ingeniero de Caminos y político especialmente vinculado al mundo ferroviario, que unos años después sería nombrado Jefe de Gobierno. Tras parar y ser agasajado en Alhama de Aragón, el tren llega a Zaragoza. Madrid y Barcelona van a estar por fin conectadas por tren. El enlace ferroviario exige todavía terminar más de tres kilómetros de vía, pasando el Ebro por el nuevo puente de La Almozara —anterior al actual— hasta la Estación del Norte, donde confluyen las líneas de Barcelona y Pamplona. Más de quinientas personas trabajan en este empalme interior.

Desde ese momento, Zaragoza se convierte en un nudo ferroviario de primera importancia, con buenas comunicaciones para ayudar a un despegue económico que ya se había insinuado. Pero tampoco puede hablarse de una revolución inmediata, de un antes y un después rupturista. La ciudad rondaba los 70.000 habitantes y existía una incipiente pero prestigiosa clase empresarial, con muchas ganas de hacer cosas. El ferrocarril permitió que el proceso siguiera adelante.

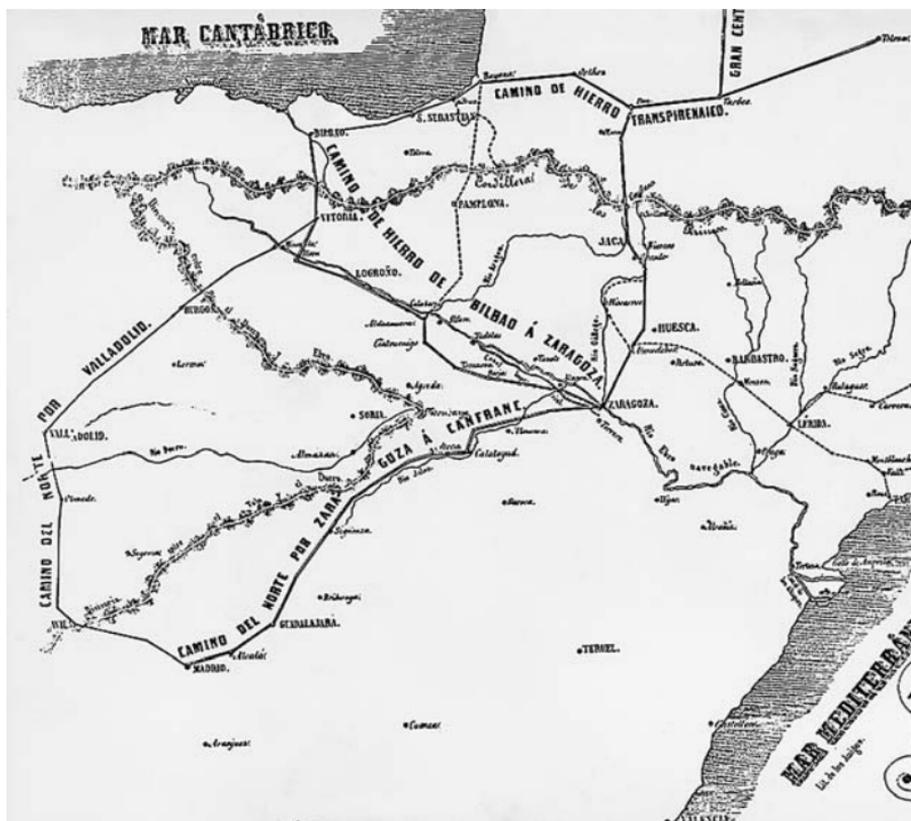
UN “EMPEÑO ARAGONÉS”: EL FERROCARRIL DE CANFRANC



LOS ARAGONESES A LA NACIÓN ESPAÑOLA

A mediados de siglo XIX todas las regiones españolas viven intensamente la fiebre ferroviaria. En Zaragoza, la Real Sociedad Económica tiene el acierto de concitar a un grupo de notables para hacer pública la petición de una línea que comunicara Aragón con Francia por el paso de Somport. En noviembre de 1853, esta comisión publica un folletito titulado, muy al gusto de la época, *Los aragoneses a la Nación Española. Consideraciones sobre las ventajas del ferrocarril del Norte por Zaragoza y Canfranc*. Con esta propuesta se pretendía que las comunicaciones entre Madrid y París discurrieran por esta línea, de modo que Aragón quedara conectado con Francia.

Desde aquel momento, el ferrocarril a Francia por Canfranc se convierte en una verdadera obsesión, incluso después de haberse construido los enlaces con Madrid, Barcelona y Pamplona-Alsasua, que ya facilitaban las pretendidas salidas al exterior. La región se moviliza en torno a este eje de comunicaciones, en cuya realización parece encontrarse la solución a todos los problemas. Una y otra vez, desde cualquier clase social o militancia política, Ara-



gón reacciona ante esta cuestión “de vida o muerte”, encrespándose por los repetidos y prolongados parones de esta obra secular. Todos los ciudadanos fueron convocados a manifestarse y a firmar pliegos de súplica al Gobierno cuando, en 1880, las razones “estratégicas” amenazaban el



Mapa que ilustra el folleto Los Aragoneses... de 1853, comparando las dos alternativas de la época para el ferrocarril "del Norte"

proyecto; y hasta Costa, ya muy enfermo, fue sacado de su retiro de Graus en 1904, cuando pareció que los trabajos se paralizaban, para que interviniera en la polémica.

La región se rebelaba ante la existencia de esa larga muralla pirenaica que la separaba de Francia y del resto de Europa. La nación vecina gozaba a comienzos del siglo XIX de un prestigio y un poder económico impactantes. Receptora habitual de mano de obra aragonesa, a lo largo de la historia se habían mantenido con ella unas relaciones comerciales más intensas que las habidas con el resto de España.

Hoy, el asunto sigue siendo de interés general. Hay un matiz romántico que se mezcla con argumentos ecológicos, económicos y estratégicos; casi como entonces. En ambas vertientes de los Pirineos se han creado coordinadoras (la CREFCO en España, el CRELOC en Francia) que reivindican su apertura. Luego vienen los tecnócratas y aguan las ilusiones. A pesar de todo, el ferrocarril del Canfranc ha sido una de las pocas ideas símbolos de la región.

De muy distinta forma se considera la cuestión desde la otra vertiente pirenaica. No han faltado nunca apoyos desde las ciudades bearnesas, pero París siempre ha contemplado con frío recelo presupuestario este *petit train*.

PRIMEROS RECONOCIMIENTOS DE CAMPO

La acción de los representantes aragoneses en Madrid rindió bien pronto resultados alentadores. Pocos días después de una reunión habida en Zaragoza, se había constituido una comisión en el Ministerio de Fomento para estudiar la línea (25 de noviembre de 1853).

Se redacta así un informe en el que las tesis favorables al Canfranc encuentran plena acogida, destacando el acortamiento que esta propuesta presenta respecto a la alternativa de la de Madrid-Irún, con un ahorro «de más de cien millones». La línea por Canfranc no sólo aprovecharía la proyectada Madrid-Zaragoza, sino también al menos «doce leguas» de la que debía unir esta ciudad con Barcelona (en referencia al tendido hasta Tardienta). La persuasión fue tan completa que por R. O. de 24 de diciembre se ordena suspender el reconocimiento de la línea del Norte (por Valladolid-Burgos a Irún) y continuar los estudios de la del Canfranc, que se encomiendan al prestigioso ingeniero Jacobo Arnao.

Se manifiesta entonces la postura contraria del “Ramo de Guerra”, que desconfiaba profundamente de las líneas



*El valle de Canfranc desde Gabarditos, a la altura del pueblo viejo,
que se aprecia en el fondo del valle; y sobre él, ya en la ladera, la línea férrea.
Al fondo, el pico de Collarada*

fronterizas; un criterio que habría de permanecer inamovible hasta finales de siglo. Pero, aparte de esta fobia militar, ocurrió que se aprobó la Ley General de 1855, que imponía otras disposiciones sobre la comunicación Madrid-Francia. De este modo, el proyecto del Canfranc quedó paralizado durante mucho tiempo.

ESTUDIO DE LOS ACCESOS A FRANCIA POR EL PIRINEO CENTRAL

Años después, culminada la primera oleada de construcción de ferrocarriles, se pretende corregir los defectos más patentes de la red y remediar las improvisaciones. El ingeniero Ardanaz plantea las bases de un nuevo plan ferroviario y las Cortes acogen la idea favorablemente. La Ley de 13 de abril de 1864 concede al Gobierno un crédito extraordinario de veinte millones de reales para la realización de estudios y reconocimientos preparatorios de nuevas líneas.

Es una ocasión que los partidarios del Canfranc no dudan en aprovechar para retomar la idea. A finales de 1864, una comisión de ingenieros (Jacobo Arnao y Gabriel Rodríguez) sale para Francia con el encargo de reconocer cuanto se había hecho al Norte de los Pirineos y estudiar posibles conexiones. La iniciativa parece demostrar que las intenciones son serias, a pesar de que continúa el recelo, siempre patente entre ambos países, de que las líneas que se construyeran hallaran su continuación en la vertiente

opuesta: de nada servía construir una pretendida conexión internacional por ferrocarril o carretera si luego no seguía por el otro lado. Y ejemplos no han faltado en el Pirineo.

Se comienza a practicar observaciones meteorológicas en la cabecera de los valles por los que se concebían los accesos y túneles (del Salat, de la Neste y del Somport) y, durante el crudo invierno de 1864 a 1865, se realizan mediciones para determinar, con «rigurosa precisión», los imponderables que las circunstancias climáticas exigían para «la fijación de la cabecera española».

El documento elabora una serie de alternativas posibles para el paso por el Pirineo central:

- 1) Línea de Canfranc, de Zaragoza a Pau
- 2) Línea de Lourdes, por el Gavarnie
- 3) Línea del Cinca, de Monzón a Labarthe por el puerto de Sancourt
- 4) Línea del Ésera, de Monzón a Montrejeáu por el puerto de Glera
- 5) Línea del Noguera Ribagorzana, de Monzón a Montrejeáu por el puerto de Toro
- 6) Línea del Noguera Pallaresa, de Lérida a Saint-Girons por el puerto de Salau.

Por parte española se evidencia que las soluciones propuestas implicaban intereses regionales muy diversos, con

los consiguientes conflictos. En la parte francesa se fue perfilando, poco a poco, la idea de la construcción de dos ejes: el que proporcionara la distancia más corta entre las capitales estatales (Madrid y París) y el que facilitara una mejor comunicación entre la metrópoli francesa y sus posesiones del “Oranesado”, en el Norte de África, a través de una línea marítima que arrancara del Levante español. Todo ello con sujeción a una serie de determinaciones técnicas (perfiles, curvas, tracción y ancho de vía) sobre las que Francia hizo siempre hincapié y a las que los españoles no prestaron nunca la debida atención, probablemente por las premuras presupuestarias.

Pero, después de todo, los estudios hechos acabaron archivados a la espera de nuevos acontecimientos.

LA LEY DEL CANFRANC DE 1882

Tras muchos años de conversaciones, llega en 1878 la primera toma de posición francesa, que resulta ser a favor de las soluciones que permitan el contacto directo con las colonias norteafricanas. La línea escogida atravesaría el Pirineo por el Valle de Arán o el del Noguera Pallaresa, vía Lérida. Los restantes itinerarios quedan en un segundo plano para ser reconocidos “más adelante”.

Aragón reacciona vivamente contra lo que entiende que es una continua postergación de sus derechos. La red

ferroviaria no se ha desarrollado en la región, constituida en simple pasillo entre Madrid y Barcelona; Teruel es una de las pocas capitales sin comunicar; Navarra sigue tratando de conseguir su conexión pirenaica y hay un proyecto (el “directo” Barcelona-Madrid por Cuenca) que orilla a Zaragoza. A la capital aragonesa llega en octubre de 1878 Alfonso XII, a quien se pide la construcción de la línea. En 1880, al conocerse la negativa de la Junta Consultiva de Guerra, la opinión pública se encrespa. Al final, el asunto, hábilmente conducido por los políticos locales y el ministro aragonés Albareda, desemboca en un proyecto de ley presentado en las Cámaras en 1881.

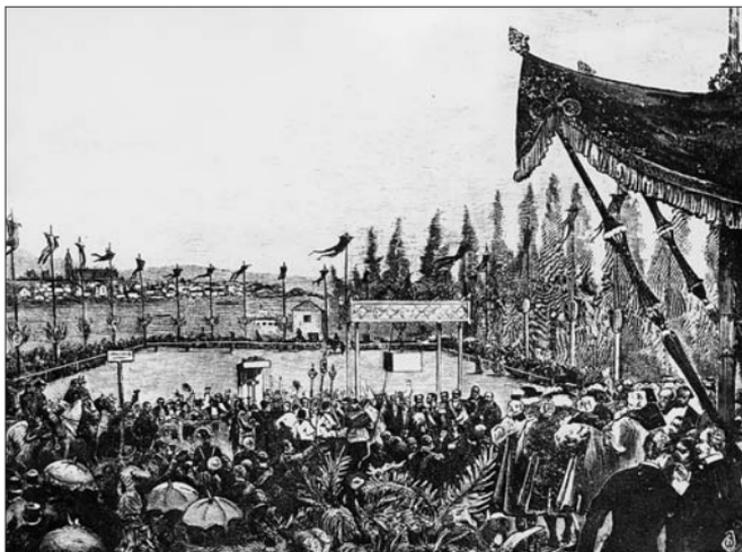
Las discusiones de dicho proyecto de ley en el Parlamento no tienen desperdicio. Publicadas en su momento por la



Torre de fusilería, parte de la antigua defensa fronteriza y, en la actualidad, centro de información turística y Museo del Somport

Diputación Provincial de Zaragoza, constituyen una pieza inefable de la oratoria decimonónica, en la que generales “duros”, partidarios del cierre a cal y canto de la frontera, dirimen su contienda contra elementos progresistas, argumentando con la historia y la estrategia. Poco hay de tráficos, trazados, curvas y perfiles.

La Ley es por fin aprobada al filo de 1882. El monarca visita Zaragoza y Huesca, donde coloca una simbólica “primera piedra” que va a resultar muy prematura. Como con-



Alfonso XII pone en Huesca la primera piedra de la línea del Canfranc, en 1882; al fondo, a la izquierda, la catedral

cesión al sector “duro” del ejército, se ha convenido en fortificar la línea para prevenir disgustos. En esa época, toda Europa guarneecía sus fronteras, gastando en ello sumas inmensas. Fruto de estas inquietudes son esos hermosos fuertes del Coll de Ladrones, Rapitán, Samán o las dos Torres de Fusilería, que, calladamente y a costa de presupuestos casi secretos, se fueron construyendo durante los años siguientes y que hoy, en su mayor parte, se desmoronan sin que bajo su protección se llegara a disparar un solo tiro en contiendas invasoras.

CONCESIÓN DE LA LÍNEA

Aprobada la Ley, debía procederse a la concesión de la línea. Y como el asunto se había llevado en Aragón como una cuestión regionalista, era necesario acometer el proyecto con capitales propios, garantizando su independencia. Al fin y al cabo, ese patriotismo regional era el que había suscitado las simpatías de las Cortes. De modo que la comisión gestora cede su papel a una sociedad anónima local que consigue la adjudicación.

Ahora es cuando flaquean los ímpetus patrióticos: con el dinero no se juega. La concesionaria (Compañía Aragonesa) hace tiempo que negocia discretamente con la del Norte para cederle sus derechos. Al acuerdo, que queda pronto perfilado, se le llamó el “Pacto del Monasterio de Piedra”, porque fue allí donde se firmó. La sociedad local

actuaría como simple testaferro, transmitiendo la explotación del ferrocarril cuando estuviera concluido. Como de costumbre en estos casos, el trato se cierra con su aprobación por parte del Comité de París de la Compañía del Norte.

Aunque la Administración estuviera acostumbrada a este tipo de arreglos, el prestigio de la Compañía Aragonesa no salió con esto muy favorecido. Tampoco parece que resultara muy rentable para sus accionistas. Además, se perdió la libertad de maniobra, pues los intereses del Canfranc quedaron supeditados a los de la Compañía del Norte.

Por otra parte, aunque en España hubiera ley de concesión, los franceses no decían nada acerca de la continuación de la línea al otro lado de los Pirineos. Faltaba eso que ahora se llama “voluntad política”.

Ocurre entonces un incidente curioso que vale la pena contar. En 1883 Alfonso XII recala en París, en su viaje de vuelta desde Alemania. En la Estación del Norte de esa ciudad, el monarca español fue abucheado por la multitud, que recelaba de sus veleidades filoprusianas. El presidente de la República Francesa, Jules Grévy, deseoso de equilibrar alianzas, quiso desagraviar a Alfonso XII desempolvando el asunto de las comunicaciones por el Pirineo central. Entre los dos jefes de Estado se llegó a un principio de acuerdo que quedó plasmado en un convenio, firmado el 13 de febrero de 1885. Se establecen en él concesiones

mutuas: Francia se aviene a construir la conexión del Canfranc y España a acometer una línea que, partiendo de Lérida, atravesaría los Pirineos por el puerto de Salau.

COMIENZO DE LAS OBRAS: 1888

El Convenio no tenía fuerza legal, al no estar ratificado por el poder legislativo. Y aunque el asunto parecía estar muy verde, porque los franceses no daban un paso que comprometiera el presupuesto sin estudiarlo a fondo, el ministro Albareda, otra vez en Fomento, apresta los dispositivos necesarios para el inicio de las obras.

Mientras tanto, ha muerto Alfonso XII y los diputados aragoneses evocan su figura y su buena voluntad hacia el Canfranc. Una nueva Ley, la de “Anticipos reintegrables”, que presenta el diputado por Zaragoza Tomás Castellano, supone una subvención para el proyecto (que se sepa, nunca devuelta) de 40.000 pta por km, a las que hay que sumar otras 60.000 que ya proporcionaba la Ley de 1882. En conjunto, eran 100.000 pta/km que permitían sufragar casi totalmente el costo de los trabajos. Se confiaba en que Francia respetaría el hecho consumado continuando la línea.

La Compañía del Norte se decide a empezar las obras por Huesca. Así lo había dispuesto la Ley de concesión, aunque no el Convenio hispano-francés de 1885, que



Puente metálico sobre el Gállego en Anzánigo

preconizaba rutas más directas. Pero no se quería agraviar a la capital oscense. La experiencia de esta Compañía redundó en la rápida ejecución y el bajo coste del tramo Huesca-Jaca. Se gastó lo indispensable, con destajos a contratistas locales que pujaron siempre a la baja. La línea avanzó con prontitud: primero, por las grandes llanadas de Huesca a Ayerbe y, luego, por las gargantas del Gállego hasta Sabiñánigo. La labor de los ingenieros fue, sin duda, excelente y justamente reconocida por sus colegas franceses. Prueba de ello es que el tramo sigue en uso en nuestros días, sin que haya precisado demasiadas atenciones.

Cuando el ferrocarril llegó a Jaca hubo una inauguración oficial, aunque no asistieron autoridades relevantes, ni

siquiera altos cargos de la Compañía del Norte. Quizá se quiso abandonar el protagonismo en favor de la sociedad anónima aragonesa, que fletó un tren de accionistas en lo que fue su último acto.

Era el año 1893. Hubo discursos encendidos y banquete en la estación, pero en el fondo cunde el pesimismo porque Francia no se pronuncia sobre la continuación del tendido. Algunos deciden llegar hasta Canfranc y alquilan carruajes y tartanas para la excursión. Ante el futuro emplazamiento del túnel del Somport, muro de lamentaciones de las esperanzas aragonesas, se dicen nuevas palabras. Por la tarde regresaron a Jaca y de allí a Zaragoza, donde continuaron los festejos.



Menú del banquete de inauguración del ferrocarril de Huesca a Jaca (Jaca 31 de mayo de 1893)

EL PROTOCOLO HISPANO-FRANCÉS DE 1895

Durante aquellos años en que se construía el tramo de Huesca a Jaca, los trabajos de replanteo de la última sec-

ción hasta la frontera no habían cesado. Pieza fundamental en esta tarea fue la labor del ingeniero Joaquín Bellido, que brindó soluciones a puntos controvertidos. Quedaron definidos los perfiles del túnel de Somport, en los que los ingenieros españoles y franceses divergían por cuestión de mediciones. De Bellido fue también la idea de llevar la Estación Internacional a la explanada de Los Arañones. En la parte francesa no existía espacio y, en principio, se había previsto hacerla en Villanúa, donde comienza a



La explanada de Los Arañones durante la construcción de la Estación Internacional; véase la antigua torre de fusilería que se demolió durante las obras, gemela de la aún conservada

ensancharse el Valle del Aragón. Ello exigía la creación de un pasillo internacionalizado, sin aduanas, que hacía muy poco felices a los militares. En cambio, el emplazamiento de Los Arañones permitía una buena defensa, con el fuerte del Coll de Ladrones encima del túnel, batiendo más de un kilómetro de vía.

Aceptadas estas soluciones por parte francesa, se da otro pequeño paso al suscribirse un nuevo acuerdo: el Protocolo de 1895, que, siempre sobre la base de las dos líneas previstas en 1885 —la del Canfranc y la del Noguera-Pallaresa por Lérida—, permite, al menos, dar por bueno lo ya hecho hasta Jaca.

EL CONVENIO DE 18 DE AGOSTO DE 1904

Y es que Francia seguía obstinada en el ferrocarril a Lérida por el Noguera Pallaresa, que en España no hallaba concesionario ni se había apenas estudiado. Además, con el conflicto de Cuba en pleno apogeo, la situación financiera española tampoco permitía asumir estas inversiones. La cuestión se reabría con frecuencia: en 1901 Alfonso XIII visitó Jaca y sobre él cayó un improvisado memorial que le dirigieron las fuerzas vivas residentes en la ciudad en época veraniega.

En 1903, súbitamente, Francia presenta una nota interesándose por la posibilidad de hacer, aparte del Canfranc y



Viaducto en el tendido Jaca-Canfranc

de la difícil línea leridana, una tercera conexión vía Barcelona, por Ripoll. La propuesta no era muy conveniente para España, pues suponía una inversión formidable superada más a los intereses franceses que a los propios, pero no había otra solución para romper la situación de estancamiento. Así, el 18 de agosto de 1904 se suscribió en París el Convenio Internacional para la construcción de estos tres transpirenaicos, que, esta vez, sí fue ratificado por las Cámaras legislativas de ambos países, dando lugar a las correspondientes leyes.

En 1908 se reanudan las obras en territorio aragonés. Para ello se contratan nuevos destajos, que otra vez se adjudican a la baja (¿sed de obras?). El precio medio por kilómetro hasta Villanúa es ya de 170.000 pesetas, como expresión del difícil trabajo a realizar. Al Estado incumbía la perforación del túnel del Somport. El proyecto había fijado las siguientes características: dos rasantes, de 3.960 m de longitud e inclinación del 34 % la francesa, y de 3.700 m de longitud e inclinación del 42,9 % la española, separadas ambas por un tramo horizontal de 100 m. La sección de la galería se fijó para material de ancho internacional y tracción eléctrica. El presupuesto de contrata alcanzó la cifra de 7.112.609'70 pesetas.

En la parte española las obras fueron llevadas a cabo por Calderai y Bastianelli SRC, empresa creada en Bilbao. En la francesa hubo otro contratista. Los trabajos avanzaron lentamente debido a la gran dureza de las rocas (mal estimada) y a las vías de agua. Se utilizaban compresores Ingersoll-Rand, como los que la Comisión Internacional había visto que se empleaban en el túnel de San Gotardo, en los Alpes suizos. El 13 de octubre de 1912 se concluyó el calado y confluyeron las galerías de avance españolas y francesas. Los cálculos, muy complicados, habían sido correctos y el encuentro constituyó una gran alegría para todos. El Ministerio acordó repartir a los obreros un jornal extra que, en conjunto, ascendía a 4.200 pesetas, unos tres duros por persona.

CULMINACIÓN DE LA LÍNEA

En 1922 el tendido llegaba ya hasta Los Arañones. El tramo hasta la frontera se abrió al tráfico, a la espera de la conexión internacional. Desde ese momento se trabajó muy activamente para terminar la línea, ya en el marco de la política de grandes obras públicas propiciada por Primo de Rivera. España se aprestaba a cumplir los términos del Tratado de 1904 con la construcción de la gran Estación Internacional, según proyecto del ingeniero Ramírez de Dampierre, así como el poblado (casas, escuelas, hospital, iglesia, etc.) de Los Arañones, una intrincada red de caminos forestales y defensas antialudes, la reforma de las vías militares, etc. La inversión ascendía a un total de 54 millones de pesetas hacia 1927, si bien las obras continuaron posteriormente.

Son destacables los trabajos de repoblación, salvaguarda y corrección de cauces, comenzados ya en 1908 y que siguieron después de la Guerra Civil. Según un informe de la Jefatura de Montes de 1928, las plantaciones habían alcanzado casi los siete millones de árboles, con lo que la desolada garganta se había convertido en un auténtico parque forestal: un trabajo bien hecho que ha permitido controlar los aludes en una zona donde eran muy frecuentes.

El 18 de julio de 1928 tuvo lugar su inauguración oficial. Alfonso XIII y Gastón Doumergues, presidente de la República Francesa, se trasladaron a Canfranc en trenes especia-

les para solemnizar la apertura de esta nueva comunicación internacional. En la imponente Estación de Los Arañones hubo nuevamente banquetes y discursos. Nadie estaba muy seguro de que aquello llegase a funcionar, ni tampoco nadie podía adivinar que se avecinaba la dura crisis de 1929, con la consiguiente restricción del tráfico ferroviario en todo el mundo. Ajenas a estos episodios aún por llegar, España y Francia confraternizan. La jornada fue particularmente emotiva en Aragón, que veía así culminado más de medio siglo de lucha por la línea. En la estación, no obstante, se constata que faltaban por instalar muchos de los servicios previstos (aduanas, telégrafos, correos), pues buena parte de cuanto había se había improvisado para la ceremonia.



El rey Alfonso XIII y el presidente de Francia inauguran la línea de Canfranc el 18 de julio de 1928; en el centro de la foto el dictador Primo de Rivera



Estación internacional de Canfranc, vista de conjunto poco después de su inauguración

QUIÉNES LUCHARON POR EL CANFRANC

Llama la atención la penetración que en la sociedad aragonesa tuvo siempre la idea del ferrocarril del Canfranc. Es justo citar algunos nombres. Ciertamente no fueron aragoneses los ingenieros que más destacadamente intervinieron en los proyectos: Jacobo Arnao y Eusebio Page, a mediados de siglo, y Joaquín Bellido, en sus postrimerías, a quie-

nes es preciso contemplar en su labor de reconocimiento de las cabeceras pirenaicas, calculando rampas y vertientes en expediciones invernales y viajando a lomo de mulas. La Real Sociedad Económica Aragonesa aportó su prestigio y sus hombres, entre otros Manuel Contín y Mariano Nougués. El publicista ilustrado J. C. Insa dedicó una larga serie de seis artículos en *El Saldubense* (marzo de 1861) a comparar el proyecto del Canfranc con el del ferrocarril de Los Alduides, que pretendía construir la Diputación Foral de Navarra.

También se implicaron políticos de la Restauración, como Martín Villar, Gil Berges, el marqués de Casa Jiménez, Tomás Castellano y Francisco Larraz. Consta que hasta las logias zaragozanas apoyaron esta línea férrea y reclamaron el agradecimiento que, a su juicio, merecía el “poderoso hermano” Práxedes Mateo Sagasta. Y junto a ellos, el pueblo, que como ya se ha dicho siempre secundó la idea. Están también los hombres de la concesionaria, la Sociedad Aragonesa. Puede ser que a última hora sus ánimos flaquearan, al temer —justamente— la enemistad del “poder ferroviario establecido”: las Compañías del Norte y de la MZA, pero, al menos, lo intentaron.

Joaquín Costa halló asimismo algún tiempo en su apretado trabajo para enviar artículos al *Heraldo de Aragón* en defensa de esta reivindicación aragonesa. Ya en la época de su culminación, el canónigo Florencio Jardiel, en

representación otra vez de la Económica, intervino decisivamente. Los socios del Sindicato de Iniciativas y Propaganda de Aragón (SIPA), movilizados tantas veces por su presidente, Eduardo Cativiela, confraternizaron con la sociedad bearnesa en Pau, adonde se desplazaron masivamente poco antes de la apertura de la línea en una pintoresca expedición en automóvil. Después, durante la II República, presentaron mociones y alertaron a los diputados aragoneses sobre la injusta situación de las tarifas. El inolvidable Juan Lacasa y Sánchez Cruzat luchó toda su vida desde los foros internacionales (la OIT) y desde su Jaca natal por la mejora y el restablecimiento de este ferrocarril. Cuando llegó la transición política fue de nuevo el SIPA quien, con la ayuda de Comisiones Obreras y UGT, organizó un tren memorial, impidiendo quizás su cierre tras el accidente del puente de L'Estanguet.

En los últimos años han sido otra vez los sindicatos obreros, fundamentalmente los ferroviarios, las asociaciones de Amigos del Ferrocarril y los colectivos ecologistas, agrupados muchos de ellos en la CREFCO y secundados por Luis Granell y las autoridades municipales de Canfranc, los que han movido los hilos de la esperanza a fuerza de reuniones y visitas.

La verdad es que ésta ha sido una lucha secular que, como ocurre en las películas taquilleras, merecería un final feliz.

EL RAMAL ZUERA-TURUÑANA

Tal como se había previsto en los Tratados Internacionales, la concesionaria (Compañía del Norte) construyó y abrió, el 4 de marzo de 1929, el ramal de Zuera a Turuñana. Este tramo, de unos 40 km de recorrido, suponía un importante acortamiento para los “directos”, aunque orillaba a Huesca capital. El tren oficial, que conducía a invitados, autoridades, ingenieros y técnicos, salió de la zaragozana Estación del Arrabal (la del Norte) a las ocho de la mañana y entró en Zuera en el nuevo ramal, cuyas estaciones fueron también inauguradas: los puntos más importantes eran Gurrea de Gállego, Ortila y Marracos. En Ayerbe subió la representación de Huesca y todos juntos llegaron a Canfranc. En la Estación Internacional se sumaron a los actos (banquetes y discursos) los comisionados franceses y se hicieron votos para que la nueva comunicación directa Zaragoza-Teruel-Valencia fuera pronto una realidad.

El reportero de *Heraldo de Aragón* trazó en su comentario una semblanza humana del momento: en Gurrea de Gállego unas ancianas contemplaban llorando el paso del convoy inaugural. Cuando les preguntaron por su actitud respondieron que el tren era ya el tema de conversación de sus mayores, del que les hablaban en su infancia. Al fin habían podido contemplarlo.

Hoy el tramo se encuentra cerrado al tráfico ya que, privado de su conexión internacional, el Canfranc se ha con-

vertido en un tren regional que circula siempre por la línea de Tardienta-Huesca hacia Jaca y Los Arañones. La presión ciudadana ha conseguido, al menos, que las obras de la autovía Zaragoza-Huesca hayan respetado el tendido en su integridad, al parecer incluso previendo su desdoblamiento (precaución inaudita entre nosotros), aunque el ramal se encuentre abandonado. Desde luego cualquier restablecimiento de este ferrocarril exigirá contar con él.



Tren maderero en la línea de Canfranc

EL FERROCARRIL TERUEL-VALENCIA



TERUEL SE CONECTA A LA RED FERROVIARIA

Ya en algunos de los planes ferroviarios del segundo tercio del siglo XIX había quedado definida la comunicación Calatayud-Teruel. El 3 de agosto de 1887 se celebraba la subasta de su concesión, sin alcanzarse ningún resultado. Cuando el ferrocarril de Valencia llegó a Sagunto, la ocasión parecía más propicia: el trayecto Calatayud-Sagunto quedó adjudicado a un grupo de capitalistas belgas que constituyeron el Central de Aragón.

La empresa acometió primero el tramo Barracas-Puerto de Escandón, para seguir luego hasta Teruel y Calatayud, adonde se llegaba en 1901. La línea completa entró en servicio en el año 1903. Teruel fue la última capital española en quedar conectada a la red general.

El tendido sigue el curso del Jiloca desde Calatayud a Camínreal y, sin grandes pendientes, alcanza Teruel. Desde aquí hasta Valencia el itinerario se complicaba por la necesidad de salvar las grandes rampas hasta el Mediterráneo por el puerto de Escandón. La Central de Aragón fue la única compañía que utilizó en España las míticas locomotoras “Garrat”, compuestas por dos cuerpos en uno y cuyas numerosas ruedas proporcionaban a la máquina

gran fuerza adherente. Estuvieron en uso hasta no hace muchos años. No parece que la línea tuviera una explotación deficiente, aunque sí muy modesta en cuanto a sus prestaciones (frecuencia, calefacción, material, etc.), que ocasionaron abundantes quejas. La dirección de la empresa radicaba en Valencia.

Por su parte, el eje del Huerva hacia Teruel estaba servido en el tramo Zaragoza-Cariñena por un ferrocarril de vía estrecha, con material y medios más modestos todavía, que funcionaba ya en 1911.

EL FERROCARRIL ZARAGOZA-CAMINREAL

Conforme iba concluyéndose el Canfranc, se perfilaba también la idea de establecer una conexión directa Zaragoza-Teruel, que uniese Valencia con la frontera francesa. Era (y sigue siendo) una forma lógica de dar salida al tráfico internacional levantino por un itinerario más corto que el de la costa. Con buen criterio, se pensaba que, además, potenciaría el ferrocarril de Canfranc. El viaje entre Zaragoza y Valencia quedaba reducido en 50 km en comparación con el itinerario más favorable de los entonces utilizados. La línea se presupuestó en 31.202.347 pesetas.

El tendido, como la mayoría de los ya citados, tenía sus dificultades; sobre todo, al abordar el Valle del Huerva desde el Jiloca. Hubo que dar algunos rodeos para evitar túneles y obras de fábrica.

Como está ocurriendo ahora con el trazado de la autovía Zaragoza-Teruel, la bellísima ciudad monumental de Daroca quedó al margen de la línea ferroviaria. Inútiles fueron los denodados esfuerzos hechos por su Ayuntamiento, argumentando ser cabecera de comarca de una población que en aquellos momentos alcanzaba los 37.000 habitantes (desgraciadamente hoy muchos menos). Para que el tren pasara por Daroca, había de hacerse una variante de cierta significación: la longitud aumentaba en 9.534 km y debían acometerse obras de fábrica bastante costosas, entre ellas nueve túneles de un recorrido total de 1.685 km. Así quedó Daroca descolocada, en cuanto a sus comunicaciones ferroviarias, aunque, según se exponía, existían en ella industrias de cierta pujanza (harineras y fábricas de pasta sobre todo) que dejaban entrever ciertos visos de desarrollo. Es de temer que peores efectos que los de este aislamiento ferroviario se derivarán del alejamiento de la autovía, salvo que se materialice el debatido proyecto de la nueva autovía Daroca-Calatayud, que podría resultar decisivo para el porvenir de la ciudad.

Dadas las circunstancias, la Compañía del Norte, siempre a remolque de los acontecimientos, intentó interferir en un proyecto que podía perjudicarla, haciéndose cargo a última hora de las líneas que, irremediablemente, iban a entrar en competencia con las suyas. Tanto el Central de Aragón como el Zaragoza-Cariñena acabaron por ceder sus derechos a la del Norte, explotadora del Canfranc-Zara-



Falleras y damas de honor valencianas en el tren inaugural de la línea Valencia-Canfranc

goza, para que fuera ella la que realizase la conexión hasta Caminreal. En estas negociaciones desempeñaron un papel destacado personas vinculadas a Aragón y a los negocios ferroviarios, como fueron los hermanos Escoriaza.

La línea, que en su concepción inicial tenía poco más de 116 km, llega a alcanzar los 129 por la larga circunvalación que da en su entrada a Zaragoza hasta su estación terminal, llamada del Caminreal, en la explanada donde ahora va a construirse la Estación Intermodal del AVE. La ayuda del Estado, unos nueve millones de pesetas de subvenciones y 25 como “anticipo reintegrable”, suponía unas 270.000 pta/km, importe suficiente como para que la del Norte pudiera considerarla financiada.

Las obras, a caballo entre la dictadura de Primo de Rivera y la II República, acabaron en 1933. Un tren especial hizo el recorrido desde Valencia a Zaragoza y, luego, hasta el Pirineo. Hay secuencias filmadas de ese viaje. Con esta nueva conexión renacían las esperanzas para la línea del Canfranc, que se confiaba en revitalizar por las exportaciones de naranja valenciana.

TRANSVERSALES HACIA EL MEDITERRÁNEO



A parte de esa red principal, otras líneas aspiraban a establecer comunicaciones transversales. En unos casos, Aragón era considerada, una vez más, mera región de paso desde Cantabria o la meseta castellana hacia la costa mediterránea, bien fuera hacia Barcelona o a Valencia. En otros, se trataba de ferrocarriles concebidos desde el mismo Aragón con el fin de lograr una salida al mar por Tortosa o San Carlos de la Rápita, siguiendo el viejo trayecto impulsado por los ilustrados: el que señala el Ebro.

EL VALLADOLID-ARIZA

El objetivo consistía en conectar, desde Valladolid, la línea del Norte (Madrid-Irún) con el Madrid-Zaragoza. La idea era antigua; promovida por empresarios castellanos, pasó, como de costumbre, por muchas vicisitudes hasta que se despertó por ella el interés del MZA. Eran los años en que esta compañía negociaba con la catalana del TBF para hacerse con el ramal del “directo” Zaragoza-Barcelona por Caspe. En ese contexto, era claro que valía la pena sumar a los tráficos propios los que pudieran obtenerse desde la meseta, para canalizarlos hacia Ariza-Calatayud,

Zaragoza y, por Caspe, a Barcelona. De paso, se sustraían a la Compañía del Norte —con la que el MZA mantenía en aquella época una cerrada guerra de tarifas—, que los dirigía por su línea Alsasua-Zaragoza-Barcelona (por Lérida).

La explotación de la línea Valladolid-Ariza, que discurría casi en su integridad por las provincias de Valladolid y Soria, comenzó en 1895.

EL SANTANDER-MEDITERRÁNEO

El Santander-Mediterráneo es un proyecto mucho más moderno, aunque los orígenes del llamado “ferrocarril del Meridiano” —Santander-Burgos— fueran también remotos, de 1879. En 1902 recogía la idea la Cámara de Comercio de Santander, con un nuevo trazado hasta Calatayud. La Compañía del Norte se opuso, pues se entraba en competencia con ella. Posiblemente, una de las causas que empujaron a la del Norte a construir el tramo Zaragoza-Caminreal (absorbiendo al Central de Aragón) fue la de cerrar el paso al Santander-Mediterráneo, haciéndolo confluir en una línea suya. En 1924 el Estado adjudicó la concesión a las diputaciones provinciales de Santander, Burgos, Soria y Zaragoza.

El trayecto debía partir de Santander, aunque se empezó por Ciudad-Dosante y nunca se llegó a la capital cántabra, dadas las tremendas dificultades que representaba el



Locomotora de vapor 1-4-0 de la Compañía del Norte, en uso desde finales del siglo XIX hasta bien entrado el XX

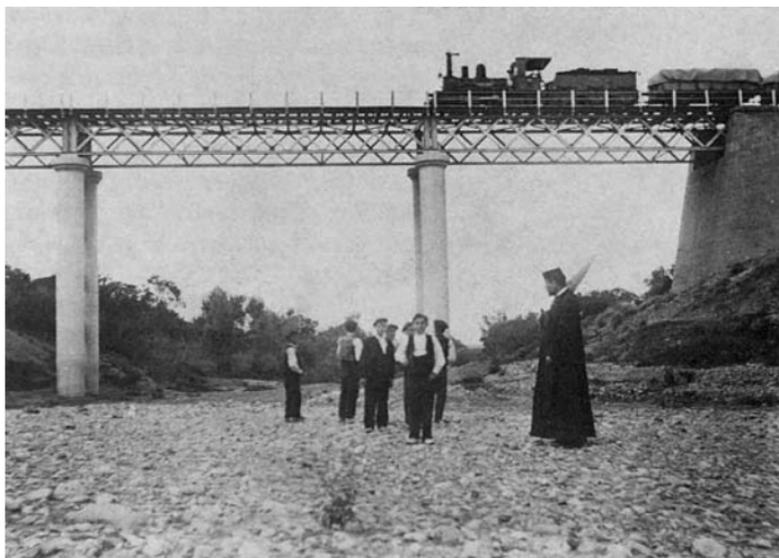
último tramo, de apenas 30 km. Seguía luego por Burgos y Soria, a rendir en Calatayud, donde enlazaba con el tendido hacia Teruel-Valencia del Central de Aragón. Concebida como de vía estrecha, el Ministerio de la Guerra pidió, por «razones estratégicas», que se construyera de ancho normal, y así se autorizó.

Las diputaciones transfirieron la concesión en el mismo año 1924 a la compañía del Santander-Mediterráneo, en la que participaba una sociedad inglesa, la Anglo-Spanish Co. Ltd., creada en Londres. Esta empresa consiguió construir en seis años el trayecto desde Ciudad-Dosante a Calatayud: nada menos que 360 km. Su explotación, si no brillante, tampoco fue deficitaria. Durante mucho tiempo se siguió intentando construir el tramo Santander-Ciudad-Dosante,

pero nunca se logró. En 1941 fue rescatada por el Estado y transferida a la RENFE.

LA LÍNEA DEL “VAL DE ZAFÁN”

Así se llamó al ferrocarril que intentó poner en comunicación el Bajo Aragón con San Carlos de la Rápita, y que tomó el nombre del próximo lugar de Val de Zafán, a 2 km de la Puebla de Híjar. Ya se ha señalado que era una comunicación planteada por los ilustrados como un ideario



Puente de La Tomica, en Samper de Calanda, en torno a 1900

regional. Su concesión (Samper de Calanda-San Carlos) es muy antigua: data de 1866 y se debió a la iniciativa de León Cappa, alcalde de Samper de Calanda y promotor de distintas empresas ferroviarias. Detrás de él se agrupaba una elite de personas instruidas que secundaban sus iniciativas con publicaciones y apoyos de todo tipo, como el que le prestaba una Junta Especial de Carreteras y Ferrocarriles que ya funcionaba en Alcañiz nada menos que en 1841; así lo cuenta el sacerdote Nicolás Sancho en su *Memoria histórica, crítica y apologética sobre los ferrocarriles y carreteras del Bajo Aragón*, de 1881.

Por Ley de 15 de mayo de 1880, se declaró esta línea de servicio general, con derecho a la máxima subvención que entonces se otorgaba. Dos años después, cuando Alfonso XII se trasladó a Zaragoza y Huesca para celebrar la aprobación de la Ley del Canfranc, viajó hasta Alcañiz e inauguró simbólicamente esta nueva comunicación entre el Bajo Aragón y el Mediterráneo. Pero nada se hizo hasta que, mucho más tarde, la construcción del “directo” Barcelona-Zaragoza por Reus y Caspe llevó el ferrocarril a la comarca (La Puebla de Híjar), lo que permitía pensar en esta prolongación que uniría Zaragoza y San Carlos.

El tendido de esta línea, por la que se batieron denodadamente las gentes del Bajo Aragón, sufrió toda clase de paralizaciones y dificultades que sólo pudieron vencerse cuando el Estado se hizo cargo de su continuación, en

1926. Las obras se adjudicaron en 1928 a una empresa zaragozana, Portolés y Cía., por 20.900.000 pesetas, aunque a su término se habían gastado más de 60 millones. Durante la Guerra Civil tuvo lugar en sus inmediaciones la batalla del Ebro, lo que obligó a paralizar los trabajos, aunque se reanudaron muy pronto por considerarse una “línea estratégica”: el ejército nacional buscaba la comunicación con Tortosa, adonde se llegó, al fin, en 1941.

Eran 128 km de vía muy bien construidos, con más de veinte largos túneles. Pero su resultado era muy deficitario, por lo que la línea se cerró en 1973.

LOS FERROCARRILES MINEROS

Además de los generales, han existido en Aragón otros ferrocarriles destinados fundamentalmente al transporte minero, aunque también hayan sido utilizados para viajeros y mercancías. Algunos fueron de largo recorrido y adoptaron el ancho normal de vía.

La línea de **Utrillas a Zaragoza** se inauguró en 1904. Contaba con estación propia en la capital, cercana al antiguo matadero municipal, que ha conseguido salvarse; eso sí, encerrada en una urbanización con hipermercado incluido. Sirvió durante muchos años para traer el lignito de las cuencas mineras turolenses a las industrias zaragozanas: azucareras y fundiciones. Tiene 125 km y fue explota-

da por la compañía Minas y Ferrocarril de Utrillas, una de las empresas aragonesas más importantes a comienzos del siglo XX. Aunque resultó desmesurado construir una línea propia (se hubiera podido enlazar con



Estación del ferrocarril de Utrillas o del Bajo Aragón

el Central o con la línea Zaragoza-Barcelona de la MZA), conoció momentos de prosperidad. Admitió viajeros, pero su recorrido no podía atraer en realidad otro tráfico que aquél para el que fue construida. Cedida al Estado, se cerró en enero de 1966.

La de **Ojos Negros a Sagunto** se construyó en 1907 por la compañía Sierra Menera, para transportar el mineral de hierro de los yacimientos de Ojos Negros (Calamocha) hasta el puerto y fundiciones de Sagunto. Como en el caso anterior, su recorrido era importante: 150 km que discurrían, desde Teruel, paralelos a la línea Teruel-Valencia del Central de Aragón. Al parecer, no hubo entendimiento en cuestión de tarifas entre las dos empresas. Asumida luego por RENFE, conectaba en Santa Eulalia con el Zaragoza-Teruel. Cuando cesó en 1986 la extracción de mineral, fue cerrada.

La de **Andorra a Escatrón** se tendió entre 1947 y 1953 para llevar carbón a la térmica de esta última localidad o hacia Zaragoza por el enlace de La Puebla de Híjar. Posteriormente ha cumplido un cometido inverso: el de aportar a las térmicas de la región carbón importado desde el puerto de Tarragona.



Ferrocarril minero de la línea Andorra-Escatrón. Las explotaciones mineras y el abastecimiento de las centrales térmicas son inseparables de las líneas ferroviarias

SITUACIÓN ACTUAL DE LA RED



LA POSGUERRA

Acabada la Guerra Civil, la red ferroviaria en Aragón, explotada por la RENFE desde 1941, rindió plenamente los servicios para los que había sido concebida. Otra cosa era el tendido y material rodante, en muy mal estado. Eran tiempos en los que apenas existían automóviles y los autobuses de línea desempeñaban un papel de enlace, como antes habían hecho las diligencias. La comunicación internacional por el Canfranc se restableció (el túnel había sido tabicado por la parte española durante la guerra para evitar “filtraciones”) y tuvo quizá entonces su mejor momento, en lo que respecta a tráfico de viajeros y mercancías.

Se dice que durante la II Guerra Mundial pasaron hacia Alemania por el túnel del Somport trenes con mercancías estratégicas, más o menos emboscados. Se terminaron distintas líneas empezadas con anterioridad, como la del Val de Zafán-Tortosa, y aún se proyectaba continuar los trabajos casi ultimados del Alcañiz-Teruel.

A partir de la década de los sesenta, el panorama cambia. El modelo de desarrollo había elegido la carretera y la industria automotriz. Las obras de nuevas líneas se parali-

Estadística de tráficos en Canfranc

La estadística de tráficos en Canfranc muestra modestas proporciones, aunque en cuanto a número de viajeros pueda constatarse un progresivo aumento.

Billetes expedidos en todas las estaciones de la línea

1929: 174.298	1943: 244.624	1948: 304.718
1941: 215.805	1946: 266.710	1954: 329.533
1942: 247.141	1947: 289.827	1964: 489.581

Tráfico de mercancías con destino a Canfranc

Año	Toneladas expedidas	Toneladas entregadas
1941	67.547	35.803
1943	83.455	116.184
1944	73.041	109.439
1947	74.408	77.244
1954	—	106.212
1964	93.252	41.018

Datos: Fundación RENFE

El tráfico de los últimos años parece más importante que el de las primeras décadas de funcionamiento de la línea, aunque debe hacerse la salvedad de que se trata de datos relativos a todo el recorrido. La implantación de industrias de bastante talla en Sabiñánigo reforzó, además, su aprovechamiento comercial.

zan, y poco a poco se van cerrando los trayectos transversales y locales: Valladolid-Ariza, Calatayud-Caminreal y Alcañiz-Tortosa, el ramal a Barbastro y el de Zuera a Turuñana. Tiempo atrás lo habían hecho también algunos pequeños ferrocarriles de vía estrecha: Borja-Cortes, Taronza-Tudela, Gallur-Sádaba o Selgua-Barbastro.

El Canfranc interrumpió su tráfico con Francia cuando un tren que bajaba hacia Bedous sufrió un accidente en el puente de L'Estanguet, en el que, por fortuna, no hubo desgracias personales. Fue el 27 de marzo de 1970 y llegó a decirse que pudo haber sido provocado por la SNCF para



Accidente ferroviario de L'Estanguet, que provocó el cierre de la línea transpirenaica de Canfranc

“evitar” gastos. La compañía francesa no hizo nada por solucionar los pequeños desperfectos, ni la RENFE, sorprendentemente, planteó las reclamaciones internacionales que, en su justo derecho, podía haber interpuesto. En el fondo, una y otra veían en aquel incidente la ocasión propicia para clausurar una línea que ya no ofrecía sino pérdidas y complicaciones.

En España y Francia, la red nacionalizada suscribe con el Estado contratos-programa anuales con el objetivo de reducir pérdidas. Priman criterios de empresa privada frente a los de servicio público. Dentro de la general cicatería ferroviaria, el Estado concede una atención prioritaria a las líneas radiales y a las de cercanías de las grandes ciudades. En Aragón esto se traduce en la modernización y el electricado de la comunicación Madrid-Barcelona, y en el estricto mantenimiento —lo justo para prevenir accidentes— de todas las demás. Como en los primeros tiempos de la implantación ferroviaria, la Comunidad aragonesa sólo es un territorio que hay que atravesar para comunicar las dos primeras capitales españolas. Y, en un segundo término, para mantener el servicio hacia Castejón y Alsasua, conectando con la parte norte de la meseta y el Cantábrico.

Para conservar en funcionamiento las líneas “deficitarias”, las Comunidades Autónomas han de pagar ahora una subvención a RENFE que se pacta periódicamente. Son acuerdos bastante críticos en los que no se sabe



Mapa ferroviario de Aragón en la actualidad

MUSEO DEL FERROCARRIL DE ZARAGOZA

Los fondos de material en vía para este museo nacen de la labor de la Asociación Aragonesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías (AZAFT), en colaboración con diversas empresas e instituciones. Consta de una respetable colección de locomotoras, coches de pasajeros y vagones de mercancías. Algunos de ellos están autorizados para circular y se han utilizado para viajes conmemorativos e históricos; otros, en cambio, precisan aún de restauraciones.

Material motor: trece locomotoras: cinco de vapor, entre ellas la clásica *Aragón*, una máquina Baldwin fabricada en Filadelfia en 1920; tres de tracción eléctrica, todas en servicio; dos de tipo diesel, una utilizada para las maniobras del material del museo; y tres trenes autopropulsados.

Material remolcado: quince coches de las compañías anteriores a Renfe, como la MZA. Los hay de dos ejes o de cuatro, de madera o metálicos, de primera clase, segunda o tercera. Y con interiores bien de salón corrido y asiento espartanos o bien de departamentos con maderas nobles y mullidos sillones. De la serie 5.000 de Renfe hay nueve coches, que circularon desde la postguerra hasta mediados de los ochenta, representados en toda la evolución histórica

de la serie. Asimismo, se conservan otros tres del tipo “salón ministerial”, de ricos interiores, con baño, cocina y calefacción individual de carbón.

Muchos de los coches de la Compañía Internacional de Coches-Camas, que formaron parte de trenes legendarios como el *Orient Express*, terminaron su vida útil en España en expresos de largo recorrido, entre ellos el popular *Shanghai*. Hay una veintena, en su peculiar color azul noche y con escudos de bronce en los laterales.



Locomotora 1005, perteneciente a los fondos del futuro Museo del ferrocarril

Vagones: tres vagones de mercancías (uno cerrado, otro de bordes medios y uno cisterna) y la grúa que perteneció al tren de socorro de la Compañía del Norte y después a Renfe.

Existe el proyecto de instalar este singular museo ferroviario en el antiguo edificio del Caminreal, en Zaragoza.

(Información y fotografía, gentileza de F. BOISSET)

exactamente a qué se compromete el Estado. En suma, un precio para no cerrar lo que queda (y dejar que se desmorone solo).

EL FUTURO DEL “CANFRANERO”

La línea Zaragoza-Canfranc sigue en funcionamiento por la enorme presión que se ha ejercido desde Aragón para mantenerla abierta. Después de todo, RENFE ha sido más respetuosa que la SNCF. Parece que, mientras los trenes lleguen a la explanada de Los Arañones, se alberga alguna esperanza en su reapertura. La gestora CREFCO, integrada por un conjunto de colectivos regionales y los sindicatos UGT y CCOO, han hecho todo lo posible para despertar la atención sobre este asunto, aunque sin resultado.

Ciertamente, el ferrocarril del Canfranc adoleció de defectos graves; en particular, la falta de electrificación y el ancho de vía. Inútilmente lo advertían desde Francia cuando se construía. Pero son cuestiones solucionables ahora, a un costo que no se estima excesivo para lo que representan las actuales inversiones en infraestructuras. Los sucesivos estudios que se han ido haciendo desde la parte española (muy largos de enumerar) parecen haber demostrado la existencia de un tráfico suficiente. Sobre todo, desde que en Zaragoza se implantó la General Motors, en cuya cultura empresarial prima la idea del transporte por ferrocarril. Hay, por supuesto, otras mercancías esperando,



aparte de los automóviles y las piezas de montaje o recambio.

Hoy, a punto de concluirse el segundo túnel del Somport, al servicio de la comunicación por carretera entre Francia y España, surge el problema de sus accesos por la parte francesa. Nadie parecía haber reparado en que el Valle del Aspe constituye un itinerario cerrado y difícil, cuya identidad defienden sus habitantes y las organizaciones ecologistas, poniendo en peligro una inversión total de

20.000 millones. Estas organizaciones pretenden que el acceso al túnel quede reservado exclusivamente a los automóviles y el pequeño transporte. Para compaginar objetivos, se propone hacer lo que los franceses llaman *ferrou-tage*, que Luis Granell, secretario de la CREFCO, ha traducido como “carretera rodante” o que, más simplificado, podría decirse “camión-tren”: se trata de embarcar los camiones sobre plataformas ferroviarias, bien sea en

Bedous, bien en algún otro punto, para seguir luego por carretera hasta Villanúa o Jaca, y viceversa. El sistema se utiliza en otras rutas europeas de montaña con normalidad, como se explicó en un Simposio Internacional celebrado en Jaca en octubre de 1998. La reciente tragedia del túnel carretero de Chamonix exige estudiar muy a fondo el uso de los túneles por los camiones de gran tonelaje.

Pero, como siempre, estas esperanzas chocan con la fría acogida de la Administración francesa. Desconfían los técnicos de ese país de las características del tendido, en especial de las fuertes rampas y de las cerradas curvas que existen en su vertiente, donde el ferrocarril baja hacia Bedous a través de un túnel helicoidal. No se sabe ya dónde está la razón. Las obras de la carretera francesa de acceso al nuevo túnel internacional (de carretera) han cortado las vías en un par de puntos. El último informe francés, el de Dominique Becker, emitido en septiembre de 1999 a instancias de la



El abandono de la estación internacional de Canfranc

titular de Medio Ambiente, Dominique Voynet, ha vuelto a echar un jarro de agua fría a las esperanzas de reapertura del ferrocarril: el estudio de los tráficos le lleva a apostar (en el horizonte de los años 2015 a 2020) por el proyecto del túnel bajo el Vignemale.

Y es que en los últimos tiempos se ha lanzado la idea de una nueva comunicación por el macizo de Vignemale (aunque no discurra exactamente bajo él). El aragonés Carlos Albasini, estudioso del Canfranc, explica que el proyecto fue concebido por el ingeniero francés M. François Pomés en 1991. Su colaborador en Huesca es el ingeniero Carlos Arenas. La boca norte podría situarse alrededor de Pierrefite-Nestalas, junto a la confluencia del Gave de Caunterets y el Gave de Pau, a una altura de 510 m. La boca sur, a unos 884 m, en el entorno del camino viejo de Biescas a Gavín. A esta boca española habría que acceder desde la Estación de Orna, que distaría de ella unos 22 km. El nuevo túnel internacional, de “baja cota”, tendría 39’6 km de longitud, 21’12 en España y el resto en Francia.

Esta conexión podría constituir, a su vez, el arranque de nuevas líneas hacia Huesca y Lérida, de una parte, y hacia Pamplona, de otra, que sería prolijo exponer. El proyecto Vignemale sería, así, la expresión en el siglo XXI de un nuevo eje de comunicaciones con Francia por el Pirineo central, debate que se desarrolla desde mediados del XIX. En cualquier caso, la inversión es colosal: entre 500.000 y

900.000 millones de pesetas (así de “flexibles” son las previsiones). Su periodo de realización, como ya se ha dicho, es de quince a veinte años. ¿Otra epopeya secular? Sin embargo, podría constituir, con financiación comunitaria, una verdadera solución al problema de acceso a Francia por el Pirineo, cada día más necesario. Las soluciones malas, pacas o de parcheo, ya se ha visto que no sirven.

EL FERROCARRIL TERUEL-VALENCIA

Es una línea que, concebida como continuación de la del Canfranc, une las tres capitales aragonesas y podría contribuir, sin duda, a vertebrar el territorio. Cerrado el ramal Calatayud-Teruel del Santander-Mediterráneo, permanece como el único acceso ferroviario a la capital turolense. Esto es lo que, hasta ahora, la ha salvado del cierre porque la comunicación de las capitales de provincia parece representar, por el momento, un imperativo para RENFE.

Pero el Zaragoza-Teruel-Valencia excede de los intereses regionales. Constituye una comunicación importante para el eje Levante-Cantábrico y sería una línea por la que sería factible distribuir, entre otras cosas, el tráfico vacacional hacia la Costa del Sol. Pero el tendido, aunque bastante moderno, se encuentra en tan mal estado que las velocidades han de disminuirse por precaución. Hay descarrilamientos frecuentes: algún usuario habitual comenta que cada viaje representa una aventura. Entre los objetivos de

RENFE pactados —y subvencionados— por la Comunidad Autónoma figura el del arreglo de esta línea. Pero de eso mismo se habló años atrás, y las inversiones no llegan. Hay también una plataforma en defensa de este ferrocarril cuya rehabilitación se inscribe en ese conjunto de demandas de infraestructuras de las que tan necesitada está la provincia de Teruel. El caso es que ya no se trataría de parchear lo existente sino de hacer inversiones en serio.

EL AVE

En el año 2002 discurrirá por tierras aragonesas el tren de alta velocidad. Lo construye el GIF, ente gestor de infraestructuras ferroviarias del Estado. Como en el siglo XIX, cuando se implantó el ferrocarril, así lo exige la comunicación entre Madrid y Barcelona. Calatayud y Zaragoza serán las ciudades en las que tendrán parada algunos de los trenes de esta línea. Para ambas es una oportunidad que deben aprovechar. En Zaragoza, merced a la iniciativa de los colegios profesionales de arquitectos e ingenieros de Caminos, la llegada del AVE supondrá obras urbanísticas de primera magnitud, como la Estación Intermodal y el cubrimiento de las vías que conducen a la Estación de El Portillo. La Confederación de Empresarios, por su parte, ha planteado la construcción de otra estación o apeadero del AVE en el aeropuerto de Zaragoza. Por lo pronto se ha conseguido que los “planificadores” hayan modificado el

trazado para que la línea discorra aledaña a estas instalaciones. El asunto era de toda lógica y hasta parece sorprendente haber tenido que ponerlo de manifiesto. También Barajas y El Prat van a tener este tipo de estaciones, lo que permitirá su comunicación mediante el tren de Alta Velocidad, de forma habitual u ocasional. Dada la saturación a la que están abocados esos dos grandes aeropuertos internacionales, el transporte de viajeros al de Zaragoza (una hora desde cualquiera de los dos) puede incrementarse. El aeropuerto zaragozano, también base militar —ésa es su hipoteca—, dispone de dos magníficas pistas paralelas y está completamente infrautilizado.

Pero el “apeadero” del aeropuerto permitirá, también, potenciar la terminal aérea de transporte de mercancías, proyecto que ha sufrido dificultades y demoras aunque constituye una de las infraestructuras más prometedoras de la Zaragoza del nuevo milenio. Hay que tener en cuenta que, paralela a la línea del AVE, se está construyendo otra de ancho convencional. Este *by pass* circunvalará la ciudad por el Sur, enlazando el ferrocarril convencional con el trazado actual. Esto abre grandes posibilidades para la “plataforma logística” aeroportuaria, cuyas bases ya han sido presentadas por el Gobierno de Aragón. El proyecto, para el que se destinarían 55.000 millones de pesetas a lo largo de seis años, aglutinaría un conjunto de empresas, almacenes, terminales de camiones y conexiones con autopistas y autovías en una superficie de 600 hectáreas.

Este apeadero permitirá también que los trenes directos Madrid-Barcelona, que no entren en el desvío de la nueva Estación Intermodal con destino a Zaragoza, puedan tener una parada rápida sin grandes demoras. Sería ciertamente triste para la capital del Ebro ver pasar —como se tenía proyectado— a la mitad de los trenes de Alta Velocidad sin rendir parada.

LA ESTACIÓN INTERMODAL

El 5 de febrero del año 2000 la prensa daba la noticia de que se había fallado el concurso para la construcción de la nueva Estación Intermodal de Zaragoza. El GIF, desechando la idea inicial de utilizar el espacio que ocupa la Estación de El Portillo, construirá esta nueva instalación en el solar donde se levanta la del ferrocarril del Caminreal (Teruel-Valencia), edificio realizado hacia 1932 por el arquitecto Gutiérrez de Soto.

El cambio de ubicación —fruto de las demandas de colectivos ciudadanos— tiene varias ventajas: más espacio, reordenación de una entrada a la ciudad fea y congestionada, y soterramiento de las vías. La nueva infraestructura implica, por lo tanto, una revolución urbanística que afecta a importantes sectores de la ciudad, hasta ahora mal conectados. A su vez, permite articular una nueva línea de comunicaciones ciudadanas —un “metro ligero”—, que uniría barrios y cercanías.

El proyecto seleccionado, el de los arquitectos Ferrater y Valero, rompe con el modelo tradicional de las grandes estaciones. El edificio se levanta bajo una cubierta metálica y acristalada de unos 600 m de longitud, cuya estructura es soportada por unos grandes arcos, sin columnas. Según sus autores, es una «gran catedral de la contemporaneidad, pero huye de la deshumanización». Establece una diferenciación entre los vestíbulos de llegada y salida, aunque ambos estarán comunicados entre sí y con la Estación de



1 ESTACION AEROPUERTO

2 PROPUESTA ALTERNATIVA

3 ESTACION INTERMODAL

Entrada del AVE en Zaragoza y circunvalación. El apeadero del aeropuerto, una auténtica ocasión de "despegue"

Autobuses. Los trenes realizarán sus paradas entre un doble andén: para bajar y subir. Tecnológicamente está «pensada al milímetro» y permite la incorporación de importantes novedades. Las obras tienen un coste estimado de 25.000 millones de pesetas: 22.800 para la nueva Estación y el resto para la rehabilitación de la antigua del Caminreal, si bien el conjunto de las actuaciones ferroviarias alcanzará una cifra más alta: entre los 40.000 y los 50.000 millones. La Estación habrá de construirse en un tiempo récord, pues ha de estar lista para finales del 2001.



*Portada de la Revista Aragón,
del SIPA, junio de 1928*

EPÍLOGO



Hasta que no se hagan otros tendidos, Zaragoza estará en la línea de comunicación preferente Madrid-París por Barcelona y Perpiñán. A menos de una hora de Madrid, la capital aragonesa dispone de la suficiente entidad como para integrarse plenamente en la “locomotora” madrileña, cuyo espacio comienza a dar señales de saturación y parece requerir de nuevas áreas de expansión, como se preconiza en recientes estudios económicos. Todas estas nuevas infraestructuras, tan significativas, son mucho más de lo que Zaragoza disponía en 1864, cuando en ella convergieron las líneas ferroviarias. Algo habrá que hacer para acoplar a esta modernidad del AVE las viejas líneas convencionales a Alsasua y Teruel-Valencia.

Cabría también la posibilidad de que el túnel del Vignemale brindara una oportunidad para esa línea de Madrid a París por el Pirineo central que concibieron nuestros antepasados. El tráfico europeo hacia África por el futuro túnel del Estrecho de Gibraltar podría constituir un argumento poderoso ante las altas instancias europeas. Hacen falta ideas ambiciosas porque el futuro siempre está por escribir y depende de nuestras iniciativas. Siempre que sean buenas.

BIBLIOGRAFÍA



Los principales datos de este trabajo han sido obtenidos en los siguientes archivos y bibliotecas: Archivo Histórico de la Administración de Alcalá de Henares; Fundación Renfe (Madrid); Archivo de Costa, Graus; Biblioteca de la Diputación Provincial de Zaragoza; Biblioteca y Archivo del Ayuntamiento de Zaragoza; Archivo de la R.S.E.A.A.P. de Zaragoza; Hemeroteca Municipal de Madrid y Hemeroteca Municipal de Zaragoza. Artículos de Carlos Albasini Martínez, sin publicar, por deferencia del autor. Entre las publicaciones deben señalarse las siguientes:

ARTOLA, Miguel (dir.): *Los Ferrocarriles en España*, Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 1978.

CAMERON, Rondo E.: *Francia y el desarrollo económico de Europa*, Editorial Tecnos, 1971.

FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy: *Historia del ferrocarril turolense*, Instituto de Estudios Turolenses, Teruel, 1987.

MADRAZO, Santos: *El sistema de transportes en España*, Ediciones Turner, 1984.

MAGALLÓN, Ángeles (dir.): *Las comunicaciones en Aragón*, Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 1999.

PARRA, Santiago: *El ferrocarril del Canfranc y los Transpirenaicos*, Editorial Aldaba, Madrid, 1988.

VV. AA.: *Actas del Simposio sobre transporte sostenible en zonas de montaña*, DGA, 1999.

WAIS, Francisco: *Historia de los ferrocarriles españoles*, Editora Nacional, 1974 (2ª ed.).



31. **Toreros aragoneses** • Ricardo Vázquez-Prada
32. **El folclore musical en Aragón** • Ángel Vergara
33. **El Canal Imperial de Aragón** • A. de las Casas - A. Vázquez
34. **Los castillos de Aragón** • Cristóbal Guitart
35. **La población aragonesa** • Severino Escolano
36. **La techumbre mudéjar de la Catedral de Teruel** • Gonzalo Borrás
37. **Los balnearios aragoneses** • Fernando Solsona
38. **Emprender en Aragón** • Benito López
39. **Francisco Pradilla. Un pintor de la Restauración** • Equipo de Redacción CAI100
40. **Obras hidráulicas en Aragón** • Carlos Blázquez y Tomás Sancho
41. **Las Órdenes Militares en Aragón** • Ana Mateo Palacios
42. **La moneda aragonesa** • Antonio Beltrán
43. **Los montes, patrimonio natural** • Ignacio Pérez-Soba
44. **Lucas Mallada y Joaquín Costa** • Eloy Fernández Clemente
45. **Los palacios aragoneses** • Carmen Gómez Urdáñez
46. **Realizadores aragoneses** • Agustín Sánchez Vidal
47. **El Moncayo** • Francisco Pellicer
48. **Las reinas de Aragón** • Concha García Castán
49. **Bíbilis Augusta** • Manuel Martín Bueno
50. **La Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País** • José F. Forniés Casals
51. **La flora de Aragón** • Pedro Montserrat
52. **El Carnaval en Aragón** • Equipo de Redacción CAI100
53. **Arqueología industrial en Aragón** • J. Laborda, P. Biel y J. Jiménez
54. **Los godos en Aragón** • M^a Victoria Escribano Paño

55. **Santiago Ramón y Cajal** • Santiago Ramón y Cajal Junquera
56. **El arte rupestre en Aragón** • M^a Pilar Utrilla Miranda
57. **Los ferrocarriles en Aragón** • Santiago Parra de Mas



58. **La Semana Santa en Aragón** • Equipo de Redacción Cai100
59. **San Jorge** • Equipo de Redacción Cai100
60. **Los Sitios de Zaragoza** • Herminio Lafoz
61. **Los compositores aragoneses** • José Ignacio Palacios
62. **Los primeros cristianos en Aragón** • Francisco Beltrán
63. **El Estatuto de Autonomía de Aragón** • José Bermejo Vera
64. **El Rey de Aragón** • Domingo Buesa Conde
65. **Las catedrales en Aragón** • Equipo de Redacción Cai100
66. **La Diputación del Reino de Aragón** • José Antonio Armillas
67. **Miguel Servet. Sabio, hereje, mártir** • Ángel Alcalá
68. **Los juegos tradicionales en Aragón** • José Luis Acín
69. **La Campana de Huesca** • Carlos Laliena
70. **El sistema financiero en Aragón** • Área de Planificación y Estudios - CAI
71. **Miguel de Molinos** • Jorge Ayala
72. **El sistema productivo en Aragón** • Jose M^a García López
73. **El Justicia de Aragón** • Luis González Antón
74. **Roldán en Zaragoza** • Carlos Alvar
75. **La ganadería aragonesa y sus productos de calidad** • Isidro Sierra