

Revista

JOAQUÍN COSTA

34 • 2022

Revista

JOAQUÍN COSTA

Revista

JOAQUÍN COSTA

34 • 2022



IEA
Instituto
de Estudios
Altoaragoneses

**DIPUTACIÓN
DE HUESCA**

Revista
JOAQUÍN COSTA

Revista publicada por el Centro de Estudios Joaquín Costa del IEA,
dedicada a divulgar el pensamiento y los estudios sobre Joaquín Costa,
además de otros trabajos relacionados con el derecho,
la sociología y la antropología.

Dirección

Juan Carlos Ara Torralba

Consejo de redacción

Jesús Delgado Echeverría, José Domingo Dueñas Lorente,
Ángel Gari Lacruz, Cristóbal Gómez Benito, Ignacio Peiró Martín, Pedro Rújula López,
Alberto Sabio Alcutén, M.ª Victoria Sanagustín Fons y José María Serrano Sanz

Coordinación editorial Teresa Sas

Diseño Marta Ester

Corrección Isidoro Gracia

Impresión Gráficas Alós

IEA / Diputación Provincial de Huesca

Calle del Parque, 10. E-22002 Huesca

Tel. 974 294 120

www.iea.es / publicaciones@iea.es

Imagen de cubierta Fragmento del óleo sobre lienzo

Retrato de Joaquín Costa con el río Ebro como fondo (ca. 1932),
de Ángel Díaz Domínguez. (IEA / Diputación Provincial de Huesca)

Periodicidad anual

ISSN 2951-6501

Depósito legal HU-193/2002

ISSN-e 2951-651X

Revista digital en acceso abierto

<http://revistas.iea.es/index.php/JC>

ÍNDICE

Presentación

Juan Carlos Ara Torralba 7

Joaquín Costa y el *incidente Caballero*: ideología y justicia en torno al Premio de la Real Academia de la Historia (1898)

Manuel López Forjas 11

Concepción Casas: crónica de un amor disputado

Venancio Díaz Castán 37

Mariano Lacambra Marín: política hidráulica y costismo

Víctor Manuel Lacambra Gambáu 53

La estacionalidad de las actividades turísticas en el Alto Aragón

Luisa María Frutos Mejías 75

La carretera soñada: una vía de unión con el Pirineo siguiendo el río Guatzalema

Eugenio Monesma Moliner 99

Reseña de *Nosce te ipsum y otros textos autobiográficos de juventud*, de Joaquín Costa (edición de Juan Carlos Ara Torralba)

José Domingo Dueñas Lorente 177

Presentación

ELOY FERNÁNDEZ CLEMENTE, SIEMPRE EN NUESTRA MEMORIA

A finales de 2022 nos dejó nuestro querido Eloy Fernández Clemente (Andorra, Teruel, 13 de diciembre de 1942 – Zaragoza, 17 de diciembre de 2022). Con él se nos marchaba no solo un miembro distinguido del consejo de redacción de la revista *Joaquín Costa*, sino también uno de los pocos investigadores que aunaba las condiciones de *costiano* y *costista*, adjetivos con los que el mismo Eloy solía diferenciar a quien estudiaba a Joaquín Costa y a quien seguía fiel la memoria y los postulados centrales del montisonense. Su inteligencia y su entusiasmo los demostró a lo largo de muchos decenios de devoción costista, desde el ya lejano año de 1969, cuando la editorial Cuadernos para el Diálogo acogía su seminal *Educación y revolución en Joaquín Costa y breve antología pedagógica*. La revista *Joaquín Costa*, también huérfana de Eloy Fernández Clemente, no puede olvidar el dolor producido por su muerte y le dedica aquí estas líneas, que se unen a las cobijadas bajo el título *Eloy Fernández Clemente in memoriam* del Tema del Mes de enero de 2023 en la Biblioteca del IEA: “El legado de Eloy Fernández Clemente [...] no será fácilmente olvidado. Historiador intelectualmente abierto a muchos temas y enfoques, su tesis doctoral versó sobre la Ilustración en Aragón, pero luego se fue orientando de manera decidida hacia el Aragón contemporáneo. A pesar de ello nunca abandonaría el estudio de la historia del pensamiento político y económico, en el que destacó sin duda como uno de los principales conocedores de la obra de Joaquín Costa. [...] Como insigne costista, la antigua Fundación Joaquín Costa y el actual Centro de Estudios Joaquín Costa del IEA de la Diputación Provincial de Huesca le deben grandes aportaciones al estudio de la figura y la obra del León de Graus”. Descanse en paz.

LOS ARTÍCULOS SOBRE JOAQUÍN COSTA DE MANUEL LÓPEZ FORJAS Y VENANCIO DÍAZ CASTÁN

Dos nuevas aportaciones íntimamente costianas acoge este número 34. Porque es joven y *nuevo* costista el investigador Manuel López Forjas, quien el 8 de febrero de 2023 presentó al público de Graus su monografía *El joven Joaquín Costa: filosofía, cultura y educación (1864-1881)*, editada en las postrimerías de 2022 por el IEA en su Colección de Estudios Altoaragoneses. Aunque fuera del rango cronológico del volumen citado, López Forjas aborda en este número el

controvertido episodio del Premio Fermín Caballero correspondiente al año 1898, al que Joaquín Costa —ya ganador de aquel en 1895 por los *Estudios ibéricos (1891-1895)*— hubo de concurrir nada menos que con el *Colectivismo agrario en España*. Las diferentes tribulaciones y vicisitudes vividas por don Joaquín, recogidas en la carpeta correspondiente del Archivo Joaquín Costa, son explicadas al detalle por el autor en el artículo “Joaquín Costa y el *incidente Caballero*: ideología y justicia en torno al Premio de la Real Academia de la Historia (1898)”.

Por su parte, ya podemos considerar como veterano a Venancio Díaz Castán, quien jalonó de estudios acerca del Costa más íntimo los números 32 y 33 de esta revista. Para esta entrega ha preparado un muy interesante capítulo en torno a la relación y el cortejo de Joaquín Costa con Concepción Casas Soler, titulado “Concepción Casas: crónica de un amor disputado”. Al recuento de los atribulados amoríos del joven Costa, morosamente anotados por él mismo en buena parte de sus *Memorias* (editadas en Larumbe en 2011), le restaba la perspectiva del primo del León de Graus, Vicente Castán, quien dejó constancia de su punto de vista y sus opiniones particulares en sus propias memorias manuscritas. Venancio Díaz Castán, teniendo los papeles de su antepasado delante, termina de perfilar una *crónica*, casi en verdad *novela*, de uno de los episodios más singulares en la trayectoria biográfica de Joaquín Costa.

A Venancio Díaz Castán le debemos también la filantrópica donación al IEA del valioso ejemplar *Comentarii in sex libros Pedacii Dioscoridis Anazarbei de medica materia* (1750). Este *Dioscórides* es el que leyó un jovencísimo Joaquín Costa en la librería de su tío Vicente Castán, el farmacéutico de Graus, y que habría de azuzar su curiosidad por los estudios agronómicos. El 20 de julio de 2022 se realizó el acto oficial de la donación en la sede del IEA y desde ese día se muestra en su Espacio Joaquín Costa. Desde estas líneas agradecemos vivamente la desinteresada acción del doctor Venancio Díaz Castán: el libro vorazmente leído por Costa en su día es ahora objeto de gran curiosidad para los escolares del presente.

DE POLÍTICA HIDRÁULICA FINISECULAR, TURISMO Y ANTROPOLOGÍA: LOS ARTÍCULOS DE VÍCTOR MANUEL LACAMBRA, LUISA MARÍA FRUTOS Y EUGENIO MONESMA

Uno de los nombres recurrentes en la nómina de las campañas políticas de Joaquín Costa por el Alto Aragón durante la última década del siglo XIX es el de Mariano Lacambra Marín, artesano barbastrense y convencido seguidor de la ideología regeneracionista del autor del *Colectivismo agrario*. Cuando Costa decidió dar el paso adelante de la acción política, encontró en Mariano Lacambra a un conmillón fiel. Era necesario recuperar su figura, y a ese propósito ha dedicado el investigador Víctor Manuel Lacambra Gambáu su artículo “Mariano Lacambra Marín: política hidráulica y costismo”. Por otro lado, este número 34 de la revista acoge un sólido estudio de análisis geográfico regional a cargo de la catedrática emérita de la Universidad de Zaragoza Luisa María Frutos Mejías. Se titula “La estacionalidad de las actividades turísticas en el Alto Aragón” y su objetivo primordial es ofrecer nuevas experiencias de turismo en el Alto Aragón para, por un lado, minimizar la estacionalidad de aquel, y por el otro, fomentar su sostenibilidad.

No podía faltar una aportación a la sección antropológica de la *Joaquín Costa*. Si en la presentación del número 33 de la revista deseábamos que Eugenio Monesma siguiera enviando investigaciones a nuestra redacción, podemos ahora congratularnos de la recepción en 2022 del muy interesante artículo “La carretera soñada: una vía de unión con el Pirineo siguiendo el río Guatzalema”. En él recupera Monesma “la memoria de los vecinos más longevos” de los valles de Nocito y de diferentes pueblos del somontano oscense acerca del proyecto de carretera que hubiera unido directamente la ciudad de Huesca con el Pirineo. A la solidez de sus argumentos une el autor la nostalgia sentimental —antropológica, al cabo— de un *sueño* que jamás se realizaría.

FIN DE UN CICLO DE VEINTE AÑOS AL FRENTE DE LA REVISTA

Cierra este número de la revista *Joaquín Costa* la reseña de José Domingo Dueñas Lorente al libro *Nosce te ipsum y otros textos autobiográficos de juventud*, volumen editado en 2021 por quien suscribe esta presentación. También cierra mi labor como director de la revista.

Y es que piadosa mentira es la de “veinte años no es nada”; o verdad solo en el espacio poético del célebre bolero. Veinte años son muchos años; son los que completan el ciclo desde aquel lejano 2002 en el que quien estas líneas escribe aceptó el encargo de dirigir los por entonces *Anales de la Fundación Joaquín Costa* hasta el cercano 2022, año correspondiente al número 34 de la revista *Joaquín Costa* que ahora se edita. Hora es de que savia nueva rija los destinos de una longeva publicación que merece proseguir tanto en la difusión pertinaz de la figura y la obra de Joaquín Costa como en el desfonde moderno de las disciplinas en las que en tantos casos fue pionero don Joaquín. Allí concurremos, *costistas* y *costianos*, en el designio común del progreso del conocimiento.

JUAN CARLOS ARA TORRALBA
Director de la revista *Joaquín Costa*

Joaquín Costa y el incidente Caballero: ideología y justicia en torno al Premio de la Real Academia de la Historia (1898)¹

MANUEL LÓPEZ FORJAS²

En este artículo se ofrece un análisis jurídico y político de los argumentos que **Joaquín Costa** expuso en su alegación a la **Real Academia de la Historia** tras ser excluido del **Premio Fermín Caballero** de esta institución en su convocatoria de 1898. El pensador altoaragonés ya había sido galardonado anteriormente con esa distinción, por sus *Estudios ibéricos*, en la convocatoria de 1895. Sin embargo, tres años más tarde concursó con una obra a la cual le había dedicado mucho tiempo y entusiasmo y que suponía para él la consolidación de su pensamiento, *Colectivismo agrario en España*. En primer lugar, fue excluida de la evaluación, y tras su primera alegación fue considerada por el jurado, pero no resultó elegida. Costa interpretó que este doble rechazo se había debido, sobre todo, a razones ideológicas y puso todo de su parte para optar por segunda vez al premio de la Academia. Su hermano, Tomás, guardó la documentación referida a este conflicto con el título de *incidente Caballero*, el cual se considera un acercamiento importante a las últimas actuaciones públicas del León de Graus en la esfera intelectual antes de su retiro.

This article offers a legal and political analysis of the arguments that **Joaquín Costa** exposed in his allegation to the **Real Academia de la Historia**, after being excluded from the **Fermín Caballero Prize** of this institution in its call for 1898 award. The Alto Aragonese thinker had previously been awarded this distinction, for his book *Estudios ibéricos*, in the 1895 call. However, three years later he competed with a work to which he had devoted much time and enthusiasm and which he considered as a consolidation breakthrough of his thought, *Colectivismo agrario en España*. At first, it was excluded from the evaluation, then, after his first allegation, it was considered by the jury, but it was not chosen. Costa interpreted that this double dismissal was due, above all, to ideological reasons and he did his utmost to win the Academy Award for the second time. His brother, Tomás, kept the documentation referring to this conflict under the title of *incidente Caballero*, which was one of the last public performances of the *León de Graus* in the intellectual sphere before his retirement.

-
- 1 “This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement N.º 101034324”.
 - 2 Sapienza Università di Roma. manuel.lopezforjas@uniroma1.it

ANÁLISIS DEL INCIDENTE CABALLERO

Joaquín Costa, como lo muestran la correspondencia y demás documentación y las investigaciones de George J. G. Cheyne en torno a la preparación del libro, estaba muy entusiasmado por su último proyecto bibliográfico, y al ver la convocatoria publicada no dudó en concursar con la “monografía histórica” *Colectivismo agrario en España*. Había yo pensado que lo que presentó fue la primera edición de 1897, correspondiente a las doctrinas, pues en 1898 se publicó la edición con las doctrinas y los hechos (partes I y II). Realmente resulta difícil averiguar las fechas exactas en que salieron a la luz sus obras de madurez. A diferencia de las de juventud, de las que, gracias a sus *Memorias* editadas en 2011 por Juan Carlos Ara, se puede saber hasta el día, y a veces hasta el momento del día, tarde o noche, en que las ideó, cuándo comenzó a escribirlas, cuándo las terminó, cuándo las envió a revisar, cuándo las mandó a tal revista o diario, cuándo se publicaron como libro, cuándo se volvieron a publicar y hasta cuándo ganaron un concurso o lo perdieron. Pero, en realidad, llegó a presentar los dos tomos de *Colectivismo agrario en España*, aunque siempre se refiriera en la argumentación a su libro (en singular), que de hecho es un libro en dos partes y que prometía una tercera hasta ese momento.

ARGUMENTO CONTRACTUAL BASADO EN EL CÓDIGO CIVIL ESPAÑOL

Para el Premio Fermín Caballero convocado por la Real Academia de la Historia Costa se había asegurado de que su propuesta entrara perfectamente a tiempo en la Secretaría: el 14 de enero de 1898, un día antes de la fecha límite. Sin embargo, parece ser que el jurado no aceptó en un primer momento evaluarlo, excluyéndolo del certamen, y que él llegó a enterarse de esto por alguna fuente de primera mano (es probable que a través de algún conocido en la votación como, por ejemplo, un miembro de la Academia que estuviera a su favor). Se entiende, pues, que Costa comenzara así su alegación, que llegó a imprimir, publicar y dirigir a la Academia:

Que aun cuando no me ha sido notificado todavía el acuerdo adoptado en sesión del día 15 de los corrientes por el cual *se excluye del certamen* dicha obra, habiendo tenido noticia particular de él, puedo interponer, como desde luego interpongo, recurso de reposición, por entender, con el respeto debido, que lo acordado va contra el texto del anuncio oficial del concurso, y, por tanto, que infringe la ley del contrato y el art. 1091 y otros del Código civil que expresamente lo consagran.³

Sería muy interesante conocer la impresión de Pedro de Madrazo y de los demás académicos al recibir este discurso, donde el aragonés, en primer lugar, les notificaba, tal como lo aprecio, que se había enterado ya de una decisión previa “que no habían hecho pública y tal vez ni siquiera tenían pensado hacerla, ni comunicársela al autor”. Se trataba, de hecho, de una

3 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, en *Colectivismo agrario en España*, Zaragoza, Guara, 1983, t. II, p. 393. Está firmado en Madrid el 20 de abril de 1898.



Portada de la edición de 1898 de *Colectivismo agrario en España*, de Joaquín Costa.
(Biblioteca del IEA / Diputación Provincial de Huesca)

decisión adoptada en sesión oficial de la Academia el 15 de abril de 1898, según lo indica el propio Costa en la cita anterior.

Por la dinámica del premio en los años anteriores, se deduce que no se solían poner en contacto con los autores ni les comunicaban personalmente los puntajes obtenidos por las votaciones de la Comisión designada. Simplemente publicaban en otro cuaderno del *Boletín de la Real Academia de la Historia*, en una o dos líneas, el ganador del premio. Tampoco se preveía la posibilidad o imposibilidad de interponer un recurso ni de subsanar alguna incidencia. Es curioso, además, que Costa entendiera que al someter su texto a la convocatoria se establecía un contrato y, por eso, como buen jurista, apelaba a la ley correspondiente y hasta al Código Civil.

Basándose en el texto original de la convocatoria, construyó su argumentación previendo por qué pudieron haber considerado que no cumplía las bases, y comenzó desde la indicación de que podían concursar obras “que no hubieran sido costeadas por el Estado o por alguna Corporación oficial”. Ante esto, él subrayó, en primer lugar, que la primera edición de su monografía fue costeada por su cuenta y que la había presentado el 14 de enero.

Esto indicaba que era una obra que había sido impresa por primera vez en los cuatro años transcurridos desde el 1 de enero de 1894, que no era una obra costeada por el Estado o corporación alguna, que había sido enviada dentro del plazo permitido para su evaluación y que era una obra histórica, basándose en el propio concepto de *obra histórica* que la Academia manejaba. En este sentido, cumplía a cabalidad con esos requisitos.

Las razones por las cuales consideraba que el concurso era un contrato o proposición de contrato en sí mismo, es decir, con condiciones formales, eran:

- 1) Cuando la Academia recibió la monografía el 14 de enero, estaba aceptando que dicha obra fuera evaluada a la par de las otras, amparándose en el Código Civil, en sus artículos 1262⁴ y 1278.⁵ No lo indicó, pero se deduce que del primero subrayaría que, una vez aceptado el contrato, “el aceptante, no pueda ignorarla sin faltar a la buena fe”, dándolo por celebrado; mientras que del segundo pienso que consideraba que la Academia estaba obligada por la ley, una vez demostrado el contrato, a evaluar su propuesta.
- 2) Por eso él indicó en su discurso que era “un *contrato* perfectamente definido, que obliga por igual a ambas partes, sin que el que suscribe pueda pretender más de lo que en el anuncio se prometió, ni la Academia tenga libertad para prescindir de ninguna de las condiciones consignadas en él [...]”.⁶

4 Código Civil español, libro IV, tít. II, cap. II. Sección primera. Del consentimiento. De los requisitos esenciales para la validez de los contratos, art. 1262: “El consentimiento se manifiesta por el concurso de la oferta y de la aceptación sobre la cosa y la causa que han de constituir el contrato. Hallándose en lugares distintos el que hizo la oferta y el que la aceptó, hay consentimiento desde que el oferente conoce la aceptación o desde que, habiéndosela remitido el aceptante, no pueda ignorarla sin faltar a la buena fe. El contrato, en tal caso, se presume celebrado en el lugar en que se hizo la oferta. En los contratos celebrados mediante dispositivos automáticos hay consentimiento desde que se manifiesta la aceptación” <<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1889-4763>>.

5 *Ibidem*, libro IV, tít. II, cap. III. De los contratos. De la eficacia de los contratos, art. 1278: “Los contratos serán obligatorios, cualquiera que sea la forma en que se hayan celebrado, siempre que en ellos concurran las condiciones esenciales para su validez”.

6 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 394.

- 3) De aquí procedió a subrayar un tercer elemento, que le sirvió para conectar su intuición principal (que había sido rechazado por la temática y la línea ideológica de su libro, aunque más que intuición, todo indica que fue el dato que su contacto dentro de la Academia le proporcionó), acerca del compromiso de la Academia de “*admitir* todas las monografías que se presenten, cualquiera que sea la materia sobre que versen, con tal de referirse a la historia o a la geografía de España”.⁷

Con esto indicaba que su monografía estaba inserta perfectamente en la temática del premio y que la Academia debía respetar las bases de su convocatoria en cuanto a la aceptación de todos los textos que se incluyeran en la línea que había puesto: historia o geografía de España. Esta obligación de aceptar lo pactado en el contrato la justificaba en los artículos 1258⁸ y 1262.

La cuestión de la variedad de la forma de este debía respetarse siempre que en el contrato se cumplieran las condiciones básicas para que fuera válido, tal como lo dedujo en el ya citado artículo 1278. La fuerza de ley del contrato la extraía del artículo 1091.⁹ Y, en tanto contrato acordado entre dos partes, su validez nunca podía decidirse exclusivamente por una de ellas, como lo deducía del artículo 1256;¹⁰ en este caso interpretó que la Academia era una parte contratante y él otra y que la decisión de excluir el texto del concurso —cuando ya se había aprobado— resultaba negativa.

En su lectura de este último artículo hizo una especificación: aunque en el contrato hecho entre la Academia y él no se puso de manifiesto que esta última “lo cumpliría o no según le pareciese”,¹¹ agregó que, aunque fuera así, el Código Civil invalidaría esa cláusula automáticamente. Con un conocimiento amplio de la lógica filosófica y jurídica, procedió a una dialéctica desprendida de los artículos 1091 y 1256 donde acorralaba legalmente a la Academia: en el momento de desconsiderar su libro del concurso convocado, se cometía una infracción al asumir el rol de una autoridad, cuando dicha figura no existe en un contrato bilateral de este tipo.

Al proceder de esta forma, la Academia estaría actuando de forma contraria a la ley en cualquiera de sus dos ejecuciones:

- 1) Sería ilegal al modificar las condiciones del contrato, sin que la otra parte asintiese o incluso agregándole una cláusula nueva: estaba advirtiéndole que, si lo hacían, incurrirían en una violación del Código Civil, previendo otra vez lo que podrían hacer.

Aunque la Academia especificara que descalificaba la obra de Costa porque su texto no estaba en sintonía con la ideología de Fermín Caballero, quien había fundado el premio,

7 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit. Cito por la glosa de Costa a la convocatoria, donde ya está interpretándola.

8 *Ibidem*, libro IV, tít. II, cap. I. De los contratos. Disposiciones generales, art. 1258: “Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, y desde entonces obligan, no solo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a todas las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley”. Costa citó este artículo de forma completa.

9 *Ibidem*, libro IV, tít. I, cap. I. Disposiciones generales, art. 1091: “Las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes y deben cumplirse al tenor de los mismos”.

10 *Ibidem*, libro IV, tít. II, cap. I. De los contratos. Disposiciones generales, art. 1256: “La validez y el cumplimiento de los contratos no pueden dejarse al arbitrio de uno de los contratantes”.

11 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 394.

tal añadidura sería una asunción de autoridad unilateral que el Código Civil efectivamente reprobaba.

- 2) Si se criticaba su concepto de *historia* dentro de las razones para excluir su libro —que se atenía, según su argumentación, al concepto establecido en el reglamento de la Academia— a través de una modificación posterior de dichos estatutos (no anunciada ni pactada con el contratante sino *a posteriori*), la Academia incurriría también en una falta grave.¹²

SOBRE LA IDEOLOGÍA DE FERMÍN CABALLERO

Costa sospechaba que los organizadores se dejaban llevar por los prejuicios sobre la figura de Fermín Caballero, por cuya fe católica se debía (por acuerdo no escrito) rechazar propuestas “heterodoxas”. No se lo podía explicar, puesto que si aquel era visto como un autor liberal, entonces no podían aceptarse las propuestas proimperialistas a favor de la monarquía absoluta —dando a entender que se aceptaron obras en esta dirección—; además de la preferencia del nacido en Cuenca por la doctrina de la desamortización de la tierra, que Costa apoyaba, contrario al *laissez faire* que las doctrinas del colectivismo agrario de Vives a Flórez Estrada combatían, los cuales eran el principio y el culmen de su historia de las doctrinas.

Incluso, para posicionarse con más alcance sobre la ideología de Caballero, citó un texto suyo que ya había leído en sus años de juventud, en la década de 1870, *Memoria sobre población rural*, donde, contrariamente al énfasis proestatal que sugirió entrever por parte del ambiente de la Academia, “remata con dos medidas de tan acentuado sabor socialista como estas: la expropiación forzosa para el efecto de constituir el coto redondo,¹³ y la indivisión forzosa para mantenerlo constituido a perpetuidad”,¹⁴ en cuyas razones Costa se había fundamentado para su libro, y además justificaba que un académico como Francisco Silvela hablara también de “la inalienabilidad del coto” como una tercera medida.

Pero, aunque la Academia hubiera puesto toda una serie de condicionantes para las memorias recibidas a concurso en cuanto a su propia interpretación de Fermín Caballero, el problema era que todas esas razones (a las que Costa aludió, sabiendo que varios académicos las usaban) no se encontraban establecidas debidamente en la convocatoria, que servía de base contractual y por lo cual no admitía cambio alguno de carácter retroactivo; sugiriendo entre líneas que eso se había planteado como una de las soluciones posibles para eliminar su texto del concurso.

Para rematar sobre la ideología del fundador del denominado *Premio al Talento*, Costa recordó que el año anterior había sido elegida ganadora una obra de Fermín Bécker titulada *La tradición política española: apuntes para una biblioteca española de políticos y tratadistas de filosofía política*, que él leyó, y juzgó que los autores ahí recopilados no estarían de acuerdo

12 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 395.

13 Según el *Diccionario de la lengua española* de la RAE, un coto redondo es el “Conjunto de las fincas rústicas unidas o muy próximas, comprendidas dentro de un perímetro y pertenecientes a un mismo dueño”.

14 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 396.

“con las opiniones progresistas de Caballero, y muchos los que habrían aconsejado encerrarlo por causa de ella en la casa del Nuncio, como orate, o sencillamente ahorcarlo como anarquista y enemigo de la sociedad”.¹⁵ En resumen, Costa se sirvió de una crítica a la ideología de los académicos, por la cual sabía que habían excluido su libro, y, a partir de ahí, contraargumentó de modo indirecto que el autor que había dado origen al premio¹⁶ tenía ideas muy distintas a las que se le atribuían y más en línea con el colectivismo agrario.

SOBRE EL CONCEPTO DE HISTORIA DE LA ACADEMIA

En primer lugar, se ha visto cómo defendió que su participación en el concurso tenía el carácter de un contrato basado en el Código Civil; y, en segundo lugar, como derivado del punto anterior, que no se podía basar su exclusión en que su libro no iba en sintonía con la ideología del fundador del premio cuando ganadores anteriores del concurso habían defendido doctrinas realmente contrarias y, en cambio, él coincidía de mejor modo con el pensamiento de Caballero (aunque trazando un perfil que los académicos no solían subrayar de este).

Un tercer argumento en el que Costa hizo hincapié fue sobre el concepto de *obras históricas* que la Academia mantenía de modo variado conforme a las sesiones corporativas. Comenzando por recurrir al artículo primero del Reglamento de esa institución corporativa, a saber, “que comprende la historia de España antigua y moderna, política, civil, eclesiástica, militar, y de las ciencias, letras y artes, o sea de los diversos ramos de la vida, civilización y cultura de los pueblos españoles”,¹⁷ él subrayó que las palabras *vida*, *civilización* y *cultura* se inclinan hacia una concepción evolutiva de los hechos y de las ideas, que van avanzando con su propio desenvolvimiento.

Así, encontraba perfectamente viable destacar la historia de las doctrinas y de los hechos (esquema fundamental de *Colectivismo agrario en España*) en un discurso de la Academia, respetando su Reglamento. Esta estructura, que seguía él mismo, la había visto también en otros académicos —sobre todo en sus discursos de ingreso o recepción—, siendo su concepción *dinámica* de la historia totalmente aceptada como válida en el recinto por sus demás miembros.

Puso los ejemplos de la contestación del académico Cesáreo Fernández Duro a Manuel Danvila en su lectura de Jovellanos y su reconocido *Informe sobre la Ley Agraria*, sentando

15 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 397. Lo de “la casa del Nuncio” parece aludir al pasaje del *Quijote* de Avellaneda, cuando este encerró al protagonista en el nosocomio de Toledo, conocido como *la Casa u Hospital del Nuncio*.

16 En los textos de Costa y de la época, cuando hacen referencia al premio, a veces lo llaman “el Premio de la Fundación Fermín Caballero” y otras “el premio fundado por Fermín Caballero”. Parece ser que, sin llegar a constituir una fundación como una asociación civil actual, sí tenía una estructura semejante desde 1875, cuando se creó, con un capital de 58000 pesetas, según escribió Peiró, aunque los premios a la virtud y al talento fueron posteriores. Ignacio Peiró Martín, *Los guardianes de la historia: la historiografía académica de la Restauración*, Zaragoza, IFC, 1995, p. 64.

17 *Memorias de la Real Academia de la Historia*, Madrid, Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1852, t. VIII, p. XXXV.

las bases históricas de “sus precedentes, desarrollo y consecuencias”¹⁸ en el antiguo derecho consuetudinario aragonés. El otro caso era el político Francisco de Cárdenas Espejo en su *Ensayo sobre la historia de la propiedad territorial en España*, que Costa citó con frecuencia en su libro quien se basó en lo que consideraba “revoluciones de la Edad Media” y teorizó a partir de determinados movimientos sociales como las fuentes del derecho de insurrección y las problemáticas que veía la Academia sobre la mala ejemplaridad de dichos casos para ese tiempo y para el futuro.¹⁹

Como un eje derivado de este punto, consideró apropiado justificar el planteamiento de su libro, que versaba sobre muchas doctrinas en vez de ser un estudio monográfico. Si antes se habían leído discursos de ingreso en la Academia con una temática dedicada exclusivamente a un autor, como la de su amigo Eduardo de Hinojosa sobre Francisco de Vitoria,²⁰ a él le habría bastado también presentar un estudio sobre solo una doctrina de las muchas que trataba el libro.

Lo mismo a la inversa: si Manuel Colmeiro presentó una sucesión de pensadores españoles sobre las ideas económicas y políticas,²¹ su propuesta era igualmente válida, o el ya mencionado texto de Bécker, por lo que les era razón suficiente y “quedó prejuzgado que constituyen una monografía histórica los apuntes sobre políticos y tratadistas en filosofía política y económica presentados por mí al concurso de 1897”.²² Es interesante notar que, en esta concepción dinámica de la historia, no solo de Costa, sino de su generación, se pergeñaba una idea centenaria de España que iba avanzando a lo largo de los siglos.

DOCTRINAS SOCIALISTAS EXPUESTAS POR GANADORES ANTERIORES DEL PREMIO

El tema ideológico correspondía a una constante en las razones por las cuales descalificaron su libro, no solo por la cuestión de ir en contra del pensamiento de Fermín Caballero, sino como tema en sí mismo. Se planteaba como un conflicto maniqueo entre ortodoxia y socialismo: en la primera estarían los renombrados académicos de la Historia y en la segunda el libro de Costa, representando las doctrinas del socialismo o socialismo colectivista, que eran consideradas “vitandas y ajenas al instituto de la Academia”.

18 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 398.

19 *Ibidem*, pp. 398-399.

20 *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de D. Eduardo de Hinojosa el día 10 de marzo de 1889*, Madrid, Tipografía de los Huérfanos, 1889. El título de su discurso fue “Francisco de Vitoria y sus escritos jurídicos”, y se publicó en su libro *Estudios sobre la historia del derecho español*, Madrid, Imprenta del Asilo de Huérfanos del Sagrado Corazón de Jesús, 1903.

21 El título del discurso de Colmeiro era “Los políticos y arbitristas españoles de los siglos XVI y XVII y su influencia en la gobernación del Estado”. Fue su discurso de entrada en la Real Academia de la Historia el día 26 de abril de 1857, para ocupar la medalla número 26. Le contestó en representación de la Academia Antonio Cavanillas. Rocío Román Collado, *La escuela economista española*, Cádiz / Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz / Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2003, p. 91.

22 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 399.

En esta descripción o defensa de su argumento dio algunos detalles que en el libro no había subrayado sobre sus valoraciones personales de ciertos temas. En primer lugar, aclaró que el nombre de *colectivismo agrario* es el que le había conferido “la ciencia moderna” a las doctrinas que estaba exponiendo. En segundo lugar, consideraba a todos estos autores dentro de algún género “de heterodoxia, económica, política, religiosa, científica o literaria” que la Academia no prohibía *a priori* en su convocatoria, al especificar solamente que se trataran de monografías relativas a la historia o a la geografía de España.²³ En tercer lugar, consideraba que las conclusiones de Adam Smith, de los economistas franceses Jean-Baptiste Say y Frédéric Bastiat y del propio Jovellanos corresponderían más a un planteamiento ortodoxo, aunque tuvieran doctrinas económicas modernas y avanzadas del librecambio. Pero, fuera de su recepción o su desarrollo en España, entendía que “todos sus pensadores, con muy rara excepción, han sido socialistas, y la vida entera del país desde la antigüedad un puro socialismo”, y apelaba nuevamente al libro de Cárdenas sobre la propiedad territorial como ejemplo recopilatorio de doctrinas colectivistas e incluso de “socialismo del Estado”, llegando a calificar de “historias de resocialista” las recopiladas por el académico y por él mismo.²⁴

Sugirió que la Academia no hubiera advertido el contenido socialista de su obra si en lugar de *Historia del colectivismo agrario en España*, revelando un nombre que nunca más mencionó, le hubiera puesto *Ensayo sobre la propiedad territorial colectiva en España*, como tampoco lo hizo con la de Francisco de Cárdenas.²⁵ No se detuvo a explicar su concepto de *socialismo*²⁶ ni tampoco la ortodoxia con abundancia, pero sí trazó notas de cada uno que ayudan a poner en órbita sus ideas:

- 1) *Ortodoxia* implicaría, como se ha visto antes, en política: la concepción imperialista de la historia de España a favor de la monarquía absoluta como el mejor modo de gobierno y, en economía, profesar la intervención pública en la propiedad y el trabajo bajo la idea de los fisiócratas del *laissez faire*.
- 2) *Socialismo* querría decir, no la filosofía de Marx y Engels, sino el contexto de las corrientes socioeconómicas y políticas del siglo XIX que cuestionaban la inviolabilidad de la propiedad privada, apostando más bien por formas de organización colectiva a través de arrendamientos, de segmentación inalienable de porciones de tierra cultivable y dispuesta para una comunidad, y hasta expropiaciones de tierras muertas que estuvieran en posesión de dueños que no las trabajaran.

El problema que les planteaba, no obstante, decía que se trataba de una cuestión de procedimientos, no sobre la cuestión ideológica de la Academia, a la cual le expresaba su respeto fuera cual fuera. En realidad, como se puede apreciar, dedicó gran parte de su discurso a la

23 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., pp. 399-400.

24 *Ibidem*, p. 400.

25 *Ibidem*.

26 Quizás el estudio más completo a propósito de la interpretación, la influencia y la recepción de las doctrinas socialistas en Joaquín Costa es el que ofreció el concejal de Madrid Andrés Saborit, *Joaquín Costa y el socialismo*, Madrid, Zero, 1970. Aunque más bien el político de Alcalá de Henares piensa en el socialismo relacionado con su partido: el Socialista Obrero Español.

cuestión ideológica y no solo a la parte jurídica. Intentando regresar al protocolo argumentativo que se veía al inicio, recordó que la Academia no ponía límites en su convocatoria por cuestiones ideológicas y que, si tuviera un reglamento vigente que excluyera “de sus certámenes toda monografía sobre material histórico que ofenda las creencias religiosas, filosóficas, políticas económicas, jurídicas y demás de los individuos que la componen”, no habría problema si eso lo hubiera explicitado en su convocatoria y en la *Gaceta*.

Así evitarían recibir doctrinas opuestas a ella, si fueran abiertamente católicos: por ejemplo, los autores se abstendrían de presentar monografías sobre herejías o sobre las otras religiones. Si fueran, en cambio, liberales y monárquicos (conjuntando de modo curioso estas corrientes, pues era la organización política oficial de la Restauración), no aceptarían textos que se refirieran

al califato cordobés, a la monarquía absoluta del Renacimiento, al antiguo Perú o a la fundación de las repúblicas hispanoamericanas, como asimismo sobre las ideas de los tratadistas españoles que cantaron las glorias de la monarquía pura o encarecieron las ventajas de la república.²⁷

Esta última cita merece una atención especial. La idea del califato no se centraba en la religión musulmana y sus discrepancias con los cristianos viejos en España, sino precisamente en el aporte de la cultura musulmana en este país, aludiendo también al problema de la censura y la expulsión que padecieron. Su concepción del Renacimiento era distinta de los proyectos imperiales y, aunque hablara de monarquía absoluta en esa época, lo hacía con un matiz muy distinto al que se había referido anteriormente con la ortodoxia: rescataba el nacimiento de la ciencia moderna, que incluía la política y la filosofía social, dejando atrás esquemas feudales de organización del trabajo. El antiguo Perú lo leía a través de la antropología socialista del siglo XIX, de corte francés, que estudiaba la organización social de la cultura incaica como un modelo de socialismo.

Costa se mostró condescendiente con la emancipación de las repúblicas americanas de la monarquía española, después de sus campañas políticas a favor de la autonomía de sus últimas colonias, y reconocía como errores de su Gobierno mantener esa estructura, porque perjudicaba tanto a los nacidos en las colonias como a los colonos o a los propios peninsulares. Finalmente, la monarquía pura en el sentido más medieval del término, puesto que no condescendía con la mixtura parlamentaria que los políticos de la Restauración establecieron en España y, en ese sentido, tampoco era aceptada por la ortodoxia, como tampoco lo era el régimen republicano de inspiración francesa y estadounidense.

Su punto era que, si rechazaban su obra siguiendo directrices de acuerdo con la ideología que tenían y si lo hubieran puesto claro públicamente en sus bases, la Academia sí tendría derecho a excluir su obra. Pero, bajo ese criterio —llamaba la atención—, tendría que rechazar obras como la *Historia de los heterodoxos españoles* de Marcelino Menéndez Pelayo y la escrita por Francisco de Cárdenas sobre la propiedad territorial.²⁸

27 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 401.

28 *Ibidem*, p. 402.

Para subrayar todavía más la cuestión del socialismo, volvía a los ejemplos que consideraba argumentos de autoridad y fuentes irrevocables para que lo contradijeran: los libros de los académicos Cárdenas y Colmeiro. El énfasis que puso para continuar este discurso llegó a una retórica tan exacerbada que afirmó —dicho de modo sintético— que las doctrinas expuestas por los dos historiadores eran más radicales y a favor del socialismo: ya fuera en su versión más perjudicial contra los capitalistas o propietarios de las tierras y a favor de los intereses de los pueblos y de la jornada laboral de ocho horas; o ya fuera el socialismo del Estado, que le daba la potestad a este para cambiar el régimen de propiedad vigente.

Frente a todas las características particulares de cada doctrina por ellos descrita, su *socialismo agrario* (primera vez que noto en sus textos este término usado antes por Cathrein y Leroy-Beaulieu)²⁹ “no pasa de ser un idilio inocente, y en todo caso legal, hallándose encajado por su mayor parte en el molde de las leyes civiles y administrativas vigentes en la actualidad”.³⁰

Es decir, que las doctrinas que él describió desde Juan Luis Vives hasta Álvaro Flórez Estrada serían totalmente adecuadas y respetuosas con el régimen económico y político de la España de su tiempo, sin cometer transgresión alguna a sus reglamentos, leyes, protocolos o fundamentos teóricos; mientras que Menéndez Pelayo, Colmeiro y Cárdenas —personas bien aceptadas, ideológica y socialmente, en el Gobierno y en el círculo de la Academia— habían puesto la atención en textos que realmente eran transgresores tanto en su época como en la de 1898.

Costa quería subrayar que la presencia de las ideas socialistas era reconocida en la historia de España por sus principales académicos y que estos las habían expuesto (excluyendo aquí sí a Menéndez Pelayo) sin una intención de criticarlas o mostrarlas como contraejemplo con un carácter peyorativo. Recordó que Francisco Silvela, en una sesión del Congreso de los Diputados de mayo de 1870, discutiendo asuntos sobre el municipio, prácticamente reconoció al socialismo municipal como una tradición centenaria española que expresaba la vida de los pueblos y que constituía la base para la Administración pública que él y sus colegas representaban.

Es notable que llegara a citar al propio Silvela, el político que, robando fragmentos y frases de sus ideas junto con Antonio Maura, crearía una línea totalmente conservadora y ortodoxa del regeneracionismo, que ha sido la que más se ha extendido en los manuales y libros de historia, terminando por asociar a Costa y a Ricardo Macías Picavea en la misma línea y olvidando (u ocultando) su propia y original línea de regeneracionismo.

Efectivamente, no se trata de que Silvela hubiera involucionado ideológicamente de una apología del socialismo a una ortodoxia política. Costa, en realidad, al citar a Silvela, lo está descontextualizando a propósito a través de dos frases separadas, a saber: “la idea socialista había tomado carta de naturaleza en nuestro suelo, porque idea socialista era la que había constituido los elementos de vida de nuestros municipios”; y la otra, donde le atribuye un elogio al socialismo, cuando dijo que el socialismo municipal “es la tradición sólida y positiva que ha

29 Victor Cathrein (1845-1931) fue un padre jesuita suizo, profesor de Filosofía y autor de varias obras dedicadas al socialismo católico. Pierre Paul Leroy-Beaulieu (1843-1916) fue un economista francés que escribió una obra importante dedicada a la crítica del colectivismo entendido como un nuevo socialismo.

30 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 403.

dejado el antiguo régimen y la dificultad más seria que se ha de ofrecer para el planteamiento de la libertad municipal”.³¹ En realidad, el político careció de toda ambigüedad en su intervención en el debate del Congreso sobre la ley municipal. Sí pronunció cada una esas palabras, pero en otro sentido totalmente distinto, con un contexto realmente opuesto; y, de hecho, la última frase sobre el Antiguo Régimen es verdaderamente una ironía de Silvela.

Comenzó su discurso con la tesis de que en España no había tradiciones municipales fuertes y de una presencia importante y que ese era el problema por el cual era tan difícil articular una ley provincial y una ley municipal a la altura de la Constitución que los regía en 1869. Usó el símil de que las libertades municipales en los pueblos eran tan poco frecuentes como los títulos nobiliarios entre los individuos. Aunque algunos autores hubieran hecho largas disertaciones históricas y filosóficas sobre la libertad municipal, dijo que lo hacían por su amor a esta. Pero, para él, en todos ellos “había más de ingenio y buen deseo que de profundidad y de verdad históricas, de filosofía y de sana crítica”.³²

Su pensamiento se orientaba más bien a mirar en la historia de España, desde la Edad Media, un fuerte carácter centralista en la Administración pública que había permitido realmente un desarrollo. La introducción de las libertades municipales o fueros —que Costa estudió muchos años y defendió constantemente en sus escritos de juventud, de adultez y de madurez— no era para Silvela más que una importación extraña emprendida por Alfonso X el Sabio y a la que luego los reyes posteriores pusieron límites razonables (para él) frente a las libertades municipales anteriores, a través de la organización de los Ayuntamientos, que se basaron desde su lectura en una política centralizadora y gubernamental.

Si había libertades municipales, eran reglamentadas por el poder central, quien realmente articulaba la vida de los pueblos y sus costumbres. Estas dinámicas, a su juicio, estaban justificadas por principios científicos:

es para mí una tesis completamente demostrada, es para mí una verdad de historia administrativa incontestable, que en España la centralización es antigua. En España lo moderno es la descentralización, es la libertad municipal, es el gobierno y administración de los pueblos por sus propios representantes y con prudente independencia.³³

Hasta aquí, siguiendo su discurso lo más fielmente posible desde el inicio, no se puede apreciar ningún guiño favorable al socialismo, ni siquiera al socialismo de Estado. El tema de la libertad municipal no es exclusivo, como se aprecia, de tradiciones republicanas, democráticas y federativas, sino que puede estar en perfecta sintonía con la centralización gubernamental, en tanto que esta permite que los pueblos y los municipios tengan una organización razonable con los límites que ellos establecen.

31 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 404.

32 Francisco Silvela, “Intervención en Sesión del martes del 10 de mayo de 1870”, en *La oposición liberal-conservadora en las Cortes Constituyentes de 1869 a 1871. Colección de discursos publicada por A. Cánovas del Castillo, D. Francisco Silvela et al.*, Madrid, Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneira, 1871, p. 351.

33 *Ibidem*, p. 354.

Por lo tanto, en su aportación al debate en el Congreso apuntaba que no se podía basar en las libertades municipales y autonómicas para el tratamiento de la ley que estaban discutiendo, porque históricamente hubo una falta de estas. La otra falta que notaba por la cual era difícil organizar una vida municipal moderna era la herencia del socialismo en los Ayuntamientos y los municipios, pero especificando de qué socialismo se trataba: “del socialismo más peligroso, por sus apariencias menos violentas, menos aterradoras de las que suele presentar el socialismo moderno, y con que alguna vez se le ha visto ostentarse en estos bancos”.³⁴ En este sentido, se puede confirmar sin dudas su rechazo absoluto al socialismo antiguo y moderno.

La superación del Antiguo Régimen, proyecto que de hecho él apoyaba, no estaba en el rescate del socialismo anterior, sino que le faltó superar esa carga. Sí encontraba en algunas leyes la idea socialista, que había cobrado carta de naturaleza desde entonces y desde el derecho público, pero, aunque llegaran a alternar en la práctica un estilo de vida comunal, conservaban ciertos derechos privados o propiedades y hasta privilegios.

Y aquí citó la otra frase sobre la solidez de la tradición socialista planteándola realmente como una dificultad, y no como un beneficio, para la legislación que estaban elaborando. Las ideas de libertad que veía en estos textos, reglamentos y estilos de vida socialistas del Antiguo Régimen (él usa el término *Antiguo Régimen* de modo crítico) consideraba

que no son verdaderas traducciones sino falsificaciones de la libertad, no nacen de las predicaciones modernas, ni de las promesas que se hacen aquí, ni del desbordamiento de la prensa; nacen de los recuerdos y de las tradiciones del Antiguo Régimen, porque todos esos abusos socialistas, y todas esas ideas en contra de la propiedad, habréis observado que son de mucha menor importancia en las grandes ciudades, en los centros de la población donde esas predicaciones tienen lugar, que en los más apartados territorios, que en los campos, más sordos a la voz de la publicidad y de la prensa. Y ¿por qué es esto, señores diputados? Porque no son el resultado de las predicaciones modernas, porque son única y simplemente el recuerdo de los errores antiguos.³⁵

Costa, al extraer las citas que puso, tuvo que leer estas líneas del discurso de Silvela, y en este sentido usó un argumento contrario a lo que estaba exponiendo, porque, evidentemente, él se consideraba heredero o seguidor de las doctrinas del colectivismo agrario; mientras que en el caso de Silvela, un político por antonomasia de la Restauración, se aprecia cómo se reconocía moderno, seguidor de principios científicos, crítico del Antiguo Régimen, teórico de las libertades municipales, pero totalmente contrario a cualquier indicio de socialismo.

Era necesario poner la cita larga de sus palabras para poder juzgar los elementos que estaban en el ambiente y que, sin embargo, Costa se atrevió a descontextualizar para utilizarlo como un elemento a su favor en sus argumentos. Como él no criticaba las doctrinas que exponía, se blindó apelando a la convocatoria nuevamente, diciéndoles en su escrito que no se pedía que fueran monografías o estudios críticos o que siguieran una tendencia, sino que versaran sobre

34 Francisco Silvela, “Intervención en Sesión del martes del 10 de mayo de 1870”, en *op. cit.*

35 *Ibidem*, p. 355.

“la *historia* y [...] la geografía de España”,³⁶ ello por si llegaran a objetarle que su trabajo se limitaba a ser una mera exposición sin crítica.

SOBRE LA PARCIALIDAD DE LOS ACADÉMICOS EN EL JURADO

Después de alegar todas las razones jurídicas y lógicas que pudo sobre el carácter contractual del concurso, las *cláusulas* de ese contrato, la temática, el concepto de historia de la Academia, la ideología del fundador del premio, la ideología de la Academia, la ideología de las doctrinas que exponía, la ideología de los miembros de la Academia, y sobre si se limitaba a exponer las doctrinas o llegaba a criticarlas y censurarlas, subrayó su ruego para que su recurso interpuesto fuera tomado en cuenta y así cambiaran la resolución del 15 de abril de 1898, aceptando que pudiera ser considerado para evaluarse junto con las otras doce monografías presentadas. Y hay que recordar que presentó las “dos monografías” de su libro: el tomo I, correspondiente a las doctrinas, y el tomo II, a los hechos, aunque también decía que contenía doctrinas, incluso desde la Edad Media.

La última razón que les presentaba también era de orden jurídico y tenía que ver con la figura que los abogados todavía conocen como *vicio de nulidad*; es decir, cuando hay una falta que perjudicó un proceso desde el comienzo de su celebración. Posee una fuerte carga moral, al mismo tiempo que jurídica, y precisamente creía que el contrato o el acuerdo entre él y la Academia era de esta categoría.

La falta grave que, a su juicio, entorpeció todo el proceso desde el comienzo la cometieron dos miembros del jurado o comisión evaluadora “que no se hallaban en situación legal de imparcialidad”. Apeló al artículo 190 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, que “dispone que se abstengan de conocer en un negocio, sin espera a que se les recuse, los jueces que tengan en él algún interés directo o indirecto o en quienes concurra la circunstancia de enemistad manifiesta con el interesado o con alguno de los interesados”.³⁷

Quienes habían incurrido en el vicio de nulidad eran los académicos Francisco Codera y Zaidín y Francisco Fernández y González, que, por cierto, habían sido sus profesores en la Universidad Central de Madrid y con los que no terminó en buena relación, sobre todo con el segundo, “cuya pasión de ánimo contra el recurrente es notoria y manifiesta, no habiéndola recatado en anteriores ocasiones a la Academia”.³⁸

36 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 404.

37 *Ibidem*, p. 405. No hallé el contenido que citaba en el artículo 190 de la Ley de Enjuiciamiento Civil del siglo XIX que alcancé a consultar, sino en el 121, dedicado a las causas legales de recusación. La tercera causa implica “Tener interés directo o indirecto en el pleito, u otro semejante”; la quinta dice “Tener pleito pendiente con el litigante que recuse”, y la décima, precisamente lo que subrayó: “enemistad manifiesta”. Vicente Hernández de la Rúa, *Comentarios a la ley de enjuiciamiento civil*, Madrid, Imprenta del Boletín de Jurisprudencia, 1856, t. I, tít. III. De las recusaciones. Sección primera. De la recusación de los jueces, art. 121, p. 167. Se cotejaron otras ediciones y el artículo se mantuvo igual, con la misma enumeración.

38 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 405.

Sobre Codera y Zaidín, en este sentido por el momento, lo incluía al haber sido el prologuista de una de las monografías del concurso: lo cual era imposible que Costa supiera, excepto si alguien desde dentro se lo hubiera dicho, tipificándolo posiblemente como un interés indirecto o una amistad íntima de acuerdo con esa ley.

Paradójicamente, a pesar de que en términos legales este era el argumento que mayores consecuencias jurídicas tenía (al corresponder al enjuiciamiento civil y no solo a una falta administrativa por incumplimiento de determinadas cláusulas contractuales), solo dejó este punto como un otrosí, indicando que sobre este asunto se abstenía “de formular súplica y de proponer recusación” y entendiendo con una especie de buena voluntad que los académicos que se reunieron en la sesión del 15 de abril de 1898 ignoraron involuntariamente la situación de Fernández González y de Codera y Zaidín en su relación con él,³⁹ que prácticamente, decía, les imposibilitaba legalmente como jueces para su trabajo.

Como remate de este punto, aunque no lo ponía en forma de súplica, justificó su mención porque era una decisión que careció de mayoría absoluta y de unanimidad. Sobre su alegato fundamentado en la Ley de Enjuiciamiento Civil, la cuestión de la mayoría absoluta, que realmente se interpreta aquí como el supuesto de que todos los académicos hubieran estado a favor de sostener a los dos autores del vicio de nulidad, su propuesta tendría menos valor, pero no por ello dejaría de llevar razón en su planteamiento. Ya sobre la votación de excluirlo, ahí sí era necesario que el juicio de todos los académicos fuera unánime,

pero, como observará la Academia, solo la tercera parte del númeroi [sic] reglamentario de sus individuos ha pronunciado la exclusión, mientras que otros tantos, casi, votaban al revés por la admisión, no mediando de mayoría a minoría mayor diferencia que la de un voto, descontado el de la Presidencia por la costumbre de agregarse siempre al de la mayoría.⁴⁰

No se puede dejar de subrayar con asombro lo que Cheyne y Serrano dieron por supuesto, o en lo que no repararon: que era imposible conocer con precisión todos esos datos por parte de Costa. Incluso en la actualidad el acceso a las actas corporativas de la Real Academia de la Historia está restringido y no se puede consultar abiertamente como otros fondos. Se conservan los documentos, pero no estaban destinados a la consulta pública, aunque tal vez Costa con sus conocimientos jurídicos pudiera alegar otra cosa; pero él mismo comenzó su discurso diciendo que tuvo noticia particular de su exclusión, aunque la Academia no se lo notificó.

En esta última cita especificó que tuvo conocimiento del número exacto de las votaciones y de los porcentajes en torno a la exclusión de su obra, tratándose al final de un voto de diferencia en su contra el que lo dejó fuera, si no tomaba en cuenta el voto en contra que recibió también del presidente de la Comisión, quien votaba por costumbre ateniéndose a la mayoría (aunque fuera mayoría solo por un voto más).

39 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., pp. 405-406.

40 *Ibidem*, p. 406. “númeroi” es una errata de la versión de 1983, ya que en el folleto original de la Imprenta de San Francisco de Sales dice “número reglamentario”. Es necesario precisar esto porque, si no, puede entenderse como una alusión al batallón que defendía las murallas de Constantinopla, aunque sería una metáfora interesante pero muy arriesgada de parte de Costa.

Exhortó a la Academia a que se atuviese al Estado de derecho que le correspondía en tanto jurado apelativo y de rectificación, con la posibilidad —no prohibida por ley— de cambiar su fallo para enmendar su equivocación en los criterios aplicados en su contra al ser un acuerdo formal y bilateral. Esperaba que recibiera la notificación en su despacho de la calle Barquillo, 5, de Madrid, aunque no se encontró en este asunto ni en el archivo que le llegaran a comunicar algo oficialmente. Y justo antes de este segundo otrosí sobre el domicilio con el cual firmaba ya su manifiesto del 20 de abril de 1898, puso en cursivas una frase que sería premonitoria, donde realmente se mostró con una gran confianza⁴¹ de ser merecedor del premio:

Con que la Academia decida que mi obra queda *admitida en el concurso*, aunque a continuación falle *que no es, como obra histórica, la mejor entre las presentadas* y, por tanto, que no merece ser laureada, quedará satisfecho cuanto la Academia me debe y le reclamo.⁴²

Aunque el adjetivo *premonitoria* sobre la frase puede ser discutible, se ha puesto con toda la intención para dar a entender que esas cursivas detallan en dos líneas lo que aconteció: la Academia aceptó evaluar la obra de Costa en un primer momento, o al menos hubo un primer informe favorable de la Comisión evaluadora, pero luego otorgó el premio a otra monografía:

“Concurrieron trece autores, con otras tantas obras. Constituida comisión académica, el informe fue en favor de la titulada ‘Colectivismo agrario en España’, por don Joaquín Costa. Se entabla discusión, en varias sesiones, por juzgar algunos señores numerarios que es obra de claro matiz socialista o comunista y no estar concluida, según lo informa la propia imprenta. Al no recaer acuerdo, se reforma aquella comisión dictaminadora y, tras varias incidencias como consecuencia del debate que promueve el caso, es votado el nuevo dictamen, que fue aprobado ‘por todos los votos, menos tres’ en favor de don Gonzalo de la Torre de Trassierra, como autor de la monografía titulada ‘Cuéllar’”.⁴³

La redacción del tercer apéndice que recopiló Carlos Serrano permite saber la respuesta entre dos opciones fundamentales: si la Academia aceptó evaluar la obra de Costa y en una primera votación este resultó electo como ganador del premio, por lo que algunos miembros que votaron en contra abrieron una discusión para modificar el primer dictamen y se impusieron a los que apoyaban a Costa; o si, al recibir el escrito de Costa del 20 de abril de 1898, la Academia sometió a discusión tomarlo en cuenta para evaluación o no, dando como favorable el primer resultado en las votaciones y, tras un debate, volviéndolo a votar, con lo que quedaría excluida su obra y decidirían darle el premio a otra.

En la sesión corporativa del 15 de abril de 1898 la votación que se llevó a cabo era solo para evaluar si excluían la obra de Costa o no, y había ganado la exclusión por una diferencia

41 Cheyne también sugirió que Costa “espera[b]a ver premiada su obra”, en *Joaquín Costa, el gran desconocido*, Barcelona, Ariel, ed. de 2011, p. 133.

42 Joaquín Costa, “II. Apéndice: A la Real Academia de la Historia”, cit., p. 406.

43 “III. Apéndice: Premio del ‘Talento’, instituido por don Fermín Caballero. Concurso fallado en el año de 1898”, en Joaquín Costa, *Colectivismo agrario en España*, cit., t. II, p. 409.

de dos votos. Parece ser que el dictamen de la sesión recogido en el apéndice (sin datos de fecha ni referencia, pero que Cheyne ubicó en la sesión del 27 de mayo de 1898) implicaba que la Comisión evaluadora había dado su informe favorable para *Colectivismo agrario en España*, pero que se debía, además, aprobar en sesión por la Academia, dándole la victoria a *Cuéllar* después de una votación general.

EL VICIO DE NULIDAD: REENCUENTRO CON SU *DERROTA DE 1875*

Costa impugnó la decisión de los académicos de excluir su texto para evaluarlo —que conoció por vía de un comunicado informal y prácticamente furtivo de un miembro de la Academia que estaba en esa sesión del 15 de abril—⁴⁴ y ganó esa impugnación al promover que su obra fuera contada dentro de las trece monografías que serían evaluadas para el concurso. Pero la diferencia es que en su respuesta le dejó a la Academia una vía legal —aunque hubiera rectificado su primera decisión— para ganarle la partida jurídica: si llegaba a evaluar la obra y someterla a votación, él se sentiría satisfecho más allá del resultado y daba su palabra —que cumpliría— de que aceptaría el resultado final, aun cuando él no fuera el ganador.

No se refirió nunca al ganador nombrado en el *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Gonzalo de la Torre de Trassierra, ni criticó el contenido de su obra, *Cuéllar*. Lo que le molestó a Costa fue, nuevamente, el proceso interno del cual se enteró, que Carlos Serrano solo sintetizó, sin dar más detalles de sus fuentes:

Según datos facilitados a Costa por Hinojosa, ya en ese voto final estaba decidido que *Colectivismo* no podía entrar a concurso; en votación anterior, según lista que guardaba Costa entre sus papeles y en posesión del profesor Cheyne, 9 votaron en contra; 8 votaron en pro; 1 abstenido; 1 escapado. Los que votaron en pro fueron: Marcelino Menéndez Pelayo, Eduardo Saavedra, Antonio Pirala, Juan Facundo Riaño, Antonio María Fabié, Juan [sic] Maldonado Macanaz, Eduardo de Hinojosa, Antonio Sánchez Moguel.⁴⁵

Cheyne en sus textos al respecto no llegó a publicar la lista y tampoco dio las referencias exactas de sus fuentes, pero está claro que consultó la sección restringida de la Real Academia de la Historia correspondiente a los libros de actas corporativas de la Secretaría que recogían los debates de las sesiones. Solo en el *Boletín*, que era su órgano de comunicación, se hacía público

44 En el *Boletín de la Real Academia de la Historia* correspondiente al mes de abril de 1898, publicado a finales de mes, Fidel Fita solo recogió que en la sesión del 15 de abril de 1898 “fue nombrado académico honorario D. Francisco Martins Sarmento, correspondiente de la Academia en Guimarães, cuyas obras y estudios arqueológicos son justamente estimados como sobresalientes en concepto de los mayores sabios de Europa”. Fidel Fita, “Noticias”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 32, cuad. iv / F. F., A. R. V., abril de 1898, p. 351. Ya en el cuaderno de junio de 1898 se publicó la mención del resultado —sin destacar entre las demás noticias—: “Los premios a la Virtud y al Talento, fundados por el Sr. D. Fermín Caballero, se concedieron, respectivamente, a D. Joaquín López Serrano y a D. Gonzalo de la Torre Trassierra, autor de la monografía titulada *Cuéllar*”, Fidel Fita, “Noticias”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 32, cuad. vi / F. F., junio de 1898, p. 538.

45 “III. Apéndice: Premio del ‘Talento’, instituido por don Fermín Caballero. Concurso fallado en el año de 1898”, cit., p. 409.

con acuerdos finales en torno a alguna convocatoria o nombramiento público, además de los hallazgos historiográficos recientes.

Sin embargo, en su biografía *Joaquín Costa, el gran desconocido* dedicó un capítulo al Premio Fermín Caballero y lo que expuso ahí fueron las opiniones de los miembros de la Academia en las sesiones corporativas del 1, del 9 y del 15 de abril de 1898, de modo muy breve, sin destacar casi nada los argumentos empleados, pero al menos haciendo lo que sí se le daba muy bien: identificando las biografías de los que habían intervenido.

En la sesión del 1 de abril de 1898 el jurisconsulto Manuel Danvila y Collado, quien había sido ministro de la Gobernación por un par de semanas en un gabinete liderado por Antonio Cánovas del Castillo en 1892, hizo una crítica a la obra de Costa. Por su parte, el historiador Joaquín Maldonado Macanaz, quien fuera director general de Instrucción Pública y de la Deuda, así como el amigo de Costa, Eduardo de Hinojosa,⁴⁶ lo defendieron.

Danvila insistió con su crítica en la sesión del 9 de abril y en esa ocasión el polígrafo y político Antonio Fabié y Escudero replicó a favor del oscense. Sin embargo, esta dinámica continuó en la sesión del 15 de abril, en la cual se había votado la exclusión de la obra de Costa a pesar de la nueva defensa de Fabié: “Costa obtiene siete votos a favor pero nueve académicos votan en contra suya”.⁴⁷

Luego se formó una comisión compuesta por el propio Danvila, por Antonio Sánchez-Moguel, catedrático de Literatura General Española, y por José María Asensio y Toledo, quien fuera director de la Real Academia de Bellas Letras de Sevilla: ellos tres iban a preparar el dictamen. Así como Cheyne lo narró, de un modo tan lacónico, parece que terminó esa sesión con dicho nombramiento.

Aquí se observa que, dentro de la Academia, en las sesiones, Fabié intervenía activamente a su favor. Además de Maldonado Macanaz, también lo ayudaba Eduardo de Hinojosa, quien, así como le dio ánimos para escribir el libro, lo apoyó en el folleto que redactó contra la Real Academia de la Historia y, según las cartas que publicó Cheyne, se deduce que fue él mismo quien le proporcionó la información de las discusiones y de las resoluciones en las sesiones corporativas.

En la primera de las dos cartas que transcribió, firmada el domingo 17 de abril sobre la base de una tarjeta de visita, está el dato contundente que Cheyne no llegó a interpretar: Hinojosa le dijo a Costa que iría entre dos y tres de la tarde (no queda claro si el mismo domingo o el lunes) a la Academia para conseguir la información más exacta y posible sobre lo que le había solicitado, y añadió que el lunes 18 de abril enviara a buscar esa información, pues ya la tendría lista, pero no al mediodía, como Costa le pidió, sino entre cuatro y cinco de la tarde, apreciando su acción de “poner en evidencia lo monstruoso e injusto de la votación de la Academia de la Historia contra el libro de V. [usted]”.⁴⁸

46 Cuando cito a Hinojosa como amigo de Costa es porque así se llamaban mutuamente en las cartas, generando una no pequeña correspondencia a raíz de las investigaciones sobre historia antigua, sobre todo.

47 George J. G. Cheyne, *Joaquín Costa, el gran desconocido*, cit., p. 135.

48 *Ibidem*.

Costa le habría pedido, justamente, los detalles de las sesiones del 1, del 9 y del 15 de abril para construir toda la argumentación que se ha analizado anteriormente. Luego le envió al académico de la Historia el borrador del folleto que publicaría en la Imprenta de San Francisco de Sales, y en la respuesta del jueves 21 de abril de 1898 su amigo reconoció el valor de su fundamentación jurídica, que calificó como “incontrovertible”, así como de sus argumentos sólidos, aunque a veces irónicos (tono que se ha intentado subrayar cuando ha aparecido sobre el texto), y le dijo que con lo expuesto ahí sería más que suficiente, recomendándole incluso que se guardara algún argumento por si lo llegase a necesitar después.

Como recomendación, le envió dos cuartillas, que Cheyne localizó en los papeles de Costa (en las carpetas del Archivo Histórico Provincial de Huesca no alcancé a descubrirlas), que según el hispanista inglés consistían en la respuesta de Cesáreo Fernández Duro al discurso de recepción de Danvila, que coincide con la cuestión comentada de la ley agraria de Jovellanos que Costa terminaría citando en su discurso impreso. Hinojosa le transmitió a Costa su preocupación por que Sánchez Moguel no votó al estar ausente en una sesión (que sería un voto en contra más para él) y que Danvila se ofreció a ser parte de la nueva comisión que resultara de la mayoría de los votantes, donde votaría en contra de la obra de Costa, así como Francisco Rafael de Uhagón, de estar presentes. Se conoce por la posdata que Costa le envió las pruebas de imprenta de su folleto también a Fabié, lo que Hinojosa aplaudió.⁴⁹

En la sesión donde decidieron definitivamente el ganador del premio (Cheyne anotó el 27 de mayo de 1898, coincidiendo con la nota publicada en el *Boletín de la Real Academia de la Historia* en junio), se intuye que se refiere al mismo día en que Fabié dejó constancia de que votó contra el “nuevo dictamen” —si hubo uno nuevo, esto coincidiría con la interpretación o posibilidad esbozada número 2 a raíz del apéndice III: que la obra presentada de Costa resultó electa como ganadora en el primer dictamen—.

Además, pudo ser en esa misma sesión del 27 de mayo de 1898 cuando Fabié pidió que las votaciones se hicieran en secreto, para intentar hacer contrapeso a las votaciones a favor del nuevo dictamen que daba el premio a Trassierra, y, al poder ser en secreto, Cheyne solo halló en las actas corporativas tres votos en contra (Hinojosa, Fabié y tal vez Maldonado Macanaz),⁵⁰ aunque en el voto final nueve fueran en contra de Costa y ocho a favor, una abstención y un escapado, como se lee en el apéndice III publicado por Carlos Serrano.

Es decir, que aun en la nueva votación un solo voto es el que dio la victoria al magistrado Gonzalo de la Torre de Trassierra, quien era yerno de uno de los académicos.⁵¹ Cesáreo Fernández Duro, amigo de Danvila, y tal vez otro votante en contra de la causa costista en una línea nepotista, práctica común de la política y de las instituciones de la Restauración.

Cheyne sugirió que, después de esto, Costa fue a agradecer a Fabié su apoyo, según lo que el biógrafo vio en la nota del 21 de abril de 1898 cuando le había enviado el folleto de la Imprenta de San Francisco de Sales, donde, además, Costa le expresó su deseo de hacer pública

49 George J. G. Cheyne, *Joaquín Costa, el gran desconocido*, cit., p. 136.

50 *Ibidem*, p. 137.

51 Ignacio Peiró Martín, *Los guardianes de la historia...*, cit., p. 64.

la actitud de los académicos. Como el entorno a su alrededor lo apoyó, Cheyne sugirió que la propuesta de Gumersindo de Azcárate para que René Worms lo nombrara miembro de su instituto vino de este conjunto de ánimos enviados por sus amistades, incluyendo la invitación a que presidiera los juegos florales de Salamanca de 1900, donde pronunció su discurso *Crisis política de España*. Aunque Cheyne puede llevar razón en estas aproximaciones, tal vez no sea esa la única causa de ambos nombramientos.

Por ejemplo, la aceptación en el Institut Internationale de Sociologie obedeció no solo a la buena recomendación de Azcárate para consolarlo, que es lo que sugiere Cheyne (por lo que digo que sus intuiciones e interpretaciones no son tan exactas como su exposición y su ordenación de los datos), cuando más bien era toda una generación de krausistas o institucionistas los que estaban en contacto con los franceses, además de que Costa había sido felicitado por algunos de ellos por su impreso de 1875 *Colectivismo, comunismo y socialismo en derecho positivo español (ensayo de un plan)*. Sobre los juegos florales de Salamanca, fue en 1901 y no en 1900, y Costa fue invitado ni más ni menos que por Unamuno a ser el mantenedor y a ofrecer el discurso mencionado.

Es verdad que recibió otros consuelos, como el último que citó Cheyne del historiador Antonio Pírala, cuando Costa le envió como regalo el *Colectivismo agrario en España* y él, además de agradecerlo, le contestó “que si apasionamientos políticos le negaron el merecido premio, se le dará siempre la opinión”.⁵² En una tarjeta de visita firmada el 20 de marzo de 1898, probablemente para agradecerle la recepción del ejemplar de *Colectivismo agrario en España* en el paseo del Obelisco, 8, sede de la Institución Libre de Enseñanza, el nacido en Ronda le decía: “Mil gracias. Veo con pena su libro, que me presenta al vivo otro ejemplo más del contraste que en V. hay siempre entre el trabajo y el premio —si así puede llamarse—. Ojalá en el negocio de La Mancha sea más afortunado”.⁵³

Cheyne propuso que Giner sabía ya de la primera exclusión de la obra de Costa del premio, porque si la convocatoria cerró el 15 de enero de 1898, aunque Costa publicara su “panfleto” el 20 de abril de 1898, en marzo la información ya circulaba de oídas en los ámbitos intelectuales. El negocio de La Mancha es el famoso conflicto de La Solana que le tocó llevar a Costa en calidad de abogado.

Con el nombre incómodo de *derrota* en el título del apartado quería decir que, a pesar de hacer gala de todos los argumentos jurídicos, después de tener una racha larga y en cierto sentido positiva de publicaciones, de campañas políticas y asuntos jurídicos en la década de 1890 —por lo que Cheyne lo llamó “*l'enfant terrible* de la vida política e intelectual española”—,⁵⁴ Costa consiguió mantener su asunto activo —si bien es verdad que poco caso hicieron los académicos a las apelaciones a la ley en su discurso—, aunque luego cumplieron en el punto más frágil por el cual él había cedido terreno, después de toda la fuerza discursiva objetivamente hablando que presentó en su argumentación.

52 George J. G. Cheyne, *Joaquín Costa, el gran desconocido*, cit., p. 137.

53 *Idem* (introd. y ed.), *El don de consejo: epistolario de Joaquín Costa y Francisco Giner de los Ríos (1878-1910)*, Zaragoza, Guara, 1983, p. 130.

54 *Idem*, *Joaquín Costa, el gran desconocido*, cit., p. 133.

Bien es verdad que los académicos, que incluían jurisconsultos, pudieron haber iniciado un caso contra él argumentando, por ejemplo, que había violado la privacidad de las sesiones corporativas de la Real Academia de la Historia —las cuales solo tenían obligación de hacer públicas las decisiones finales en su *Boletín*, y todos sus participantes, de guardar en secreto los desarrollos de las intervenciones; pero el propio Costa, incluso, se había protegido contra esto al no especificar cómo obtuvo la información que alegaba, sino “por un particular” —. Aceptaron evaluarlo, pero lo que debían hacer era cabildear en las sesiones corporativas para fomentar que la Comisión nombrada por ellos descalificara su obra y luego se ratificara en votación general. Al final tampoco parece que haya acontecido de esta forma, sino que había un peso importante por el asunto ideológico y personal.

El único documento que se encuentra disponible para consultar en la carpeta citada, en una nota anterior nombrada por Tomás Costa como el *incidente Caballero*, es un manuscrito de Costa donde se revela quién fue la otra persona que pudo haber incidido en el vicio de nulidad según su consideración. Se trataba de Francisco Codera y Zaidín, quien también fue su profesor en la Universidad Central de Madrid. Él formó parte del tribunal evaluador del Premio Extraordinario de Filosofía de 1875, donde Costa concursó contra Menéndez Pelayo.

El premio versaba sobre doctrina aristotélica, Costa hizo un ensayo conciliando la doctrina del Estagirita con la de Platón en la filosofía antigua hasta Zenón de Citio y Menéndez Pelayo envió una recopilación biobibliográfica de Aristóteles, sin exponer doctrina alguna. Codera juzgó la obra de Costa diciendo que tenía doctrina krausista, de modo peyorativo, y le dio su voto al nacido en Santander, lo que le concedió el premio. Costa elevó su apelación hasta el rector y el ministerio, pero en esa instancia le dijeron que no había recurso legal que pudiera emprender.

Nuevamente sería uno de los encargados de juzgar su obra, pero ahora, veintitrés años después, en el Premio Fermín Caballero de la Real Academia de la Historia. Costa lo mencionó posteriormente cuando Codera, al parecer, escribió una nota en prensa presumiendo de su inflexibilidad por la justicia, lo que irritó al aragonés de Monzón (Codera también era aragonés, y en concreto altoaragonés, como Costa) y recordó con enfado el premio de 1875 y el de 1898, sobre el cual dijo:

2.º Que demostró su amor a la justicia en otro concurso de la Academia de la Historia Premio Caballero. Se le imponía una de estas dos conductas: 1.º Abstenerse de votar, a lo cual se inclinaba, por no entender de la materia y no haber podido leer los libros, como él mismo decía: 2.º Si votaba, no decir su voto al favor (al hijo de un compañero suyo Fernández Duro) sino a la fe, a la confianza de los tres ponentes. Esto se le ocurre al más palurdo si efectivamente es tan recto y justiciero. Pues no, señor: votó a pesar de no saber sobre lo que se votaba, sin resultandos ni considerandos a qué diríamos, que votó contra la fe de sus compañeros, desairándolos, agraviándolos, como diciéndoles: voto contra el juicio de ustedes, a pesar de que el juicio de ustedes está basado en el examen que han hecho del libro y que este me es enteramente desconocido.⁵⁵

55 ES/AHPHu, COSTA/000117/112-10, Joaquín Costa, manuscrito sin título, Biograph. Codera y Costa. Incidente del premio de Doctorado. Intervención de Codera en él y en el Concurso Fermín Caballero. Para agregar a la carpeta del incidente Caballero, o sea, de *Colectivismo agrario en España* ante la Academia de la Historia. Imagen 4v-r. Este y los demás documentos citados de este archivo pueden consultarse en <<https://dara.aragon.es>>.

El texto es corto, pero permite observar otra pieza del rompecabezas y esta, quizás, es de las más importantes para entender la estructura general de la imagen que Costa se generó, por poner tanto empeño hasta el último momento en su apelación. También le fueron proporcionados los detalles de la sesión del 27 de abril de 1898 donde dieron como ganador del premio a Trassierra, y así se corroboró que Francisco Codera nuevamente lo había perjudicado, de una forma que él no consideraba justa en absoluto. En su reclamo ya en el ámbito personal, no se lamentó tanto por las razones jurídicas o ideológicas que había argumentado, sino porque Codera ejerció su voto únicamente para perjudicarlo, exponiendo sin discreción alguna que no había leído el libro para dar una votación favorable o en contra con algún criterio académico.

Dentro de la justicia al pie de la letra que Costa respetaba, lo correcto que debió haber hecho Codera era abstenerse de votar y entonces hubiera acontecido un empate a ocho votos. No sé si en ese caso se hubiera apelado al voto especial de desempate del director de la Real Academia o al académico que estuviera presidiendo la sesión. Costa ya no tenía disposición de hacer esas conjeturas, o posiblemente sí, pero la documentación consultada no permite ir más allá.

En cuanto al Premio al Talento Fermín Caballero, continuó el año siguiente y solo tuvo un par de cambios con respecto a 1898: se quitó la temática de geografía y se especificó un poco más el alcance de la temática histórica, y el anunciante del premio fue Cesáreo Fernández Duro, uno de los que había votado en contra de Costa, en calidad de secretario interino:

Premio al talento, instituido por el Excmo. Sr. D. Fermín Caballero.

Habiéndose cometido error en el anuncio publicado en las *Gacetas* de los días 12, 13 y 14 del pasado Octubre, se rectifica con el presente; debiendo entenderse que el premio del año 1899 será adjudicado a la mejor Monografía relativa, bien a la Historia general, bien a una parte importante de ella, de una localidad o comarca de la nación española, que se haya impreso por primera vez en cualquiera de los seis años transcurridos desde 1.º de Enero de 1893 y que no haya sido premiada en los concursos de los años anteriores ni costeada por el Estado o alguna Corporación oficial.

Madrid, 1.º de diciembre de 1898.

El secretario interino,
Cesáreo Fernández Duro.⁵⁶

CRONOLOGÍA DE LA PARTICIPACIÓN DE COSTA EN EL PREMIO FERMÍN CABALLERO

7 de febrero de 1880. Joaquín Costa recibió una notificación del secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia Pedro de Madrazo, confirmándole su nombramiento como correspondiente de la misma.

Enero de 1893. Primera edición del Premio al Talento Fermín Caballero.

1894. Joaquín Costa fue nombrado notario en Madrid.

1895. Joaquín Costa ganó el premio con el libro *Estudios ibéricos*.

56 Cesáreo Fernández Duro, "II. Premio al talento, instituido por el Excmo. Sr. D. Fermín Caballero", *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 33, documentos oficiales, 1898, p. 538.

- 14 de octubre de 1897. La Real Academia de la Historia publicó en la *Gaceta de Madrid* su convocatoria para el anual Premio al Talento Fermín Caballero.
- 16 de octubre de 1897. El secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia, Pedro de Madrazo, publicó en el *Boletín de la Real Academia de la Historia* la convocatoria para el Premio al Talento de 1898.
- Posiblemente después del 16 de octubre de 1897. Se publicó la primera edición de *Colectivismo agrario en España*.
- 14 de enero de 1898. Joaquín Costa presentó su libro *Colectivismo agrario en España* ante la Secretaría de la Real Academia de la Historia para el Premio al Talento Fermín Caballero.
- 20 de marzo de 1898. Francisco Giner de los Ríos escribió a Costa para agradecerle el envío de *Colectivismo agrario en España* e intentó consolarlo por lo que ya se conocía en los medios intelectuales: que habían excluido la obra del concurso.
- 1 de abril de 1898. En sesión corporativa de la Real Academia de la Historia, el académico Manuel Danvila y Collado criticó la monografía presentada por Joaquín Costa para el premio y los académicos Joaquín Maldonado Macanaz y Eduardo de Hinojosa hablaron a su favor.
- 9 de abril de 1898. Danvila insistió en su crítica y el académico Antonio Fabié y Escudero le replicó a favor de Costa.
- 15 de abril de 1898. En la sesión de la Real Academia de la Historia de este día se votó por acuerdo excluir la obra de Costa del concurso.
- Domingo 17 de abril de 1898. Eduardo de Hinojosa escribió en una tarjeta de visita a Joaquín Costa que iría a la Real Academia de la Historia entre las dos y las tres de la tarde para obtener la información que este le había pedido en una fecha que debió de situarse entre el 15 y el 16 de abril de 1898.
- Lunes 18 de abril de 1898. Costa envió a buscar a la Real Academia de la Historia entre las cuatro y las cinco de la tarde la información que Hinojosa había conseguido.
- 20 de abril de 1898. Está firmado el discurso de Joaquín Costa dedicado a la Real Academia de la Historia donde les notificaba que había conocido su decisión de excluir su obra del concurso, aunque no se la hubieran transmitido, por lo que después de una alegación jurídica y académica les suplicaba que cambiaran su decisión y aceptaran evaluar su obra.
- Jueves 21 de abril de 1898. Hinojosa escribió a Costa sobre su discurso enviado a la Real Academia de la Historia felicitándolo por el mismo.
- 27 de abril de 1898. Después de recibir el informe favorable para el libro de Joaquín Costa de parte de la Comisión dictaminadora para el Premio al Talento Fermín Caballero, la Real Academia de la Historia en sesión corporativa sometió a discusión ese dictamen y, tras una votación de diecinueve miembros presentes, se decidió no darle el premio a Costa, y tras una nueva votación en esa misma sesión quedó electa la obra de Gonzalo de la Torre de Trassierra, como autor de la monografía *Cuéllar*.
- 27 de mayo de 1898. Siguiendo a Cheyne, en sesión corporativa de la Real Academia de la Historia se acordó definitivamente que se le concedía el Premio Fermín Caballero a Gonzalo de la Torre de Trassierra. Fabié defendió con entusiasmo la obra de Costa y promovió que la votación se hiciera en secreto.

CONCLUSIONES

Colectivismo agrario en España se trató, como se ha visto, de la primera obra que Costa preparó completamente sin ayuda editorial, pero sí con el respaldo económico y anímico imprescindible de sus amigos, sobre todo de Laureano Ducay. El empeño que puso para la alegación en el Premio Fermín Caballero de 1898 es un reflejo de la dedicación con la que trabajó para preparar el libro.

No se nota una actitud exigente de recibir el premio, sino de ser evaluado académicamente, y si llegaba a perder, esperaba recibir las críticas y los comentarios objetivos de estructura y contenido que le proporcionarían sus jueces. Quería competir en equidad de condiciones con otros académicos, apeándose a unas mismas bases de evaluación. En ese sentido, tenía un espíritu crítico que buscaba entablar diálogos y debates intelectuales en ambientes cuyo perfil estaba basado más bien en las jerarquías, las preeminencias e intereses no académicos, paradójicamente, en las reales academias y la universidad durante la Restauración borbónica.

No obstante, también en ocasiones se vio favorecido o nombrado justo vencedor en convocatorias de dichas instituciones que después criticó, pero las personas eran diferentes. Quizás había una coincidencia, sin ser del todo exacto, en que los jurados que lo premiaron solían estar integrados por intelectuales opuestos al sistema de la Restauración borbónica, o al menos que, a pesar de pertenecer a este, tenían criterios más amplios de justicia frente al nepotismo, el tráfico de influencias, el clientelismo y el patronazgo propios de la época.

Como en 1875 en el Premio Extraordinario de Filosofía, había llegado hasta las últimas consecuencias jurídicas que podía explotar: en ese caso, siendo un joven doctor en dos disciplinas, apeló al rector y al ministerio, encontrando un vacío legal que lo terminó de perjudicar, pues no había instancia legal para resolver el asunto de que un concursante en un premio, Menéndez Pelayo en este caso, hubiera sido elegido vencedor sin ajustarse a las bases del concurso.

En 1898, paradójicamente, su alegación tuvo todavía mucha más fuerza jurídica, pero, aunque supo después que en la práctica los académicos votantes habían decidido excluir su obra por segunda —y definitiva— vez, hubo un proceso de evaluación que, por más polémico que fuese, debía aceptar, pues él había escrito que se atendería al resultado si llegaba a efectuarse, quedando, así, inhabilitado para seguir replicando por haber dado su palabra.

Si bien no continuó con el proyecto de un tercer tomo de *Colectivismo agrario en España*, ni prosperó la traducción francesa —a pesar de su cooperación y su disposición inicial para aceptar las condiciones de los editores—, se trató de un libro que tuvo unas ventas y una distribución no menores comparadas con otras obras suyas y, en general, con el mundo editorial de este periodo. Según la cuenta de las obras de Costa en la Librería Victoriano Suárez, el 31 de diciembre de 1906 se lee que tenían 404 ejemplares recibidos solo de *Colectivismo agrario en España*, de los cuales les quedaban 354 existentes en esta fecha y, por tanto, 50 vendidos.

Si se vendía a 12 pesetas, el importe de lo vendido a fin de año sumaba 600 pesetas. Además, tenía dos a deducir, uno para Berlín, para H. E. Ruben (no he identificado de quién se

trata), y otro a Zaragoza, para su alcalde.⁵⁷ En las cuentas del 12 de enero de 1910, la misma librería tenía 310 ejemplares recibidos de esta obra, de los cuales le quedaban 250 en fecha; es decir, había vendido 60 y, manteniendo el costo de 12 pesetas, generó un importe de 720.⁵⁸ Mas Joaquín después de 1899 en muy extraña ocasión llegó a mencionar su libro y se abocó en su último proyecto político activo: la Unión Nacional, que corresponde a otro tema.

57 ES/AHPHu, COSTA/000118/112-36. Imagen 63: Cuentas de la Librería General Victoriano Suárez, Madrid, 31 de diciembre de 1906.

58 ES/AHPHu, COSTA/000118/112-36. Imagen 68: Cuentas de la Librería General Victoriano Suárez, Madrid, 12 de enero de 1910.

Concepción Casas: crónica de un amor disputado

VENANCIO DÍAZ CASTÁN¹

Es este un capítulo controvertido en la vida de **Joaquín Costa** en el que se muestra, por encima de un enamoramiento que sí tuvo lugar, el deseo de tomar estado en la manera más conveniente, como así correspondía a un hombre joven y con brillante porvenir. **Concepción Casas**, además de objeto de amor y madre de unos futuros hijos, significaba estabilidad social adecuada a sus necesidades y cercanía a su tierra. Pero Concepción tenía un compromiso de noviazgo, más o menos consolidado, con **Vicente Castán Gil**, el primo de Joaquín, que contaba con el beneplácito de ambas familias. Al final, fracasaron ambos en la relación. En la historia de aquel conflicto, Vicente ofrece su punto de vista.

This is a controversial chapter in the life of **Joaquín Costa** which shows, beside the crush that did take place, the desire to formalize a relationship in the most convenient way, as was appropriate for a young man with a bright future. Not only was **Concepción Casas** the object of his love and mother of his future children but she also meant social stability in accordance with his needs and the closeness to his land. Yet, Concepción had made an engagement commitment with **Vicente Castán Gil**, Joaquín's cousin, who had the approval of both families. Eventually, both relationships failed. Vicente presents his point of view in the conflict story.

En la lectura de las *Memorias* de Joaquín Costa² asistimos a su sorprendente enamoramiento de una muchacha de Huesca a la que, al parecer, solo conoce por las confidencias que de ella le hace su primo Vicente Castán Gil, y que a la postre, según manifiesta en carta a Giner,³ ni es hermosa ni es rica. ¿Qué tenía entonces Concepción (*Conchita*) que tanto seducía a Joaquín? Conchita era hija de Serafín Casas, profesor de ambos primos en el Instituto de Huesca e íntimo amigo del padre de Vicente. Indudablemente disfrutaba de una desahogada posición social, era culta y tocaba el piano, prendas todas ellas que la adornaban y suponían una dotación adecuada para el que ya pensaba hacía un tiempo en formar familia en las mejores condiciones. Costa refiere de Conchita que “sus atractivos y su mérito están en sus condiciones de carácter, discreción,

-
- 1 Médico perteneciente a la Asociación Española de Médicos Escritores y Artistas (Asemeya). vdiastcastan@hotmail.com
 - 2 Joaquín Costa, *Memorias*, ed. de Juan Carlos Ara Torralba, Zaragoza / Huesca / Teruel, PUZ / Gobierno de Aragón / IEA / IET (Larumbe, 73), 2011.
 - 3 George J. G. Cheyne (introd. y ed.), *El don de consejo: epistolario Joaquín Costa – Francisco Giner de los Ríos (1878-1910)*, Zaragoza, Guara, 1983, carta n.º 1, pp. 29-31.

talento, cultura, sentido práctico e idealidad”.⁴ Sin duda, experimentó lo que conocemos como *flechazo* en el momento en que la conoció en persona, pues de no ser así no se explicarían tantos sufrimientos por amor como pasó.

Para llegar a esta situación nos remontaremos al año 1875, cuando Costa anotaba en su diario la necesidad imperiosa de obtener una cátedra que diese satisfacción a su ambición intelectual. Salvo este camino, no veía ninguno más razonable. Los había, pero él aspiraba legítimamente a la gloria de la cátedra, las publicaciones y el reconocimiento científico. Pero satisfacer sus necesidades más perentorias lo obligaba a complejos periplos por pupilajes y domicilios particulares, uno de los cuales, en marzo, sería el del canónigo Modesto de Lara, que vivía con una sobrina llamada Fermina con la que le unía algo más que el parentesco. Costa fue sensible al afecto que le tomó esta mujer, a la que es posible juzgar como relativamente cultivada por el contenido y la forma de sus cartas. Los meses de abril, mayo y junio discurrieron en otras casas de Madrid en un contexto de pobreza franciscana. Las patronas le exigían el pago de un pupilaje que apenas podía abonar con las escuetas cantidades que le mandaban de Graus sus padres y su tío mosén Lucas.

Al fin las oposiciones de Derecho tuvieron lugar y aprobó, pasando después a formar parte de una terna, hecho que le resultó ofensivo y que lo obligó a renunciar. Aprobó después las de oficial letrado y obtuvo el destino de la Administración Económica del Estado en Cuenca, plaza que no ocupará hasta el mes de septiembre, en el que obtuvo también el Premio Extraordinario del Doctorado en Filosofía y Letras. En la redacción y en la copia del discurso le ayudó su fiel amigo de Graus, el militar Laureano Ducay, personaje importante en la biografía de Costa que siempre estaba dispuesto a ayudarle en los momentos difíciles. En octubre se vio obligado a tomar posesión de la plaza ganada en Cuenca, pero a los pocos días volvía a Madrid para continuar con su trayectoria intelectual. Había logrado que le pusieran un suplente en la pequeña ciudad manchega que todos los meses le enviaba la nómina para firmar y la cantidad de dinero pactada entre ambos, la mitad exactamente.⁵ Al menos, sobre el papel, la pobreza había terminado. Con media paga mensual asegurada volvió a ocupar habitación en casa de José Salamero, su antiguo pupilaje, compartido con Castán y otros de Graus, en la calle de Belén, número 2.⁶

4 George J. G. Cheyne, ed. cit., p. 30.

5 Documento del Ministerio de Hacienda, de 16 de septiembre de 1875, firmado por Emilio Cánovas del Castillo, en el que se le nombra oficial letrado de la Administración Económica de Cuenca, dotado con un sueldo de 2500 pesetas anuales.

6 “Cuando éramos estudiantes nuestra vivienda estaba en la calle de Belén esquina a la de Pelayo. El curso tocaba a su fin y los días de prueba del tiempo invertido obligaban a la reclusión para recuperar conocimientos de manera urgente y trasnochada. Cuando más engolfados estábamos en el estudio, imitando el ejemplo de Costa, llegaban del arroyo ecos de vendedores ambulantes que nos interrumpían en la tarea: ‘A quién dos cuartos, doce rosquillitas del Perú’, ‘¡Nuecero, castañero!’, ‘A la buena miel de la Alcarria’, ‘¡Queso de la Mancha, queso!’, ‘¡Trapero! ¿Hay alguna ropa vieja que vender?’, ‘¡El Imparcial, de ahora, El Imparcial!’’, ‘¡Buenos tiestos de geranios!’, ‘¡Hoy sale, hoy! ¿A quién le doy la suerte?, ¡Por dos reales los doce mil reales!’’, ‘¡El arenero!’, ‘¡El requesonero de Miraflores, y a prueba!’’, ‘¡Aguador!’, ‘¡La Correspondencia de España y El Cascabel!’’, ‘¡Plumeros, pantallas y hule fino!’, ‘¡Chufas y cacahuets, para la gente de poco dinero!’, ‘¡Palillos de enebro para la dentadura a dos cuartos!’’, ‘¡El Cencerro, hoy sí que viene bueno, El Cencerro!’...”

Al llegar la hora del crepúsculo empezaba la breve tregua de Joaquín, en la que se dedicaba a contarnos anécdotas mezcladas con conocimientos útiles, hasta que el alumbrado público y el de la casa se destacaban con más claridad



Retrato del joven Joaquín Costa.
(Foto: Rivas, 1868; Archivo Histórico Provincial de Huesca, Fondo Joaquín Costa)

Aquel era un lugar de ajetreo. Era una casa de huéspedes con patrona, y creemos que en su exterior se conserva hoy día como entonces. Aparte de los que allí vivían, se constituía en centro de reunión y tertulias de la gente ribagorzana que caía por Madrid por uno u otro motivo. Mosén José Salamero no era un cura al que gustase vivir solo o recluso tras los muros de un convento. Sus inquietudes sociales y culturales le llevaron a escribir y a ser director de publicaciones como *La Controversia* y *El Espíritu Católico*. También gustaba de estar bien relacionado con la alta sociedad madrileña, como lo demuestra la influencia que fue capaz de ejercer en beneficio de sus familiares y de muchos necesitados que acudían a él buscando ayuda. Pero de todas las relaciones y tertulias, las que prefería eran las que mantenía con los de su tierra.⁷

En parecidas circunstancias continuó la vida de ambos hasta el curso siguiente, año 1876. Vicente y Joaquín conversaban sobre las cosas de Graus, de sus respectivas familias, habían compartido la longaniza que les mandaban desde casa y se comunicaban intimidades. Vicente, que cursaba el último año de Farmacia, le contaba que tenía una novia en Huesca con la que deseaba casarse transcurrido un tiempo. Era la hija de Serafín, el que había sido profesor de ambos en el Instituto de Huesca. Vicente hablaba y no terminaba de ensalzar las virtudes de la chica, y esta información no cayó en saco roto, pues Joaquín la estuvo rumiando largamente. Ni que decir tiene que los novios contaban con el beneplácito de ambas familias, máxime teniendo en cuenta los muchos años de íntima amistad entre los padres. Al finalizar el curso en junio, ambos se fueron a Graus. Joaquín lo hacía por primera vez después de cuatro años de exhaustiva dedicación a estudios, oposiciones y publicaciones. Demasiado tiempo sin ver a su familia.

Pero antes de continuar creemos necesario hacer un somero bosquejo en la evolución de ambos primos, cuyas vidas en la juventud estuvieron mucho más vinculadas de lo que se tras-

de las tinieblas. El silencio de la noche sustituía al griterío del día y solo era interrumpido por el rodar de algún simón de alquiler o por el taconeo en las aceras de los que se retiraban al salir de los teatros. La estancia no era amplia, pero estaba bien aprovechada. Los dormitorios ocupaban dos ángulos, y la puerta de entrada y el balcón a la calle Pelayo los otros dos. Los lavabos patroniles, las sillas y los baúles llenaban los huecos. En el centro estaba la mesa de estudio, y en torno a ella nos sentábamos: Joaquín Costa, Morales, López y yo. A primera hora del día se dejaban oír los primeros trasnochadores del pupillaje: Gómez Centurión —el actual académico— y el secretario de don Carlos, don Julio Beltrán de Lis, quienes se retiraban, respectivamente, de la redacción de *El Imparcial* y de los salones aristocráticos.

Tabique de por medio dormía roncando el bueno de don José Salamero, y alguna vez, en nuestra habitación, se alojaba también don Manuel Coronas, el cura del barrio de la Prosperidad. Contrastes de la vida: juntos vivían republicanos, carlistas, conservadores y liberales en perfecta armonía, y la sátira culta, bien manejada, hacía que se borraran las huellas de las amarguras enseñando a aguzar el ingenio” (*Memorias* de Vicente Castán Gil, archivo de la familia Castán).

7 “*La Regeneración* y *El Pensamiento Español* eran los periódicos favoritos de mosén Catoy cuando sucesivamente vivió en los números 13 y 2 de la calle de Belén al amparo de Florencio Vidal, profesor del Colegio de Santa Isabel. Ya años antes, en el número 5 de la calle Barquillo, próxima a la anterior, se venían reuniendo los oriundos de la cuenca del Ésera. Dicho se está, que no por ser todos los asistentes coterráneos habían de profesar las mismas ideas políticas de la prensa ultramontana, pero el fondo del carácter, los sentimientos, los modales y el cariño a la tierra de procedencia, arrastraban a la morada del modesto sacerdote quien, con su honradez y aplicación, obtuvo posición y títulos que lo enaltecían. ¿Quiénes eran los contertulios? A partir del primer pueblo de nuestras montañas y, siguiendo el curso de la nieve fundida, suenan los nombres de Marcial Cornel y Antonio Alvar, de Benasque, Vidal de Santaliestra, don Manuel Coronas cura del barrio de La Prosperidad, don Joaquín Costa estudiante de Derecho y Filosofía y Letras, don Francisco Vila comerciante establecido en la Corredera Baja, Francisco Palacio vecino de Cuatro Caminos, don Domingo Lalueza comandante del ejército, don Laureano Ducay comandante y amanuense de don José Salamero; todos estos últimos nacidos en Graus, y, por último, don Ramón Grau hijo de Roda de Isábena” (*Memorias* de Vicente Castán Gil, archivo de la familia Castán).

luce en las *Memorias* de Costa. Vicente fue a estudiar el bachillerato en el Instituto de Huesca en 1865, cuando tenía diez años, y se alojaba precisamente en la casa de su pariente Hilarión Rubio, el aparejador y maestro de obras de la provincia, para el que entonces estaba trabajando su primo Joaquín desde hacía dos años. Pero, a diferencia de este, su aprovechamiento dejaba mucho que desear, por lo que su padre, Ildefonso, el farmacéutico de Graus, optó por llevarlo el año siguiente al internado de los Escolapios de Barbastro, en donde estuvo dos cursos, al cabo de los cuales volvió al Instituto de Huesca hasta la finalización del bachillerato en 1871. En ese mismo año se matriculó en la Facultad de Farmacia de Barcelona, en la que permaneció dos cursos, hasta 1873, año en que solicitó el traslado a la Universidad Central de Madrid y le fue concedido. Su alojamiento en la capital tuvo lugar en la casa de tu tío mosén José Salamero, que entonces vivía en la calle Barquillo, número 9, domicilio cercano al Colegio de Santa Isabel, que él mismo dirigía, y en el que también se alojaba Joaquín, quien ejercía sobre Vicente cierto grado de protección y lo consideraba en el trato cariñoso como a un hermano menor, como así consta en varias cartas. En el documento de matrícula aparece como fiador de Vicente y domiciliados ambos en la misma casa.⁸ En el modelo impreso, al parecer era necesaria la figura de una persona que se responsabilizase del alumno, que para entonces tenía dieciocho años.

Los siguientes tres años continuaron en el alojamiento de Salamero en régimen de patrona, pero sería en los números 13 y 2 de la calle de Belén. Este último domicilio es muy probable que perteneciera a Florencio Vidal, profesor del Colegio de Santa Isabel, y que su esposa, Cándida Compairé, tuviese las funciones de patrona en cuanto a comidas, limpieza, lavado de ropa... se refiere. Y así llegamos de nuevo a 1876, que marca el fin de la licenciatura de Vicente, con veintiún años, y la resolución de Costa de trabajar y formar una familia cuando tenía treinta años.⁹ Por aquel entonces, Joaquín creía estar enamorado y soñaba con casarse con Salvadora Castán,¹⁰ la hermana pequeña de Vicente, cuando esta tuviese dos años más, pues entonces solo tenía trece. Por supuesto, la chica habría de estudiar y ser muy culta para poder ayudarle.¹¹

Como antes decíamos, ambos primos fueron a Graus ese verano. Vicente, al llegar, pasó de inmediato a ocuparse de la farmacia de su padre, Ildefonso, quien para entonces se había convertido en un importante propietario de tierras de cultivo en unión de su esposa, Salvadora, mientras que Joaquín se disponía a pasar parte del verano con su familia, unos días con sus padres en la calle de Benasque y otros en Arro¹² con su tío mosén Lucas con intención de tomar las

8 Universidad Central. Expedientes académicos de Vicente Castán Gil en la Facultad de Farmacia, año 1873.

9 “¡Contraer matrimonio!, ¡qué falta me hace! ¡Que no lo haya hecho antes! Hace más de diez años vengo suspirando por la familia [...]”. Joaquín Costa, *Memorias*, ed. cit., p. 256.

10 Salvadora Castán Gil, hermana de Vicente, nacida en Graus el 22 de marzo de 1863 (véase nota 729 de las *Memorias* de Joaquín Costa en la edición citada). Pasados los años, se casó con Carlos Saura, médico de El Pont de Suert.

11 *Ibidem*, p. 256.

12 Refiere en sus anotaciones que para ir a Arro salió de Graus a la una de la noche y llegó a las diez de la mañana, es decir, nueve horas de camino montado en un burro. Suponemos que haría el viaje de noche para evitar el fuerte calor del mes de julio. ES/AHPHU-COSTA/000030/052-02(2736). Este y todos los demás documentos citados de este archivo pueden consultarse en <<https://dara.aragon.es>>.

aguas sulfurosas. Estando en Arro recibió carta de un compañero (Eleuterio Delgado) en la que le informaba de que la Dirección General había puesto en marcha la dotación de personal de las provincias vascas, y que a Joaquín le correspondía ocupar la plaza de San Sebastián. Él hubiera preferido que le diesen en firme la de Guadalajara, pues la cercanía a Madrid le convenía para presentarse a las oposiciones del Registro, pero tampoco estaba mal aquello de San Sebastián, la belleza de la ciudad, bañarse en la playa de la Concha... Sería cuestión de pedir con el tiempo otro traslado. Con este fin se puso en viaje a primeros de septiembre y al pasar por Huesca se detuvo con la intención de conocer a aquella de la que tantos elogios hacía Vicente, para lo cual fue a su casa a presentar sus respetos al padre, Serafín. Y, ciertamente, la chica le gustó hasta el punto de anotar en su diario: “Ella en realidad vale mucho, no puede satisfacerle Vicente”.

Vicente a su lado era un mocoso. ¿Qué se había pensado? Curiosa conclusión y curioso resumen de una prospección amorosa. Vicente, en realidad, es un joven inexperto de veintinueve años cuyo único mérito sería la herencia de la farmacia cuando se la dejase su padre. A una chica de tales prendas no le podía venir bien un simple boticario de pueblo; qué menos que un oficial letrado o, mejor, catedrático de Universidad. Vicente podrá casarse con cualquier chica acomodaticia y con dinero dispuesta a sepultarse en el pueblo, en una botica llena de albarellos, pócmias, ungüentos y pomadas. Se llenarían de hijos e irían a misa en la parroquia de San Miguel, y los domingos a la de la Virgen de la Peña. Vicente, nueve años más joven, representaba aquello que más rechazaba (o no): familia burguesa, espíritu sedentario, creencia religiosa acrítica... La hija de Serafín, en un análisis rápido, no podía ver en él un futuro prometedor, ya que estaba acostumbrada a la vida de la pequeña ciudad de provincias y el pueblo sería para ella un lugar depresivo. Él conocía bien a Vicente; había convivido con él en Graus, en Huesca y en Madrid. Era un chico campechano, muy amante de su pueblo y de sus costumbres. Las madres de ambos eran primas hermanas, solo que en casa de los Gil los descendientes del abuelo Ignacio Gil (Sallán) habían tenido destinos diferentes. La madre de Vicente, Salvadora, se casó con el de Casa Alifonso, el boticario, y ambos habían recibido el grueso de la herencia, cosas de Aragón. Por el contrario, María, su madre, y sus hermanos se quedaron con pequeñas posesiones y con sus manos para trabajar la tierra. Para colmo fue a casarse con un labrador pobre de Benavente, Joaquín, su padre. Vicente, por tanto, era un privilegiado que había podido elegir estudios sin que le saliesen callos, sin tener que usar las horas de la noche para salir adelante. Por si esto fuera poco, era un mal estudiante.

Definitivamente, Conchita le había gustado mucho y había de ser para él. Y mascullando estos razonamientos continuaría el viaje. Poco le costaría trasladar la plaza de oficial letrado con el fin de estar lo más cerca posible de Madrid, aunque su verdadera intención sería un posterior traslado a Huesca. Además, Vicente estaba a punto de ponerle las cosas más fáciles.

A pesar de estas reflexiones, había entre ambos una relación cordial, entrañable, desde la infancia. Vicente no escatimaba elogios de su primo y no cesaba en sus *Memorias*¹³ de admirar sus capacidades y su dedicación al estudio. Se sentía a gusto en su casa, con aquellos familiares humildes, ejemplo de trabajo y dignidad aragonesa del campo, y les hacía frecuentes visitas a

13 Archivo de la familia Castán.

su casa de la calle de Benasque. No obstante aquella pobreza, Vicente sentía al lado de ellos un calor de hogar que no experimentaba en su propia casa, a pocos metros de allí. Pero algo estaba sucediendo en el domicilio de los Castán que le haría modificar sus planes iniciales.

En noviembre hubo nuevo traslado para Costa, en esta ocasión, tal como había solicitado, a Garbayo,¹⁴ a Guadalajara, ciudad próxima a Madrid que le facilitaba la continuidad de contactos con la Institución Libre de Enseñanza y la preparación de otras oposiciones. De todas formas, intentó, sin éxito, un traslado a Madrid. En Guadalajara seguía con el sueño enamorado de Salvadora Castán, pero la figura de Concepción ya se había deslizado con fuerza en sus pensamientos.

A partir de enero del año siguiente (1877) se inició entre Castán y Costa una correspondencia relacionada con los minerales y los fósiles que Vicente enviaba a Augusto González Linares, responsable del museo de la Institución Libre de Enseñanza; en otra carta le encargaba a Joaquín que le tramitase el título de licenciado en Farmacia, en otra le enviaba libros, etcétera; pero en ninguna se hacía mención de Conchita.¹⁵ En todas ellas se puede apreciar el entusiasta espíritu de colaboración de Vicente con su primo, a quien encantaba que le tuviesen informado de todo cuanto ocurría en Graus.¹⁶ Amigos y familiares estaban pendientes de las publicaciones de Joaquín y leían con avidez los artículos suyos en la *Revista Europea* y *La Revista Española*. Vicente le contaba que Julián, el maestro, decía que empleaba un lenguaje superior a sus conocimientos y que por eso no los entendía, y que también los leía Evaristo Romero. Joaquín, al contestar, manifestaba su impaciencia por saldar todas sus deudas, hecho que levantaba la protesta de Vicente, quien decía que habían quedado todas ellas saldadas. Se refería con certeza a una capa que le habían prestado el invierno anterior y que Joaquín se había visto obligado a empeñar para hacer frente a sus gastos.

Pero en febrero Vicente había resuelto ya marcharse de Graus. Había tenido un fuerte encontronazo con sus padres. Le daba igual hacer oposiciones a Sanidad Militar que ir a Alicante o a Santander, el caso era salir de allí como fuera.¹⁷ Ante el asombro de todos decidió viajar en marzo con rumbo inicial a Madrid. Deseaba coincidir con Joaquín en la estación de Guadalajara con el fin de saludarlo y entregarle un envío de su padre.¹⁸ Una vez en Madrid,

14 Casimiro Pío Garbayo de Bofarull, oficial del Ministerio de Fomento. Véase nota 754 de las *Memorias* de Joaquín Costa en la edición citada.

15 ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(2866).

16 “[...] por la adjunta nota verás los discursos del P. Feijoo escritos en su *Teatro Crítico* y que en ninguno de ellos está el que pides, pero te la remito por si alguno tiene relación o por si hubieras equivocado el título. He registrado la librería de don Manuel Lasierra y no tiene ninguna obra de este autor. No obstante, registraré en casa de Albar o de Evaristo [...] nuestro querido amigo mosén Coronas falleció el 11 de septiembre, y la víspera de la fiesta le dieron sepultura. Murió repentinamente. Esta mañana ha ocurrido otra muerte repentina que no dudo que sentirás: ha sido la de mosén Vicente Aguilar. Don José Salamero no ha salido de esta, y supongo que no lo hará hasta el 3 o el 4 del próximo mes [...] Agradeceré mucho tu recuerdo. Sin más por hoy, manda cuanto quieras a tu primo y servidor. V. Castán. P. D. Espero tener dentro de dos o tres meses una buena colección de minerales de los que se encuentran en el país para la ILE. Tu familia sigue sin novedad, lo mismo que la mía. Ambas te saludan, lo mismo que los amigos. ¡Hace una hora ha muerto el célebre Pajazas!”. ES/AHPHU-COSTA/000030/052-02(2738).

17 ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(2853).

18 ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(2857).

siempre alojándose en la casa de Salamero en la calle de Belén, se entrevistó con él, pero nada le dijo de sus planes con respecto a Concepción. Fue a visitar a Francisco Giner, en la Institución, y estuvo también con Augusto González Linares para entregarle los fósiles de Graus. Este último fue quien le recomendó para trabajar en la farmacia de Comillas, lugar al que iban varios miembros de la Institución Libre de Enseñanza durante los veranos.¹⁹

Costa se tomaba a broma la espantada de Vicente. En carta a su tío Salamero, le decía:

Querido tío. Supongo que habrá llegado a esa *l'enfant prodigue*, de quien tuve ayer carta y para quien es la adjunta: no tengo tiempo de repetirla, aunque noto que ha salido demasiado burlesca...²⁰

En los apuntes de su diario, Costa no podía evitar hacer comentarios sangrantes e injustos, en ocasiones acerca de las personas que más quiere o más afecto le han demostrado. Es el caso de Vicente, quien para la vuelta de Madrid a Graus se encuentra con una situación que se le antoja opresiva con el paso de pocos meses. Costa Larrégola, al escribir a su hijo, le comenta que la causa de la marcha de su primo de Graus se debe a la negativa de estos a hacerle heredero.²¹ Nos cuesta trabajo creer que ese fuera el motivo, o el único motivo. Sabedor de las ideas conservadoras de la casa en la que, además de la farmacia, había que ocuparse de otros negocios, el joven boticario intuía que iba a sepultarse de por vida allí sin haber apenas recorrido mundo. A primeros de abril, tras la entrevista que tuvo en Madrid con su primo, Costa anotaba en su diario:

Vicente pasó por aquí a principios de mes, [...] ha reñido con su familia, se ha emancipado y se va a regentar una farmacia. Y ¿por qué? ¿Porque no quieren hacerlo heredero! Quería casarse desde luego y ser dueño de la casa de su padre, o que le diesen la botica. ¡Majadero! Después de todo, no era fácil su permanencia en casa faltándole experiencia de la vida, siendo tan frío y calculador como es, con el carácter de su madre, dominante y que desconfía de él, y a quien él no ama, con el carácter ultramontanésimo de su padre, etc. ¡Vaya a aprender en la escuela de los desengaños! Culpa en parte tienen sus padres: ¡haberlo dedicado a un oficio!²²

Vicente, ignorante de los planes de Costa, estaba ya en Comillas en abril al frente de la farmacia. Escribe a su primo contándole con entusiasmo cuánto le gusta su trabajo, los minerales que va recogiendo, lo mucho que lee y estudia, lo pintoresca que es aquella comarca santanderina y lo muy agradecido que está a los amigos de la Institución Libre de Enseñanza.²³

Joaquín tenía para entonces una confidente a la que hacía cómplice de todos sus planes. Se trataba de Fermina, la sobrina de un canónigo (Modesto de Lara) a la que había conocido en su casa cuando mantenía con este una relación que consideró bochornosa, y quien en sus cartas a Costa, de un modo anómalo y confuso, le daba tratamiento de hijo, invistiéndose a sí

19 ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(2866).

20 ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(2874).

21 ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(2855).

22 Joaquín Costa, *Memorias*, ed. cit., p. 265.

23 ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(2883).

misma como madre adoptiva. Había quedado viuda de un marido siempre enfermo, con un hijo llamado también Vicente, y sola desde la marcha del canónigo a Zaragoza, a donde lo habían destinado. Se trata de una relación con esta mujer mayor que él, que fue en algún momento íntima y no prosperó por los cauces que suelen ser naturales, quedando un trato exclusivamente epistolar. Costa, al mantener de manera prolongada esta relación, muestra una fuerte necesidad afectiva hacia la mujer, que ya necesita regular y hacer realidad en la persona de Concepción. El plan estaba urdido y Fermína le dice al respecto:

Elche

Abril 15 de 1877.

Querido hijo [...] Muchísimo me alegraría poder mediar en su proyecto de novia, pues sabe le deseo todo lo mejor para su felicidad, y como V. vale tanto, preciso es que mucho valga la que ha de ser su compañera [...] Yo haré siempre las veces de madre en todo momento que sea necesario [...] me alegro que este verano desista de su país, así tendremos en grandísimo gozo de verle aquí en su casa, y bañarnos en Alicante. Entonces trataremos despacio de nuestros asuntos [...] Respecto a Vicente, creo difícil distraerle de la novia, pero en la precisión de tomar un remedio tendrá que hacerlo...²⁴

A su vez, Joaquín ha ido enviando diversas solicitudes de cambio de destino, hasta que por fin, al mes siguiente, se le ponen las cosas a tiro. De la Asesoría General del Ministerio de Hacienda le llega una nota de su superior, Garbayo, en la que le comunicaba que había renunciado a la plaza de Huesca su titular, Sabino de Navas. Al fin, la plaza de Huesca era suya y allí se trasladó de inmediato.

Enterado su padre en junio de que ya no estaba en Guadalajara y de su nuevo destino, le escribe a Madrid manifestando entusiasmo por tenerle cerca. Van a poder ayudarle, le protegerán mejor por su mala salud, porque es un descuidado que solo sabe estudiar. En el pueblo hay movimiento. Lasierra ya se ha enterado y ha preguntado...

Para vivir en Huesca precisaba de un sitio que estuviese céntrico y bien presentable con arreglo a su categoría. Hubiera querido alojarse en la Fonda La Estrella, en la plaza de la Corralaza, y así hubiera recordado ratos de su juventud pasada, pero el amigo Luis Vidal le informó de que ya no existía. Sin embargo, había otras casas en la Cuesta de las Procesiones, en el callejón de San Salvador o frente a la casa donde vivió Tomás Lalaguna, etcétera. Por supuesto, la familia patricia de los Tolosana conoció la noticia y esperaba recibirle en su casa sin excusa alguna. ¡Qué situación tan diferente a la de entonces! Ahora de levita, cuello duro y chistera para las ocasiones, y entonces... El periódico de Huesca daba fe de su llegada a la ciudad en julio de 1877. Desde el comienzo de su estancia se dedicó al asedio de la fortaleza de los Casas, en la calle de San Salvador haciendo uso de su proverbial inteligencia y su vasta cultura. Escribía colaboraciones literarias en la prensa y frecuentaba las reuniones sociales en las que podía encontrarse con Conchita y con los amigos de la alta sociedad oscense. Sin embargo, a pesar de que la estructura de pensamiento de Costa distase mucho entonces de la de un revolucionario, su adscripción a la Institución Libre de Enseñanza supuso un fuerte escollo para el éxito de sus pretensiones, y su primer acercamiento a la pretendida no fue exitoso, aunque apreció síntomas

24 ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(2879).

de poder triunfar con insistencia.²⁵ Del adecuado progreso de sus planes, y de la presteza con que los puso en marcha, da noticia a su confidente de Elche, a la que no solo le hace sabedora de ellos sino que le ofrece un protagonismo representativo para el caso de que salga airoso de ellos, a lo que ella contesta el día 24 de aquel mismo mes de julio:

[...] Muchísimo me alegró la noticia de su traslación, mucho más ahora que sí le va mejor, se pasea, tiene amigos y espero haga amiga pronto a la que deseo conocer [...] No tenga miedo por las calabazas que le dio porque V. vale muchísimo más que todos y esto debe conocerlo ella [...] Ánimo y dígame qué resultados va dando el proyecto, que yo mientras tanto procuraré ponerme buena por completo cuando llegue el caso de ser su madrina de boda con Concepción...²⁶

Y abunda sobre sus sentimientos refiriéndose a posibles resultados inciertos de los exámenes de su verdadero hijo, Vicente:

[...] De todo daré a V. noticia en el momento en que sepa algo de cierto, pues sabe que su pecho es el archivo de mi confianza. En él se encierran y encerrarán siempre mis lágrimas o satisfacciones, pues tengo aprendido por experiencia que solo Dios y mi hijo Costa pueden medir cierta clase de sentimientos que a mi otro hijo no me es posible ni debo revelar jamás [...] A Dios [...] su buena madre que tanto le quiere. Fermina.²⁷

¿Verdaderamente los proyectos incluían la pantomima de presentar a Fermina como madre y madrina de boda en caso de matrimonio con Concepción? ¿Qué sentimientos albergaba que eran tan inconfesables? Indudablemente, el papel de Fermina estaba muy lejos de ser tan circunstancial y secundario como se esboza en la biografía de Costa. Parecía que esta señora era la única mujer merecedora de todas sus confidencias de debilidades y carencias de sabiduría en el campo femenino. Su verdadera madre, María, enferma de verdad y con las manos encallecidas, suspiraba por verle pero sabía que entonces su hijo era un hombre importante al que no podían incomodar ante aquellas gentes de Huesca. Con vivas muestras de cariño, le dice en una carta:

[...] Te doy la enhorabuena por el buen recibimiento que te dieron. Dijo Lasierra que te habían recibido como al señor obispo. No sé si *baldiarían* las campanas de todas las parroquias. Si no estuvieses en una posada me hubiese ido con Diego a verte. Si quieres arrendarte una habitación vendría yo a cuidarte una temporada y me llevaría los atavíos precisos para principiar a vivir, y después iría la Vicenta otra temporada y estarías mejor cuidado que con extraños, y tal vez no gastarías tanto [...] Si te parece te mandaré dos pares de calcetines, que ya están hechos. Yo deseo que te vengas a cambiar de aires unos días [...] Sin más recibe los afectos de todos y manda lo que gustes a tu madre que te quiere y verte desea. María.²⁸ (1 de agosto de 1877)

25 Para conocer mejor los pasos de Costa en Huesca durante esta época consideramos imprescindible la lectura del trabajo del profesor Ara Torralba "Más noticias acerca de la segunda estancia de Costa en Huesca (1877-1879), continuadas por dos raros artículos del período: 'La moralidad en el siglo xvii' y 'Lo grande y lo pequeño'", *Anales de la Fundación Joaquín Costa*, 21 (2004), pp. 5-29.

26 ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(2933).

27 ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(2933).

28 ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(2936).

El tesoro de Costa no estaba en Huesca, sino en Graus. Una madre, una familia pobre pero buena y honrada, amante de los suyos y de sus costumbres. El problema consistía en que aquellas personas, con todo dolor de corazón, no eran compatibles con sus proyectos en aquellos momentos.

A finales de julio Vicente, en Comillas, ignoraba el paradero de su primo hasta que José Salamero le escribió contándole que se había trasladado a Huesca. Volvió a escribirle felicitándolo por sus logros y tratando de justificar nuevamente su huida de Graus. Quería demostrar a sus padres que podía vivir independiente de ellos, que no les precisaba, pero todo ello sin resentimiento.²⁹ En otra de las cartas le pedía que preguntase en Huesca por el precio del papel con membrete en letras doradas³⁰ y en ella le cuenta cómo discurre su vida allí, sus éxitos con la pomada para las grietas de los pechos y la gran aceptación de su esencia de zarzaparrilla, todo con alegría casi infantil. Sabedor de las relaciones de amistad de Joaquín en Huesca, le envía recuerdos para Serafín Casas y Leonisa Soler, padres de Conchita, ignorando por completo el asedio a que esta se veía sometida. A este entusiasmo Costa respondía el 29 de octubre con una carta despectiva que creo que no llegó a enviar, aunque sí conservó el borrador. De forma no exenta de mal gusto se burla de sus letras doradas sin tener en cuenta que entonces era un estilo comercial muy difundido entre los farmacéuticos y otros profesionales. La carta era a todas luces excesiva, con un rencor innecesario y desmedido del que algún tiempo después, como era habitual en Costa, tendría que arrepentirse en todas sus reacciones iracundas. Sin embargo, en una carta anterior, de agosto,³¹ le había reconvenido por su actitud intransigente con sus padres y, con el tono afectuoso pero firme de un hermano mayor, le recomendaba que cesase cuanto antes en su actitud y volviera lo antes posible para hacerse cargo de la farmacia y ayudar a sus padres en todos sus intereses. Así pues, Costa, del mismo modo, con muchas personas con las que se relaciona y de las cuales es deudor en muchas ocasiones (véase Ducay, familiares, Fermín Mur, Giner, Salamero, Vicente, Lasierra, Bescós, Gambón y un largo etcétera), mantiene un sentimiento ambivalente de cariño y de intransigencia que le cuesta serios y dolorosos arrepentimientos.

Decíamos, pues, que Vicente desconocía los movimientos de Joaquín cerca de Conchita, como asimismo ignoraba que la jovencita lo desdeñaba, como también lo había hecho con Mariano Vidal³² y posteriormente lo haría con Lucas Mallada. En lo que respecta a las relaciones con sus padres, los ánimos se habían calmado mucho para el verano de 1878, tal vez por el hecho de haber

29 Carta de Vicente Castán Gil.

30 29 de octubre. Borrador de carta de Joaquín Costa a Vicente Castán Gil: “Te veo con gusto caminar por la escabrosa senda de la inmortalidad. ¡Tu nombre en letras de oro! ¡Chico, chico! Me has dejado bizco. Nosotros nos quemamos las cejas, nos morimos llenos de reumas, de parálisis, de gota.... con medio pulmón más o con menos, y no alcanzamos tanto: lo que es hacer las cosas al vapor los simples farmacéuticos. ¡En letras de oro! Si no vuelvo de mi sorpresa: estoy deslumbrado: has logrado tu objeto (sic): preparaste bien el golpe: bizco y deslumbrado pues, por lo que veo, eres ya todo un hombre! Y encargas etiquetas a Huesca... ¿Pues qué te parece a ti que es Huesca? ¿Y qué concepto tienes formado tú de las letras de oro? ¿Letras de oro en Huesca? ¡Jamás, jamás, jamás! Huesca ya no basta para ti, desengañate; tú no cabes en Huesca: la provincia ha perdido a uno de sus hijos. Costa dice que podrías hacerlas de imprenta, pero la imprenta no te basta ya, es cosa atrasada para ti, ya se ve, como que concentras al vapor, como que haces pucherovaporología... Quién lo había de decir: ¡tan pequeño que eras hace unos cuantos años!”.

31 Carta de Joaquín Costa a Vicente Castán Gil de agosto de 1877.

32 Joaquín Costa, *Memorias*, ed. cit., n. 736.

enfermado la madre de Vicente. Aquella estancia en Comillas había sido muy provechosa para él, porque había adquirido experiencia profesional, además de disfrutar de la enriquecedora amistad de Francisco Giner y de otros miembros de la Institución Libre de Enseñanza, como Linares y Cossío (Vicente, llevado por el entusiasmo de Costa, era ya miembro cotizante de la Institución). También había aprovechado para recibir clases de francés y de piano, etcétera.

De las manifestaciones en el diario de Joaquín es posible deducir que ya estaba intensamente enamorado de Concepción, y que la figura de Vicente, aunque empequeñecida por la distancia, se le hacía molesta por su pretensión de boda con ella. Siempre en su línea, se siente necesitado de tratarle en tono sarcástico de burla, haciéndole ver su inferioridad:

Hoy he escrito a Vicente (a Comillas, Santander), y le digo una cosa que le disgustará enormemente: “He descubierto que me tenías engañado como a un chino: estaba en la creencia de que Concepción era tu novia, y ahora resulta que no hay tales carneros, ni sombra; ya me sospechaba yo algo, y aun algos, al verte dejar el país tan campechano. Lo siento por ti, porque está lindísima y vale un Perú; la he encontrado mejor que el año pasado...”³³

El seguimiento de los pasos de Joaquín desde el mes de julio en que llegó a Huesca a lo largo de sus *Memorias* es la lectura de una cadena de despropósitos que terminó con un estrepitoso fracaso. Si bien se debatió obteniendo algunos progresos durante algún tiempo más, lo cierto es que parece que fue a la llegada del invierno cuando daba el asunto por terminado. A pesar de todo ello tenía esperanzas, puesto que con posterioridad escribió a Francisco Giner pidiéndole consejo,³⁴ y porque puso en marcha un complicado y turbio manejo según el cual el canónigo Modesto daría pruebas de su religiosidad y honestidad a la familia de Conchita.

Sin perjuicio de lograr un éxito cerca de aquella amada rodeada de dificultades por todas partes, consideraba que su estancia en Huesca tocaba a su fin, y nuevamente volvió a pedir un traslado a su jefe.³⁵ También escribió a Vicente contándole asuntos cotidianos, pero ni una sola palabra de Conchita.³⁶ En poco más de un año había estado destinado en cuatro lugares diferentes. Vivía en un intenso debate en el que con frecuencia le acudían accesos de llanto por la irremediable pérdida de la amada: “Diecinueve siglos batallaban, ¡y yo, en el campo de esa batalla, actor y testigo y víctima!”. Esta última expresión utilizará el profesor Cheyne para encabezar el capítulo de Concepción en su biografía.³⁷ Contrastan estas palabras

33 Joaquín Costa, *Memorias*, ed. cit., p. 274.

34 Carta que da título e inicio a la obra del profesor Cheyne *El don de consejo: epistolario Joaquín Costa – Francisco Giner de los Ríos (1878-1910)*, ya citada.

35 “19 de diciembre. Sr. D. Casimiro Garbayo. Querido amigo: Desde que anuncié a V. mi llegada no ha pasado nada de particular que me obligue a escribirle. Lo único que ha pasado es el verano, y me conviene ya salir de aquí... Hágame el favor de decirme si está aún vacante la plaza de letrado de Guadalajara y trasladarme a ella. Si no lo está, estoy dispuesto a ir a cualquier otra parte que no sea Canarias, pues a toda costa necesito salir de aquí; a nuestra vista le explicaré por qué. Saluda afectuosamente a su señora y a su hija y abraza apretadamente a V. su afmo. amigo y S. S. J. C.”. ES/AHPHU-COSTA/000030/052-03(3011).

36 Joaquín Costa, *Memorias*, ed. cit., p. 320.

37 George J. G. Cheyne, *Joaquín Costa, el gran desconocido*, Barcelona, Ariel, 2011, capítulo xi: “... Actor y testigo y víctima...”.

con las usadas por Vicente en sus *Memorias* para dar título a este episodio: “Traidor, desleal e hipócrita”, como veremos a continuación. Costa no acababa de comprender las razones de su rechazo, y en sus especulaciones sospechaba que su tía Salvadora ponía al corriente a la madre de Conchita de la pobreza en la que vivía su familia en Graus, o que comenzasen a hacerse evidentes los signos de su enfermedad en una pierna, además de los ya conocidos en el brazo derecho. Cualquier razonamiento le parecía mejor que el más que probable temor de Conchita a contrariar los deseos de su padre aceptando una relación que se presentaba muy turbulenta. En el mes de julio de 1878, tras una carta de Joaquín, que debió de resultar sumamente ofensiva, Conchita daba por terminado cualquier tipo de relación entre ambos. Aún le quedaba la esperanza de ennoviar con Salvadora Castán, a la que iba a ver en algunas ocasiones al Colegio de Santa Rosa,³⁸ en el que estaba interna. Sin embargo, decía seguir enamorado de Concepción.

Durante el verano Vicente había recompuesto las relaciones con su familia y se disponía a volver, cosa que no ocurrió hasta el 30 de enero de 1879, día en que el tren lo dejó en Huesca. Pero dejemos que sea él quien nos relate lo sucedido desde la distancia del tiempo en que lo escribió, en 1915.

Traidor, desleal e hipócrita

Cuán duro se hace el lenguaje de la verdad para quien falta a sabiendas con sus deberes; y qué mal sientan los anteriores epítetos a aquellos que están convencidos de la rectitud de aquel a quien se atribuyen. Pero el tiempo, que cubre de densos nubarrones la Tierra, se encarga asimismo de despejar el horizonte para que la luz penetre en todas partes.

Se lo perdoné todo porque la quería, y no conservé un átomo de rencor por su proceder; pero la lección no se ha borrado de mi mente ni aun después de muerto el genio.

Me dijo más de una vez, durante nuestros estudios de facultad, que me consideraba como si fuera su hermano menor, sin pensar en aquel otro que más tarde había de remover sus restos cadavéricos.³⁹ Yo creí, y creo que era verdad, que no hacía más que corresponder a mi cariño con pruebas demostradas. Me fie de su palabra y le confié mis secretos más íntimos, sin pensar que su conocimiento había de ser más tarde la causa de nuestra ruptura, la de su soberbia pisoteada y la muerte de aquel ángel que Cn [Concepción] se llamaba.⁴⁰

Poco después de terminar la carrera cambiamos nuestro rumbo. Me fui a mi pueblo y, a pocos meses de estar allí, me trasladé a Madrid y luego a Comillas. De paso por Guadalajara, cuando era oficial letrado, salió a abrazarme a la estación y me recomendó una visita para D. F. G. de los R. y D. G. de A.⁴¹

Durante mi estancia en la perla del Cantábrico menudeó nuestra correspondencia. Él se trasladó a la ciudad sertoriana (Huesca), y, con este motivo y aprovechando mis confianzas, usando y abusando de mi ausencia, trató de ocupar el puesto que yo tenía cerca de mi amada. Y, fingiendo sinceridad y gracias a su talento, entraba con frecuencia en la casa de mis amigos.

38 Actualmente Archivo Histórico Provincial de Huesca.

39 Tomás Costa.

40 Por parte de Vicente parece excesivo atribuir la muerte de Concepción a los disgustos causados por la pugna amorosa. De hecho, es conocido el cortejo amoroso que mantuvo simultáneamente con Mariano Vidal y con Lucas Mallada.

41 Francisco Giner de los Ríos y Gumersindo de Azcárate.

Mi marcha a la villa cántabra hizo enfriar cálculos paternos sobre el porvenir de su hija, y la asidua entrevista y el elogio de mis cualidades despertaron en aquella familia primero simpatía, después afecto, y quién sabe si más tarde hubiera conseguido la realización de su intento. Pero, si Salomón fue vencido, ¿por qué él había de ser una excepción en la humanidad?

Próximo ya mi retorno a Graus, preparó el terreno para que no apareciera su derrota y yo desconociera el hecho de la traición y deslealtad, cubriendo con máscara hipócrita su actitud. A este fin me escribió en repetidas ocasiones manifestando la satisfacción que experimentaría viéndome transformado en mi país y el placer de reanudar nuestras relaciones verbales, y me encargaba que no dejase de avisarle el día de mi llegada a Huesca, donde saldría no solo a recibirme sino a llevarme a su casa. Y en efecto, sabiendo aproximadamente por la madre de C. el día de mi arribo, salió cuatro días consecutivos a la estación, y precisamente al siguiente día llegué. Fuimos en derechura a la casa de la que amé, cosa que no podía evitar sin un rompimiento total con toda la familia a la que unían vínculos tan estrechos con mi padre que una frase del jefe bastará para tomar concepto de la estima: fue mi padre (q. e. p. d.) a visitar a su amigo D. Serafín, recién casado, y la presentación que le hizo a su señora fue esta: "Aquí tienes a mi amigo a quien considero y estimo como mi segundo padre. Solo deseo que lo consideres y respetes como a tal".

Después de cumplir con los primeros deberes de gratitud, cortesía y amistad fui a la Diputación, donde estaba mi primo y amigo Joaquín quien, al verme entrar en el salón donde tenía su oficina, se alzó del asiento y, con sorpresa de los empleados por las demostraciones de aprecio, vino a abrazarme efusivamente. Conversamos un breve rato, en el que recriminé mi conducta por no haberle telegrafiado mi llegada y creí notar cierto resquemor que le denunciaba. Me dio cita para vernos más tarde y rechazó ir a casa de mis amigos con fútiles pretextos. Salimos juntos, me llevó al Casino Sertoriano,⁴² me presentó a sus amigos y al notar mi frialdad, que no pude disimular, me dijo que en sus amigos había producido extrañeza mi conducta. Luego fui a despedirme de él y no lo encontré; a cambio recibí una tarjeta suya en la que decía: "Aquí quedo, en Huesca, hasta mi traslado, donde me tienes a tu disposición por si puedo serte útil. Tuyo, tu primo J."

Me casé después de una ruptura difícil de saldar, y, cosa rara, también sin yo saberlo, fue con otra solicitada por él en la playa de Saturrarán.⁴³ Se casó y murió la amada de ambos lejos de la metrópoli y volvió a reanudarse nuestra amistad sin que nunca se hiciera después mención de lo ocurrido.⁴⁴

Esta traición, esta deslealtad, no alcanza el valor y el cinismo de lo ocurrido con el que más se sacrificó en su holocausto, el bueno de L. D.⁴⁵ [Laureano Ducay]

En relación con aquellas fechas, Costa anotaba en su diario lo siguiente:

42 El Casino Sertoriano ya existía desde hacía dos años, y estaba situado en el Coso Alto, junto a la plaza del Teatro Principal (Asociación Aragonesa de Críticos de Arte – AACA Digital).

43 De acuerdo con esta información de Vicente, se trataría de Cándida Zuloaga y Zabaleta, hija del damasquinador Plácido Zuloaga, nieta del armero Eusebio Zuloaga y hermana del pintor Ignacio Zuloaga. Saturrarán era por entonces una playa de moda situada en el término de Motrico y disponía de buenos establecimientos hoteleros. A ella fue a veranear mosén José Salamero al menos en un par de ocasiones. Fue allí donde trabó relaciones de amistad con la familia Zuloaga, a la que fue a visitar también a Éibar, lugar en el que vivían. Como consecuencia de su papel de casamentero, facilitó el matrimonio de Cándida con Vicente en 1889. En cierto momento no conocido, es posible que José mediara en Saturrarán para lograr ese matrimonio con Joaquín con resultado infructuoso. Pudo haber sido en el verano de 1876, cuando Costa estaba en San Sebastián como oficial letrado. Salamero estaba lejos de sospechar que aquella misma playa iba a ser tras la Guerra Civil la cárcel de mujeres de la República más importante de España y una de las más sangrientas.

44 Conchita se casó con Martín Piracés Lloro, fiscal de la Audiencia de Mayagüez (Puerto Rico), y murió dos años más tarde en aquella ciudad como consecuencia de unas fiebres puerperales (véase Joaquín Costa, *Memorias*, ed. cit., n. 1076).

45 Turbio episodio en el que Costa tuvo un enfrentamiento con Laureano Ducay, a quien trató injustamente a pesar de haber recibido de él multitud de favores.

31 enero 1879

[...] Anoche vino Vicente Castán: está en su casa. Hoy he ido a buscarle: he estado un rato con él y ellas; me he bromeado con los talentos de C. C., hiperbolizándolos tanto que ella ha conocido era burla; mi objeto, que Vicente diga a su madre que me bromeo con ella, como cuando ella (Salvadora) estuvo aquí, a pesar de que no las visite.

En el Casino, Naval⁴⁶ le ha dicho que yo tenía relaciones con C. C. o que las había tenido (no he podido averiguar de aquello o esto). Por la cara que ponía Vicente cuando adiviné que se lo decía, parece que no sabía nada. Ha disimulado y nada me ha dicho. ¿Es que se cree estar ya enfrente de un rival? Le he bromeado acerca de ella y de su próximo enlace con él, para evitar que me embromase él, pero ha estado reservado y se ha contentado con decir: “Hay otro más afortunado”. Le he dicho: “Se casará contigo, pero enamorada de otro que no la quiere”. Él enlazará cabos sueltos en Graus y lo descubrirá. ¡Indigna situación! ¡En qué ridículo he caído!⁴⁷

Joaquín tenía verdadero interés en no chocar con Vicente y para ello deseaba que quedasen ocultas sus relaciones con Conchita, o cuando menos, si hubo algo, que había terminado ya; pero no pudo evitar que Mariano Naval, íntimo amigo de Vicente, le contase cuanto sabía del asunto.

Ildefonso Castán, padre de Vicente, aparece en la historia de este suceso en el año 1878. Había frecuentado la casa de su amigo Serafín durante los últimos meses por cuestiones personales y en ella había coincidido con su sobrino Joaquín en varias ocasiones, y al parecer desconocía lo que estaba sucediendo. Junto con otros profesionales y hombres conocedores de la materia en la provincia, entre ellos su propio padre, había colaborado a solicitud suya en la elaboración del capítulo “Derecho consuetudinario del Alto Aragón”, de la obra más ambiciosa *Derecho consuetudinario y economía popular de España*, y por ello aparece entre los agradecimientos del prólogo en el mes de mayo, cuando ya el conflicto se había enfriado. Con el fin de que no se enterase por otras personas, Joaquín le escribió en febrero una carta a Graus en la que, de manera *rabiosa*, según se expresa en sus *Memorias*, lo ponía al corriente de sus amores con Concepción Casas y por qué motivo estaba tan resentido, a la que Castán le respondió de manera pausada y con deseos de restablecimiento de la amistad interrumpida entre ambos primos:

Graus

13 de febrero de 1878

Mi querido sobrino Joaquín: Recibí tu carta y he cumplido los encargos que en ella me hacías. Yo mismo llevé a tu madre las treinta pesetas que me encargas, y el día anterior, antes de recibir tu carta, le di a Ibor seis reales que me pidió con orden tuya. Puedes entregar ambas cantidades, cuando te venga bien, a la maestra de Salvadoreta para los gastos extraordinarios de esta.

He leído con detenimiento tu carta, sin prevención de ninguna clase, con la calma y sangre fría que debe tener un hombre de 55 años. Me alegra saber algunas noticias de las que en ella me das;

46 Mariano Naval Torres, abogado y diputado provincial, nacido en Peralta de Alcofea. Gran amigo de Vicente Castán, quien refiere de él que su capacidad y aplicación en la carrera le valieron para ganar un premio al opositor Antonio Maura. Hace de él un elogio por su reconocida bondad, así como destaca también su característica de ser un despistado en grado superlativo, hecho que le valía que le gastasen bromas con frecuencia. En aquellos días de Costa en Huesca, ejercía como abogado en Peralta de Alcofea e iba con frecuencia a la capital. También hizo amistad con Costa, con el que colaboró en la recogida de datos por los pueblos sobre dances, coplas y romances para su trabajo *Poesía popular del Alto Aragón*. Años más tarde sería vicepresidente de la Cámara Agrícola del Alto Aragón.

47 Joaquín Costa, *Memorias*, ed. cit., pp. 415-416.

otras hubiera querido mejor ignorarlas ahora. Si cuando podía poner remedio me las hubiera notificado algún amigo, me hubiera hecho mucho favor.

Si tú hubieras padecido en algún tiempo la enfermedad que supones aqueja a Vicente disculparías su proceder, que yo no apruebo, siendo como tú dices. El tiempo hará que volváis en amistad; yo no perdonaré medio para conseguir que os améis como parientes y como íntimos amigos.

He enterado a tu tía de tu carta para que notifique si algún juicio temerario había formado sobre ti y sobre tu proceder. No he considerado oportuno enseñársela a Vicente; cuando lo sea ya le iré enterando. Parece que Vicente viene con buenos propósitos; hasta ahora se porta bien. Yo, por mi parte, cedo y transijo en cuanto debo ceder.

Cuídate y recibe afectos de tu tía y míos, y ya sabes que siempre me encontrarás dispuesto para practicar el bien hasta donde alcancen mis fuerzas y mi poder. Se despide hasta otro día tu tío que te quiere, Ildefonso Castán.⁴⁸

Solo conocemos las intenciones de Costa en su carta por sus *Memorias*, pero no todo su contenido. Por la contestación de su tío podemos deducir que en ella le hacía saber sus muchos padecimientos económicos del pasado, así como se quejaba de la brusquedad con que le había tratado Vicente al enterarse de su relación con Conchita. Indudablemente, estos familiares de Graus padecían a juicio de Costa de la misma ideología que Serafín Casas, el ultramontanismo; pero de su comportamiento habitual hacia su sobrino y su familia hay que deducir que su trato era afable y cariñoso, más bien dispuesto a hacer favores que a escatimarlos.

Tras el enfrentamiento, las relaciones entre Joaquín y Vicente se enfriaron durante al menos ocho años. Vicente aceptó dócilmente el papel que le reservaba su padre al frente de la farmacia, mientras que Joaquín pasó aquel verano de 1879 también en Graus para poner de nuevo sus ojos en Madrid a su término. El hecho de no haber votado al candidato oficial en las elecciones del 20 de abril, el barón de Alcalá, lo puso en su contra, y esa fue la causa de que le diesen un destino forzoso a León, decisión que lo encolerizó justamente y no aceptó, renunciando a la plaza mediante solicitud de excedencia. Nunca volvió a acordarse de Conchita. Entre sus miles de páginas repletas de recuerdos e intimidades, no consta ni una sola mención a aquella muchacha de Huesca por la que tantas lágrimas había derramado.

48 ES/AHPHU-COSTA/000012/021-6(1171).

Mariano Lacambra Marín: política hidráulica y costismo

VÍCTOR MANUEL LACAMBRA GAMBÁU¹

Entre los **regeneracionistas altoaragoneses**, junto a los conocidos Joaquín Costa o Lucas Mallada, se debería reconocer la figura del barbastrense Mariano Lacambra Marín, un activista del regeneracionismo de finales del siglo XIX y principios del XX. Lacambra representa el hombre de acción en un **contexto político y social convulso** y sujeto a los convencionalismos de una etapa política y social muy intensa en el Alto Aragón. La perspectiva de los Riegos del Alto Aragón dispone de agitadores de razonamientos que nacen en las calles de los pueblos y observan las potencialidades de los regadíos, de la electricidad, de los ferrocarriles y de las iniciativas empresariales innovadoras. Lacambra es un artesano que toma diversas iniciativas empresariales en pro del desarrollo económico del Somontano de Barbastro y de sus convecinos. Y es un ejemplo de la influencia de Joaquín Costa no solo en el desarrollo de la **política hidráulica**, sino también en ideas y proyectos que pasado el tiempo se han realizado de forma tangible.

Among the **Alto Aragonese regenerationists**, such as the renown Joaquín Costa or Lucas Mallada, the figure of Barbastro Mariano Lacambra Marín, an activist of regenerationism between the end of the 19th century and then beginning of the 20th, represents the man of action in a **convulsive political and social context** subject to the conventions of a very intense political and social period in Alto Aragón. The perspective of the Riegos del Alto Aragón has thought-provoking defenders born in the streets of the villages and observers of the potential of irrigation, electricity, railways and innovative business initiatives. Lacambra is an artisan who undertook various business initiatives for the sake of the economic development of Somontano de Barbastro and its neighboring areas. He is an example of the influence of Joaquín Costa not only in the development of **hydraulic policy**, but also in relation to ideas and projects carried out that resulted tangible over time.

UN ILUSTRE BARBASTRENSE²

Mariano Lacambra y Marín nació en Barbastro en 1845, un año antes que Joaquín Costa y cuatro años después de Lucas Mallada. Su entrada en la *Gran enciclopedia aragonesa* lo define así:

-
- 1 Doctor en Sociología por la Universidad de Zaragoza. ORCID iD 0000-0003-0854-4232. vlacambra@gmail.com
 - 2 Véase José Antonio Cubero Guardiola, "Mariano Lacambra Marín, un polifacético barbastrense [apuntes sobre su vida]" <<http://seirapowerplant.blogspot.com/2011/08/mariano-lacambra-marin-un-polifacetico.html>>, agosto de 2011, publicado también en septiembre de ese mismo año en *El Cruzado Aragonés* de Barbastro.

Inventor, constructor, ensayista y político regeneracionista, autor del libro *La regeneración de España por los riegos, ferrocarriles secundarios, explotación de minerales y cuanto convenga al bien común* (Barbastro, 1910).

La obra humana de Mariano Lacambra se inscribe dentro del papel histórico de la burguesía revolucionaria del siglo XIX: participó en la construcción de la presa sobre el Vero en 1876; en el tendido de la vía férrea Selgua–Barbastro (1880); en la construcción del primer alternador que suministró energía eléctrica a Barbastro (1891). Fue creador de un calendario “sistema Lacambra” que introduce el sistema decimal en el cómputo del tiempo (año de diez meses); inventor del “sifón iris” para el aprovechamiento de aguas subterráneas; precursor de los pantanos de Alquézar y El Grado, y propagandista de una red de ferrocarriles eléctricos secundarios que, llegando hasta el Pirineo, “transporten minerales, forrajes, madera y ganado”: con ello trata de frenar la emigración, mitigar el paro, y hacer más fértiles las tierras.

Fue premiado en la Exposición Hispano-francesa de Zaragoza de 1908. Durante toda su vida, llevó una incansable campaña en pro de los riegos del Alto Aragón, colaborando con su gran y admirado amigo Joaquín Costa.³

A ello cabe añadir otras iniciativas relacionadas con la construcción, en este caso, de la plaza de toros de Barbastro:

Testimonio de lo que puede la voluntad engendrada en buenos deseos y sostenida con rectitud de miras es el circo taurino inaugurado ayer-tarde en esta ciudad. Gracias a las iniciativas de algunas personas entusiastas por su pueblo y apoyadas por otras de los mismos sentimientos, gracias, en primer término, a los trabajos y esfuerzos del inteligente maestro de obras D. Mariano Lacambra, tienen los barbastrenses sobre el solar de la antigua plaza, otra moderna que a pesar de no estar hoy terminada, ofrece un bonito aspecto y es de capacidad bastante para la población.⁴

En 1897 establece en la localidad de Benasque el alumbrado público y una fábrica de harinas con motores eléctricos:

Toda la maquinaria de turbina, dinamos, transmisores, etc. Tuvo que ser construida exprofeso en piezas de menos de 100 kilos, por la dificultad de las comunicaciones en aquella parte de los Pirineos, donde, en un trayecto de 40 kilómetros, ni las personas pueden, muchas veces, transitar a pie, a causa de lo escarpado del terreno, cubierto de nieve la mayor parte del año, sobre todo en las alturas de Aneto, una de las mayores de Europa. Todas las obras de instalación han sido hábilmente dirigidas por el inteligente maestro de obras de Barbastro, D. Mariano Lacambra.⁵

Estos y otros inventos los lleva a la Exposición Provincial de Huesca de 1906, donde recibe la medalla de plata por su conmutador eléctrico.⁶ En 1908, con ocasión de la Exposición Hispano-Francesa en Zaragoza, presenta sus inventos y publicaciones. Allí recibe la felicitación de Basilio Paraíso, que le comunica la concesión por el comité de la misma de un diploma especial de cooperación.⁷ El sifón Iris aspiraba el agua, y la turbina Lacambra, “de

3 “Lacambra y Marín, Mariano” en *Gran enciclopedia aragonesa*, Zaragoza, Unali, 1980, t. VII, p. 1979.

4 *La Crónica de Huesca*, año II, 295, 30 de enero de 1893, p. 4.

5 *Crónica de Vinos y Cereales*, año XX, 1824, 22 de diciembre de 1897, p. 3.

6 *El Diario de Huesca*, 3 de diciembre de 1906, p. 2.

7 Lacambra Marín (1910c: 204).

extraordinaria utilidad”, “sirve para mover todo cuanto desee” y puede funcionar en cualquier sentido y su posición puede ser horizontal y vertical. El conmutador sistema Lacambra solucionó el problema de la ubicación fija de las lámparas eléctricas, evitando “fraude alguno” y así poder colocar “cuantas correderas necesite el abonado para poder iluminar infinitos departamentos” (Lacambra Marín, 1910c: 170).

Es un ferviente defensor del sistema decimal, en una época en la que todavía se mide en cahizadas y nietros. Por este motivo se le ocurre la idea de un calendario decimal de diez meses y, a partir de este, un reloj kilométrico en el que el día tiene diez horas y la noche otras diez. La revista satírica *Gedeón*, en 1911, se mofa de su idea:

El Sr. D. Mariano Lacambra es un hombre admirable. ¿Qué dirán ustedes que ha hecho, así de golpe y sin decirselo a nadie? Pues la tontería de reformar completamente el calendario. ¡Hombre, no hay derecho! ¡Y sin avisarnos para que tomáramos algunas precauciones, muchísimo menos! Pues nada, de hoy en adelante nos sobran dos meses que, según el Sr. Lacambra, no nos sirven absolutamente para maldita de Dios la cosa. Pero oigamos al propio cosechero y nuevo Josué, que si no al sol, que también se atreverá con él, tiene la audacia de detener al tiempo. Este calendario se llama “Calendario Barbastrense”, con abecedario correlativo y decimal. Y va y dice en un prólogo substancioso: “Mientras los excelentísimos ex ministros Sres. Allendesalazar y Rodríguez San Pedro estudian nuestra pronta regeneración — se refiere el autor a un proyecto de riegos beneficioso para los intereses de Aragón—, yo me voy a permitir transformar el calendario universal”.

Ya sabemos a qué obedece la idea del nuevo y asombroso calendario. El señor Lacambra, para no aburrirse mientras espera la regeneración prometida por Allendesalazar y Rodríguez San Pedro, que va para largo si la han de acometer ellos, en lugar de entretener sus ocios en otras cosas, ha discurrido hacer a su gusto el calendario.

Y ¡zas!, como lo pensó lo hizo y a la vista tenemos un estupendo ejemplar.

“En este calendario no se alteran los santos y las semanas, y respetando las fiestas, las lunas y los cuartos —¡ah, los cuartos, sean de la clase que sean, son siempre sagrados, amigo Lacambra!—, todo sin cambiar de época y tiempo, voy a hacer que desaparezcan los doce meses —¡así, como un prestidigitador!— y sus nombres y que desde hoy, el que lo crea conveniente, se sirva del nuevo calendario decimal que a continuación se expresa”.

¡El que lo crea conveniente!

Menos mal.

Como el baturro del cuento, Lacambra no engaña a nadie; el que quiera picar que pique.

“Esta modificación me permito hacerla en bien de la humanidad, por la facilidad de sus operaciones decimales”.

Para conseguir esto, el Sr. Lacambra añade a un mes los primeros días del siguiente, de modo que Enero empieza el 1.º y acaba el 6 de Febrero, es decir, que consta de treinta y siete días; Febrero, de treinta y seis —Lacambra se ríe de los años bisiestos y de los no bisiestos—; Marzo, de treinta y siete, y así hasta prorratar en diez meses los días sobrantes.

Según el calendario de Lacambra, la Nochebuena cae el 30 de Diciembre; los Inocentes, el día 33; el sábado de Gloria, el 32 de Marzo, etc.

Al final del calendario hay una ingenua advertencia, en la que se recomienda la adquisición de este calendario decimal por facilitar —dice— *la sencillez de las operaciones mensuales* de todos los Bancos del mundo.

Y termina con unos *Sentimientos internacionales*, dedicados a Costa, realmente suculentos.

No podemos resistir a copiar el último. Dice, hablando de la enfermedad del insigne español:

“Y todos con fermitud
ayudemos al paciente;
que Dios es omnipotente,

pidámosle su salud,
quizá sea la moral
la causa de su inquietud”.

¿Fermitud?

¿Qué será eso?

Acaso el Sr. Lacambra tiene, como del calendario, un concepto decimal de las palabras y de la poesía. Ello es que sin pensarlo le hemos hecho el gran reclamito al hombre.⁸

La importancia de Lacambra en su faceta de inventor o industrial se ha puesto de relieve en los últimos años en diversos actos de homenaje celebrados en Barbastro:

El primer espacio dedicado a Ciencia en Barbastro recuerda nombres de autores barbastrenses que se distinguieron por sus aportaciones novedosas, fueron casi “inventores locales”. A riesgo de dejar nombres, entre otros recordamos a Mariano Lacambra Marín (1845), inventor, constructor, ensayista y político regeneracionista, autor del libro *La regeneración de España por los riegos, ferrocarriles secundarios, explotación de minerales y cuanto convenga al bien común*, publicado en Barbastro (1910). Su obra y vida figuran en la historia de inventores aragoneses. Participó en la construcción de la presa sobre el río Vero (1876), en el tendido de la vía férrea Selgua – Barbastro (1880) y en la construcción del primer alternador que suministró energía eléctrica a Barbastro (1891). Además, el calendario “sistema Lacambra” que introduce el sistema decimal en el cómputo del tiempo, precursor de los pantanos de Alquézar y El Grado, fue premiado en la Exposición Hispano-Francesa de 1908.⁹

Con el sugerente título de *La regeneración de España*, Lacambra editó por sus propios medios diversos folletos entre los años 1905 y 1910, reunidos en dos ejemplares publicados en 1910 en la Tipografía de Tomás Blasco en Huesca y en Zaragoza. En estos folletos explora diversos proyectos para la regeneración de España en el Alto y el Bajo Aragón por los riegos, los ferrocarriles secundarios, la explotación de minerales y cuanto convenga en bien común para conseguir la ansiada regeneración del país, advirtiendo, en todo caso, a los lectores de su humildad literaria:

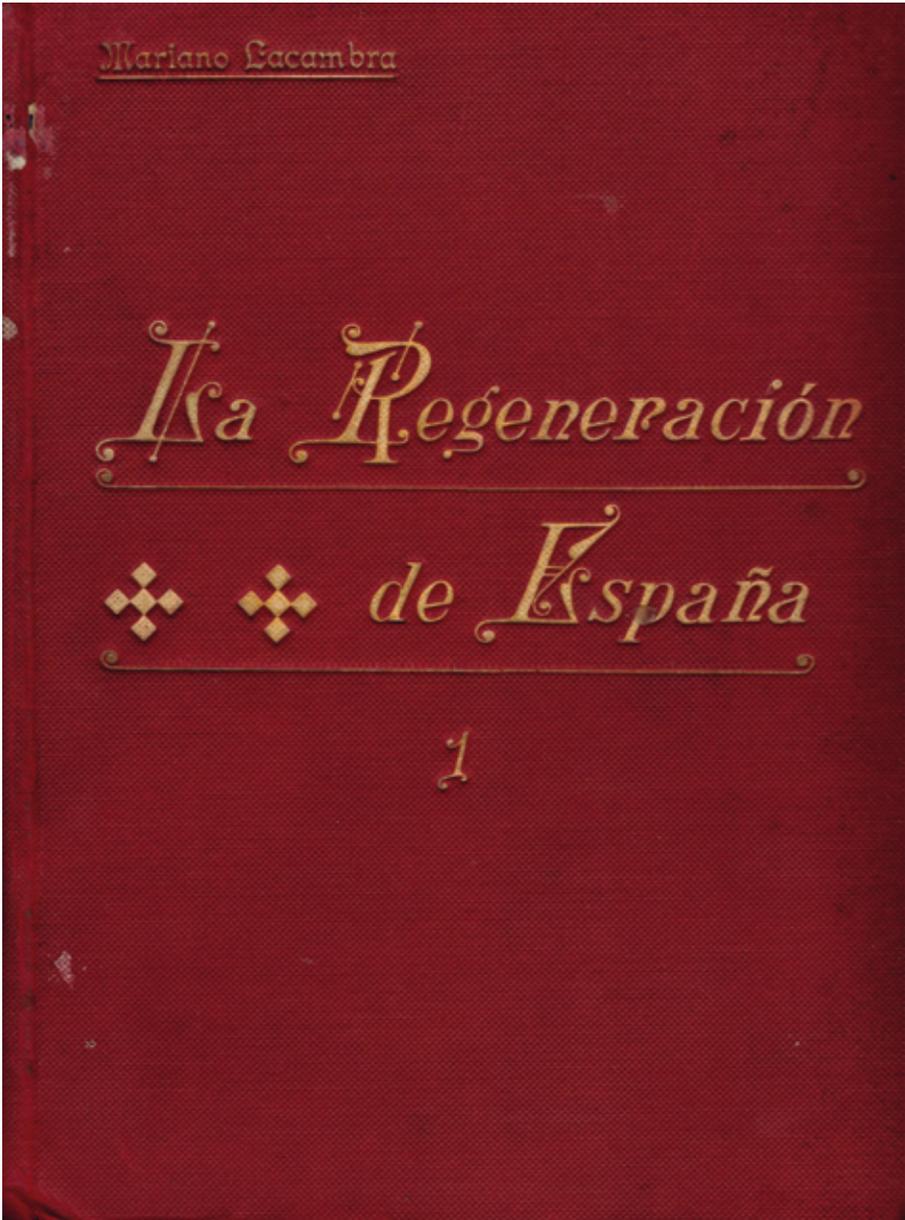
Réstame advertir al lector, que mi humilde trabajo lo hallará repleto de faltas literarias; pero creo no ha de faltarme su indulgencia, ante la consideración de que jamás he escrito para el público, por no ser patrimonio de los prácticos, como yo, las galanuras de frase de los publicistas. (Lacambra Marín, 1910b, “Proyectos hidráulicos: Consideraciones prácticas entre los dos canales de riego de Barbastro y Sobrarbe”: 33)

En 1912 fue nombrado comendador de la Orden Civil del Mérito Agrícola. Otros altoaragoneses como Tomás Costa o el madrileño Severino Bello, entre otros, pertenecieron a esta orden que premia, desde 1905, los servicios prestados en ese campo.¹⁰

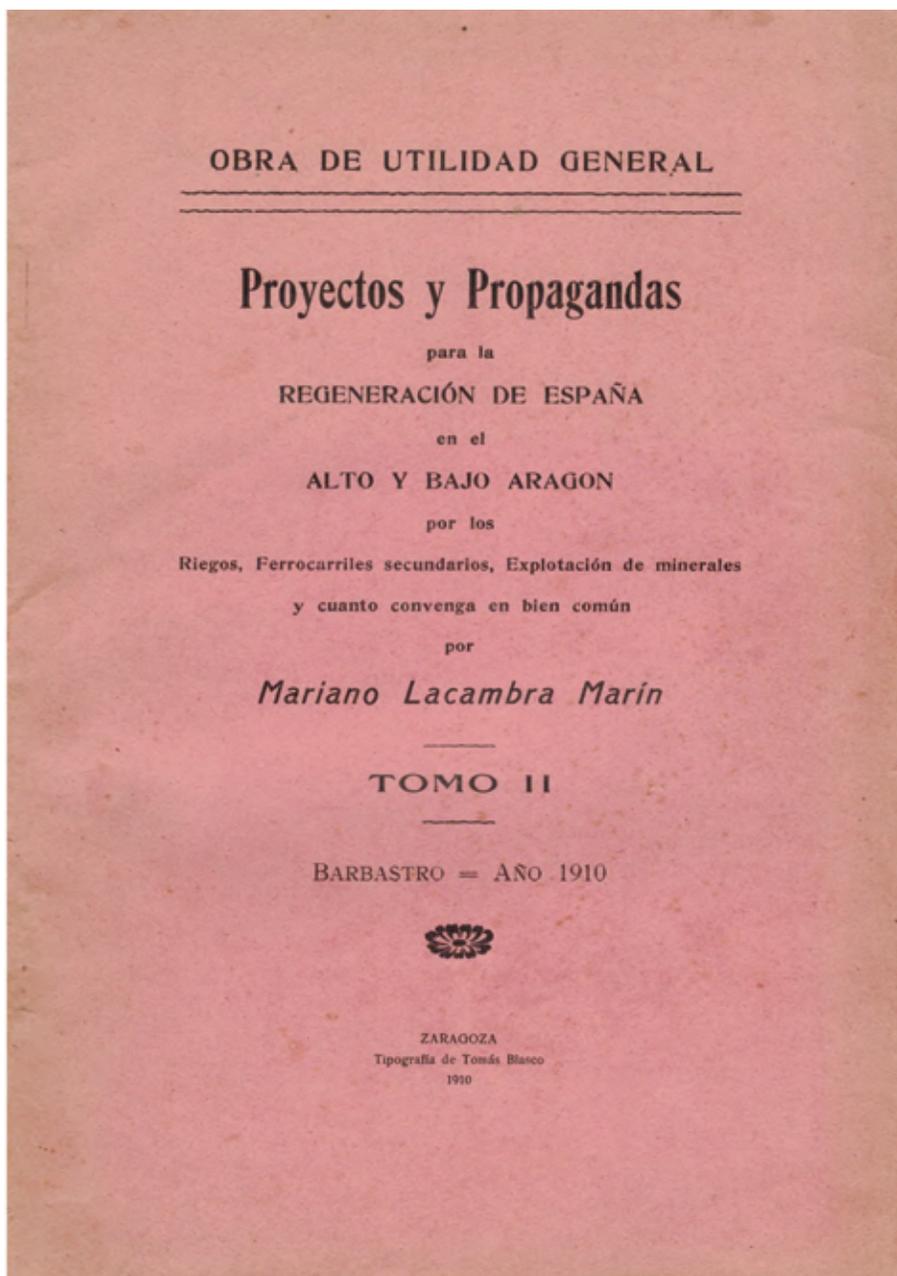
8 *Gedeón: semanario satírico*, 26 de febrero de 1911, p. 11.

9 *Diario del Alto Aragón*, 4 de noviembre de 2008, p. 45.

10 Por Real Decreto de 1 de diciembre de 1905 se creó la Orden Civil del Mérito Agrícola, cuyo objeto era premiar servicios eminentes prestados a la agricultura en cualquiera de sus ramas, instituciones, industrias derivadas o elementos



Cubierta de la edición en cartóné del primer tomo de *La regeneración de España*, de Mariano Lacambra y Marín.
(Biblioteca del IEA / Diputación Provincial de Huesca)



Portada del segundo tomo de *La regeneración de España*, de Mariano Lacambra y Marín.
(Biblioteca del IEA / Diputación Provincial de Huesca)

La regeneración de España

Ha salido á la venta la obra de utilidad general, y en especial para la agricultura, que trata de los canales de riegos, ferrocarriles secundarios, explotación de minerales y cuanto conviene al bien común.

Esta obra se compone de dos tomos en 4.º: el primero consta de siete folletos (algunos de ellos reproducidos por haberse agotado la primera edición), en los cuales se explican los trabajos realizados por el autor en sus seis años de campaña activa, por sus proyectos, iniciativas y campaña constante en pro de lo expresado. Y el segundo tomo es un completo libro, cuya reseña histórica empieza desde que los Sres. Roméñis, Ríos, Izquierdo, etc., etc, tomaron parte activa en este asunto de riegos para el Alto y Bajo Aragón, ó sea desde el 3 de Noviembre de 1909.

Precio de esta obra, los siete folletos, TRES PESETAS, y sueltos, 0'50. El segundo tomo dos pesetas.

Puntos de venta: En Huesca y Zaragoza, imprenta de D. T. Blasco. En Barbastro, su autor, Mariano Lacambra. En las imprentas y en el comercio.

El Diario de Huesca, 13 de agosto de 1910. (Hemeroteca del *Diario del Alto Aragón*)

Otra de las iniciativas destacadas fue la creación de la sociedad El Progreso, que se conforma para la regeneración, en el sentido de desarrollo económico (Gil Novales, 2014: 150). Su sede se fija en Barbastro y en el año 1914 registra en el Gobierno Civil de Huesca la “Asociación en pro del bien común”, en la que consta como “Director propietario de la publicación *La Regeneración de España*”. En este sentido, Lacambra ofrece colaboración a cualquier persona interesada:

El que quiera ser socio *fundador* o de *número*, no tiene más que extenderse por sí mismo el título y remitirlo para tomar razón, y se devolverá aprobado provisionalmente, hasta que en una reunión general se resuelva lo que más convenga, cuyo acuerdo será también comunicado. (Lacambra Marín, 1910c: 230)

Lacambra debió de intentar impulsar un tercer tomo de su obra regeneradora a lo largo del año 1916, si bien, según parece, este tercer tomo no llegó a ver la luz, puesto que falleció en 1917 y no existe referencia del mismo:

La Historia general y su tramitación será complementada por el tercer tomo de la *Regeneración de España*, y en ella se podrá reconocer el Bélgica de los Grandes Riegos del Alto Aragón.

Recomendando mucho su lectura, para que se conozca el principio y el fin de lo sucedido, cómo empezaron los proyectos, cómo se fusionaron; la marcha de sus tramitaciones, sus intermedios, sus

de progreso. En la actualidad se encuentra regulado por el Real Decreto 421/1987, de 27 de febrero, por el que se crea la Orden del Mérito Agrario, Pesquero y Alimentario.

paralizaciones, sus contratiempos, los abusos políticos egoismáticos. Los apoyos personales, populares, colectivos, ministeriales, prensa, etcétera, y por último el resultado definitivo; el lucro exagerado y el derecho, la razón y el sacrificio, injustamente despreciado, abandonado y desatendido. El porqué, empezar las obras en Almodóvar, etc., etc. Pero después de todo, no se ha hecho y se hace Patria Regeneradora con Regenerar a España.

Los dos tomos publicados, más el periódico anual y la infinidad de folletos y hojas publicadas, son el original del tercer tomo, más, lo que se le vaya sucediendo y lo expresado por publicar, será el todo del completo de la obra de los Grandes Riegos del Alto Aragón, cuyas doctrinas y estatutos aprobados, serán la base de sucesivas formaciones sociales, progresivas federaciones, sindicatos, etc., cuyos elementos son indispensables para obtener la verdadera fuerza colectiva, son necesarias; por cuya organización generadora en pro del bien común podrá poco a poco España regenerarse y salvarse.¹¹

Lo que sin duda ha trascendido de Lacambra Marín es un ímpetu en el desarrollo económico de su ciudad, su entorno más próximo, e incluso destinado al conjunto del país; un hombre de acción preocupado por sus acciones presentes y sus repercusiones en el futuro, como demuestra con sus constantes cartas a cientos de personas con proyectos e iniciativas, en algunos casos ciertamente inquietantes, como el calendario adaptado al sistema métrico decimal objeto de chanza en la revista *Gedeón*. Llegados a este punto, puede surgir el debate entre el hombre de acción y el hombre de razón. El aparato intelectual de Lacambra se podría considerar apegado a las necesidades que él contempla como necesarias para la población. Buena parte de su pensamiento y de sus reflexiones no son originales, y en algunos casos se podría contemplar la extemporánea vena literaria con la publicación de versos a los Sitios de Zaragoza, la primavera o la coronación del rey Alfonso XIII; no obstante, realiza un esfuerzo titánico por comunicar sus logros frente a otros regeneracionistas altoaragoneses como Joaquín Costa y Lucas Mallada, entre otros, cada uno de ellos con perspectivas diferentes respecto a su trabajo y la trascendencia de su pensamiento en las últimas décadas.¹² Lacambra no está a la altura de Costa o Mallada, pero sin duda buena parte de sus folletos, reflexiones y cartas sugieren un acercamiento a un hombre de acción.

Los antiguos y no interrumpidos trabajos de nuestro respetable amigo y paisano don Joaquín Costa, iniciador y entusiasta propagandista de la política hidráulica, y las manifestaciones hechas por el actual ministro de Fomento, señor Gasset, partidario como el que más de esta clase de obras, por conocer que solo así puede llegarse a la regeneración de los países agrícolas, han de servirnos de aguijón para estudiar y resolver cuanto antes lo que más convenga a nuestros intereses, de los proyectos hidráulicos que en este folleto expongo a la consideración pública. (Lacambra Marín, 1910b, "Proyectos hidráulicos", cit.: 33)

El pensamiento de Lacambra, eminentemente práctico, se percibe en el siguiente texto escrito en abril de 1910:

11 *Diario de Avisos de Zaragoza*, 12 de abril de 1916, p. 2.

12 En el caso de Joaquín Costa, es indudable la importancia de su pensamiento a través de congresos, jornadas, revistas, tesis doctorales, artículos científicos, publicaciones...

Al principiar por segunda vez los trabajos del Canal de Aragón y Cataluña para riegos con aguas de nuestro río Ésera; al beneficiarse Cataluña con aguas que nacen en nuestra provincia, y al considerar podían sucederse más concesiones de esta índole, sin que Aragón se opusiera por ignorancia o apatía; reflexioné que por estos procedimientos, la parte derecha del Cinca podía quedarse sin agua, siendo la primera en poder recibirla.

Ante peligro tan inminente, del cual ni aun los Gobiernos se dan cuenta, ya que muchas concesiones hondas para servicios particulares inutilizan desenvolvimientos importantes de sumo interés general en el intermedio de los ríos, y con objeto de evitar tan singular fracaso, acometí hace seis años, en unión de D. Ricardo Pagés, la tramitación oficial para un gran proyecto hidráulico en Ligüerri o el Entremón, a cuyo efecto pedíamos al Gobernador civil de la provincia dieciséis mil litros de agua por segundo en aquella parte del Cinca, o todo el caudal del río, sin perjuicio de tercero, para producir, con dos saltos, 15 600 caballos de fuerza.

Otro proyecto casi idéntico se enlazó con el nuestro hecho por el Sr. Cirera para D. Jacinto Viñas Mauxi, quienes utilizaron el mismo personal auxiliar que nosotros empleamos de El Grado, o sea D. Juan Manuel Ubiergo y Hermanos, hoy alcalde el primero de dicho pueblo. Las dos tomas parten del estrecho del Entremón, término municipal de Ligüerri. El salto del Sr. Viñas es solo de 12 000 litros por segundo, y de 8411 caballos de fuerza.

Para evitar competencias, una vez los dos proyectos en tramitación, hicimos escritura de convenio en Barcelona el día 8 de Abril de 1905. Después, el fallo original de estos dos proyectos (que en este libro copiamos) se nos comunicó con fecha 15 y 22 de Noviembre del citado año.

Con el fin de que las aguas de estos artefactos fuesen completamente aprovechadas para este país, estudiamos un proyecto de riegos desde "Peña Lacambra" (confluencia del Ésera con el Cinca), hasta Alcolea. Después de hechos los estudios y planos, en virtud de la importancia de la presa, y viendo que Castejón, Selgua y el valle de Alferche no regaba todo su buen monte, desistimos de estos trabajos y nos remontamos a coger las aguas del Cinca a la salida del artefacto origen de la concesión de D. Jacinto Viñas Mauxi, aprovechando el excelente emplazamiento de nuestra presa en el estrecho de Torreciudad, término municipal de El Grado, pues no podíamos subir más arriba porque nos lo impedía nuestra misma concesión escriturada con el señor Viñas.

La zona regable que alcanzamos con nuestro segundo proyecto, los planos y el mismo proyecto que después detallaremos, lo dicen claramente, como asimismo las hojas impresas que se copian, darán a conocer mi tramitación exclusiva de tan vital asunto. Mi campaña constante y mis constantes sacrificios, Aragón y la prensa lo han manifestado a diario.

Las observaciones que en la Exposición Hispano-francesa se me hicieron por D. Basilio Paraíso y otros buenos amigos y paisanos, de que convenía hacer la zona regable lo más extensa posible; viendo la buena voluntad y la grande influencia de estos señores, retardé, por complacerles, mi tramitación, dando tiempo hasta ver si amanecía la caducidad de la concesión de Ligüerri, para entonces aprovechar yo aquella toma y extender en lo posible los riegos en el alto y bajo Aragón.

En este estado las cosas, amanece, como así explico en este libro, la sociedad financiera constituida en París y representada en España por D. Francisco de P. Romañá, ilustrado jurisconsulto barcelonés, y por los competentes ingenieros D. Rafael Izquierdo y D. Félix de los Ríos, quienes se proponen llevar pronto a feliz término la obra hidráulica de regeneración tan importante que nosotros principiamos y solo yo seguía con esta campaña.

Desde este momento, satisfecho de mi constante propósito, me uno a estos señores, permitiéndome aquí hacer historia detallada de todo lo sucedido hasta hoy, restándome únicamente rogar a todos con el mayor encarecimiento apoyen, moral y materialmente, los patrióticos esfuerzos de la mentada Sociedad y de sus representantes.¹³

13 Lacambra Marín (1910b, "La vanguardia de la revolución de los adelantos en bien común": primer folleto, 9-11).

Mariano Lacambra Marín falleció el 7 de abril de 1917. Un año más tarde, el 8 de abril de 1918, se realizan misas del Carmen por su alma en el altar del Santísimo Cristo de los Milagros de Barbastro.¹⁴

LACAMBRA Y MARÍN, EL CANAL DE SOBRARBE Y EL PANTANO DE ALQUÉZAR

Se le atribuye a Miguel Ravella, comerciante barcelonés en el año 1855, el proyecto de regar unas 20 000 hectáreas en el somontano de Barbastro con aguas del río Ara trasvasadas al Vero. Otro proyecto, el canal del Sobrarbe, lo promovería Pascual García López, político y abogado oscense, con proyecto redactado por Teodoro Bergnes de las Casas, maestro de obras y director de caminos vecinales. Estos proyectos, entre otros, son el germen de lo que unos años más tarde Félix de los Ríos Martín y José Nicoláu Sabater propusieron llevar a cabo a través de la unión de las cuencas del Gállego y del Cinca a través del canal de este último, que tras recorrer 144 kilómetros, desde el pantano de Mediano, desembocaría en el pantano de La Sotonera uniendo ambas cuencas; así, se podría dominar por cota la enorme estepa de Los Monegros y poner en riego del orden de 300 000 hectáreas. Este proyecto de llevar las aguas a Almudévar y Tardienta y más tarde a Los Monegros aparece reflejado en el Plan General de Canales de Riego y Pantanos de 1902, sustentado por el ingeniero Cleto Miguel Mantecón. A partir de esta iniciativa surgen nuevas ideas, entre ellas el proyecto de Lacambra Marín que constituyó el germen del actual sistema. Los ingenieros Joaquín Cajal Losada y Rafael Izquierdo dieron forma a la idea a través del enlace de las aguas de los ríos Gállego y Cinca:

Cuando creí que mi voz era la voz del que clama en el desierto, cuando ya me decidía a descansar, siquiera por algún tiempo, lamentando en mi retiro la apatía de los aragoneses en asuntos de tan vital interés, aparece como por encanto en el *Heraldo de Aragón* del 3 de Noviembre último pasado, mi proyecto del Cinca, envuelto en otro mayor, proyectado por el señor ingeniero D. Rafael Izquierdo; es decir, mayor proyecto que el que con toda prudencia expreso en mi segundo folleto *Proyecto de riego de Barbastro*, pero mucho más pequeño que el que abrazan mis documentos llamando a importantes sociedades financieras (quizá causa de estas soluciones de hoy), además de cuanto he dicho con argumentos prácticos referente a nuestro gran proyecto de Ligüerri o el Entremón para 15 600 caballos de fuerza. A fin de que la opinión pública, poco acostumbrada a ello, no me tuviese por exagerado, no he querido hacer extensas manifestaciones sobre el asunto, hasta que en mi Tercer Recordatorio (a título de orientación) pude entrelazar estas con las del señor Izquierdo.

Ante el hermoso horizonte de ver pronto convertidos en realidades serias mis humildes proyectos hidráulicos, en virtud de presentarse a realizarlos una importante Sociedad financiera, que dignamente representa el ilustre hombre público D. Francisco de P. Romañá Suari, no he podido menos de congratularme, por creer que esta es la manera más pronta y segura de desenvolver asuntos de tan grande magnitud.

Al enterarse el señor Romañá de mis trabajos y sacrificios en estas cuestiones hidráulicas que tanto interesan a Aragón, con la amabilidad que tanto le caracteriza me pidió por duplicado mis folletos y cuanta documentación tuviera referente a estos asuntos, y no solo se la remití con agrado, sino que le ofrecí cuantas soluciones lleguen a mi favor en mis tramitaciones pendientes, reservándome

14 *El Cruzado Aragonés*, 6 de abril de 1918, p. 3.

tan solo el proseguir mi constante propaganda cerca de los pueblos, hasta dejarlos con orientaciones fijas y procurar la reunión de Juntas y Sindicatos que apoyen toda noble iniciativa, a la par que le sirva para defenderse en sus derechos.

Mientras el señor Izquierdo y sus cooperadores terminan sus trabajos de campo y técnicos, indispensable todo ello para formar el expediente donde al Estado se pida la concesión y subvención que se necesitan para que el particular o sociedades financieras puedan libremente ejercer acción sobre lo solicitado; nosotros, para no perder el tiempo mientras esto sucede, que según declaración del señor Izquierdo, terminará en el mes de Junio (tiempo que no puede ser menos), debemos procurar con esfuerzo unánime crear la asociación general de los pueblos bajo el nombre hoy de Protectora, que sirva para ayudar a los primeros desenvolvimientos, y después, como ya dije en *Cuarto Recordatorio*, convertirse en Sindicatos o Sociedades de regantes para poder pactar con el Estado, o con las Sociedades financieras que importen los riegos a los pueblos.

Para que estos se organicen lo antes posible y todos comprendan los efectos de esta *doctrina*, a continuación expongo datos generales tomados de entidades que ya funcionan, a fin de que, sacando de ellos lo que convenga a nuestros intereses, formemos a conciencia: primero, las sociedades protectoras que preparen lo necesario para el procomún; segundo, las sociedades constructoras o sindicatos para toda construcción o desenvolvimiento práctico; y tercero, para la formación de sociedades definitivas para la explotación con sus correspondientes fórmulas de Estatutos. Para orientación y primeras soluciones, desearía que fuese lo suficiente clara, esta mi sencilla *doctrina*, que con muy buena voluntad dedico a mi querido país. Estudios concienzudos y soluciones radicales se necesitan para el planteamiento de los grandes negocios que tienden al bien general.

Dejemos cuanto antes a un lado nuestra indiferencia y apatía. Consideremos que las ocasiones favorables se nos presentan muy de cuando en cuando y no hay que despreciarlas; formemos a seguida en los pueblos esas Juntas protectoras para que nos representen y sirvan constantemente de atalaya, llamando o respondiendo a toda entidad que venga a favorecer nuestros intereses.

Hoy todos debemos apoyar legalmente a la sociedad financiera representada por D. Francisco de P. Romañá y a los ingenieros que con el señor Izquierdo vienen a regenerar hidráulicamente a Aragón en su parte derecha del Cinca.

Ayudemos también y protejamos siempre a cuantos vengán a proyectar o construir nuestros ferrocarriles secundarios de Barbastro a Mipanas, por camino viejo de Naval, continuando con un puente sobre el Cinca en el estrecho de Torreciudad, y por los llanos de Ubierno a Graus, Campo, Benasque, para con un túnel internacional de Hospital a Hospital, llegar a Bagnères-de-Luchon (Francia). Otro de Mipanas, por las orillas del Cinca a Aínsa. Otro de Aínsa, por las orillas del Ara, a Broto. Y otro de Aínsa a Bielsa.

Ya que nuestra extensa montaña no tiene más tierra que regar, con estos ferrocarriles secundarios no faltaría quien arrancase del seno de esos montes tan abruptos la gran riqueza mineral que atesoran. Por ellos llevaríamos a los pueblos de la alta montaña los productos de la tierra baja, producidos en mayor escala por los riegos, y hasta Francia alargaríamos el comercio, puesto que el puerto de Benasque a Bagnères-de-Luchon es el verdadero central pirenaico, como asimismo es central del Canfranc al Pallaresa. Solo con los minerales tendrían vida tales ferrocarriles, mayormente si se construyese uno diagonal de Selgua, por Mequinenza, a Tortosa o a otros puertos similares. Tales iniciativas y desenvolvimientos corresponden al Estado, a las Compañías del Norte o ferroviarias francesas y españolas, apoyadas siempre por las sociedades y elementos sanos del país o de fuera. Estos ferrocarriles llevan en sí garantizado su negocio.¹⁵

Unos años antes Joaquín Costa fue una de las voces más intensas respecto a la política hidráulica, que se vincula en sucesivas etapas al desarrollo de su pensamiento teórico a través de la elaboración de las *Ideas apuntadas en la Exposición Universal de 1867 para España y para*

15 Lacambra Marín (1910b, “La vanguardia de la revolución de los adelantos en bien común”: primer folleto, 12-15).

Huesca, en el año 1868, tras su paso por la exposición de París, o la posterior creación de la Liga de Contribuyentes de Ribagorza el 16 de mayo de 1891, uno de cuyos objetivos era constituir, junto con los contribuyentes de Barbastro, Benabarre, Monzón y Tamarite, una cámara agrícola con carácter oficial, y finalmente la creación de la Cámara Agrícola del Alto Aragón, cuya constitución se llevó a cabo en la ciudad de Barbastro el 8 de septiembre de 1892. El 12 de septiembre de 1893 *El Diario de Huesca* extracta a su vez de *La Defensa de Barbastro* el discurso pronunciado por Costa en un *meeting* celebrado en Barbastro por la Cámara Agrícola del Alto Aragón:

Con los canales de Sobrarbe y Litera, podría regarse una extensión dos veces mayor de la que comprenden las zonas indicadas y extendiéndose en consideraciones de gran valor sobre ese dato que le proporciona la estadística, demuestra la necesidad de la existencia de la Cámara a fin de llevar cuanto antes a la práctica la construcción de los canales citados, que convertirían con sus aguas en feracísima huerta una extensa zona hoy completamente estéril por el azote de las continuadas sequías. Para establecer los riegos, dice, que es necesario que la zona regable reúna estas dos condiciones: estar situada próxima a montañas cubiertas por las nieves perpetuas que en su fusión aumentan diariamente el caudal de agua de los ríos que de ellas se derivan, por lo cual se observa en estos que conservan lo mismo en invierno que en verano agua suficiente para derivarla de su cauce y utilizarla para los riegos; y es la segunda condición, el que la zona regable se halle formada de dilatadas llanuras para facilitar la derivación de las aguas y su distribución a los fines del cultivo y fabricación. Estudia después el destino que debe darse a las aguas de los canales, utilizables para el consumo del agricultor y riego de cultivos de huerta en pequeña escala; para la producción en grande de plantas forrajeras, para cereales; para cría de peces en estanques y pantanos; para dar salida a los productos hasta el enlace con las vías generales de transporte, y finalmente para establecer en grande escala el cultivo de plantas industriales, teniendo en cuenta la calidad del terreno, las condiciones del clima y nuestras relaciones con los grandes mercados de Europa, América y colonias de Ultramar.¹⁶

Entre 1892 y 1896 se logró la aceptación por parte del Gobierno de la continuación de las obras del canal de Aragón y Cataluña. A partir de 1899 la política hidráulica comenzó a ser apoyada por parte de las élites del país, tras intensas campañas periodísticas que trataron de demostrar que el Estado estaba facultado legal y económicamente para construir y explotar canales y pantanos de riego (Sánchez Illán, 1997). Uno de los puntos culminantes de la trayectoria de Costa llegaría con la celebración de la Asamblea Nacional de Productores los días 15 a 20 de febrero de 1899 en Zaragoza, y, posteriormente, la creación de la Unión Nacional en Valladolid, en enero de 1900, y la fusión con la Liga Nacional de Productores y de las Cámaras de Comercio el 1 de marzo de 1900, en la que todavía existe un anhelo por mejorar la situación de los pequeños contribuyentes, no solo altoaragoneses.¹⁷

16 *El Diario de Huesca*, 12 de septiembre de 1893, pp. 8-9.

17 Las críticas que recibió Costa por este provincianismo mal entendido fueron múltiples; entre otras se pueden destacar las proclamadas por Manuel Azaña. Además, en la mayor parte de la bibliografía sobre Costa predomina la contextualización nacional de su pensamiento político y jurídico. Los textos de Cirilo Martín-Retortillo, *Joaquín Costa, impulsor de la reconstrucción nacional*, Barcelona, Aedos, 1961; Enrique Tierno Galván, *Costa y el regeneracionismo*, Barcelona, Barna, 1961; Alberto Gil Novales, *Derecho y revolución en el pensamiento de Costa*, Barcelona, Península, 1965, y "El pensamiento de Costa", *Bulletin Hispanique*, t. LXX, núms. 3-4 (1968); Rafael Pérez de la Dehesa, *El pensamiento de Costa y su influencia en el 98*, Madrid, Sociedad de Estudios y Publicaciones, 1966; Manuel Tuñón

Tras el fracaso de la Unión Nacional, en 1902 la política hidráulica exigida por Costa en los últimos años del siglo XIX quedaba definitivamente incluida en el programa político de los partidos dinásticos con el Proyecto de Riegos Plan Gasset, y se configuraba, de cara a una solución efectiva de la cuestión agraria, como una solución alternativa y progresista frente a la meramente arancelaria.¹⁸ Finalmente, sería sancionado el 7 de julio de 1911 por ambas Cámaras el proyecto de construcciones hidráulicas, más conocido como la Ley de Grandes Regadíos. En esta ley aparecía, por primera vez en la legislación, la posibilidad de que las obras hidráulicas pudiesen ser ejecutadas por cuenta exclusiva del Estado. De hecho, y debido a la falta de recursos financieros, este seguía manteniendo un carácter subsidiario. La ejecución por el Estado con participación privada era el procedimiento que se venía utilizando en la mayoría de las obras emprendidas desde 1900, y era muy del agrado de Rafael Gasset, por cuanto suponía un ahorro para las arcas del Estado. La Ley de Grandes Regadíos marca un punto de inflexión entre la política de obras y la política de riegos. Puede decirse que inicia esta última, según se desprende del artículo 1.º, que dice textualmente:

El Gobierno realizará la redacción de los proyectos de pantanos y canales de riego por el orden de la mayor utilidad al fomento de la riqueza nacional, teniendo en cuenta, desde el punto de vista agronómico, las condiciones de la zona regable en relación con el establecimiento del riego, si este no existiera, o las ventajas de mejorarlo o ampliarlo, si se tratara de regadíos ya establecidos.¹⁹

OTROS REGENERACIONISTAS ALTOARAGONESES

Si Joaquín Costa se caracteriza por un pensamiento global certero al hilo de las vicisitudes españolas que trasciende el paso del tiempo tras más de cien años de su fallecimiento, Lucas Mallada, del que se cumplió el centenario en 2021, es muy reconocido por sus trabajos relacionados con la paleontología y la geología, y considerado el padre de la paleontología española, con publicaciones como la *Sinopsis de las especies fósiles que se han encontrado en España* y la *Explicación del mapa geológico de España*. En el caso de sus ensayos políticos, aun teniendo gran importancia y trascendencia, ocupan un escalón inferior en el regeneracionismo nacional, con *Los males de la patria* y *la futura revolución española*, publicado

de Lara (1974), *Costa y Unamuno en la crisis de fin de siglo*, Madrid, Cuadernos para el Diálogo, y *Costa y Unamuno, en la crisis de fin de siglo*, Madrid, Sarpe, 1986; Jacques Maurice y Carlos Serrano, *Sur l'idéologie de Joaquín Costa*, París, Cahiers du CERM, 1974, y *J. Costa: crisis de la Restauración y populismo (1875-1911)*, Madrid, Siglo XXI, 1977; Alfonso Ortí Benlloch, "Estudio introductorio", en Joaquín Costa, *Oligarquía y caciquismo como la forma actual de gobierno en España: urgencia y modo de cambiarla*, Madrid, Ediciones de la Revista de Trabajo, 1975, t. 1, y *En torno a Costa: populismo agrario y regeneración democrática en la crisis del liberalismo español*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1996, son, entre otros, jalones claves para el encuadramiento histórico nacional de la figura de Costa.

18 El Real Decreto de 25 de abril de 1902, acompañado de la relación completa de las propuestas y de las obras hidráulicas constitutivas del plan aprobado provisionalmente, pueden verse en la *Revista de Obras Públicas*, L, n.º 1388, 1 de mayo de 1902, pp. 386-388; n.º 1389, 8 de mayo de 1902, pp. 404-406, y n.º 1390, 15 de mayo de 1902, pp. 423-425.

19 Ley de 7 de julio de 1911 sobre construcciones hidráulicas con destino a riegos, modificada por Decreto Ley de 16 de mayo de 1925 (*Boletín Oficial del Estado*, 8 de julio de 1911).

en el año 1890, y *Cartas aragonesas dedicadas a S. M. el Rey Don Alfonso XIII*, de 1905 (Gil Novales, 2014: 150-158).

La relación entre Costa y Mallada fue escasa, tan solo se tiene constancia de tres cartas remitidas por Mallada a Costa. En la primera de ellas, escrita en 1882, le anuncia una visita y también lo autoriza a hacer algunos cambios en un artículo enviado al *Boletín de la Institución Libre de Enseñanza*, revista de la que Costa fue director entre 1881 y 1884. En las otras dos, de 1892, le comunica Mallada a Costa que no va a poder asistir al acto de constitución de la Cámara Agrícola del Alto Aragón (Lucha López, 2021: 44).

La influencia del pensamiento de Joaquín Costa en generaciones de pensadores ha sido muy bien analizada en los últimos años (Ortí y Gómez Benito, 1996). Escasas son las informaciones referidas a la influencia de Costa en altoaragoneses que convivieron o incluso establecieron relaciones amistosas o de proyectos de común interés. Si bien a Lacambra no se lo puede considerar un costista como tal, sí se puede afirmar, en cambio, que es uno de sus más fieles seguidores y convencidos del progreso del Alto Aragón. Las diferencias políticas en su pensamiento son evidentes, dado que para Lacambra cualquier político que beneficiara la acción del desarrollo era bienvenido, elemento que no se relaciona, en el caso de Costa y los políticos de su época, al respecto de la política hidráulica:

“Política hidráulica” es una locución trópica, especie de sinécdoque que expresa en cifra toda la política económica que cumple seguir a la Nación para redimirse. [...] Ahí tiene usted lo que es la “política hidráulica”; una expresión sublimada de la “política agraria”, y generalizando más, de la “política económica” de la Nación. [...] Sí; la política hidráulica lleva consigo la nacionalización del agua para riego y su alumbramiento o embalse por el Estado; pero implica, además, y no así como quiera, sino también en un primer término, al par de eso y con su misma importancia, el establecimiento de escuelas prácticas de cultivo, pero prácticas de verdad, para gañanes, capataces e hijos de labradores, donde se enseñe, con enseñanza que entre por los ojos más que por el oído, y donde se aprenda *trabajando*, todo eso que acabo de indicar, el uso de los abonos químicos, la alternativa de cereales con prado artificial de leguminosas, ora de regadío, ora de secano, sin barbecho, los cultivos intensivos de prado y huerta y la combinación de la labranza con la cría de ganado; escuelas en número muy considerable, así como de un millar, y acaso de asistencia obligatoria. (Costa, 2009: 461-463)

Al triunfar todos los candidatos adictos al Gobierno, hay que esperar que trabajen con interés, y en unión de los demás elementos, hagan por que cuanto antes se dé a D. Francisco P. Romañá Suari la concesión que solicita para regenerar nuestro Aragón querido; mucho más, al tener la satisfacción, de haber triunfado las fuerzas morales y materiales adictas a la personalidad de D. Manuel Camo, que tanto se interesa por estos proyectos tan trascendentales. (Lacambra Marín, 1910a: 4)

Desde el punto de vista práctico, Lacambra escribe en *La Correspondencia de España* sobre “Los riegos en Aragón”, el 10 de febrero de 1910, con propuestas concretas respecto a las obras hidráulicas y la construcción de líneas de ferrocarril, obras, por otra parte, presentes en sus escritos:

Hemos visto la carta —escribe desde Barbastro D. Mariano Lacambra— que el señor Gasset dirige a la Prensa, referente a obras hidráulicas, teniendo a la vista lo que dispone el decreto de 17 de diciembre último, y si bien se advierte en ella la buena voluntad del señor ministro de Fomento y su deseo de escalonar los proyectos más útiles a las regiones, dando preferencia a los que más ayuda

pecuniaria obtengan por parte de los pueblos interesados, creemos que sería muy sensible el dar prioridad para los fines del Sr. Gasset, a los de 1900.

La imposibilidad de ello se desprende del hecho de haber desaparecido muchos de los proyectos de entonces, como, por ejemplo, *el de Sobrarbe en Aragón*, ya porque los mismos proyectistas confesaran en su obra que no había agua en el río Ara para su proyecto de riego de 105 000 hectáreas, como se probó con un aforo oficial del que no salieron más que 14 000 litros, y esto en las épocas más apremiantes para el riego; ya porque de entonces acá, el Estado tiene hechas nuevas concesiones bajo de Jánovas, punto de la toma del Sobrarbe, como son: Ligüerri, Boltaña y Afnsa, para saltos hidráulicos, más las aguas necesarias para la higiene de los pueblos y los riegos de las huertas de los valles de Boltaña, Jánovas, Fiscal y Broto.

Resultado final: que los 14 000 litros aforados por los mismos proyectistas entonces, hoy resultan mermadísimos por las razones expuestas, y por tanto, imposibles para lo que se necesita. De aquí viene la necesidad de acudir a los entibes y pantanos.

Además, exige meditación seria y concienzuda el hecho de pasar los 50 primeros kilómetros del canal de Sobrarbe por montañas inaccesibles, o sea desde Jánovas a Alquézar, cuyo coste sería fabuloso, y esto, para no regar en ese recorrido ni siquiera un palmo de terreno ni poder utilizar los pueblos del tránsito una sola gota de agua para los servicios domésticos e higiene, Y, sin embargo, los iniciadores aprovecharon para ese proyecto el nombre del Sobrarbe. En mis folletos, al llegar a este punto tan interesante, hago resaltar el grandioso interés que se necesitaría para el capital que se emplease en obra tan gigantesca.

No obstante, si el Sr. Gasset atiende las razonables modificaciones que hasta la fecha se presentan, el Sobrarbe y otros proyectos renacerán, lo mismo en esta región aragonesa, tan propicia para sus riegos por sus abundantísimas aguas, como en el resto de España, por cuanto todo proyecto necesita sus últimas comprobaciones y hasta que se realiza es susceptible de alguna justa modificación.

Para bien de todos, precisa abandonar lo malo y apoyar y sostener lo bueno. Plausibles son las iniciativas del Sr. Gasset, pues al hacerlas públicas se antepone, en bien del país, a las provincias y pueblos interesados que nada han hecho en este sentido.

Volviendo a nuestro asunto, dejemos correr las aguas y servidumbres del Ara por su cauce natural, puesto que a corta distancia se unen ya al caudaloso Cinca. En ese estrecho procomún y ya también, y esto es lo principarado por la Naturaleza para este fin, allí, como cañar de pescador, hagamos la presa y muro de contención para el canal y pantano de Ligüerri, con cuyo muro, detrás de la presa, se tendría el colosal pantano para cuando se necesite, con solo las laderas de Mediano, Samitier, Plampalacios, Arasanz y Banastón, llegando el entibe de este pantano, si se quiere, hasta Afnsa.

Como que la salida de Ligüerri hasta Coscojuela es difícil, para reducir la cubicación de estas obras a lo más mínimo, hay que aprovechar para el país más hondo el proyectado canal de Barbastro, el cual viene a ser uno de los secundarios que necesita el primitivo del Alto-Aragón. Saliendo de Ligüerri a Coscojuela de Hoz, se acorta su distancia y se hace el recorrido por su mayor altura, pasando por las *huegas* de Hoz, Salas Altas, Adahuesca, Angüés, al Isuela de Huesca. Así, con nuestra presa en Torreciudad y nuestro pantano de Mipanas, mancomunando las aguas con el canal de Aragón y Cataluña, se facilitaría al de Ligüerri, y con el nuestro daríase el riego a El Grado, Enate, Costean y veintitantos pueblos más.

Con lo dicho se ve la necesidad de estas dos tomas y la preparación de estos dos colosales pantanos, para poder llevar el riego a todos los pueblos posibles de esta región.

De desear es que el Sr. Gasset y sus sucesores tengan siempre muy presentes tan justos razonamientos, ya por los defectos y causas que hayan hecho imposibles algunos proyectos de 1900, ya por las modificaciones que de ellos puedan hacerse en beneficio del procomún y ya también, y esto es lo principal, porque no se ahuyenten los capitales ante perspectivas de poca utilidad. Los canales de la derecha del Cinca son los únicos realizables en la provincia de Huesca, cuyos magníficos y beneficiosos resultados saltan a la vista de todos.

Para contribuir y ayudar a la magna obra hidráulica que reseñamos, he transmitido todos mis folletos, proyectos y cuanta labor tengo hecha en mi medio proyecto del canal de Barbastro con el Cinca, que, unido al otro medio del Ebro a Huesca, como ya expresé en mi “Tercer recordatorio”, forman el completo del grandioso canal proyectado, cuyos documentos los tienen ya los prestigiosos ingenieros Sres. Romañá e Izquierdo y otras entidades que hoy al parecer vienen a apoyar y ampliar mis humildes iniciativas, llevadas a cabo con no pocos sacrificios que gustoso me impuse, en bien de este país en que he nacido.

También he ofrecido al Sr. Romañá todas mis tramitaciones pendientes. Solo falta ahora, que los pueblos que desde el Ebro al Cinca han de beneficiarse con tan magna obra, despierten de su letargo e indiferencia, formen sus Juntas de Sindicatos, y ayuden, en la medida de sus fuerzas, la benéfica labor del Sr. Izquierdo y demás, únicos factores hoy que en el terreno hidráulico brindan la felicidad a nuestra comarca.

Aunque el Sr. Gasset descarta la política en proyectos de esta índole, creemos que, siendo aquella de buena fe, hay que sumarla a los demás elementos. Vengan nosotros los primates de la política de hoy y del mañana, pues, para lo magno de la empresa, aún quizá sea poco el esfuerzo aunado de tan valiosos elementos, una vez que se conozca la zona regable y aun antes.

Las Juntas de Sindicatos en los pueblos las juzgamos indispensables para ayudar con fruto a los iniciadores del proyecto. Pídanse datos para ello, si se necesitan. Exponga cada elemento, ya que tantos tenemos, la forma de la unión y representación de los pueblos; hay que tener presente que, una vez formados los Sindicatos y puestos en funciones, apoyados por las leyes establecidas exclusivamente para ello, su fuerza es grandísima, la cual podría aplicarse hoy al apoyo de los estudios de la gran obra regeneradora; mañana, al desenvolvimiento de las obras, y más tarde, al desarrollo de los contratos de riegos con su tramitación entre los pueblos y el Estado.

Fórmense lo antes posible estas entidades, porque los Sindicatos, además de la representación oficial de cada pueblo, pueden formar una Sociedad común, con Junta propia, compuesta, suponamos, de individuos nombrados por los pueblos, sobre la base de que cada elegido represente mil habitantes de toda la zona regable, desde el Ebro al Cinca. Esta Junta debería tener su residencia en Huesca, Barbastro y Sariñena, siendo de su cargo redactar los estatutos y llenar la completa documentación que se necesite. Y para que esto no quede sin efecto, me permito designar a D. Manuel Batalla y D. Cristino Gasós, de Huesca; a D. Juan Juseu y D. Manuel Casanovas, de Barbastro, y a D. Timoteo Huller y D. Julián Muro, de Sariñena, o los que fueren, quienes tan pronto aceptasen el encargo podrían redactar los estatutos, organizar en ellos la marcha de la Sociedad y detallar la fórmula de la constitución de Sindicatos.

Todo ello con el propósito de organizar las fuerzas vivas del país, a fin de que todos los elementos sanos presten su eficaz apoyo a la Sociedad financiera, representada por don Francisco de P. Romañá, al ingeniero señor Izquierdo y a cuantos intervengan en la realización de obra tan grande como provechosa. Con esto honraremos las iniciativas del señor Gasset, tan aplaudidas y necesarias para la regeneración de España por nuestro sistema costista.

El trabajo principal de estos canales se halla desde Ligüerri, o el *Entremón*, hasta Coscojuela de Hoz, en el más elevado, o primero, y desde Torreciudad hasta Barbastro, en el bajo, o segundo. Salvando estos malos pasos, los canales se van solos. Sin embargo, todo será sencillo, y aunque algún otro mal paso se encuentre, el hierro y el cemento armado, como asimismo las costumbres de los operarios de este país, prácticos consumados, lo harán todo hermoso, una vez que se terminen estos canales primitivos y secundarios.

Aún me permito llamar la atención de los pueblos de nuestra extensa montaña, para que trabajen hasta encontrar alguna otra Sociedad financiera que, aprovechando las buenas disposiciones del Sr. Gasset, venga a realizar los estudios y obras de nuestros ferrocarriles secundarios, tan recomendados en mis folletos, para bien del país y del comercio. Son como sigue: de Barbastro a Mípanas por camino viejo de Naval; de Mípanas por Ubierno, Graus, Campo y Benasque a Bagneres de Luchón (Francia); de Mípanas a Aínsa; de Aínsa a Broto, y de Aínsa a Bielsa; cuyos ferrocarriles, además de

su exportación comercial y movimiento del país, solo con los minerales de nuestros Pirineos tendrían un beneficio incalculable.

¡Si Aragón sigue durmiendo, sus obras jamás las hará soñando! [...]»²⁰

COSTA Y LACAMBRA

En 1908 Martina Costa y Tomás Pueo remiten una nota a Mariano Lacambra que lleva fecha de 2 de septiembre de 1908 en Graus y que este incluye en la primera parte de su libro:

Graus 2 de Septiembre de 1908.— Al Sr. D. Mariano Lacambra.— Nuestro hermano D. Joaquín Costa se halla apartado totalmente de la vida pública y fuera de todo partido político; vive aquí en absoluta reclusión, absorbido por su afección crónica en tratamiento, y tiene en suspenso toda su correspondencia. No puede contestar cartas; no recibe visitas de la localidad ni de fuera, ni las hace; no evacua consultas como letrado, ni se encarga de defensas en tribunales; no hace recomendaciones de pleitos, causas, indultos, expedientes administrativos, oposiciones, exámenes, etc., como tampoco de candidatos en elecciones; no escribe cuartillas para periódicos, revistas, mitins, extraordinarios, veladas, etc.; no sirve prólogos para libros, ni pedidos de pensamientos autógrafos o de fotografías; no puede aceptar presidencias honorarias; no recibe obras para colocarlas en venta ni para emitir juicio acerca de ellas o bibliografiarlas en periódicos; no tiene medios de procurar empleos o dinero a particulares; tampoco libros para donativos a sociedades; no admite servicios gratuitos; no acepta presentes de ninguna clase ni por ningún título; no se ocupa en elecciones...

En su nombre y en el de su familia rogamos a V., correspondiendo a su favorecida última, que tenga a bien excusarle y recibir el homenaje de su consideración y de su respeto.—Martina Costa.—Tomás Pueo.

P. D. —Mi distinguido amigo: Agradezco a V. su invitación y buena memoria, como asimismo el envío de su nueva interesante monografía hidraulista y sus buenas ausencias en ella.

Estoy lo mismo que estaba en punto a salud y a orientación con respecto al canal; y me es imposible asistir a esa reunión.

Me repito de V. affmo. atto. S. S. y a. — Joaquín Costa.²¹

Cita un último encuentro en Barbastro, en el que “me tuvo en la fonda de San Ramón (Barbastro) más de dos horas consecutivas”.²² Dicho encuentro, en septiembre de 1910, es el último con Joaquín Costa antes de su retiro en Graus:

Barbastro 20 de enero de 1911

Manifiesto mi sentimiento por la enfermedad de D. Joaquín Costa.

[Ha] sido siempre para mí muy considerado y respetado Señor.

Al recordar nuestras dos horas de sesión de amistad en Septiembre último, vez que tu[v]e el placer de verle, ya comprendí su mal estado, y de [v]eras le deseo su pronta restauración. Dios sobre todo, me ofrezco para cuanto pueda serles útil a VV.

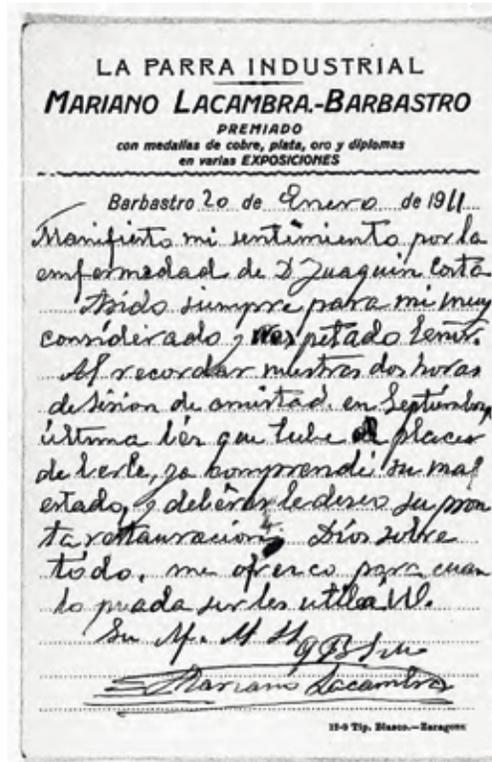
Su affmo. [...]

Mariano Lacambra

20 “La política hidráulica: los riegos en Aragón”, *La Correspondencia de España*, 10 de febrero de 1910, p. 3.

21 Lacambra Marín (1910b, “Al Gobierno y a las Cortes”: 47-48).

22 *Idem* (1910b, “Sexto y séptimo folleto: A la memoria de D. Joaquín Costa”: 43).



Tarjeta enviada por Mariano Lacambra a Joaquín Costa, 20 de enero de 1911. (Archivo Histórico Provincial de Huesca, Fondo Joaquín Costa, carta 1345)

Muchas líneas de los libros de Lacambra están dedicadas a Costa y en ellas expresa la influencia que sus textos y sus libros han tenido en su pensamiento y sus escritos. Es, según sus propias palabras, el “tributo a mi eminente paisano y respetado señor”.²³

Las trayectorias de Costa y Lacambra son divergentes durante cuarenta años, hasta su conocido encuentro en 1910 en Barbastro. Mientras Costa estudia en Huesca y posteriormente continúa sus estudios en Madrid, Lacambra se implica en la iluminación con luz eléctrica de las calles de Barbastro, Benasque y otras poblaciones. Las iniciativas se multiplican y desde todos los ámbitos se reclama la agilización de los proyectos hidráulicos. El siguiente artículo del periódico tradicionalista *La Cruz de Sobrarbe* es una buena muestra de la agitación social del momento y de la toma de conciencia de Mariano Lacambra al cabo de los siguientes años de su publicación:

23 *Idem* (1910c: 148).

Excitábamos en nuestro anterior número a que los pueblos trabajen sin descanso por conseguir la realización de alguna de las obras hidráulicas que, según disposición del Ministerio de Agricultura y Obras Públicas, han de realizarse todos los años en cada una de las zonas hidrológicas de España.

Los pueblos de la provincia de Teruel activan sus gestiones para ser los primeros en beneficiarse con las obras que han de llevarse a término en la zona hidrológica del Ebro, a la que también pertenecemos nosotros; Zaragoza y su comarca no se descuidan en sus gestiones; lo mismo hace Huesca y otros puntos; lógico es que esta parte del alto Aragón no se duerma en un asunto vitalísimo para el país, donde la falta de agua merma considerablemente las cosechas y hace llevar vida anémica al pobre labrador.

Sabemos que el canal de Sobrarbe del que hay estudios hechos, de llevarse a la práctica, cambiaría la faz de esta región; pero no desconocemos que esta importante obra no puede realizarse de las primeras, ya por las penurias del erario público, ya porque el criterio del Gobierno es el realizar de momento aquellas, de menos coste, sin olvidar la mayor conveniencia de las mismas.

Una idea enunciamos y que bien puede ser meditada por los pueblos a quienes pueda interesar. Antes de que le toque el turno al citado canal de Sobrarbe ¿podría pedirse la realización de alguno de los pantanos de que ha de constar el citado canal? ¿Sería propicio el momento de poner en juego el mayor cúmulo de influencias posibles, a fin de que realizase el Gobierno alguna de las muchas obras de que ha de constar el canal, y que ellas, independientemente de su utilidad general, podrían servir de utilidad parcial a determinados pueblos, sin que se ocasionase mayores gastos por utilizarse antes de estar realizada la obra general que habrá de costar muchos años?

Esto debe meditar, medir su conveniencia, y una vez vista su utilidad y fácil realización, no deben cejar los pueblos hasta recabar de los poderes públicos la realización de esas obras parciales, hechas con arreglo al proyecto general, y de cuyo resultado depende la regeneración paulatina de los pueblos.

Como ejemplo, apuntamos la presa en el río Vero, la cual de momento no dándole la altura que ha de llevar cuando el canal de Sobrarbe se realice, serviría para que los riegos de las huertas, que durante el verano en los pueblos de Huerta de Vero, Pozán, Castillazuelo, Barbastro y algunos otros son muy eventuales, se hicieran con esa obra permanentes. Y así como decimos de esta, podríamos hablar de otras por el estilo.

Estúdiense el asunto, y con tesón y empeño decidido trabajemos todos para llevar nuestro grano de arena en favor de nuestra desdichadísima comarca.²⁴

Lacambra se convierte en un defensor incansable del pantano de Alquézar, se beneficia de la primigenia idea de utilizar el cauce del río Vero como canal natural para las aguas del canal de Sobrarbe. Y dentro de su proyecto, para los riegos de la comarca de Barbastro, su idea es aprovechar la cerrada de Torreciudad para nacimiento del canal. Su proyecto se integra en los planes de Romañá, si bien la idea de Lacambra también incluye la versatilidad de riegos / electricidad que en algunos de sus proyectos se contempla, por ejemplo, la solicitud que realizó para la concesión de un salto en el río Cinca para producir 15 600 caballos.²⁵

La aprobación de la Ley, de 7 de enero de 1915, de Riegos del Alto Aragón autorizaba al Gobierno para la ejecución de las obras de Riegos del Alto Aragón con las aguas de los ríos Gállego, Cinca, Sotón, Astón y Guatizalema, en toda la extensión necesaria para regar las zonas de Sobrarbe, Somontano y Los Monegros, en un plazo de veinticinco años, y hasta la actualidad en un debate encarnizado con proyectos y realizaciones que difícilmente se pueden consensuar y

24 “Canales y puertos”, *La Cruz de Sobrarbe*, 25 de agosto de 1900, p. 2.

25 Lacambra Marín (1910b, “Al Gobierno y a las Cortes”: 13).



Estampa conmemorativa de la aprobación en 1915 de la Ley autorizando las Grandes Obras de Riegos del Alto Aragón. (Biblioteca Nacional de España)

sobre los que determinados intereses priman sobre el resto de argumentos o de evidencias. En el momento actual el debate sobre la política hidráulica sigue generando numerosas discusiones y grandes incertidumbres entre los actores que de una u otra forma se comprometen con el futuro del agua de sus respectivos territorios. La dificultad del consenso nos retrotrae al pasado de los esfuerzos de altoaragoneses como Joaquín Costa o Mariano Lacambra en discursos que alzaban la voz frente a la pobreza y el abandono de los recursos hídricos.

En la actualidad el Plan Hidrológico Nacional 2022-2027 fractura el Pacto del Agua en Aragón tomando la perspectiva del anunciado cambio climático y en vista de la necesidad de actualizar los condicionamientos económicos, sociales y políticos que nos anteceden. Poco a poco, se van aproximando en los próximos años la retirada de determinados proyectos de la agenda del Pacto del Agua, como el pantano de Biscarrués o determinadas realizaciones previstas en el citado plan, y se siguen planteando obras de dudosa viabilidad como el embalse de Almudévar o el recrecimiento de Yesa.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Costa, Joaquín (2009), *La tierra y la cuestión social*, ed. de Cristóbal Gómez Benito y Alfonso Ortí Benlloch, Madrid, CIS / BOE – Ministerio de la Presidencia. 1.ª ed., en Biblioteca Costa, 1912.
- Gil Novales, Alberto (2014), *Estudios costistas*, Zaragoza, IFC.
- Gómez Benito, Cristóbal, y Alfonso Ortí Benlloch (1996), *Estudio crítico, reconstrucción y sistematización del Corpus agrario de Joaquín Costa*, Huesca, Fundación Joaquín Costa / IEA.
- Lacambra Gambáu, Víctor Manuel (2019), *Cambios socioeconómicos en la provincia de Huesca: luces y sombras desde los años treinta del siglo xx*, Huesca, IEA (Colección de Estudios Altoaragoneses, 63).
- Lacambra Marín, Mariano (1906), *Consideraciones prácticas entre los dos canales de riego de Barbastro y Sobrarbe y breve reseña del pantano de Alquézar*, Barbastro, Tipografía de Jesús Corrales.
- (1910a), *Campaña política y campaña hidráulica en el Alto y Bajo Aragón*, Huesca, Tipografía de Tomás Blasco.
- (1910b), *La regeneración de España*, t. I, Huesca, Imprenta de Tomás Blasco.
- (1910c), *La regeneración de España*, t. II, Zaragoza, Imprenta de Tomás Blasco.
- Lucha López, Pedro (2021), “Breve reseña biográfica de Lucas Mallada en el centenario de su óbito”, *Lucas Mallada*, 23, pp. 25-50.
- Sánchez Illán, Juan Carlos (1997), “Rafael Gasset y la política hidráulica de la Restauración, 1900-1923”, *Revista de Historia Económica*, año xv, 2, pp. 319-362.

La estacionalidad de las actividades turísticas en el Alto Aragón

LUISA MARÍA FRUTOS MEJÍAS¹

La **actividad turística** es clave para el desarrollo en la España interior, especialmente en las zonas rurales. Pero conlleva un problema de estacionalidad que condiciona la economía y el empleo y es un freno para la estabilidad demográfica. El **Alto Aragón**, zona turística por excelencia, presenta diversos grados de **estacionalidad** en comarcas y tipos de alojamiento que se analizarán aquí con detalle, centrando la atención en el periodo 2014-2019, con datos fiables anteriores a los problemas creados por la crisis de la pandemia de COVID-19, que generaron un comportamiento anómalo del turismo. En el posterior contexto de recuperación de esta actividad, es importante considerar las nuevas tendencias de la demanda y de la oferta y los **planes estratégicos** de la Administración, centrados en la sostenibilidad y las nuevas experiencias para minimizar la estacionalidad, analizando lo que pueda ofrecer una nueva perspectiva de futuro.

Tourist activity is key to development in inland Spain, especially in rural areas. However, it entails a problem of seasonality that conditions both economy and employment and hinders demographic stability. **Alto Aragón**, a tourist area par excellence, presents varying degrees of **seasonality** according to areas and types of accommodation, which will be analyzed here, focusing on the 2014-2019 period, with reliable data prior to the problems created by the COVID-19 pandemic crisis, which generated anomalous behavior in tourism. In the subsequent context of recovery of this activity, it is important to consider new trends in demand and supply, as well as the Administration's **strategic plans** focused on sustainability, and new experiences aimed at minimizing seasonality, by analyzing opportunities that could offer a new perspective for the future.

ALGUNAS CUESTIONES PREVIAS

Durante el pasado siglo xx la oferta turística española se ceñía casi en exclusiva al binomio sol y playa, con alguna limitada incursión en el turismo cultural o en determinadas áreas de montaña. Pero desde hace unas décadas, coincidiendo en buena medida con el mito que idealizaba lo rural como arcadia feliz, las zonas interiores están experimentando un incremento como áreas de atracción, para cubrir una necesidad demandada especialmente desde las zonas

1 Universidad de Zaragoza. lmfritos@unizar.es

urbanas, entendiendo estos espacios, más allá de esa idealización de la naturaleza y lo rústico, como “un soporte muy cualificado [...] para la práctica de determinadas actividades recreativas” en palabras de Callizo (1997: 17), de modo que disfrutar de ellas se ha convertido en una moda. Pero, además, es bien conocida la singularidad de la actividad turística, claramente inscrita en los territorios, por lo que su potencialidad inicial depende de factores propios, que puedan resultar atractivos en el imaginario colectivo para disfrutar de ellos con diversas actividades. Así, en la España interior, el clima, el paisaje, especialmente en zonas de montaña, las aguas, la arquitectura y las manifestaciones culturales diversas, propias de cada lugar, ofrecen posibilidades de puesta en valor para crear productos turísticos y atraer a visitantes, productos que deben consumirse *in situ*. Ello implica un complejo proceso de creación de espacio turístico, que integra no solo elementos físicos, sino intangibles, tal como señala Lacosta (2005), y en cuya evolución y cambios inciden tanto la creación de un producto determinado, entendido como la puesta en explotación de “aquel elemento material e inmaterial que tiene capacidad, por sí mismo o en combinación con otros, de atraer visitantes a un determinado espacio, con motivo de ocio, turismo y recreación” (Arandis-i-Agramunt, 2019: 48), como la gestión pública y privada de esos espacios y las mudables preferencias de la sociedad.

Este nuevo concepto ha dado valor a determinados territorios no solo por su naturaleza más o menos atractiva, sino por el diverso bagaje cultural y patrimonial (Pillet, 2012) que configura ese espacio turístico, al fomentar el desarrollo de los alojamientos, tanto de hostelería como de casas rurales y *campings*, y un incremento notable de residencias secundarias. Sumada a ello, una multiplicación de empresas, actividades y servicios que han puesto en marcha esos productos turísticos cuyo signo característico es la heterogeneidad, lo que ha permitido la creación de puestos de trabajo y una mayor renta en las zonas donde estas actividades se han desarrollado mejor.

El complejo proceso de formación de esos espacios turísticos de interior en España y todo lo que conllevan han sido objeto desde hace algunas décadas de numerosas investigaciones desde distintos enfoques académicos, que abordan tanto cuestiones teóricas, metodológicas o de gestión como análisis de casos concretos. La bibliografía se ha incrementado sensiblemente a partir de los inicios del siglo XXI, como se señala en algunos artículos que tratan el tema (Lacosta, 2007; Folgado, Campón y Hernández, 2011; Sepúlveda y Plumed, 2018; Somoza, 2018).

Pero la cuestión turística, en permanente dinamismo, dista mucho de estar agotada: en fechas recientes se han abordado nuevos temas, como la sostenibilidad y su papel en el desarrollo local, las nuevas tendencias de la demanda y de la oferta o la ordenación, la promoción y la planificación estratégica, tanto en revistas especializadas como en congresos o publicaciones monográficas. Ese mismo dinamismo hace muy vulnerable la actividad turística, tanto frente a los cambios de tendencia de la demanda como a las crisis económicas, a la inestabilidad política de los destinos, a las posibles epidemias locales y a los desastres naturales y el cambio climático (Rodríguez-Toubes y Álvarez, 2013; Gallego, 2015; Callizo y Lacosta, 2016; Gómez Royuela, 2016), aunque ningún investigador se planteó el problema derivado de una pandemia de la envergadura de la padecida, que acabó afectando a todo el planeta. En todos los casos se analiza la necesidad de renovarse, de consolidar e innovar la oferta, de conocer y abordar el mercado turístico y la comunicación, con nuevas estrategias de *marketing* (González-Herrero y

Pratt, 1998). Y una de las cuestiones que preocupa es la estacionalidad, que es también un factor de vulnerabilidad, ya que incide en la economía a través de los ingresos y del empleo, y en la dinámica demográfica y en su estabilidad, especialmente en las zonas rurales.

En el caso de Aragón, desde hace algunas décadas numerosos investigadores han trabajado sobre la actividad turística, sea con un enfoque parcial, analizando algunas zonas o aspectos, sea con una perspectiva más global (Loscertales, 1999; Callizo y Lacosta, 1999; Frutos y Ruiz, 1999; Ruiz Budría, Frutos y Climent, 2000; Solans y García, 2001; Hernández y Giné, 2002; Lacosta, 2002a, 2002b y 2003; Lardiés, 2004; Báguena, Gorría y Guimbao, 2005; Frutos, Ruiz y Giné, 2008; Frutos, Hernández y Castelló, 2009; Vélez, 2012; Gérique, 2014; Hervás, 2015; Bovio, 2017, y Cuevas, 2017, entre algunos otros). Una de las aportaciones más recientes y completas es la tesis doctoral de Lacosta, defendida en 2016 en la Universidad de Zaragoza. En alguna de estas investigaciones se menciona el problema de la estacionalidad pero en ninguna se profundiza en esta cuestión que, sin embargo, preocupa lo suficiente como para que el Gobierno de Aragón incidiera en ella en su Plan Aragonés de Estrategia Turística 2016-2020 (PAET) y encargara un informe específico que incluyera propuestas de desestacionalización, a lo que se hará referencia más adelante.

Por esa razón me ha parecido importante abordar este tema, especialmente tras el periodo de crisis a causa de la pandemia que afectó seriamente a la actividad turística, explorando otras posibilidades de oferta. Así, en este artículo se analiza el grado de estacionalidad en el periodo 2014-2019, poniendo el foco en la provincia de Huesca, esto es, en el Alto Aragón, puesto que es la zona turística por excelencia, ya que supone el 41 % del total de los alojamientos aragoneses de esta índole y, si se desglosan los datos, el 65 % de los *campings*, el 54 % de las casas rurales, el 52 % de los apartamentos y el 47 % de los hoteles. Asimismo, recibe el 35 % de los visitantes turísticos de Aragón, alcanzando más del 50 % entre los que se alojan en las casas rurales y el 70 % de quienes lo hacen en los *campings*; otro tanto ocurre con las pernoctaciones, que registran el 43 % del total regional y superan igualmente el 50 % y el 70 %, respectivamente, en casas rurales y *campings*.

EL TURISMO EN EL ALTO ARAGÓN Y LA ESTACIONALIDAD

En el Alto Aragón convergen recursos potenciales muy ligados, en primer lugar, a sus características físicas, ya que toda la zona norte de la provincia de Huesca corresponde al Pirineo, lo que implica paisajes, topografía, aguas y clima que favorecen las estancias veraniegas y determinadas actividades de ocio, como la escalada, el senderismo, el *rafting* o el esquí. Pero el papel de la naturaleza no es un índice de potencialidad determinante, como ya expusieron Callizo y Lacosta (1997), pues se suman otros elementos materiales e inmateriales a través de la cultura que permiten cubrir determinadas necesidades de la demanda, de tal manera que la naturaleza se transforma en recurso a través de la cultura (Arnandis-i-Agramunt, 2019) y posibilita la creación de productos turísticos mediante su explotación. A esto se añade también el papel subjetivo y cambiante de los sistemas sociales y, por tanto, de lo que buscan los posibles turistas: es la evolución de la demanda la variable más inasible en cualquier estudio sobre

turismo, como indica Lacosta (2016) en relación con Aragón. Finalmente, hay que añadir que, sea la naturaleza o la cultura las que permiten pensar que un territorio puede albergar recursos turísticos, esos recursos precisan, tal como se ha apuntado más arriba, de una puesta en valor con infraestructuras, alojamientos, acondicionamientos, servicios y oferta de actividades varias, que además deberán visibilizarse.

EL CRECIMIENTO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN EL ALTO ARAGÓN

El atractivo del Pirineo, para quienes quieren disfrutar de paisajes, aire limpio, tranquilidad y determinadas prácticas deportivas, es tan antiguo como atestiguan los viajeros que desde finales del siglo XVIII y, sobre todo, durante el XIX visitaron estas tierras y contaron sus atractivos. Destaca entre ellos Lucien Briet, que fue pionero en la defensa de estos espacios naturales, especialmente de Ordesa, tal como destaca Acín (2000), propiciando la denominación de este espacio como Parque Nacional en 2018, primer valle con esta figura de protección en España, junto con Covadonga. A partir de los años sesenta del pasado siglo se va incrementando moderadamente el número de visitantes, la mayoría nacionales o franceses, pero es a finales del siglo XX y, sobre todo, a lo largo del XXI cuando despegue el turismo de interior en todo el territorio aragonés, como deja patente Lacosta (2016), especialmente en el Alto Aragón, pasando de registrar 495 308 viajeros y 1 386 739 pernoctaciones en los hoteles de la provincia de Huesca en 1998 a los 890 799 viajeros con más de 2 millones de pernoctaciones en 2019 (INE, *Encuesta de ocupación en alojamientos turísticos*). A este incremento de registros en los hoteles se suma el creciente auge de otros alojamientos turísticos en las primeras décadas del siglo XXI (tabla 1). Por ello, pese a que el turismo acusó el bache de la crisis económica de 2008, con una sensible disminución de visitantes, en 2019, en vísperas de la crisis de la pandemia de COVID-19, el Alto Aragón había sido visitado por cerca de 1 400 000 turistas, sin contar a quienes tienen una segunda residencia, tipo de alojamiento que también se ha multiplicado en las últimas décadas. Este incremento se basa, sobre todo, en la importancia adquirida por el turismo rural en el conjunto de Aragón y muy especialmente en la provincia de Huesca, como ya señalaron Solans y García (2001), Frutos, Hernández y Castelló (2009) o Lacosta (2016).

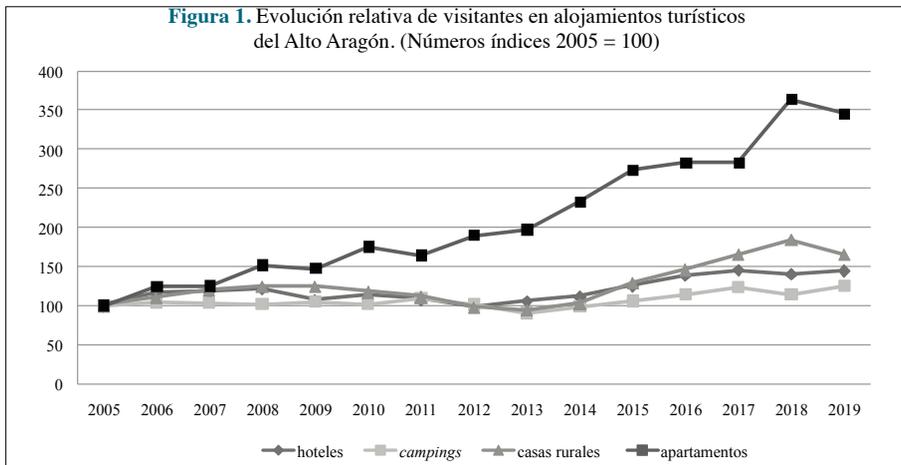
Tabla 1. Visitantes en alojamientos turísticos del Alto Aragón.

Alojamientos	2008	2010	2015	2019
Hoteles	752 670	700 099	774 660	890 766
Campings	233 001	231 374	241 756	287 226
Casas rurales	77 089	72 554	80 000	102 213
Apartamentos	42 268	48 899	76 087	96 289
Totales	1 105 028	1 052 926	1 172 503	1 376 494

Fuente: INE. *Encuesta de ocupación en alojamientos turísticos*.

La demanda de los distintos alojamientos ha tenido una evolución algo dispar, pues, mientras en los hoteles y *campings* ha sido moderada, ha crecido más deprisa en las casas rurales y, especialmente, en los apartamentos, aunque ambos eran los menos demandados al inicio del siglo. Estos alojamientos muestran un alza relativa superior a los demás a partir de la crisis económica, como puede apreciarse en la figura 1, si bien siguen teniendo menos visitantes que hoteles y *campings* (tabla i).

Esta evolución es coherente con la de los establecimientos turísticos, pues, si los hoteles y los *campings* apenas han tenido variación desde principios del siglo XXI e incluso han perdido algún establecimiento en el último quinquenio, el número de casas rurales se ha duplicado, así como las plazas ofertadas, y el de apartamentos se ha multiplicado por cinco, aunque con menor incremento en el número de plazas (tabla II).



Fuente: INE. *Encuesta de ocupación en alojamientos turísticos*.

Tabla II. Evolución de los establecimientos turísticos en el Alto Aragón.

Tipos de alojamientos		2002	2006	2008	2010	2015	2019
Hoteles	Establecimientos	331	357	374	396	403	387
	Plazas	14 671	16 001	17 367	18 220	18 827	18 050
<i>Campings</i>	Establecimientos	59	62	64	64	70	69
	Plazas	19 434	20 143	20 795	22 252	24 575	24 513
Casas rurales	Establecimientos	425	491	565	638	763	878
	Plazas	3071	3547	4113	4642	5611	6414
Apartamentos	Establecimientos	44	66	95	156	235	252
	Plazas	1662	1310	1887	2948	3964	4204

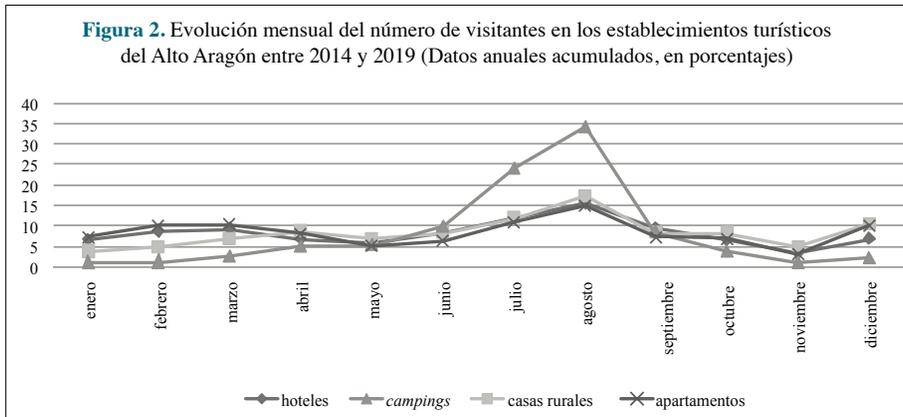
Fuente: IAEST. *Anuarios estadísticos de turismo*.

ESTACIONALIDAD TURÍSTICA A LO LARGO DEL AÑO

Todos los estudiosos del turismo coinciden, desde hace décadas, en definir la estacionalidad turística como el desequilibrio en la afluencia de visitantes en los distintos meses del año, que se repite con carácter estructural como un patrón cíclico constante a lo largo de un periodo dado (Butler, 1994 y 2001; Jang, 2004). Como ya se ha apuntado más arriba, esto tiene efectos negativos en la economía y en los residentes de las zonas en las que se produce (Ramón y Abellán, 1995; Higham y Hinch, 2002), ya que se ha convertido en un problema de larga duración y una preocupación constante de los gestores turísticos (Butler y Mao, 1997; Lanquar, 2001; López Bonilla y López Bonilla, 2006). Las causas de esa estacionalidad son varias y no coinciden en todas las zonas. La mayoría de los estudiosos del tema señalan dos grupos: las naturales y las institucionales (Cuccia y Rizzo, 2011). En estas últimas hay un cúmulo de factores entre los que destaca el componente social en relación con los periodos vacacionales de la mayor parte de las personas, e igualmente cuestiones culturales o religiosas, como fiestas populares, festivales o peregrinaciones. Las naturales son intrínsecas de cada territorio, dependiendo de sus características físicas, especialmente el clima, aunque también la orografía o la existencia de otros elementos como aguas navegables o termales. Pero aunque esas causas naturales, como señala Pedreño (2016: 233), “están fuera de control de los *decision-markers*”, las institucionales sí pueden estar, al menos parcialmente, bajo ese control, y en ambos casos en la demanda influye considerablemente la puesta en valor de los recursos, su oferta como productos y servicios y su divulgación.

Tal como ya señaló Lacosta (2005 y 2016), son estos condicionantes los que han hecho atractivo el turismo de interior y los que en Aragón, y en concreto en la provincia de Huesca, se han puesto en valor con una oferta diversificada, relacionada con el cambio de hábitos sociales y una alteración del alterotropismo tradicional. Así, el impulso turístico se ha basado tanto en el clima, que es propicio a los deportes de invierno pero también a las estancias veraniegas, vinculadas a los diversos establecimientos turísticos y a las residencias secundarias, como en los atractivos ecoturísticos de las áreas de montaña, que favorecen los deportes de aventura y naturaleza, o al rico patrimonio histórico, arquitectónico y cultural, incluidos el Camino de Santiago y los centros religiosos de tradición mariana. Esa diversificación no ha evitado la estacionalización, pero sí ha permitido que no sea, en su conjunto, excesivamente alta; y es más acusada en determinados tipos de establecimientos y en determinadas comarcas. Los datos mensuales para el periodo 2014-2019 muestran esta estacionalidad variada (figura 2).

Es evidente que todos los alojamientos presentan un pico entre junio y septiembre, con el máximo en agosto, y esta pauta se repite en cada uno de los años del periodo estudiado e incluso desde hace décadas, aunque entre el momento actual y los años noventa se aprecia una ligera mejoría de la estacionalidad, si bien se mantienen pequeños altibajos en los porcentajes mensuales, como ocurre en otras zonas turísticas y han constatado todos los estudiosos sobre el tema. Pero en hoteles y apartamentos hay, además, un segundo pico en relación con los deportes de invierno, aunque mucho menos marcado que el veraniego, pudiendo ampliarse hasta Semana Santa. Asimismo, como no podía ser de otra manera, es evidente que en los *campings* se da la estacionalidad más acusada, ya que en julio y agosto, los meses de máxima afluencia de turistas,



Fuente: INE. *Encuesta de ocupación en alojamientos turísticos.*

reciben el 59 % y si se suman junio y septiembre el porcentaje se eleva al 77 %, mientras que en los meses más fríos apenas se llega a un 2 %. Este marcado pico en los meses centrales del año tiene mucho que ver con la afluencia de los visitantes extranjeros, pues los nacionales se reparten un poco más, suavizando la curva en abril-marzo, coincidiendo con la Semana Santa, y en diciembre, aunque con porcentajes que no superan el 7 % de la ocupación. Algo similar pasa en las casas rurales, pese a que la concentración estival no es tan marcada, ya que acusan la diferencia entre invierno y verano, especialmente en la afluencia de extranjeros, e igualmente se suaviza la curva gracias a los visitantes españoles en los meses en que coincide la Semana Santa e incluso en octubre y diciembre, coincidiendo con la festividad del Pilar y con el puente de la Constitución y las Navidades. En todo caso, tal como señala Landaluce (2017), la provincia de Huesca muestra patrones dinámicos estacionales peculiares, al igual que Lérida, que difieren de los más generales de las demás provincias españolas. Los autores las clasifican como clase tres, de dinámica bimodal estacional invierno-verano, con nivel de concentración desigual, como ya se ha expuesto más arriba.

La estacionalidad que muestran estos porcentajes, aun siendo expresivos, puede confundir sobre el carácter de este hecho, pues como señalan López Bonilla y López Bonilla (2006: 83), al contrastar la estacionalidad de las diversas provincias españolas, “los datos mensuales no ofrecen una visión sintética que permita comparaciones, por lo que es preciso usar un índice anual”, como también plantea Fernández-Morales (2003). Los autores citados mencionan diversos métodos estadísticos utilizados y, como señalan Duro y Farré (2015: 159), puede conseguirse esa medición “a través de indicadores de desequilibrio temporal intra-años o, si se quiere, de desigualdad”. Ellos citan, a propósito de los métodos adecuados, a investigadores como Chakravorty y Cowell, que desde la década de los noventa plantearon la posibilidad de utilizar índices de concentración y dispersión, entre los cuales han sido ampliamente aplicados el coeficiente de variación y el coeficiente de Gini, que es el que goza de mayor estabilidad (Lundtrop, 2001; Fernández-Morales, 2003) y, como mencionan López Bonilla y López Bonilla (2006: 84) citando la opinión de Sen (1976), “posee una elevada solidez teórica y satisface

muchas de las propiedades metodológicas que deben tener las medidas de concentración”. Por ello, se han calculado para el Alto Aragón ambos coeficientes para este periodo, así como para sus principales comarcas turísticas, considerando que los meses son la unidad de distribución de los visitantes.

Para mejor comprensión de las tablas de datos que se adjuntan conviene una breve descripción de la metodología empleada para calcular ambos coeficientes, ya que en el caso del de Gini hay algunas variantes. Aquí se ha partido de la comparación de pares de observaciones, siendo la unidad temporal el mes y la unidad de la variable el número de visitantes o las pernoctaciones, en cada uno de los meses del periodo 2014-2019 y en el total acumulado de los datos mensuales de cada año.

El cálculo del coeficiente de Gini responde a la expresión siguiente:

$$I_G = \left(\frac{\sum_{i=1}^{12-1} (p_i - q_i)}{\sum_{i=1}^{12-1} p_i} \right) * 100$$

donde p_i representa el porcentaje acumulado de meses del año

(es decir, $p_1 = 1/12$; $p_2 = 2/12$...; $p_{12} = 1$)

y donde q_i representa el porcentaje acumulado de viajeros de los meses del año

(por ejemplo, $q_1 = 3\%$; $2 q_1 = 9\%$...; $12 q_1 = 100\%$).

Este coeficiente calcula la diferencia entre p_i y q_i para once meses del año, ya que en el mes que concentra el mayor número de viajeros coinciden p_{12} y q_{12} , puesto que se habrán acumulado todos los meses del año y ambos valores serán igual a 1.

En cuanto al coeficiente de variación, responde a la clásica fórmula $CV = S/M$, siendo S la desviación estándar y M la media del número de visitantes.

Los resultados del grado de concentración de los diferentes tipos de alojamientos turísticos del Alto Aragón para el periodo acumulado de 2014-2019 pueden verse en la tabla III.

En todos los casos el coeficiente es positivo, lo que indica al menos cierta estacionalidad en el reparto mensual de los viajeros. Estos datos ponen de manifiesto que los establecimientos hoteleros y los apartamentos son los que tienen un menor grado de concentración de visitantes y de pernoctaciones, aunque el coeficiente de variación expresa que la desviación típica supera el 30 % de la media mensual. Esto es lógico, puesto que los hoteles son también centros de convenciones y congresos, cuyos participantes también ocupan los apartamentos. El hecho, además, de estar bien acondicionados permite un uso más variado que los otros alojamientos. Las casas rurales muestran una mayor concentración, especialmente en el coeficiente de variación, que supera el 40 % de desviación de la media mensual en el número de visitantes y algo más del 70 % en pernoctaciones. Los índices referidos a los *campings* son los más elevados, como ya se apreciaba en la figura 2, que muestra los porcentajes de visitantes. Es evidente que más del 75 % de la ocupación de estos establecimientos se produce entre junio y septiembre. Son también los *campings* los que tienen un alto coeficiente de variación, lo que significa que la desviación típica

Tabla III. Estacionalidad en alojamientos turísticos en el Alto Aragón.		
Coefficiente de Gini	Viajeros	Pernoctas
Hoteles	0,1740	0,2109
Casas rurales	0,2054	0,3028
<i>Campings</i>	0,5182	0,5770
Apartamentos	0,1825	0,3721
Coefficiente de variación	Viajeros	Pernoctas
Hoteles	0,3598	0,4394
Casas rurales	0,4251	0,7028
<i>Campings</i>	1,1634	1,4401
Apartamentos	0,3766	0,6108

Fuente: Datos de turismo del IAEST. Elaboración propia.

de los visitantes supera en más de 1,1 la media mensual, y este índice es de más de 1,4 en las pernoctaciones.

En lo referente a los establecimientos hoteleros, estos datos son coherentes con los que han calculado otros autores para la provincia de Huesca, con las lógicas variaciones de los diversos periodos de análisis. Así, Duro y Farré (2015: 162) en las pernoctaciones de este tipo de alojamientos incluyen un coeficiente de Gini de 0,2225 y un coeficiente de variación de 0,4460 para el año 2012, situando al Alto Aragón en el primer grupo de estacionalidad y en el puesto 12 de la lista de concentración de la demanda hotelera de las provincias españolas, que estiman como media – alta. Batista, Marín, Rosina, Ribeiro, Freire y Schiavina (2018: 111), en un estudio sobre el turismo en Europa, establecen el coeficiente de variación en Huesca entre el 0,31 y el 0,35, más elevada que en Teruel y similar a la de Zaragoza, a la vez que señalan que es en el Alto Aragón donde la intensidad turística es más alta y también la vulnerabilidad. Igualmente ocurre con otros estudios más generales referidos a España, como el de Duro (2008), que analiza la concentración de la demanda a partir de índices de desigualdad en las pernoctaciones hoteleras a lo largo del periodo 1999-2005 para las diversas regiones, y calcula para Aragón un coeficiente de Gini que varía entre el 0,1384 y el 0,1289.

En los trabajos citados puede apreciarse una evolución moderadamente positiva de la estacionalidad en Aragón, con algunos altibajos y un descenso global de la concentración de 6,9 %, e igualmente un coeficiente de variación discretamente decreciente, con valores entre el 0,2793 y el 0,2432. El cálculo de ambos coeficientes para 2019 confirma esta mejora, con un coeficiente de Gini de 0,1053 y un coeficiente de variación de 0,2208. Algo similar ocurre en la provincia de Huesca, aunque con diferente ritmo según los tipos de alojamiento (tabla IV). Comparando los índices hoteleros de 1998, con una concentración bastante elevada, y 2019 se aprecia este descenso, pasando el coeficiente de Gini de 0,3021 a 0,1805 y el coeficiente de variación de 0,5291 a 0,3838. No obstante, en las dos últimas décadas ha vuelto a incrementarse levemente la estacionalidad.

Tabla iv. Variación de concentración de visitantes en el Alto Aragón entre 2005 y 2019.

Alojamientos	Coefficientes	2005	2019
Hoteles y similares	Coefficiente de Gini	0,1683	0,1805
	Coefficiente de variación	0,3488	0,3838
Apartamentos	Coefficiente de Gini	0,2774	0,1919
	Coefficiente de variación	0,5586	0,3985
Casas rurales	Coefficiente de Gini	0,2109	0,2181
	Coefficiente de variación	0,4309	0,4635
Campings	Coefficiente de Gini	0,5129	0,3255
	Coefficiente de variación	1,2904	1,2557

Fuente: INE. *Encuesta de ocupación en alojamientos turísticos*. Elaboración propia.

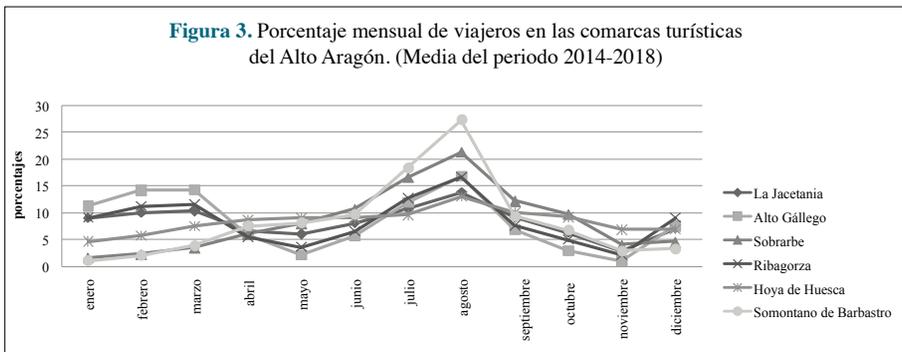
En cuanto a los otros tipos de alojamientos, las casas rurales mantienen la concentración de visitantes bastante similar a lo largo de este siglo, con las variaciones propias de la distribución de puentes y festivos y las condiciones climáticas, mientras que en los *campings* ha mejorado, especialmente, el coeficiente de Gini, y en los apartamentos ha descendido bastante el grado de concentración en ambos coeficientes. En todo caso, tal como señala el estudio de la Junta de Andalucía (2014), los cambios en la mejora de la estacionalidad han sido leves no solo en el Alto Aragón, sino en toda España, aunque los aspectos positivos se deben, en buena medida, a las acciones emprendidas por las distintas Administraciones y los agentes particulares, apoyados por diversos planes estratégicos y su aplicación, de lo que se hablará más adelante.

LA ESTACIONALIDAD DE LA DEMANDA EN LAS COMARCAS DEL ALTO ARAGÓN

Como puede apreciarse en la bibliografía sobre la estacionalidad turística, la mayor parte de los trabajos se centran en el análisis de una comunidad autónoma o provincia, estableciendo, en todo caso, entre ellas las comparaciones oportunas, incluso cuando se analizan las diferencias provinciales de una comunidad autónoma, como en el caso de Andalucía (Junta de Andalucía, 2014). Pero, como señalan Rodríguez Rangel y Rodríguez Sánchez en un estudio sobre las diferencias de estacionalidad de la demanda en las comarcas turísticas extremeñas, dada la diversidad interna de cada región, “los patrones de estacionalidad no funcionan igual en todos los territorios analizados [...] y un mayor grado de desagregación territorial permitirá alcanzar un conocimiento más preciso, que a su vez redundará en el desarrollo de políticas y estrategias de desarrollo turístico [...] más ajustadas a cada territorio” (2017: 3).

La provincia de Huesca ofrece variados recursos turísticos que han permitido la creación de productos también diversos en el territorio. Por ello, el grado de estacionalidad entre las comarcas es también distinto, pues, aunque como ya se dijo al principio la creación de un espacio turístico no depende solamente de los recursos potenciales, sí influyen las características naturales y culturales y el tipo de poblamiento en las posibilidades que ofrece a la iniciativa pública

y privada para crear la oferta de determinados productos. De este modo, puede resultar útil, a la hora de aplicar los planes y las estrategias que se están diseñando para el turismo y la desestacionalización, analizar esas diferencias comarcales altoaragonesas. Para ello se han seleccionado las seis comarcas que presentan realmente actividad turística reseñable, ya que engloban el 95 % de los alojamientos hoteleros y las plazas ofertadas y más del 90 % de los visitantes y las pernoctaciones de la provincia de Huesca. Se han utilizado para ellas los datos referentes a la ocupación hotelera, dado que no se han podido obtener para otro tipo de alojamientos, pero permiten una primera aproximación; igualmente ha parecido suficiente aplicar el análisis a la suma acumulada de los datos mensuales de cada año del periodo 2014-2018. Así, como puede verse en la figura 3, en todas las comarcas existe estacionalidad, pero con diferentes patrones, destacando con un solo pico muy marcado, correspondiente al periodo veraniego, el Somontano de Barbastro y el Sobrarbe, mientras que muestran dos picos de ocupación Alto Gállego, La Jacetania y Ribagorza y un perfil más plano la Hoya de Huesca. Es evidente la influencia de las instalaciones de esquí en las comarcas con dos periodos de ocupación más marcados, así como la ausencia en los otros casos, mientras en la Hoya de Huesca se aprecia el peso de la capital, aunque también algunas ofertas de actividades en primavera relacionadas con el turismo de aventura y la escalada o el turismo micológico.



Fuente: IAEST. *Encuesta de ocupación hotelera*. Elaboración propia.

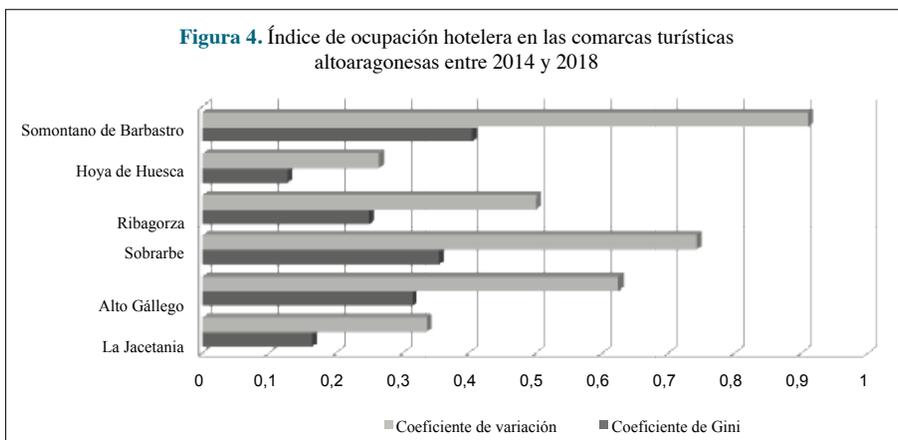
El cálculo del coeficiente de Gini y del coeficiente de variación, a partir del método indicado en el anterior apartado, muestra unos resultados que confirman el diverso grado de concentración de visitantes (tabla v y figura 4), con coeficientes de variación bastante altos en todas las comarcas, salvo en La Jacetania y la Hoya de Huesca, que también tienen los coeficientes de Gini de menor concentración, porque en ellas confluyen factores más diversos que en las otras, sean el atractivo de la nieve en el primer caso y la oferta cultural, histórica y monumental en ambos. En un término medio están las otras tres, donde hay infraestructuras para los deportes de invierno, como en el Alto Gállego y Ribagorza, que además tiene las cimas más altas de la cordillera pirenaica e importante atractivo para la escalada, o por la atracción de la naturaleza en el Sobrarbe, donde se enclava el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido y su zona complementaria de protección, además de ofrecer un rico patrimonio histórico. El Somontano

de Barbastro muestra la mayor estacionalidad, como corresponde al peso que la demanda de los deportes de aventura tiene en los cañones y la sierra de Guara, complementado por las visitas al Parque Cultural del Río Vero, que también suelen coincidir con los meses de verano (Lacosta, 2002a). Otras actividades no permiten paliar esta concentración.

Tabla v. Índices de concentración comarcal en el Ato Aragón entre 2014 y 2018.

Comarcas	Coefficiente de Gini	Coefficiente de variación
La Jacetania	0,1647	0,3368
Alto Gállego	0,3143	0,6247
Sobrarbe	0,3558	0,7427
Ribagorza	0,2496	0,5008
Hoya de Huesca	0,1278	0,2646
Somontano de Barbastro	0,4047	0,9099

Fuente: IAEST. *Encuesta de ocupación hotelera*. Elaboración propia.



Fuente: IAEST. *Encuesta de ocupación hotelera*.

No obstante, todas estas comarcas intentan suavizar la estacionalidad ofreciendo actividades que puedan atraer a los visitantes en otoño y en primavera, a lo que se aludirá más adelante.

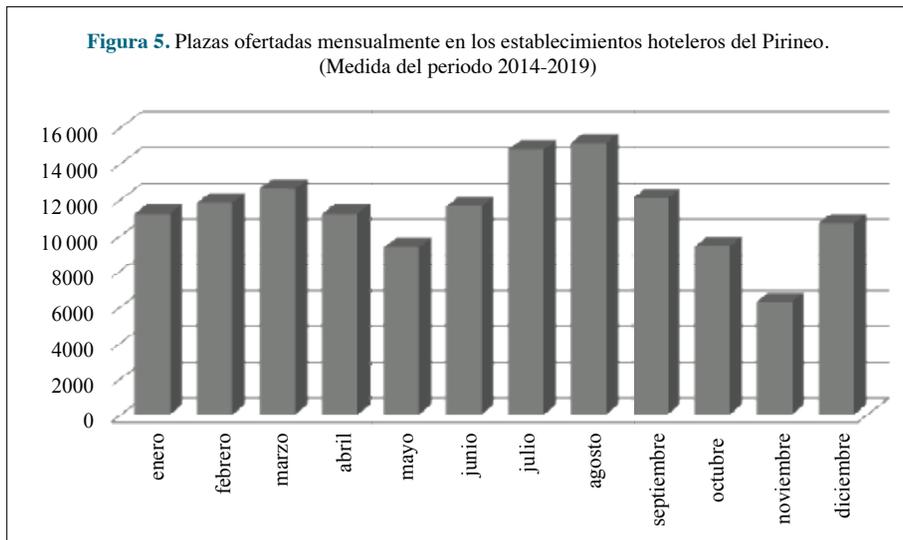
LOS EFECTOS PERVERSOS DE LA ESTACIONALIDAD

La estacionalidad de la actividad turística no se plantearía como un problema si no tuviera repercusiones medioambientales, socioeconómicas y demográficas de diversa índole e incluso en las acciones políticas, como ya se ha dicho. Todos los expertos coinciden en ello, intentando desvelar las claves de las repercusiones que esto tiene no solo desde el punto de vista del análisis de la demanda, sino también del de la oferta, especialmente en aquellas zonas especializadas

en sol y playa, donde la concentración de turistas en determinados meses es más acusada (Aguiló y Sastre, 1984; Ramón y Abellán, 1995; Duro y Farré, 2015; López Bonilla y López Bonilla, 2006). Sin embargo, algunos expertos no consideran que los efectos sean totalmente negativos, pues creen que pueden permitir cierta recuperación ecológica en las zonas excesivamente visitadas y también la posibilidad de hacer reformas y mejoras o estudiar nuevos productos ante ese descenso de la demanda (Higham y Hinch, 2002).

Pero es mayoritaria la idea de su efecto negativo. Desde el punto de vista medioambiental, la concentración de visitantes en determinados espacios en muy pocos meses provoca masificación y deterioro por la excesiva presión y alteración del entorno de la flora y de la fauna en las temporadas de máxima afluencia, superando la carga de recuperación. Así está ocurriendo en Aragón con el ascenso al Aneto en verano, formándose largas colas, o en Ordesa, donde ha sido preciso desde hace ya varios años establecer límites de acceso e incluso en determinados días el cierre del acceso a la pradera por saturación.

Desde la perspectiva económica, lo que destacan los investigadores (Ramón y Abellán, 1995: 49; López Bonilla y López Bonilla, 2006: 80; Rodríguez Rangel y Rodríguez Sánchez, 2017: 6, entre otros) es que hay una pérdida de rentabilidad del capital invertido y de las infraestructuras de transporte y municipales, así como una ineficiencia de recursos y una infrautilización de la capacidad productiva, también para el comercio, al tener los empresarios la dificultad de rentabilizar los costes de mantenimiento en periodos de baja demanda. La estacionalidad tiene otro efecto en los establecimientos turísticos, ya que la falta de demanda hace que muchos cierren sus puertas en la temporada baja: es en los hoteles y en los *campings* donde esto es más evidente, tal como ya plantearon Aguiló y Sastre (1984) o López Bonilla y López Bonilla (2006), señalando estos últimos el hecho de que, a su vez, el cierre de plazas y de

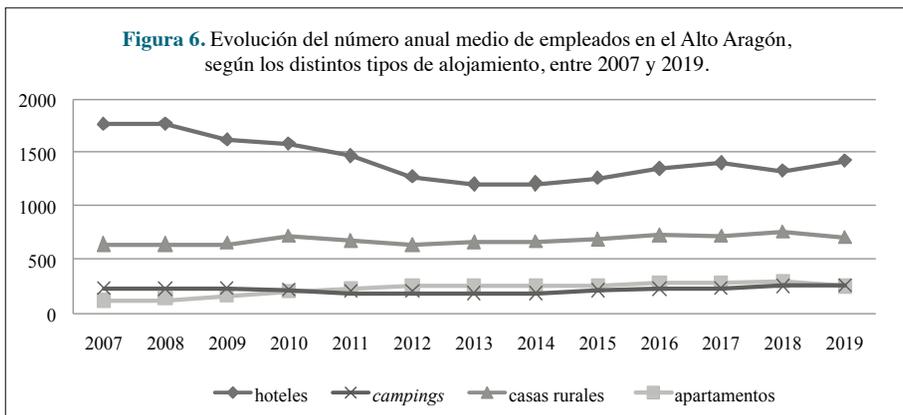


Fuente: IAEST/INE. Encuesta de ocupación hotelera (establecimientos, plazas estimadas, grados de ocupación).

establecimientos repercute en la propia demanda y está en relación con los problemas del coste de mantenimiento y de la ineficacia de infraestructuras, además de los del empleo. A modo de ejemplo, los registros del INE muestran que el número de establecimientos hoteleros abiertos en Aragón a lo largo del año varía entre los meses de mayor ocupación, que ronda el 90 %, y los de menor afluencia turística, en que se sitúa en torno al 75 %. Esto se observa igualmente en los datos del Pirineo referentes al número de las plazas de hoteles ofertadas a lo largo de los meses (figura 5). La similitud de este perfil con el de visitantes es evidente (véase la figura 3), pues en la temporada baja muchos establecimientos cierran total o parcialmente. Esto, a su vez, puede repercutir en la posible demanda, completando el círculo vicioso.

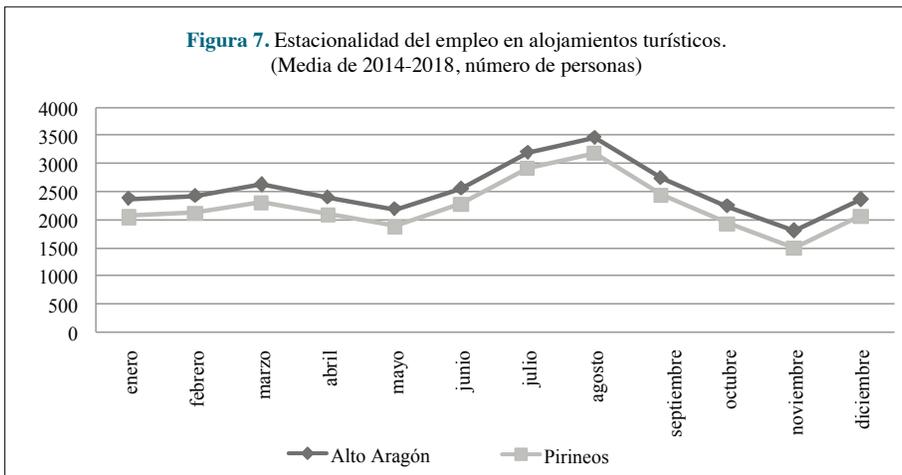
En cuanto al impacto en las comunidades receptoras, la estacionalidad repercute en la organización de los servicios públicos para una población fluctuante, según la demanda turística, y en la ordenación urbanística, con un crecimiento no planificado y propenso a la especulación con esas viviendas vacías una parte del año, además del encarecimiento de la vivienda para los residentes habituales y el alza de los precios, en general, para compensar la caída de la demanda en temporada baja. Hay que considerar, además, la incidencia en los modos de vida y la cultura local, especialmente en la orientación de eventos específicos en la temporada alta y su ausencia para la propia población estante en los meses de valle.

Pero el principal problema que todos citan es la repercusión en el empleo. De hecho, en una primera instancia se considera positivo el papel de esta actividad en la creación de puestos de trabajo, con una oferta media de empleo anual en el Alto Aragón que se sitúa en torno a las 2700 personas. Pero en el último decenio no solo no ha habido un incremento en correlación con el de alojamientos, visitantes y pernoctaciones, sino un descenso de un 4 %, y se ha acusado la vulnerabilidad ante las crisis. Esta evolución no ha sido igual en todos los tipos de alojamiento (figura 6): la pérdida más importante ha sido la hotelera, mientras en los apartamentos se duplicaba el número de empleos y el turismo rural crecía un 10 %.

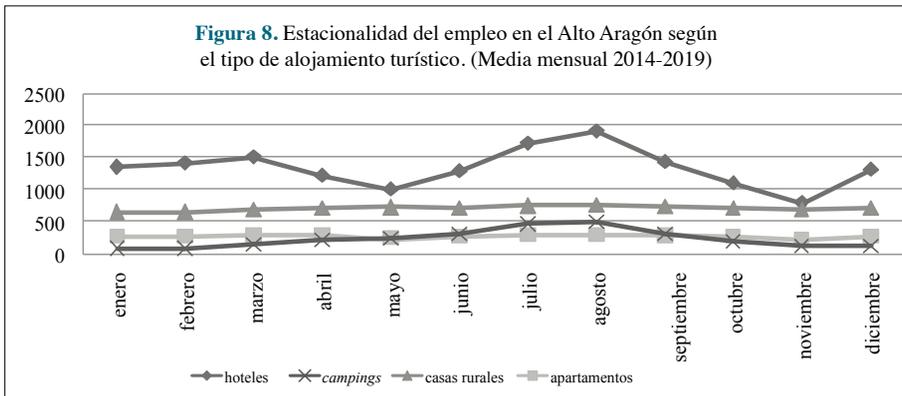


Fuente: INE. Encuesta de ocupación en alojamientos turísticos (empleo).

La variación en el empleo en el conjunto de la provincia de Huesca sigue las mismas pautas de lo que ocurre en el Pirineo, donde se concentra la máxima actividad turística del Alto Aragón (figura 7), lo que pone de manifiesto la discontinuidad laboral. El estudio de Exceltur (2018) señala la irregularidad de la demanda (mensual, semanal e incluso diaria) como factor intrínseco-estructural y su repercusión en el empleo, y otro tanto se concluye en el informe de CC. OO. (2018). La estacionalidad en el empleo es también desigual según los tipos de alojamiento (figura 8): marcan la pauta los hoteles, con más de la mitad de los puestos de trabajo y diferencias estacionales más acusadas, mientras que en los *campings* queda patente el predominio del verano, y apartamentos y casas rurales muestran mucha menor variación mensual.



Fuente: INE. Encuesta de ocupación en alojamientos turísticos (empleo). / IAEST (Pirineo).



Fuente: INE. Encuesta de ocupación en alojamientos turísticos (empleo).

Uno de los problemas de esta temporalidad de los trabajadores es la escasa formación de la mayoría de ellos, sin alicientes para profesionalizarse, tal como señalan numerosos estudios, entre los cuales el de Exceltur (2018), que recalcan el peso de la hostelería y la heterogeneidad de empresas como algunas de las claves de esta situación, aunque destacan los esfuerzos de los agentes turísticos por paliarla. El estudio de Sanagustín, Gómez, Puyal y Tricas (2007) ya incluía un análisis de la situación y varias propuestas sobre las necesidades formativas, implicando en ello a las Administraciones conjuntamente con los empresarios.

A esto debe añadirse que la estacionalidad del empleo repercute también en la demografía. El impulso dado al turismo rural, especialmente en zonas de montaña, se entendió no solo como un factor de desarrollo, como en varios de los estudios sobre Aragón citados al principio, tal como ponen de manifiesto Báguena, Gorría y Guimbao (2005) y Hervás (2015).

Sin embargo, aunque en los ámbitos más turísticos, como son las comarcas pirenaicas, el censo poblacional se ha incrementado desde la década de los noventa del pasado siglo, ha sido de modo muy desigual, y se aprecia una tendencia a la concentración en las cabeceras comarcales más acusada de lo que ya estaba (tabla vi). De hecho, si no se tiene en cuenta la capital comarcal, todas las comarcas han perdido población, incluso de modo acusado, como La Jacetania o el Somontano de Barbastro, siendo una excepción Ribagorza, donde Graus se ha mantenido estable y el núcleo que ha crecido ha sido Benasque, centro de esquí y de veraneo, que en 1996 suponía el 10 % de la población comarcal y en 2019 el 17 %. Es evidente que el turismo no parece haber contribuido a una mejora generalizada y la estacionalidad en el empleo no ha beneficiado el proceso, pese a que algunas mujeres han optado por seguir en el medio rural como gerentes de casas de turismo rural o, de modo indirecto, en actividades agroartesanías como oferta para turistas (Hervás, 2015; Hervás, Frutos y Hernández, 2016).

Tabla vi. Cambios en el porcentaje de población censada en las capitales comarcales del Alto Aragón.

Comarcas	1996	2018
La Jacetania	68	77
Alto Gállego	72	76
Sobrarbe	22	32
Ribagorza	28	28
Somontano de Barbastro	64	75
Hoya de Huesca	76	88

Fuente: IAEST. *Estadísticas de padrón.*

Por todo lo dicho, no es de extrañar que comarcas, municipios, la Diputación Provincial de Huesca y, sobre todo, el Gobierno de Aragón elaboren planes y propongan, en colaboración con el sector privado, nuevos productos y servicios que suavicen los picos de la curva y permitan una mejor distribución de turistas a lo largo del año.

ESTACIONALIDAD TURÍSTICA Y ESTRATEGIAS DE LOS AGENTES IMPLICADOS

El peso innegable que la actividad turística tiene en España y también en Aragón, especialmente en la zona pirenaica, y la complejidad creciente de este mercado, dinámico y cambiante, han hecho necesario no solo establecer normas que regulen las relaciones entre los diversos actores, sino diagnosticar la situación, tal como se hizo en el *Libro blanco del turismo español*, elaborado en 1990, y a partir de ese análisis establecer políticas que tengan en cuenta incentivos, planes y estrategias para incrementar y mejorar la oferta de productos con marca de calidad, atraer y fidelizar a nuevos visitantes, minimizar la estacionalidad, buscar nuevos nichos de mercado y, en suma, adaptarse a ese dinamismo al que aludíamos, en un proceso continuo de renovación productiva (Lacosta, 2005).

En España, el primer Plan Marco de Competitividad del Turismo Español (Plan FUTURES I) data de 1992 y siguieron otros documentos que quedaron recogidos en el Plan Integral de Calidad del Turismo Español (PICTE), vigente hasta 2006, y el Plan Nacional e Integral de Turismo (PNIT) 2012-2015. Estos planes incluían una serie de subprogramas, ejes y medidas que serían marco de actuación para las comunidades autónomas, entre ellos los Planes de Excelencia y Dinamización, Estrategias de Marketing o el Proyecto Municipios Turísticos Sostenibles, todo ello amparado por la consolidación de la Marca España. Finalmente, la Secretaría de Estado de Turismo presentó a principios de 2019 un documento de trabajo para la elaboración del nuevo Plan Estratégico con el foco en la sostenibilidad y el horizonte 2030, en línea con la Agenda Europea (Secretaría de Estado de Turismo, 2019), que debía ser compatible con los planes de las comunidades autónomas y basarse en una amplia participación y un consenso público-privado, pero cuya tramitación quedó interrumpida por la crisis sanitaria y su impacto en el turismo.

A estas líneas de actuación nacionales responden muchas de las acciones y normas emprendidas en Aragón, analizadas por Lacosta (2005), donde el traspaso de las competencias en materia de turismo se hace efectivo en 1983 (Decreto, 2801/1983) y en 1985 se crea el Registro de Empresas y Actividades Turísticas (Decreto, 23/1985), seguido de una serie de normas sobre esas actividades y los diversos tipos de alojamiento, que regularon su funcionamiento. En 2003 se aprueba una Ley de Turismo de Aragón (6/2003), modificada en 2010 y refundida en 2018. Y es ya en la segunda década de este siglo cuando se elabora un primer plan estratégico para el desarrollo de esta actividad durante el periodo 2012-2015, seguido del más reciente Plan Aragonés de Estrategia Turística (PAET), que debía desarrollarse entre 2016 y 2020, de acuerdo con el objetivo común de sostenibilidad. En 1918 la preocupación por paliar la estacionalidad se concreta en el encargo por parte del Gobierno de Aragón del Documento *Desestacionalización de la demanda turística en Aragón*, que se publica en febrero de 2019.

Sin duda, de modo paralelo o coordinado con este marco general, las Diputaciones, muy especialmente la de Huesca, los municipios y las comarcas han emprendido acciones para fomentar, dinamizar y dar a conocer sus estrategias concretas, especialmente porque desde 2006 las comarcas que se han ido creando jurídicamente tienen transferidas algunas competencias en esta materia. Un ejemplo es el Plan de Excelencia del Valle de Tena (Lardiés, 2004), entre otros. Pero siendo el PAET y el documento sobre desestacionalización de más largo alcance, nos centraremos en ellos y lo que pueden significar para el futuro.

El vigente PAET, que debía concluir en 2020 pero que se interrumpió por la pandemia, plantea como objetivo general de sus actuaciones conseguir un turismo sostenible, competitivo y eficiente, que contribuya a una articulación y una ordenación del territorio a partir de tres vectores-fuerza: gestión del producto, comunicación y gestión del conocimiento, desarrollados en ocho objetivos y setenta medidas, en el marco del método denominado *Océano Azul*, que implica competir innovando, precisamente para no tener que competir, estrategia que idearon Kim y Maurborne (2004). Son también necesarias la difusión y la comunicación, la cooperación entre Administración y actores y, por supuesto, la inversión. Para ello se dotó con 51 millones de euros a repartir en cinco años.

El problema de la estacionalidad subyace en una buena parte de esos objetivos y en las medidas que abordar para lograrlos, aunque solo queda explícito en los objetivos 2 y 4. El primero pone el acento en la creación de nuevos productos “innovadores”, además de en la consolidación y el desarrollo de los que considera “estrella” y “emergentes”, y el segundo se orienta hacia la consecución de un turismo de calidad, de excelencia, accesible y de experiencia. Son especialmente los productos de innovación, de accesibilidad y experienciales los que se entiende que favorecerán la desestacionalidad, atrayendo a nuevos turistas que buscan, precisamente, emociones y esas nuevas experiencias, fidelizándolos por su variedad y su originalidad y llenando nichos del mercado turístico poco explotados para los que Aragón tiene potencialidad, tal y como se afirma en el Plan, y que ya señalaron estudios anteriores (Lacosta, 2003 y 2004). Para fijar estos objetivos el Gobierno de Aragón encargó el citado informe específico sobre esa desestacionalidad, en el que se analizan la situación y las posibilidades que existen de paliarla, señalando las tendencias de la demanda, que son la clave de los nuevos productos que deberían considerarse. Así, se estudian las orientaciones de la demanda a escala mundial y se concreta qué puede paliar la estacionalidad, si no eliminarla, orientándose hacia productos que respondan a esas microtendencias:

- El *turismo sostenible*, diseñando destinos específicos con implicaciones sociales, económicas, medioambientales y respeto a la capacidad de carga del destino.
- El *turismo experiencial*, promoviendo una vivencia que emocione y perdure.
- El *turismo emocional*, conectado con el anterior enfoque, que define actividades vinculadas con el sentir más que con el hacer. Está relacionado con el turismo *slow* o turismo lento, de salud, de bienestar, espiritual...
- El *turismo creativo*, en relación también con los dos anteriores, pero con la novedad de ofrecer al turista la posibilidad de ser cocreador del producto con los artífices locales.
- El *turismo cultural*, oferta de nuevas variantes que puedan realizarse fuera de las temporadas altas.

Evidentemente, para poner en marcha el PAET y activar las recomendaciones del informe de desestacionalización es precisa, con el compromiso de las Administraciones, la implicación del sector privado, y, aunque de un modo algo tímido, puede apreciarse en las webs oficiales y empresariales la oferta renovada de productos. Turismo Aragón (2018-2020) ha convocado premios sobre nuevas experiencias que responden a las microtendencias, a los que se han presentado cincuenta proyectos, y se han publicado en una web específica, citada en la bibliografía, con un mapa de localización. Incluye actividades como “Sueños Verticales” en Riglos, “El Montsec en

catamarán” (Viacamp, pantano de Canelles, congosto de Mont-Rebei) o descubrir a caballo los escenarios de la novela de Luz Gabás *Como fuego en el hielo*, en la zona de Benasque.

Con el impulso de las ayudas y de la promoción, algunas de las empresas privadas han plasmado también en sus web nuevas ofertas, como el agroturismo en el marco de Huesca Turismo Verde, el ecoturismo sobre ornitología o micología o el enoturismo, con la cita anual “Días de vino y trufas” de Viñas del Vero y la oferta de enoturismo *slow* de la bodega Laus del Somontano, otras propuestas de turismo *slow* como el “Viaje guiado en el tren Canfranco” o el “Tren Azul”, puesto en marcha por la Asociación de Amigos del Ferrocarril.

Algunos trabajos recientes inciden en la importancia que puede tener para la desestacionalización, en conexión con las microtendencias, promover un turismo cinematográfico, tanto teniendo en cuenta los festivales ya conocidos de Huesca como las rutas por los escenarios de rodajes de películas (Cuevas, 2017) o los escenarios literarios, como la experiencia citada más arriba.

El tiempo transcurrido desde que se pusieron en marcha esos planes estratégicos es demasiado corto para poder apreciar resultados, máxime teniendo en cuenta el tremendo impacto de la pandemia en el turismo. Los balances y las evaluaciones de 2017 y 2018 ponen de relieve que se ha ido avanzando en muchas de las medidas que se orientaban a cumplir los objetivos. Pero en lo que se refiere a las acciones encaminadas a crear esos nuevos productos no podemos saber si realmente habrán mejorado la estacionalidad de los visitantes y del empleo, aunque entre las pocas actividades permitidas en el periodo pospandémico precisamente las relacionadas con la naturaleza y los alojamientos rurales son las que han podido realizarse en parte.

Si, como señalan Rodríguez-Toubes y Álvarez (2013), esta actividad tan vulnerable también tiene capacidad para recuperarse más deprisa que otras, especialmente a medio y largo plazo, las estrategias citadas pueden ser las líneas en las que deba centrarse la recuperación del turismo altoaragonés, con la colaboración institucional y privada, aunque seguramente tardará varios años en alcanzar los niveles de 2018-2019.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acín Fanlo, José Luis (2000), *Tras las huellas de Lucien Briet: Bellezas del Alto Aragón*, Zaragoza, Prames.
- Aguiló Pérez, Eugeni, y Antoni Sastre Alberti (1984), “La medición de la estacionalidad del turismo: el caso de Baleares”, *Estudios Turísticos*, 81, pp. 79-88.
- Arnandis-i-Agramunt, Ruben (2019), “¿Qué es un recurso turístico?: un análisis Delphi a la Academia Hispana”, *Cuadernos de Turismo*, 43, pp. 39-68 <<https://revistas.um.es/turismo/article/view/374691>>.
- Báguena, José Antonio, Antonio Gorriá y Juan Guimbao (2005), “El turismo como freno a la despoblación de montaña”, *Economía Aragonesa*, 27, pp. 80-117 <<https://www.ibercaja.com/archivo/sp/2514>>.
- Batista e Silva, Filipe, Mario Alberto Marín Herrera, Konstantin Rosina, Ricardo Ribeiro Barranco, Sergio Freire y Marcello Schiavina (2018), “Analysing spatiotemporal patterns of tourism in Europe at high-resolution with conventional and big data sources”, *Tourism Management*, 68, pp. 101-115 <<https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.02.020>>.
- Bovio Albasini, Acher (2017), *Efectos paisajísticos y socioeconómicos del desarrollo turístico en el Piri-neo: comparación entre el valle de Tena y el área de influencia del Parque Nacional de Ordesa y Monte*

- Perdido* <<https://zaguan.unizar.es/record/64621?ln=es>>. Trabajo de fin de grado. Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Universidad de Zaragoza.
- Butler, Richard (1994), "Seasonality in Tourism: Issues and Problems", en A. V. Seaton (ed.), *Tourism: The State of the Art*, Chichester, Wiley, pp. 332-339.
- Butler, Richard (2001), "Seasonality in tourism: Issues and implications", en Tom Baum y Svend Lundtorp (eds.), *Seasonality in tourism*, Oxford, Pergamon, pp. 5-22.
- y Boudi Mao (1997), "Seasonality in tourism: problems and measurement", en Piter Murphy (ed.), *Quality Management in Urban Tourism*, Chichester, Wiley, pp. 9-23.
- Callizo Soneiro, Javier (1997), "Potencialidades turísticas de las áreas interiores: conflictos y cautelas", en Manuel Valenzuela Rubio (coord.), *Los turismo de interior: el retorno a la tradición viajera. Coloquio del Grupo de Turismo de la Asociación de Geógrafos Españoles, Toledo, marzo 1995*, Madrid, Ediciones de la Universidad Autónoma, pp. 17-60.
- y José Antonio Lacosta Aragüés (1997), "La explicación teórica de la potencialidad turística del medio natural: verificación en Aragón del modelo de Warszynska a partir del análisis factorial", *Geographica*, 35, pp. 19-28 <<https://papiro.unizar.es/ojs/index.php/geographicalia/article/view/1688>>.
- y José Antonio Lacosta Aragüés (1999), "Elementos para una explicación teórica de la movilidad recreativa: la demanda de los nuevos productos turísticos en Aragón", en *Actas del VIII Coloquio Ibérico de Geografía, Lisboa, 30 de septiembre al 2 de octubre de 1999*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, vol. II, pp. 349-368.
- y José Antonio Lacosta Aragüés (2016), "Crisis económica y procesos de reestructuración turística: el caso de Aragón, en la estela de la Expo de Zaragoza 2008", en Macià Blázquez, Miquel Mir-Gual, Ivan Murray y Guillem X. Pons (eds.), *Turismo y crisis, turismo colaborativo y ecoturismo: XV Coloquio de Geografía del Turismo, el Ocio y la Recreación de la AGE* <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=711008>>, Palma de Mallorca, Societat d'Història Natural de les Balears (Monografies de la Societat d'Història Natural de les Balears, 23), pp. 438-439.
- CC. OO. (2018), *Informe sobre el empleo en Hostelería y Turismo en la provincia de Huesca* <<https://aragon.ccoo.es/b8ccf4cf447ca583a4453e67f7079f2e000051.pdf>>, Zaragoza, Federación de Servicios de Comisiones Obreras Aragón.
- Cuccia, Tiziana, e Ilde Rizzo (2011), "Tourism seasonality in cultural destinations: Empirical evidence from Sicily", *Tourism Management*, 32 (3), pp. 589-595 <<https://ideas.repec.org/a/eee/touman/v32y2011i3p589-595.html>>.
- Cuevas Mendoza, Wilson Fabián (2017), *El turismo cinematográfico como estrategia de promoción: el caso de Aragón* <<https://zaguan.unizar.es/record/63945?ln=es#>>. Trabajo de fin de grado. Facultad de Economía y Empresa. Universidad de Zaragoza.
- Diputación General de Aragón (2016), *Plan Aragónés de Estrategia Turística 2016-2020 (PAET)* <<https://gobiernoabierto.aragon.es/agoab/documentos/fases/bwH5Q2aYs2/Presentaci%C3%B3n%20sesi%C3%B3n%20informativa%20DG%20Turismo.pdf>>.
- (2019a), *Desestacionalización de la demanda turística en Aragón* <<https://www.turismodearagon.com/wp-content/uploads/2019/02/Informe-Desestacionalizaci%C3%B3n-Turismo-Arag%C3%B3n-enero-2019.pdf>>. Informe de AC Consultores para Turismo de Aragón.
- (2019b), *Estrategia Aragón Turismo Sostenible 2030* <<https://www.turismodearagon.com/wp-content/uploads/2020/01/Estrategia-Aragon-Turismo-Sostenible-2030.pdf>>. Zaragoza. Dirección General de Turismo. Departamento de Industria, Competitividad y Desarrollo Empresarial.
- Duro Moreno, Juan Antonio (2008), "La concentración temporal de la demanda turística en España y sus regiones: un análisis empírico a partir de índices de desigualdad", *Revista de Análisis Turístico*, 6, pp. 36-48.
- y Francisc Xavier Farré (2015), "Estacionalidad turística en las provincias españolas: medición y análisis", *Cuadernos de Turismo*, 36, pp. 157-174 <<https://revistas.um.es/turismo/article/view/230921>>.

- Exceltur (Alianza para la Excelencia Turística) (2018), *Estudio sobre el empleo en el sector turístico español* <<https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2018/04/ESTUDIO-EMPLEO-SECTOR-TURISTICO-EXCELTUR.pdf>>.
- Fernández-Morales, Antonio (2003), “Decomposing seasonal concentration”, *Annals of Tourism Research*, 30 (4), pp. 942-956 <doi: 10.1016/S0160-7383(03)00090-2>.
- Folgado Fernández, José Antonio, Ana María Campón Cerro y José Manuel Hernández Mogollón (2011), “La investigación en turismo en España: una revisión de la literatura a través de las revistas de dirección de empresas”, *Journal of Tourism Analysis / Revista de Análisis Turístico*, 12, pp. 1-9.
- Frutos Mejías, Luisa María, María Luz Hernández Navarro y Ana Castelló Puig (2009), “Desarrollo y turismo rural: una perspectiva sobre Aragón”, *Revista de la Universidad de Alcalá de Henares. Serie Geográfica*, 15, pp. 93-115 <https://ebuah.uah.es/dspace/bitstream/handle/10017/14062/93_115_desarrollo_Frutos_SG_2009_N15.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- y Enrique Ruiz Budría (1999), “Los programas LEADER II en Aragón y su contribución al desarrollo de espacios turísticos en el medio rural”, en *El territorio y su imagen: ponencias y mesas redondas. Actas del XVI Congreso de Geógrafos Españoles*, Málaga, Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga / CEDMA, vol. 1, pp. 471-481.
- Enrique Ruiz Budría y Helena Giné Abad (2008), “Aragón”, en *Atlas de turismo y desarrollo en el mundo rural*, volumen monográfico del *Atlas nacional de España*, Madrid, Centro Nacional de Información Geográfica, pp. 206-217.
- Gallego Galán, Inmaculada (2015), *Vulnerabilidad de los destinos turísticos: propuesta de un Sistema de indicadores para su gestión* <https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/10344/TD_Gallego_Galan.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Tesis doctoral. Universidad de Málaga.
- Gerique Ferrero, Cristina (2014), *Análisis del turismo en Aragón y su situación dentro del conjunto nacional* <<https://zaguan.unizar.es/record/30777>>. Trabajo de fin de grado. Facultad de Economía y Empresa. Universidad de Zaragoza.
- Gobierno de Aragón (2018 y 2019), *Anuarios estadísticos de turismo*, Zaragoza, Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda.
- Gómez Moyuela, Mónica (2016), *Impactos, vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en el sector turístico* <https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/cambio-climatico/temas/impactos-vulnerabilidad-y-adaptacion/impactosvulnerabilidadyadaptacioncambioclimaticoenelsectorturistico_tcm30-178443.pdf>. Madrid, Oficina Española del Cambio Climático / Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente del Gobierno de España.
- González-Herrero, Alfonso, y Cornelius Pratt (1998), “Marketing crises in tourism: Communication strategies in the United States and Spain”, *Public Relations Review*, 24 (1), pp. 83-97.
- Grant, M., B. Human y B. Le Pelley (1997), “Seasonality”, en British Tourist Authority & English Tourist Board (eds.), *Insights – Tourism Intelligence Papers*, 9: A5-9.
- Hernández Navarro, M.ª Luz, y Helena Giné Abad (2002), “Los parques culturales de Aragón: un ejemplo pionero en la protección y gestión turística de espacios culturales y naturales”, en Pablo Pumares Fernández, María de los Ángeles Asensio Hita y Fernando Fernández Gutiérrez (coords.), *Turismo y transformaciones urbanas en el siglo XXI*, Almería, Universidad de Almería, pp. 197-208 <<file:///Users/fernandoalvira/Downloads/los-parques-culturales-de-aragon-un-ejemplo-pionero-en-la-proteccion-y-gestion-turistica-de-espacios-culturales-y-naturales--0.pdf>>.
- Hervás Moreno, María Inmaculada (2015), *El papel de las mujeres emprendedoras en la implantación y desarrollo del turismo rural en el Pirineo aragonés. 1990-2013*. Tesis doctoral. Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Universidad de Zaragoza.
- Luisa María Frutos Mejías y María Luz Hernández Navarro (2016), “Emprendedoras en turismo rural en el Pirineo aragonés: manteniendo y reinventando el espacio natural”, en Ángel Raúl Ruiz Pulpón, Manuel Antonio Serrano de la Cruz Santos-Olmo y Julio Plaza Tabasco (eds.), *Treinta años de*

- Política Agraria Común en España: agricultura y multifuncionalidad en el contexto de la nueva ruralidad* <file:///Users/fernandoalvira/Downloads/Dialnet-TreintaAnosDePoliticaAgrariaComunEnEspaña-660685.pdf>, Ciudad Real, AGE / Óptima Diseño e Impresión, pp. 712-724.
- Higham, James, y Tom Hinch (2002), "Tourism, sport and seasons: The challenges and potential of overcoming seasonality in the sport and tourism sectors", *Tourism Management*, 23(2), pp. 175-185.
- Instituto Aragónes de Estadística (IAEST), *Estadísticas de turismo: Encuesta de ocupación en alojamientos turísticos. Alojamientos de turismo rural. Aragón. Provincia de Huesca. Pirineos. 2001-2019. Empresas de turismo activo*.
- Instituto Nacional de Estadística (INE), *Encuestas de ocupación en alojamientos turísticos*, Madrid, INE.
- Jang, Soo Shawn (2004), "Mitigating tourism seasonality: A quantitative approach", *Annals of Tourism Research*, 31(4), pp. 819-836.
- Junta de Andalucía (2014), *Estrategias para la gestión de la estacionalidad turística 2014-2020* <<https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/CG ESTRATEGIAS%20ESTACIONALIDAD%2005-05-2014-1.pdf>>.
- Kim, W. Chan, y Renée Mauborgne (2004), *Blue Ocean Strategy: How to Create Uncontested Market Space and Make the Competition Irrelevant*, Boston, Harvard Business School Press. (Edición en español: *La estrategia del océano azul: cómo desarrollar un nuevo mercado donde la competencia no tiene ninguna importancia* <https://www.ucipfg.com/Repositorio/GSPM/manuales/Estrategia_Oceano_Azul.pdf>, Colombia, Norma, 2005).
- Lacosta Aragüés, Antonio Javier (2002a), "Los deportes de aventura y su incidencia en el desarrollo turístico de un espacio protegido: el Parque Natural de los Cañones y la Sierra de Guara (Huesca)", en *Turismo y transformaciones urbanas en el siglo XXI: actas del V Coloquio de Geografía Urbana y VII Coloquio de Geografía del Turismo*, Almería, Universidad de Almería, pp. 235-247.
- (2002b), "Uso, ordenación y gestión turística de un espacio protegido a partir del patrimonio cultural y natural: el Sitio Nacional de San Juan de la Peña", en *El papel del geógrafo en la escala local: actas del Seminario Internacional Geografía y Territorio*, Palma de Mallorca, Publicaciones de la Universidad de las Islas Baleares, pp. 237-249.
- (2003), "Gestión integrada de patrimonio cultural y actividad turística: el territorio museo del Prepirineo aragonés", en *Actas del VIII Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación*, Santiago de Compostela, Asociación de Geógrafos Españoles (AGE) y Universidad de Santiago de Compostela, pp. 277-294.
- (2004), "La configuración de nuevos destinos turísticos de interior en España a partir del turismo activo y de aventura (1992-2001)", *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, 34 (1), pp. 11-31.
- (2005), "Los instrumentos de planificación y gestión turística en el ámbito local: aproximación a su implantación y desarrollo en Aragón", *Economía Aragonesa*, 26, pp. 96-133.
- (2007), "Aproximación al estudio de la actividad turística en Aragón: aportaciones de la Geografía (1980-2000)", en Agustín Ubieta Arteta (coord.), *Estudios sobre Aragón en el umbral del siglo XXI* [recurso electrónico], Zaragoza, ICE, vol. 3.
- (2016), *Las nuevas formas de alterotropismo turístico en Aragón: un intento de modelización teórica para un desarrollo sostenible del espacio rural*. Tesis doctoral. Universidad de Zaragoza.
- Landaluce Calvo, María Isabel (2017), "Identificación de los perfiles dinámicos provinciales de la demanda turística en España: un enfoque exploratorio espacio-temporal", *Investigaciones Turísticas*, 14, pp. 63-86 <<https://investigacion.ubu.es/documentos/5db18063299952477238ac6f>>.
- Lanquar, Robert (2001), *Marketing turístico: de lo global a lo local*, Barcelona, Ariel.
- Lardiés Bosque, Raúl (2004), "La política de calidad en los destinos turísticos en España: el ejemplo del Plan de Excelencia Turística en el Valle de Tena", *Cuadernos Geográficos de la Universidad de Granada*, 34 (1), pp. 179-195 <<https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/1827>>.

- López Bonilla, Jesús Manuel, y Luis Miguel López Bonilla (2006), “La concentración estacional de las regiones españolas desde una perspectiva de la oferta turística”, *Revista de Estudios Regionales*, 77, pp. 77-104.
- Loscertales Palomar, Blanca (1999), “El turismo rural como forma de desarrollo sostenible: el caso de Aragón”, *Geographicalia*, 37, pp. 123-138.
- Lundtorp, Svend (2001), “Measuring tourism seasonality”, en Tom Baum y Svend Lundtorp (eds.), *Seasonality in Tourism*, Oxford, Pergamon, pp. 23-50.
- Pedreño Palazón, Antonio David (2016), “Estacionalidad del turismo en España. Turismo de golf: 2010-2014”, *Anuario de Jóvenes Investigadores*, 9, pp. 232-235 <<https://repositorio.upct.es/server/api/core/bitstreams/5e981cce-1ae6-4523-b4ed-d819a7323de3/content>>.
- Pillet Capdepon, Félix (2012), “El turismo de interior en la España peninsular: el patrimonio territorial como destino turístico”, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 59, pp. 345-366.
- Ramón, Ana Belén, y María José Abellán (1995), “Estacionalidad de la demanda turística en España”, *Papers de Turisme*, 17, pp. 45-73 <<http://www.turisme.gva.es/ojs/index.php/Papers/article/view/294>>.
- Rodríguez Rangel, Cristina, y Marcelino Rodríguez Sánchez (2017), “Análisis de la estacionalidad en las comarcas turísticas de Extremadura: diagnóstico y aplicaciones”, en *Comercio Internacional y Empleo: una perspectiva regional, XLIII Reunión de Ciencia Regional / International Conference on Regional Science*, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide, pp. 1-25.
- Rodríguez-Toubes Muñoz, Diego, y Jaime Álvarez de la Torre (2013), “Vulnerabilidad del turismo y comunicación institucional ante desastres: estudio de casos”, *Redmarka. Revista de Marketing Aplicado*, 01/011, pp. 137-161 <<https://revistas.udc.es/index.php/REDMARKA/article/view/redma.2013.01.011.4810>>.
- Ruiz Budría, Enrique, Luisa María Frutos Mejías y Eugenio Climent López (2000), “La iniciativa LEADER y el desarrollo rural: el caso de Aragón”, *Geographicalia*, 38 (nueva época), pp. 77-92.
- Sanagustín Fons, María Victoria, Carlos Gómez Bahillo, Esther Puyal Español y Jesús Manuel Tricas Oliván (2007), *Necesidades formativas en el sector turístico aragonés. El caso del turismo rural en la provincia de Huesca. Análisis de la situación, identificación de necesidades y propuestas de actuación y mejora*. CEDDAR (Informes, 14).
- Secretaría de Estado de Turismo (2019), *Directrices generales de la estrategia de turismo sostenible de España 2030*, Madrid, Gobierno de España.
- Sen, Amartya K. (1976), “Poverty: an ordinal approach to measurement”, *Econometrica*, 44 (2), pp. 219-231.
- Sepúlveda Sánchez, Alejandro, y Marta Plumed Lasarte (2018), “La investigación y la información estadística en turismo en España: hacia un sistema de conocimiento e inteligencia turística”, *Estudios Turísticos*, 215, pp. 101-120.
- Solans Prat, Juan Ramón, y Esperanza García Uceda (2001), “El turismo rural en Aragón”, *Acciones e Investigaciones Sociales*, 13, pp. 185-234 <https://fcst.unizar.es/sites/fcst/files/users/sociales/AIS/13_AIS/ais13.pdf>.
- Somoza Medina, Xosé (2018), “La investigación geográfica del turismo”, *Polígonos*, 30, pp. 7-11.
- Turismo Aragón (2018-2019), web de productos experienciales <<https://experiencias.turismodearagon.com/nuestras-experiencias/>>.
- Vélez Teruel, David (2012), *El turismo en el Alto Aragón* <<https://zaguan.unizar.es/record/9404?ln=es#>>. Trabajo de fin de grado. Facultad de Economía y Empresa. Universidad de Zaragoza.

La carretera soñada: una vía de unión con el Pirineo siguiendo el río Guatzalema

EUGENIO MONESMA MOLINER¹

Hasta mediados del siglo XIX los vecinos de los valles del **norte de la sierra de Guara** necesitaban muchas horas de viaje por tortuosos senderos para poder desplazarse a los pueblos del llano o a la ciudad de Huesca. Las nevadas, con sus ventiscas, nieblas y placas de hielo durante el invierno, hacían todavía más peligrosa cualquier salida. El río **Guatzalema** podría haber sido la vía de **comunicación** menos complicada, a pie o con caballerías, para conectar la ciudad de Huesca con el Pirineo. Ese fue el sueño que los vecinos de los valles de Nocito y de los habitantes de los pueblos del somontano de **Huesca** trataron de conseguir durante décadas. Pero poco o nada se supo de aquel proyecto de carretera que ha quedado en la memoria de los más longevos. Más de seis décadas después de haberse paralizado las obras de la carretera de Vadiello a Nocito, solo restan el recuerdo y la reflexión personal.

Until the middle of the 19th century, the residents of the valleys to the **north of the Sierra de Guara** had to travel many hours along tortuous roads to reach the towns of the flatland and the city of Huesca. The snowfalls, with blizzards, mists and ice during the winter, made any journey even more dangerous. The **Guatzalema** River could have been the least dangerous means of **communication**, on foot or by horse, to connect the city of Huesca with the Pyrenees. That was the dream, the residents of the valleys of Nocito and of the inhabitants of the towns in the foothills of **Huesca** tried to make come true for decades. But little or nothing was known about that road project that has remained in the mind of the longest-living residents. More than six decades after, the works on the highway from Vadiello to Nocito were paralyzed. All that remains is memory and personal reflection.

“De toda esa civilización que hemos ido creando y de que estamos tan orgullosos, aquellos pobres labriegos, que carecen de todo, que viven tan pobremente, que trabajan tanto, que son tan dignos de interés, no conocen realmente sino el aspecto peor: las cargas y las corrupciones de nuestro modo de ser. El Estado llega a ellos representado por el recaudador, que les toma su ahorro o les vende su triste pedazo de tierra; por el sargento, que va en busca de su hijo para llevarlo al ejército, y por el aspirante a diputado, que les privará de libertad. Un día, precedido de recomendaciones, y aun de apremios, se les presenta un candidato, con palabras sonoras en los labios, derramando promesas y halagando pasiones antes dormidas, que acaba por pedirles su voto. [...]”. (Joaquín Costa, *Oligarquía y caciquismo*)

1 Productor y realizador de documentales etnográficos (Pyrene PV). eugenio@pyrenepv.com

LA NECESIDAD DE UNA CARRETERA

Para poder desplazarse a pie o con caballería hasta los pueblos del llano o a la ciudad de Huesca hasta mediados del siglo XIX, los vecinos de los valles de la zona norte de la sierra de Guara necesitaban muchas horas de viaje por tortuosos senderos con acusados desniveles y elevadas cotas en el trayecto. Las copiosas nevadas, acompañadas de ventiscas, nieblas y placas de hielo, durante los largos meses invernales, acentuaban todavía más los riesgos de cualquier viaje. Aunque no era muy recomendable, el camino que por entonces unía Nocito con el somontano de Huesca por Santa Eulalia la Mayor pasaba por Cuello Bail, a una altitud superior a los 1300 metros. Como ha sido habitual en todas las poblaciones desde tiempos ancestrales, los caminos naturales discurrían generalmente siguiendo los cursos de los ríos, siempre que estos lo permitieran, tratando de sortear las pendientes acusadas y los elevados collados de montaña. Así pues, el río Guatzalema podría haber sido la vía de tránsito menos tortuosa, a pie o con caballerías, para comunicar la ciudad de Huesca con el Pirineo. Ese fue el sueño de los vecinos de los valles de Nocito y de los habitantes de los pueblos del somontano de Huesca, que trataron de conseguir durante muchas décadas.

El Diario de Huesca de 17 de septiembre de 1879 se hacía eco de una carta enviada desde el pueblo de Laguarda, en la ribera del Guarga, en la que se manifestaba que el asunto más preocupante para los vecinos de esos valles era el proyectado camino que, partiendo de Boltaña, atravesaría la sierra de Guara por el barranco de Nocito, facilitando de ese modo la comunicación de la montaña con la capital del Alto Aragón. La idea de construir un camino de herradura en ese trayecto también estaba en la mente de los vecinos de los pueblos del Abadiado y de parte del somontano de Huesca, y se hubiera realizado por medio de prestaciones vecinales si el terreno se hubiese presentado fácil, pero se tropezó con la dificultad de que en la garganta que divide la montaña de San Cosme y Santa Eulalia había un tramo muy accidentado de unos cinco kilómetros, que no sería difícil de abrir. Poco a poco se abandonó esta iniciativa por concurrir numerosas dificultades económicas.

Anteriormente, en 1869, el diputado por el distrito de Laguarda José Villacampa, en unión de Antonio Vallés, había presentado en la corporación provincial un estudio del proyecto en el plan general de caminos provinciales, con el que se pretendía conseguir:

- 1.º Que más de doscientos villorrios que hoy no pueden comunicarse con la capital sino empleando dos días para hacer el viaje de ida y otros dos para el de regreso, pudieran verificarlo en uno solo.
- 2.º Establecer un camino muy corto para Francia.
- 3.º Facilitar la extracción de grandes cantidades de leñas que se pierden entre estos bosques y que abaratarían el precio de la que se consume en Huesca.

La Diputación Provincial acordó la construcción de dicho camino y ordenó que el arquitecto provincial Beil, acompañado de los ayudantes Bernal y Villanúa, procediese a practicar los estudios. El proyecto, como tantos otros, quedó archivado hasta que algunas personas que habían visitado los valles en el último verano llamaron la atención en el *Diario*

de *Avisos de Zaragoza* y en el de Huesca, sobre el abandono en que estaban las comunicaciones en esa zona.

Según indicaban los vecinos de Laguarda en su carta, los pueblos de la comarca se conformarían con la suma de 15000 pesetas para el tramo de la cortada de Nocito, y ellos se comprometerían a realizar el resto de las obras. Finalizaba la carta pidiendo que se premiara

de algún modo la religiosidad con que estos montañeses cumplen sus deberes y satisfacen sus cargas provinciales.

Y que por justicia reclamaban los valles esa mejora

pues que en ellos no existe una sola carretera de tercer orden, ni un camino de herradura, bien merece el caso que la Diputación lo tome en cuenta y auxilie el esfuerzo que se prometen los injustamente olvidados montañeses.

Los vecinos de los pueblos vinculados a este camino consideraban, además, que con su apertura

podrá darse trabajo a multitud de montañeses, quetendrán que emigrar muy pronto a la hospitalaria República (Francia), si no se hace algo por proporcionarles medios de vida.

La emigración a Francia era una de las alternativas de las familias de estos pueblos cuando se veían acosadas por la necesidad y la falta de recursos. En octubre de 1880 los vecinos de Secorún enviaron una carta al *Diario de Avisos de Zaragoza*, que fue publicada también por *El Diario de Huesca*, lamentando que

se aproxima a 200 el número de las personas de aquel distrito que han emigrado a Francia en lo que va de año (entre cuyos emigrados cuentan varias familias completas), a consecuencia de la escasez de recursos que sufren aquellos montañeses, no solamente por la causa de los malos años que atraviesan, sino también porque el Gobierno no ha atendido las súplicas de aquellos para minorar los tributos en proporción a sus males, que efecto de la esterilidad de las dos últimas cosechas y de las tormentas de agosto, son incalculables.

Según este artículo, por entonces, en los pueblos que componían el pequeño distrito de Secorún vivían unos mil doscientos habitantes.

Como consecuencia de esa carta reivindicativa, dos semanas después, con ocasión de las ferias de Boltaña, el día 19 de octubre de 1879 se celebró una reunión de propietarios, a la que fueron invitados representantes de los valles de Nocito, Serrablo, La Solana, Vio, Bara, Sobrepuerto y Broto, y los de las riberas del Guarga y Fiscal, con objeto de acordar los medios más eficaces para gestionar la construcción del camino de Nocito en la cortada de Guara. A la reunión asistieron los diputados señores Borruel y Broto quienes pusieron de manifiesto la importancia del camino que, partiendo desde el Estrecho Quinto (a 7 kilómetros de Huesca), pasara entre los pueblos de Castilsabás y Santa Eulalia y, para evitar atravesar la sierra por sus elevados collados economizando 15 kilómetros, remontaría la corriente del Guatizalema hasta

Nocito. Borruel manifestó que este camino sería también muy importante para los pueblos del Abadiado y parte de los del somontano de Huesca “por la facilidad de extraer sus caldos como proveerse de maderas laborables, carbones, y leñas con otras muchas razones que omito, todas encaminadas al mismo objeto”. Los asistentes redactaron un documento firmado por todos los pueblos interesados, con el fin de que la Diputación Provincial consignara en sus presupuestos la cantidad necesaria para la construcción del camino deseado. Las comisiones acordaron dar un voto de gracia a los dos diputados, quienes se comprometieron a defender sus aspiraciones ante la corporación provincial.

EL INICIO DEL PROYECTO Y LOS PRIMEROS AÑOS

El 4 de mayo de 1877 el rey Alfonso XII, a través de su ministro de Fomento Francisco de Borja Queipo de Llano, promulgó la Ley de Carreteras, dentro de la nueva de Obras Públicas, que estaría vigente durante casi un siglo con algunas modificaciones, a la vez que se aprobaba la puesta en marcha del tercer Plan de Carreteras. En esta ley se estableció que las carreteras podrían ser costeadas por el Estado, las provincias, los municipios o los particulares, e incluso mediante fondos mixtos. Las que estaban a cargo del Estado se dividían en carreteras de primero, segundo y tercer orden. Dentro de este último grupo se consideraban aquellas que interesaban a uno o más pueblos, aun cuando no pertenecieran a una misma provincia, y las que partiendo de un ferrocarril o una de primer orden terminaran en un pueblo que fuera cabeza de partido judicial (como podría ser el caso de Boltaña) o que tuviera un vecindario superior a 10 000 almas. La red nacional de carreteras ya había alcanzado, en aquellos años, los 18 000 kilómetros y según este plan se habían previsto 40 000. A lo largo del último cuarto de siglo los proyectos de nuevas carreteras que fueron aprobados por el Congreso de los Diputados, vinculadas a la conexión con diferentes enclaves ferroviarios, incrementaron la previsión establecida por el Estado.

Pasó una década y, para dar aire a ese sueño que tanto tiempo había rondado por la imaginación de los vecinos de ambas vertientes de la sierra de Guara, el 20 de marzo de 1890 *El Diario de Huesca* publicaba una noticia trascendental, firmada el 3 de ese mismo mes por Emilio Castelar y Juan Alvarado, este último diputado por Sariñena:

Los diputados que suscriben suplican al Congreso que se sirva aprobar la siguiente PROPOSICIÓN DE LEY: Artículo 1.º Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado una de tercer orden, que, partiendo del kilómetro 7 de la de segundo de Huesca a Monzón, y pasando por los pueblos de Loporzano, Sasa del Abadiado y Castilsabás, termine en el de Santa Eulalia la Mayor.

Se trataba de un proyecto de carretera que, aunque de poca extensión, interesaba mucho a las comarcas del Abadiado, del somontano y a la propia capital, “por el mucho tráfico, sobre todo en caldos riquísimos, que sostienen constantemente con esta plaza los pueblos afectos al trazado y otros varios que tienen sus *términos colindantes*”. Uniendo este tramo de carretera con las que ya estaban en estudio desde Estrecho Quinto a Boltaña por Bandaliés y Morrano, y la prevista de Angüés a Aguas, por Sieso, Casbas y Labata, se dispondría de una red de comunicaciones en la extensa y fértil comarca del somontano de Huesca, cubriendo la necesidad de vías apropiadas



Vista de la sierra de Guara hacia Nocito desde Cuello Bail.

para su actividad agrícola y su tráfico comercial, “y cuyo suelo produce los vinos más afamados y de más solicitada y valiosa marca en el comercio de exportación”. En la sesión del 29 de marzo el señor Alvarado defendió la propuesta de ley de inclusión de este tramo de vía en el Plan General de Carreteras del Estado, argumentando la importancia de dar medios de comunicación a numerosos pueblos de la provincia de Huesca, que, a pesar de su gran riqueza, carecían en absoluto de ellos. Unos días después el Congreso de los Diputados y el Senado aprobaron el dictamen favorable dado por la comisión nombrada para informar sobre ese proyecto.

A pesar de que en todas las comarcas de la provincia se seguía con marcado interés y se esperaban noticias sobre el curso de las gestiones realizadas en Madrid por los comisionados de la Diputación y los representantes en las Cortes, tanto por los proyectos de carreteras como por la protección y el amparo a las grandes necesidades económicas de la zona altoaragonesa, el tiempo iba transcurriendo sin novedades. El 30 de octubre de 1891 *El Diario de Huesca* mostraba su preocupación por la situación social:

[...] porque el mal es muy hondo y lo calamitoso de las presentes circunstancias llega a todas las clases sociales y las hace anhelar medidas de atenuación para tanto y tan grande desastre.

A la vez criticaba que la promesa de obras públicas del Gobierno resolvía poco o nada, en esos momentos, ya que eran de escasa cuantía los proyectos que se hallaban en condiciones de inmediata ejecución. Dudando que el Gobierno atendiera estas solicitudes, el diario reiteraba en su declaración la miseria que se padecía y la importante producción de vinos de calidad que se perdía en el mercado de la exportación por lo deplorable de las comunicaciones.

El nuevo ministerio del Partido Liberal del señor Sagasta, en el mes de agosto de 1892 manifestaba que había “una necesidad que se había impuesto sobre las demás, la de llevar obras, estudios y reparación de carreteras, de aprovechamientos de aguas, de puertos y de faros”. Entre los varios proyectos de carreteras aprobados en ese plan se encontraba la proyectada hasta Santa Eulalia la Mayor, cuyo estudio desde su origen en la carretera de Huesca a Monzón, con arreglo a lo dispuesto en la real orden de 7 de abril de 1893, fue otorgado por la Dirección General a los Ayuntamientos para que lo realizaran por su cuenta y lo entregaran en tres años.

* * *

Los ayuntamientos de Loporzano, Sasa del Abadiado, Castilsabás y Santa Eulalia la Mayor, han sido autorizados por la Dirección general de Obras públicas para la redacción, por su cuenta, de los estudios del proyecto de carretera, que, desde el kilómetro 7.º de la de Huesca á Monzón, ha de terminar en Santa Eulalia la Mayor pasando por los otros tres indicados pueblos.

El Diario de Huesca, 19 de julio de 1896.

Transcurrido el plazo señalado incluida una prórroga establecida sin realizarse ni siquiera los trabajos de campo, se declaró la caducidad y la Administración asumió el estudio del trayecto.

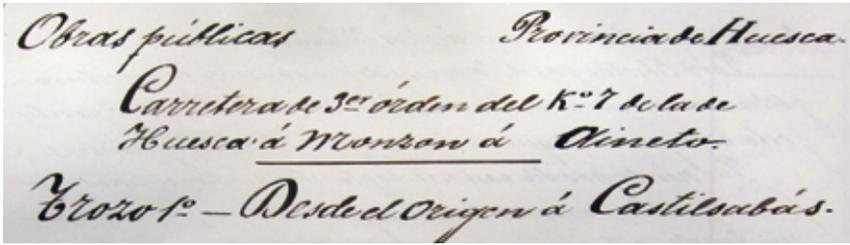
Nuevamente el proyecto de esta carretera volvió a la Cámara Alta, presentado por los senadores de la provincia de Huesca, señores Abárzuza, O’Lawlor y Martínez Rodas, quienes pedían su inclusión en el Plan General de Carreteras del Estado, junto con otros proyectos de vías de comunicación. En él se hacía constar que la carretera de Santa Eulalia la Mayor, como prolongación desde el kilómetro 7 de la de Huesca a Monzón, pasaría por Nocito y Solanilla hasta enlazar por Aineto con la de Orna a Jánovas en Laguarda. El 9 de mayo de 1898 pasó esta propuesta de ley a las sesiones del Senado para el nombramiento de la comisión parlamentaria que habría de dar su aprobación y ser remitida después al Congreso de los Diputados, confiándose que fuera ley antes de la clausura de la legislatura.

EL PRIMER TRAMO HASTA CASTILSABÁS

El 9 de septiembre de 1898 la reina regente, a través del ministro de Fomento Germán Gamazo, autorizó definitivamente la inclusión de esta carretera, junto con otras de tercer orden proyectadas, en el Plan General, teniendo en cuenta lo dispuesto en el real decreto de 3 de diciembre de 1886 sobre obras públicas. Y

Mandamos a todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores, y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar y cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Fue el 7 de octubre de 1899 cuando el ingeniero José Sans Soler, perteneciente al Cuerpo de Obras Públicas de la provincia de Huesca, redactó el presupuesto para gastos de estudio de una carretera de tercer orden que, desde el kilómetro 7 de la de Huesca a Monzón, continuaría hasta el pueblo de Aineto, al otro lado de la sierra de Guara. Se trataba de una prolongación de la carretera que ya estaba incluida hasta Santa Eulalia la Mayor por ley de 31 de julio de 1890 en el Plan General. En el presupuesto se calculó una longitud aproximada del trazado de 12 kilómetros, que se habrían de desarrollar en “accidentadas estribaciones”, por lo que se hizo una previsión de los días que habrían de invertir los funcionarios en viajes, y el ingeniero



Cabecera del proyecto del año 1899.

jefe para reconocer el trazado antes de emitir su informe. Además de los facultativos, se consideraron necesarios un capataz, diez peones y una caballería para transporte de estacas, mojoneros de fábrica para los vértices, cal para señales, transporte de instrumentos y material para campo y gabinete, durante los veinticinco días que pudieran emplearse en la toma de datos. El presupuesto total de este estudio ascendía a 2830 pesetas.

El 20 de agosto de 1900, en nombre de la reina regente, de acuerdo con el dictamen de la Sección 2.ª de la Junta Consultora de Caminos, Canales y Puertos, fue aprobado técnicamente el proyecto de carretera de tercer orden hasta Aineto pasando por Castilsabás, por un presupuesto de 183 318,79 pesetas, debiendo tener presente el tiempo del replanteo previo a la subasta de las obras. Dicho replanteo conllevaba una serie de cuestiones técnicas como reducir el espesor de la capa de recebo, ajustar el precio del machaqueo de la piedra y suprimir la casilla de peones camineros. A primeros de septiembre el proyecto fue aprobado técnicamente, pero en él el pueblo de Santa Eulalia quedaría aislado en lo alto de la montaña, pues la carretera pasaría junto a Castilsabás. Por ello, se dejó en suspenso la aprobación del expediente informativo hasta examinar el estudio del ramal de acceso reclamado por los vecinos de Santa Eulalia, que no pasaría de los 3 kilómetros. El ingeniero Sans Soler estudió y redactó un proyecto técnico de ese ramal, remitiéndolo a la Dirección General para su aprobación. El total del presupuesto del estudio, firmado el día 21 de febrero de 1901, ascendía a 375 pesetas. En las oficinas de la Jefatura de Obras Públicas y en el *Boletín Oficial de la Provincia* el proyecto de este ramal se expuso durante treinta días, siendo aprobado tras comprobarse que no había ninguna alegación. Pocos meses después fue autorizado el estudio oficial y la redacción del proyecto de la sección de carretera de Santa Eulalia la Mayor, que enlazaría por Nocito, Solanilla y Aineto con la de Orna a Jánovas.

La Dirección General de Obras Públicas ordenó el replanteo previo a la correspondiente subasta del trozo primero de la carretera desde el origen en el kilómetro 7 hasta Castilsabás, y el día 14 de junio de 1902 se redactó una memoria con el correspondiente presupuesto de gastos. La longitud de este tramo sería de 8147,10 metros, y en el reconocimiento del terreno donde se desarrollaría se calcularon nueve días de trabajo de campo para restituir el trazado, con una cuadrilla de nueve peones para auxiliar en su trabajo al personal facultativo. También serían necesarias seiscientas estacas, una partida de cuarenta hitos o mojoneros, material de escritura, instrumental de campo y su transporte hasta Castilsabás. Como no sería posible evitar el paso por fincas particulares, con los consiguientes perjuicios en sembrados, se incluyó en el presupuesto una partida para las indemnizaciones con las que abonar los daños a los propietarios

conforme a lo dispuesto en la vigente ley de expropiación forzosa. El total de este presupuesto ascendía a 758,27 pesetas, y diez días después fue aprobado.

Cumpliendo una orden del 11 de abril de 1902, el 18 de agosto el coronel ingeniero comandante de la Plaza de Jaca, en representación del Ministerio de la Guerra, y el ingeniero jefe de Obras Públicas de Huesca, se desplazaron a Santa Eulalia la Mayor para efectuar un reconocimiento del terreno en que debía desarrollarse el trazado de la carretera, desde el final del trozo primero, pasando por Nocito y Aineto, hasta el empalme con la carretera de Orna a Jánovas. Existiendo disposiciones que prohibían la construcción de algunas carreteras que pudieran perjudicar la defensa nacional, esta visita tenía como finalidad comprobar si la solución técnica era compatible con las condiciones necesarias para la defensa. Sobre el terreno se examinaron las dos posibles rutas para llegar hasta Nocito. La primera de ellas partía de Santa Eulalia y se dirigía hacia el oeste siguiendo en gran parte la divisoria entre los ríos Flumen y Guatizalema; tras pasar por el corral de Calvo y atravesar el collado de Cuello Bail, pasaría por el barranco de La Matosa hacia Cuello Salillas, y bordeando las estribaciones de la sierra de Gabardiella llegaría a Nocito, apoyándose siempre en la parte superior de las cuencas de los barrancos que desembocaban en la ladera derecha del Guatizalema. Este trazado no podía establecerse más al este porque encontraría los picos de Peña Foratata (1400 metros), Peña Ligüerri (1250 metros), Pico Borón (1380 metros), Loma Perula (1150 metros) y otros cuyas vertientes al este bajan rápidamente al Guatizalema. Este trazado por la divisoria tendría unos veintiocho kilómetros y se desarrollaría por altitudes impracticables en invierno, con pendientes al máximo, radios mínimos de curvas y en laderas, si no eran peores que el desfiladero del Guatizalema, sí tan malas. La segunda opción partiría del ligero collado comprendido entre Santa Eulalia y Castilsabás, para descender hacia el río Guatizalema, en cuyas laderas debería apoyarse frente a La Almunia del Romeral, continuando siempre junto al río hasta Nocito a pesar de las angosturas que el río presentaba y que le hacían inaccesible en cuatro tramos. El primer trazado planteado por Cuello Bail fue desechado por unanimidad, por no satisfacer las exigencias militares y técnicas, y el segundo por el Guatizalema fue considerado como el único técnicamente racional. Era de opinión general que esta carretera habría de reportar grandes beneficios a la provincia, una vez que se uniera con la procedente de la estación ferroviaria de Orna a Jánovas, bien por Laguarda o por Morcat, terminando en Aínsa, formándose una red que pondría en comunicación las cuencas de los ríos Gállego y Cinca y la zona de la capital de la provincia.

El representante del Ministerio de la Guerra, valorando las razones expuestas por el del Ministerio de Agricultura, Industria, Fomento y Obras Públicas, y considerando que el terreno entre La Almunia y Nocito presentaba grandes dificultades naturales para la construcción de una carretera, opinó que podría ejecutarse la vía sin perjuicio de la defensa nacional. Dada la posibilidad de destruir algunas partes de sus tramos y la dificultad en su reconstrucción, especialmente en el caso de que se dispusieran medios de defensas que impidiesen las reparaciones, se consideró que podía aprobarse. Por ello, se estudió con detenimiento por el Cuerpo de Obras Públicas el trazado, venciendo si fuera posible las dificultades a que las angosturas del río darían lugar. El 19 de agosto ambos ingenieros firmaron el acta de reconocimiento.

Por real orden de 22 de agosto de 1902 había sido aprobado el proyecto para la construcción de una carretera que, desde la estación de ferrocarril de Orna llegara hasta Jánovas y

Boltaña pasando por Laguarda. Esta obra constaría de cuatro trozos cuyo presupuesto de contrata ascendería a 1 931 757,33 pesetas, procurando disminuir el elevado coste plegando más la traza al terreno, forzando algunas rasantes, reducir el ancho de la vía en algunos pasos difíciles, aprovechar en lo posible la roca dura de los desmontes para economizar muros, y limitar todo lo posible el empleo de sillería en las obras de fábrica.

En octubre de 1902 el ministro de Agricultura y Obras Públicas consultó al de Hacienda sobre la aplicación de los créditos necesarios para la ejecución de las obras de los trozos primeros de las carreteras de Huesca a Monzón y Aineto, la del pueblo de Aguas, y el ramal de Huesca a Apiés, último trámite para poder ser subastadas estas tres obras que afectaban directamente a la capital de la provincia. En virtud de la real orden de 10 de noviembre de 1902 se señaló el día 23 del mes siguiente, a las tres de la tarde, para la adjudicación en pública subasta de las obras del trozo primero de la carretera de Huesca a Monzón y Aineto, cuyo presupuesto de contrata se estableció en 1 455 726,55 pesetas. Un éxito que *El Diario de Huesca* recogía con estas palabras:

Concesión obtenida merced a las eficaces gestiones e iniciativas del celosísimo diputado por el distrito de Huesca, nuestro respetable amigo don Manuel Camo. Y ya que de esta utilísima concesión tratamos, séanos permitido consignar la satisfacción que experimentamos al ver la frecuencia con que se anuncian subastas de obras análogas que favorecen a diversas comarcas de esta provincia. [...] Esto demuestra elocuentemente cuánto es el celo de los dignos representantes en Cortes de la provincia y cuán eficaz y valiosa la alta influencia de que gozan en las esferas gubernamentales.

Por real orden de 7 de agosto de 1905, con motivo de la acuciante crisis agraria, las obras de explanación y fábrica del trozo primero fueron autorizadas para su ejecución por el sistema de administración con un crédito de 76 824,65 pesetas. A lo largo del mes de agosto de 1905 los Ayuntamientos de Castilsabás, Loporzano y Sasa del Abadiado enviaron la relación de los vecinos interesados en la expropiación, a quienes afectaba la carretera en sus respectivos términos municipales. Los propietarios firmantes autorizaron libremente la entrada en sus fincas para trabajar en las obras de la carretera cuando lo estimaran conveniente. Los trabajos dieron comienzo en el mes de septiembre siguiente, una vez recibida la autorización de los propietarios y los fondos correspondientes. En los últimos días del año 1905 el Ministerio de la Guerra comunicó al de Fomento que, por lo que afectaba a su ministerio y a la defensa nacional, daban su consentimiento a la construcción de la carretera con arreglo al proyecto presentado.

Por fin, el Ministerio de Fomento publicó en la *Gaceta* del 2 de marzo de 1906 la aprobación de la segunda parte del plan de obras extraordinarias, en el que se incluía el trozo primero de la de Huesca a Monzón y Aineto, para su construcción en un plazo de tres años y con un presupuesto de 1 455 726,55 pesetas. Las obras se iniciaron y continuaron hasta el mes de mayo de ese año, en que fue preciso suspenderlas por no haberse recibido los fondos necesarios. El 9 de junio se reunieron en ese primer tramo de la carretera Blas Sorribas, ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia de Huesca y Pedro Montaner, ingeniero encargado de las obras, para proceder al reconocimiento de los trabajos que se habían realizado anteriormente por administración, que oportunamente se sometería a la aprobación superior, encontrándolos en condiciones. Esas obras terminadas eran las que figuraban en la liquidación con cargo al crédito extraordinario concedido

Artículo 1.º La ley de 6 de Julio de 1882 incluyendo en el plan general de carreteras una del puente de la de Jaca á Sangüesa á la Villa de Hecho, se entenderá redactada en la forma siguiente:

«Se incluirá en el plan general de carreteras del Estado una de tercer orden que, partiendo desde el mismo puente de la de Jaca á Sangüesa, sobre el río Aragón, y dejando á la izquierda la casa llamada de Soto, línea recta, vaya á las huertas de Santa Engracia, sin entrar en ellas, hasta los linderos de la de Rafael López, y desde allí, también línea recta, á la finca llamada Artal de Javierregay, pasando por la parte baja de la huerta de este pueblo á cruzar el río Aragón Sobordán, por el sitio llamado Los Trancos, y seguirá río arriba lo más próximo posible al pueblo de Javierregay, molino nuevo de Embin y venta llamada de Patraco al puente de Hecho y hasta esta villa.»

Ejemplo de una de las carreteras que se proyectaron durante aquellas primeras décadas, publicado en la *Gaceta de Madrid*.

para alivio de la crisis agraria sufrida en el último año. Con la ejecución de las obras de fábrica dentro del crédito concedido se logró conciliar en parte las necesidades económicas de los pueblos a los que servía la carretera.

El 14 de octubre de 1906 el ingeniero Blas Sorribas redactó un informe sobre el estado de las obras y el trabajo que quedaba pendiente en este primer tramo de la carretera. En la liquidación de la obra ejecutada se comprobaba que había quedado terminada por completo la explanación y los trabajos de fábrica desde el origen hasta el barranco de Barluenga, consistentes en dos caños, cuatro badenes, veintitrés tajeas de modelos distintos y una alcantarilla. En el proyecto aprobado se había previsto la construcción de un grupo de tres pontones de 4 metros, pero se decidió sustituirlos por una alcantarilla, al igual que ocurría aguas abajo en otra carretera que cruzaba el mismo barranco. El ingeniero hacía constar que, a pesar de las malas condiciones en que se realizaron los trabajos, con mayor número de obreros del necesario en muchas ocasiones, y en época poco apropiada, con la cantidad gastada de 40 000 pesetas se habían realizado obras que al precio del presupuesto hubieran tenido un valor superior, “lo que demuestra el celo e inteligencia demostrados por el personal, que merece todo género de elogios”.

Según ese informe, dado el enorme trabajo que pesaba sobre todas las jefaturas que padecieron los efectos de la crisis agraria “y los buenos deseos de la Administración de continuar estas obras por subasta para no tener estériles sus sacrificios”, se creyó que bastaría un proyecto muy sencillo para proseguir inmediatamente los trabajos que podrían liquidarse *a posteriori*. Pero el presupuesto que había enviado el 22 de mayo la Jefatura de Huesca para los trabajos pendientes todavía estaba sin aprobar. La cantidad de trabajo que pesaba sobre el personal de

oficina, la falta de medios y la lentitud en la revisión de las liquidaciones de los proyectos de obras comenzados por el sistema de administración retrasaban la aprobación por la superioridad. La paralización de las obras llevó implícitas las reclamaciones de algunos pueblos que, con la construcción de explanaciones y obras sin terminar y conservar, tenían sus caminos en peores condiciones que antes. A pesar de ello, se realizó la labor de finalizar los trabajos de esta índole “sometidos ya a la aprobación superior, empleando para ello horas extraordinarias y al objeto de que esas obras puedan reanudarse y terminarse en plazo breve para bien de la Administración y del país”. Con el objetivo de acelerar la subasta, el proyecto fue redactado, cumplimentando cuantas prescripciones se fijaron y que se referían al precio del machaqueo de la piedra, la extensión del recebo, la supresión de la casilla para peones camineros y el rebaje en el precio de la conservación ordinaria. Presupuestariamente se añadió una partida de 2500 pesetas para la reparación de la explanación construida, ya que al hallarse paralizada la obra los temporales estaban produciendo desperfectos, que se agravarían en los meses de otoño e invierno. También se incluyó otra partida de 1000 pesetas, pues al tratarse de terrenos degradables por las lluvias se estaban produciendo desprendimientos en los taludes de los desmontes, cuyas reparaciones habría que abonar al contratista. El presupuesto de lo que quedaba por ejecutar se elevaba a la cifra de contrata de 105 001,38 pesetas; sumando el importe de ejecución material de 91 305,54 pesetas a las 40 000 gastadas por el sistema de administración daba un total de 131 305,54 pesetas, en lugar de las 126 588,30 pesetas que por igual concepto figuraban en el proyecto aprobado.

El proyecto de las obras que restaban en este primer trozo, que se había remitido con fecha 14 de octubre de 1906, fue devuelto el 11 de diciembre de ese mismo año para que se reformara con arreglo a las prescripciones impuestas por el Consejo de Obras Públicas. El ingeniero jefe justificó los posibles errores debido al exceso de trabajo que había pesado sobre el personal de la Jefatura y por la creencia de que estas obras se reanudarían por el sistema de administración, como se acordó para dos de ellas que no pudieron reanudarse por no haberse remitido los fondos pedidos. Ese fue el motivo del retraso en la devolución del proyecto y del informe para que pudiera subastarse y evitar así la total destrucción de las obras construidas y paralizadas. Cumpliendo las prescripciones impuestas por la superioridad, el proyecto se reformaría, entre otras soluciones, en una reducción de los espesores del firme, por lo que se reduciría el importe en la cantidad de 8243,42 pesetas.

Para continuar con las obras que faltaban de ejecutar en el primer tramo de la carretera, el 26 de diciembre de 1908 se notificó desde el ministerio la aprobación del presupuesto de contrata por 96 757,96 pesetas, después de haber sido reformado el proyecto redactado el 11 de diciembre de 1906, con estricta sujeción a cuantas prescripciones se indicaron. El día 1 de diciembre de 1910 *El Diario de Huesca* informaba de que el ministro de Fomento había notificado al diputado en Cortes por Huesca Miguel Moya que, “secundando sus deseos reiteradamente expresados”, había autorizado las subastas de las obras que faltaban por ejecutar en el trozo primero de esta carretera, por su presupuesto de contrata 96 757,96 pesetas, y las de los trozos primero y segundo de la que iría desde el mismo punto de origen hasta Aguas. Para efectuar las correspondientes subastas, se señaló el día 19 de enero del año siguiente, publicándose por la Dirección General en la *Gaceta de Madrid*.

LAS “CARRETERAS PARLAMENTARIAS”

Desde que se promulgó la Ley de 1877 existía la posibilidad de ampliar el Plan con nuevas carreteras mediante el trámite legal correspondiente. Además, el Parlamento podía ratificar los proyectos presentados con total libertad, sin analizar previamente su utilidad, y sin establecer prioridades. Madrid y el Congreso se convirtieron en las plazas donde los diputados de provincias trataban de conseguir favores y privilegios para sus votantes, con el fin de mantener su estatus en las siguientes elecciones. Los diputados buscaban ejercer presión para conseguir las carreteras que beneficiaran a sus distritos electorales, instigados por los caciques locales que pretendían beneficiarse de estas infraestructuras. En ese periodo de las llamadas *carreteras parlamentarias* se construyeron muchas de dudosa utilidad, convirtiéndose las sesiones del Parlamento en un esperpento, como se puede comprobar en los numerosos artículos recogidos en la prensa nacional durante tres décadas. Algunos de ellos consideraban esas *carreteras parlamentarias* como una contribución al caciquismo en detrimento de los caminos vecinales, como anarquías administrativas impuestas por el capricho de los caciques, o como se lee en *El Proteccionista* de 30 de agosto de 1903:

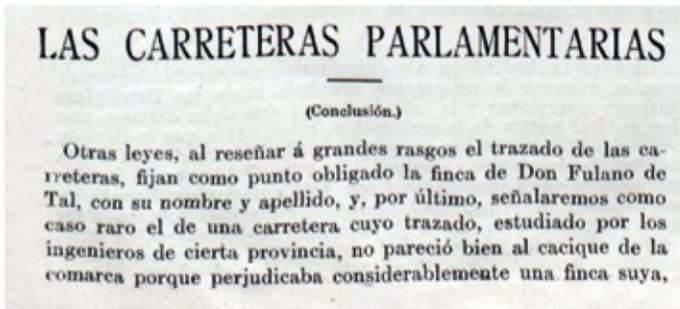
La culpa consiste, y es algo que no exige demostración en fuerza de haberle reconocido por todos, en que la influencia política mediante la potestad legislativa, ha encontrado fácil medio para satisfacer a los caciques, trazándoles cuantos caminos han pedido, estableciendo a menudo comunicación entre sus casas de labor, cuando no entre las de solaz y recreo. La carretera parlamentaria tiene ya su nombre acreditado, y casi constituye nuestra única obra pública.

Muchos de los proyectos presentados al Gobierno llegaban de la mano de intereses particulares y caciquiles, pero sin consignación presupuestaria alguna, con el fin de que fueran costeados por el Estado. Así describía *La Esfera* esta situación:

[...] los políticos fueron bordando aquella inextricable maraña de las carreteras parlamentarias, que tocó las lindes del escándalo, y de las que se construyeron, no las que urgían al interés público sino las que el favor caciquil quiso ir regalando.

En su número 123, de julio de 1901, la *Revista Contemporánea* exponía un cuadro que mostraba la actividad de algunas provincias en cuanto a la inclusión de nuevas carreteras. En 1881 la provincia de Ciudad Real había triplicado la longitud total de sus carreteras, y le seguía la de Huesca que, según el Plan, comprendía en ese año 1192 kilómetros, llegando en 1900 a 3379, “aumentando dicha longitud total en la friolera de 2188 kilómetros”. En un periodo de veinte años, desde 1878 a 1898, se incrementó la inversión en las carreteras y se promulgaron 1059 leyes incluyendo en el Plan del Estado 1311 nuevas, lo que equivalía a un término medio anual de 53 leyes y 66 carreteras, en su mayor parte ajenas al interés público. A pesar de esos aumentos presupuestarios, la carretera de Huesca a Aineto apenas avanzaba.

Para los ingenieros supuso una gran carga de trabajo, además de sentirse obligados a proyectar unas carreteras aprobadas sin ningún sentido ni interés público demostrable. El ingeniero José Eugenio Ribera, en un artículo de la *Revista de Obras Públicas* de 1903, justificaba así el papel de estos profesionales:



30 de noviembre de 1901. Detalle de artículo.



El capítulo referente á Obras públicas, rigurosa é indispensable moda de todos los alegatos políticos, que en el Gobierno actual es de una vaguedad sin ejemplo, también lo concreta el ex ministro de Hacienda en la condenación, harto simpática al país, de las *carreteras parlamentarias*, peligro que, como avisó hace tiempo la previsora inteligencia del insigne Costa, amenaza á toda clase de construcciones del Estado, así las acuerde el Gobierno ó las Cortes.

Noticia de *El Globo*, de 1 de abril de 1903, en la que se hace referencia a la previsión de Joaquín Costa sobre este tipo de construcciones.

No habrá seguramente ningún ingeniero que no haya manifestado en alguna ocasión los vicios del sistema actual de ejecución de carreteras, en el que nuestro papel quedaba reducido al de mero ejecutor de las fantasías parlamentarias, inspiradas las más de las veces en el más descocado interés. El diputado, o mejor dicho, sus caciques, han sido hasta ahora los árbitros de las carreteras de su provincia; ellos imponían el orden de preferencia de los caminos, los puntos forzosos porque debían pasar. Cuando se ven trazados absurdos, casi criminales, que parecen estigma vergonzoso para el ingeniero que los proyectó, debemos recordar que han sido impuestos por el Poder Legislativo, a merced del capricho veleidoso de un bárbaro cacique, pero no es justo que purguemos nosotros las culpas de nuestras insensatas costumbres políticas.

En esta situación próspera de construcción de carreteras para beneficio de algunos, que ocasionó un retraso considerable en el desarrollo de las de tercer orden, la revista *Mercurio* recordaba el 1 de abril de 1907 que “Cinco mil pueblos aguardan en vano que los caminos vecinales vengan a ponerlos en comunicación con el mundo”.

LA NUEVA LEY DE 1911

El 29 de junio de 1911, siendo ministro de Fomento Rafael Gasset, se promulgó la ley que suprimía el Plan General de Carreteras del Estado entonces vigente, por lo que quedaron en suspenso y pendientes de nuevo estudio un gran número de carreteras que se habían aprobado con las anteriores normativas. A partir de la nueva ley, el Estado solo asumiría la construcción y la conservación de unas determinadas categorías de carreteras. Así se manifestó el diario *El Proteccionista* ante la noticia:

El Gobierno presenta un proyecto suprimiendo el plan de carreteras, y con ello pone término a ese abuso de las carreteras parlamentarias, porque hay provincias donde hay hasta carreteras paralelas y otras donde no hay ninguna.

Por virtud de esta nueva ley, la longitud de carreteras por construir en España se redujo de 45 000 a 7 000 kilómetros. En su número 741 la revista *Madrid Científico* de 1912 recogía así la noticia:

El Sr. Gasset había anunciado, *urbi et orbi*, que iba a extender la esquila de defunción a las llamadas “carreteras parlamentarias”, a la labor de oligarcas y caciques, y tantas simpatías despertó el proyecto, que aun las gentes más predisuestas contra el Sr. Gasset y más desafectas a su obra, por creerla toda ella pura luminaria y puro bengalismo, estaban a punto de rendirse ante la evidencia [...].

A pesar de la nueva ley, que impedía hacer cualquier modificación en los planes de carreteras, el diputado a Cortes por Huesca Luis Fatás, en su discurso pronunciado el día 12 de junio de 1912 en la sesión del Congreso, se defendía sobre algunas alusiones que le habían dirigido directamente sobre el dictamen de la Comisión, relativo al plan de carreteras. Las alusiones procedían de algunos diputados que manifestaron que la provincia de Huesca había sido la favorita de todos los Gobiernos y que “hemos consumido, o poco menos, la renta del Estado en beneficio de Obras públicas en aquella provincia”. Justificando ese *favoritismo*, Fatás expuso

un cálculo de la extensión superficial de la provincia con relación al número de kilómetros de carreteras construidas, resultando que Huesca tenía 96 metros por kilómetro cuadrado, de los 89 que le corresponderían en comparación con el resto de las provincias españolas, por lo que había veinticuatro provincias que resultaban más beneficiadas. En su alocución hizo referencia a las carreteras del distrito de Boltaña y en especial a la de Aínsa a la frontera, una vía de comunicación que fue objeto, por parte de los Gobiernos francés y español, de un acuerdo referente a la determinación del punto de paso, supervisado por ingenieros militares españoles, que debía comunicar con el Hospital de Rioumajou que era donde llegaba la carretera francesa número 129. Desde el punto de vista militar, el Ministerio de Guerra español puso veto a esa carretera de Aínsa a la frontera y no consintió que los ingenieros españoles hicieran los proyectos más que hasta el pueblo de Plan, prohibiendo el estudio desde allí a la frontera. Otra necesidad viaria en esta zona pirenaica central afectaba a Bielsa, donde había yacimientos mineros de importancia extraordinaria “y yo he presenciado cómo tienen que bajar el mineral a lomo de caballería, a muchos kilómetros de distancia, para llegar a una vía de comunicación”. A este respecto, Fatás llamó la atención de que se preveía una carretera de Salinas a la frontera mientras faltaba el tramo desde Aínsa hacia el Pirineo, por lo que se hacía esta pregunta: “¿Por dónde se va a entrar y por dónde se va a salir?”. Hizo referencia también a la carretera de Jaca a Biescas y de Broto a El Grado, con una sección de 15 kilómetros sin construir por el puerto de Cotefablo, por causa de la negativa del Ministerio de la Guerra para su autorización, habiéndose llegado incluso a dinamitar algunas obras ya realizadas. Hizo referencia, además, a los numerosos pueblos incomunicados que solo tienen senderos de cabras por caminos, con la consiguiente miseria y emigración. Este era el caso de la carretera de Orna a Jánovas, construida en una de sus secciones, pero que no estaba incluida en el nuevo plan.

Tras un periodo de estancamiento del proyecto de la carretera de Huesca a Monzón y Aineto, las buenas noticias empezaron a despertar las esperanzas, pues el diputado señor Moya tenía la impresión de una inmediata subasta, ya que estaba incluida en la propuesta de los 7000 kilómetros de nueva construcción. Y así fue. Las obras pendientes del trozo primero continuaron con la redacción de presupuestos, modificación de partidas, estudios, autorizaciones, aprobación de pequeños gastos por cortos periodos de tiempo y emisión de informes, hasta que el 30 de septiembre de 1914 se autorizó la ejecución de unas obras por importe de 86661,48 pesetas. En el presupuesto se habían hecho constar todas las partidas, incluso el reglamentario 3 % por imprevistos y accidentes de trabajo. Pero no figuraba partida alguna para indemnizar al personal facultativo encargado de las obras, por las cantidades devengadas a las que tenían derecho. Unos días después se redactó otro presupuesto adicional para el pago de las atenciones referidas, pero en él se habían incluido los tres tramos de carreteras que se estaban construyendo en esas fechas: el trozo primero de la de Huesca a Monzón y Aineto, el tercero de Bospén a Aguas y el primero de la de Huesca a Novalés y la de Selgua a Las Carboneras. Días más tarde se devolvió este presupuesto con el fin de que se redujeran los trabajos a tres meses y se presentaran los gastos por separado para cada obra. Antes de finalizar el año la Dirección General aprobó el presupuesto por el importe de 645,40 pesetas; pero, como cumpliendo lo ordenado solo se redactó para un plazo de tres meses, se hizo necesario presentar uno nuevo por un importe de 431,40 pesetas.

El 20 de octubre de 1914 el ingeniero Joaquín Pano y Ruata informó de que se había dado principio a las obras del trozo primero por administración, colocando treinta braceros, cuyo número se aumentaría progresivamente. Tres semanas después el señor Pano puso en conocimiento del director general de Obras Públicas que se habían agotado los fondos remitidos para las obras por administración, y que, habiéndose agravado diariamente en los últimos días la crisis que padecía la clase jornalera en la zona de los trabajos, consideraba de urgente necesidad la remisión inmediata de fondos, no solo para no tener que suspender la obra sino para darle mayor impulso que el que se le había dado hasta la fecha con los fondos remitidos, próximos ya a agotarse.

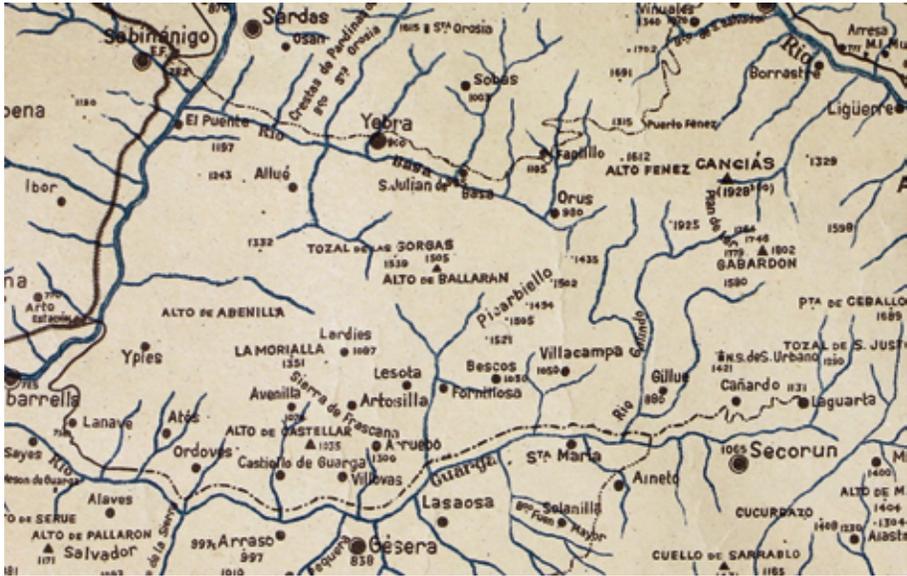
De 1914 a 1918 Europa estaba inmersa en la Gran Guerra y esta situación mundial fue el motivo de la paralización de algunas obras viarias en el Alto Aragón, como fue el caso de la que se estaba construyendo de Jaca a El Grado. *Juan de Sobrarbe*, en un artículo en *El Diario de Huesca* de 4 de enero de 1917, se refería al estado de algunas obras, pues los técnicos castrenses habían mostrado su preocupación por el peligro que suponía para la defensa nacional en caso de invasión extranjera por el puerto de Sallent,

si el ejército enemigo derivara a la izquierda al llegar a Biescas por la proyectada carretera y eludiera continuar su ruta por la que baja por la cuenca del Gállego, para librarse del atasco que habría de originarle el fuerte que se piensa levantar en Sabiñánigo y que dominará aquel camino.

Sin embargo, para satisfacer la comunicación entre los pueblos de las cuencas del Gállego y del Ara, el Ministerio de la Guerra no pondría ningún obstáculo que impidiera que se ejecutaran las proyectadas carreteras de Sabiñánigo a Fiscal y de Orna a Jánovas. Frente a esta situación, la Junta de Defensa de la 5.^a Región trataba de buscar un medio de compaginar los altos intereses de la seguridad de las fronteras con lo solicitado por los vecinos de los valles de Biescas y Broto, pues para comunicarse entre ellos debían arriesgarse a cruzar el peligroso Cotefablo, inaccesible la mayor parte del año, “necesitamos hacer la larga, inacabable travesía por carretera que hay desde los pueblos del valle de Broto a Barbastro, para ponernos en verdadera y positiva relación con el resto del país”.

Durante el tiempo de construcción de estas obras hubo algunas quejas, como fue el caso de un grupo de vecinos de Loporzano que, a finales de 1914, solicitaron la eliminación de un badén que se estaba construyendo junto a la entrada de la calle de la Herrería, donde tenían sus fincas urbanas, debido a las avenidas que podrían producirse con las lluvias, y que se diera salida al agua por otro sitio que no perjudicara a ningún propietario. Sin embargo, el alcalde, manifestó que no procedía que se quedara sin efecto el badén, ni se impidiera el curso de las aguas pluviales que aflúan a la calle de la Herrería, ya que se venían utilizando desde hacía más de veinte años para riegos y otros fines. La Jefatura de Obras Públicas respondió que se adoptarían las medidas para evitar los perjuicios que con ella se pudieran originar a los reclamantes.

El día 19 de enero de 1917 el ingeniero jefe, José Cabestany, y el ingeniero encargado procedieron al reconocimiento de las obras, certificando que los trabajos de explanación se habían realizado con arreglo a las condiciones en toda la longitud del trozo, que resultó ser de 8054,50 metros. También informaron de que las obras de fábrica, consistentes en dos tramos de muros de sostenimiento de 19 y 8,70 metros de longitud respectivamente, un sifón y ocho



Mapa de 1914 en el que se trazaron los tramos de carretera en construcción a Yebra de Basa y a Laguarda.



Plano de la Oficina del Catastro de Huesca en el que figura el nombre de la carretera como "de Huesca a Monzón a Aineto", justo en el final del primer tramo, que llegaba hasta Castilsabás.

tajeas de diferentes modelos también cumplían los requisitos junto con las obras accesorias. Y que, abiertas en el firme numerosas catas, se vio que este reunía en dimensiones y calidad las condiciones fijadas para esta carretera. Con la firma del acta correspondiente, el tramo desde el origen hasta el pueblo de Castilsabás quedaba terminado.

Las tormentas imprevistas en este territorio en las faldas de la sierra de Guara producían graves desperfectos tanto en los cultivos como en las comunicaciones. Este fue el caso por el que el 13 de septiembre de 1920 el alcalde de Sasa del Abadiado se dirigía por escrito al ingeniero jefe de Obras Públicas de Huesca para informarle de que

con motivo de la tremenda tempestad desencadenada a las 19 horas de ayer sobre este pueblo y su término municipal, entre otros daños muy importantes ocasionados en las tierras y obras del común, ha cortado por completo las carreteras de este pueblo entre los kilómetros 4 y 5, a entrambos lados del puente construido junto a las entradas del camino vecinal que termina en San Julián de Banzo, en una extensión de 30 metros lineales y de 12 de profundidad.

En previsión del peligro de nuevos destrozos en este mismo lugar y en el puente, que por el momento se mantenía en pie, se solicitaba un reconocimiento técnico urgente para poder llevar a cabo los trabajos de reparación que pusieran la vía utilizable para el paso, cuyo tránsito era imposible y podía ocasionar desgracias.

Nuevamente, el avance de las obras quedó paralizado y el diputado señor Moya apenas iba consiguiendo algunas pequeñas concesiones para el mantenimiento de la carretera o para el pago de las expropiaciones de los terrenos ocupados en el término municipal de Sasa del Abadiado, cuyo importe ascendía a 10 358,04 pesetas.

LA CARRETERA DE ORNA A JÁNOVAS

Según el proyecto, la carretera de Orna a Jánovas estaba dividida en dos secciones, la de Orna a Laguarda y la de Laguarda a Jánovas. Las obras de la primera sección llevaban unos años avanzando, pero todavía faltaban algunos trozos por ejecutar. El 28 de abril de 1915 fueron subastadas y adjudicadas a Mariano Palaín Jaime las obras de una parte del tramo segundo hasta Laguarda, cuyo plazo de ejecución sería de cinco años comenzando en julio del mismo año. La construcción de ese trayecto requería de una serie de obras importantes debido a su proximidad con el río Guarga, con caudales variables y torrenciales en ocasiones, y a la necesidad de salvar algunos barrancos de aguas no menos fluctuantes. En una zona de 426 metros se había planteado la desviación del río para poder fundar algunos muros y ejecutar revestimientos de terraplenes contiguos al cauce. Los agotamientos, consistentes en la eliminación mediante drenaje o bombeo del agua de las excavaciones en el cauce, solo podrían realizarse desde final de primavera a principios del otoño, pues aun cuando en invierno se reducía mucho el caudal del río (sin llegar a ser tan exiguo como en verano), lo que permitiría trabajarlos en buenas condiciones, la crudeza del clima en esa época impediría la ejecución de las obras de fábrica. En consecuencia, se calculaba que al año solo se podrían trabajar unos ciento cincuenta días, por lo que se necesitarían casi tres veranos, justo los que faltaban para terminar el plazo

de ejecución de la obra, que era hasta el 11 de julio de 1920. Según los estudios, estos agotamientos habría que realizarlos con locomóvil y centrífuga, con su maquinista, fogonero y dos poceros, y con el consumo de una importante cantidad de carbón. Para el funcionamiento de las máquinas se calcularon unos doscientos kilos diarios de este combustible, que se trasladarían desde las minas de Asturias, en un recorrido de unos mil kilómetros, ocasionando un coste que habría que añadir al precio en alza del carbón producido desde el estallido de la guerra europea. Estos costes presupuestarios se incrementarían con la adquisición y la reparación de mangas con destino a los pozos de absorción, y la reparación de materiales debido a las contingencias y los deterioros a causa de las avenidas y de otros accidentes. Las numerosas obras en las que habría que realizar agotamientos obligarían a cambiar la ubicación de maquinaria y material (numeroso, voluminoso y de mucho peso) y a transportarlo varias veces con el consiguiente perjuicio. La locomóvil se debería colocar en una posición algo elevada sobre el lecho del río o de los barrancos de importancia para que estuviera a salvo de las avenidas ordinarias, lo que precisaría la ejecución de numerosos castilletes, andamiajes y pasarelas que exigirían las fundaciones y la comunicación a través de los diferentes brazos del río y de los barrancos. Tendrían también bastante importancia las cuerdas y los engrases, además del alumbrado que debería establecerse todas las noches en la locomóvil y en el pozo de absorción, para impedir que se llenaran de agua las fundaciones.

Mientras las obras en este tramo de carretera desde Orna hasta Laguarda llevaban su ritmo, a pesar de las dificultades técnicas, paralelamente se realizaban los trabajos de campo para el estudio de la continuidad hasta Boltaña. En este último tramo se había propuesto un trazado único para el comprendido entre Laguarda y el Mesón de Fueba, punto de paso obligado, y tres soluciones distintas para la parte restante. La longitud aproximada del tramo de Laguarda a Jánovas era de 28 kilómetros, teniendo presente para fijarla, más que la distancia horizontal, los desniveles que habría que salvar, que serían de 500 metros para subir a la divisoria del Cinca y del Gállego (situada a 1600 metros de altitud en el puerto del Serrablo), y 900 para descender desde este punto hasta Jánovas, o sea, un desnivel total de 1400 metros. Dada la gran elevación que suponía el recorrido, lo escabroso del terreno y lo poblado que se hallaba de vegetación, se calculó que sería necesario un día y medio por kilómetro para que el ingeniero hiciera los reconocimientos necesarios y tres días por kilómetro para que el personal auxiliar tomara los datos de campo. En la memoria redactada en 1917 sobre las mediciones para el proyecto se justifica que habían sido relativamente lentos los trabajos de toma de datos por el personal técnico, obligado por la gran escabrosidad del terreno y por la crudeza y la variabilidad del clima. En el mes de mayo, cuando se empezaron los trabajos de campo, se tuvieron que interrumpir durante varios días (algunos de ellos por completo) a causa de las lluvias y de las nieves, y lo mismo sucedió durante el verano, por las grandes tormentas. La interrupción más larga y costosa tuvo lugar en diciembre de 1916, pues en los primeros días salieron un ayudante y dos sobrestantes para Boltaña a terminar la toma de datos para el plano y el perfil longitudinal y transversales de los 8 últimos kilómetros de la sección, y fueron sorprendidos por un prematuro y enorme temporal de nieves. Este imprevisto los tuvo bloqueados en Campodarbe durante una semana, sin poder realizar el trabajo ni regresar a su residencia, imposibilitados por una capa de nieve de 1 metro de espesor que cubría el terreno. Tal como se indica en la memoria,



Tramo de carretera en construcción desde la estación de Orna hasta Laguarda.

estos grandes temporales suelen acacer en la región pirenaica en enero y febrero, pero casi nunca en diciembre, en cuyo mes es la época de nieblas en la Tierra llana y de espléndidos días en la montaña.

Cuando en 1915 se hicieron los estudios en comisión mixta con el representante del Ramo de la Guerra para el trazado general de esta carretera, en su segunda sección, se fijó partiendo desde el Mesón de Fuebla para pasar por el barranco de La Bañera y por los pueblos de Campodarbe, Espierlo y Silves para terminar en la carretera de Broto a El Grado, cerca de Boltaña.

A mediados de 1921 el constructor del trozo segundo de la carretera de Orna a Jánovas ya tenía ejecutada la casi totalidad de las obras, pero se vio en la necesidad de solicitar una prórroga de un año al encontrarse con la dificultad de terminarlas en el plazo de contrata. El motivo principal fue la escasez de personal, pues los obreros procedentes de los pueblos del entorno se hallaban ocupados en las faenas de recolección. Probablemente, una vez que hubieran terminado los trabajos de la siega, sería difícil encontrar mano de obra a causa de las numerosas e importantes obras que se estaban realizando en la misma comarca. Además de la interrupción de los trabajos durante los meses de invierno debido a las nieves y a los intensos fríos, otra de las razones expuestas, que impedían poder trabajar de un modo continuo, era la imposibilidad de reparar los daños causados por los grandes temporales de lluvias ocurridos en el mes de mayo, que dejaron encharcadas las obras, ocasionando daños de consideración, consistentes en desprendimientos y corrimientos, además de grandes socavones producidos por el desbordamiento del río Guarga, que había arrastrado importantes extensiones de terreno, lo que exigiría la ejecución de algún tramo de muro de sostenimiento o de terraplén revestido, que no estaban previstos. En su informe el ingeniero consideraba que se necesitaría bastante tiempo para estos trabajos extraordinarios, pues la escasez de obreros era cada día más aguda en la comarca, porque contiguas al trozo en construcción se habían emprendido obras de gran consideración por Hidroeléctrica Ibérica, Energía e Industrias Aragonesas y Eléctricas Reunidas de Zaragoza, además de la carretera desde la estación de ferrocarril de Sabiñánigo hasta Yebra de Basa. Todas estas obras habían agravado el problema de encontrar peones, ya importante a causa de las obras del ferrocarril internacional de Canfranc, de Riegos del Alto Aragón, y las de las Divisiones Hidrológico-Forestales. La necesidad de mano de obra era tan evidente que *El Diario de Huesca* de 31 de octubre de 1920 publicaba un anuncio solicitando peones:

Para los peones

Se admiten peones de pala y pica y machacadores, en la carretera de Orna á Jánovas, ribera de Guerga. Dirigirse al pueblo de Gósera y Lanabe.

A las contrariedades anteriores había que añadir los forzados retrasos que experimentaban los envíos de toda clase de materiales y la reducción de los días de trabajo, a causa de las frecuentes interrupciones que imponía la dureza del clima. El contratista no tuvo más remedio que solicitar dos prórrogas anuales, que le fueron aprobadas, por lo que el plazo de ejecución se alargó hasta el 22 de julio de 1922, y un mes después se firmó el acta de reconocimiento.

Tres años más tarde algunos tramos de obras empezaron a resentirse a causa de las intempestivas y arrasadoras tormentas. El 1 de julio de 1925 Francisco Castán y Gaudencio López, vecinos de Villobas, enviaron una queja y reclamación a la Jefatura de Obras Públicas por la inundación de sus huertos el día 9 de junio. La causa tuvo su origen en un fuerte aguacero descargado en los términos del pueblo, que ocasionó el desbordamiento del barranco del Arnal, ya que la tajea que se puso para su desagüe no podía admitir todo el caudal que conducía, por lo que las aguas y la suciedad pasaron con fuerza por encima del firme de la carretera, entrando en las fincas llamadas *Huertas* dejándolas inundadas por completo y ocasionando daños de gran consideración en sus cosechas. Sin haber llegado a recibir respuesta a su reclamación, el día 30 de junio se repitió el mismo incidente a causa de otra fuerte tormenta, quedando por segunda vez inundadas ambas fincas. Los propietarios solicitaron que les fueran peritados y abonados los perjuicios causados por los aguaceros, y, a la vez, que se practicaran las reformas necesarias en la tajea para que pudiera admitir con holgura las aguas arrastradas por el barranco impidiendo así estos fenómenos.

LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA

A partir del 13 de septiembre de 1923 la dictadura del general Primo de Rivera abrió un nuevo periodo para el futuro de la tan soñada y deseada carretera por el valle de Nocito.

Una vez terminado el trozo primero hasta Castilsabás había que empezar el tramo segundo que debería llegar hasta Vadiello. Con fecha 9 de agosto de 1923 se redactó el presupuesto de los gastos que habrían de originarse en el estudio de la sección desde Castilsabás hasta Nocito, con una longitud aproximada de 17 kilómetros. Dado que se trataba de un terreno escabroso, que causaría dificultades en la nivelación, en el estaquillado y en la toma de transversales, se necesitaría una brigada de diez peones con un capataz, una caballería con su conductor que se encargara del transporte de las estacas para perfiles, los hitos para vértices

y puntos notables, y material de escritura y delineación. Para el reconocimiento haría falta realizar varios viajes, fijar la traza de la vía e indemnizar a los propietarios por perjuicios de ocupación temporal de fincas. El presupuesto total de este estudio ascendía a 8461,96 pesetas, pero, dado que este territorio se consideraba como zona de frontera, habría que remitir un ejemplar del proyecto a la Comandancia de Ingenieros Militares, al igual que se había hecho veinte años antes.

Ese mismo año, poco después de encargarse el directorio militar del Gobierno, los pueblos interesados del valle de Nocito dirigieron una instancia a Miguel Primo de Rivera solicitando que se hiciesen los estudios de la carretera desde el pueblo de Castilsabás, donde quedaba estacionada, hasta Nocito, confeccionando el oportuno proyecto, y que se procediese a su continuación. El marqués de Estella (Primo de Rivera) respondió a aquella petición ordenando el envío de una determinada cantidad para atender a los gastos que ocasionaran los estudios. En una carta dirigida a *El Diario de Huesca* cuatro años después por el alcalde de Nocito, este narraba que, con la mayor diligencia, el personal de la Jefatura de Obras Públicas procedió en el verano de 1924 al estudio del proyecto de Castilsabás a Nocito, tomando cuantos datos de campo consideraron oportunos. Pero no sucedió lo mismo con el trabajo de gabinete, necesario para la completa terminación de los planos, memorias y proyectos, posiblemente

debido al exceso de trabajo motivado por otros asuntos que pesan sobre los funcionarios de Obras públicas. En ese periodo en que el Estado derrama a manos llenas el dinero y en que parece culminar una política de Obras públicas.

El alcalde insistía en que no era posible olvidar el problema, a pesar de que parecía que la fatalidad se había propuesto terminar con todas las esperanzas que los pueblos del valle de Nocito tenían puestas en la construcción de la carretera que, además, interesaba a la capital para su comunicación y enlace con aquellos pueblos.

En principio este proyecto se consideró de gran importancia militar, dado que con esta carretera se facilitarían el acceso a la parte sur de la sierra de Guara, “evitando la acción de la gola del campo atrincherado de Jaca en sus posiciones de la Peña y las dificultades de dicha sierra (que son muy considerables)”. Por tanto, era necesario estudiar los medios para que esta vía de comunicación pudiera ser fácilmente destruida, inutilizando el tránsito, lo que se podría lograr sosteniendo el firme sobre arcadas en algunos tramos, o procedimiento análogo, que pudieran ser demolidas con hornillos de mina. El 21 de marzo de 1924 el coronel encargado del despacho de la 10.^a División del Gobierno Militar en Huesca indicó la conveniencia de que en los trabajos de campo para estudiar el proyecto se tuvieran en cuenta dichas indicaciones de guerra, que solo podían ser hechas sobre el terreno. Por tratarse de un caso excepcional y por requerimiento de la defensa, ya que esta vía era una de las incluidas en el plan de comunicaciones militares de la provincia, el coronel ingeniero solicitó acudir al lugar con el ingeniero de Obras Públicas.

El 24 de agosto se reunieron en el terreno José Sánchez Pérez, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, afecto a la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Huesca, y Federico Torrente y Villacampa, teniente coronel de Ingenieros y jefe de la Comandancia, representantes

respectivamente del Ministerio de Fomento y del de la Guerra, con el fin de dar cumplimiento a las reales órdenes de 24 de noviembre de 1919 y 28 de abril de 1924. Por ser notoriamente perjudicial para la defensa, en esa visita al terreno se desechó el trazado que, partiendo de las inmediaciones de Castilsabás (final del trozo primero), y elevándose hasta Santa Eulalia la Mayor se dirigía por las divisorias de los ríos Flumen y Guatizalema a cruzar la sierra de Guara por el collado de Cuello Bail.

El proyecto de construcción del pantano de Vadiello influyó en el trayecto que, a juicio del Ministerio de Fomento, debería tener esta vía de comunicación. Este trazado continuaría directamente desde el pueblo de Castilsabás, donde llegaba el trozo primero de carretera que ya estaba en explotación, por el río Guatizalema, siguiendo por su ladera derecha desde las proximidades de La Almunia del Romeral hasta la partida de *La Matosa*, situada en los contrafuertes más avanzados al norte del monte Borón, “salvando en este trayecto, de unos doce kilómetros, las abruptas laderas de los montes de Espiellos, Ligüerre y Alborón y la presa y curva de embalse del proyectado pantano de Vadiello”. En la denominada *vuelta de Angoné*, el trazado cruzaría por vez primera el río Guatizalema y, apoyándose en su margen izquierda, de mejor orientación y condiciones, seguiría 1 kilómetro aproximadamente hasta el Campo del Río. Allí, por las proximidades, volvería a cruzar el Guatizalema, por cuyo cauce seguiría sin abandonar su ladera derecha hasta 1 kilómetro antes de llegar a Nocito. Este sería el final de la sección para ir en busca del cuello de San Úrbez, paso obligado para continuar el final de la carretera en el monte de Laguarda. De acuerdo con la prescripción impuesta, allí empalmaría con la carretera que iría de Orna a Boltaña, atendiendo al plan de comunicaciones más convenientes en la Zona Militar de Costas y Fronteras de la provincia de Huesca.

Para estudiar la posibilidad de este trazado, cuyas dificultades eran notables, ambos representantes lo recorrieron en cuanto lo permitieron las condiciones del terreno, siguiendo la traza aproximada de la solución propuesta. En su informe llegaron a la conclusión de que este trazado ofrecía las mayores garantías para la defensa, ya que las grandes dificultades naturales que el terreno presentaba y que deberían ser salvadas con considerables muros, trompas y túneles, permitirían al ejército el cumplimiento de su misión, facilitando los medios de destruir esta vía. El representante del Ministerio de la Guerra consideró que quedaban a salvo los intereses de la defensa y que podrían complementarse mediante el estudio de posiciones auxiliares y aplicación de medios de destrucción en los puntos convenientes, sin que se perjudicara el tráfico que se preveía importante. Tras la aceptación del trazado expuesto, se firmó el acta en Huesca el 28 de agosto de 1924.

El 4 de abril de 1925 el general encargado del despacho del Ministerio de la Guerra, de acuerdo con lo informado por el Estado Mayor Central del Ejército, en relación con la defensa nacional trasladó al Ministerio de Fomento la real orden por la que se aprobaba el acta de la comisión mixta de estudio de la sección de Castilsabás a Nocito, autorizando las obras correspondientes.

Desde distintos ámbitos políticos y sociales se consideraba que esta carretera sería de gran trascendencia para la región nordeste. A partir de enero del año 1928 las noticias sobre la carretera de Huesca a Monzón y a Ainet, llamada *de Huesca a Boltaña*, volvieron a aparecer en las páginas de *El Diario de Huesca*. Por esas fechas ya estaba terminado el tramo comprendido



Trazado de la carretera desde Castilsabás hasta Nocito siguiendo la ribera del Guatizalema.

entre la capital y Castilsabás, de 14 kilómetros, y redactado el proyecto de 7 kilómetros del comprendido entre este pueblo y el pantano de Vadiello, cuya construcción se preveía. También se estaba redactando el proyecto de los 14 kilómetros de trayecto entre Vadiello y Nocito. Como para la comunicación directa de Huesca con Boltaña se utilizaría, en su última parte, el tramo que llegaría desde Orna que ya estaba proyectado, quedaría solamente estudiar el trozo comprendido entre Nocito y la carretera de Orna a Boltaña, conocida actualmente como *La Guarguera*. Algunos artículos de prensa de ese año, firmados por Saúl Gazo bajo el seudónimo de *Monterrios de Aragón*, incidían en la importancia de esa comunicación y otras que unieran el llano con la montaña, como “esencia, fundamento, razón de ser y creación del turismo”. Un uso objetivo, el del turismo, que también defendía y valoraba Ricardo del Arco:

Son rutas de turismo de excepcional interés, perpendiculares a la línea fronteriza pirenaica, donde se esconden, avergonzadas de su aislamiento y dolidas de su abandono, las selvas edénicas, las praderas sin límites, las cumbres magníficas, los valles primorosos que permanecen hurtados a la noble curiosidad general.

EL PROYECTO COMPARTIDO CON LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO

Este nuevo tramo de carretera entre Castilsabás y Vadiello coincidía con el que la Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro necesitaba como acceso hasta el estrecho donde se había proyectado la construcción de la presa. El 27 de enero de 1928 el delegado de Fomento de la Confederación Hidrográfica del Ebro, Manuel Lorenzo Pardo, remitió al ingeniero jefe de Obras Públicas de la Provincia de Huesca el proyecto del trozo segundo de dicha carretera, redactado por su personal técnico con los datos de campo que les había proporcionado la Jefatura de Obras Públicas, referido a la vía de acceso al pantano de Vadiello. Diez días después el ingeniero jefe de Obras Públicas, una vez examinado el proyecto redactado por la Confederación, informó de que, para la prolongación de la carretera existían en su Jefatura datos de campo tomados hacía veinticinco años, y que el ingeniero José Sánchez Pérez completó en 1924, estudiando toda la sección hasta Nocito, más 1 kilómetro de prolongación. Con todos esos datos la Jefatura de Obras Públicas había empezado la redacción del proyecto y, encontrándose bastante adelantada, el ingeniero Federico Jiménez del Yerro, en nombre de la Confederación, solicitó de la Jefatura que se le entregasen los documentos y los datos con el fin de terminar la redacción del proyecto hasta el lugar de emplazamiento del pantano de Vadiello, ya que este tramo de vía era una de las primeras obras que se precisaban para la de la presa. De acuerdo con Obras Públicas, con toda la documentación facilitada, el ingeniero Jiménez del Yerro redactó el proyecto de este tramo, que tendría una longitud de 6798,88 metros, la necesaria para servir a la zona en que se habría de construir el pantano. El ingeniero de la Confederación, José Sans Soler, informó el proyecto anotando algunas observaciones, como la de hacer un detenido examen del terreno para evitar en lo posible las anomalías que presentaban ciertos perfiles y rampas, suprimir alguna curva, intercalar una rasante horizontal, unificar el tipo de muros de sostenimiento, mejorar las obras de fábrica, dar visibilidad en las curvas en que hubiera desmontes que lo impidieran y

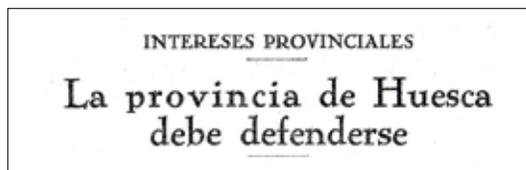
aumentar los radios de varias curvas con el fin de hacerlas asequibles para los modernos medios de locomoción. El ingeniero encargado, García López, quedó a la espera de que este proyecto se sometiera a la aprobación de la Dirección General de Obras Públicas.

A finales de 1928 las obras todavía no se habían iniciado. Las comunicaciones con el valle de Nocito seguían siendo tortuosas y largas. Por una real orden de fecha 23 de marzo de 1928 el Estado autorizaba a los particulares y a las corporaciones interesados en la construcción de una obra pública, para realizar a su costa los estudios y proyectos, anticipando estos el dinero necesario para atenderla. Por muy poca cantidad que anticiparan los Ayuntamientos y la Diputación se pensó que se podría realizar a destajo el trabajo necesario para ver ultimado el proyecto. El redactor Jorge Cajal manifestó en *El Diario de Huesca* su preocupación por la paralización del proyecto. Según su escrito consideraba que era vergonzoso en pleno siglo xx que, para trasladar la correspondencia a unos treinta kilómetros de la capital, se necesitaran tres días como mínimo, y que la carretera estaba sufriendo el calvario de una paralización, por lo que había llegado el momento de averiguar de dónde procedía. Pidió a los assembleístas señores Campo, Banzo y Coarasa que hicieran las gestiones necesarias ante el ministro de Fomento, pues se tenía derecho al cumplimiento de una real orden en la que se disponía la terminación de carreteras empedradas y que se pusiera en comunicación rápida con el resto de la nación española y del mundo a este importante valle. Proponía en su escrito, si fuera necesario, anticipar cantidades para la terminación del proyecto, y acogándose a una disposición aparecida en la *Gaceta*,

tengo la seguridad plena que no han de negar su apoyo las entidades provinciales y locales y particulares interesados en la construcción de la citada carretera y del Pantano de Vadiello, pues sin aquella no es posible construir este.

Pocos días después el alcalde de Nocito, Pedro Villacampa, se dirigió al director del periódico reforzando el contenido de su escrito sobre la carretera que llevaba unos treinta años figurando en el Plan General, y que se consideraba necesaria para los pueblos del valle, pues de ella dependía la explotación nacional de sus riquezas. Pero, según el alcalde, lo accidentado del terreno y su elevado coste de construcción,

unido a intereses creados en su contra, hicieron que pasase el tiempo sin que los pueblos interesados obtuviesen más que algunas promesas vagas e incumplidas y empañadas con ocasión de unas elecciones por la política provincial.



Fue a finales de 1928 cuando Jorge Cajal volvió a la carga en defensa de la carretera, con un artículo titulado “La provincia de Huesca debe defenderse”. En él instaba a trabajar

conjuntamente a la Diputación, el Ayuntamiento de Huesca y la Cámara de Comercio, pues había recibido cartas de personas de varios pueblos, y también de Madrid y Barcelona, que se ofrecían para cooperar en una campaña de propaganda de los lugares interesados por la carretera y por el pantano. Cajal consideraba que debería crearse una junta de acción con todas las personalidades, que podría ser presidida por el alcalde de Huesca, Vicente Campo, formando parte los señores Banzo y Coarasa y las personas más directamente interesadas en estas importantes obras. Como al parecer no había dinero para seguir trabajando en el proyecto de la carretera, Cajal invitó en su carta a todos los demandantes a encabezar una suscripción para anticipar al Estado la cantidad necesaria con la que terminar el proyecto de Castilsabás a Nocito. Y si faltara alguna cantidad, podrían anticiparla la Diputación y el Ayuntamiento, y dar así un impulso a este asunto que estaba paralizado totalmente. Esta campaña provocó reacciones en destacados ciudadanos, lo que motivó a Cajal a publicar un nuevo escrito en el que felicitaba al país “si es que es cierto que va de verdad la construcción de la carretera”. A las personas que habían ofrecido cantidades como anticipo para terminar el proyecto, les dijo que tuvieran un poco de paciencia.

La Cámara de Comercio apoyó la iniciativa de Cajal y envió una carta el 15 de diciembre al ministro de Fomento solicitando que se le comunicara el estado de las obras. Tras un detallado informe de las actuaciones llevadas a cabo hasta la fecha, se le notificó que ese año de 1929 se había encargado el estudio al ingeniero José García López con un presupuesto de 10000 pesetas, y que él, con el único ayudante y sobrestante a sus órdenes, se ocupaba, además de los trabajos de gabinete que exige la marcha de las numerosas obras nuevas en construcción a su cargo, de la redacción del proyecto de la carretera de Broto a la frontera francesa pasando por Bujaruelo, con ramal al valle de Ordesa, que se calculaba que podría estar ultimado a finales de abril. Esa sería la fecha propicia para los reconocimientos y la toma sobre el terreno de algunos datos necesarios para la carretera a Aineto, “que se desarrolla por terreno sumamente abrupto y en gran parte inaccesible”. Seguidamente se reanudaría la redacción del proyecto de los dos tramos siguientes al redactado por la Confederación “y en fin de diciembre del corriente año la del resto de la sección hasta Nocito”. La misma petición hicieron el 10 de diciembre los alcaldes de varios pueblos de la zona, recibiendo idéntica respuesta por parte del ingeniero jefe.

En diciembre de 1928 la Confederación ya tenía cumplidos todos los trámites, por lo que solicitó a la Dirección General la aprobación del proyecto, pues le urgía no demorar la construcción de ese tramo de vía de la que dependía la ejecución del pantano. Solicitaba en su escrito que el Ministerio dispusiera la aprobación de la ejecución de las obras, o en su defecto autorizara a la Confederación para ejecutarlas por el sistema de contrata mediante concurso, adelantando la cantidad que cargaría íntegra a la subvención del Estado, hasta que legalmente procediera el reintegro correspondiente por inclusión de dicho importe en el presupuesto del Ministerio. En marzo de 1929 se comunicó desde la Dirección General de Obras Públicas que había sido aprobado técnicamente el proyecto, cumpliendo algunas prescripciones en el replanteo, que ya estaban previstas, relacionadas con rasantes, curvas, consolidación del firme, determinadas obras de fábrica y, además, modificación del precio del metro cúbico de desmonte en el túnel.

El 20 de abril de 1929 el Consejo Técnico de Construcción acordó que se procediera a la redacción del replanteo previo, teniéndose en cuenta las prescripciones que en la real orden se

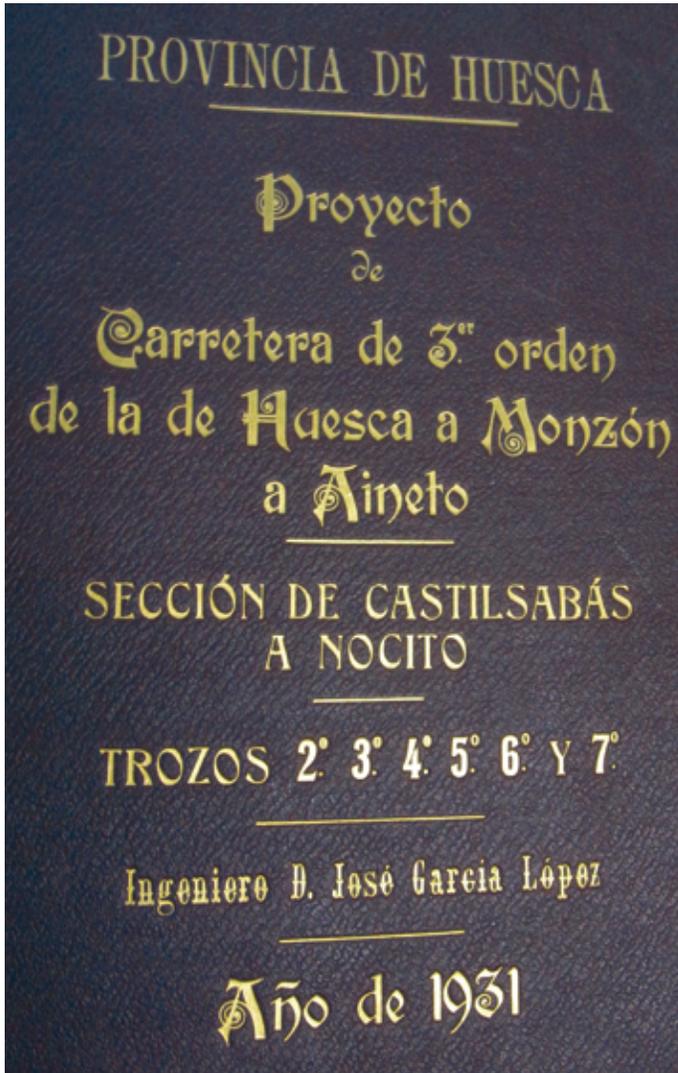
mencionaban. Tan pronto como dicho proyecto fuera examinado y aprobado por el Consejo, se podría abrir el oportuno concurso para la ejecución de las obras. Con el informe del jefe de la Segunda División, en sesión del 15 de noviembre se acordó aprobar, con una serie de prescripciones, el proyecto del tramo segundo de carretera replanteado y firmado por Santos Coarasa Nogués, junto con su presupuesto total que ascendía a 771 873,86 pesetas. El 18 de diciembre se inició el expediente de información pública, anunciado en el *Boletín Oficial de la Provincia*. Cumplidos los trámites de publicidad y no habiéndose formulado reclamación ni oposición alguna, según informaron los alcaldes de los pueblos interesados, y tratándose de una obra de gran utilidad y conveniencia, tanto por la importante zona que comunicaría como por facilitar la construcción del pantano de Vadiello, el Gobernador dio por aprobado el expediente.

Por esas fechas también habían salido a subasta algunos tramos de la carretera de Orna a Jánovas, pero como los precios habían sido fijados antes de la Gran Guerra, elevándose posteriormente el costo de materiales y de jornales, era necesaria una modificación presupuestaria. Esta diferencia ocasionó que las subastas quedaran desiertas y se perdiera un año más en la realización de las obras. Con el fin de que las subastas salieran adelante, según cuenta Ricardo de Sobrarbe en *El Diario de Huesca* del 6 de marzo de 1929,

llegó ayer a Huesca el prestigioso y acaudalado propietario de Laguarda don José María Villacampa, activo y muy competente diputado provincial sustituto, que en unión del abogado montañés don Saúl Gazo, visitaron al excelentísimo señor don Fernando Rivas, muy digno y probo gobernador civil de la provincia, y a los asambleístas señor Banzo y Campo, para recabar sus cooperaciones e influencias oficiales, a fin de conseguir que esos tres trozos de carretera de Orna a Jánovas sean subastados sin más esperas ni dilaciones.

Ese mismo año, por un real decreto del Ministerio de Fomento, la proyectada carretera de Sabiñánigo a Fiscal, que hubiera recorrido todo el valle del Basa y Fenés hasta la ribera del río Ara, fue modificada para que pasara por Yebra y Orús hacia el Collado de Fablo hasta enlazar con la de Orna a Jánovas por Secorún y Laguarda. Este cambio de trayecto supuso un impacto negativo para los intereses pecuarios y forestales de los pueblos de Cortillas, Cillas, Sasa, Bergua, Basarán, Escartín, Otal y todos los de la ribera del río Ara que tenían puestas sus esperanzas en la proyectada carretera que uniera Sabiñánigo y Fiscal. A finales del siglo XIX aquel trayecto por el Collado de Fablo hasta el río Ara no solamente estaba en proyecto como carretera, sino también como ferrocarril de vía estrecha a propuesta del Ayuntamiento de Graus. Esta aspiración ferroviaria partiría de la estación de Sabiñánigo, atravesaría el río Gállego para recorrer por el pueblo de Yebra todo el valle de Basa, pasando por Fenés hasta llegar a Fiscal, para continuar por Boltaña hacia Aínsa y terminar en Graus. Pero estos dos sueños quedaron en simples proyectos con el nuevo decreto de modificación de recorrido. Un cuarto de siglo después, en 1955, los montañeses de los municipios de Fiscal, Bergua, Basarán, Cortillas y Yebra de Basa, agrupados bajo una junta denominada *Mancomunidad de Municipios del Alto Aragón*, se reunieron en este último pueblo para volver a solicitar al gobernador civil esta carretera de Yebra a Fiscal, que había sido proyectada y presupuestada medio siglo antes.

Sobre la subasta de la carretera de Castilsabás a Nocito, en el mes de mayo de 1930 todavía no había nada decidido, pues habría que resolver la fórmula para abonar el Estado a la Confederación la obra adelantada. Visto el retraso administrativo, la Confederación propuso realizar ella la obra, por lo que podría adelantarse mucho la construcción, pues en el presupuesto vigente ya tenía consignada la cantidad de 600 000 pesetas, y, por tanto, su desarrollo no tendría que acomodarse a las consignaciones anuales del Estado para el Plan General.



El 18 de junio de 1930 se firmó la tan esperada carta del Ministerio de Fomento al delegado de la Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro, por la que se le autorizaba a ejecutar por contrata las obras del trozo segundo con sujeción al replanteo previo que fuera definitivamente aprobado por la superioridad. Se le autorizaba, además, a abonar el importe del expediente de expropiación de las fincas que fuera necesario ocupar para la construcción de la carretera. Todos los servicios debería efectuarlos la Confederación bajo la inmediata inspección y vigilancia de la Jefatura de Obras Públicas, que recibiría las obras una vez terminadas. En cuanto a los gastos de construcción y de expropiación le serían reintegrados a la Confederación cuando el Estado consignara las cantidades necesarias para ello. El 30 de diciembre de 1930 el ingeniero jefe comunicó a la Confederación que habían comenzado las obras de construcción del trozo segundo de la carretera a Nocito.

El 17 de enero de 1931 el general gobernador dirigió un escrito al ingeniero jefe de Obras Públicas de la Provincia de Huesca trasladándole una carta del capitán general de la Región, por la que, una vez examinada el acta de la comisión mixta para el replanteo de la carretera a Ainet, el rey había tenido a bien aprobarla y disponer que

no habiendo sido fijados, ni los medios de destrucción de las obras de fábrica, ni las posiciones artilleras que habrían de completar la defensa de este trozo de carretera, durante la ejecución de los trabajos de esta vía de comunicación sean estudiados todos estos extremos remitiendo oportunamente a este Ministerio un plano de esta zona del Pirineo con el detalle conveniente para apreciar la importancia de esta comunicación, acompañado de una sucinta memoria en la que se fijen las posiciones artilleras que pudieran utilizarse para la defensa del proyecto de medios de destrucción del túnel del congosto de Estapiello y de las demás obras de fábrica cuya destrucción en caso de guerra conviniera tener prevista.

LOS AÑOS DE LA SEGUNDA REPÚBLICA

El 14 de abril de 1931 se proclamó la Segunda República, y en virtud del decreto de 16 de diciembre el Ministerio de Fomento pasó a llamarse *Ministerio de Obras Públicas*, integrándose todas las carreteras del Estado en la Dirección General de Caminos.

Fue en noviembre de ese año cuando la Dirección General autorizó al ingeniero jefe de Huesca para que procediera al estudio de la parte que restaba de la carretera hasta Nocito. A finales de año, el Centro Republicano Radical de la capital publicaba en *El Diario de Huesca* una relación detallada de las carreteras de la provincia que figuraban en el nuevo Plan de Obras Públicas proyectado “y que de tan capital interés es para Huesca, por alcanzarle la cantidad de pesetas 7 440 523,49 de presupuesto”. Entre las carreteras con presupuesto aprobado para subastarse inmediatamente figuraba el trozo segundo de la de Castilsabás a Nocito, por un importe de 494 404,22 pesetas.

A finales de febrero de 1932 la Jefatura Provincial de Obras Públicas remitió para su aprobación a la Dirección General el proyecto de los trozos segundo al séptimo de la carretera de Castilsabás a Nocito, haciéndole notar que no coincidían los totales de cada presupuesto debido a la nueva fijación de los jornales mínimos que habían de regir en la provincia, superiores a los



Carretera a Vadiello con tres túneles, correspondiente al trozo primero del tramo de Castilsabás a Nocito.



Vista de tres túneles en el segundo tramo antes de llegar a Vadiello.

anteriormente vigentes, lo que obligó a elevar los precios del proyecto, una vez que estaba redactado. En la memoria figuraba que el trazado habría de desarrollarse por la parte meridional de la sierra de Used y cuenca alta del río Alcanadre, con una longitud no inferior a 20 kilómetros, por terrenos bastante movidos y cuyas cotas excedían en muchos tramos de los 1000 metros de altitud. Esta longitud y las condiciones del terreno por donde habrían de realizarse los trabajos sirvieron de base para el cálculo de las diversas partidas. En el presupuesto se fijaron los días

que habría que invertir, los viajes y las dietas del personal facultativo, teniendo en cuenta la configuración del terreno por una parte y, por otra, la dificultad de los alojamientos. La partida detallada para gastos de locomoción se calculó según las distancias que había por ferrocarril de Huesca a Orna, por carretera desde Huesca a Belsué y de Laguarda a Orna, y por camino de herradura de Belsué al lugar de los trabajos, así como del número de viajes que realizar. También se indicó en el presupuesto la necesidad de diez peones diarios con un capataz medidor y una caballería mayor con la que transportar el material de estudios y otros impedimentos. En las partidas de materiales se fijó el número de estacas e hitos según la experiencia de otros estudios y lo que, dado el relieve del terreno, se estimaba necesario, además del utilizado para escritura y delineación, teniendo en cuenta que habría que remitir un ejemplar del proyecto al Ramo del Ejército. Como los propietarios de las fincas que temporalmente habrían de ser ocupadas por los trabajos tendrían derecho a indemnización de perjuicios, se estimó su valor teniendo en cuenta la clase de los daños y la de las fincas que se encontraban en la zona en obras. Sumadas las diversas partidas resultaba un importe total de 9534 pesetas, que se sometería a la aprobación por la superioridad, firmado por los ingenieros José García López y G. de Velasco.

A finales de abril el ingeniero García López trató de aclarar a la Comisión Gestora de la Diputación Provincial un error que esta institución tenía sobre el desarrollo de la carretera a Aineto en el tramo final. En este informe se puntualizó que, con el itinerario modificado, la última sección empalmaría en Laguarda con la carretera de Orna a Boltaña, y así podrían quedar servidos los pueblos de la comarca, situados en la zona de Nocito y parte baja de Serrablo.

El 3 de agosto de 1932 *El Diario de Huesca* daba la noticia de que había quedado finalizado el proyecto reformado del pantano de Vadiello y que la carretera que estaba en construcción tendría su terminación unos doscientos metros más arriba del emplazamiento antiguo de la presa en el Vadiello, es decir, aguas abajo y próximo al lugar donde actualmente se encuentra el refugio de Peña Guara, cuya construcción en origen fue para sede de la casa de administración del pantano. Al llevar la presa al estrecho de La Vendosa, o sea, 1500 metros aguas arriba, se precisaría la construcción de un camino de acceso utilizando un trozo de la carretera proyectada hacia Aineto.

Jorge Cajal publicó el 4 de diciembre un artículo en el diario sobre los importantes acuerdos de la corporación municipal de Huesca, entre los que se encontraban la carretera de Arguis a Sabiánigo que

debe terminarse, pues desde febrero, creo yo, está el proyecto en Madrid muerto de risa, y la carretera de Castilsabás a Nocito que se halla igualmente en Madrid hace varios meses y sin resultados prácticos para un país que está incomunicado con el mundo.

El aislamiento de los pueblos del norte de la sierra de Guara afectaba también al envío de la correspondencia. *El Diario de Huesca* de 24 de abril de 1932 publicó una carta del vecino de Nocito Victoriano Ortas bajo el título “Para el señor administrador principal de Correos”, por la que trasladaba su queja ante la supresión de la camioneta que hacía el servicio de transporte de viajeros, de equipos y de la correspondencia desde Huesca por Apiés hasta el pantano de Santa María de Belsué, como vía de comunicación más próxima desde la capital hacia varios



En este mapa se puede comprobar el lugar donde se iba a construir la presa del embalse en un principio (en la zona del refugio de Peña Guara), y dónde se ubicó definitivamente.



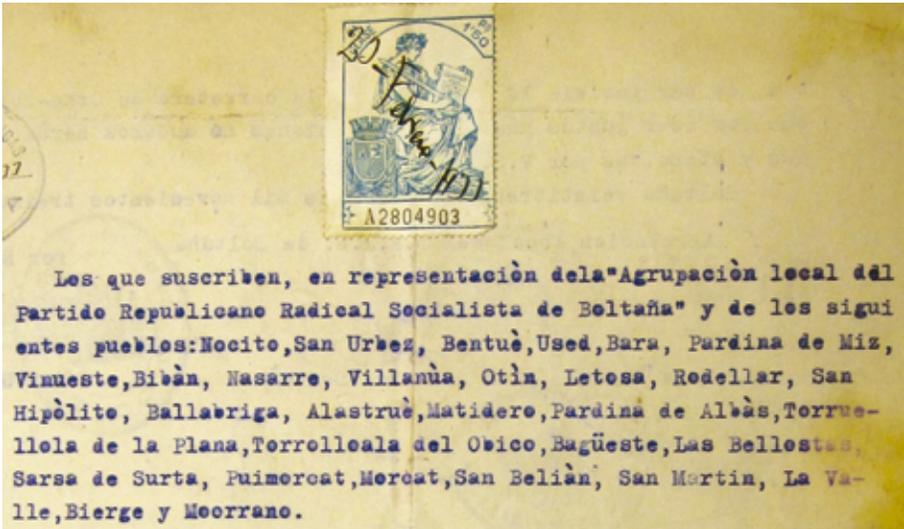
Refugio de Peña Guara, antigua casa de administración del pantano.

pueblos de la montaña. Para recoger la correspondencia, el *peatón correo* de Nocito se desplazaba hasta el pantano por Santa María de Belsué, excepto los días de lluvia en que se hacía imposible el paso por el río, lo que le obligaba a alargar el recorrido en unos diez kilómetros por el pueblo de Belsué. Este servicio facilitaba hacer el viaje a Huesca en un día, pero al ser suprimido habría que volver a la anterior situación, “pasándose el transeúnte horas y horas por los pésimos caminos o sendas escabrosas de las sierras de Guara y Cuello Bail, necesitándose para poder realizar el viaje a Huesca tres días”. Por ello, el señor Ortas pedía una solución a este cambio de ruta que sería muy perjudicial para los pueblos de su comarca. Una semana después se desplazó a Huesca una comisión representativa de Nocito, Lúsera y Pardina de Orlato para plantear este problema a Emilio Mairal, jefe de Correos. En febrero de 1933 el problema de este servicio seguía sin solucionarse para los dieciocho pueblos y aldeas que componían el valle de Nocito, y se recibía la correspondencia con tres días de retraso. Los representantes de estos pueblos volvieron a dirigirse al delegado de Correos insistiendo en que el servicio desde la capital a Nueno, Arguis y Belsué “es altamente perjudicial y deficiente”. La propuesta que planteaban para subsanar esta irregularidad consistía en sustituir la cartería Nueno – Belsué por otra desde Apiés, por Sabayés, Santa Eulalia de la Peña al pantano de Santa María de Belsué, o bien una que fuera por Orna de Gállego a Gésera, Ibirque y Nocito, por lo que, salvo en tiempo invernal, se podría recibir la correspondencia en el día. En esos años el trayecto menos costoso para llegar desde Huesca hasta Nocito era desplazarse en coche hasta Belsué y luego en mulos hasta los pueblos del valle. Un grupo de periodistas que salió de Huesca el 11 junio de 1935 para participar en la romería de San Úrbez describía así el recorrido:

Salida a las cinco y a las seis, arranque desde Belsué y en mulo hasta llegar a la fuente de Palomar, lograda después de hora y media de subir y subir [...] y adelante deshaciendo la ascensión y otra vez arriba hasta dar vista a Nocito a las once. No habían acabado allí las cuestras. En San Úrbez uno de esos cuarticos de hora de camino de cuarenta y cinco minutos nos esperaba.

Tras la celebración de las elecciones de 1931, el Partido Republicano Radical Socialista (PRRS) se convirtió en la tercera fuerza política de las Cortes constituyentes. Durante el primer bienio republicano este partido participó en todos los Gobiernos y sus representantes lideraron importantes y controvertidas reformas e iniciativas legislativas. Esta situación de privilegio en el Gobierno debió animar a la Agrupación Local del PRRS de Boltaña para redactar y enviar un escrito el día 23 de febrero de 1933 al ingeniero jefe de Obras Públicas de la Provincia de Huesca. Se trataba de una carta firmada por la propia Agrupación Local y por treinta pueblos y pardinas, que estaban de acuerdo y defendían el primitivo proyecto de carretera hasta Nocito.

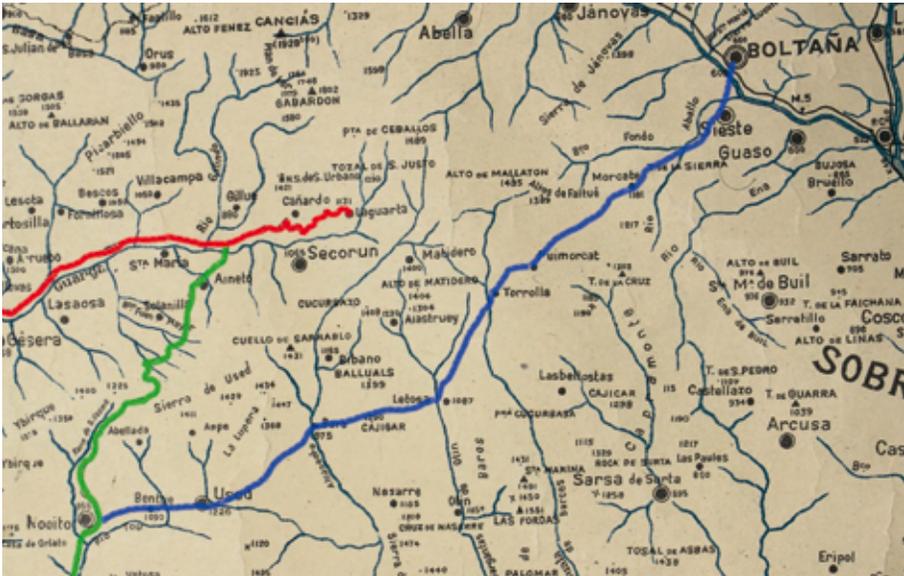
En su escrito solicitaban que, a partir de Nocito, la nueva carretera continuara su trazado por Bentué, Used, Bara, Letosa y otros muchos pueblos casi en línea recta por Morcat hasta Boltaña. Como argumento para su solicitud manifestaron que el trazado previsto hasta Laguarda no era tan urgente y necesario, pues atravesaba una zona poco menos que desierta por la sierra de Used y Collado de Serrablo a una altitud tan considerable que, a causa de las nieves, gran parte del invierno la comunicación quedaría interrumpida. Manifestaban, además, que en la carretera de Orna a Boltaña, próxima ya a terminarse, debía respetarse el anterior trazado por Campodarve, San Martín, La Valle, Puente Viejo sobre el Ara y Boltaña, “pues todavía hay



Cabecera de la carta de los pueblos de los valles del norte de Guara, con la póliza incorporada.

tiempo de rectificar el trazado que se pretendió (trazar) realizar por el Barranco de Ferrera”. En el caso de atender esta modificación, el ramal de Nocito a Boltaña y la carretera desde Orna se unirían en las proximidades de San Martín, llegando a Boltaña en un trazado común desde dicho pueblo, “por lo que se economizaría la República la construcción de dos costosos puentes”. Además de las ventajas orográficas para este proyecto que planteaba la agrupación de más de treinta pueblos, debería tenerse en cuenta el interés general del país, que no era otro que el de poner en comunicación a todos esos núcleos completamente aislados, que únicamente disponían por el sur como carretera más cercana la que terminaba en Rodellar. Por ello, transmitían su aspiración al ingeniero jefe, para que la carretera por Castilsabás y Nocito derivara desde esta localidad por San Úrbez, Bentué, Used, Bara y los numerosos pueblos del Bajo Serrablo hasta Boltaña, uniendo este ramal con la carretera de Orna Boltaña en las proximidades de San Martín.

Un mes más tarde llegó una respuesta a la solicitud, pero sin ninguna solución, simplemente para indicar que era necesario reintegrar la referida instancia con una póliza de 1,50 pesetas. Pocos días después el alcalde de Boltaña, Conrado Campo, envió la póliza como reintegro del documento. El 4 de mayo el ingeniero encargado, García López, informó de que la carretera de Orna a Laguarda estaba construida en su totalidad y que la segunda sección desde este pueblo hasta Jánovas constaba de tres trozos: el primero estaba construido; el segundo se hallaba en construcción por contrata, muy adelantado, aunque paralizado desde hacía unos meses, pendiente de la aprobación de un proyecto reformado que no afectaba en nada a la dirección general del trazado; y el trozo tercero no tenía aún proyecto aprobado, pero se habían tomado todos los datos de campo y estaba casi terminado, por lo que podría ser remitido en breve plazo a la superioridad. El ingeniero informó, además, de que cuando en el año 1915 se hicieron los



Carretera alternativa en color azul propuesta por el Partido Republicano Radical Socialista de Boltaña y los treinta pueblos de la zona de Nocito a Boltaña.



Diario El Pueblo.

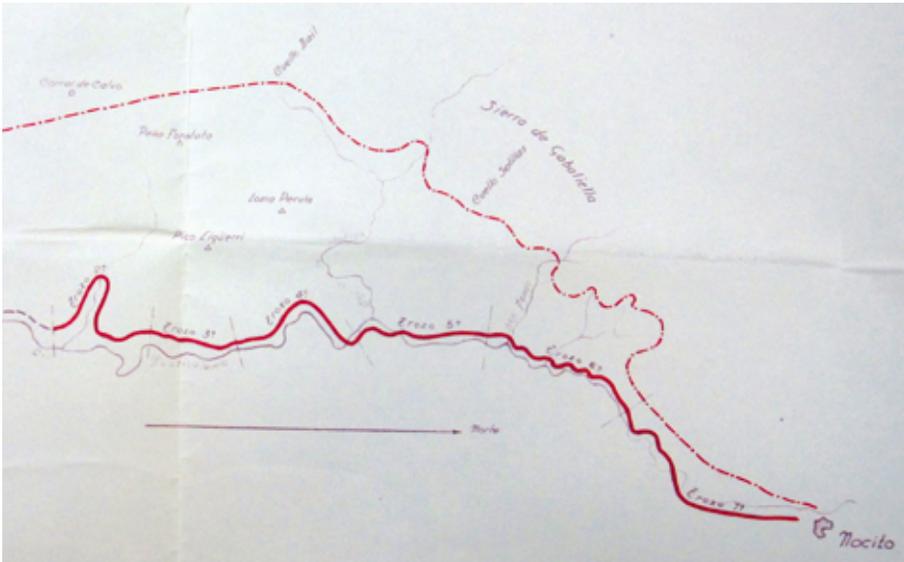
presentado al ministro de Obras Públicas el año anterior, donde figuraban siete nuevas carreteras transpirenaicas, además de la Ruta del Pirineo, esta última toda ella por territorio español. La reunión con los franceses tendría como finalidad decidir los lugares precisos de paso de las nuevas carreteras y establecer la altura a la que habían de construirse los túneles necesarios en las tres rutas transpirenaicas de la provincia de Huesca y la de la provincia de Lérida.

Un nuevo artículo firmado por Saúl Gazo informaba de la situación de los trozos en construcción de la carretera de Orna a Boltaña, que se estaban terminando, pero que quedaba esta vía sin enlace directo en Huesca y sin enlace con Boltaña. Por ello, consideraba urgente poner en condiciones de subasta y construcción el tramo último de Campodarve a Boltaña, cuya extensión era de poco más de 6 kilómetros, para enlazar con la de El Grado a Jaca por medio de un puente sobre el río Ara. Y complemento indispensable era la terminación de la carretera de Arguis a Orna, con cuya construcción se abriría la vía directa de Huesca a la montaña y se evitaría el enorme rodeo que por entonces existía y que era obligatorio para ir de la capital a los valles de Jánovas, Fiscal y Broto.

LOS TRAMOS SEGUNDO A SÉPTIMO

Volviendo a la carretera que nos ocupa, a los tramos segundo al séptimo desde Vadiello hasta Nocito siguiendo el curso del río Guatzalema, vemos que en el informe del mes de julio de 1933 se anotaron algunas posibles modificaciones al trazado propuesto. El tramo por construir presentaba numerosos obstáculos naturales difíciles de salvar técnicamente, por lo que se proponía la necesidad de estudiar diversas soluciones en los parajes de más difícil acceso, para evitar la realización de numerosas excavaciones, disminuir en lo posible los costes de la explanación, determinar la conveniencia de aumentar los desmontes con el fin de evitar la construcción de muros de sostenimiento o estudiar la altura a que convenía abandonar la excavación a cielo abierto para entrar en túnel y el modo de iluminación de este cuando por su longitud no fuera suficiente la que dieran sus bocas. En las obras de fábrica se tendrían que construir algunas tajeas o arcos de desagües para cruzar los barrancos transversales, además de los pontones necesarios para vadear el río en dos ocasiones. En esa memoria se detallaban elementos constructivos tan importantes como el empleo de la sillería artificial o la natural, variar la dosificación de cemento en el hormigón para cimientos, el aprovechamiento de la roca dura sobrante de las excavaciones para mampuestos o sillares, el transporte de los materiales, las proporciones de cal y de arena... El Consejo de Obras Públicas emitió un dictamen referido a las circunstancias técnicas, económicas y militares que podían causar modificaciones en el proyecto. Las prescripciones técnicas se referían a compensación de tierras, desagües de obras, cambio de ubicación de alguna tajea, sección transversal de los muros de sostenimiento y pequeños detalles recogidos en algunos artículos del pliego de condiciones. Las económicas obligaban a un nuevo estudio de algunos precios y a la supresión de otros. Con todos estos datos, se procedió a informar al Ministerio de la Guerra del nuevo estudio del trazado de la carretera, supuestamente comprendida en la zona militar de Costas y Fronteras, para determinar si se podía prescindir del trazado por el fondo del valle del río Guatzalema y si serían admisibles otros por zonas menos abruptas tal como la ya desestimada de la divisoria entre este y el Flumen por Cuello Bail, u otro de condiciones más favorables. El proyecto se envió al teniente coronel de Ingenieros Fernando Falceto Blecua, para proceder al estudio de la posibilidad de un nuevo trazado. Según un decreto de Presidencia, la extensión de las zonas militares de Costas y Fronteras se limitaba por el sur del Pirineo o frontera francesa mediante una línea que pasaba por Jaca, Sabiñánigo, Fiscal y Nocito, es decir, muy al norte de Nocito. Por lo tanto, todo el trazado Castilsabás – Nocito quedaba fuera de la zona militar. Sin la obligación de contar con la intervención del Ministerio de la Guerra, fue el de Obras Públicas el que determinó la aprobación del proyecto de los trozos segundo al séptimo, por su presupuesto de contrata de 2 889 296,93 pesetas.

El 23 de septiembre de 1933 *El Diario de Huesca* anunciaba el viaje del ministro de Obras Públicas Rafael Guerra del Río, acompañado del director general de Obras Hidráulicas, quien tras inspeccionar varias obras hidráulicas con Manuel Lorenzo Pardo, el lunes 25, después de visitar Tormos, sería recibido en Huesca durante dos horas. Un artículo de Arturo Martínez Vellilla criticaba el gasto gubernamental de varios millones en “obras suntuarias como la de los ya tristes y célebres enlaces ferroviarios de Madrid”, sugiriendo que esas cantidades se emplearan



Croquis de los dos trayectos planteados: por Cuello Bail y por la orilla del río Guatizalema.

en obras de mayor trascendencia e importancia como era la carretera a Nocito. Al anochecer del día 26 el ministro hizo su entrada en Huesca y acompañado de toda la comitiva se dirigió hasta el salón de sesiones del Ayuntamiento, donde fue recibido por el alcalde Manuel Sender y el presidente de la Diputación, Jesús Abad. Tras plantear la importancia de la Ley de Riegos del Alto Aragón, se le expuso la necesidad trascendental de las carreteras de Arguis, la de La Peña a Bailo y la de Nocito, las dos primeras con importante construcción realizada. El ministro, que llevaba solamente doce días en el Gobierno, afirmó que no conocía esas obras pero que se interesaría por ellas. Como recordatorio se trasladaron por escrito al ministro todas las peticiones de interés para la provincia, entre las que estaban terminar con la subasta del trozo último por construir de la carretera de Huesca a la estación férrea de Sabiñánigo, desde la parte de Mesón Nuevo al empalme de la de Orna a Boltaña; que fueran aprobados, tal como estaban proyectados, los trozos segundo al séptimo de la sección de Castilsabás a Nocito, y aprobar y subastar el último trozo con puente sobre el río Ara de la carretera de Orna a Boltaña.

DESPUES DE UN VIAJE
Las peticiones que Huesca ha hecho
al ministro de Obras públicas

El Diario de Huesca, 27 de septiembre de 1933.

EL BIENIO NEGRO (NOVIEMBRE DE 1933 A FEBRERO DE 1936)

En enero de 1934 el Ministerio de la Guerra dispuso por escrito que, por no alcanzar la zona militar de Costas y Fronteras, podía prescindirse de la intervención del Ramo de Guerra para la determinación del trazado de la carretera en sus trozos segundo al séptimo. En vista de este comunicado, el director general de Caminos notificó que se aprobaba técnicamente el proyecto por su importe de contrata, siempre que al practicar el replanteo se fijara el trazado estudiándolo mediante examen comparativo de las características técnicas y económicas con el que pudiera desarrollarse por la zona de la divisoria de los ríos Flumen y Guatizalema.

Los pueblos incomunicados y los temporales de nieve

“Los pueblos incomunicados y los temporales de nieve”. Este era el titular de la carta de Victoriano Ortas, alcalde de Nocito, publicada en *El Diario de Huesca* el 14 de enero de 1934, sobre el intenso temporal de nieve, como hacía mucho que no se había visto, que en los últimos días del año anterior había causado gravísimos perjuicios en los ganados,

y también tristes escenas con relación a la adquisición de las primeras necesidades de la vida en estos incomunicados pueblos del valle de Nocito y gran parte de Serrablo.

El espesor por la gran cantidad de nieve caída interceptó las pocas y escabrosas sendas que estos valles tenían para comunicarse con el resto del mundo. Algunos días salieron caravanas compuestas por quince hombres y diez mulos, para abrir el paso por la sierra de Cuello Bail,

dejándolo por imposible, regresando no sin grandes trabajos como no menos peligro, porque los fuertes vientos producían inmensa nube de menuda nieve, que en muy pocos minutos quedaba interceptado todo lo que durante algunas horas se había hecho.

A pesar de seguir incomunicados surgió la necesidad de llevar pan hasta el mesón de Santa Eulalia, para las familias que llevaban varios días sin comida, y algunos hombres salieron dispuestos a atravesar la sierra y llegar hasta un punto donde les esperarían otros con las caballerías. El alcalde de Nocito finalizaba su escrito preguntando:

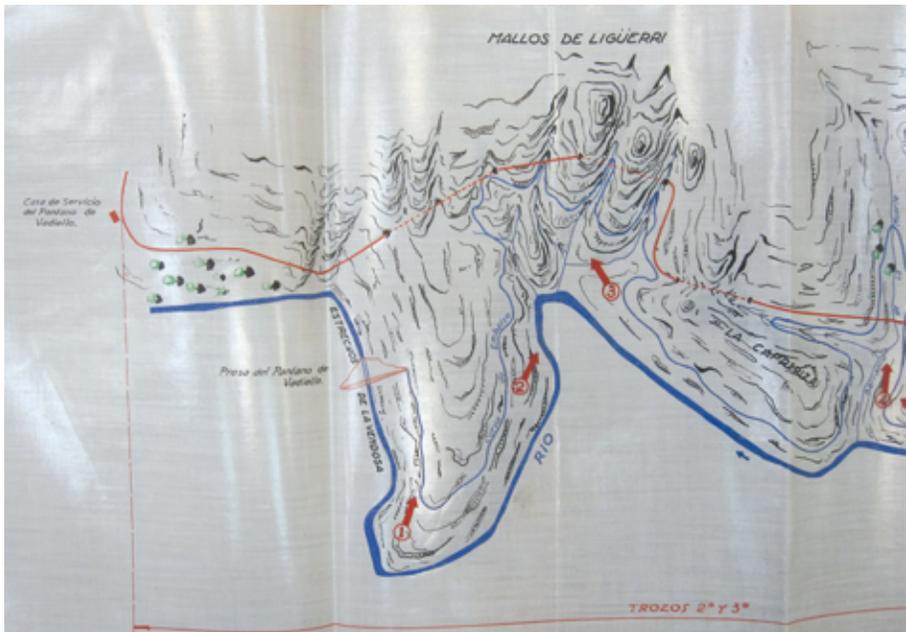
¿Por qué no hemos de tener un trozo de carretera que evite tan desastrosa y penosa situación?

La angustiada voz de los pueblos
Una carretera de vida o muerte para el valle de Nocito

Cinco días después otra carta titulada “La angustiosa voz de los pueblos. Una carretera de vida o muerte para el valle de Nocito”, firmada por Isidro Valero, de Used, mostraba la llamada de los vecinos de este territorio solicitando la aprobación urgente del proyecto y la inmediata subasta de los trozos segundo al séptimo, ambos inclusive. Se pedía que la subasta fuera, a ser posible, “por lo menos de la mitad antes de marzo, y la otra mitad en junio próximo para poder aprovechar el buen tiempo en esos terrenos tan malos y tan castigados por las nieves y los fríos”. La petición iba dirigida a la Dirección General de Caminos, con el fin de que ordenara la activación de este asunto de gran interés bajo todos los aspectos de la vida agrícola, comercial, industrial y turística, solicitando “que se apiaden de la situación aislada y angustiosa de estos pueblos que ahora hemos llevado veinticinco días incomunicados con el resto del mundo”.

El 6 de febrero de 1934 la Dirección General de Caminos informó de que los referidos trozos de la carretera no se encontraban en condiciones de salir a subasta, porque tenían pendiente la redacción del replanteo previo imprescindible en ese caso. En los meses sucesivos los trámites burocráticos circularon por los despachos, hasta que se aprobó un proyecto reformado del pantano de Vadiello, fundado en el cambio de ubicación de la presa y la elevación de la coronación de esta desde la cota aproximada 710 a la también aproximada de 745. Como los trozos segundo y tercero de la carretera a Nocito, en el proyecto establecían la rasante a cotas menores de 745 metros, esos más de 4 kilómetros resultarían inundados por el embalse y, por lo tanto, se precisaba un nuevo proyecto. Los gastos que habría de originar el nuevo replanteo previo de este tramo ascenderían a 3319 pesetas. La Dirección de Obras Hidráulicas del Ebro informó el 12 de noviembre sobre la nueva ubicación de la presa de Vadiello, que se situaría en el estrecho de La Vendosa. Dado que en el proyecto se incluía el camino de servicio hasta la casa de administración del pantano, como una carretera de tercer orden y continuación del segundo trozo de la de Nocito, esta podría ser aprovechada hasta el paso del barranco Isarre.

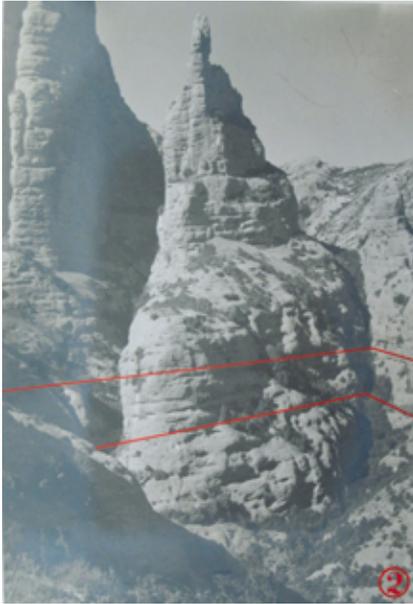
A finales de enero de 1935 la Dirección General de Caminos, de acuerdo con lo informado por el Consejo de Caminos, resolvió invalidar y declarar nula la aprobación del presupuesto de gastos para el replanteo previo del trozo segundo. El argumento utilizado era que se habían extralimitado al aplicar para el personal facultativo dieta doble sin que previamente hubiera sido así establecida por el ministerio, además de consignar una partida destinada al pago de horas extraordinarias al personal auxiliar afecto a esta Jefatura sin la previa autorización de la superioridad. La respuesta por parte del ingeniero jefe, Pedro Morales, se envió con fecha 18 de febrero, admitiendo “que fue un descuido involuntario que confiamos sabrá disculpar la Superioridad”. El ingeniero justificaba el error en que el presupuesto fue redactado a continuación de visitar el terreno y que se encontraba bajo la impresión de que forzosamente habría de ser clasificado como muy difícil. Para mostrar esos obstáculos del terreno se adjuntaban algunas fotografías, en las que se indicaba entre dos líneas rojas el trazado de la carretera, y que habían sido tomadas desde los puntos marcados con el mismo número en el croquis, enfocando la máquina en la dirección de las flechas. El ingeniero trataba de demostrar que, “a la vista de este terreno, se comprenderá sin gran esfuerzo que los estudios han de ser penosos y difíciles, y, por lo tanto, caros”, especialmente en una carretera que en un futuro sería el trayecto más corto desde Huesca y Zaragoza a la parte centro-oriental del Circuito Pirenaico, con el considerable tráfico turístico y comercial.



Plano del trazado de la carretera, con los tramos de túneles y la indicación de los lugares de toma de las fotografías.



Fotografía del proyecto indicando la entrada del túnel, y estado actual del mismo tramo.



Fotografía del proyecto indicando el trayecto del túnel, y estado actual del mismo tramo.

Un telegrama llegaba a la redacción de *El Diario de Huesca* el 9 de junio de 1935, remitido por el diputado en Cortes Joaquín Mallo, que decía: “Acaban de ser concedidas las 3319 pesetas para el replanteo previo a la subasta del trozo 2.º de la carretera de Huesca a Monzón a Aineto, sección Castilsabás a Nocito. Joaquín Mallo”.

UNA GRAN NOTICIA

La carretera de Aineto. Ha sido concedida la consignación para el replanteo del trozo 2.º

Ayer tarde, a última hora, recibimos el telegrama, que más abajo insertamos, remitido por nuestro muy querido amigo el consecuente y tenaz diputado a Cortes por esta provincia don Joaquín Mallo.

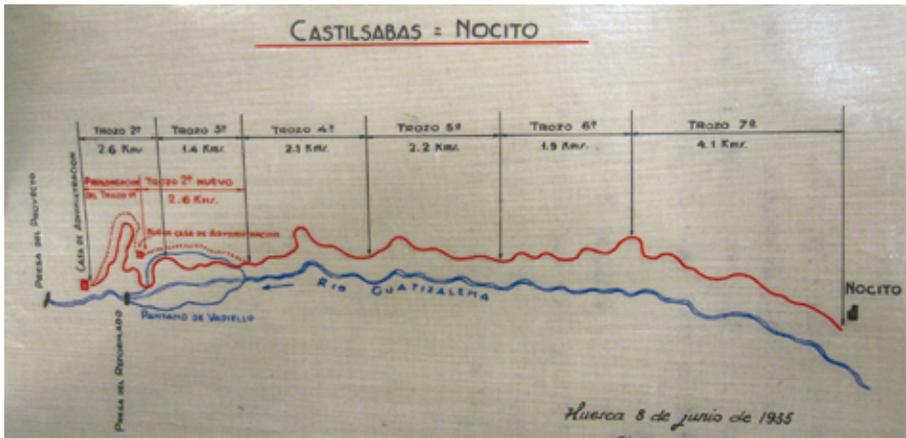
La noticia será acogida con gran entusiasmo por todo el valle de Nocito, pues por ella podrán darse cuenta de que no todos olvidan sus necesidades y aspiraciones.

Dice así el telegrama:

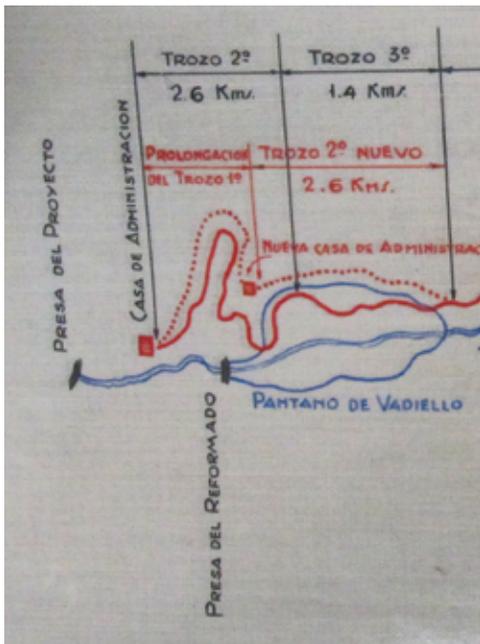
«Acaban de ser concedidas las 3.319 pesetas para el replanteo previo a la subasta del trozo 2.º de la carretera de Huesca a Monzón a Aineto, sección Castilsabás a Nocito.—Joaquín Mallo.»

El Diario de Huesca, 9 de junio de 1935.

El hecho de haberse modificado el proyecto del pantano de Vadiello, elevando el nivel del embalse de modo que inundaría el futuro trazado de los trozos segundo y tercero del proyecto, y que el tramo primero se prolongaría hasta la casa de administración, acortando en 1,2 kilómetros el trozo segundo, los tramos segundo y tercero se unirían en uno solo, por lo que todos los posteriores verían rebajada su numeración en un punto.



Nueva numeración de los trozos desde Vadiello hasta Nocito.



Plano que detalla la situación de la presa del proyecto una vez reformado, con la ubicación de las casas de administración antes y después de la modificación.

A partir de enero de 1936 el diario *El Pueblo*, vinculado ideológicamente a la República, intensificó su actividad de compromiso en defensa del valle de Nocito y de toda la comarca. Así, el día 17 fue publicada una carta de Baltasar Villacampa sobre el estado de la carretera a Nocito

y en su muerte va también el renacimiento de la miseria, del hambre y de la emigración de los habitantes del valle de Nocito, pues están aislados de España y parece que nadie se acuerda de aquellos seres vivientes y honrados ciudadanos.

Un olvido que, como dice el autor, iba por etapas pues cada dos o tres años, cuando llegaban las elecciones, recibían visitas ilustres que ofrecían a los vecinos escuelas para sus hijos y otros sueños esperanzadores. Se acercaban las elecciones, que serían el día 16 de febrero, y abundaron las promesas de la carretera, las escuelas, el saneamiento de las fuentes, los puentes y las colocaciones para los parados. Baltasar Villacampa lanzaba su proclama en la prensa con las siguientes palabras:

Vosotros cumplís con las obligaciones que el Estado español os impone, así habéis hecho hasta la fecha, pagáis la contribución a tal extremo que os falta antes para comprar pan para vuestros hijos que para pagar; cumplieron nuestros padres y hemos cumplido nosotros como buenos ciudadanos y amantes de España el servicio militar, defendiendo a España en las guerras de Cuba y de Marruecos, algunos de nuestros paisanos dejaron la vida en la batalla y ahora los padres y nosotros hemos perdido aquel hijo y amigo, y en recompensa de nuestro patriotismo y derecho que tenemos como españoles, hasta hoy todos los que han gobernado a España nos han tenido a los del valle de Nocito en la mayor indigencia.

Con esta arenga trataba de llamar a la unión de todos los vecinos de los valles de la zona norte de Guara,

sin pasión de intereses particulares ni afectos personales y reflexionar a dónde vamos a parar con los que hasta hoy nos han engañado, de defender nuestra carretera hasta morir y no dejarnos engañar más, por lo menos de los que hasta hoy lo han hecho.

Unos días después Villacampa volvió a la carga en *El Pueblo* llamando a todos los vecinos a votar por la República.

Dos días antes de las elecciones *El Pueblo* informaba de que el diputado señor Mallo visitó al ministro de Obras Públicas y había recibido la buena noticia de que en la primera relación de subastas saldría el trozo segundo de Arguis a Orna y a la estación de ferrocarril de Sabinánigo, compuesto de un túnel de 450 metros y un viaducto, cuyo presupuesto de contrata excedía de las 800 000 pesetas. Del trozo tercero que se estaba construyendo por Paro Obrero tenía la impresión de lograr que se concediera la prima necesaria para terminarlo totalmente en ese año. La previsión era que, en un plazo relativamente breve, quedaría totalmente terminada la carretera desde la capital hasta el valle de Tena.

El día 15, víspera de las elecciones, la portada de *El Pueblo* se dedicó totalmente a lanzar sus mensajes propagandísticos con grandes titulares, entre los que recordaba a los oscenses “El estancamiento en la construcción de las carreteras de Arguis y de Nocito”, uno de los factores que habían contribuido al empobrecimiento de la capital como consecuencia de la inacción de las derechas.



EL GOBIERNO DEL FRENTE POPULAR

El resultado de las elecciones dio una mayoría a la coalición de izquierdas que se presentaba bajo la denominación de *Frente Popular*, dando fin al anterior *bienio negro*.

El Pueblo expresó su alegría por el triunfo en las elecciones e inició una sucesión de noticias que pronosticaban un futuro alentador para los proyectos de carreteras en el Alto Aragón. Así, el 6 de marzo Saúl Gazo escribía un artículo en el que informaba de que el diputado a Cortes de la República Joaquín Mallo había conseguido que fueran incluidas en la primera relación de subastas, que se efectuarían seguidamente, las carreteras que daban fin al enlace de Huesca por Arguis – Orna y a Boltaña directamente. De esta se incluía el trozo Arguis – Orna, con un presupuesto de contrata de 802 669 pesetas, y de la de Laguarta a Boltaña salía el tramo primero con un presupuesto de 518 543 pesetas y el segundo y último de Campodarve a Boltaña por 512 875 pesetas.

Al día siguiente los vecinos del valle de Nocito, mediante carta escrita por Isidro Valero en las páginas de *El Pueblo*, pedían la ayuda de todos, desde la de Manuel Azaña “hasta la del más humilde de los obreros, nuestros compañeros”. Nuevamente se lamentaban de su desesperada situación, sin medios de comunicación para disponer de una mínima asistencia médica, “pues tardan en llegar más de dieciocho horas los primeros auxilios de la ciencia, y otras tantas o más los medicamentos más imprescindibles para salvar, a veces, la vida de un ser humano”. Recordaba en el escrito que el Valle de Nocito lo componían más de veinticinco pueblos con



grandes riquezas, como la forestal, que por falta de comunicaciones se perdían cada año miles de pinos, pues su precio se incrementaba notablemente por la dificultad en el transporte. Citaba, entre otras actividades, la producción de riquísimas patatas, judías y otros productos de la tierra que sumaban una importante cantidad, el ganado lanar y cabrío y el recrió de mulas y vacas, una riqueza importante gracias a los riquísimos pastos que daban esas montañas. El llamamiento, dirigido a Manuel Azaña, diputados y Frente Popular, pedía “por compasión y por caridad” que se dieran cuenta de la situación de todos estos vecinos que, además, llevaban tres años con las cosechas arrasadas “y el hambre y la miseria se ha hecho dueña de nuestros hogares, y por ello, a todos pedimos pan y trabajo”. Para estos valles, el remedio a la situación de aislamiento llegaría con la construcción de la tan ansiada carretera que, pasando por Nocito, sería la vía más corta entre Madrid y el Parque Nacional de Ordesa, y a su vez, por Bujaruelo a Gavarnie (Francia), convirtiéndose en internacional. La carta terminaba con un ruego: “Pobres y honrados, pedimos PAZ y TRABAJO para todos”.

No tardó en llegar una respuesta al lamento de aquellos abandonados y desesperados vecinos del valle de Nocito por parte del periodista José Gaya Picón, alentándoles a que “no han de pedir, no deben pedir por compasión o por caridad lo que el Estado tiene la obligación de facilitarles como ciudadanos españoles que contribuyen a llevar las cargas del mismo”. El señor Gaya se había ocupado en numerosas ocasiones de los problemas de este valle, “pero como mandaban las derechas, como mangoneaban los intereses del pueblo los straperlistas cedo-radicales...”, sus aspiraciones y necesidades no se habían podido solucionar.

Días después Isidro Valero volvió a utilizar las páginas de *El Pueblo* para solicitar la ayuda de todas las instituciones, representantes sociales y fuerzas vivas, pidiendo que se construyera el segundo tramo de carretera, “para poder tener algún jornal para poder comprar un trozo de pan con que alimentarnos todos”. Reiteraba que estos valles venían cumpliendo puntualmente con las cargas del Estado, que habían dado hombres fuertes y robustos para defender la patria, que

muchos de ellos habían dejado la vida y otros la salud en Cuba y Marruecos, quedando familias enteras en la miseria “pero de ahora en adelante, aunque quisiéramos, no podremos, pues tres años consecutivos de espantosos pedriscos, nos han dejado en la más espantosa miseria, y no teniendo ni pan para nuestros hijos, ¿cómo hemos de pagar las cargas del Estado?”. Valero recordaba que los vecinos de esos pueblos necesitaban doce horas para llegar hasta la capital, en un recorrido de 30 kilómetros por escabrosas sendas y peligrosos vericuetos, que seguían estando sin médico ni farmacia porque nadie quería ir a vivir a ese valle, que veían pudrirse miles y miles de pinos y que tenían ricos minerales que hubo que abandonar por las malas comunicaciones.

En esos mismos días salió publicada una nueva carta en *El Pueblo*, firmada en esa ocasión por Baltasar Villacampa, que iba dirigida a Manuel Azaña, presidente del Consejo de Ministros, y a Santiago Casares Quiroga, ministro de Obras Públicas. En ella insistía en que el valle de Nocito era un terreno muy rico que se hallaba en la más horrible miseria y aislamiento de la vida moderna de España, “todo por habernos postergado, las derechas cerriles y podridas, una carretera que ha de ser la carretera internacional de Madrid –Zaragoza – Huesca – Nocito – Parque Nacional de Ordesa – Gavarnie...”. El señor Villacampa denunciaba en su escrito que había sido víctima de agresión, “derramando sangre”, y en recompensa de esos incidentes fue procesado, si bien el tribunal decretó posteriormente su absolución. Terminaba su llamamiento al señor Azaña diciendo

sabrás sentir en su corazón el dolor triste que aflige a los padres de los 28 pueblos del valle de Nocito, cuando sus hijos les piden pan y no tienen qué darles, cuando los fríos se apoderan de sus tiernos cuerpos y no ganan dinero para comprarles vestiduras, y es más triste, siendo un terreno riquísimo que habría para todo, si la carretera tan recalcada estuviera construida.

El 10 de abril *El Pueblo* daba la noticia de que el trozo segundo de la sección de Castil-sabás a Nocito ya tenía hecho el replanteo, y que el señor Casares Quiroga había manifestado que el día 12 de marzo último el proyecto de ese tramo se envió a la Junta Superior Consultiva de Obras Públicas; que los restantes trozos, hasta el séptimo que comprendía esa Sección, solo tenían aprobado el expediente informativo y el proyecto. Solo se estaba a la espera de que se despachara el replanteo y se hicieran, sin demora, los trámites legales para que se pudiera anunciar la subasta.

El periódico *La Tierra*, de ideología totalmente opuesta a la de *El Pueblo*, en un artículo titulado “Lo del paro obrero”, desmentía y criticaba como “falta de éxito” los logros conseguidos para la provincia en el viaje hecho a Madrid días antes por los comisionados del Ayuntamiento y la Diputación, señores Sender y Carderera, diciendo que “no hemos visto más que las promesas publicadas, y que la Junta de Paro se limita a enviar cincuenta mil pesetas que es lo que ordinariamente remite para esas obras”. La respuesta a ese artículo por parte de *El Pueblo* no tardó en llegar con el título: “La herencia de *La Tierra* y sus caciques”. Además de detallar todos los logros obtenidos en dos meses por el Gobierno de la República para la provincia de Huesca, en relación con las carreteras decía:

Vidal, Romero, Moncasi, Retortillo y etcéteras han entorpecido todo lo posible la construcción de carreteras, especialmente las de acceso a Huesca, por ser entusiastas admiradores de esos estupendos

testarros “autobirrias” que merced a sus gestiones ruedan por el ferrocarril para escarnio de la capital. Por eso, hasta el triunfo del Frente Popular, no se ha conseguido tener incluida la terminación de la carretera de Arguis en la primera relación de subastas.



El Circuito Pirenaico, obra del diputado señor Lana
Un Decreto ampliando las atribuciones
del delegado del Gobierno

Diario *El Pueblo*.

El 2 de mayo *El Pueblo* informaba del proyecto del Circuito Pirenaico, creado durante el Gobierno del primer bienio por iniciativa y obra exclusiva del diputado a Cortes por Huesca Casimiro Lana Sarrate. El entonces ministro de Obras Públicas Indalecio Prieto recogió la propuesta que, según este artículo, había reportado grandes beneficios en los primeros tiempos y que podía haber engendrado después, “si los gobiernos de derechas no le hubieran puesto la proa como pusieron a todo lo que suponía bienestar y prosperidad para el país”. En el nuevo restablecimiento del Circuito Pirenaico se ampliaron las atribuciones en favor del aprovechamiento de las oportunidades que el Pirineo español ofrecía para el turismo, tanto en invierno como en verano, y se velaría por la rápida terminación de los trozos de la Ruta del Pirineo comprendidos dentro del territorio no autónomo en materias de carreteras y demás vías de comunicación que afluyeran a dicha ruta, más todos los caminos comprendidos dentro del Circuito.

Por fin, el 8 de mayo llegaba la esperada noticia: la Junta Superior Consultiva de Obras Públicas había aprobado con fecha 22 de abril último el proyecto de replanteo previo a la subasta del trozo segundo, por su presupuesto de contrata de 902 750,00 pesetas. El aumento de coste que la ejecución de las obras produjera como consecuencia del pantano de Vadiello sería a cuenta de la Confederación Hidrográfica del Ebro. *El Pueblo* se hacía eco de la buena noticia como un logro que ayudaría a solucionar el paro obrero, muy elevado en ese tiempo y más en toda esta zona que llevaban dos años consecutivos de grandes pedriscos que arrasaron sus cosechas. Pocos días después se recibía otra buena noticia: que habían sido consignadas más de un millón de pesetas para la carretera de Orna a Jánovas y 805 000 para la terminación de la de Arguis. El diputado Joaquín Mallo envió la noticia por telegrama: “Doce junio verificáronse subastas anunciadas, dos trozos de la carretera Orna a Jánovas (Boltaña) y segundo trozo Arguis – Orna”.

A finales de mayo Jorge Cajal puso en marcha una iniciativa con el fin de pulsar la sensibilidad de las personalidades provinciales, e intentar promover la realización de la importante carretera de Castilsabás a Aineto y Boltaña. Tanto *El Diario de Huesca* como *El Pueblo* secundaron esa acción, por la que se enviaba a autoridades y personalidades provinciales un cuestionario formulando diversas preguntas para conocer su opinión sobre esta vía de comunicación. Las respuestas serían publicadas por ambos diarios con el fin de que sirvieran de estímulo para quien pudiera impulsar ese proyecto y diera aliento a los vecinos del valle.

UNA ENCUESTA INTERESANTE

**La carretera de Huesca a
Monzón a Aineto, sección
de Castilsabás a Nocito**

El Diario de Huesca, 5 de junio de 1936.

Mariano Santamaría, presidente de la Cámara de Comercio, valoró el aspecto del turismo tanto nacional como internacional de esta carretera, que podría ser de las más frecuentadas de la provincia dado el acortamiento de la distancia en más de 50 kilómetros entre Huesca y el Pirineo. Sobre intercambio comercial, industrial y agrícola destacó la enorme riqueza que suponían las grandes extensiones de arbolado y los pastos de excelente calidad, tan necesarios en esos tiempos en que por las excesivas roturaciones en la tierra baja se hacía prácticamente imposible la cría y el engorde del ganado lanar y del vacuno. En su respuesta resaltó la gran importancia que tenían las minas enclavadas en las diversas cuencas afectadas por la obra, y que algunas de ellas se habían intentado explotar, abandonándose los trabajos por lo carísimos que resultaban los productos al tenerlos que transportar a carga. Pero, además, mencionaba una razón más importante, de orden humanitario, que consistía en dotar de medios de comunicación con el resto del mundo a los veintitantos pueblos que formaban el trazado de esta carretera.

José María Viu y Julián Borderas se identificaron con las opiniones generales, habida cuenta de que esta carretera, al acortarse la distancia que separaba a la capital con el Pirineo, comunicaría Gavarnie (Francia) por Bujaruelo, lo que le daría un carácter internacional y, por lo tanto, abriría las posibilidades turísticas, a la vez que facilitaría el intercambio comercial e industrial.

José María Ferrer Casademont partía de la base de que el coste de la construcción de la carretera no podía ser la razón para retardar su realización, porque las comunicaciones eran un servicio que venía obligado a prestar el Estado. Además, consideraba que no solo había que tener en cuenta la riqueza del territorio que se iba a abrir a la vida, tanto forestal como minera, sino las facilidades que su construcción entrañaría para la explotación de otros veneros de prosperidad hoy abandonados o en vida lánguida por las dificultades de transporte.

Saturnino Baquer, en representación de Turismo del Alto Aragón, ponderaba con entusiasmo la riqueza paisajística de la zona:

Vadiello, las fragosidades del corazón de Guara, el valle de Serrablo, Jánovas y el curso superior del Ara, el valle del Cinqueta, Bielsa, Gistaín, toda la grandiosidad de los Malditos, hacen imprescindible para el Turismo nacional y provincial la carretera de Huesca a Monzón a Aineto.

Ildefonso Beltrán, diputado a Cortes, realzaba la importancia turística, ya que esta carretera serviría de acceso rápido y cómodo al Parque de Ordesa y a los rincones no menos hermosos y pintorescos de las gargantas de Guara, por donde discurre el río Guatizalema. Pronosticaba, además, que la ciudad de Huesca tendría un parque natural a unos treinta

kilómetros escasamente de sus puertas, y la planicie del pueblo de Nocito se convertiría en el lugar más adecuado para el emplazamiento de un pequeño lugar lleno de reposo, salud y vida. Beltrán anotaba que, para vergüenza de los españoles, aún existía un pueblo, Used, donde se alumbraban con teas

y cuyos habitantes, la mayoría de ellos, no sabían lo que era una lámpara eléctrica hasta junio de 1935 en que un puñado de misioneros pedagógicos recorrimos aquella comarca con el santo afán de sembrar inquietudes para el mejoramiento moral, sanitario y material de aquellas desgraciadas gentes.

Como contribución a la construcción de la arteria que había de dar vida al valle, en su respuesta anteponía el interés humanitario por encima del turístico:

Que no se piense y se proyecte el que los habitantes del valle de Nocito vayan a vivir a otras regiones de próxima colonización, porque esto supondría el querer arrancarlos de aquello que más estiman y quieren, de su sierra, de sus montes, de sus campos, de sus fuentes, de la tierra bendita que guarda a sus antepasados, del hogar en que nacieron... y porque, además, esta emigración solo beneficiaría la expansión abusiva del cacique terrateniente, que también lo hay en la montaña.

Segundo Martínez Velilla respondía al cuestionario defendiendo la carretera como una vía de comunicación que abriría a la fértil corriente del turismo lugares de belleza incomparable y sacaría del aislamiento y de la pobreza “a unos pueblos que guardan en sus miserables entrañas riquezas incalculables, pero todavía en agraz y, por consiguiente, sin explotar”. Recordaba también las riquezas naturales de este territorio, como las minas de cobre, los bosques y los pastos, que con la deseada carretera darían vida y servirían para aliviar su miseria.

José Mairal, como presidente de la Asociación Patronal Oscense, valoraba muy positivamente las ventajas que reportaría la carretera para el comercio y la industria de la ciudad de Huesca. Por ello, la Asociación se encontraba dispuesta a defender con todo entusiasmo la pronta construcción de la carretera.

El diputado Casimiro Lana Sarrate, conocedor de las cuentas estatales, también respondió a la consulta. Aprovechó la ocasión para informar de que, entre las carreteras que faltaban por construir del Plan General de 1916 y las nuevas propuestas para ser incluidas en el Plan que estaba a punto de ser presentado a la Cortes, figuraban 1042 kilómetros para la provincia de Huesca, con un importe aproximado de 133 millones de pesetas. Como en esas fechas tenía la provincia de Huesca algo más de 2000 kilómetros de carretera, resultaba que habían de ser aumentadas en un 50 %. Con esos datos planteó el cálculo de que, si en el presupuesto vigente figuraban tan solo 20 millones de pesetas para la construcción de nuevas carreteras en toda España, suponiendo que los diputados a Cortes por la provincia de Huesca tuvieran la fortuna de poder conseguir 4 millones cada año (que es lo que se conseguiría aproximadamente en el de 1936), habrían de pasar treinta y tres años, poco más o menos, hasta ver completada la red de esas comunicaciones en toda la provincia.

Como final de la campaña de consultas impulsada por Jorge Cajal, este sugirió que era el momento de llevar esta carretera a la realidad, pues tenía su proyecto aprobado, el trozo segundo con replanteo previo aprobado y, por lo tanto, en condiciones de subasta inmediata, y de otros trozos hasta siete que, sin replanteo previo, se podrían ir sacando dos o tres trozos

anuales y con ello llevar a la realidad una carretera que tantos años llevaba prometiéndose y no ejecutándose.

A mediados de junio la prensa altoaragonesa daba la noticia, comunicada telegráficamente por el diputado Joaquín Mallo, de que se habían celebrado en Madrid las subastas para la construcción de obras de las carreteras de Huesca a la estación de Sabiñánigo (Arguis) y la de Orna a Jánovas (Boltaña). La correspondiente a las obras de dos tramos de la de Orna a Jánovas había sido adjudicada al contratista Antonio Barbani, y la del trozo segundo de la de Huesca a la estación de Sabiñánigo, al contratista Isidoro Zubero.

La desaprensión de un cínico desmemoriado
Labor comparada de derechas e izquierdas en la construcción de carreteras

Diario *El Pueblo*, 17 de junio de 1936.

Los pueblos incomunicados, que son nuestra pesadilla de todos los días y nuestra preocupación de todos los momentos, por lo que se ve les tienen sin cuidado a las izquierdas. Que esos pueblos mediten, comparen y juzguen.

Así se expresaba el 13 de junio, en la revista *La Tierra*, el diputado en Cortes José Moncasi Sangenís. En respuesta a esta declaración, *El Pueblo* publicó cuatro días después un artículo comparativo de la labor realizada durante el *bienio negro*, y la del Gobierno del Frente Popular. Según el artículo, en la época que el señor Moncasi gozó de la máxima influencia que otorgaba estar su partido político en el poder, “durante dos años y pico de la dominación straperlo-cedfística no se subastó para la provincia de Huesca la construcción de un palmo de carretera”. En contraste, afirmaba que los diputados del Frente Popular, durante los tres meses que llevaban en el ejercicio del cargo y en pro de las comunicaciones provinciales, habían conseguido que se subastaran, entre otros tramos: el último trozo de la carretera de Arguis, con un presupuesto aproximado de 800 000 pesetas; el trozo tercero, tramo primero de la de Orna a Jánovas, por 500 000 pesetas; y el trozo tercero, tramo segundo de la misma carretera, por otras 500 000 pesetas.

El 20 de junio el periodista Jorge Cajal salió al paso de cierta maniobra de la oposición, por la que se había hecho creer en otras partes de la provincia que la realización de esta obra de Castilsabás a Nocito acarrearía la postergación de otras carreteras, “esta afirmación llena de la peor intención es falsa, pues con hechos en todo momento he demostrado con otras campañas por otras carreteras mi entusiasmo por la prosperidad altoaragonesa”. Una semana después José Gaya Picón apoyó a Cajal, dejando clara la gran labor que en favor de diversas carreteras del Alto Aragón había hecho el diputado republicano señor Mallo durante el *bienio negro*. Afirmaba que si alguien estaba en contra de esta carretera era

esa caterva de cavernícolas y caciques y caciquillos, que tan malos recuerdos dejaron en su gobierno, y otros señores que, desempeñando cargos oficiales y debiendo ser imparciales y facilitar cuanto

signifique una ventaja o un bienestar para los pueblos, se sienten dominados por la pasión política de sus afines.

El diario *El Pueblo* abrió sus páginas del 3 de julio con una excelente noticia: “La Comisión parlamentaria de Obras Públicas visitará las carreteras del Circuito Pirenaico”. Dicha comisión, presidida por Indalecio Prieto, se desplazaría el día 20 al valle de Broto, recorriendo el Parque Nacional de Ordesa hasta la frontera, haría noche en Ordesa y al siguiente día regresaría a Madrid. Además de la Comisión parlamentaria, se destacarían a la provincia un total de cuarenta diputados acompañados de diez periodistas encargados de informar a la prensa madrileña del viaje de los parlamentarios. El periódico *La Tierra* también hizo referencia a ese viaje que se iba a desarrollar por carretera el día 18. Según el plan previsto, ese día comerían en la ciudad de Huesca continuando el viaje para pernoctar en Candanchú. Por la mañana del día 19 saldrían los excursionistas hasta la boca oeste del túnel de Cotefablo, que cruzarían a pie por no estar terminado para la circulación, y en la boca este les esperarían los coches dispuestos por la Jefatura de Obras Públicas. Los otros vehículos que habrían quedado en la boca oeste darían la vuelta por Huesca para llegar por la noche a Ordesa. El ministro, los diputados y los acompañantes comerían y pernoctarían en Ordesa. Todo el día 20 sería aprovechado por los excursionistas para recorrer Ordesa, visitando aquellos puntos principales del valle. Al día siguiente emprenderían el viaje de regreso a Madrid, sin que se hubiera determinado la ruta que se debería seguir. Según el periódico *La Tierra*, después de conocer esta parte de la provincia, podría la Comisión redactar la propuesta del crédito de 60 millones de pesetas para construir en la provincia de Huesca carreteras, albergues, repoblación forestal, túneles transpirenaicos...



Noticia del viernes día 10 de julio de 1936.

El principal objetivo de este viaje, tal como se explicaba el 16 de julio en *El Pueblo*, era mostrar al ministro “La Ruta del Pirineo”, una de las obras de enorme trascendencia para el Alto Aragón. Según las manifestaciones del diputado señor Lana cuando se planteó el proyecto, la idea consistía en una carretera que iría desde Irún a Port-Bou paralelamente y a pocos kilómetros de la frontera francoespañola, al igual que la que ya tenían en Francia desde hacía muchos años. La Ruta del Pirineo tendría una longitud de 787 kilómetros, y se habrían de

construir once tramos de carretera para que los ya existentes pudieran transitarse sin interrupción. De estas soluciones cuatro corresponderían a Navarra, cinco a Huesca y dos a Lérida. Esta primera parte del proyecto discurriría totalmente por territorio español, mientras que la segunda comprendería las nuevas carreteras transpirenaicas, ocho en total, que se proponían construir en completo acuerdo con la nación francesa. Aunque no se pudo avanzar mucho en este proyecto, por no haber consignación especial en los presupuestos para el Circuito Pirenaico, con cargo al capítulo de nuevas carreteras se sacó a subasta el trozo de unos quince kilómetros que faltaba construir de Biescas a Broto. La idea, según el proyecto, era que se pudiera circular por esta carretera a finales de 1934 o principios de 1935, evitando el rodeo que había que dar (Jaca, Huesca, Barbastro, Boltaña) de más de 300 kilómetros, quedando reducido por la carretera directa a 30 kilómetros.



Noticia del sábado día 11 de julio de 1936.

Los titulares de prensa y las noticias de estos días alentaban a los ciudadanos a mostrar su gratitud y hospitalidad, e invitaban a participar a los pueblos de la zona afectada por la Ley de Pequeños Regadíos, porque “tienen una ocasión excelente de mostrar personalmente al ministro de Obras Públicas, su satisfacción por la presentación de dicho proyecto de ley a las Cortes”.



Noticia del miércoles día 15 de julio de 1936.

El día 16 de julio todas las esperanzas puestas en la visita gubernamental se difuminaron, al recibirse la noticia del aplazamiento del viaje de la Comisión parlamentaria de Obras Públicas para conocer el Circuito Pirenaico “en atención a las circunstancias políticas actuales”.

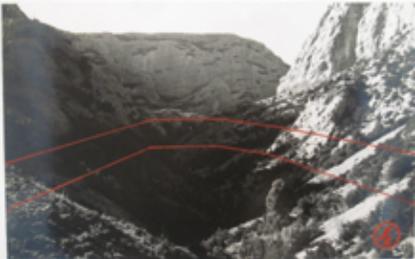
GUERRA CIVIL Y POSGUERRA

El 18 de julio estalló la Guerra Civil y todos los proyectos de cualquier naturaleza quedaron paralizados. Al finalizar la contienda, en 1939, la dictadura franquista se encontró con un país dañado, con unas infraestructuras seriamente deterioradas por haber sido objetivos de las operaciones militares. La *Revista de Obras Públicas*, en su número especial de diciembre de 1940, cifró en 2651 las obras de carreteras destruidas durante la guerra. En 1939 se aprobó el Plan General de Obras Públicas, elaborado bajo la dirección del ministro Alfonso Peña Boeuf, por el que se debía dar un impulso a la construcción y la reparación de carreteras.

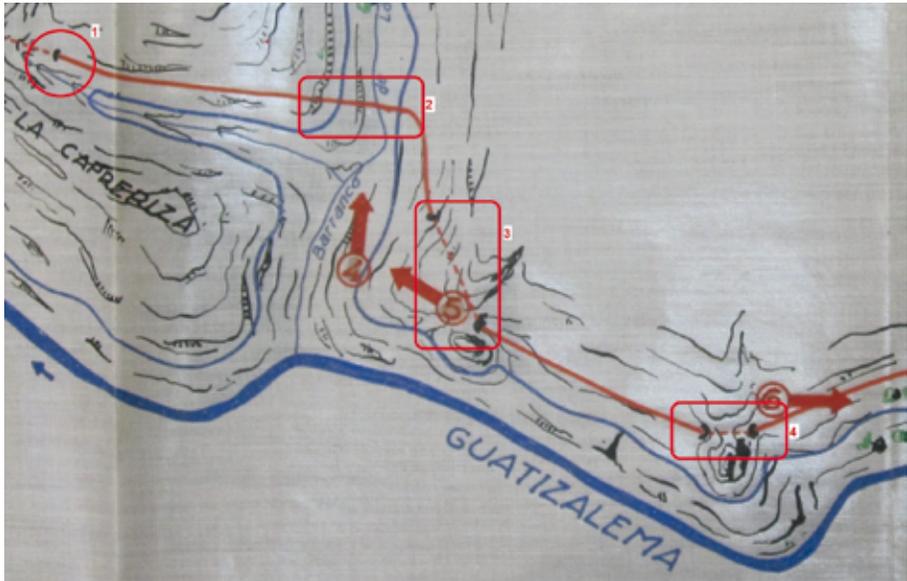
Volviendo a la que debía unir Castilsabás con Nocito, que quedó paralizada a causa de la guerra, podemos ver por la documentación que la obra también dejó algunas cuentas pendientes entre contratistas y trabajadores, como se puede comprobar en la carta que el día 2 de agosto de 1940 Manuel Ureta Basauri dirigió al ingeniero de Obras Públicas. En ella le comunicaba que había estado trabajando como listero en las obras del tramo segundo a las órdenes de los contratistas Salvador Izaguirre y Francisco Jainaga, desde el mes de marzo de 1931 hasta septiembre de 1935, ambos inclusive. En esos años se le había dejado a deber por concepto de sueldos desde el mes de junio de 1934 la cantidad de 2812 pesetas, y por préstamos realizados a los referidos contratistas para atenciones de las obras, 5850 pesetas, es decir, un total de 8662 pesetas. El señor Ureta dirigió esta carta porque había tenido conocimiento que se estaban liquidando las deudas pendientes de pago originadas con ocasión de la construcción de las obras del trozo segundo. A la petición de que le fueran abonadas las cantidades adeudadas por los contratistas, el ingeniero le devolvió la instancia manifestándole que no era de incumbencia de esa dependencia la tramitación de la misma, por haber sido subastadas y adjudicadas las obras por la Confederación Hidrográfica del Ebro.

Por esas fechas el trozo segundo todavía estaba sin terminar. A petición del Ministerio de Obras Públicas en el mes de agosto de 1940, la Jefatura de Huesca debería realizar los replanteos de los trozos de la carretera del tercero al séptimo, y remitirlo junto al presupuesto de gastos probables que originarían los trabajos. El ingeniero José Tello Espinosa envió los documentos con el correspondiente presupuesto que ascendía a 16 900 pesetas. En el mes de noviembre el inspector regional de Zaragoza dirigió un escrito al ingeniero jefe de Huesca sugiriéndole que debía modificar algunas partidas por haber incluido en el presupuesto los gastos del personal extraño a la Administración para los trabajos de escritura y delineación. Un mes después se resolvió aprobar el presupuesto por importe de 16 900 pesetas, pero a la hora de ordenar el libramiento se redujo a 15 100 pesetas, de las que 4000 correspondían a dietas, 600 a locomoción y 10 500 a jornales que habrían de abonarse. En marzo de 1942 el ingeniero señor Tello redactó un presupuesto adicional de los gastos que se habían ocasionado en el replanteo de esos tramos, teniendo en cuenta la posibilidad de efectuarlo sin la apertura de una senda de acceso al lugar en que forzosamente tenían que desarrollarse los trabajos, ya que la zona en que se realizarían estaba considerada como una de las más accidentadas de la provincia.

El ingeniero tuvo la necesidad de abrir una senda no prevista en los trozos tercero y cuarto, invirtiendo en ella la cantidad asignada a jornales dada su longitud de 5 kilómetros hasta el final del trozo cuarto. También se vio obligado a construir varios muros en seco donde la



Espacios del proyecto en la actualidad por el barranco de la Muerte.



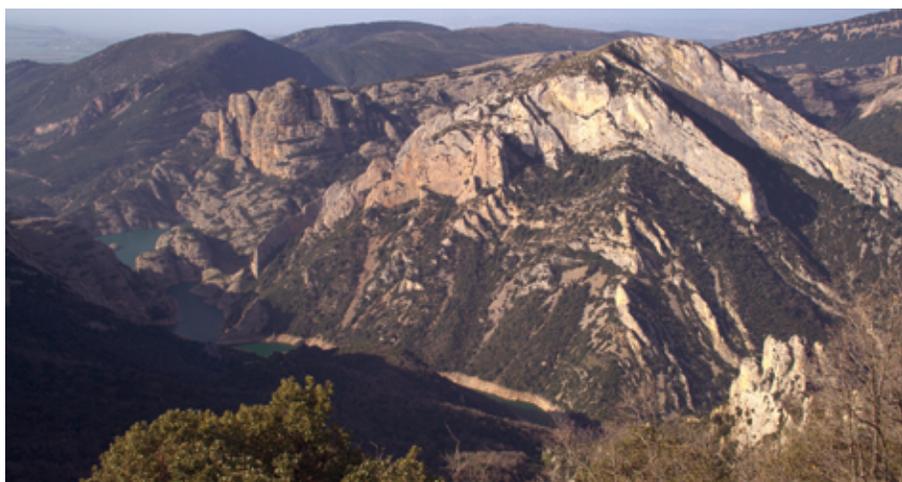
Tramo del paso del barranco de la Muerte o del Diablo:
1. Salida del túnel. 2. Puente de cruce del barranco. 3. Túnel. 4. Túnel.



Tramos del estudio que no se llegaron a realizar (fotos 5 y 6).



Tramo actual correspondiente a la foto n.º 6.



Vista desde Fraginito del tramo del río Guatizalema por debajo del Borón.

senda iba materialmente colgada. Una vez construida esta, se replantearon los trozos tercero y cuarto, completándose con estos trabajos la inversión de la totalidad de la cantidad asignada a jornales, lo que dio lugar a la necesidad de redactar un nuevo presupuesto adicional. En él se tuvo en cuenta que la longitud de la carretera que quedaba por replantear era de 9 kilómetros en

un terreno extraordinariamente abrupto. Las partidas que calcular eran los gastos de personal y dietas, los costes de locomoción y los jornales, por lo que sumadas todas ellas daba un importe total de 11 926,60 pesetas. El 30 de marzo se resolvió por la autoridad aprobar el presupuesto presentado y en el mes de junio se firmó el libramiento de pago.

En el año 1941 la Jefatura de Obras Públicas de Huesca propuso la redacción de un proyecto modificado de precios, que fue autorizado por la Dirección General de Carreteras con fecha 7 de octubre del mismo año. Los ingenieros consideraron que los precios eran insuficientes para poder ejecutar las obras y solicitaron autorización para redactar los proyectos reformados correspondientes. Al final del año se remitió a la Dirección General el proyecto reformado de precios, y el 3 de febrero de 1942 llegó la confirmación ministerial de su aprobación para la construcción del trozo segundo del camino de Castilsabás a Nocito:

Como consecuencia del alza de precios habida después de nuestro Glorioso Movimiento, se dio la correspondiente autorización y se redactó el proyecto modificado de precios que fue aprobado por sus presupuestos de ejecución por administración y contrata de 1 571 149,46 y 1 672 983,22 pesetas, respectivamente, con fecha 13 de enero de 1942.

El Diario de Huesca, en junio de 1941, volvió a sacar a la luz los proyectos de los pantanos, y entre ellos el de Vadiello, del que hacía ya casi medio siglo que se venía hablando y del que el ingeniero jefe de Obras Públicas, Joaquín Cajal, había presentado el proyecto, siendo incluido en el plan de obras de Riegos del Alto Aragón. Más adelante, al pasar esta obra a la Confederación, el ingeniero oscense Santos Coarasa redactó el proyecto reformado y se realizaron las obras en la carretera de acceso a la presa. Desde entonces, los pueblos interesados esperaban impacientes que llegara la hora de su redención económica. En su primer trozo, la carretera hasta Vadiello se encontraba en servicio, pero la Confederación Hidrográfica del Ebro no tenía organizada la conservación ni medios para realizarla en un lugar aislado de sus obras, ya que la del pantano no había llegado a iniciarse. Por esta circunstancia la Confederación propuso a la Jefatura de Obras Públicas que, por tratarse de un trozo de carretera del Estado construido con fondos del mismo, creía conveniente que fuera esa jefatura la que debiera proceder a su conservación, reparación y mejora con fondos propios.

En junio de 1943, una vez terminado el trozo primero del tramo de carretera de Castilsabás a Vadiello, el ingeniero director de la Confederación se dirigió al director general de Obras Hidráulicas en relación con la necesidad de la construcción del trozo segundo como parte del camino de servicio al pantano. Cuando se planteó la construcción del trozo primero, la Confederación tuvo mayor facilidad para ejecutar las obras y así se resolvió. Como consecuencia del cambio de ubicación de la presa, que se había redactado en 1932, fue necesario construir el segundo trozo de carretera con una longitud de 1937 metros. La Confederación proponía que fuese la Jefatura de Obras Públicas la que acometiera con urgencia la construcción de la longitud indicada del segundo trozo. En caso contrario, como ocurrió con el trozo primero, podría ser construido por la Confederación. El ingeniero de la Jefatura de Huesca manifestó la conveniencia de que las obras se realizaran por esa jefatura, ya que cualquier variación en el trazado en el momento de su construcción redundaría en aumentos de importancia en las obras de los demás trozos, pues se trataba de una de las zonas más abruptas del Pirineo. Por todo ello,

se acordó que el aumento de coste que produjera la ejecución de las obras de ese trozo como consecuencia del embalse fuera de cuenta de la Confederación. Además, debía considerarse el alza de precios sufrida en los diez últimos años, aplicando los que estaban en vigor en 1943. En virtud del presupuesto de contrata de 1 672 983,32 pesetas, que había sido aprobado, la obra que ejecutar por cuenta del Estado sería de 1 044 582,92 pesetas, y la correspondiente a la Confederación, de 628 400,30.

El 16 de octubre de 1943 se anunció la subasta de las obras del trozo segundo de la sección de Castilsabás a Nocito, y quedó desierta por falta de licitadores, ya que el presupuesto que había servido de base había sido el redactado en el año 1941. El señor Tello recibió la orden de investigar y conocer las causas por las que la subasta quedó desierta, llegando a la conclusión que se debió a la insuficiencia de precios, no por causa del jornal básico adoptado, sino por el aumento que dicho jornal había sufrido como consecuencia del incremento de las cargas sociales ordenadas por la Administración, así como la subida del precio de la dinamita. Las cargas sociales que tanto habían elevado los costes eran los seguros de accidentes, el subsidio familiar, el subsidio a la vejez, el pago de domingos y festivos no recuperables, la cuota sindical, los economatos, las vacaciones retribuidas y los accidentes no incluidos en la póliza. En cuanto al aumento en el precio del kilo de dinamita y accesorios, en el proyecto figuraba el importe de 10,38 pesetas mientras que en 1943 el coste de una caja de 25 kilos con sus accesorios correspondientes, que se estimaban en una caja de cien detonadores y cien metros de mecha, más la guía del Gobierno Civil, el transporte por ferrocarril hasta la estación de Huesca, más el transporte en mulo a los depósitos, el transporte por carretera hasta la obra, los gastos de polvorín y vigilancia, la carga y descarga, y las pérdidas y averías, daba un total por kilo de 14,25 pesetas. Es decir, un aumento del 37,28 %. La diferencia existente desde la fecha de la redacción del reformado de precios, que había servido de base a la subasta, con las nuevas variaciones de precios sería de 143 582,58 pesetas, lo que representaba el 8,58 % de aumento sobre el presupuesto de contrata que se subastó. En atención a este informe, se solicitó a la Dirección General que autorizara un nuevo presupuesto modificado de precios para tener en cuenta los aumentos que en los jornales se habían producido con motivo de las cargas sociales y el incremento de los precios de la dinamita.

En la España de aquellos tiempos de posguerra y de temores gubernamentales a posibles infiltraciones guerrilleras, los materiales explosivos, tan necesarios para las obras de carreteras, estaban rigurosamente controlados por la autoridad. Por ello, el 8 de abril de 1941 el ingeniero Tello solicitó al gobernador civil que, con el fin de cubrir las necesidades de las obras, se dignara conceder autorización para obtener: una caja de dinamita, cien detonadores y 200 metros de mecha.

El 14 de marzo de 1944 se aprobó el proyecto reformado y sus presupuestos de ejecución por administración y contrata, cuyos importes eran de 1 816 565,80 pesetas y 2 068 367 respectivamente. También se autorizó el importe de la obra que se había de ejecutar con cargo a la Confederación por sus importes de 676 390,47 y 770 147,56 pesetas. De ello resultaba una suma que abonar por el ministerio de 1 140 175,33 y 1 298 219,44 pesetas, con cargo a la consignación para obras nuevas de carreteras. Para empezar a ejecutar las obras por el sistema de administración en el mes de abril, la Dirección General de Caminos concedió un crédito de 600 000 pesetas,

EXPEDIENTE

referente a unas peticiones formuladas por esta Jefatura al Excmo. Sr. Gobernador Civil de Huesca para poder adquirir dinamita y demás accesorios al objeto de emplearla en las obras que se ejecutan por administración directa en las de nueva construcción de los tramos 1º y 2º del trozo 3º, de la Sección de Laguarda a Jánovas de la carretera de la Estación Férrea de Orna a Jánovas.

Expediente de los documentos de petición de dinamita y sus accesorios.

indicando las cantidades previstas que del mismo se podrían gastar en ese año, distribuidas por meses y teniendo en cuenta los trabajos agrícolas de la región. A lo largo del año, además de las 600 000 pesetas, se libraron otras 80 000 más. Las 676 390,47 pesetas correspondientes a la obra que debía realizarse con cargo a la Confederación todavía no fueron libradas, a pesar de que la Dirección General había sacado a subasta el 16 de octubre de 1943 los trabajos por su importe total de 1 672 983,22 pesetas, cantidad en la que estaba incluida la correspondiente a la Confederación. En atención a la escasez de recursos presupuestarios del ejercicio correspondiente a 1945, el ingeniero José Tello solicitó que se le comunicara la cantidad mínima que se estimaba que podría ser librada en ese año para proseguir las obras a un ritmo satisfactorio. Desde el ministerio le informaron de que, del presupuesto consignado para nuevas obras de carreteras de 1 140 175,33 pesetas, habían sido ya gastadas 600 000, quedando por librar con cargo a obras nuevas de carreteras las restantes 540 175,33 pesetas. Como en el ejercicio correspondiente a ese año, la Confederación debería librar a la Jefatura de Obras Públicas una cantidad importante, el ingeniero estimó que, en atención a la restricción presupuestaria de la consignación de obras nuevas, se podría reducir el crédito de 540 175,33 pesetas a 40 175,33, economizando en ese año 500 000 pesetas. Dado que con fecha 26 de enero el ministerio había aprobado el proyecto complementario de las obras de reconstrucción del puente sobre el río Cinca en Aínsa, el ingeniero señor Tello propuso que se destinara el ahorro de 500 000 pesetas a las obras de dicho puente.

El 14 de marzo de 1944 fue aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, el proyecto modificado de precios del trozo segundo de la carretera de Castilsabás a Nocito por sus presupuestos de ejecución por administración y contrata de 1 816 565,80 y 2 068 367 pesetas respectivamente. Poco después se anunció en la prensa local y en el *Boletín Oficial de la Provincia* el pliego de condiciones particulares y económicas que había de regir en el concurso de destajo número 1, para la ejecución por el sistema de administración de las obras de nueva construcción

del trozo segundo. Los trabajos se realizarían con arreglo al proyecto modificado de precios, redactado por el ingeniero señor Tello el 25 de febrero de 1944 y aprobado por la Dirección General por un presupuesto de ejecución de 1 816 565,80 pesetas. El importe material ascendía a 249 999,66 pesetas y el destajo podría ser prorrogable hasta la total ejecución de la obra. Los trabajos que realizar en este destajo comprendían excavaciones, muros de sostenimiento, caños con pozo, socavaciones para emplazamiento y cimientos, mampostería con mortero, hormigón, alcantarilla... El destajista percibiría dentro de la primera quincena de cada mes el importe líquido de la obra ejecutada hasta ese momento. La recepción, que sería única y definitiva, se haría dentro de los treinta días siguientes al de la terminación de las obras.

La apertura de pliegos se celebró el 31 de mayo a las once horas. Se presentaron seis propuestas, siendo la más económica la de la empresa Ángel Aísa y Hermano, con domicilio en Zaragoza, por 247 000 pesetas. Además de la baja económica, los medios auxiliares que certificó disponer para la obra, entre los que figuraban máquinas, vagonetas, vías, camiones hormigoneras, motocompresores y una serrería mecánica propia en el pueblo de Escalona, superaban a los del resto de concursantes. Su experiencia de más de treinta años en obras ejecutadas aventajaba a las de las empresas que habían presentado el resto de las propuestas, justificando entre los diversos trabajos que había realizado varios puentes como el del río Bellos en Escalona y el cubrimiento del río Huerva en Zaragoza. Las obras del destajo número 1 fueron adjudicadas el 19 de agosto a la empresa Ángel Aísa y Hermano, tras depositar la cantidad de 641,97 pesetas como fianza.

Bajo el titular del diario *Nueva España* del 18 de julio de 1944 “Reconstrucción de los caminos de España. Grandiosa labor de Obras Públicas en nuestra provincia. Se reconstruye, con enormes mejoras, los puentes y carreteras dañados durante la cruzada”, se había anunciado que en breve darían comienzo las obras del trozo segundo de Castilsabás a Nocito. Tres meses

UN MOTO-COMPRESOR "SPIROS" - 32 CV.	con 3 martillos neumáticos . -
" " " "VLOTMANN-32 CV.	con 3 id. id.
DOS MOTO-COMPRESORES "INGERSOLL-RAND" 25 CV.	con 4 - martillos neumáticos
DOS HORMIGONERAS DE GASOLINA h/300 litros capacidad.	
SERRERIA MECANICA PROPIA en ESCALONA (HUESCA) -	
1.000 ML.VIA ARMADA de 10 kgs. -	
20 VAGONETAS METALICAS. -	
5 CAMIONES 3 HC - 4.000 carga cada uno, con gasógeno.	
HERRAMIENTAS Y DIVERSOS ELEMENTOS ACCESORIOS necesarios en gran cantidad.	

Listado de los medios auxiliares de la empresa Ángel Aísa y Hermano para realizar los destajos.

más tarde la Dirección General aprobaba el proyecto con los nuevos presupuestos del trozo tercero del proyecto de replanteo previo, por los presupuestos de ejecución por administración y contrata que se elevaban a las cifras de 1 489 989,72 pesetas y 1 696 522,95 respectivamente.

En el *Boletín Oficial de la Provincia* de fecha 16 de junio de 1945 se publicaba el anuncio del concurso del destajo n.º 4 del trozo segundo de la sección de Castilsabás a Nocito, por un presupuesto de 79 999,97 pesetas. Un mes más tarde, ante el notario José María Foncillas Loscertales, se procedió a la apertura de pliegos en las oficinas de la Jefatura de Obras Públicas de Huesca, con la sorpresa de que no se había presentado ninguna empresa. Sin demora en el tiempo, se sacó el segundo concurso a precios superiores a los del proyecto y el 20 de agosto se realizó la apertura de pliegos, siendo la única proposición presentada la de la misma empresa Ángel Aísa y Hermano, por un importe de 80 000 pesetas. Con arreglo a lo dispuesto se procedió a adjudicar por administración este nuevo trabajo a dicha empresa, con destajos prorrogables hasta el importe total de 1 136 565,80 pesetas, que era lo que quedaba por ejecutar de este tramo de carretera.

En aquel primer lustro de la posguerra, años del estraperlo y del racionamiento, las dificultades para conseguir la harina imprescindible en la elaboración del pan, tan necesario para la alimentación, llegaron a convertirse en un grave problema para el avance de las obras. El 18 de septiembre de 1944 el ingeniero jefe se dirigió al gobernador civil informándole de la dificultad que estaban teniendo de encontrar obreros para los trabajos de construcción del trozo segundo. Ello obedecía en gran parte a la falta de pan para su alimentación, por lo que se solicitó al gobernador que se dignara asignar un cupo de harina de 400 kilos mensuales a la empresa contratista de las citadas obras Ángel Aísa y Hermano, cantidad con la que podría atender debidamente a las necesidades de los obreros que habían de trabajar. Tras varios meses de actividad cargados de dificultades, el 4 de junio de 1945 la empresa contratista de los cuatro trozos volvió a dirigirse al ingeniero jefe para informarle de que se veía en la precisión de renunciar a nuevos destajos prorrogables de la carretera, pues los precios a que se habían valorado las distintas unidades de obra no se hallaban de acuerdo con los de jornales y materiales vigentes. Respecto a la mano de obra, los precios consignados en el presupuesto fueron los establecidos en el año 1940, correspondientes a las categorías de peón menor, peón mayor, barrenero, machacador, capataz, albañil, cantero, carpintero, herrero, fogonero, maquinista, caballería menor, carro y conductor. En aquella valoración estaban incluidos el descanso dominical y las obligaciones sociales establecidas en esas fechas. Al iniciarse las obras y como consecuencia de los jornales más altos vigentes en la zona agrícola por la elevación del coste de la vida, hubo necesidad de abonar unos sueldos superiores con el fin de conseguir personal para la continuidad de los trabajos.

Ante la queja justificada de la empresa destajista se tramitó un nuevo expediente de revisión de precios hasta la total terminación del trabajo. Con el nuevo presupuesto el contratista se comprometió a la ejecución de la totalidad de las obras que se hallaban pendientes, a los precios que resultaran de la revisión y de los que, motivados por órdenes superiores, fueran sucesivamente revisados, renunciando al derecho de suspender los trabajos al finalizar cualquiera de los sucesivos destajos. El estado presupuestario de las obras correspondientes a los destajos n.ºs 1, 2, 3 y 4, era de 249 999,66, 214 999,99, 134 999,96 y 80 000,00 pesetas respectivamente, lo que daba un total de 680 000 pesetas. A partir de la adjudicación, los primeros

trabajos que tuvo que realizar la empresa fue la construcción de un albergue para obreros, la instalación y transporte de un motocompresor de 105 caballos de fuerza y el acopio de materiales pétreos y cemento.

El 6 de julio de 1946 el alcalde de Nocito se dirigió por carta al gobernador civil para exponerle que, tanto esa localidad como todo el extenso valle, permanecían incomunicados, sin carreteras ni caminos fáciles que permitieran el aprovechamiento de la importante riqueza que en el terreno existía, “y sin que su vecindario, todo él unido fervorosamente al Gobierno Nacional, pueda recibir los favores de la civilización”. El alcalde volvía a recurrir al argumento de las diez o doce horas que habían de invertir los vecinos por penosos caminos de herradura para llegar a la capital, lo que demostraba la urgente necesidad de la construcción de la carretera, un anhelo sentido desde hacía tantos años que “puede ser ahora realizado gracias a las salvadoras medidas de nuestro Gobierno”. Al mes siguiente el ingeniero encargado de las obras informó al alcalde de Nocito de que la carretera de Huesca a Monzón y a Aineto se dividía en tres secciones: la de Huesca a Monzón (kilómetro 6,668) y a Castilsabás, que estaba ya construida; la de Castilsabás a Nocito, que se dividía en siete trozos, de los cuales estaba construido el primero y en construcción el segundo hasta Vadiello, el tercero tenía el proyecto aprobado y en el cuarto se habían tomado los datos de campo y estaba pendiente de trabajos de gabinete, los cuales se encontraban muy adelantados; los trozos quinto, sexto y séptimo tenían aprobado un proyecto antiguo, que habría de ponerse al día tanto en precios como en características de anchura, rasantes... El tramo de Nocito a Aineto, que se uniría con la carretera de Orna a Jánovas con una longitud aproximada de 18 kilómetros, se estudiaría en su día. En el informe se hizo constar que el terreno por donde se desarrollaba esta carretera era de lo más fuerte y abrupto de la cordillera “subpirenaica”, dando una idea de ello el hecho de que en el trozo tercero el coste medio del kilómetro sería de unos dos millones de pesetas, por lo que se hacía imposible acometer simultáneamente la construcción de varios trozos. Además, las obras del trozo segundo de la sección segunda llevaban un ritmo lento debido a la escasez de personal obrero, pues la mayor parte de los jornaleros del territorio, y especialmente los de Aineto, se dedicaban a otras actividades, sin duda más remuneradas.

ESTADO DE LA CARRETERA DE ORNA A JÁNOVAS

Según el proyecto, la carretera de Orna a Jánovas estaba dividida en dos secciones, la de Orna a Laguarda y la de Laguarda a Jánovas. En el año 1920 el primer trozo desde la E. F. de Orna hasta el barranco de Atos ya se había liquidado. El segundo llegaba hasta el Molino de Villobas y fue terminado en el año 1927. La recepción provisional del trozo tercero hasta Secorún se hizo en marzo de 1930. Y la liquidación del cuarto trozo desde el barranco de Gillué hasta Laguarda se firmó en septiembre de 1933.

En mayo de 1936 esta carretera ya se empezó a denominar como la de *Orna a Boltaña*, pues mediante real orden de Fomento de 26 de junio de 1920 se cambió el trazado previo, de tal modo que en lugar de finalizar en Jánovas se llevaría hasta el cruce próximo a Boltaña en la de Jaca a El Grado. A pesar de este cambio en la mayor parte de los documentos seguía figurando Orna a Jánovas.



Plano de la primera sección, dividida en cuatro trozos.

Antes del estallido de la Guerra Civil las obras de la carretera de Orna a Jánovas continuaban en distintos tramos, como era la reparación con piedra machacada del río Guarga del firme entre los kilómetros 7 al 16, debido a su mal estado por el intenso tránsito de transporte de madera y a la crudeza del clima. En febrero de 1936 el contratista Heliodoro Sánchez había sido el adjudicatario de la reparación de la explanación y de las defensas de los kilómetros 17 al 28, pero “al estallar el Movimiento Nacional, quedó esta obra en zona enemiga no habiendo podido ejecutarse los trabajos hasta la liberación de la comarca en el año 1938”. Antonio Barbany Borrell era el contratista de las obras del tramo tercero, trozo tercero de la sección de Laguarda a Boltaña, que le habían sido adjudicadas en 29 de noviembre de 1935 y que deberían haber quedado terminadas el 27 de abril de 1937.

El 18 de julio de 1936 las obras fueron interrumpidas a causa de la Guerra Civil y este amplio territorio entre los ríos Gállego y Ara quedó en la zona republicana. El acceso motorizado desde Campodarve hasta Boltaña era imposible, pues, además de no estar construido este tramo de carretera ya proyectada, era necesario reparar el puente sobre el río Ara, al que le faltaba un arco que se había llevado la corriente del río. Como describe Manuel López Dueso en su trabajo “Aproximación a una etapa de la historia de Sobrarbe (1931-1938)”, apresuradamente se inició la construcción de una carretera alternativa por el paraje de la Coasta, cambiando el plan previsto en el proyecto por ser esta una solución más económica. Se trataba del tramo llamado en la actualidad “la pista de los rojos”, un acceso muy estrecho con numerosas curvas que obligaban a practicar peligrosas maniobras con los vehículos. Este acceso era de vital importancia para la retaguardia del frente de Serrablo con el fin de poder evacuar a los heridos hasta los puestos de socorro en el hospital de Boltaña. Como narra en sus memorias la enfermera australiana Agnes Hodgson: “Hubo día en que trabajaron 1400 hombres, en la explanación, además, los de transporte, mecánicos, carpinteros...”, una mano de obra local procedente de las localidades cercanas.

Al finalizar la Guerra Civil se volvieron a reanudar los trabajos en los tramos pendientes de esta carretera, y los necesarios para recomponer los desperfectos ocasionados por la contienda. Las obras del tramo carretero entre Campodarve y Boltaña fueron reanudadas el 24 de

julio de 1939, fijándose como fecha de terminación el 3 de mayo de 1940. Del presupuesto de contrata faltaba por ejecutar la cantidad de 112 763,17 pesetas, importe correspondiente a la obra del puente sobre el río Ara. Se trataba de una estructura de un arco de hormigón armado de 50 metros de luz, cuyas cimentaciones deberían realizarse por excavación con agotamientos por bombas movidas con motor, ya que la importancia del cauce y la abundancia de su caudal, aun en épocas de estiaje, así lo requerían. A medida que se profundizara sería necesario el agotamiento continuo con el fin de evitar desprendimientos de tierras que dificultaran los trabajos y aumentaran la superficie de filtración con el consiguiente incremento del coste de la fundación. A mediados de noviembre de 1940 fue aprobado el presupuesto de gastos para los agotamientos de las cimentaciones de los estribos del puente, pero el contratista se vio obligado a solicitar hasta cuatro prórrogas. Las razones alegadas se fundamentaban en el problema por el suministro de materiales (principalmente acero para las armaduras del puente), y por las paralizaciones ocasionadas por corrimientos y desprendimientos del terreno en varios trayectos, provocados por las últimas tormentas. La solicitud de aplazamiento fue aceptada sin penalización, fijándose como plazo de ejecución el 30 de junio de 1943. El 5 de agosto de ese año se firmó el acta de recepción de las obras del tramo tercero, cuya longitud total era de 997,03 metros. Los trabajos de fábrica ejecutados consistieron en siete muros de sostenimiento, cinco tajeas y las cimentaciones de los dos estribos del puente, enrasadas por encima del nivel de las aguas ordinarias, lo que permitiría terminarlo sin proceder a ningún agotamiento posterior. A pesar del tiempo transcurrido desde su ejecución, todas las obras de fábrica se habían realizado con arreglo a las condiciones del proyecto y se mantenían en buen estado.

El 9 de octubre de 1941 los alcaldes de Secorún, Gésera, Jabarrella y Orna de Gállego, municipios integrados por más de cincuenta pueblos, se dirigieron al ministro de Obras Públicas exponiéndole

Que en el mes de marzo de 1938 fue volado por la horda roja (al efectuarse su retirada ante el impetuoso avance de nuestro Glorioso Ejército Nacional) el puente de hierro construido sobre el río Gállego en el km 1 de la carretera de la E. F. de Orna a Jánovas [...].

Un gran número de pueblos enclavados en la zona de Boltaña habían quedado incomunicados con la estación de Orna, lo que les estaba ocasionando graves perjuicios, ya que, contando con su reconstrucción, se habían talado varios miles de metros cúbicos de madera de pino que forzosamente habría que embarcar por ferrocarril lo más pronto posible para evitar su deterioro en la carretera o en los montes, donde permanecía expuesta a las lluvias y otras inclemencias del tiempo. El transporte de la madera a otra estación de ferrocarril no sería solución por la gran distancia y por la falta de carburantes, lo que imposibilitaría y encarecería el acarreo. Además, otros muchos productos se encontraban con la misma dificultad de poderse transportar a la estación de Orna, a lo que habría que añadir la interrupción del tráfico de viajeros y el servicio de correo. Los representantes de todos esos pueblos solicitaron al ministro la reconstrucción urgente del puente sobre el río Gállego.

Los daños ocasionados en esta larga carretera desde Orna hasta Boltaña se reconocían más acusados cada vez que se hacía una visita de conservación por parte de los técnicos. En el

trayecto comprendido entre los kilómetros 12 al 27, la carretera se desarrollaba por la margen derecha del río Guarga, muy ceñida a su cauce, a escasa altura sobre su lecho y con rasantes de suaves inclinaciones, que atravesaba terrenos muy movidos y de naturaleza poco consistente. Por esta última causa los desprendimientos eran constantes en todas las épocas del año y daban lugar a costosos trabajos de limpieza de las explanaciones y a bacheos del firme. En distintos lugares de este trayecto, las aguas del río habían producido socavaciones en las laderas sobre las que se asentaba la carretera y en los terraplenes, que se habían reparado con las escasas consignaciones disponibles. Las tormentas y los temporales extraordinarios ocasionados en el verano y el otoño de 1942 causaron enormes daños en toda la carretera, destruyéndola casi totalmente en ocho tramos. Además, los barrancos de Fenillosa y Gillué arrastraron e inutilizaron los puentes que los atravesaban. Con la concesión de un crédito de 30 000 pesetas se restableció con carácter provisional el tránsito por los ocho tramos destruidos de carretera y se dio paso sobre los dos barrancos mediante apoyos y estructuras de rollizos de madera. Una solución que no pasó de ser provisional en la mayoría de los tramos.

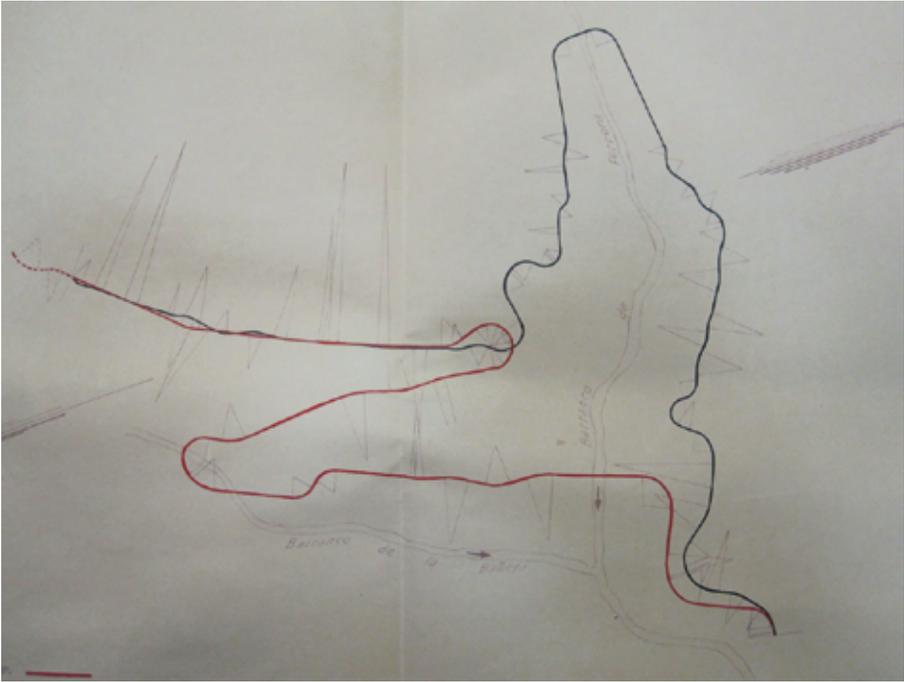
En el tiempo transcurrido desde 1942 estas soluciones temporales sufrieron tales desperfectos por las inclemencias del tiempo que se hizo poco menos que imposible su utilización. Transitar por estos tramos resultaba peligroso y aun temerario, especialmente por los cruces de los barrancos de Fenillosa y Gillué. Para evitar responsabilidades por lo que pudiera ocurrir en el futuro, el ingeniero tomó la decisión de suspender oficialmente la circulación rodada por esos puentes provisionales y tramos arruinados, hasta que fueran reparados y pudiera darse paso con las debidas garantías de seguridad. El estudio y la valoración de los daños requería de una detallada toma de datos y de una inversión de tiempo que no se disponía, pero a los efectos de poder atender las necesidades más urgentes, para evitar peligros y molestias a la circulación, se estimaba necesario un crédito no inferior a las 250 000 pesetas. Con este presupuesto se podrían reparar los pasos provisionales, se reforzaría y cambiaría la madera de las pasarelas sobre los dos barrancos, se limpiarían de desprendimientos las explanaciones, se bachearía y recebaría el afirmado deteriorado y, asimismo, se reconstruirían boquillas y otros elementos de pequeñas obras de fábrica que, con su malogrado estado, producían estrangulamientos inesperados en el ancho de la carretera.

El trozo tercero de la sección desde Laguarda a Boltaña se componía de tres tramos, de los que el primero de ellos se encontraba en el año 1945 en construcción por administración y casi terminado. El tercero, con sus obras muy adelantadas, quedó paralizado por rescisión de la contrata, pendiente de la construcción del puente sobre el río Ara, de la ejecución de las obras accesorias y de la consolidación del afirmado, cuya piedra machacada estaba ya colocada. El tramo segundo, que se comenzó a construir por administración, después de penosos reconocimientos del terreno por donde habría de desarrollarse la carretera, el ingeniero planteó la conveniencia de hacer una modificación de su trazado primitivo por las laderas del barranco de La Ferrera, pues se desarrollaba por

un verdadero cañón, de terreno muy abrupto donde los grandes peñascales y acantilados alternan con zonas de escombreras y de corrimientos y cuyos pasos, algunos de ellos inaccesibles, forzosamente exigirían gastos de construcción muy superiores a los presupuestados.



Croquis de las trazas del tramo final (en negro, el desarrollo antiguo, y en rojo, el que se proponía).

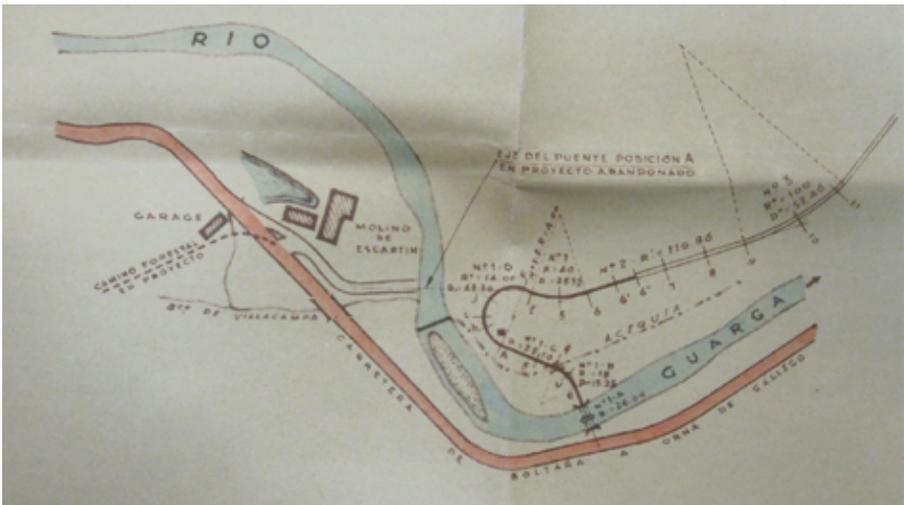


Detalle de los dos desarrollos del tramo final.

La nueva traza planteada seguiría desarrollándose hasta cruzar el barranco de La Ferrera, por la misma ladera soleada que lo hacían los primeros 600 metros de la antigua, y con un doble zigzag alcanzaría sin rasantes forzosas la zona baja de la misma para enlazar con el tramo tercero, cruzando el barranco de La Bañera con dos pontones de poca altura y coste. Este nuevo trayecto garantizaría la circulación por la carretera en las condiciones más favorables en la época invernal.

En 1953 todavía estaba sin construir el puente que debía cruzar el río Guarga para acceder al pueblo de Aineto y que debía enlazar con la carretera proyectada desde Vadiello hasta Nocito. Dado que el tramo hasta Aineto se trataba de una pista perteneciente a Patrimonio Forestal del Estado, fue necesario extender la correspondiente solicitud para realizar un puente de tramo recto de dos vanos, cuyo estribo derecho descansaría sobre el "piedraplén" de la carretera de Orna a Boltaña. Entre las condiciones impuestas para la aprobación de la obra se hizo constar que se debía establecer una meseta de empalme, abierta en abanico, que permitiera el acceso al camino de vehículos pesados sin necesidad de maniobra, pues la finalidad de la pista era la extracción de madera. La meseta debería estar al nivel del paso de la carretera y tendría como mínimo 5 metros de longitud y la anchura necesaria para permitir el fácil acceso. En el caso de que se construyeran muros de sostenimiento que limitaran el terraplén del camino, deberían dejar totalmente libre la explanación de la carretera.

En el año 1946 el capitán general del Cuerpo del Ejército de Aragón ya había manifestado su interés por la urgente realización de los trabajos en esta carretera al tratarse de una obra de utilidad militar, por lo que el 3 de mayo se presentaron los proyectos en la Dirección General con la correspondiente petición de créditos. Desde el kilómetro 6 de la carretera de



Plano de la construcción del puente para cruzar el río Guarga y enlazar con la pista forestal de Aineto.

Orna a Boltaña (empalme con la de Huesca a Francia por Sallent en la cuenca del Gállego) hasta el puente sobre el río Ara, esta calzada de 56 kilómetros que unía los dos valles llevaba muchos años en muy mal estado y era casi intransitable. Con las consignaciones aprobadas para los planes de conservación había sido imposible acometer las reparaciones necesarias y apenas se realizaron bacheos de recebo con los que no se había podido evitar la progresiva destrucción del firme.

En marzo de 1955, en el trozo tercero, tramo tercero, solo quedaban por realizar pequeñas explanaciones, muros y accesorios para que la carretera estuviera terminada. Debido a su importancia militar y comarcal, temporalmente se había dado paso al tráfico cruzando el río Ara por una pasarela de madera construida por el ejército. Esta situación provisional estaba pendiente de la construcción del puente comprendido en el proyecto del Ministerio de Obras Públicas, pero a la espera de un modificación de precios. A principios de 1959 el puente sobre el Ara seguía sin construirse, y tras un reconocimiento de la estructura provisional, el ingeniero jefe de la Capitanía de la 5.^a Región Militar había observado que se encontraba en deficiente estado de conservación, por lo que consideraba indispensable la ejecución de algunas obras de reparación, o en otro caso habría que proceder a su desmontaje antes que alcanzara un estado ruinoso. Pasaron dos años y continuaba el puente militar provisional, cada vez más deteriorado, por lo que el general gobernador militar de Huesca comunicó que, debido a no ofrecer las debidas garantías de seguridad, ya que había que sustituir los caballetes de apoyo de madera por pilas de hormigón en masa, iba a prohibirse la circulación a toda clase de vehículos, quedando solamente habilitado para el paso de peatones a partir del 26 de septiembre.

A finales de ese mismo año 1959 el Ministerio del Ejército solicitó al de Obras Públicas la reparación del tramo comprendido entre el puente sobre el río Ara y el kilómetro 42, a la altura de Campodarve, de 14,600 kilómetros, pues estaba prácticamente intransitable. El ingeniero militar informaba de que, teniendo en cuenta la falta de afirmado, se debería reparar con un fuerte recargo de piedra y dos riegos bituminosos uno de imprimación y otro de sellado. La Jefatura de Obras Públicas respondió que el coste aproximado de 2 900 000 pesetas era inasumible, ya que en los 2223 kilómetros de carreteras de la provincia de Huesca no incluidas en el Plan de Modernización existían necesidades más urgentes, sobre todo en las de más importancia de tráfico.

A principios de 1960 el tramo comprendido entre los kilómetros 5 al 39, ya próximo a Campodarve desde su origen, también se encontraba en un estado lamentable para el tránsito a causa de una falta de mantenimiento. El alcalde de Laguarda envió una carta al ingeniero jefe de Obras Públicas por la que manifestaba que

era una verdadera lástima que aunque pongamos todos el interés que venimos demostrando, los citados kilómetros, serán objeto de una constante pesadilla y máxime en la estación invernal que por las lluvias y nieves los desprendimientos de tierras y rocas son constantes.

También le informaba de que desde el 1.º de junio de 1959 venía funcionando un servicio diario de correo y que habían sido muchos los días que no había podido llegar a su destino en Laguarda por estar obstaculizada la carretera y casi intransitable por el deficiente

estado del firme. El alcalde consideraba que, si en esos kilómetros hubiera un caminero no sucederían estos casos. Frente a esta situación pedía autorización para poder hacer uso de la prestación personal y de transporte desde su municipio en el mantenimiento y la conservación de ese tramo de carretera. Solicitaba, además, que se nombrara a un peón caminero para atender los kilómetros 15 al 24, cuya residencia sería la Casilla de Fenillosa. También consideraba de suma urgencia la reparación del muro desprendido en el kilómetro 26,4, por lo que solicitó a la Jefatura los veinticinco sacos de cemento que se necesitarían para la reparación. La Jefatura de Obras Públicas accedió a la petición indicándole al alcalde que, el personal que facilitara el Ayuntamiento se pondría a las órdenes del capataz encargado de la carretera, José María Gracia Piedrafita, con residencia en la casilla del Hostal de Ipiés, quien facilitaría los sacos de cemento.

En la carretera de Orna a Boltaña, con la que tenía que enlazar la que debía llegar desde Vadiello por Nocito y Aineto, las obras se encontraban en una situación de inseguridad y en estado irregular.

LOS AÑOS CINCUENTA Y EL FINAL DE UN SUEÑO

Pero volvamos nuevamente a la carretera que desde Vadiello hasta Nocito había quedado pendiente de construir. Los precios que se habían calculado para la elaboración de los presupuestos de revisión anteriores, según la orden del Ministerio de 27 de agosto de 1946, habían quedado desfasados. Como consecuencia del aumento de los costes en el segundo concurso y de haber resultado algunas diferencias entre las obras construidas y las proyectadas, se hizo necesario un nuevo proyecto reformado modificado de precios, que fue redactado el 1.º de marzo de 1949, y aprobado el 30 de mayo, por un importe de 2233 921,11 pesetas. Los trabajos que realizar, dada la dificultad del terreno, consistirían en desmonte en túneles con una longitud superior a 10 metros, explanaciones, desmonte a cielo abierto de tierra dura, de terreno en tránsito y de roca dura, depósito de tierra en caballeros y refino de taludes, vertido de productos, terraplenes, desmonte en trompa, excavación para cimientos, machaqueo, recogida y consolidación de la piedra, construcción de cimbras de puentes y andamiajes con madera, más otras obras pequeñas y accesorias. Los materiales necesarios, entre otros, se incluyeron en el proyecto: mampostería hidráulica con mortero, hormigón hidráulico, acero en redondos, cemento y arena, explosivos, carburantes y herramientas. Otros conceptos como el transporte de tracción animal, mecánico y por ferrocarril, piensos para los animales, amortización y conservación de maquinaria y la mano de obra, también figuraban en el proyecto.

Aprovechando la circunstancia de haberse aumentado la consignación para carreteras en la provincia de Huesca para el año 1951, y teniendo presente que el sistema de comunicación más práctico y directo con la capital era por carretera, el Ayuntamiento de Huesca, en sesión de pleno de 9 de diciembre de 1950, a propuesta del concejal Antonio Alamañac, adoptó el acuerdo de rogar con urgencia al organismo competente que pusiera en práctica los medios más rápidos y eficaces para conseguir la terminación y el enlace de la de Huesca a Boltaña pasando por Nocito. El 14 de marzo de 1951 el Ayuntamiento envió una carta a la Jefatura de

Obras Públicas mostrando su interés por la carretera de Castilsabás a Nocito, ya que sería la comunicación más corta entre la capital, Boltaña como cabeza de partido judicial, y Aínsa (el nudo de comunicaciones de todo el Pirineo central oscense), recogiendo el tráfico para Huesca de los valles del río Ara, alto Cinca, Cinqueta y valle de Benasque, a través de la transversal de Campo a Aínsa ya construida. En esas fechas la distancia más corta desde Huesca a Boltaña era por la carretera de Huesca a la estación de ferrocarril de Sabiñánigo y Orna a Jánovas con un recorrido de 95 kilómetros; el itinerario de Huesca a Boltaña por Barbastro tenía un recorrido de 122 kilómetros. Por tanto, el de Huesca a Boltaña por Nocito se recorrería en 81 kilómetros y con un trazado en planta y en alzado mucho mejor que en las otras carreteras. Además, la construcción del pantano de Vadiello, para riego del somontano y posible abastecimiento de la capital de Huesca, daría a esa carretera un gran interés, pues una parte de ella se utilizaría como servicio para el embalse. Según la carta del Ayuntamiento, no habría que olvidarse de la riqueza forestal de ese valle, sin explotar por falta de comunicaciones, que daría un suministro no menor de 50 000 metros cúbicos de madera de pino, 5 000 metros cúbicos de roble y 5 000 000 de kilos de leña, según datos suministrados por el Distrito Forestal de la Provincia. La construcción de esa carretera contribuiría a resolver el problema del paro obrero en la capital y en los pueblos adyacentes, muy acusado según se desprendía de la última sesión celebrada por la Junta Provincial del Paro.

A mediados de 1950 Cirilo Martín Retortillo, jefe provincial del Instituto de Reforma Agraria, publicó en *Nueva España* un artículo sobre la tan necesaria carretera de Nocito para la redención de los pueblos de esos valles, pues, según parece, “la consignación que el pasado año asignaron de los fondos del paro, por cierto, bastante exigua, no ha llegado”. E insistía en que pasaban los años sin lograrse la justa aspiración. Reconocía que, aunque la obra era bastante costosa en el tramo desde Vadiello hasta Nocito, el Gobierno ya había librado las cantidades necesarias para que se ejecutara el que quizás era el trozo de mayor coste, y que gracias a la técnica de una empresa zaragozana se había dado cima a esta obra perforando las rocasas estribaciones de la sierra de Guara. En su escrito lanzaba una pregunta: “¿Pero es posible que ahí, en este punto muerto, quede abandonada la carretera?”. Martín Retortillo recordaba que, según los técnicos, este valle de Nocito tenía más de 60 000 metros cúbicos de riquísima madera pendientes de explotar, pero sin disponer de carretera para sacarla.

El 22 de noviembre de 1951, reunidos en el lugar de las obras del tramo segundo de la carretera de Castilsabás a Nocito el consejero inspector de la cuarta demarcación, Feliciano Enríquez Contra, el ingeniero jefe de Obras Públicas de la Provincia, Diego Tejera López, junto con José Tello Espinosa y Emilio Satué Ascaso, ingeniero y ayudante, respectivamente, encargados de las obras, se procedió al reconocimiento y a la medición de los trabajos ejecutados por el sistema de administración, resultando lo siguiente: La longitud, medida con fleje de acero, resultó ser de 2259,56 metros; de las calicatas abiertas en el firme, se comprobó que estaba constituido con piedra que reunía las condiciones prescritas, bien consolidado y con los espesores señalados en el proyecto aprobado; las obras de fábrica y accesorias estaban bien construidas y eran las necesarias en ese trozo de carretera. En vista del resultado del reconocimiento se dieron por terminadas las obras definitivamente y se ordenó abrir al tránsito público ese trozo de carretera, sin perjuicio de lo que resolviera la superioridad a este respecto.

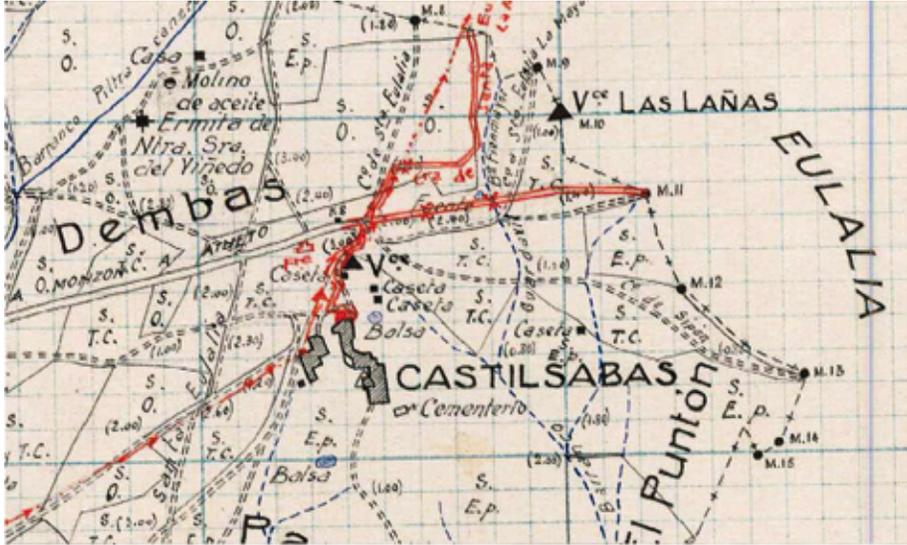


Zona de la presa, entrada al primer túnel y casa de administración.

En relación con las obras en el trozo tercero, a partir de Vadiello, el 8 de septiembre de 1952 ya se empezaban a acusar los retrasos en las gestiones, pues se devolvió el proyecto modificado de precios por no haber sido cumplimentado el pliego de condiciones facultativas. Entre devoluciones del proyecto por estar equivocados los índices de transporte mecánico, de animal y de ferrocarril, elaboración de revisiones de precios, o por diversas causas, transcurriría un año más hasta que en septiembre de 1953 el ministerio comunicara la aprobación del “Proyecto modificado de precios del de replanteo previo del Trozo 3.º de la de Huesca a Monzón a Aineto.– Sección de Castilsabás a Nocito”, así como sus presupuestos de ejecución por los sistemas de administración y contrata, que respectivamente ascendían a 3 833 838,64 y 4 371 232,39 pesetas.

El proyecto se iba diluyendo con el paso del tiempo arrastrando las esperanzas de los habitantes del valle de Nocito y de los del somontano de Huesca. En febrero de 1955 el director general se interesaba por conocer si el presupuesto aprobado dos años antes sería suficiente, pues en caso contrario habría que formular otro nuevo. A finales de ese mes de febrero se remitió un segundo proyecto modificado de precios, que ascendía a 5 458 396,16 pesetas, que fue aprobado por el ministerio mediante ejecución por el sistema de contrata.

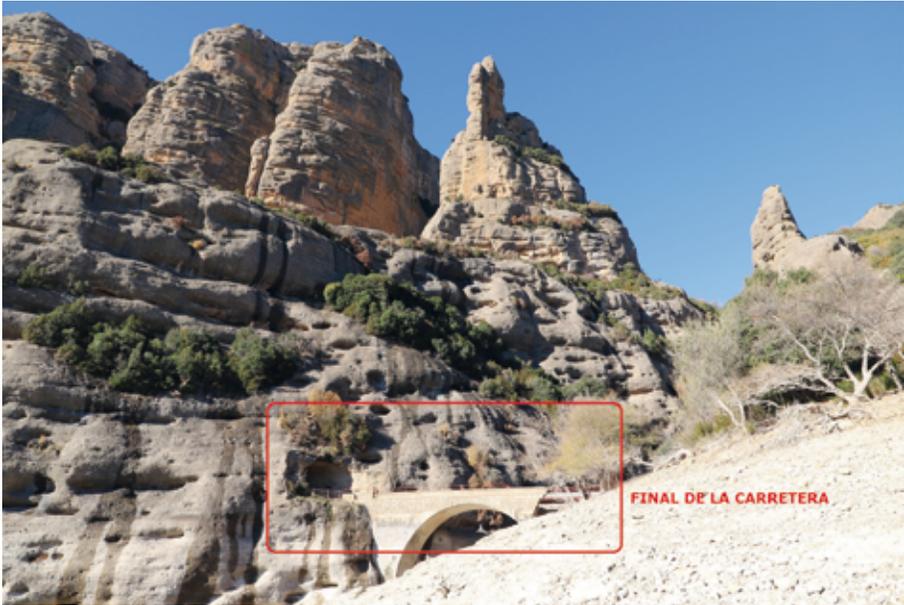
Poco o nada más se supo de aquel proyecto de carretera, al menos documentalmente, que ha quedado en la memoria de los vecinos más longevos. Simplemente, aquella arteria vital murió tras atravesar tres túneles en un corto tramo desde la obra de la presa, para enlazar con un camino entre las cumbres de Fraginito y Borón, de interés para los senderistas que remontan el río Guatizalema hasta Nocito. Aquel sueño de la carretera se quedó en un sendero de montaña. La amarga realidad está presente en los restos de edificios que han quedado dispersos por los territorios del norte de Guara, y en aquellos hogares que empezaron a caer arruinados con el paso del tiempo y la indiferencia. Las chimeneas dejaron de lanzar al aire su blanca humareda que anunciaba que bajo ese techo había un plato caliente para aquellas personas que a menudo tenían que desplazarse por esas montañas.



En 1967 se fusionaron los municipios de Loporzano y Bandaliés en uno solo que se denominaría *Loporzano*. En esta fusión se utilizó el mapa del Cuerpo de Estado Mayor del Ejército de 1925 en el que todavía figuraba la carretera hasta Castilsabás como *de Huesca a Monzón a Aineto*.



Salida del último túnel y final de la carretera.



Final del tramo segundo de la carretera de Huesca a Monzón y a Nocito.

En la actualidad, más de seis décadas después de haberse paralizado las obras de la carretera de Vadiello a Nocito, solo quedan el recuerdo y la reflexión personal. Sentados en un alto de esos cerros, entre los solitarios y derruidos muros, convendría que nos hiciéramos una pregunta: ¿qué sería hoy del valle de Nocito si el proyecto soñado se hubiera convertido en realidad? Tratando de buscar opiniones, para algunos el valle está muy bien así, aislado de las aglomeraciones, con su naturaleza apenas alterada por la acción humana, sus atractivos paisajes, la arquitectura tradicional y su tranquilidad. Otros, por contra, opinan que se dejó escapar una gran oportunidad de progreso que hubiera convertido el valle en un importante atractivo turístico de montaña. Independientemente de las diversas opiniones, a favor o en contra, lo más probable es que, si se hubiera llegado a construir la tan reclamada y deseada carretera de Huesca a Nocito y Aineto, los vecinos de esos más de treinta pueblos, aldeas y pardinas que hoy están deshabitados a lo ancho de ese amplio territorio no habrían emigrado. Las chimeneas de sus casas permanecerían erguidas en los tejados dando señales de vida con sus bocanadas de humo, diseminadas en un paraje natural privilegiado al norte de la sierra de Guara.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Aurelio Bail Ciprés el haberme acompañado a los lugares descritos; a Juan Mainer Baqué, sus consejos sobre historia y sus correcciones, y a José Antonio Cuchí Oterino, sus consejos sobre geología y también sus correcciones.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Referencias bibliográficas

- Borrajo, Justo, y Jesús Rubio (1987), “La planificación de carreteras en España”, *Situación: Revista de Coyuntura Económica*, 1, pp. 95-113.
- Casas Nagore, Carlos, “Las ‘carreteras parlamentarias’: esperpento y caciquismo en la planificación de carreteras”, en *HC: historias de carreteras* <<https://historiasdecarreteras.com>>.
- Castiella Hernández, J. Jesús (2013), “Yebrá de Basa: proyecto y realidad de ‘nuevas-viejas’ carreteras”, *O Zoque*, 13, pp. 10-13.
- Costa Martínez, Joaquín (1902), *Oligarquía y caciquismo como la forma actual de gobierno en España: urgencia y modo de cambiarla*, Madrid, Sección de Ciencias Históricas del Ateneo.
- Cuéllar Villar, Domingo (2002), “Las obras públicas y el marco institucional durante la Restauración: el Ministerio de Fomento (1875-1913)”, *TST (Transportes, Servicios y Telecomunicaciones)*, 2, pp. 71-95.
- Herranz Loncán, Alfonso (2004), “La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)”, *Estudios de Historia Económica*, 45, pp. 1-140.
- Hodgson, Agnes (2005), *A una milla de Huesca: diario de una enfermera australiana en la guerra civil española*, ed. de Judith Keene y Víctor Pardo Lancina, Zaragoza, Rolde de Estudios Aragoneses.
- López Dueso, Manuel (1995), “Aproximación a una etapa de la historia de Sobrarbe (1931-1938)”, *Revista del Centro de Estudios de Sobrarbe*, 12.1.1, pp. 7-608.
- López Ortiz, Inmaculada, y Joaquín Melgarejo Moreno (2016), “Del atraso a la convergencia: la red de carreteras en España, 1900-2010”, en José Fernando Vera Rebollo, Jorge Olcina Cantos y María Hernández Hernández (coords.), *Paisaje, cultura territorial y vivencia de la geografía: libro homenaje al profesor Alfredo Morales Gil*, Alicante, Universidad de Alicante, pp. 535-562.
- Sánchez Blanco, Víctor (1996), *Antecedentes históricos, evolución y situación actual de la red de carreteras española*, Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa.

Hemerotecas

Una parte importante de la información se ha obtenido de la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España:

El Correo Español

El Defensor de los Pueblos

El Día

El Economista

El Financiero

El Globo

El Imparcial

El Nuevo Régimen

El Progreso Agrícola y Pecuario

El Proteccionista

El Siglo Futuro

La Época

La España Moderna

Madrid Científico

Mercurio

Nuestro Tiempo

Revista Contemporánea

Revista Política y Parlamentaria

Y de otras hemerotecas como

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado

Gaceta de Madrid

Revista de Obras Públicas

Diario del Alto Aragón

El Pueblo

La Tierra

Instituto de Estudios Altoaragoneses

Archivos consultados

Archivo Histórico Provincial de Huesca

Archivo del Ministerio de Obras Públicas

Archivo de la Diputación Provincial de Huesca

Confederación Hidrográfica del Ebro

Oficina del Catastro de Huesca

Subdirección Provincial de Carreteras de Huesca (Gobierno de Aragón)

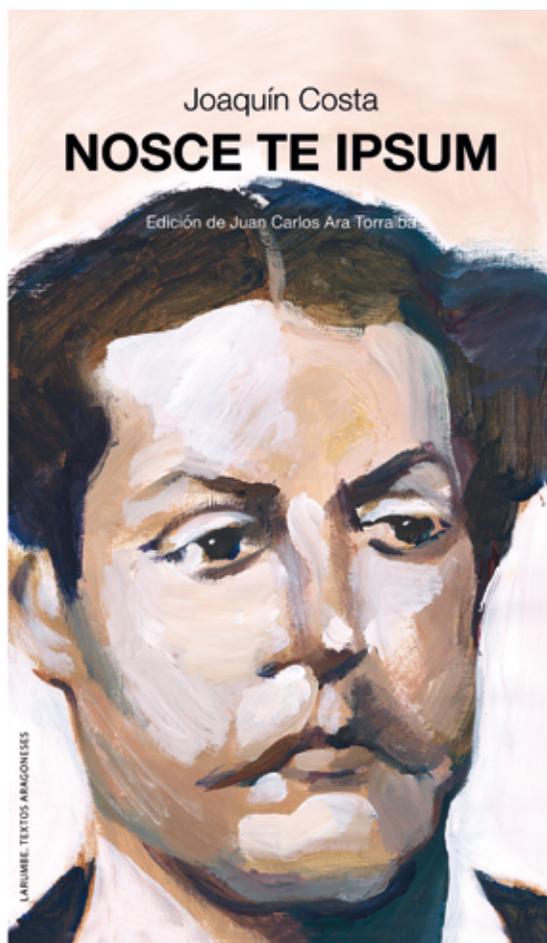
Reseña de *Nosce te ipsum y otros textos autobiográficos de juventud*, de Joaquín Costa (edición de Juan Carlos Ara Torralba)

JOSÉ DOMINGO DUEÑAS LORENTE

JOAQUÍN COSTA ÍNTIMO: “ESTE DESEO INFINITO DE SABER”

Pocos autores hay tan proclives como Joaquín Costa (1846-1911) a ser conmemorados en cada uno de sus aniversarios. Nunca muy leído, sí es recordado periódicamente por cualquiera de los fogonazos de su personalidad o de los destellos de su prosa. Así, entre los muchos acontecimientos que deparó la conmemoración del centenario de su muerte, posiblemente el de mayor alcance fuera la edición crítica de sus *Memorias* (2011), a cargo de Juan Carlos Ara Torralba. Las anotaciones manuscritas que George J. G. Cheyne (1972) mencionaba como *Diario* y que se han publicado finalmente bajo el título de *Memorias* —denominación usada por el propio autor— soportaron un silencio de más de ciento treinta años, pero conservan —y esto es lo más sorprendente— todo su vigor. Desde muy temprano, Costa configuró una prosa moderna, alejada del retoricismo decimonónico; se prodigó mediante un discurso confesional, de impecable proceder argumentativo, saturado de información sabiamente organizada. Diez años después de la celebración del centenario, en 2021, también Juan Carlos Ara recuperó nuevos textos personales y desconocidos del joven Costa. Tanto las *Memorias* como su *Nosce te ipsum*, cuyos manuscritos se conservan en el Archivo Histórico Provincial de Huesca, habían sido consultados por algunos investigadores —Cheyne o el propio Ara Torralba, principalmente—, su contenido había sido incorporado de manera parcial a ensayos y estudios, pero apenas eran conocidos más allá del círculo estrecho de los expertos.

Nosce te ipsum, como apuntaba Juan Carlos Ara, fue el complemento necesario de las *Memorias*; títulos ambos de la misma época, fruto, por lo tanto, del mismo talante angustiado, contradictorio y atormentado del joven montisonense. Las *Memorias* reunieron anotaciones firmadas entre 1864 y 1880; es decir, entre los diecisiete y los treinta y cinco años del autor. Bajo el título de *Nosce te ipsum*, se publican los cuadernillos así titulados por el propio Costa, junto con algunas “Notas [biográficas] sueltas” de elevado interés. Los escritos editados en 2021 se extienden entre mediados de 1868, cuando el autor no había cumplido aún los veintidós años, y 1872. Costa escribió la mayor parte de estas confesiones en Barbastro, mientras trabajaba en una empresa de extracción de aceite, como pupilo y protegido de Hilarión Rubio,



Cubierta de la edición de *Nosce te ipsum* y otros textos autobiográficos de juventud (2021).

aunque las concluyó en Madrid, a donde se desplazó en octubre de este mismo año, 1868, para ejercer como profesor en el Colegio Hispanoamericano de Santa Isabel, dirigido por otro de sus mentores, su tío José Salamero.

Ara Torralba se pregunta con razón para quién escribía Costa estas anotaciones íntimas. Y no es un asunto menor si se trata de entender cabalmente unas páginas donde el autor se sirve incluso de criptogramas para ocultar confesiones y pensamientos. Así, los cuadernillos denominados *Nosce te ipsum* vienen encabezados por una inequívoca advertencia inicial: “No leáis el secreto de mi alma”, mensaje oculto bajo jeroglifos. Pero al mismo tiempo el propio Costa desvelaba en sus notas algunas claves para descifrar su “escritura secreta particular”. En otro momento, apuntaba en uno de los cuadernillos:

Ahora he principiado estos apuntes de *Nosce te ipsum*, que, una vez terminados, serán curiosísimos para mí, especialmente cuando me halle en edad avanzada. Lo escribo para mí solo y lo escribo a correr de pluma [...]. (p. 23)

Sin embargo, no se trata de desahogos o de lamentos juveniles sin mayor trascendencia. Costa pretende preservar su intimidad, pero hace gala de una prosa fluida, cuidada, y de un despliegue admirable de referencias históricas y culturales. Así, una tensión muy moderna entre lo privado y lo público atraviesa estas páginas, destinadas, en última instancia —cabe concluir—, a la posteridad. Prueba de ello es que el autor las conservó siempre y las legó a sus herederos. Las mismas contradicciones afloran en el capítulo denominado *Semblanzas*. Con la admonición inicial de “Reservado”, Costa traza aquí el retrato de veinte personajes anónimos de su entorno más cercano, incluido él mismo. Claro que al principio el autor anotaba también las iniciales de cada uno de los elegidos. Así pues, incluso cuando esbozaba estampas descarnadas de sus más próximos, el joven escritor oscilaba entre el ocultamiento y la posibilidad de que sus reflexiones fueran conocidas y difundidas. En este caso, “tras muchos años de indagaciones”, Juan Carlos Ara propone una muy “posible resolución de los acrónimos”, según sus propias palabras.

Tanto las *Memorias* como *Nosce te ipsum* constituyen, además, como bien subraya Ara Torralba, hitos de relevancia en la muy escasa literatura autobiográfica del siglo XIX. También en este sentido Costa fue, pues, un adelantado a su tiempo. Estrechamente relacionado con el hipotético destinatario de los textos, se erige otro asunto de no menor interés: la intención última de estos escritos. El autor oscila casi siempre entre la lamentación y el orgullo: la queja por no haber contado con un entorno propicio, con un verdadero maestro que lo guiara, y el orgullo, por estar convencido de poseer, con todo, un talento excepcional, además de una inclinación gigantesca hacia la sabiduría. Ya en los primeros párrafos el joven autor esbozaba impresiones reveladoras en este sentido: “Mi afición a los libros era desmesurada”, “Como escritor, creo que hubiera yo sobresalido en todos los estilos”, desde temprano cobijaba un “deseo infinito de saber”. En suma, el joven Costa respira plenamente la atmósfera del Romanticismo, cree en los individuos como factor de cambio más que en los grupos sociales o en los sistemas políticos, aspira a quedar en la historia de la humanidad como uno de los grandes hombres que vislumbran el futuro y conducen inexorablemente hacia el progreso a sus semejantes. Tal y como anota Juan Carlos Ara, Costa reproduce en muchos puntos, seguramente antes de leerlo, *El culto a los héroes* (1841) de Thomas Carlyle, se empapa de Jaime Balmes y cita sobre todo a François-René de Chateaubriand; quiere configurarse a sí mismo, en definitiva, como uno de los grandes hombres en que creyó el Romanticismo:

Yo quería ser como ellos siendo más joven que ellos. Si había o no en mí fuerzas suficientes para alcanzarlos será ya siempre un misterio, pero es lo cierto que un instinto superior me elevaba hasta el trono de esos hombres, como un ideal sublime, en los inspirados arrobamientos de mi alma. (p. 31)

Obsesionado con su formación, esto es, con las posibilidades, aunque remotas, de alcanzar las altas metas a que aspiraba, Costa anota todos y cada uno de los libros que ha leído desde que tenía uso de razón, pero todavía con mayor interés deja constancia de todo lo que ha escrito, de lo que ya ha publicado, de los esbozos o proyectos que anidan en su cerebro. Y así

plasma con total evidencia la magnitud de su anhelo de saber, la exhaustividad de sus intereses: lo mismo se proponía confeccionar una *Clasificación artificial de los vegetales por medio de las hojas*, que una *Gramática hispano-francesa*, un *Diccionario francés-español-francés*, un librito titulado *La doctrina de Cristo y las creencias del cristiano*, un *Tratado de agricultura general*, una tragedia denominada *El Cinco de Marzo en Zaragoza* o un ensayo sobre el sistema de gobierno en España que se habría de titular *Confederación Ibérica*, etcétera. A pesar de un permanente descontento de fondo, anota Costa varias etapas de cierta satisfacción y progreso en su esforzado recorrido formativo: a partir de 1863, cuando se desplaza a Huesca y cursa en los años siguientes algunas materias en el Instituto, donde incluso sustituye temporalmente a algunos profesores; sus primeros y breves viajes a Madrid; la estancia de nueve meses en París, becado para participar en el Exposición Universal de 1867, que evoca como el verdadero despertar de su mente —“¡Oh! 1867 en las páginas de mi historia es el año de tránsito entre una vida que expira y otra vida nueva que principia, adivinada ya mucho antes por mi instinto, activo y profundo como la penetrante vista de un sonámbulo...” —, y la llegada de nuevo a Madrid en octubre de 1868 para ejercer como profesor en un colegio privado y cursar poco después estudios de Letras y de Derecho en la Universidad.

Con todo, en 1876 Costa es ya oficial letrado e inicia finalmente su etapa profesional, siempre accidentada e interrumpida por sus incursiones en la política y, sobre todo, por el estudio. En coincidencia con la Revolución de 1868, Costa se declaraba ya republicano federal y emprendía con total decisión el camino del racionalismo que lo apartaría definitivamente tanto de Hilarión Rubio como de José Salamero, ambos de inclinaciones ultramontanas. No obstante, a lo largo de las anotaciones Costa mantiene sus convicciones cristianas, si bien manifiesta tímida y ocasionalmente algunas dudas en materia religiosa. *Nosce te ipsum* concluye propiamente con una nueva queja, y esta de veras fundada, la reciente enfermedad que se le ha manifestado, distrofia muscular progresiva en su brazo derecho: “¡Desdichada vida la de aquel que ha perdido la esperanza y las ilusiones!...”, anota el Costa más trágico.

En suma, en la presente edición de *Nosce te ipsum* el lector apreciará enseguida un excepcional empeño de exégesis por parte del profesor Ara Torralba, que entrega al lector escritos de máximo interés no solo para ahondar en la personalidad de Joaquín Costa, finalmente uno de los grandes hombres que anhelaba ser, sino en el clima social del último tercio del XIX, cuando el país se desgajaba en plena contienda entre el tradicionalismo y la modernidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Costa, Joaquín (2011), *Memorias*, ed. de Juan Carlos Ara Torralba, Zaragoza / Huesca / Teruel, PUZ / IEA / IET / IFC, Gobierno de Aragón (Larumbe, 73).
- (2021), *Nosce te ipsum*, ed. de Juan Carlos Ara Torralba, Zaragoza / Huesca / Teruel, PUZ / IEA / IET / Gobierno de Aragón (Larumbe, 105).
- Cheyne, George J. G. (1972), *Joaquín Costa, el gran desconocido*, Barcelona, Ariel (reed., con prólogo de Josep Fontana y epílogo de Eloy Fernández Clemente, Madrid, Ariel, 2011).

Normas de publicación de la revista

PRESENTACIÓN DE ORIGINALES

1 La revista **Joaquín Costa** (antes *Anales de la Fundación Joaquín Costa*) publica desde 1984 estudios sobre Joaquín Costa y también acerca de numerosos temas de antropología, política hidráulica, agricultura, ciencias sociales, derecho..., en fiel traslación del mapa o territorio de todas las disciplinas que el polígrafo altoaragonés ensayó a lo largo de su fecunda vida.

2 Los trabajos científicos originales que se atengan a esta orientación se enviarán a la redacción de la revista (Centro de Estudios Joaquín Costa • IEA / Diputación Provincial de Huesca. Calle del Parque, 10. E-22002 Huesca. Teléfono: 974 294 120. Correo electrónico: publicaciones@iea.es), impresos y en el correspondiente soporte digital. El texto irá acompañado, en folio y archivo aparte, del nombre y apellidos del autor, el centro docente o investigador al que pertenece y su dirección postal, teléfono y correo electrónico.

3 Los trabajos irán precedidos en la revista de un resumen en castellano y de su correspondiente **abstract** (inglés) o **résumé** (francés), que deberá entregar el autor junto con su original. En él se recogerán de forma resumida, en unas breves líneas, las principales ideas que se aporten en el texto. De no poder facilitar el autor su versión en inglés o francés, deberá hacerlo constar expresamente para que la redacción de la revista pueda realizar el oportuno encargo de traducción.

4 La maquetación correrá a cargo de la revista, lo que implica detalles como que no hay que incluir encabezados de ningún tipo ni partición de palabras a final de línea o espacios sistemáticos que no vayan fijados con tabuladores. De no presentarse el original con las notas ya incluidas a pie de página, estas, siempre numeradas correlativamente, irán en hoja aparte, al final del texto. En ese lugar se colocará la bibliografía, que se ordenará alfabéticamente por los apellidos si no se decide ubicarla únicamente en las notas para hacerlas autónomas.

5 Por lo que respecta al texto, este se ajustará en cuanto a su ortografía a lo dispuesto por la Real Academia Española.

6 Tanto el interlineado como los márgenes, tipo de letra y otras características de formato serán uniformes, con la única excepción de las citas extensas, que podrán llevar sangría mayor y un cuerpo de letra menor. Las citas textuales se presentarán entrecomilladas, nunca en letra cursiva, que se reservará para destacar palabras dentro de la cita si es preciso.

7 Las llamadas de nota irán tras el signo de puntuación cuando acompañen a este. No es necesario dejar un espacio antes de la llamada de nota, vaya esta tras signo de puntuación o tras cualquier letra.

8 Las ilustraciones, si las hubiera, se colocarán al final, con sus pies, indicando, eso sí, cuál ha de ser su ubicación aproximada entre el texto y aportando la información pertinente acerca de la procedencia y propiedad de las imágenes.

9 Para el resalte o grafismo enfático se evitará el uso de negritas, mayúsculas y subrayados (en su lugar, son preferibles las cursivas, las versalitas o los entrecomillados).

10 En relación con los distintos apartados y subapartados, si los hay, se evitarán en la medida de lo posible numeraciones innecesarias (el cuerpo de la letra, su estilo y su ubicación en la página reflejarán adecuadamente la jerarquía de los epígrafes).

11 Si se incluye bibliografía final, esta se ordenará alfabéticamente por los apellidos de sus autores. Se recomienda el procedimiento de incluir en el texto y entre paréntesis el apellido, seguido del año de edición y las páginas (si es preciso) de la obra a la que se remite, con referencia a una lista bibliográfica final.

Si se prefiere ofrecer las referencias bibliográficas completas en notas a pie de página, se evitará la redundancia de añadir una bibliografía final.

12 Las referencias bibliográficas contendrán los siguientes datos y en este orden: apellidos y nombre del autor, año de publicación entre paréntesis, título de la obra en cursiva, lugar de edición, editorial y, en su caso, páginas citadas.

Los artículos de revista o de prensa y las colaboraciones en volúmenes colectivos se ofrecerán entrecomillados y a la mención del título de la revista u obra colectiva seguirá el número o volumen de la misma y las páginas citadas, todo ello separado mediante comas.

ACEPTACIÓN Y PUBLICACIÓN DE ORIGINALES

1 Todos los trabajos serán revisados por un mínimo de dos especialistas. Cuando el resultado de dicha revisión lo exija, el original con las pertinentes anotaciones será devuelto al autor, que deberá tenerlas en consideración.

2 Tal como el autor asume la responsabilidad intelectual de las ideas y afirmaciones contenidas en sus escritos, la redacción de la revista decidirá su aceptación y, si es el caso, propondrá cambios formales en relación con estas normas.

3 El texto editado será el resultante de la corrección de pruebas por el autor —sin añadidos que modifiquen la maquetación— o ese mismo borrador si no se devuelve corregido en el plazo fijado.

RESEÑAS

1 Aquellas entidades, autores o editoriales que deseen dar a conocer sus libros a través de la revista **Joaquín Costa** deberán enviarlos a la redacción de la revista, indicando su interés en que aparezca una reseña en la correspondiente sección, que se encargará a un especialista en la materia.

2 Igualmente la redacción acogerá aquellas reseñas que le lleguen directamente. Estas deberán ofrecer en primer lugar la referencia bibliográfica completa del libro reseñado y se acompañarán, en lo posible, de la imagen de su portada.

Contenidos

Presentación

Juan Carlos Ara Torralba

Joaquín Costa y el *incidente Caballero*:
ideología y justicia en torno al Premio de la
Real Academia de la Historia (1898)

Manuel López Forjas

Concepción Casas:
crónica de un amor disputado

Venancio Díaz Castán

Mariano Lacambra Marín:
política hidráulica y costismo
Víctor Manuel Lacambra Gambáu

La estacionalidad de las actividades
turísticas en el Alto Aragón

Luisa María Frutos Mejías

La carretera soñada: una vía de unión
con el Pirineo siguiendo el río Guatzalema

Eugenio Monesma Moliner

Reseña de *Nosce te ipsum* y otros textos
autobiográficos de juventud, de Joaquín Costa

José Domingo Dueñas Lorente



IEA
Instituto
de Estudios
Altoaragoneses

**DIPUTACIÓN
DE HUESCA**