

A 22 KILÓMETROS DEL FUTURO: EL RAMAL FERROVIARIO HUESCA – TARDIENTA¹

Julio ALVIRA BANZO*

RESUMEN.— El artículo resume el proceso seguido en Huesca desde su demanda para figurar en la línea ferroviaria Zaragoza – Barcelona hasta el abandono de esta posibilidad y la apuesta por un ramal que uniera la capital de la provincia con Tardienta, el punto más cercano de esa línea. Posteriormente se hace un resumen de diferentes intentos de contar con una nueva estación de ferrocarril, desde que se colocó una primera piedra en 1882 hasta la entrada en servicio de unas nuevas instalaciones en el año 2001.

PALABRAS CLAVE.— Huesca. Ferrocarril. Estación. Tardienta.

ABSTRACT.— This article summarizes the process carried out by Huesca since its request to appear in the Zaragoza – Barcelona railway trajectory up to the point where it relinquishes this possibility and instead opts for a branch-out line that would connect the capital of the province with Tardienta, the closest point to it in this trajectory. After that a summary is made of the different attempts to have a new railroad station, from 1882, the year the first stone was laid, until 2001, when some new facilities started functioning.

* Periodista. jalvira@aparagon.es

¹ Texto elaborado a partir de la conferencia del mismo título que fue impartida por el autor el 17 de noviembre de 2014 dentro del ciclo *Historia del ferrocarril en Huesca: en conmemoración del 150 aniversario*, organizado por el Instituto de Estudios Altoaragoneses e Ibercaja en colaboración con la Asociación Altoaragonesa de Amigos del Ferrocarril.

UNA LÍNEA Y TRES TRAZADOS

En 1852 se estaba diseñando el trazado que debería tener el ferrocarril entre Barcelona y Zaragoza, promovido por el sector empresarial catalán. El recorrido entre la capital catalana, Lérida y Monzón estaba prácticamente definido, pero no sucedía lo mismo con el que había de unir esta última localidad con Zaragoza.

Entre la documentación que atesora el Archivo Histórico Provincial de Huesca sobre la familia Torres-Solanot figuran los estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza. En ellos se indica que el objetivo de la empresa es una “línea desde Barcelona para las poblaciones más importantes hasta la ciudad de Lérida” que “atravesando el Cinca por la parte de Monzón se dirigirá por donde convenga a la ciudad de Zaragoza”. En el decreto de concesión definitiva se escribe que la línea pasaría por “Lérida, Monzón y demás puntos principales de las cuatro provincias que puedan ligarse a la línea sin perjuicio de las condiciones de un buen trazado”.

Antonio Torres-Solanot era representante en la Junta del Ferrocarril en Madrid. Desde la Diputación de Huesca se le pide información sobre los planes del Gobierno en materia de ferrocarriles y caminos. El Archivo Histórico Provincial de Huesca conserva una carta de Gerónimo Marín dirigida a él en la que el remitente le informa de una conversación con el ingeniero del ferrocarril Barcelona – Zaragoza sobre el trazado de la línea. Mientras que Marín explica que él apostaba por llevar la línea por Albalate y Alcolea hacia Sariñena, el ingeniero con el que había hablado le había indicado que quería salvar la línea de la sierra de Alcubierre y proponía llevar el trazado hacia Tardienta; así, planteaba el recorrido Monzón – Lagunarrota – Terréu – Castelflorite – Monte de Cajal – Sariñena.²

Se barajaban tres alternativas: la primera descendería desde Lérida a Mequinenza, pasaría por los Monegros y Peñalba y llegaría a Zaragoza; la segunda iría por el valle del Cinca hasta Sariñena o Alcolea pasando por Lalueza, Grañén y Tardienta para descender en dirección a la capital aragonesa; la tercera iría hacia Almacellas y Binéfar, cruzaría el Cinca entre Monzón y Almunia de San Juan y se dirigiría a Barbastro, Huesca, Almodévar y Zaragoza.

Según informaciones recogidas en *La Nación*, “el camino por Barbastro y Huesca será el más largo, por Mequinenza el más costoso, por Sariñena el más breve

² Archivo Histórico Provincial de Huesca (en adelante, AHPHu), sección Archivos Familiares, sign. F-45-14.

y recto posible, y cuyo coste de seguro no subirá como el de cualquiera de los otros dos”. El artículo aludía a la conveniencia de que la línea pasara por Huesca y Barbastro, dada la importancia de sus producciones agrarias —entre las que destacaba el vino—, pero también hacía referencia al mayor coste de construcción, y dejaba en manos de la empresa concesionaria la decisión final.³ Los ayuntamientos de Barbastro y Huesca comenzaron a moverse para lograr que una línea tan importante pasara por sus municipios.

PRIMEROS MOVIMIENTOS

Luis Sanjuán, alcalde de Huesca, remitió una carta al alcalde de Barbastro con fecha 20 de julio de 1852. Hablaba de las

ventajas, utilidad y conveniencia e interés público general que reúne la creación de una línea de ferrocarril que partiendo de Zaragoza con extensión a Huesca, Barbastro y Monzón concluyera en Barcelona, ora formando bajo esta base el gran proyecto del ferrocarril de Madrid a Barcelona, del que se está ocupando el Gobierno, ora estableciendo un ramal de los puntos indicados que empalmarían con dicha línea si es que se aprobaba sin tocar las poblaciones cuyos intereses V. S. y esta corporación representamos.⁴

Indicaba que en Huesca se había creado una comisión, formada por Francisco García López, primer teniente de alcalde; Mariano Padrós, segundo teniente de alcalde, y Anselmo Sopena, regidor. Proponía hacer lo mismo en Barbastro e invitar a Monzón para ir todos juntos con este objetivo. Bonifacio Erruz, alcalde de Barbastro, contestó al edil oscense “adhiriéndose sinceramente a su determinación”, porque esta población “está aislada y empobrecida como todo el país”. Por Barbastro constituirían la comisión el propio Bonifacio Erruz, Antonio Altaoja, segundo teniente de alcalde, y Ramón Español, regidor.

Otra misiva del alcalde oscense, del 31 de agosto, planteaba celebrar una reunión en Barbastro el 7 de septiembre. En el acta de la reunión se explica que los asistentes “exigen proyectar la solicitud de una línea de ferrocarril que enlace lo más florido y poblado de la provincia”.⁵ La sesión continuó el día 8. Se acordó por

³ Morera (1995: 16).

⁴ Archivo Municipal de Barbastro, sign. A512-017.

⁵ *Ibidem*.

unanimidad reclamar que la línea Barcelona – Zaragoza “se construya por el centro de la provincia de Huesca, teniendo estaciones en esta ciudad, la de Barbastro y en Monzón”.⁶ Se plantearon las gestiones que deberían realizarse ante Isabel II y el gobernador. A la primera se le iba a presentar una exposición debidamente razonada para que la provincia compareciera en el expediente general sobre la línea Barcelona – Zaragoza.

Un día después la citada exposición era firmada por representantes de Huesca, Barbastro, Monzón, Fonz y Estadilla. En el texto se explicaba que “en medio de la aflicción que la desventura difunde por el territorio” había una noticia halagüeña, como era el proyecto del ferrocarril mencionado. Los firmantes consideraban ventajoso para la provincia que se tuvieran en cuenta sus razonamientos para que la línea pasara por la zona más céntrica y poblada: Binéfar, Monzón, Barbastro y Huesca hasta Almuédvar. Se destacaba la situación de estas poblaciones en el centro de la provincia. Además eran las más habitadas y las que más producciones “naturales e industriales” aportaban a la actividad económica, por lo que esta línea era de “verdadero interés provincial”. Se relacionaba con otra, “un ramal de Huesca a Navarra”,⁷ y esto aumentaría su interés —añadía el texto— cuando se contemplara el proyecto del Canfranc.

El diario oscense *La Campana de Huesca* insistía en la necesidad de situar al Alto Aragón en las comunicaciones ferroviarias españolas pidiendo que la línea de Zaragoza a Barcelona “se interne por la provincia de Huesca”.⁸ El Ayuntamiento de la capital provincial había creado una comisión para gestionar el acercamiento de la línea a la ciudad, pero no tuvo éxito “y todo quedó al exclusivo arbitrio de la empresa concesionaria”.⁹

BARBASTRO Y HUESCA INSISTEN EN SU DEMANDA

Camilo Labrador, diputado altoaragonés a Cortes, reclamó en el debate sobre la construcción del ferrocarril de Madrid a Zaragoza que se estudiara su paso por Huesca en dirección al Pirineo y a Francia. Según el diario *La Época*, el diputado “no ha querido prescindir del espíritu de provincialismo y ha propuesto que se fije al

⁶ Archivo Municipal de Barbastro, sign. A512-017.

⁷ *Ibidem*.

⁸ *La Campana de Huesca: periódico político liberal*, 26 de junio de 1855.

⁹ *La Campana de Huesca: periódico político liberal*, 28 de agosto de 1855.

gobierno la obligación de terminar los estudios llevando el ferro-carril por Huesca, por donde es su señoría diputado”. En concreto, su voto particular solicitaba que el Gobierno procurase

hacer y concluir a la brevedad posible los estudios conducentes a la ejecución de las líneas que, consideradas como generales, y partiendo de Zaragoza, tengan por objeto enlazar esta ciudad con Francia por el Pirineo de Aragón atravesando por Huesca, y la unión de ambos mares, conciliando en lo posible con el menor desarrollo en el trayecto la mayor utilidad para los intereses generales de la nación.

El texto está fechado el 5 de enero de 1856.¹⁰

El Ayuntamiento oscense, según se indica en el pleno del 8 de enero de 1857, es convocado al Gobierno para tratar sobre el acercamiento de la línea de ferrocarril a la ciudad.¹¹ Felipe Puey y Cacho firma en Huesca el 22 de abril de 1857 un escrito dirigido al gobernador civil de la provincia. Solicita autorización “para hacer los estudios de dos líneas transversales que, partiendo de las ciudades de Barbastro y Huesca, vayan a concluir en el punto más cercano de la línea férrea general de Barcelona a Zaragoza”. Puey y Cacho se presenta como “vecino y del comercio de esta ciudad” y alude para su petición a “las altas ventajas de la construcción de las dos citadas líneas”, destacando “hasta qué punto levantarían la Agricultura y la industria e influirían en el espíritu de este país tan atrasado”.

La tramitación del escrito es rápida. El 24 de abril se comunica al gobernador que la sección de Obras Públicas y Ferrocarriles no ve reparo en que se envíe la petición a Fomento. El gobernador da el visto bueno y se “cumplimenta según minuta” el 27 de abril. El 6 de mayo se redacta la real orden que autoriza a Felipe Puey y Cacho “para practicar los estudios de este ferrocarril en el plazo de ocho meses”. Se refiere al Tardienta – Huesca. Se da la orden para que aparezca en el *Boletín Oficial* y se remite. Se publica el 10 de mayo y el día 13 se informa al interesado de todo el proceso.¹²

El 3 de septiembre de 1857 el pleno del Ayuntamiento oscense designa a Mariano Castanera para que represente a la corporación en una reunión sobre la línea del

¹⁰ *La Época* (Madrid), 7 de enero de 1856.

¹¹ Archivo Municipal de Huesca (en adelante, AMH), libro de actas del Ayuntamiento de Huesca, 1857.

¹² AHPHu, sección Obras Públicas, sign. 336.

ferrocarril que se va a celebrar en Barbastro. En el acuerdo se indica que se acude, aunque “no se hallan completamente identificados los intereses de Huesca y Barbastro”.¹³ En la capital, el pleno del Ayuntamiento decide el 14 de septiembre de 1857 que los concejales Sopena y Orús, auxiliados por Mariano Castanera, formen parte de una comisión con el Concejo barbastrense sobre la demanda ferroviaria.¹⁴

El 10 de diciembre de 1857 se informa de la visita de una delegación del Ayuntamiento de Barbastro. Se trataba de crear una comisión para gestionar en Madrid que “se aproxime o pase por los términos de ambas localidades” la futura línea ferroviaria de Zaragoza a Lérida.¹⁵

El Ayuntamiento de Huesca celebra un pleno extraordinario el 15 de marzo de 1858 para tratar sobre la línea Zaragoza – Barcelona. Se trata de “impedir que esta población y la mayor parte de la provincia queden aisladas del centro del ferrocarril que ha de unir Barcelona y Zaragoza”. Hasta este momento se había intentado sin éxito aproximar la línea a Huesca, ya que la decisión era que pasara por el distrito de Sariñena. De ahí que la apuesta ahora fuera conseguir un ramal que uniera la ciudad con el ferrocarril de Zaragoza a Barcelona.

Los concejales decidieron confeccionar una exposición y remitirla al Congreso de los Diputados a través de Juan Cavero o del barón de Alcalá para que se gestionara una ley y una subvención, así como otro documento que sería enviado a la reina a través del gobernador.¹⁶

Un mes más tarde, el 29 de abril, el pleno municipal recibió una carta de Juan Cavero, que apostaba por una proposición del propio Congreso para demandar la línea ferroviaria, de modo que contara con el apoyo de todos los diputados. El Ayuntamiento quedó enterado.¹⁷

Mariano Lasala y Mariano Azcón propusieron, en el pleno de la Diputación de Huesca del 19 de julio de 1858, elevar una exposición a la reina en la que se solicite

¹³ AMH, libro de actas del Ayuntamiento de Huesca, 1857.

¹⁴ *Ibidem.*

¹⁵ *Ibidem.*

¹⁶ AMH, libro de actas del Ayuntamiento de Huesca, 1858.

¹⁷ *Ibidem.*

la rectificación del trazado de la línea de Barcelona a Zaragoza para que “desde Monzón tome la dirección de Barbastro pasando por dicha ciudad y esta capital”. Manuel Focillas, diputado por Sariñena, impugnó la propuesta aludiendo a que,

además de las dificultades naturales con que tendría que luchar la empresa, y por consiguiente el mayor coste de la construcción de la línea, no vendría a reportar mayor utilidad a estas dos ciudades, por cuanto ya tienen abierta una fácil comunicación, al mismo tiempo que se lastimaban considerablemente los intereses del partido que represento al carecer de todo camino o conducto por donde extraer la abundancia de cereales que produce.

Hubo un debate en torno a la intervención de Focillas y se rechazaron sus planteamientos. En la votación, la propuesta recibió el visto bueno de todos los diputados provinciales, excepto del de Sariñena, “que salvó su voto”.¹⁸

DE LÍNEA GENERAL A RAMAL

Con fecha 31 de julio de 1858 se tramita la exposición de la Diputación Provincial de Huesca para que la línea de Cataluña a Zaragoza pase por Huesca y Barbastro y el gobernador civil autoriza su publicación en el *Boletín Oficial de la Provincia* y el diario *El Alto Aragón*.¹⁹

En Huesca, en 1858 ya se trabaja en el proyecto del ramal a la línea general. El Concejo oscense insiste en “la gran ventaja que reportaría a esta tierra” el que se construyera el ramal de Huesca a Tardienta. Así, en la sesión del 10 de septiembre de ese año se aprueba “verificar los estudios de la mencionada línea que ha de empalmar con el camino de hierro”. Igualmente se decide contactar con Mariano Royo, el ingeniero jefe de la provincia, para tratar sobre esta cuestión.²⁰ Royo piensa que hace falta más dinero del previsto para esos estudios, según refleja el acta de pleno del 16 de septiembre, y que él directamente no puede llevarlos a cabo, aunque sabe quién puede realizarlos, según se conoce en la sesión del 23 de septiembre.²¹

¹⁸ Archivo de la Diputación Provincial de Huesca (en adelante, ADPH), libro de actas de la Diputación Provincial de Huesca, 1858.

¹⁹ AHPHu, sección Obras Públicas, sign. 336.

²⁰ AMH, libro de actas del Ayuntamiento de Huesca, 1858.

²¹ *Ibidem*.

Este cambio de proyecto es recogido en una publicación económica relacionada con la industria ferroviaria, la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, en la que se afirma que “hasta ahora las principales personas del país se obstinaban en reclamar una rectificación del trazado del ferro-carril de Barcelona a Zaragoza, rectificación imposible y a la cual no pueden consentir la compañía y el Estado”. La *Gaceta* concluye que “empiezan a comprender que, si quieren realmente lograr su propósito de tener una comunicación férrea, deben apoyar y facilitar la construcción del ramal proyectado”.²²

Este suelto no gusta en la redacción del diario *El Alto Aragón*. En la *Gaceta* se afirma días después, contestando al periódico oscense, que

la rectificación del trazado del ferro-carril de Barcelona a Zaragoza que se pretendía era imposible; que nunca podría consentir en ella ni la compañía ni el gobierno. Pero esta palabra imposible, no significaba, como ha querido dar a entender *El Alto Aragón*, que la línea no fuese susceptible de ser rectificada, sino que siendo, por circunstancias que no son de este lugar, el trazado de la línea de Barcelona a Zaragoza más extenso de lo que acaso debiera ser, era imposible que la empresa ni el gobierno pudieran consentir en darle aún mayor extensión.

En la *Gaceta* se insistía en que la solución para Huesca pasaba por un ramal que uniera la ciudad con la línea de Zaragoza a Barcelona, considerando que “afortunadamente *El Alto Aragón*, periódico que nos merece elevado concepto, afirma, y nosotros participamos de su opinión, que la provincia de Huesca posee grandes riquezas, y está dispuesta a hacer grandes sacrificios en favor de una vía férrea”.²³ Finalmente se señalaba que, “si mal no recordamos, en las últimas Cortes fue tomada en consideración una proposición de ley autorizando al gobierno para conceder lo que más arriba indicamos: los diputados que la suscribían tuvieron muy en cuenta los intereses de Huesca, sin olvidar por eso los intereses del resto de la Nación”.

El 30 de octubre se remitió desde Fomento al gobernador una exposición del Ayuntamiento de Barbastro para que el trazado del ferrocarril Barcelona – Zaragoza pasara por Barbastro y Huesca.²⁴ Cabe pensar que se trata del escrito al que se refieren en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* cuando escriben:

²² *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 26 de septiembre de 1858.

²³ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 3 de octubre de 1858.

²⁴ AHPHu, sección Obras Públicas, sign. 336.

excusamos la publicación de aquel documento, cuyas ideas, si bien están conformes con los deseos naturales de Huesca y de Barbastro, se oponen en un todo al contrato estipulado entre el Estado y la empresa concesionaria, a los intereses de los pueblos que hoy debe reunir la línea, a los de los accionistas y constructores, y a todo el público en general por el aumento de gastos, resultado del mayor trayecto que ellos proponen.

Además recomiendan que los oscenses, “en vez de perder el tiempo en firmar exposiciones, dediquen sus desvelos a procurarse los medios necesarios para enlazar su país por medio de un ramal con la línea Barcelona a Zaragoza”.²⁵

Responsables del periódico oscense *El Alto Aragón* se dirigieron al gobernador con una exposición en la que apostaban por el paso de la línea Barcelona – Zaragoza a través de Huesca y Barbastro.²⁶

El pleno del Ayuntamiento oscense conoció el 11 de noviembre una carta que había enviado Mariano Carderera desde Madrid en respuesta a una del Concejo remitida el 1 de octubre. Afirmaba que la empresa del ferrocarril Barcelona – Zaragoza “reconoce la conveniencia de que la línea toque a Barbastro y Huesca”, y añadía que se mantenía esa posibilidad. Alude a un escrito de la Diputación de Huesca y recomienda entrar en contacto con el ingeniero del distrito, el señor Arnao.²⁷

Acababa el año 1858 y la *Gaceta de los Caminos de Hierro* recogía una noticia del diario oscense *El Alto Aragón* en la que se comunicaba que se había emitido un informe facultativo desfavorable referente a la variación del trazado del ferrocarril de Barcelona a Zaragoza. En el periódico ferroviario se afirmaba:

habíamos anunciado este resultado, y no nos puede extrañar. Repetimos a los vecinos de Huesca que deben abandonar esta triste idea de variación, y ocuparse exclusivamente de la cuestión del ramal, cuestión en donde encontrarán como amigos y partidarios, a todos los que en nombre de la justicia se han opuesto a cualquier modificación en el trazado ya aprobado por el gobierno y las Cortes, del ferrocarril de Barcelona a Zaragoza.²⁸

²⁵ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24 de octubre de 1858.

²⁶ AHPHu, sección Obras Públicas, sign. 336.

²⁷ AMH, libro de actas del Ayuntamiento de Huesca, 1858.

²⁸ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 5 de diciembre de 1858.

La prensa se hacía eco del interés de la sociedad oscense por incorporarse a la red española de ferrocarriles. Así, en el diario *El Clamor* se decía:

una de las cuestiones que más inmediatamente interesan a la provincia de Huesca, y a la que con preferencia dedican hoy sus cuidados las autoridades locales y los hombres influyentes de aquel país, es la construcción de un ramal férreo que ponga a esta importantísima comarca aragonesa en pronto o inmediato contacto con el interior de la Nación y con los principales puertos de los tres mares que bañan nuestra Península, en particular con los de las costas de Levante, que son los más inmediatos.

Cuando se proyectó el ferrocarril de Barcelona a Zaragoza —añadía el redactor—, “los habitantes del Alto Aragón abrigaron por un momento la lisonjera esperanza de que la línea pasaría por Huesca, su capital, esperanza que vieron bien pronto defraudada”. La reivindicación del paso de la línea general por Huesca se cambió por la de un enlace con el mejor punto posible, que era Tardienta. B. Menéndez, firmante de la información, explicaba que los oscenses

pensaron después en construir por su cuenta un ramal que arrancando, por ahora, de Huesca empalme con aquella línea en el punto de Tardienta, y al efecto se han presentado en el Ministerio de Fomento la memoria, planos y presupuestos de la obra y se ha pedido la concesión por el Ayuntamiento de aquella ciudad, incoándose al efecto un expediente que sigue su curso ordinario.²⁹

En sesión celebrada el 9 de diciembre de 1860, el pleno de la Diputación de Huesca conoció el expediente del proyecto del ramal Tardienta – Huesca. Los diputados Lasala, Pirla y Mur fueron designados para su examen y su posterior propuesta.³⁰ Un día más tarde presentaban el resultado de su trabajo: criticaban el proyecto de la línea de Barcelona a Zaragoza porque se alejaba de la provincia y de la capital; alababan, en cambio, el proyecto del ramal Tardienta – Huesca y lo consideraban un primer tramo de la línea que debería ir a Francia por el Pirineo central. En resumen, definían este ferrocarril como una comunicación básica para el desarrollo del territorio.³¹

²⁹ *El Clamor Público*, 28 de agosto de 1860.

³⁰ ADPH, libro de actas de la Diputación Provincial de Huesca, 1860.

³¹ *Ibidem*.

El pleno de la Diputación conoció el 21 de mayo de 1861, a través del duque de Villahermosa, que la empresa Girona Hermanos proponía la construcción de los ramales de Tardienta a Huesca y de Selgua a Barbastro. En el dictamen estudiado, y aprobado por unanimidad, se destacaba la importancia de Huesca y de Barbastro, así como la inviabilidad de que sus corporaciones locales financiaran estas obras. Los diputados provinciales aprobaron las aportaciones económicas posibles para ambos proyectos.³²

Girona Hermanos era un grupo empresarial catalán dirigido por esta familia, con actividad en la banca y en la industria ferroviaria, entre otras, y con participación en la empresa que construía la línea Zaragoza – Barcelona.³³ No sería esta compañía la que llevara a cabo directamente las obras del ramal Tardienta – Huesca, pero la iniciativa caería en manos de un empresario catalán de Reus, Eduardo Bové y Montseny, quien antes de poner en marcha el ferrocarril ya había vendido la concesión a la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona, en la que tenían intereses los Girona.

ÍNFORMES ECONÓMICOS

El proyecto de la línea de Tardienta a Huesca iba acompañado de informes sobre las consecuencias económicas del nuevo medio de transporte. Entre ellos figuraba el de la Junta de Agricultura, Comercio e Industria de la provincia, que lleva fecha de 7 de febrero de 1862 y está firmado por Ambrosio Voto Nasarre, Vicente Ventura y Juan Tello. Destaca la importancia del aceite, el vino, los cereales, la ganadería, las harinas, el carbón y la madera. Por ejemplo, se apunta que “el aceite se cosecha en la parte llamada Somontano, cuyo punto de afluencia es Huesca”. Respecto a los vinos, se dice que “está rodeada la capital de fértiles campiñas, particularmente en toda la extensión del pie de la montaña”. En el caso de Ayerbe, el informe explica que “envasa anualmente, según datos estadísticos fehacientes, sobre 25 000 nietros de vino, que en peso vienen a componer unas 5000 toneladas”. Eliminando el consumo local y el enviado a la montaña, “solo Ayerbe tiene para extracción 2500 toneladas de dicho artículo”. Hasta ese momento, para lograr su venta había que poner precios que no compensaban los gastos de cultivo y elaboración.

³² ADPH, libro de actas de la Diputación Provincial de Huesca, 1861.

³³ Blasco y Pla (2009: 84-88).

Asimismo alude a que en Huesca hay una fábrica de aguardiente, “cuya extracción se viene haciendo en carros para Cataluña, principalmente”. Añade que Ayerbe cuenta con otra destilería “de tanta o más consideración”, y Angüés, a poco más de tres leguas de Huesca “por una buena carretera, tiene otra fábrica”. El crecimiento de estas instalaciones “viene a confirmar que si no sale más vino de estos territorios es por la dificultad y coste de las conducciones”.

Por otra parte, la elaboración de harinas “ha de adquirir grandes proporciones”. Solo la fábrica de la Santeta, próxima a la capital, “deshace 350 fanegas aragonesas, que hacen al año 2200 toneladas”. Eliminando 200 para el consumo de la capital, quedan 2000 toneladas para extraer, lo “que ya hoy se hace en carros por el mismo terreno que ha de pasar la vía férrea”. Hay otra fábrica en Bolea, “a dos leguas de Huesca”, que todavía no ha alcanzado su máxima capacidad, “pero lo hará en cuanto las comunicaciones locales ofrezcan la facilidad necesaria por estar situada dicha villa en un gran centro de producción”. Con estos antecedentes, la Junta plantea que las 4000 toneladas de mercaderías de segunda clase que se mencionan en el informe pasen a ser 20 000.

Para las mercaderías de tercera clase el informe se detiene en el carboneo. Habla de las posibilidades que se abrirán “con la próxima desamortización de los muchos encinares y otros arbolados de los exceptuados de la venta”, lo que “dará, a no dudarlo, notable aliento al ferrocarril”. En ese momento no hay extracción de carbón “por las dificultades del transporte”. Se entiende que, una vez construida la carretera de Jaca a Huesca, podrán “venir los carbones con facilidad a la capital y habrán de surtir a muchos puntos del centro de Aragón”.

En el caso del cereal, “producción principal del país”, antes se dirigía a Cataluña por medio de arrieros y hoy ayuda incluso “a surtir las fábricas de Zaragoza”. Desde la construcción del ferrocarril de la capital aragonesa a Barcelona, “el mercado de granos de Huesca ha adquirido mucha importancia: los precios se sostienen muy elevados, y a pesar de eso, la demanda aumenta”.

Otra producción importante es la madera. “La parte de la alta montaña que no se extraiga por los ríos Aragón y Gállego” tiene en Huesca un punto de salida obligado por la carretera que está a punto de terminarse. En cuanto a los materiales de construcción, “viene de Tardienta a Huesca todo el yeso que en ella se consume”. Todo ello supondrá 47 000 toneladas de transporte anual en mercaderías de tercera clase.

Tampoco acepta la Junta las cifras de la ganadería, y pide que se cuadrupliquen las 1000 cabezas mencionadas en el informe entre carneros, cabras y ovejas. Es zona

de pastos y de paso de ganado trashumante, y “los abastecedores de Zaragoza y otros pueblos del centro y bajo Aragón han de venir a surtirse y aumentar así la cifra expresada, que puede muy bien suponer la de cuadruplicarse, cuando menos”. Se considera escasa, igualmente, la cifra de 400 toneladas para pescados y otros comestibles. En función del carácter de mercado comarcal que tiene Huesca, esta cifra debería duplicarse.³⁴

En 1862 ya había entrado en servicio la línea de ferrocarril entre Zaragoza y Barcelona y estaban concluyendo las obras de la carretera de Canfranc a Huesca. Esta cuestión era planteada por el diario *La Iberia*, en el que se apostaba por el ramal Tardienta – Huesca. Se ponía como ejemplo el inicio de la actividad en la citada comunicación ferroviaria y se afirmaba que se había reanimado

en tales términos la vida, antes raquítica, de los pueblos cercanos a la línea, que no satisfechos ya con la venta lucrativa de cosechas y frutos, y vista la prontitud con que se realiza la salida de unas y otros, una gran parte de los moradores de aquellas localidades, cuyas caballerías y carros apenas tenían ocupación cuando no se empleaban en las faenas agrícolas, se dedican hoy provechosamente al transporte de cereales y caldos que conducen del interior de la provincia a las estaciones más próximas, no obstante el mal estado de los caminos, si se exceptúa el que desde la capital se dirige a las inmediaciones de la estación de Almodóvar, único que ofrece fácil acceso a la vía.

La carretera hacia Francia y el tranvía de Barbastro a Selgua, que se planteaba en ese momento, incrementarían mucho el tráfico de mercancías en el Alto Aragón, según este diario madrileño.³⁵

TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA Y EJECUCIÓN

La tramitación del proyecto fue bastante rápida, según se puede comprobar repasando su calendario. Las crónicas de la prensa daban cuenta de este proceso, cerrado por unanimidad en el Congreso y en el Senado. *La España*, en su resumen de la sesión de la Cámara baja del 27 de mayo, decía: “Proyecto de ley para sacar a subasta un ferrocarril de Tardienta a Huesca. Se leyó el dictamen de la comisión y fue aprobado sin

³⁴ AHPHu, sección Obras Públicas, sign. 336.

³⁵ *La Iberia*, 18 de septiembre de 1862.

discusión”.³⁶ Lo mismo sucedió el 4 de junio en la Cámara alta: “Discusión del proyecto de ley sobre la autorización al gobierno para conceder la construcción del ferrocarril de Tardienta a Huesca. Se lee, y es aprobado sin debate”.³⁷

La *Gaceta de Madrid* publicó en julio la ley que autorizaba al Gobierno para otorgar en pública subasta la concesión.³⁸ Posteriormente se publicaron sendas reales órdenes que anunciaban la subasta de concesión³⁹ y aprobaban la tasación del proyecto.⁴⁰ El 17 de septiembre se celebró la subasta de las obras, que quedaron adjudicadas a la empresa de Eduardo Bové y Montseny, de Reus, “cuya proposición de 3 989 800 rs. en obligaciones de caminos de hierro, fue la más ventajosa de las que se presentaron”.⁴¹

La adjudicación tuvo su reflejo en la *Gaceta de Madrid*, con la correspondiente real orden. En el pliego de condiciones se establecía que los trabajos debían comenzar “dentro de los tres meses siguientes a la fecha de la concesión” y estar concluidos a los dos años, contados desde la misma fecha. La explanación debía ejecutarse para una sola vía hasta que las necesidades del tráfico no hicieran precisa una segunda, pero “las obras de fábrica se construirán desde luego para dos, dando a los perfiles transversales de unas y otras las dimensiones fijadas en el proyecto aprobado”.⁴²

Las obras comenzaron y las primeras previsiones situaban su conclusión en agosto de 1863, coincidiendo con las fiestas patronales oscenses. La prensa madrileña recogía en los primeros meses de 1863 noticias publicadas por el diario oscense *El Alto Aragón* en el sentido de que los trabajos de la línea de ferrocarril entre Tardienta y Huesca podían quedar concluidos antes del mes de agosto, de modo que la línea se inauguraría con motivo de las fiestas de San Lorenzo. Además, la empresa constructora estaba negociando con la de la línea Zaragoza – Barcelona “a fin de que los trenes procedentes de la estación de Huesca, sigan sus expediciones a las referidas

³⁶ *La España*, 28 de mayo de 1862.

³⁷ *La Esperanza*, 5 de junio de 1862.

³⁸ *Gaceta de Madrid*, 11 de julio de 1862.

³⁹ *Gaceta de Madrid*, 12 de julio de 1862.

⁴⁰ *Gaceta de Madrid*, 6 de septiembre de 1862.

⁴¹ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 28 de septiembre de 1862.

⁴² *Gaceta de Madrid*, 2 de octubre de 1862.

capitales sin más detención en las estaciones del tránsito que la determinada en la ley y reglamentos vigentes”.⁴³

Semanas más tarde, siempre según informaciones recogidas en *El Alto Aragón*, “expropiados y pagados ya todos los terrenos que ha de ocupar la vía en las jurisdicciones de Sangarrén, Tabernas y Vicién, se están efectuando las expropiaciones y el pago de los valores en los términos de Tardienta”. En estas fechas las obras habían sido inspeccionadas por el gobernador y por otras autoridades provinciales.⁴⁴

Este optimismo sobre el desarrollo de los trabajos quedaba cortado en mayo. La *Gaceta de los Caminos de Hierro* informaba de que, al parecer,

la empresa del ferrocarril de Tardienta a Huesca, no extiende los trabajos de toda la línea, como desea y conviene para su más pronta terminación, a causa de las dificultades que han puesto algunos, por fortuna pocos, propietarios de Huesca, que no se conforman con la indemnización que la empresa les ofrece por la expropiación de sus respectivas fincas.⁴⁵

Faltaban trabajadores para llevar a cabo las obras y se acudió al Ejército, al que se solicitó un contingente de soldados de acuartelamientos aragoneses.⁴⁶ En los primeros días del mes de julio participaban en el tendido de la vía trescientos militares procedentes de Zaragoza.⁴⁷

Las condiciones de trabajo y salario eran también objeto de atención en la prensa: “a los soldados se les abonarán doce reales diarios, de los cuales percibirán diez y medio, dejando uno y medio para atender al deterioro de las prendas de vestuario. A los oficiales se les dará una gratificación igual a su paga”.⁴⁸ Por lo visto, la llegada de los militares disparaba el volumen de trabajo en el tendido de la línea:

emprendidas las obras en grande escala, se ejecutan con la mayor actividad bajo la dirección del celoso facultativo del ramo don Domingo Veil, cuyo tesón y acertadas

⁴³ *El Clamor Público*, 26 de marzo de 1863.

⁴⁴ *El Clamor Público*, 9 de abril de 1863.

⁴⁵ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 17 de mayo de 1863.

⁴⁶ López González y García Lasaosa (1982: 58).

⁴⁷ *El Clamor Público*, 3 de julio de 1863.

⁴⁸ *El Clamor Público*, 30 de junio de 1863.

disposiciones nos hacen esperar la pronta terminación de aquella vía, en la que por cada día es más fecundo el trabajo de los soldados destinados a dichas obras.

Igualmente se informaba de que habían llegado a Tardienta “grandes remesas de material de hierro para el camino, y tenemos entendido que la empresa seguirá admitiendo a cuantos jornaleros se presenten”.⁴⁹

A finales del mes de julio concluía la presencia del Ejército en los trabajos del ferrocarril Tardienta – Huesca. La prensa madrileña se hacía eco de ello y recogía la información de un colega barcelonés. En la noticia se lee que “extraña la desaparición de 300 soldados que trabajaban en la construcción del ferro-carril de Tardienta a Huesca, ignorando qué causa haya motivado el que aquellos se hayan retirado de las obras”.⁵⁰ Poco después se supo que el problema tenía origen económico. La empresa, al parecer, no quería cumplir las condiciones del acuerdo alcanzado. Según se recogía en la prensa,

los trescientos soldados que salieron de Zaragoza para trabajar en las obras del ferrocarril de Huesca, al mando de nuestro amigo el Sr. Aguado, capitán del regimiento de Isabel II, volvieron hace algunos días por haberse rescindido el contrato hecho con la empresa constructora. La causa de la rescisión fue, según se nos ha dicho, que habiendo ofrecido la empresa 12 reales de jornal diario a los soldados y una gratificación igual a su paga a los oficiales, trató luego de rebajar esta última a la mitad, y a 8 reales el jornal de los soldados. Con este motivo se propuso a la empresa, que el jornal de la tropa fuese de 10 reales, y no habiendo querido acceder a esta justa demanda, el excelentísimo señor capitán general, de acuerdo con los jefes de los cuerpos, dispuso, muy justamente a nuestro entender, la retirada de la tropa.⁵¹

En la prensa zaragozana se consideraba que “con este motivo los trabajos de la vía han sufrido un considerable retraso, y no será fácil que esté concluida para la época que se había fijado”.⁵² Pero las obras no pararon. A finales de agosto fueron visitadas por las autoridades oscenses, invitadas por la empresa concesionaria. Acudieron los gobernadores civil y militar de la provincia, el alcalde oscense, algunos concejales de

⁴⁹ *El Clamor Público*, 16 de julio de 1863. El incremento del trabajo se mencionaba en *El Aragón* el 14 de julio de 1863.

⁵⁰ *La Iberia*, 29 de julio de 1863.

⁵¹ *La Correspondencia de España*, 6 de agosto de 1863.

⁵² *Diario de Zaragoza*, 4 de agosto de 1863.

la capital y el jefe de la sección de Fomento. La prensa hablaba de setecientos braceros y de obras de fábrica muy adelantadas, pero con más problemas de los previstos. Se pensaba en un primer momento que no habría excesivas dificultades, “pero basta recorrer todo su trayecto, para conocer los accidentes del terreno y el considerable movimiento de tierras que han exigido los desmontes y terraplenes en varios puntos de la vía que, mirados a cierta distancia, aparecían casi horizontales”.⁵³ Poco después se anunciaba que el material rodante había llegado ya a Barcelona, y no faltaban halagos: “es de lo mejor que se ha visto, y está llamando la atención de los inteligentes”.⁵⁴

PRÓLOGO EN AGOSTO DE 1864 Y PUESTA EN SERVICIO EN SEPTIEMBRE

Los trabajos seguían en 1864 y la promesa de la empresa de inaugurar la línea en 1863 no se cumplió. Pero su apertura definitiva tampoco estuvo exenta de cambios de fecha. En abril las obras estaban casi concluidas y a finales de mes se anunciaba una nueva visita de las autoridades locales y provinciales.⁵⁵ El reconocimiento mostró que la línea estaba más adelantada de lo previsto y que el ramal podría “abrirse a la explotación en la primera quincena de junio”.⁵⁶

No hubo puesta de largo en junio. A primeros de mes trascendió que los trabajadores tenían pendientes de cobro los jornales de una quincena. El gobernador llamó a su despacho al representante de la empresa y al destajista y envió a un ingeniero para que revisara las obras y a un inspector de vigilancia con dos parejas de la Guardia Civil a Tardienta. Obligó al representante de la constructora al abono de los haberes pendientes, “sin perjuicio de la cuestión pendiente con los destajistas”.⁵⁷

Hay que suponer que el asunto se solucionó. En julio “los trabajos de este ramal continúan con una actividad extraordinaria, trabajando en los días festivos, y de noche, para su pronta terminación, que creemos no se hará esperar mucho”.⁵⁸ El 3 de julio hubo un viaje de prueba y la locomotora entró en la estación de Huesca, “pero tenemos

⁵³ *El Clamor Público*, 30 de agosto de 1863; *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 6 de septiembre de 1863.

⁵⁴ *El Clamor Público*, 22 de octubre de 1863.

⁵⁵ *La Correspondencia de España*, 26 de abril de 1864.

⁵⁶ *La Correspondencia de España*, 10 de mayo de 1864.

⁵⁷ *La Correspondencia de España*, 6 de junio de 1864.

⁵⁸ *El Clamor Público*, 8 de julio de 1864.

fundados motivos para asegurar, que la vía no estará en explotación hasta los primeros días de Agosto, con el objeto de unir los festejos de la inauguración, con los dedicados a San Lorenzo, patrono de aquella ciudad”.⁵⁹

En la prensa zaragozana se afirmaba:

Huesca es ya un barrio de Zaragoza. El domingo último la máquina en que fue un amigo nuestro recorrió el trayecto de aquella ciudad a la estación de Tardienta en veinte minutos. El silbido de la locomotora saludó a la “ciudad vencedora” unida a la ciudad “siempre heroica” como lo están por su gloriosa historia y los honrosos títulos que ostentan. Felicitamos cordialmente a nuestros vecinos por tan fausto acontecimiento.⁶⁰

A finales del mes de julio se produjo la venta de la concesión de la línea Tardienta – Huesca. Su concesionario, Eduardo Bové, la vendió a la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona por 3 726 500 pesetas, pagaderas en acciones y obligaciones de la sociedad compradora. El Gobierno, dada la situación económica de la compañía, no lo consideró adecuado y al final Eduardo Bové cobró la cantidad pactada con 7453 acciones de esta sociedad.⁶¹ La *Gaceta de Madrid* publicó el “Real decreto aprobando la transferencia hecha a la Compañía del ferrocarril de Zaragoza a Barcelona de la concesión del de Tardienta a Huesca”.⁶²

El cambio, según recogía la prensa oscense, supuso una mejor ejecución de los últimos trabajos y el anuncio de que la línea estaría en servicio para las fiestas de San Lorenzo. La recepción oficial de las obras se iba a realizar en los primeros días del mes de agosto.⁶³ La noticia de que la línea funcionaría provisionalmente para las fiestas era desmentida poco después. No se abriría porque “de la inspección facultativa que se ha practicado ha resultado que no estaba la vía bastante sentada”.⁶⁴

En esta inspección, realizada el 8 de agosto, participaron el director general de Obras Públicas y el ingeniero director de los trabajos. Ninguno de ellos estaba de acuerdo con la puesta en servicio provisional. A última hora, el gobernador civil y el

⁵⁹ *El Clamor Público*, 8 de julio de 1864.

⁶⁰ *Ibidem*.

⁶¹ Pascual (1999: 271).

⁶² *Gaceta de Madrid*, 11 de septiembre de 1864.

⁶³ *El Correo de Aragón*, 25 de julio de 1864 (recoge informaciones de *El Alto Aragón*).

⁶⁴ *Diario de Zaragoza*, 9 de agosto de 1864.



ESTACION DE TARDIENTA.

Estación de Tardienta. (Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Colección De Zaragoza a Panticosa: recuerdo de viaje. Grabado de Louis Glaser, de Leipzig, a partir de fotografías de Hortet, 1885)

alcalde gestionaron en el Ministerio de Fomento este asunto. Llegó una real orden al Gobierno Civil “mandando abrir la explotación de este ferrocarril durante las presentes fiestas”. La Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona anunció en prensa el servicio de trenes a Huesca para los días 10, 11 y 12 de agosto.

El primer día el tren salió a las 7:15 y llegó a las 10:20 con doscientos cincuenta pasajeros a bordo. Llevaba veintisiete carruajes y dos locomotoras y fue más despacio desde Tardienta hasta Huesca para evitar problemas en la vía y en su plataforma. Hubo mucha gente en la estación oscense para ver la llegada de este primer tren.⁶⁵ Por la tarde salía de Huesca a las 20:30.

Tras la pausa laurentina continuaron los trabajos y en los primeros días del mes de septiembre estaba todo terminado, según las informaciones de la prensa. Se citaba a *El Alto*

⁶⁵ *Diario de Zaragoza*, 11, 12 y 14 de agosto de 1864.

Aragón al señalar que al parecer ya estaba en disposición de recibirse la línea Tardienta – Huesca. El diario oscense explicaba que sorprendía la tardanza en abrir esta línea.⁶⁶

Pasaban los días y no llegaba la puesta en servicio. Hubo tiempo incluso para el chascarrillo. Preparada la inauguración de la vía, levantado el altar para la bendición y presente el obispo, se suspendió el acto por “orden del gobernador emanada del Gobierno de S. M.”.⁶⁷ Días después, un diario zaragozano decía que “se asegura que ayer debió quedar abierto al público el ferrocarril de Huesca. ¿Será también broma?”.⁶⁸

Pasadas las cinco de la tarde del 16 de septiembre de 1864, las campanas de las iglesias oscenses sonaron como hacen en las grandes celebraciones. No era para menos: acababa de recibirse un telegrama dirigido a las autoridades de Huesca para notificar que se autorizaba la entrada en servicio de la línea férrea de Tardienta a la capital provincial. Buena parte de la población salió a la calle y recorrió las vías principales bailando al son de varias charangas. Al día siguiente, organizadas por el Ayuntamiento, se celebraban diversas fiestas populares.

La puesta en servicio de esta línea, que enlazaba Huesca con la que unía Madrid y Barcelona por Zaragoza y Lérida, era anunciada como la primera fase de un proyecto más ambicioso. Bernardo Lozano, gobernador provincial, afirmaba en un *Boletín* extraordinario que había una cuestión no menos importante que esta nueva comunicación: “el estudio de un ferrocarril que, partiendo de Huesca, vaya a terminar en la frontera francesa”.⁶⁹

La nueva empresa concesionaria dio, finalmente, la noticia esperada durante tanto tiempo por los oscenses: la dirección del ferrocarril Zaragoza – Barcelona había dado órdenes para que “desde el día 21 del actual [septiembre] quede abierto al público el trayecto de Tardienta a Huesca”.⁷⁰ Ese día la compañía publicó un anuncio en prensa en el que confirmaba la fecha e informaba de los servicios y los horarios: uno para enlazar con el ferrocarril de Barcelona y el otro con el de Zaragoza. En Tardienta

⁶⁶ *Diario de Zaragoza*, 2 de septiembre de 1864.

⁶⁷ *Diario de Zaragoza*, 9 de septiembre de 1864.

⁶⁸ *Diario de Zaragoza*, 15 de septiembre de 1864.

⁶⁹ *Gaceta de Madrid*, 20 de septiembre de 1864; *Boletín Oficial de la Provincia de Huesca*, boletín extraordinario del 16 de septiembre de 1864.

⁷⁰ *El Correo de Aragón*, 19 de septiembre de 1864.

se cambiaría de tren.⁷¹ Una carta firmada en Huesca el 22 de septiembre indicaba que el día 21, a las 6:13, salió de Huesca el primer convoy. Era el servicio que llegaba a Tardienta para enlazar con el que desde Barcelona iba a Zaragoza.⁷²

LAS OPORTUNIDADES QUE PASARON DE LARGO

En 1893, con la entrada en servicio de la línea Huesca – Jaca, comienza una nueva etapa para el ferrocarril oscense, ya que la línea no se acaba en la estación de la capital, sino que sigue en dirección a Francia.

Otro momento importante pudo ser el 18 de julio de 1928, cuando finalmente empezó a funcionar la línea internacional de Canfranc, pero poco después entró en servicio la variante Zuera – Turuñana, que acortaba una hora el tiempo de viaje entre Canfranc y Zaragoza.

En esta misma década de los años veinte del pasado siglo se planteó un ferrocarril que enlazaría el Cantábrico y el Mediterráneo. El Ayuntamiento de Huesca, en sesión plenaria celebrada el 13 de mayo de 1922, debatió una moción que pedía que esta futura línea pasara por Huesca. En aquel momento se esbozaba una línea que venía desde Pamplona, atravesaba el Alto Aragón de oeste a este y seguía por la provincia de Lérida en dirección a los Alfaques.⁷³

El ingeniero oscense Joaquín Cajal Lasala estudió sobre cartografía que la línea más corta entre el Cantábrico y el Mediterráneo pasaba por San Sebastián, Pamplona, Huesca, Lérida y Tarragona. Además, parte de ese teórico trazado estaba ya realizado, y siempre discurría por terrenos de mínima pendiente. La obra tenía todo tipo de ventajas para hacerse realidad. Esto sucedía en 1926, según escribió el ingeniero.⁷⁴

El proyecto fue divulgado en la prensa oscense por Luis López Allué, según el estudio de Cajal.⁷⁵ La portada del diario *La Tierra* recogía en un tamaño casi más grande

⁷¹ *Diario de Zaragoza*, 21 de septiembre de 1864.

⁷² *Diario de Zaragoza*, 24 de septiembre de 1864.

⁷³ AMH, libro de actas del Ayuntamiento de Huesca, 1922.

⁷⁴ Cajal (ed.) (1952: 119-149).

⁷⁵ López Allué, publicó una serie de seis artículos en *El Diario de Huesca*, los días 6, 7, 9, 11, 12 y 13 de agosto de 1927.



*Inicio de la línea entre Huesca y Canfranc.
(Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Foto: Feliciano Llanas, 1918-1921)*

la reivindicación del Cantábrico – Mediterráneo que la foto de Miguel Primo de Rivera, que, en su condición de presidente del Gobierno, había visitado Huesca el 9 de agosto de 1927.⁷⁶ La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Huesca defendía el

⁷⁶ *La Tierra*, 10 de agosto de 1927.

proyecto, lo mismo que otros organismos de este tipo de localidades de Tarragona, según señalaba la revista *La Campana de Huesca*.⁷⁷

El estudio de Cajal fue recogido por las instituciones oscenses, que desarrollaron un plan de divulgación y apoyo al proyecto. Con Vicente Campo como alcalde, “el Ayuntamiento echó el resto”⁷⁸ para que esa línea de ferrocarril pasara por Huesca. Campo formó parte de la Asamblea Nacional y allí defendió las aspiraciones de la ciudad. En la prensa oscense se lee que el alcalde “ha celebrado extensa conferencia con los alcaldes de Barcelona, San Sebastián y Tortosa, a los cuales ha informado ampliamente del proyecto de construcción del ferrocarril Cantábrico – Mediterráneo”.⁷⁹

En sesión plenaria celebrada el 7 de marzo de 1929 se decidió redactar el proyecto de uno de sus tramos, el que enlazaba Sangüesa con La Peña, y agradecer al ingeniero Telmo Lacasa la donación a la corporación del proyecto de otro, el que enlazaría Huesca y Monzón. Igualmente se acordó ofrecer los terrenos necesarios en el municipio para el trazado de este último tramo y para la construcción de la correspondiente estación.⁸⁰

El artista oscense Ramón Acín también escribió sobre el proyecto:

En Huesca, lugar privilegiado en la región istmica de nuestra península, se coloca hoy la primera piedra espiritual del *Cantábrico – Mediterráneo*. Echemos a lo alto nuestros baturros cachirulos de gayos colores que ya los *chapel aundi* y los *chapel chiqui* vasco-navarros han echado al viento sus gorras negras y al aire fueron también las rojas barretinas catalanas. Y levantemos nuestra copa silenciosamente, por don Telmo Lacasa, que tiene la suerte de actuar de redentor en este ágape sin Judas.⁸¹

La referencia a Lacasa —ingeniero director de los ferrocarriles transpirenáticos— se debía al homenaje que se le iba a tributar, precisamente, tras recibir el visto

⁷⁷ “El ferrocarril directo del Cantábrico al Mediterráneo”, *La Campana de Huesca: revista quincenal*, 3, 15 de diciembre de 1995, pp. 12-20.

⁷⁸ Azpiroz (1990: 401).

⁷⁹ *El Diario de Huesca*, 25 de noviembre de 1927.

⁸⁰ AMH, libro de actas del Ayuntamiento de Huesca, 1929.

⁸¹ *El Diario de Huesca*, 19 de febrero de 1929.

bueno “la Real orden aprobando el informe favorable al proyecto de ferrocarril Cantábrico – Mediterráneo pasando por nuestra provincia”.⁸²

Este proyecto, de haberse plasmado en una realidad, habría colocado a Huesca en el mapa de los ferrocarriles españoles en una línea que enlazaba los dos territorios más industriales de España: el País Vasco y Cataluña. De los 450 kilómetros que suponía todo el recorrido se aprovechaban cerca de 300 de las líneas férreas ya existentes, en los trayectos San Sebastián – Pamplona, La Peña – Huesca y Selgua – Lérida – Tarragona. La construcción se iba a centrar en 150 kilómetros de nueva línea, “la mayoría de ellos de muy poco coste por corresponder a las planicies de Pamplona y Monreal, al amplio valle del río Aragón y a los llanos de Huesca, Berbegal y Selgua”.⁸³

La posibilidad enlazar San Sebastián y Tarragona por tren se mantuvo como proyecto a defender desde Huesca tras la Guerra Civil. La consulta a las hemerotecas permite ver que las noticias en torno a este asunto aparecen muy de vez en cuando, y cada vez más como algo que no pudo ser que como algo realizable. Las posibilidades variaban desde el enlace de Santander a Valencia hasta el del País Vasco a Cataluña. En este último caso los trazados discurrían por la provincia de Huesca. Aparte del citado, a finales de la década de los veinte del siglo pasado también se consideró otro que enlazaba Barcelona con Bilbao. Una reunión de “las fuerzas vivas de la ciudad” en la sede de la Diputación Provincial sirvió para estudiar cuestiones relacionadas con el Alto Aragón. Entre otros asuntos, “se trató del ferrocarril Barcelona – Bilbao, del cual se acordó pedir noticias concretas de este proyecto y ponerse en comunicación con la comisión gestora de este ferrocarril, para prestarle la máxima ayuda una vez se conozca con toda claridad el proyecto en cuestión”.⁸⁴

Curiosamente, las estaciones de la provincia de Huesca habrían sido Tamarite de Litera, Barbastro, Huesca y Ayerbe. Las tres primeras, como hemos visto, quedaron fuera del trazado de la línea que unió Zaragoza con Barcelona en 1861. Este otro proyecto para enlazar el Cantábrico con el Mediterráneo también volvió a considerarse tras la Guerra Civil.⁸⁵

⁸² *El Diario de Huesca*, 20 de febrero de 1929.

⁸³ *La Tierra*, 10 de agosto de 1927.

⁸⁴ *El Diario de Huesca*, 14 de junio de 1930.

⁸⁵ *ABC*, 29 de septiembre de 1939.

LA NUEVA ESTACIÓN: UNA HISTORIA CENTENARIA

La historia del proyecto de una nueva estación de tren en Huesca es casi tan antigua como la línea a Tardienta, inaugurada en 1864. Del asunto se hablaba ya en 1882, y el edificio actual no entró en servicio hasta comienzos del siglo XXI. Entre una fecha y otra hay un rosario de proyectos que no cuajaron.

En las informaciones previas a la inauguración de las obras del ferrocarril de Canfranc se mencionó en varias ocasiones una “nueva estación” para Huesca, de la que se iba a colocar la primera piedra, pero en esas fechas acabó la cosa. Así, en los días previos a esa inauguración se informaba de que

en el tren de ayer tarde regresaron a Zaragoza los individuos de la comisión aragonesa, que acompañados de los ingenieros señores Royo y Alicante llegaron por la mañana a Huesca, para designar el sitio de emplazamiento de la nueva estación, donde ha de celebrarse también la ceremonia de la próxima inauguración de las obras.⁸⁶

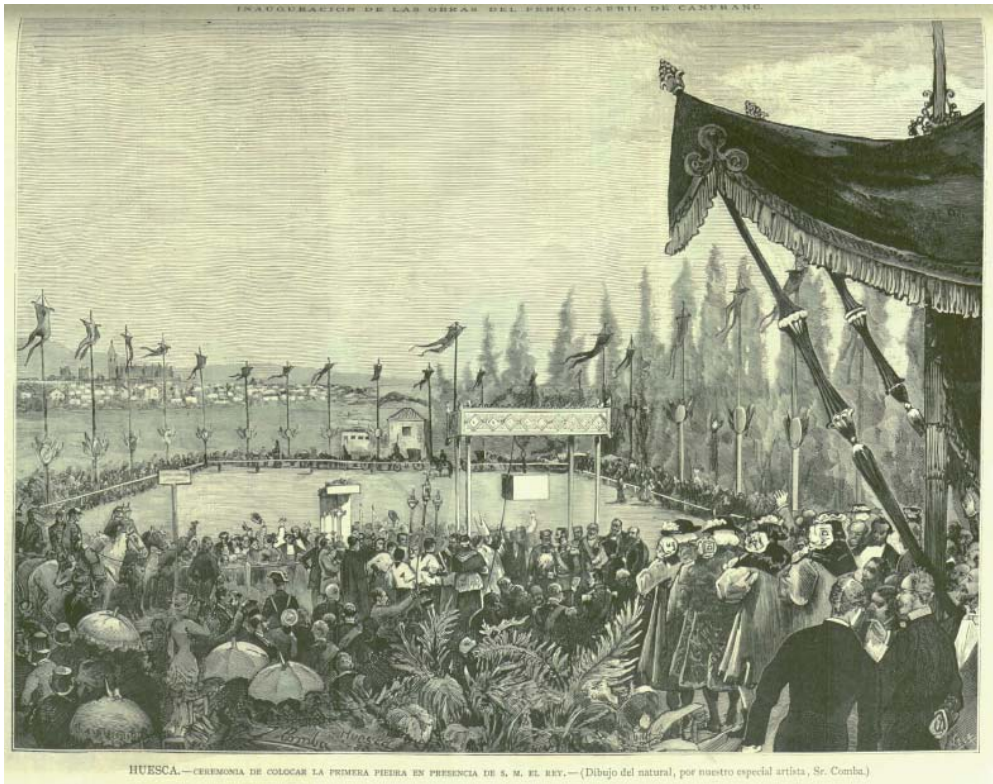
El rey Alfonso XII presidió los actos, que tuvieron lugar el 22 de octubre de 1882. La víspera, *El Diario de Huesca* detalló cómo iba ser la ceremonia. Habría una primera piedra que colocaría el monarca: “de lo que ha de ser estación de Huesca”.⁸⁷ Al día siguiente, los enviados especiales de la prensa nacional recogían la descripción del diario oscense. Mencheta enumeraba los objetos que se colocaron en una caja que se depositaría en un hueco abierto en la zanja de cimentación, añadiendo que “acto seguido S. M. el rey se ha dignado bajar a la zanja abierta para los cimientos de la que ha de ser estación de Huesca y tomando una paleta de plata que le presentó el presidente del Consejo de ministros y con ella una cantidad de argamasa, la ha vertido sobre la caja antes citada”.⁸⁸ Un día más tarde se publica una carta firmada en Huesca por Laín en la que se informa de la inauguración, se alude a la primera piedra y la zanja de cimentación y se incluye la referencia a la nueva estación.⁸⁹

⁸⁶ *El Diario de Huesca*, 11 de octubre de 1882.

⁸⁷ *El Diario de Huesca*, 21 de octubre de 1882.

⁸⁸ *La Correspondencia de España*, 23 de octubre de 1882. *La Época* incluye este mismo relato en su crónica de ese día.

⁸⁹ *El Liberal*, 24 de octubre de 1882.



*Alfonso XII colocó la primera piedra de la nueva estación de Huesca en 1882.
(La Ilustración Española y Americana, 8 de noviembre de 1882)*

Carlos Garcés recogió las anotaciones de Francisco Arruego, un macero municipal que como tal asistió, entre otras ceremonias, a la colocación de la primera piedra de la nueva estación. Arruego explicaba el trayecto realizado desde la llegada de Alfonso XII. Desde el Ayuntamiento “bajamos por el Coso a salir por la carretera de Zaragoza al portazgo y campo de Vallés, para hacer allí la inauguración del ferrocarril”. Añadía el macero municipal que vino mucha gente de Zaragoza y toda la provincia, y afirmaba que “ha habido en Huesca, según todos los cálculos que se han hecho, 16 000 personas de todas las clases sin exageración, pues aún dicen había mucho más, pero yo lo hago así para cuando Dios quiera”.⁹⁰

⁹⁰ Garcés (2012: 207-210).



*Estación de Huesca. (Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca.
Foto: Lucas Escolá, 1905-1908)*

CON EL CANFRANC SE RENUEVA LA DEMANDA

En 1893 entra en servicio la línea con Jaca, por lo que Huesca deja de ser fin de trayecto ferroviario, pero la estación continúa en su ubicación y es obligado realizar maniobras marcha atrás de entrada o salida, según de dónde venga el tren.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Huesca era una de las entidades que con más insistencia reclamaban la nueva estación. Luciano Labastida, vicepresidente de esta corporación, planteó en un pleno de 1912, “siquiera por estética”, la necesidad de una nueva estación para Huesca. La proponía “a fin de evitar el retroceso molesto y de mal efecto que tienen que hacer los trenes en su acceso al andén”. Con esta nueva estación, añadía, “se habrían de construir muelles y dependencias que seguramente llenarían con más amplitud y condiciones favorables a las necesidades del comercio e industria local”.⁹¹

⁹¹ Archivo de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de la provincia de Huesca (en adelante, ACOCISH), acta del pleno del 29 de noviembre de 1912.



Un tren maniobra en la estación de Huesca. (Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca. Foto: Feliciano Llanas, 1918-1921)

Con Labastida como presidente, el pleno de la Cámara decidió formar una comisión con el Ayuntamiento de Huesca para gestionar la construcción de una estación en un lugar distinto a donde se encontraba en ese momento. Marcelino Rin y Miguel Arruego fueron elegidos vocales de esa comisión.⁹²

El periodista Mariano Añoto entrevistó al año siguiente a Luciano Labastida. Hablaron de este asunto y el presidente le recordó que “hicimos la petición de construir una nueva estación para evitar el retroceso de los trenes”. Entrevistador y entrevistado recordaron la primera piedra que colocó Alfonso XII en 1882. Finalmente, Labastida

⁹² ACOCISH, acta del pleno del 18 de agosto de 1916.

añadió que dentro de poco tiempo “se abrirá el Canfranc al tránsito público y Huesca no puede continuar sin muelles o almacenes, sin las dependencias necesarias para el futuro movimiento comercial e industrial”.⁹³

LA NUEVA ESTACIÓN FIGURA EN LOS PLANES DE URBANISMO

La comisión gestora municipal conoció el 28 de junio de 1943 que se había enviado al director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera un croquis para el posible emplazamiento de una nueva estación de ferrocarril en Huesca. La propuesta incluía la cesión de terrenos por parte del Ayuntamiento para la construcción del edificio y el resto de las instalaciones previstas.

La posible estación se ubicaría entre el desvío hacia Alerre y el paso a nivel de Martínez de Velasco, más cerca de este segundo punto. Se perdía la condición de fin de trayecto porque había vías de entrada y salida en dirección a Tardienta o a Canfranc. La zona disponía de mucho espacio libre para construir los edificios necesarios, al tiempo que se situaba junto a la estación en funcionamiento. En el texto remitido a Madrid se destacaba este emplazamiento, que “coincide aproximadamente con el que fue elegido al inicio del tendido de la línea de Huesca a Jaca y en el que fue colocada una primera piedra”, y se planteaba una estación para viajeros y mercancías de gran velocidad.

El director general que recibió la propuesta oscense comunicó, con fecha 31 de agosto de 1943, que el proyecto debía ser asumido por el Ayuntamiento, refiriéndose tanto a la cesión de terrenos como a las obras. El 26 de junio de 1944 se firmó en Madrid un escrito de la sección de Explotación de Ferrocarriles y Ordenación del Transporte en el que se reconocían las “indudables ventajas” del proyecto; sin embargo, también se decía que “no constituye una necesidad de orden inmediato para esta Red Nacional”. Se proponía, como ya indicara un escrito anterior, que el Concejo oscense se hiciera cargo de la cesión de los terrenos y la ejecución de las obras. En cuanto al lugar planteado, se consideraba factible y se demandaba una longitud de circulación de 320 metros, así como un camino de unos 150 metros para enlazar las dos estaciones. Por último, se aludía a un presupuesto de 2 100 000 pesetas para esta actuación.

⁹³ *El Diario de Huesca*, 27 de febrero de 1917.



Estación de Huesca. (Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca, Foto: José Oltra, 1932)

En la década de los cincuenta el Ayuntamiento oscense retomó su apuesta por la nueva estación. En mayo de 1952, en una reunión de su comisión permanente, se acordó solicitar a Renfe “que se construya una nueva estación, previa una variante de la línea férrea desde Vicién, paralela a la variante de carretera aprobada, y para la cual estación cedería el Ayuntamiento terrenos gratuitamente en las proximidades al camino de Vicién”.⁹⁴ En esa misma sesión se decidió también solicitar a la empresa de los ferrocarriles la reposición del automotor para enlazar en Tardienta con el rápido de Madrid a Barcelona.

La comisión permanente, reunida el 30 de octubre de 1952, conoció una carta del ministro de Obras Públicas sobre la mejora de los servicios ferroviarios y la construcción de una nueva estación de tren. En torno a este último asunto, la misiva del

⁹⁴ *Nueva España*, 25 de mayo de 1952.

ministro afirmaba que “debe plantearse este problema por el municipio a la Junta de estudios de enlaces ferroviarios”.⁹⁵

Continuaron las gestiones ante responsables de Renfe para solicitar la mejora de los servicios y reivindicar la nueva estación. En una de esas reuniones, en la que participó el gobernador civil, “ante el director general de la RENFE, se insistió una vez más sobre la pronta puesta en marcha de servicios de autovía y tren ‘Taf’ y sobre la construcción de una nueva Estación en Huesca, y el alejamiento de la vía de su zona de ensanche, a fin de facilitar este”.⁹⁶ La vía, merced a la ampliación de la ciudad, quedaría dentro del casco urbano, lo que aumentaría el problema del ferrocarril. No sería necesario solamente mejorar unas instalaciones, sino también encontrar una solución a una barrera física para la expansión urbanística oscense.

A finales de este decenio comenzó el desarrollo del Plan Larrodera, que contemplaba una nueva estación ferroviaria en Huesca, en el entorno del paso a nivel de Martínez de Velasco. Incluía un terreno de reserva ferroviaria en el polígono 25. Se marcaba un edificio para la nueva estación enfrente del complejo deportivo de San Jorge, del que lo separaría la playa de vías.⁹⁷

El gobernador civil informaba al Consejo Económico y Social en junio de 1954 del logro del TAF para Huesca, pero se mantenía sin solucionarse el asunto de la nueva estación. José Riera Aísa explicaba:

Una muestra de la mejoría de las comunicaciones la tenemos en el establecimiento del Taf, tocando a nuestra capital, pese al hecho de contar con una estación de pésima orientación. Sobre este particular he hablado con el señor Pérez Martín, quien me ha indicado que se está estudiando el proyecto de construcción de una nueva estación férrea. Es preciso sacar a este asunto del punto muerto en que se encuentra.⁹⁸

Y la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Huesca seguía manteniendo su reivindicación de unas nuevas instalaciones ferroviarias en la capital. Bajo el título

⁹⁵ AMH, exp. 11726.

⁹⁶ *Nueva España*, 4 de febrero de 1954.

⁹⁷ AMH, sección de Urbanismo, planos de la Dirección General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda, firmados en Madrid en julio de 1957.

⁹⁸ *Nueva España*, 23 de junio de 1954.

“Problema de la estación de Huesca”, el diario *Nueva España* informaba de una reunión del pleno de la Cámara presidida por el gobernador civil. José Riera Aísa expuso diferentes proyectos en materia de comunicaciones altoaragonesas, deteniéndose principalmente en las carreteras y sus enlaces con Francia, así como en la revitalización del Canfranc.

La cuestión de la estación de ferrocarril de Huesca surgió en las posteriores intervenciones de los componentes del pleno cameral. Rufino Garcés Carcavilla, según se indica en el acta de la sesión, expuso la necesidad de una nueva estación para Huesca. Al final se acordó crear una comisión que continuara estudiando todos los asuntos planteados en este pleno.⁹⁹

LA CIUDAD LLEGA A LA VÍA

En la década de los sesenta la expansión de la ciudad llega a la vía del ferrocarril, y con los años pasa de ser un problema de instalaciones y calidad de servicio a convertirse en un asunto social y urbanístico. La reivindicación de la nueva estación figura periódicamente en un artículo de opinión del diario oscense *Nueva España* que aparece siempre en la primera columna de la página 2 bajo el título “Temas locales”. En 1960 se afirmaba que la estación era un problema urbanístico que ahogaba el desarrollo de la ciudad.¹⁰⁰

En algún momento llegó a hablarse de la existencia de una iniciativa empresarial dispuesta “a sufragar los gastos de una nueva estación férrea a cambio del terreno que deje la actual, una vez trasplantada”. El asunto se planteó en otra sección fija de *Nueva España*, denominada “La pregunta de ayer”. A la cuestión suscitada el periodista contestaba que “se ha hecho números y creo que estarían dispuestos a un intercambio de valores. Incluso se ha elegido el posible emplazamiento de este servicio, hoy tan metido en el casco urbano”.¹⁰¹

Hubo un momento en el que figuraron en el *Boletín Oficial del Estado* las palabras *nueva estación* y *Huesca* en un decreto, pero la cosa no pasó de ahí. El pleno del

⁹⁹ ACOCISH, acta del pleno del 28 de diciembre de 1959.

¹⁰⁰ *Nueva España*, 3 de junio de 1960.

¹⁰¹ *Nueva España*, 4 de abril de 1963.

Ayuntamiento oscense conoció en enero de 1965 una resolución del Consejo de Ministros que autorizaba la clausura por parte de Renfe de la línea Zuera – Turuñana en dos etapas, así como la construcción de una nueva estación en Huesca que enlazara las líneas Zaragoza – Huesca y Zaragoza – Canfranc.¹⁰² El texto, que figuraba en el Decreto 4129/1964, de 17 de diciembre, establecía en la primera etapa la clausura de las estaciones intermedias del tramo “y la explotación restringida del mismo, en tanto se construye la vía de acuerdo entre las dos líneas que entran en la actual estación de Huesca y la nueva estación”, y en la segunda determinaba la “del tramo Zuera – Turuñana, quedando como ramal industrial el trayecto Zuera – Gurrea”.¹⁰³

Pasaban los años y la nueva estación no se construía, pero seguía apareciendo en las previsiones municipales. En 1967 el pleno del Ayuntamiento preparaba un plan de inversiones. Los concejales decidieron que figuraran, entre otros, los proyectos no realizados en un plan anterior, y entre ellos la “nueva estación del ferrocarril”.¹⁰⁴

El pleno de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Huesca conoció en 1968 un informe sobre comunicaciones realizado por la comisión correspondiente. Se había enviado a Renfe, y entre otras cuestiones figuraba en él “el establecimiento de una nueva estación en Huesca”.¹⁰⁵ Pocos días después, el 10 de octubre, el presidente de la Cámara, Gregorio Cabrero, remitió al alcalde oscense una carta en la que le informaba sobre estos asuntos. El pleno de esa institución, en sesión celebrada el 27 de septiembre, había debatido este documento, en el que “entre otros diferentes aspectos considerados figuró el de la estación ferroviaria de Huesca. Se entendió por unanimidad que hay que trabajar y gestionar para conseguir su inmediata construcción en un emplazamiento adecuado”.

En el órgano cameral se pensaba que en la estación vieja se perdía tiempo en maniobras y no se podía atraer tráfico de la línea de Canfranc, y que con una nueva estación se daría mejor servicio. En el texto se apostaba por crear una zona franca relacionada con el tráfico internacional.

La comisión permanente del Concejo oscense conoció la carta el 28 de octubre y la elevó al pleno. Había dos problemas que solventar: cuándo y dónde se

¹⁰² AMH, acta del pleno del 13 de enero de 1965.

¹⁰³ *Boletín Oficial del Estado*, 29 de diciembre de 1964.

¹⁰⁴ *Nueva España*, 30 de noviembre de 1967.

¹⁰⁵ ACOCISH, acta del pleno del 27 de septiembre de 1968.

construía la nueva estación. El acuerdo incluyó la creación de una comisión de estudio. Así, el dictamen se llevó al pleno del 29 de octubre, en el que se aprobó la propuesta, añadiendo una petición más a Renfe: que atendiera el problema de los humos en la estación, que motivaban protestas de los vecinos más cercanos a estas instalaciones.

El alcalde oscense envió al presidente de la Cámara una carta en la que denunciaba las condiciones de la estación ferroviaria de Huesca. El pleno cameral aprobó en su siguiente sesión el apoyo a la reivindicación de la capital ante un “problema importante y acuciante”.¹⁰⁶

Se creó una comisión con representación del Concejo y de otras instituciones. En ese momento, desde Renfe se planteaban dos soluciones, denominadas *A* y *B*. La primera de ellas contemplaba la estación enfrente del complejo deportivo de San Jorge, en el polígono de reserva ferroviaria que figuraba en el Plan Larrodera. La solución *B* planteaba una variante que salía antes del trazado hacia Jaca, pasando por encima de la carretera de Zaragoza y por delante del cerro de San Jorge y enlazando posteriormente con la línea ya construida.

La comisión, reunida el 13 de diciembre de 1969, entendía que la segunda solución debía modificarse porque, tal como estaba planteada, pasaba por la recién construida residencia sanitaria San Jorge. Había que buscar un nuevo emplazamiento. También se puso de manifiesto en esta reunión que el pago de todas estas obras, al menos en parte, podría hacerse con la nueva ordenación urbanística de la estación vieja.

Con fecha 14 de enero de 1969, el alcalde de Huesca, Emilio Miravé, envió una carta al presidente del consejo de administración de Renfe, Alfonso Osorio. Rechazaba la denominada *solución A* porque mantenía los problemas urbanísticos ya existentes y no eliminaba el paso a nivel de la carretera de Zaragoza.

La llamada *solución B* se planteaba desde Renfe donde ya se había construido un hospital. Se solicitaba trasladar el trazado de la variante hacia el oeste, por detrás del cerro de San Jorge, aprovechando una vaguada de la carretera de Zaragoza para solucionar el cruce de ambos trazados.¹⁰⁷

¹⁰⁶ ACOCISH, acta del pleno del 18 de octubre de 1968.

¹⁰⁷ AMH, exp. 17572.

En esos momentos, en una de las columnas de “Temas locales” se denunciaba la actitud de Renfe en el asunto. Según el columnista, la empresa de los ferrocarriles hablaba claro y decía que, si Huesca quería una nueva estación, que se la pagara. Aludía también a las molestias del humo del fuel de las locomotoras. Finalmente añadía:

en cuanto a lo de la estación, es asunto concluido. Huesca no tiene por qué lanzarse a efectuar un desembolso considerable para construir una estación para una entidad a la que poco o nada tiene que agradecer. Por otra parte, los oscenses, hace días dieron de espaldas a los trenes, lo cual demuestra y habla favorablemente en pro de su estupendo sentido común.¹⁰⁸

Para el diario oscense, el divorcio ciudad-ferrocarril era un hecho, aunque el término no pudiera utilizarse en ese momento.

De vez en cuando en el diario *Nueva España* se recogía el estado de la cuestión. Así, en 1969 se destacaba que “hay acuerdo en que el actual emplazamiento es inoperante, además de hallarse encajonado entre las edificaciones de la capital”. El futuro pasaba por una nueva estación, “a ser posible situada cerca de la zona industrial”. En el artículo del periódico oscense se mencionaban dos posibles zonas: “una, la comprendida entre Campsa y las viviendas nuevas de Obras Públicas; otra, la cercana al parque sindical, en la actualidad casi imposible por hallarse casi en el interior del casco urbano y en años sucesivos dentro ya sin reservas”. En cuanto a otra posible sede, “tal vez exigiría proyectos onerosos económicamente”.¹⁰⁹

El Ayuntamiento de Huesca se encontraba en los primeros compases de la década de los setenta modificando el Plan General de Ordenación Urbanística, el llamado *Plan Larrodera*. Entre los asuntos que se trataron en un pleno municipal figuraba el “oficiar a la Renfe a fin de que consigne cuáles son sus planes de modificación del trazado de vías de la nueva estación, para tenerlos en cuenta en esta nueva reforma del mismo”.¹¹⁰

En 1973 el Consejo Provincial de Empresarios, en la Organización Sindical, apostaba por la reapertura del Canfranc —que parecía próxima en esos momentos— y, con ella, por la construcción de una nueva estación ferroviaria en la capital. El pleno

¹⁰⁸ *Nueva España*, 1 de diciembre de 1968.

¹⁰⁹ *Nueva España*, 4 de marzo de 1969.

¹¹⁰ *Nueva España*, 2 de febrero de 1972.

del Ayuntamiento, en sesión celebrada el 27 de abril, recogió la propuesta de la Organización Sindical y acordó transmitírsela al ministro de Obras Públicas. El Ayuntamiento se proponía que esta obra figurara en el que iba a ser el IV Plan de Desarrollo.¹¹¹

Ese mismo año el pleno celebrado el 30 de agosto debía “expresar la inquietud de la corporación municipal y del pueblo oscense ante la posibilidad de que la capital de Huesca quede aislada y sin acceso a línea de ferrocarril”. Había trascendido a través de los medios de comunicación que podía cerrarse la línea Tardienta – Huesca. Se decidió enviar la correspondiente carta al ministro de Obras Públicas.¹¹² En el diario local se insistía en que, “únicamente si algún día el Canfranc fuese lo que nunca pudo ser, Huesca tendría nueva estación, trayecto electrificado, una vía renovada y un medio de transporte activo”.¹¹³

A finales de la década de los setenta se desatascó finalmente el proyecto del nuevo edificio, aunque volvió a los cajones de los despachos casi tan pronto como salió para resolver el viejo problema de la estación oscense del ferrocarril. La solución planteada en 1978 eliminaba el paso a nivel de la avenida de Martínez de Velasco, y finalmente se construía la nueva estación. Luis García Núñez, en el diario *Nueva España*, informaba de que “probablemente la buena noticia del día esté en las manifestaciones hechas por el señor alcalde de Huesca, en el sentido de que se están dando los últimos pasos encaminados a la aprobación de las obras de construcción de la nueva estación de ferrocarril para viajeros”.

El proyecto era el que ya estaba en cartera en épocas pasadas, pero con la novedad de que iba a desaparecer el “dichoso paso a nivel de la avenida Martínez de Velasco. No será cosa de pasado mañana, aunque algo es que la Renfe tenga las sanas intenciones de acelerar al máximo los trámites precisos, para dar paso a la piqueta”.¹¹⁴

ELEVAR LA VÍA PARA ELIMINAR EL PASO A NIVEL

El proyecto de la nueva estación de tren para Huesca seguía siendo una propuesta tras superar Gobiernos monárquicos, republicanos y de dos dictaduras.

¹¹¹ AMH, exp. 17310.

¹¹² AMH, exp. 17311.

¹¹³ *Nueva España*, 5 de julio de 1975.

¹¹⁴ *Nueva España*, 7 de septiembre de 1978.



La estación de Huesca en los años ochenta. (Foto: Fernando Alvira Lizano)

El primer Ayuntamiento democrático (1979-1983) abordó el asunto ferroviario entre sus prioridades y contó con una propuesta de nueva estación, que en sí misma no solucionaba el problema del paso de la vía. Suponía la construcción de una pequeña instalación para viajeros en la zona de la actual Plaza de Europa, junto a los campos deportivos de San Jorge, y una estación de mercancías en la zona de los depósitos de CAMPSA. Esta propuesta garantizaba el final del fondo de saco de la ubicación que aún se mantiene.¹¹⁵

El ministro de Transportes, José Luis Álvarez, estuvo en Huesca en 1980 y se reunió con la comisión permanente del Ayuntamiento. En ese momento, la novedad que aportó el miembro del Gobierno de UCD, y que destacaban los titulares de la prensa,

¹¹⁵ *Diario del Alto Aragón*, 2 de diciembre de 2007.



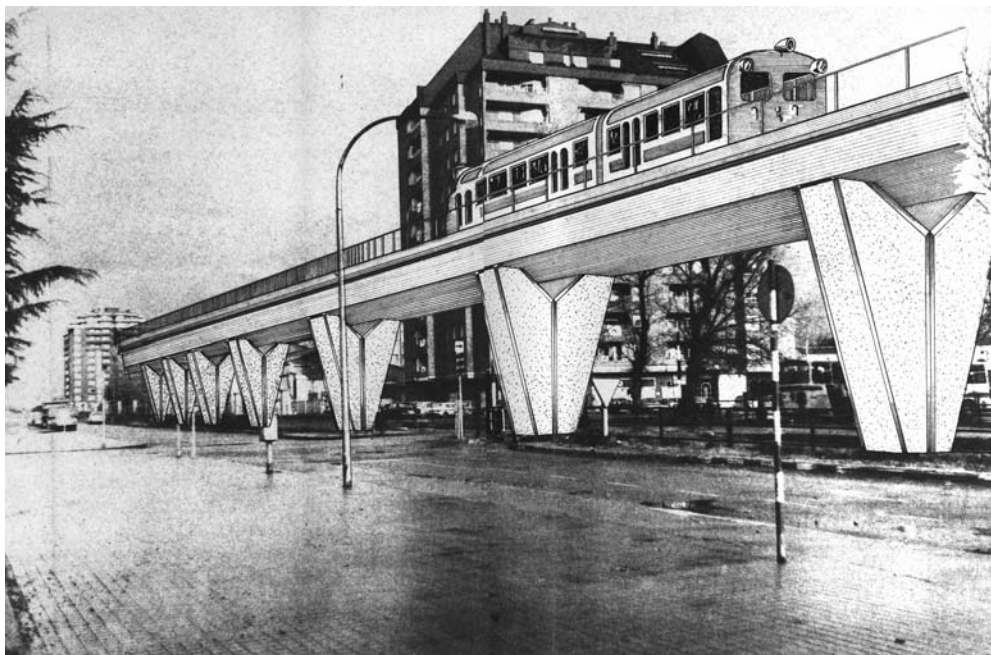
El paso a nivel de la calle Ricardo del Arco en la década de 1980. (Foto: Víctor Ibáñez)

era que la estación sería subterránea.¹¹⁶ Álvarez “adquirió el compromiso firme de construir una nueva estación de ferrocarril en nuestra ciudad y de solucionar los problemas que causan los distintos pasos a nivel instalados en Huesca”, según informaba *Nueva España*. Aquí se planteaba un proyecto con una doble solución: sacar la estación del fondo de saco y eliminar el paso a nivel de Martínez de Velasco.

El Ayuntamiento debía aportar la mitad del presupuesto de la construcción de la estación, que suponía una cifra en torno a los 310 millones de pesetas. El asunto se llevó al pleno municipal. El alcalde informó en el pleno, igualmente, de una comunicación de la Dirección General de Transportes “según la cual se construirá en breve la estación de autobuses si el Ayuntamiento cede los solares”.¹¹⁷ El Concejo tomó una decisión un año después:

¹¹⁶ *Nueva España*, 1 de octubre de 1980.

¹¹⁷ *Nueva España*, 19 de octubre de 1980.



Proyecto de vía elevada para eliminar los pasos a nivel en Huesca. (Foto: Víctor Ibáñez, 1981)

Tras dos horas y media de debate, el pleno del Ayuntamiento optó ayer por resolver el problema ferroviario de la ciudad mediante la elevación de la vía y la construcción de una nueva estación que forma parte del mismo proyecto, pronunciándose así por una de las dos alternativas presentadas por RENFE a petición municipal.¹¹⁸

A favor de esta solución “votaron doce concejales —el grupo UCD y los independientes—, seis lo hicieron a favor de la otra alternativa que recoge la depresión de la vía —los socialistas— y tres se abstuvieron —Pilar Gabarre, Marisol Punzano y Francisco Artero—”. El pleno, con carácter extraordinario, se convocó a petición de ocho concejales de UCD que presentaban una moción para solicitar que el Concejo municipal se pronunciase sobre la nueva estación y las alternativas existentes.

¹¹⁸ *Nueva España*, 7 de noviembre de 1981.



Vista aérea de la estación de Huesca. (Foto: Víctor Ibáñez, 1983)

NO AL MURO

Se apostó por la opción más barata. Soterrar la vía suponía 1100 millones de pesetas, frente a los 380 del paso elevado. El Ayuntamiento debía aportar la mitad de la cantidad y Renfe la otra mitad. En ambas alternativas se incluía el coste de la nueva estación.

La Asociación de Domiciliados del Barrio de la Encarnación rechazaba ambas propuestas y prefería una variante ferroviaria, opción que avalaba un estudio del Colegio de Ingenieros de Caminos. La organización vecinal “recogió la opinión de la ciudad; se trabajó horroses y muy bien”, según recordaba a Jorge Orús en el *Diario del Alto Aragón* en 2007 José Luis Navarro, presidente de esa asociación durante los años de la lucha cívica contra *el muro*. Este era el nombre popular y despectivo con que se conoció el proyecto de paso elevado de la vía, que hacía definitiva la barrera entre esta zona —y el barrio de San José— y el resto de la ciudad.¹¹⁹

El problema, según este colectivo vecinal, era “paisajístico y urbanístico”. En sus boletines informativos se consideraba “un reto histórico” para la ciudad el “poder sacudirnos el paso a nivel”. Con apoyo de las demás asociaciones existentes entonces, se inició una campaña de movilización con asambleas informativas y debates, reparto de pegatinas con el lema “No al muro”, difusión de notas informativas, recogida de firmas y colocación de pancartas y sábanas blancas con crespones negros en los balcones de las casas.

José Luis Navarro recordaba en las citadas declaraciones “que todas las acciones se condujeron sin traspasar en ningún momento los límites legales y de la buena convivencia. En alguna de las asambleas vecinales incluso fueron invitados ediles de los grupos municipales que votaron a favor del discutido proyecto”. Las gestiones para financiar el soterramiento no fructificaron, de manera que el asunto pasó de nuevo al cajón municipal de los proyectos pendientes.

La vía era percibida como una barrera entre el barrio de la Encarnación —y zonas de San José y Santiago— y el resto de la ciudad, dificultaba el tráfico de vehículos y el paso de peatones y era el origen de accidentes graves, algunos de ellos mortales. Hasta la puesta en marcha del actual colegio Alcoraz, a mediados de la década de

¹¹⁹ *Diario del Alto Aragón*, 2 de diciembre de 2007.

los ochenta, los alumnos se formaban en unas aulas prefabricadas instaladas junto al paso a nivel de Martínez de Velasco. El ir y venir de los escolares resultaba peligroso por el tráfico de los trenes y las maniobras de los convoyes.

LA NUEVA ESTACIÓN SE HACE REALIDAD CIEN AÑOS DESPUÉS

El paso a nivel y la estación se separan de nuevo y a finales de los años ochenta vuelve a la actualidad el proyecto de las nuevas instalaciones ferroviarias en Huesca. El 20 de septiembre de 1989 el director general adjunto de Renfe, José María Rodés, y el alcalde de Huesca, Enrique Sánchez Carrasco, firmaron un convenio de colaboración para impulsar un estudio de remodelación de las instalaciones ferroviarias oscenses de cara a su integración urbanística. El documento fue calificado como “el principio del fin” de los problemas que la ciudad tenía con la empresa ferroviaria, “aunque una parte importante de ellos seguirá dependiendo de que se reabra el Canfranc”.¹²⁰ En mayo de 1990 se firmó la prórroga del convenio, en el que se abandonaba la posibilidad de deprimir la vía a su paso por Huesca.

El 18 de mayo de 1991 la presidenta de Renfe, Mercé Sala, y el alcalde de Huesca, Enrique Sánchez Carrasco, rubricaron el acuerdo de colaboración para construir las nuevas estaciones de autobuses y ferrocarril, así como para remodelar la zona ferroviaria del polígono 20. El alcalde oscense calificó el acto de la firma como “trascendental” para la ciudad, ya que suponía un paso “firme e irreversible para dar con la solución de un problema secular” en Huesca, “que por su situación ha quedado siempre sesgada en el tráfico ferroviario, y que ha mirado con rabia, por el amor que siempre ha tenido al tren, a esa deplorable estación ferroviaria”. La presidenta de Renfe recordó que la integración de las estaciones dentro del entorno urbano era un tema en el que se venía trabajando, “siempre con el objetivo marcado de lograr el mejor de los servicios de la manera más económica y eficaz para el usuario y los ciudadanos en donde se ubique la estación”.¹²¹

La empresa había encargado a tres equipos de arquitectos zaragozanos soluciones para urbanizar ese espacio. Se seleccionó el proyecto presentado por Luis Franco y Mariano Pemán. La manzana delimitada por la ronda de la Estación, la calle Cavia y la

¹²⁰ *Diario del Alto Aragón*, 21 de septiembre de 1989.

¹²¹ *Diario del Alto Aragón*, 19 de mayo de 1991.

calle Zaragoza se modificaba, en principio, con la apertura de un enlace entre las calles Tarbes y Gil Cávez. En el espacio resultante se programaba la construcción de oficinas, un hotel, viviendas y un centro social. En la zona de la estación actual y esa nueva calle se proyectaba construir el denominado *intercambiador modal*. Habría una nueva estación para el ferrocarril, otra para autobuses y un centro comercial, todo ello con aparcamientos para turismos.

El pleno del Ayuntamiento de Huesca aprobó, en sesión celebrada el 28 de noviembre de 1991, el avance de modificación del polígono 20. En aquella ocasión votaron a favor del dictamen el PSOE, el PP y el CDS, se abstuvo IU y votó en contra el PAR. La prensa oscense recogía información al respecto:

El concejal socialista Antonio Álvarez Matallana opina que el convenio alcanzado con Renfe no hipoteca ninguna solución que se quiera dar en el futuro a la vía, mientras que Isabel Leguina, portavoz del PAR, explicó el voto en contra de su grupo basándose en que el proyecto no soluciona el paso de la vía por la ciudad de Huesca y añadió que sí hipoteca la financiación de las posibles soluciones futuras para este problema y el Canfranc.¹²²

Previamente, el expediente había sido dictaminado en la Comisión de Urbanismo el 25 de noviembre, con el mismo resultado en la votación.

En pleno celebrado el 26 de marzo de 1992, los votos del PSOE y el PP rechazaron una moción presentada por este último grupo, el PAR, IU y el CDS para solicitar la retirada de la vía del ferrocarril del casco urbano durante ese mandato, como condición previa a cualquier tipo de actuación urbanística en el entorno de la estación de Renfe. José Luis Pomar, entonces concejal del CDS, aludía al pacto firmado con el PSOE para que este partido ocupara la alcaldía oscense. El cambio en el voto popular estuvo motivado porque este grupo consideraba peligroso supeditar toda la actuación urbanística en ese polígono a la salida de la vía al exterior de la ciudad.¹²³

El mismo resultado se dio en la votación efectuada en la Comisión de Urbanismo el 14 de julio de 1992 para dictaminar la modificación del Plan General de Ordenación Urbana en el polígono 20. Finalmente, el pleno que celebró el Ayuntamiento el

¹²² *Diario del Alto Aragón*, 29 de noviembre de 1991.

¹²³ *Diario del Alto Aragón*, 27 de marzo de 1992.

día 20 de julio aprobó la modificación del Plan en ese polígono y ratificó el convenio entre el Concejo y la empresa de los ferrocarriles. El PP fue el único grupo que apoyó al PSOE. Su concejal Juan Antonio Llanas señaló que, “aunque existen más contras que pros, se esperará a lo que se estudie en el futuro para resolver el Canfranc”, y añadió: “pensamos que la ciudad gana en cuanto a un nuevo centro de transportes unificado y que un sector muy degradado va a convertirse en zona que dignificará la entrada en la ciudad, la posibilidad de un parking y espacios libres”.¹²⁴

El Consejo Regional de Ordenación Territorial, reunido en Zaragoza, rechazó este proyecto el día 2 de diciembre de 1992. Este rechazo estaba motivado principalmente por una serie de deficiencias en el expediente, que no garantizaba que el proyecto no fuera una modificación, sino que obligara a revisar el Plan General de Ordenación Urbana. Se echaba en falta una previsión financiera y algunas cuestiones relacionadas con la incidencia de esta actuación en la red viaria de la ciudad. Además, se dudaba de que con él se solucionara el problema del ferrocarril en Huesca.¹²⁵

Los componentes del Consejo Regional de Ordenación Territorial aprobaron en su reunión del 19 de julio de 1993 el nuevo proyecto presentado por el Ayuntamiento de Huesca para urbanizar el polígono 20, en el entorno de la estación de Renfe. El dictamen positivo recogía la necesidad de realizar un texto refundido que incluyera, entre otras cuestiones, la indicación del cuatrienio del desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana en que se ejecutaría esta actuación, la delimitación del espacio necesario para el cierre de la ronda sureste —para cumplir las previsiones del Plan General— y la explicación del modo en que se iba a financiar la construcción de esa ronda. En el proyecto figuraban nuevas estaciones de tren y autobuses, equipamientos comerciales y sociales, aparcamientos y una nueva calle.¹²⁶

En febrero de 1994 el alcalde oscense expone en una reunión con el ministro de Obras Públicas, José Borrell, la posibilidad de que se replantee el contenido de la operación urbanística, ya que su envergadura podría retraer a los promotores.

Los grupos del PSOE, el PP y el PAR aprobaron en junio de 1994 los cambios planteados por la dirección de Renfe para poder sacar adelante el proyecto. IU y el

¹²⁴ *Diario del Alto Aragón*, 21 de julio de 1992.

¹²⁵ *Diario del Alto Aragón*, 3 de diciembre de 1992.

¹²⁶ *Diario del Alto Aragón*, 20 de julio de 1993.

CDS votaron en contra. La inversión se reducía al 50% y permitía la flexibilidad de usos, exigida por las empresas interesadas en gestionar este asunto. Se aumentaba el número de viviendas que se construirían, un total de ciento setenta, y se reducía hasta 500 millones de pesetas la inversión prevista. La promotora que asumiera el proyecto construiría cuatrocientas plazas de aparcamiento. El Plan General de Ordenación Urbana recogía tres usos para este entorno situado en el polígono 20: el 40% sería residencial y el resto se dividiría en hotelero y comercial.

Finalmente, un consorcio de empresarios oscenses —formado por Buil, Julián y Marino López y Sarvisé— y Ferrovial Inmobiliaria optaron a materializar el proyecto. El día 1 de marzo de 1995 se abrieron en Madrid las plicas. Tras ser analizadas por la mesa de contratación y la junta técnica de obras, que informaron favorablemente la oferta oscense, el consejo de administración de Renfe ratificó la decisión en reunión celebrada el 30 de mayo.¹²⁷

Un año después, el 28 de marzo de 1996, el pleno del Ayuntamiento de Huesca aprobaba el Plan Especial de Reforma Interior del polígono 20 y su estudio de detalle. IU se abstuvo.¹²⁸ Ese mismo día, la Comisión Provincial de Ordenación Territorial observaba problemas de forma en el expediente y emitía un informe desfavorable. No se trataba de una decisión vinculante, si bien se incidía en que no había relación con la reforma del Plan General de Ordenación Urbana y se desconocía el convenio suscrito con Renfe para desarrollar esta actuación. Uno de los problemas detectados aludía al incremento de un 100% en la superficie residencial de la zona, que en principio iba a ser del 40%.¹²⁹

Días después, el entonces alcalde de Huesca Luis Acín, pese a todo, consideraba que no se iban a producir retrasos en esta actuación. A finales de mayo de 2001 Renfe trasladaba sus servicios al nuevo edificio y un tren eléctrico comprobaba el estado de la vía entre Tardienta y Huesca.¹³⁰ Electrificación y recién estrenadas instalaciones suponían una nueva situación para el ferrocarril en Huesca.

¹²⁷ *Diario del Alto Aragón*, 2 marzo y 1 de junio de 1995.

¹²⁸ *Diario del Alto Aragón*, 29 de marzo de 1996.

¹²⁹ *Diario del Alto Aragón*, 30 de marzo de 1996.

¹³⁰ *Diario del Alto Aragón*, 31 de mayo de 2001.

BIBLIOGRAFÍA

- AZPIROZ PASCUAL, José María (1990), “La dictadura de Primo de Rivera y la Segunda República en Huesca”, en Carlos LALIENA CORBERA (coord.), *Huesca: historia de una ciudad*, Huesca, Ayuntamiento de Huesca, pp. 385-413.
- BLASCO MARTEL, Yolanda, y Lluïsa PLA I TOLDRÀ (2009), “Manuel Girona, el fundador de la banca moderna”, *Historia Social*, 64 (*La formación del banquero moderno*), pp. 79-98.
- CAJAL LASALA, Vicente (ed.) (1952), *Recuerdo póstumo del ingeniero de caminos, canales y puertos Excmo. Sr. D. Joaquín Cajal Lasala, comendador de la Orden de Isabel la Católica: su vida y su obra*, Madrid, s. n.
- GARCÉS MANAU, Carlos (2012), *El Ayuntamiento de Huesca: historia, arte y poder*, Huesca, IEA.
- LÓPEZ GONZÁLEZ, Juan Jaime, y José GARCÍA LASAOSA (1982), *Orígenes del movimiento obrero en Aragón (1854-1890)*, Zaragoza, IFC.
- MORERA, Arturo (1995), “Sariñena y el ferrocarril, I”, *Quio*, 43, pp. 16-17.
- PASCUAL I DOMÈNECH, Pere (1999), *Los caminos de la era industrial: la construcción y financiación de la red ferroviaria catalana (1843-1898)*, Barcelona, Universitat de Barcelona.