

Los belicosos inicios (parlamentarios) de un pacífico ferrocarril

Mis buenos amigos y compañeros de CREFCO me piden una colaboración para su página web. Se me ha ocurrido este comentario histórico de las leyes del Canfranc. Ya sé que esto de la historia no complace a muchos defensores de la línea, porque parece que todo se reduce a un cuento antiguo, a una narración antañona que nada tiene que ver con lo que se pretende hacer. Pero, además de que estas peripecias son entretenidas, pienso que se pueden obtener de ellas moralejas muy útiles. Y no voy a citar aquello de que “los pueblos que olvidan su historia están condenados a repetirla”. ¡Anda!, si lo he dicho sin darme cuenta. Es que es una frase feliz, aunque seguro que engañosa como suelen serlo los lugares comunes y los aforismos ilustres. La repetición de la historia tiene lugar más bien a través de grandes espirales que cuentan con una coordenada no visible en el plano que es el tiempo: la cuarta dimensión, marcada por la situación social y tecnológica en que se hallan quienes se enfrentan con el fenómeno repetitivo.

Y una advertencia: me había propuesto estudiar las dos leyes del Canfranc, la de 1882 y la de anticipos reintegrables de 1886. Pero resulta que, de una parte, no encuentro el librito de la de 1886, que no sé donde lo he puesto, y de otra veo que esto está saliendo muy largo. Si el comentario suscita interés y me animan mis amigos de la CREFCO seguiré, encantado, refiriendo esos segundos debates sobre el ferrocarril que se hicieron ya muerto D. Alfonso XII. De momento, ya he trabajado bastante.

El ferrocarril del Canfranc y la estrategia europea en 1880

Ríos de tinta (y un servidor algún que otro arroyuelo) se han escrito sobre este humilde y entrañable ferrocarril pirenaico. Para el que no lo sepa: la línea nace en Huesca y llega hasta la explanada de los Arañones, en el pueblo de Canfranc "nuevo", para pasar desde ahí a Francia a través de un túnel internacional de más de siete kilómetros, construido a principios del siglo XX. El tren todavía llega a Canfranc. Llega como puede, el pobre, pero llega. Lo que no hace es pasar a Francia. Pero un día volverá a pasar.

Bien, pensará el lector más o menos conocedor del Canfranc: pero, ¿que tiene que ver esta línea con aquellos conflictos bélicos que agitaron al belicista mundo europeo del XIX? Aparte de las guerras napoleónicas de 1808-1813 y la de los Cien Mil hijos de San Luis, del duque de Angulema, en 1823, muy vivas todavía cuando se

debaten las leyes del Canfranc, hubo en el resto de Europa muchos conflictos bélicos. Por citar los más importantes, la guerra de Crimea y la franco-prusiana, que llevaron a todos los países a fortificar sus fronteras. También la guerra de Secesión americana salió a colación. Pues bien, éstas y hasta otras más remotas como el paso de Aníbal por Port Bou o Le Perthus y el de Carlomagno hacia Zaragoza por Roncesvalles, parece que condicionaron el tendido de la línea o fueron invocadas por los parlamentarios españoles en aquellos debates. El asunto es por lo menos curioso.

La idea de tender esta línea para comunicar por el Pirineo a Francia y España data de 1853. En plena fiebre ferroviaria, Aragón pidió una comunicación con Francia por la que se pretendía, nada menos, que canalizar el tráfico París-Madrid. No era descabellado, porque el trayecto ahorra unos cien kilómetros. Las cosas parecían ir bien al principio, pero luego se encallaron por muchas razones. En 1882, casi treinta años más tarde (en este ferrocarril todo es secular), Alfonso XII puso en Huesca la primera piedra en 1882, pero hubo que esperar hasta 1886 para que, fallecido ya el monarca, las obras entre Huesca y Jaca comenzaran efectivamente. Esta acción se enmarcó en dos leyes: la llamada del Canfranc de 1882, que autorizó la construcción y concesión de la línea, y la de anticipos reintegrables de 1886, que la dotó de una interesante subvención sin la cual, al parecer, no arrancaba. Ambas leyes pasaron por el Congreso y el Senado, y ahí es donde se dió la batalla entre partidarios y detractores que expresaron sus pintorescas opiniones. Los discursos de los parlamentarios fueron recogidos en sendos libros publicados en Zaragoza por la Diputación Provincial, en su antigua y acreditada imprenta del Hospicio de Nuestra Señora de Gracia, que todavía sigue trabajando. A estas publicaciones me remito.





Anverso y Reverso de moneda conmemorativa del comienzo de las obras del Ferrocarril de Canfranc
(Foto: L. Baguer)

La “Compañía Aragonesa” para la construcción del ferrocarril del Canfranc

Debo señalar antes de entrar en esas discusiones parlamentarias de las leyes del Canfranc, que en aquel momento en Zaragoza estaba en trance de constitución una importante sociedad anónima para la construcción y gestión del ferrocarril del Canfranc. No hubo capital aragonés para las líneas de Barcelona, Madrid o Pamplona-Alsasua, en cambio sí se encontró para lograr esta comunicación con Francia. Lo más granado de la sociedad zaragozana y aragonesa del momento estuvo presente en esta sociedad: Francisco Moncasi, Marceliano Isábal, Martón y otros muchos personajes. Esto puede explicarse por la sensación de aislamiento continental que tenía la región, el deseo de perforar esa gran muralla pirenaica que nos separa de Francia, país con el que la región había tenido históricamente intercambios comerciales superiores a los que mantenía con el resto de España y el empecinamiento del pueblo aragonés. La existencia de esa

compañía, con más de ocho millones de pesetas comprometidos, garantizaba por lo menos que el ferrocarril, una vez concedido, se acometería, garantía que no existió nunca en las otras líneas. Esto pesó sin duda en el ánimo de los legisladores.

De todas formas, habría mucho que hablar de esa compañía Aragonesa que, después de recibir flamantemente el encargo de la construcción del ferrocarril en 1882-83, no se atrevió a hacerlo y terminó traspasando la concesión a la Compañía Caminos de Hierro del Norte de España. Pero ésta ya comunicaba España con Francia por Irún-Hendaya y nunca estuvo motivada por que aquel extraño ramal pirenaico funcionara bien. Las quejas del deficiente material utilizado fueron continuas desde el primer momento. En 1893, cuando se concluyó el trayecto Huesca-Jaca, cuya ejecución y trazado fueron ejecutados ya por la Compañía del Norte, aunque con fondos adelantados por la Aragonesa, ésta se disolvió un poco vergonzantemente. Hay mucho material que se puede utilizar para averiguar el trasfondo de este negocio, en el que parece latir un deseo especulativo y el abandono de una noble causa regional. Lo dejaremos para otra entrega.

Alfonso XII, “el del Canfranc”

Así se le podría llamar, al menos en Aragón, pues no solo estuvo el rey en Zaragoza y Huesca en 1882 para el asunto de las primeras piedras, sino que logró impulsar la línea, aunque un tanto rocambolescamente. La anécdota la contaba Juan Lacasa Lacasa, alcalde de Jaca durante muchos años, a quien tuve el gusto de conocer y tratar. Era persona de grandes prendas, ajedrecista y comerciante, hijo de Lacasa Sánchez-Cruzat, uno de los pioneros del Canfranc. Refería D. Juan que, en 1885, giró el monarca español una visita a la corte de Guillermo, el *Kaiser* del reconstituido Imperio alemán. En esta visita, de la que he visto algún testimonio gráfico y a la que acudió Isabel II desde su exilio parisino, hecha ya por cierto un adefesio, nuestro rey se sumó a unas maniobras militares; los prusianos estaban siempre haciéndolas. Creo que D. Alfonso hasta se tocó con el casco puntiagudo al que aquellos vikingos militaristas eran tan aficionados. Cuando volvía a España por la parisina estación del Norte, fue abucheado por una multitud de patriotas franceses, pues tras la derrota de Sedán en la guerra franco-prusiana guardaban nuestros vecinos gran rencor a los *boches*. El entonces presidente de la República, Mr. Grevy, quedó consternado. Se seguía temiendo una alianza germano-española que atenazara a la República.



Manifestación reivindicativa del Ferrocarril del Canfranc, año 1914
(Foto: del libro *Canfranc, el Mito*)

Esta fantasmagórica alianza había constituido incluso uno de los factores de aquella contienda franco-prusiana, pues cuando se expulsó a Isabel II y quedó vacante el trono de España, pareció que era el príncipe Hohenzollern, primo de Guillermo, el candidato de Prim, a lo que Francia se opuso radicalmente, hiriendo la sensibilidad alemana. En éstas, Bismark, el canciller de hierro, lanzó sobre París un telegrama equívoco, desconocido al parecer por el mismo *Kaiser*, que sabía que provocaría una declaración de guerra por parte de los franceses. Los alemanes se fingieron más heridos de lo que realmente estaban, porque lo que pretendían era suscitar una confrontación para la que se sentían preparados. Nosotros, a quienes en aquella lotería monárquica nos tocó luego ser súbditos fugaces de D. Amadeo de Saboya, al parecer ni entrábamos ni salíamos en estos manejos.

Pues bien, deseando desagaviar al abucheado Don Alfonso, el presidente Grevy le invitó a almorzar y, para complacerle, desempolvó el asunto del ferrocarril del Canfranc, que yacería en algún armario ministerial. Francia hasta entonces nada había dicho acerca de la prolongación de este ferrocarril por su suelo; desde ese momento pasó a considerarlo como una opción viable. Se firmó entonces el protocolo de 1885 que, sin rango de ley, permitió albergar buenas esperanzas para la línea internacional. Muerto ya D. Alfonso XII, su predilección por el Canfranc fue invocada en los debates parlamentarios de la Ley de anticipos reintegrables (nadie, por cierto, los reintegró) de 1886. Y finalmente fue su hijo Alfonso XIII quien inauguró la conexión en 1928, casi cincuenta años después. De manera que este título honorífico que propongo para Alfonso XII podría convenir a ambos. En todo caso, la hilación monárquica en este asunto es clara y podría ser D. Juan Carlos, aunque fuera en el ocaso de su reinado,

quien reinaugurara la conexión. Así podríamos llamarlo el Real Ferrocarril del Canfranc, que es algo que queda muy bien.

Divertimento gastronómico

Por cierto, en aras del conocimiento gastronómico vamos a sacar a colación algunos de los menús de cuando vino D. Alfonso XII a Zaragoza en 1882. Fue quizás la primera ocasión en que estos banquetes públicos fueron recogidos en la prensa zaragozana. No, digo mal, ya que anteriormente, cuando la conexión ferroviaria con Barcelona en 1861, se había publicado el menú de la cena dada en la Lonja bajo el gobierno, todavía, de Isabel II. Aquellos banquetes ferroviarios impuestos por la moda francesa (las principales concesionarias eran de esta nacionalidad) solían ser épicos y establecieron una forma de servir los ágapes inaugurativos que duró casi medio siglo.

Cuando vino Alfonso XII a Zaragoza, Huesca y Alcañiz, las autoridades locales se afanaban por ofrecerle agasajos. Después de mucha deliberación y presupuestos de la hostelería local, la cosa quedó así: una cena en el palacio arzobispal de Zaragoza para D. Alfonso, que vuelve del acto del Canfranc celebrado en Huesca, que sirvió Zopetti, de la Fonda Europa, y un lunch en Alcañiz al siguiente día, celebrado con motivo de la inauguración de las obras del ferrocarril de Val de Zafán, que sirvió el también hostelero italiano Fortis, de la Fonda de las Cuatro Naciones. Por cierto que este último industrial presentaba a la DPZ una oferta nada menos que de ochenta duros cubierto, cuando una comida normal costaba un duro. Entendía que por menor cantidad las cosas no estarían a la altura deseada. Pero es que, entonces, el aprovisionamiento de *delicatessen* era muy difícil: los vinos había que traerlos de Francia, el pescado de San Sebastián o Bayona. Todo muy costoso.

Veamos los menús de ambas comidas, según la prensa del día. El lunch de Fortis ofrecido al monarca en Alcañiz en un pabellón de la estación (se ponía la primera piedra del ferrocarril llamado de Val de Zafán, que comunicaba el Bajo Aragón con el Mediterráneo), fue el siguiente que copio, con sus erratas, de la prensa local:

Galantine de Dindes gelée

Jambons glacés a la Espagnole

Langoustes belle-vue

Paté de Perdreaux truffés a la Parisiense

Chaufroix a l'Imperiale

Chapons de Bayonne a la Bordelaise

Savarins a la Montmorency
Croquembunches au panaché
Desserts variés

Vins: Chateau Iquen, Saint Julien, Cantemerle, Chateaux Margot, Jerez, Chambertin Pommard, Crème de Bouzy, Champagne Royal, Café et the, Chartreuse, Fin Bois, Anisette

Parece que los *croquembunches* son esos buñuelos caramelizados que ahora acostumbramos a ver en sustitución de las tartas de boda: serían quizás *croq bouchées*, buñuelos inflados. Los cajistas andaban locos con esas cartas extranjerizantes. No es de extrañar que quienes acudieran a tan fantástico lunch quedaran encantados, como recoge escuetamente la prensa: "nadie quedó descontento del lunch". Y respecto a la cena servida por el fondista Zoppetti en el palacio arzobispal, consistió en lo siguiente:

Consomme a la Reine
Ouefs brouillés aux truffes
Pieds de porc a la Perigoux
Turbots de Dieppe a la Hollandaise
Filets de boeuf a la Parisiense
Foie-gras a la bellvue
Saumon a la Mayonnesse
Dindés truffés rotis
Babas cardinal
Fromages glaces
Desserts

Vinos, Xerez Tio Pepe, Rhin Rüdeslieimer, Bordeaux Mouton Rotschild, Champagne Veuve Clicot
Chartreuse, Fin Bois, Anisette

Estos banquetes celebraron la colocación de las primeras piedras, lo que no quiere decir que las obras comenzaran. Siguiendo con la novelesca historia del ferrocarril del Canfranc, diremos que éstas empezaron en el tramo Huesca-Jaca hacia 1888, cuando la compañía del Norte (de capital mayoritariamente francés) se hizo cargo de la concesión primitivamente otorgada a la Compañía Aragonesa, fundada ya en forma anónima para la construcción de este ferrocarril. Por fin el ferrocarril llega a Jaca,

en poco más de cuatro años de trabajos, el 31 de mayo de 1893 y el Hotel Unión de aquella ciudad ofrece a los asistentes el siguiente menú:

Riz a la milanaise

Vaul au rent Colbert

Saumon Belle Vue

Filet Mignon

Chapons farcis

Jambon Glacé

Petite fromages arlequin

Ananas

Dessert Varie

Vins: Medoc, Saint Julien, Sauterne, Chateau Laffite, Chateau Margot, Moet Chandon, Veuve Clicquot, Café et Liguers

Era un menú más sencillito pero bueno y en la línea de la cocina francesa que parecía indispensable en estos banquetes ferroviarios. Cuando la línea llega a Jaca en 1928 hubo más jolgorios gastronómicos, pero esto lo dejamos para más adelante, si seguimos la historieta.

Los debates de la ley en el Congreso

Había muchas razones en pro y en contra de este ferrocarril. Motivaciones económicas, por supuesto: costo elevado y desconocimiento del tráfico que pudiera esperarse. Y hasta que se firmó el referido Protocolo de París existía el convincente argumento de que Francia nada quería decir sobre la conexión. Pero lo que motivaba fundamentalmente a los enemigos de la línea eran, sobre todo, las cuestiones de índole estratégica. Apenas encontraremos en las discusiones de los cuerpos colegisladores, Congreso y Senado, objeciones bien estudiadas de orden económico. Tanto en aquel momento como más adelante, cuando en 1903 se firmó con Francia el Tratado de los Ferrocarriles Transpirenaicos (aparte del Canfranc, las líneas de Lérida por el Noguera Pallaresa y de Barcelona por Ripoll), España no ponía inconvenientes económicos, no miraba el dinero. Actitud muy nuestra, muy inconsecuente y muy distinta de la que mostraban los franceses. Pero así eran las cosas. La oposición a este ferrocarril radicaba entonces, en los años ochenta del siglo XIX, en la estrategia militar. Ésta había sido quizás una de las razones (la otra fue la de conseguir una mayor potencia de las locomotoras en un país muy montañoso) por las que el ancho viario de nuestra red fuera establecido, ya años antes, en la Ley General de Ferrocarriles en “cinco pies

castellanos”, 1’67 metros, que tantos problemas nos ha ocasionado, diferente del que estaban ya adoptando los demás países europeos. Se pretendía que los trenes invasores, cargados de soldados, no pudieran penetrar en España.

Hacia 1880 la presión aragonesa por el Canfranc alcanzó límites patrióticos. El pueblo aragonés veía su futuro condicionado por esta conexión directa hacia Europa. Hubo manifestaciones y pliegos populares de peticiones, firmados por los vecinos de todos los ayuntamientos aragoneses. Frente a estos deseos, el parecer de la Junta Consultiva de Guerra era implacable: razones estratégicas de defensa nacional impedían que se llevara a cabo el trazado. Aprovechando el buen momento de que un aragonés, el zaragozano Albareda, ocupaba el sillón de Fomento en un gabinete de Sagasti, se consiguió presentar la ley, debatida desde noviembre de 1881 hasta su aprobación el siguiente año.

Navarra y Cataluña también querían conexiones

Comienza el debate en el Congreso con un discurso bien construido del diputado Sr. Alonso Pesquera, de la minoría conservadora en la oposición, que muestra su opinión contraria a la aprobación, con fundamento en el sacrificio que supondrán para el Tesoro, en situación tan precaria, los quince millones de pesetas de subvención que va a suponer la línea: unos ocho para el tendido, a razón de 60.000 ptas. por km. (que constituían el importe normal que el Estado facilitaba para las líneas aprobadas) y otros 6’5 para la parte española del túnel internacional, aparte de las exenciones aduaneras típicas para el material ferroviario y de obras que se debía de importar. Es curioso apreciar que el túnel internacional, cuando finalmente se construyó entre 1918 y 1925, costó alrededor de 11 millones de pesetas. Curioso porque la desviación, cincuenta años después, no llegó ni al doble.

Tercian los defensores del proyecto explicando que, después de todo, la subvención solicitada es la normal prevista por la ley general de ferrocarriles entonces vigente.

Pero si estos comienzos son razonables y sus argumentaciones bien explicadas, enseguida empieza a malearse la cuestión central. Surgen los intereses regionales. Navarra y Cataluña ven con recelo esta comunicación aragonesa y postulan sus necesidades: también ellos quieren conexiones con Francia, valle a valle. El asunto se zanja mediante la advertencia de que este ferrocarril no supondrá inconveniente alguno para la posible construcción de otros, “aunque sean líneas paralelas”. Entre bastidores

ya se habían pactado las conexiones catalanas. Es de comprender que los diputados defendieran los intereses de sus distritos, pero hay que recordar que en ese momento ya existían conexiones por Irún y Port Bou, y de lo que se estaba hablando era de una comunicación por el Pirineo central, para lo que se había dictado expresamente una ley años antes. Tuvo ya el Canfranc este inconveniente de origen, que andando el tiempo cristalizó en el Tratado de 1903, en el que se pactaron hasta tres líneas, como antes hemos referido. Demasiadas para que nuestras posibilidades económicas permitieran hacerlas bien. Conflictos regionales a los que seguimos siendo tan propensos. Constituimos, casi, una federación encubierta, pero sin educación federal

La ley pasa al Senado

Sin más complicaciones, a salvo ese compromiso de que el ferrocarril del Canfranc no constituiría problema alguno para la construcción de cuantas líneas fueran necesarias para otras regiones fronterizas, pasa la ley al Senado. Allí la esperaban algunos generales patrióticos, dispuestos a defender las fronteras de la patria a cualquier precio. Pero no todos del estamento militar son “halcones”, hay algunos, empezando por el propio ministro de Defensa, que van a defender con muy buenos razonamientos prácticos la construcción de la línea. Tampoco puede decirse que las intervenciones respondan a intereses de partido: hay conservadores que defienden la ley estando en la oposición y sagastinos que la atacan aunque sea su gobierno el que la promueva. Todos hacen confesión de que sus opiniones no son partidistas ni responden a intereses regionales, aunque esto último sea un puro fariseísmo.

El debate tuvo altura y apasionamiento. No solo por las opiniones “estratégicas” –que hoy más bien causan sonrisa, tan duro es el paso del tiempo– sino por la compostura y el buen discurso de aquellos parlamentarios que saben explicar sus ideas sin herir a nadie. ¡Tiempos aquellos! Es de advertir que en la cámara alta hay muchos nombramientos por designación real, otros de carácter vitalicio e imperaban los representantes de la nobleza. Gente con clase. Como es costumbre, el turno empieza por los detractores.

Los intervinientes

Pero antes de seguir adelante creo que conviene hacer un ligero apunte de las personalidades que intervienen. El interés del debate radica más en estas personas que en el asunto en sí.



Eduardo Fernández de San Román, marqués de San Román, había nacido en Zaragoza en 1818, aunque no conozco su vinculación con esta ciudad. Era ya a la sazón teniente general y senador vitalicio. Rancia estirpe, antepasados virreyes de Navarra y de la Nueva España (México). Militar distinguido en la primera guerra carlista, sobre la que hizo varias publicaciones. Era famosa su biblioteca de asuntos militares que, a su muerte, legó a la Academia de la Historia. Se opone

apasionadamente, aunque siempre por razones estratégicas, a la construcción del ferrocarril.

Manuel Pavía y Rodríguez de Alburquerque (1827-1895) fue uno de los conjurados en la restauración borbónica, como antes lo había sido en el derrocamiento de Isabel. Combatió en la guerra carlista y, durante la I República, contra el movimiento cantonalista. Acabó con ella irrumpiendo en las Cortes a caballo en 1874, si es cierta la historia. Contaba con el favor real y su papel en este asunto del Canfranc fue también opositor, de nuevo por razones de estrategia.



Joaquín Jovellar Soler (1819-1892) intervino en la guerra de África con O'Donnell, en 1872 alcanzó el cargo de teniente general. Fue después capitán general de Cuba en dos ocasiones y también de Filipinas. En su momento y como capitán general de la zona del Centro secundó la restauración borbónica. En los debates por el Canfranc mostró una posición moderada y abierta a la construcción de la línea.



Arsenio Martínez Campos (1831-1900) ingresó en el Estado Mayor del Ejército. Participó en la guerra de África y en la expedición anglo-hispano-francesa en México. Estuvo en la Cuba durante la guerra de los diez años. Lucha en la segunda guerra carlista en Cataluña y, durante la República, en la guerra cantonal. Disueltas las Cortes republicanas por Pavía, Martínez Campos proclamó en Sagunto la restauración borbónica en 1874. Cuando se discutió el proyecto del ferrocarril del Canfranc era ministro de Guerra en el gabinete de Sagasta. Como miembro del gobierno se mostró partidario de su construcción.

Las deliberaciones

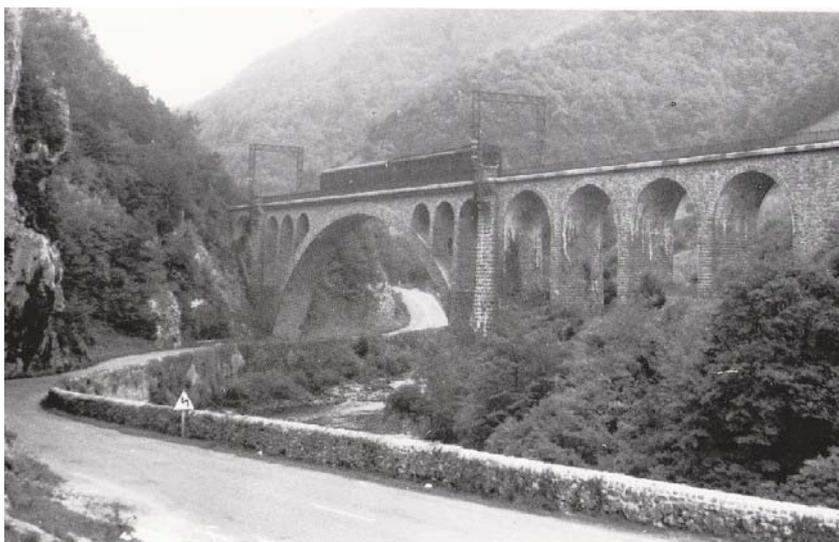
Abre el debate el conde de Casa-Valencia, del Partido Liberal Conservador. Empieza recordando que no está nada clara la continuación del ferrocarril por suelo francés. Y es que, efectivamente, aunque habían existido desde 1855 reconocimientos técnicos por parte de ingenieros de ambos países acerca de los pasos más recomendables, habiéndose llegado a ciertos acuerdos, la cosa no pasaba de ahí por más que los defensores del Canfranc pretendieran otra cosa. Se tercia además el asunto de una misteriosa carta recibida por el conde el día anterior, en la que se explicaba el desinterés de Francia por esta conexión. No insistiremos en este punto, que sale de vez en cuando en el debate, porque ya hemos dicho que hasta 1885 no hubo un cierto reconocimiento oficial de la República francesa.

Recuerda el orador que no se trata solamente de esta línea, sino que hay ya otras cinco o seis peticiones más: Roncal o Alduides por Navarra, dos por Lérida y otra en Barcelona, por lo que calculaba que si el Canfranc no costaría menos de cuatro millones de duros, habría que multiplicar por seis esa cifra, peso insoportable para el erario público.

Y además están las fortificaciones. Comprende que las montañas no constituyen al final un obstáculo insuperable para la invasión. Por eso, existiendo ferrocarriles y carreteras, han de hacerse costosas obras de fortificación complementarias. Toda Europa

fortifica sus fronteras. En Italia, el ministro de Guerra Sr. Minghetti acaba de pedir 144 millones de liras para completar la defensa de los pasos por los Alpes. Alemania, vencedora de la última guerra, ha fortificado extraordinariamente Estrasburgo y Metz, y tiene en estado de defensa los pasos fortificados del Rin. También lo hace Bélgica y hasta Inglaterra, pese a su insularidad. Mientras que nosotros hemos derruido las murallas de San Sebastián, “convirtiendo una plaza fuerte en un agradable punto de veraneo”, Francia no ha tocado una sola piedra de las murallas de Bayona y tiene un puente levadizo en el Adour. Cuando se prolongó la carretera de Olorón hasta la frontera para conectar con la nuestra por Canfranc (ya construida entonces) se ordenó la edificación de un fuerte inexpugnable (el de Portalet cerca de Urdós, en el valle del Aspe, que hoy se arruina sin haber disparado un tiro). Si esto hace Francia, país más poderoso que el nuestro, con sus fronteras, ¿qué deberíamos hacer nosotros?

Se dice –continúa– que el tendido y los túneles del ferrocarril pueden volarse en caso de invasión. Pero es que “esta destrucción no se hace cuando se declara la guerra, se deja para el último momento”, y cuando llega no siempre se puede hacer por su complejidad. La guerra franco-prusiana ofrece ejemplos de la rapidez con la que el enemigo puede restablecer las líneas. El ejército alemán, necesitando aprovechar el ferrocarril a París para el sitio de Metz, construyó un ramal de 38 km. para enlazar las estaciones de Remilly y Pont a Mousson, con dos puentes y otros dos viaductos, lo que les llevó solamente treinta y tres días. Por eso la opinión de los más importantes técnicos del ejército, como los generales Piélagos y Concha, es la de no abrir más portillos en el Pirineo.



Viaducto (Foto: del libro *Canfranc, el Mito*)

Interviene el diputado por Soria, Sr. Ortiz de Pinedo. Un corto parlamento que comienza apoyando la conexión: los aragoneses, que tanto han reclamado esta obra, sabrán defender sus fronteras en caso de invasión, como han hecho otras veces. Al fin y al cabo, gracias a ellos permaneció abierta la comunicación de la Corte con Francia cuando en la pasada guerra civil (la carlista) se habían interrumpido por Navarra y el Principado de Cataluña. Ésta era una razón de peso estratégico que ya había sido invocada por los que habían pedido la línea en 1853, en fecha bastante más próxima a aquella contienda civil. Desde este punto de vista, la comunicación internacional por el Pirineo central aragonés constituía una necesidad estratégica y puede que, desgraciadamente, lo siga siendo. Pero después de estas palabras de cortesía, la intervención del diputado se centra en la petición de la línea Soria-Calatayud, tan necesaria para su ya entonces postrada provincia.

Habla a continuación a favor de la ley el senador Sr. Ruiz Gómez. Explica que se está tratando el asunto militarmente, como si estuviéramos en tiempos de guerra, cuando se trata de construir una línea férrea para los tiempos de paz. Se refiere a esa guerra gigantesca, “tan curiosa”, que ha enfrentado en Estados Unidos a los del Norte contra los del Sur. Y pregunta qué beneficios sacaron en aquella contienda los unos o los otros de sus redes de ferrocarril ya construidas a la sazón: pues ninguno que se sepa. Se limitan a hacer ferrocarriles para la prosperidad de su nación, de los que tienen ya construidos, por cierto, más de ciento cincuenta mil kilómetros, la mitad de los existentes en el mundo. Recuerda que la inexistencia de caminos y ferrocarriles no salvó a España de todas las invasiones sufridas por los Pirineos y las enumera todas, desde Carlomagno hasta la última de los Cien mil hijos de San Luis del duque de Angulema, en 1823. Están también las fronteras marítimas que pueden invadirse perfectamente y recuerda la guerra de Crimen donde Francia e Inglaterra utilizaron sus poderosas armadas. Y la frontera con Portugal, la más vulnerable a una invasión. Después de todo, los ferrocarriles promueven la riqueza y ésta es el arma más poderosa para cualquier guerra: si queréis ser poderosos y tener recursos para la guerra “preparáos para la paz”.

Sigue el marqués de Casa-Jiménez, senador por Zaragoza y miembro de la Comisión que ha preparado la Ley, que interviene por alusiones para minusvalorar el asunto de esa carta que recibió el conde de Casa Valencia, asegurando el compromiso técnico de Francia con este ferrocarril pirenaico.

El apocalíptico general marqués de San Román

Las cosas se estaban torciendo para los “halcones” pues, como hemos visto, las argumentaciones en contra del ferrocarril iban siendo combatidas con razonamientos bastante convincentes. Es de suponer que aun cuando no estuviera nada clara la posición francesa respecto a la continuación de la línea, el éxito de la ley estaba bastante garantizado, una vez satisfechas las objeciones de otras regiones fronterizas que constituían (y constituyen) el meollo del asunto. Por eso los opositores deciden sacar a la palestra a su hombre fuerte, el general marqués de San Román, senador vitalicio y, aunque zaragozano de nacimiento, representante de Murcia en alguna legislatura; pertenecía a la minoría conservadora. Su discurso debió durar alguna que otra hora porque ocupa más de treinta páginas del librito que contiene estos debates. Eso era corriente entonces.

El general marqués de San Román, miembro del partido de Cánovas, entonces en la oposición, larga una gruesa andanada contra el ferrocarril. Apenas se entretiene en motivos económicos: se trata de la defensa nacional. Tiene un tono casi doctoral. Se trata de alguien que ha estudiado las campañas bélicas recientes y que conoce bien la geografía pirenaica. Todos le escuchan pacientemente y hacen luego menciones respetuosas a su intervención. Lo que no quita que, vistos ahora, sus razonamientos parezcan tremebundos y arcaicos.

Comienza haciendo profesión de su patriotismo y señala que ha de tratar el asunto desde un punto de vista militar y de “estrategia. No viene a combatir un camino español, sino un camino francés”, el que permitirá la entrada de su ejército en España. En la defensa del Pirineo está la defensa de España. Nuestro país posee el mayor sistema de defensas naturales de las naciones europeas y la que ofrece el Pirineo central, protegiendo el curso medio del Ebro, es la más significativa. Repasa de nuevo las invasiones habidas: todas han sido por los extremos, ninguna por el Pirineo central. El mismo Aníbal pasó hacia Italia por Le Perthus. Pero es que la guerra defensiva en caso de invasión ofrece muchas posibilidades de éxito si la acometida viene por los extremos de la península. Lo primero con que se encuentra el invasor si pasa por el Urumea es con una línea defensiva terrible formada por la divisoria entre los ríos Urumea y Oyarzun, teniendo el monte Jaizquíbel de un lado y las peñas de Aya de otro. Sería importante construir en el Urumea una plaza fuerte para asegurar la defensa, como ya postulaban en el siglo pasado (el XVIII) el general Morlán y sus compañeros O’Farrill y Samper. Si el invasor no obstante sigue avanzando, se encuentra con los desfiladeros de Tolosa y después, cuando ya cree que es suyo el país, se halla, al pasar de Zumárraga,

con el Pirineo al frente. Si aún así sigue pasando y se cree victorioso, al llegar a la llanada de Álava se encontrará con los desfiladeros de La Puebla antes de llegar a Miranda, donde el Ebro ofrece muchos vados. Pero si el invasor decidiera entrar a España por Roncesvalles se encontraría con la plaza fuerte de Pamplona, siempre importante y hoy más tras haberse fortificado el monte de San Cristóbal. Ése fue el camino que eligió el mariscal Soult en 1813, siendo derrotado a las puertas de Pamplona en la batalla de Sorauren. Pero, si pasara de la capital Navarra, aún encontraría el Carrascal y la plaza de Tudela, puerta de la siempre estratégica Zaragoza, a donde llegaría el ejército invasor muy desangrado.

En fin, que por estos caminos del oeste pirenaico el invasor tendría muchas dificultades superpuestas. Pero tampoco le vendrían bien dadas si lo que decide es invadir España por el Perthus, en la frontera de Gerona. El ejército invasor se encuentra primero con el Muga, la plaza de Figueras y el Fluviá, que forman dos líneas, apoyando sus flancos en el Pirineo y en el mar. Más adelante le sale al paso la línea de Ter y la indomable Gerona, todo ello acondicionado recientemente para su defensa en la guerra moderna. Hállase luego Barcelona, atravesando posiciones todavía fuertes. Además Barcelona es una ciudad que hay que ocupar con todos los inconvenientes que supone esto, no se puede pasar de largo. Y suponiendo lo lógico, que el invasor no baje por el Mediterráneo hacia Valencia, donde hallaría resistencia en Tarragona y Tortosa, sino que baje por el Ebro hacia Zaragoza, todavía se encontraría el invasor con el Ter, el Llobregat, los Bruchs y la fortificada Lérida, punto clave en todas las guerras con Francia. Difícil camino hacia la capital aragonesa.

Pide, de paso, un mínimo de 250 millones de pesetas para fortificaciones de primer orden, porque las de segundo orden no son costosas y se hacen sobre la marcha con los presupuestos ordinarios. Cifra por cierto muy elevada, porque el presupuesto ordinario en aquella época creo que no llegaría a los mil millones de pesetas: el compromiso, claro que para varios años, alcanzaría una cuarta parte de ese total anual.

La apertura del Canfranc propicia la invasión

Descartadas así las invasiones por los extremos, pasa el general marqués de San Román a explicar lo que sucedería si la invasión se hiciera por el punto central de la cordillera, concretamente por el valle del río Aragón. Aunque no está todavía el ferrocarril, está ya construida la carretera que comunica a los dos países por el *Summus Portus* de Canfranc. “Pues bien, desde que el enemigo pone la planta en la primera pulgada de tierra española, está dominando esa divisoria entre los ríos Aragón y

Gállego”. La carretera recién construida le permite llegar a Jaca. Y como esta carretera cambia en esa ciudad bruscamente de rumbo, torciendo hacia el valle del Gállego, podrá o bien encaminarse sin problemas por la canal de Embún hasta Navarra o descender ya, en seis jornadas, hasta Zaragoza. Una vez en Zaragoza, no pasará el Ebro sino que se correrá por la margen izquierda, río arriba y río abajo, tomando de flanco y de revés todas nuestras defensas, como hizo Souchet en la guerra de la Independencia.



Tren a su paso por Riglos, en uno de los estrechamientos del Gállego
(Foto: del libro *Canfranc, el Mito*)

Bien, el autor de este artículo, quiero decir mi modesta persona, no tiene estudios de estrategia pero se le antoja que el general utiliza las piezas del puzzle como le conviene. No está claro que desde Canfranc se domine con facilidad el valle del Gállego, separado desde Panticosa a Biescas por alturas de más de 3000 metros. Nada dice de la resistencia posible de Castiello ni de la de Jaca, plaza fuerte. Ni de la bajada por el curso del Gállego a La Peña, que hay que encauzar por desfiladeros a lo largo de

muchos kilómetros, ni de las estribaciones de la sierra de Guara. Lo que sí parece razonable es que, una vez a la vista de Zaragoza, las incursiones aguas arriba y abajo, sin pasar el río, no hallarían obstáculos importantes y podría dominarse un importante territorio desde Tudela a Fuentes o Quinto de Ebro.

La culpa de todo esto la tiene, según San Román, esa maldita carretera que pidieron sin muchas ganas los naturales del país y que tomaron los políticos de Madrid como cosa propia, simplemente por aquello de que durante las guerras civiles era el único punto por donde podía pasar el correo. Como si no existieran vapores que desde Santander pudieran haber hecho este servicio. Si por él fuera “pondría sobre el Pirineo central otro Pirineo”. Ahora el ferrocarril constituye un disparate aún mayor. Insiste en la dificultad de la voladura del túnel y menosprecia el inconveniente del diferente ancho de vía. Un túnel de ocho o diez kilómetros no se puede volar si no se vuela toda la montaña que está sobre él. El cambio del ancho es cosa sencilla, dados los ingentes medios de que dispondría el invasor.

Termina ya: si el ferrocarril se acaba haciendo, habrá que fortificar la entrada en el país haciendo un fuerte en el Coll de Ladrões, encima de la salida del túnel, más nuevas fortalezas en Jaca. La peor parte le tocaría a la ciudad de Zaragoza. “Zaragoza será ceñida con un anillo inmenso de piedra, hierro y bronce, como plaza fuerte de primer orden”: habría que obligar a la compañía concesionaria a costear esas obras. “Si no se perfora el Pirineo, Zaragoza se verá libre, no respirarán sus habitantes el aire triste que se respira en todas las plazas fuertes, se podrá ensanchar la población, se pasearán sin reglamento sus moradores por sus verdes y fértiles afueras La ciudad será convertida en ruinas cuando se presente ante sus muros esa formidable artillería, cuyo emplazamiento ni siquiera alcanzarán a ver los zaragozanos desde sus azoteas, pero cuyos colosales proyectiles reducirán la ciudad a montones de escombros y carne humana. Que Zaragoza elija lo que tenga por conveniente. Yo solo expreso, como zaragozano –dice–, mis deseos para la ciudad”.



Fuerte de Coll de Ladrones (Foto: del libro *Canfranc, el Mito*)

El general Jovellar

Es de suponer que a los espíritus más cuitados se les erizarían los cabellos con este mensaje, digno de la mejor Casandra. Los diputados aragoneses defensores del ferrocarril debieron interiorizar algunas dudas acerca de la conveniencia de poner en marcha las obras, imaginando la gruesa artillería, vamos a decir extranjera aunque el general más bien se refiriese a la francesa, pulverizando su ciudad. Y todo por una simple conexión ferroviaria con Francia. Como si no las hubiera ya en aquel momento por Irún y Port Bou. Como si no hubiera líneas ya construidas y otras en construcción con Portugal. Los recelos estratégicos de San Román tenían que conducir al cierre del Alto Aragón a cualquier progreso, la incomunicación con Francia, armando a sus habitantes como perennes guardianes de las invasiones. Una especie de maldición bíblica impuesta por un Moisés guerrero.

De explicar estas cosas se encarga, yo creo que con un poco de guasa, el siguiente orador, general Jovellar, quien se lamenta de que entre tantos pasos como hay en el Pirineo, solo el de Canfranc haya tenido que atraer “los rayos de la elocuencia” de San Román. No queda exento el orador, también general, de incidir en los estudios histórico-estratégicos, aunque en este caso para minimizar las tesis de San Román. Ahora retrocedemos nada menos que al siglo XIV: por los valles de Arán y Roncesvalles cruzaron los ejércitos reclutados en Francia por los hermanos D. Pedro y

D. Enrique de Trastámara para dirimir sus contiendas, como señala el historiador Mariana. Luego, en la guerra que España mantuvo con Francia en 1793, en tiempos de Carlos IV, el Coll de Perthus estaba interceptado por el fuerte de *Bellegarde*, que ocupaban los franceses. El aragonés general Ricardos halló la manera de penetrar en Francia a través de los desfiladeros de Creus, Porteuil y Más, no solo con la infantería sino la caballería y hasta con 24 piezas de artillería gruesa, con las que tomó este fuerte. También en esa misma guerra los franceses hallaron después la manera de cruzar la frontera por pleno monte y el desfiladero de Molló hacia Camprodón.

Por otra parte “no solo son los ferrocarriles los que pueden permitir las invasiones enemigas, sino también las carreteras”. Pues bien, según el plan publicado por el Ministerio de Fomento hay en servicio o construcción en este momento hasta once carreteras que comunican con Francia por territorio común, más otras seis de la Diputación Foral de Navarra. Y las enumera: en Aragón tienen este carácter la de Barbastro, por Graus, Campo y Benasque; la de Aínsa, por Plan; la del Pueyo, por Sallent; la de Zaragoza por Huesca, Jaca y Canfranc. A efectos estratégicos, la conclusión es la de que el Pirineo está ya perforado por dieciséis puntos distintos y el invasor no tiene sino elegir el que más le convenga, contando con las defensas que existan al otro lado.

La doctrina de la incomunicación –sigue– está desvirtuada por los estudios teóricos y por los mismos hechos de armas. ¿Por dónde pasó Napoleón los Alpes en su campaña de Italia? Por pasos secundarios y montañosos, no trazados en el mapa. ¿Cómo pudo conquistar Masséna la plaza fuerte de Busaco cuando la campaña de Wellington en la guerra napoleónica, desarrollada entre Ciudad Rodrigo y la frontera portuguesa? Pues envolviendo la plaza, haciendo marchar a toda su división por un paso de montaña que nadie había pensado que fuera practicable. Por eso dice el general austríaco Baron Von Khün que “los malos caminos no detienen al enemigo sino que, por el contrario, producen un perjuicio serio para la defensa”. Cuando un camino es malo para el asaltante lo es asimismo para el defensor, que no puede acopiar a tiempo fuerzas para oponerse a la invasión. Cosa que resulta evidente en el caso del Canfranc, en el que las tropas españolas deberían enfrentarse tras largos días de dura marcha a un ejército que domina ya las cotas altas. En la guerra franco-prusiana, una vez efectuada la concentración, el resultado hubiera sido seguramente el mismo con ferrocarriles que sin ellos, porque las tropas no se movieron ni podían moverse por ferrocarril, marchando siempre por las vías ordinarias, como si los ferrocarriles no hubieran existido. Los servicios de ferrocarril están a retaguardia y producen grandes ventajas para proporcionar municiones y víveres.

Otra cosa es, dice Jovellar, que deban hacerse fortificaciones para defender la línea. Esto es de sentido común. “Debe constar esta fortificación de cuatro fuertes en las posiciones dominantes e inmediatas a Jaca”, constituyendo allí, junto a la Ciudadela, un campo atrincherado. Deben construirse otros fuertes dominando las carreteras de Sangüesa y Panticosa. Y cerrar, como el arte lo aconseja, la ventajosa posición del Coll de Ladrones donde termina el valle de Canfranc. Y es que nuestro sistema defensivo está por organizar, cosa en la que se encuentra muy de acuerdo con San Román. Los prusianos han gastado en el perfeccionamiento de sus posiciones en Alsacia y Lorena más de quinientos millones de marcos. Por su parte Francia, en su corta frontera de 60 leguas que tiene en este punto con Alemania, ha levantado cinco plazas de guerra, con más de cuarenta fuertes. “Nosotros fiamos nuestra defensa solo en el valor de nuestros hijos”.

Interviene de nuevo San Román

Quien se ratifica en sus opiniones anteriores, emprendiendo de nuevo un largo parlamento. Sale sin embargo a colación una cuestión curiosa. Como San Román había maldecido tanto la carretera ya construida a Canfranc y en el turno de las discusiones ha resultado que aquella carretera se había hecho en un periodo de gobierno conservador, aclara lo siguiente. Que “la carretera se había adjudicado ya en tiempos de Prim” y que ellos, los conservadores, no hicieron sino permitir que las obras se realizaran. Era esta carretera, en efecto, un proyecto antiguo. Probablemente derivado de las dificultades de comunicación con Francia durante la primera guerra carlista, la de los siete años. Tenía un ramal a Panticosa y de sus consignaciones se extrajeron fondos para los primeros reconocimientos de la línea del Canfranc en los años 1854-1856. Así es que debemos a D. Juan Prim los primeros conatos de construcción de esta comunicación pirenaica por el valle del Aragón.

Y como estamos en una especie de escuela de estrategia y no hay que perder ocasión para mostrar conocimientos históricos, aclara también una circunstancia de la antes mencionada batalla de Busaco. Lo que quería Masséna era atacar de frente, lo que su Estado Mayor reprochaba por entender que la posición a conquistar era muy fuerte. Masséna, enardecido, les dijo a sus oficiales: “Ustedes, los del Ejército del Norte, son muy apasionados de las maniobras; los que procedemos del ejército de Italia atacamos al toro de frente y por los cuernos”. Pero a los dos días de combate comprendió que de frente no se podía tomar la plaza y por eso discurrió una sencilla maniobra por un

camino que nadie defendía, para coger al enemigo de flanco. Wellington tuvo que retirarse a la posición de Torres Vedras.

Aparte de argumentaciones estratégicas, piensa San Román que no hay en el Alto Aragón “la riqueza necesaria” para dar vida a este ferrocarril. ¿En qué consiste esta riqueza? “La carretera no ha desarrollado desde Jaca para arriba mayor prosperidad, riqueza ni movimiento importante; no ha promovido ni mucha arriería ni mucha carretería, ni siquiera movimiento de diligencias; tanto, que los viajeros que van a Panticosa de uno y otro país prefieren no bajar a Jaca e ir por los vericuetos a caballo. Esa zona productora de Huesca a Zaragoza, de unas diez o doce leguas de anchura y que, por un lado, termina en Cataluña a alguna distancia del Segre, desde donde le conviene ya llevar el tráfico por Cataluña, y del otro llega a la altura de Tafalla, desde donde conviene llevarlo por Alsasua, no va a ganar –con el ferrocarril– más que antes y, en todo caso, se les puede pedir algo de pérdida como sacrificio a la defensa del territorio”. Aquí el general está más acertado, si bien pensando exclusivamente en el tráfico que pudiera generar el último tramo de la línea, no el que pudiera subir de Zaragoza o Valencia.

El ministro de Guerra, general Martínez Campos

Después de otros rifirrafes protagonizados por ambos generales, interviene el ministro de Guerra, el también general Martínez Campos, que como hombre del gobierno es partidario de la construcción. Destaca los parlamentos de San Román y Jovellar, ambos miembros de la Junta Consultiva de Guerra, el primero presidente y el segundo vocal (al parecer algo díscolo). Con los dos quiere quedar bien. Tiene razón el general Jovellar cuando dice que “por todas partes se pasa”, que se lo digan a él –Martínez Campos– que a veces, en maniobras, ha pasado a Francia inadvertidamente y luego ha habido protestas diplomáticas “con muchísima razón”. En la guerra carlista condujo sin problemas fuerzas numerosas en una jornada desde Vera a Tolosa, sin ningún contratiempo. Hay que reconocer que por esta frontera un ejército que viniera de Bayona llegaría a Madrid sin encontrar plazas fuertes importantes, pues salvo algunas épocas del año los ríos se pueden vadear. Advierte, respecto a tráficos, que además de los que generara el propio trayecto, buena parte de la riqueza frutícola de Zaragoza tomaría este camino, “no solo a la frontera, sino al interior de Francia”. Por estas razones se confiesa partidario del ferrocarril, porque, “Sr. San Román: los tiempos cambian y la humanidad progresa”. Es cierto que habrá que hacer fortificaciones: no ciñendo a Zaragoza con un anillo de piedra y hierro, como preconiza San Román, sino construyendo fuertes en lugares estratégicos que es como ahora se hace la defensa de las

ciudades. Por lo demás, es cierto que la posición de Zaragoza “atrae los rayos invasores”, pero tanto con ferrocarril como sin él.

Un argumento curioso expone a continuación: si el ferrocarril facilita las invasiones, también facilitaría la que pudiéramos nosotros hacerlo a Francia, porque, “Sr. San Román, por poco que valgamos, ¿no hemos de invadir alguna vez?” Se conoce que el general Martínez Campos, persona siempre aguerrida que ascendió a brigadier por méritos de guerra en Cuba, estaba ya cansado de ser invadido y quería pensar en invadir Francia alguna vez.

Poco después tiene un incidente con San Román y corta el discurso. Parece que éste se le estaba riendo mientras hablaba. San Román contesta que no se reía de él, sino de sus argumentaciones acerca de la actuación de la marina francesa y británica en la guerra de Crimea, que no resultaba exacta; los errores en la relación de hechos históricos suscitan la sonrisa, dice, aunque se excusa.

El general Pavía y Rodríguez de Alburquerque

El general Pavía, que como bien se sabe hizo famosos los atributos de su caballo cuando disolvió las Cortes republicanas, tercia ahora en contra de la construcción del ferrocarril. Repasa las discusiones habidas y aporta de nuevo notas históricas. Al contrario de lo que se hace en España, Francia siempre ha fortificado sus fronteras con nuestra nación. Napoleón III visitaba el Pirineo francés buscando apoyos entre sus habitantes, que de siempre han sido legitimistas y muy abandonados del poder central. En uno de sus valles y cerca de un establecimiento termal, el emperador pregunta al *maire* del lugar que a dónde conduce un camino que atraviesa. “Señor, a ninguna parte”, le contesta el alcalde. ¿Cómo a ninguna parte? “Señor, el cuerpo de ingenieros ha prohibido que los caminos que pasan por la Nive se dirijan a la frontera de España, para que sea inaccesible”. Luego, el emperador se entera de que la prohibición no solo es para la Nive sino que tiene carácter general: los ingenieros militares han mandado, y el gobierno sancionado, que ningún camino que se dirija a España llegue hasta el Pirineo, sino que se detengan a cuarenta o cincuenta kilómetros de la frontera. De vuelta a París, el emperador reflexionó y no solamente dejó la orden sin revocar sino que mandó construir hasta dos líneas defensivas, una inmediata y otra un poco más distante para prevenir las invasiones españolas. Esto es lo que hace una nación rica y poderosa y con más medios invasores que la nuestra. Nosotros, en cambio, planteamos este ferrocarril. El mismo general Jovellar –sigue– da la razón a este criterio pues, aunque se muestre partidario de la línea, plantea la necesidad de fortificarla.

Por otra parte encontraría más razonable que en lugar de este ferrocarril “se construyeran comunicaciones con el valle de Arán”. Ésta es la posición que hay que defender, pues está ya al otro lado del Pirineo y es tierra española, prácticamente aislada. Los araneses son buenos patriotas y ya rechazaron por sí solos los restos del carlismo catalán, cuando la campaña del general Martínez Campos los desplazó de sus reductos. Ésa es la frontera pirenaica que, por ser ya nuestra, podemos horadar a nuestro gusto cuando queramos.

Le extraña además que este punto de vista no haya sido defendido por los senadores catalanes. En especial por los representantes de la provincia de Lérida.

Sr. Vecilla, senador por Lérida

Interviene por alusiones y, haciendo honor a su nombre, se muestra al principio un tanto amedrentado ante tantos generales y estrategias. Pero pronto encuentra el rumbo de su discurso y se explica con claridad. Temerosos de que por las mismas razones de defensa las posibles líneas leridanas por los Noguera Ribagorzana y Pallaresa tuvieran el mismo tratamiento desfavorable, han decidido apoyar al Canfranc, a la espera de que estos tuvieran un similar apoyo económico. Él se manifiesta por ello favorable al Canfranc y, aunque un tanto deslumbrado por tanta erudición, no alcanza a comprender la oposición que se le hace.

El marqués de Monsalud

Parece que es el tercer marqués de Monsalud, título extremeño, con palacio en Almendralejo, padre del epigrafista. Por alguna razón –sus hijos vivieron en Zaragoza– conoce la montaña del Pirineo y se muestra partidario de la construcción.

El ministro de Fomento: el aragonés Albareda

Cierra el debate que se ha prolongado demasiado. Confiesa que si bien no es suya sino muy anterior la idea de construir esta línea, sí que es el autor de que el proyecto de ley se discuta aquí y ahora. Recapitula posiciones. Recuerda que la culminación de este valle (que ahora llamamos Candanchú, denominación no utilizada en estos parlamentos, que según Ramón J. Sender proviene de *Camp d'Anjou*), es una explanada magnífica por donde se han organizado tradicionalmente los pasos a Francia. Por ella entraron los ejércitos de Napoleón y por ella se retiraron. Respecto a la

utilización de este paso para las invasiones militares, recuerda que estrategias ilustres, como el general marqués del Duero, opinaron en su día que bastaría una semana de trabajos de un destacamento de 800 zapadores para dejarlo completamente expedito. También el ministro hizo la guerra carlista de los siete años (la segunda campaña) y recuerda cómo se transportó la artillería por los parajes abruptos de Segura (¿de Baños?), de Castellote a Morella y Berga, venciendo las dificultades. Se lamenta de que al fuerte a construir para dominar el valle se le denomine Coll de Ladrones, cuando aquellas gentes son honrados ganaderos (y a veces contrabandistas, aunque no lo dijera Albareda).

Al impulsar el ferrocarril del Canfranc se encontró el ministro con que las líneas de los dos Nogueras estaban ya concedidas, sin haberse extinguido el plazo. Por lo que hubo que respetarlas y salvaguardar sus derechos. Recuerda la figura de Napoleón III, todavía no juzgada por la historia, y piensa que hay que distinguir en su reinado dos etapas: la primera fue la protagonizada por el impulso al libre cambio y a la libertad, la abolición del bloqueo continental, el comercio con Inglaterra. En aquella primera etapa Francia prosperó como ningún otro país en el mundo. El viejo Buffet fue el encargado de esta misión. Fue luego, cuando se encerró en la defensa y la fortificación, cuando prestó oídos a los partidos belicistas y a las turbas que no cesaban de clamar “a Berlín, a Berlín, ante la fuerza de Francia todo cede”, cuando empezaron a fallar las cosas, que acabaron en Sedán. De qué valieron los cañones de Amberes o las murallas de Hessinger. Los países son defendidos por su riqueza y sus instituciones: ya no se puede decir *si vis pacem para bellum*, sino *si vis bellum para pacem*. Francia tiene necesidad de nuestros caldos, porque los suyos se están perdiendo a consecuencia de la filoxera. Francia y España se complementan y el ferrocarril avivará el comercio entre ambos países.

Hubo aún otras intervenciones más bien repetitivas. La cámara llevaba siete horas de discusiones y todo el mundo se confesaba cansado. La ley fue aprobada finalmente el 24 de siembre de 1882. Se concedía la subvención de 60.000 ptas. por kilómetro y se establecía un plazo de seis años improrrogables a partir de la concesión.

Recapitulación

Aunque al año siguiente se efectuó la concesión a la ya citada Compañía Aragonesa, las obras no comenzaron hasta que la Ley de anticipos reintegrables de 1886 proporcionara una nueva ayuda financiera. En 1893 se llegó a Jaca, paralizándose allí la línea durante largos años. Tras el Tratado internacional de 1903 se reemprendieron los trabajos, culminándose las grandes obras de la explanada de los Arañones, el desvío del

río Aragón, la reforestación de la garganta del Canfranc y la estación internacional. Se abrió la comunicación con Francia el 18 de julio de 1928.



Entrada española al túnel internacional (Foto: del libro *Canfranc, el Mito*)

La discusión de la ley en el Congreso y Senado de 1882 mostró los recelos estratégicos que suscitaba esta línea en un momento de especial belicismo europeo. Fue el final de una época de confrontaciones con Francia que venía de muy lejos. Recordemos que las guerras de Carlos V y Felipe II comenzaron a dificultar las comunicaciones entre ambas vertientes del Pirineo, que de antiguo habían sido siempre muy permeables aunque para pequeños tráficos. Gomez Valenzuela ha publicado varios trabajos sobre el hallazgo de viejos documentos del valle de Tena relativos al comercio entre éste y el de Ossau.

Spanocchi, arquitecto militar de Felipe II fortificó la frontera del Aragón con una edificación no muy bien localizada. Construyó también la famosa Ciudadela de Jaca. Los procesos de brujería en el Valle de Tena que ha estudiado Angel Gari nos relatan climas inquisitoriales, nacidos en parte por la confrontación fronteriza con la corte hugonota de Enrique de Navarra. Las cosas siguieron igual bajo el reinado de los siguientes Austrias y no está demostrado que la entronización de los Borbones en España rindiera los efectos que preconizó en su momento el Rey Sol, cuando pronunció aquella *boutade* de que “ya no hay Pirineos”, con ocasión del matrimonio de su hijo con una infanta española, hija de Felipe IV. Lo cierto es que los siguió –y los sigue– habiendo, y las campañas del general Ricardos, al principio victoriosas, cuando la

naciente República, no hicieron sino avivar con desmesura el recelo francés hacia una invasión española.

Todo esto tuvo que tener sus consecuencias para el desarrollo de ambas vertientes del Pirineo. Las diferencias entre Madrid y París en todos estos tiempos las pagó, fundamentalmente, Aragón con el subdesarrollo de su ancha porción del Pirineo central. Consecuencias que han llegado hasta nuestros días. Dice el historiador inglés Kamen que Aragón basaba su comercio hacia el siglo XVII, hasta cuatro quintas partes, en los intercambios con Francia. No sé hasta qué punto puede ser esto cierto; habría que recurrir al economista aragonés Jordán de Asso para profundizar en este diagnóstico. Sería en todo caso un intercambio en gran parte fraudulento: alijos de montaña, mercancías traídas por los temporeros aragoneses del momento, que solían pasar a Francia por pasos inverosímiles, según su punto de residencia, para trabajar ocasionalmente. Luego hubo otra pequeña invasión de aragoneses camineros o “raileros”, cuando se construyó el ferrocarril del Canfranc por la parte francesa. Muchos se quedaron a vivir allí. Y otra, política, cuando nuestra guerra civil.

Lo que parece incontrastable es que esta política de incomunicación fue una de las causas de la decadencia de ambas vertientes. Hoy, la zona francesa inmediatamente fronteriza a los pasos aragoneses constituye un territorio en gran decadencia. Posiblemente su renta sea inferior a la española. Territorio de gran belleza y muy bien conservado desde el punto de vista ecológico, se ha acostumbrado a vivir de sí y para sí, siendo difícil convencer a sus habitantes de los beneficios que reportarían las mejores comunicaciones con nuestro país.

Otra consecuencia clara que se extrae de todas estas deliberaciones parlamentarias es la ya apuntada de las competencias regionales. Es necesario convencer a nuestros vecinos catalanes de que el Pirineo central no da por el momento más que para una buena comunicación. No pueden, ni Francia ni España, apuntar a comunicaciones valle por valle, que no conducirían sino a un tráfico regional. Esto debe quedar para las carreteras. La infraestructura ferroviaria ha de ser buena y lo bueno es caro. Aquella orgía ferroviaria del Tratado de 1903 que daba lugar a la implantación de hasta tres líneas, aparte de las que nos comunican con Francia por los extremos, dió lugar a unas inversiones desorbitadas, nunca amortizadas. Francia tiene de este asunto una memoria histórica de viejo avaro y no quiere repetir aventuras.

Bien, espero que esta exposición haya sido de vuestro interés. Todo trabajo vale la pena si nos hace reflexionar. O, por lo menos, si nos ayuda a pasar el tiempo. Lo he

hecho a vuelapluma y puede ser que parezca poco riguroso. Son unas impresiones de un viejo enamorado del Canfranc.

Santiago Parra de Más
Presidente del Sindicato de Iniciativas y Propaganda de Aragón (SIPA) organización
integrada en CREFCO