

# ROLDE

REVISTA DE CULTURA ARAGONESA

Año vigesimocuarto – N° 93 – Julio-Septiembre de 2000



## Museo Camón Aznar

Espos y Mina, 23. Zaragoza.

—Propiedad de Ibercaja  
Caja de Ahorros y Monte de  
Piedad de Zaragoza, Aragón  
y Rioja—

*Muestra  
permanente de los  
Grabados de Goya.*

iberCaja 

# ROLDE

REVISTA DE CULTURA ARAGONESA

Número 93, julio-septiembre de 2000

**Edita**

Rolde de Estudios Aragoneses

**Consejo de Redacción**

José Luis Acín, Gerardo Alquézar (Coordinación),  
Chesús Bernal, José I. López Susín,  
José Luis Melero, Antonio Peiró,  
Antonio Pérez Lasheras, Vicente Pinilla  
y Carlos Polite

**Administración**

José A. García Felices

**Redacción**

Moncasi, 4, entlo. izda.  
50006 Zaragoza.  
Tel. y Fax: 976 37 22 50  
rolde@rolde-ceddar.net

**Correspondencia**

Apartado de Correos 889  
50080 Zaragoza.

**Impresión**

Sender Ediciones

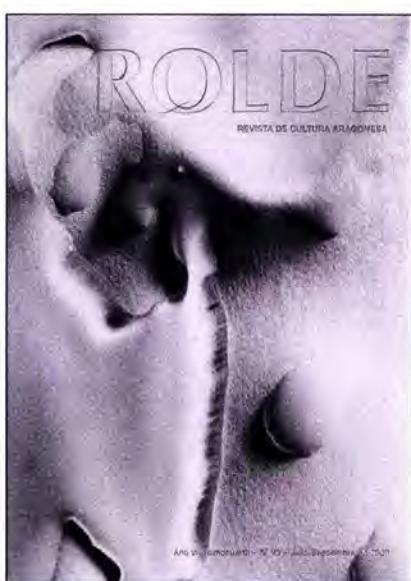
ISSN: 1133-6676

Depósito Legal: Z-63-1979

Las páginas de creación literaria  
y artística cuentan con la colaboración de  
**iberCaja**

**Cubierta**

*Columba Villarroya*



## SUMARIO

**El Tren de Alta Velocidad  
y su impacto en las ciudades  
Aragón ante la perspectiva del AVE**  
Víctor Esteban Martín

5

**La ira del pueblo:  
motines y acciones de protesta colectiva  
en el campo zaragozano (1890-1901)**  
Víctor Lucea Ayala

20

**La presencia de legionarios italianos en Aragón  
durante la guerra civil  
y la Torre-Osario de Zaragoza**  
Dimas Vaquero Peláez

36

**Once poemas de  
*Biografía de la muerte***  
Ángel Guinda  
Grabado Mariano Castillo

43

**Escondido en lo cotidiano**  
Javier Gil Esponera  
Ilustraciones Pedro Saura

48

**La montaña de barro  
Alfareros y obradores de ladrillo  
en Santa Cruz de Moncayo**  
Vicente Chueca Yus

52

# Johann Sebastian Bach (1685-1750)

## Conferencias

### En Zaragoza

Noviembre

- 13 "De Richter a Rifkin:  
la interpretación de las  
cantatas de Bach"  
Tess Knighton (Cambridge)

- 20 "Bach y el órgano"  
Alfonso de Vicente (Madrid)

- 27 "En busca del verdadero Bach.  
Hitos en su interpretación"  
Martin Elste (Berlín)

Diciembre

- 4 "El rayo que no cesa.  
Apuntes sobre la recepción  
de la obra de Bach (1750-2000)"  
Luis Gago (Madrid)

A las 19.30 h.

Salón de Actos CAI (P. Independencia)

### En Teruel

Noviembre

- 9 "Escuchar a Bach 250 años  
después. Guía de la audición"  
Miguel Ángel Marín (La Rioja)

A las 20 h.

Salón de Actos CAI

### En Huesca

Noviembre

- 21 "Escuchar a Bach 250 años  
después. Guía de la audición"  
Miguel Ángel Marín (La Rioja)

A las 19.30 h.

Salón de Actos CAI

## Conciertos

### En Zaragoza

Noviembre

- 16 Roberto Fresco (órgano)  
Iglesia de Santa Isabel

- 23 Javier Artigas (clave)  
Centro Cultural CAI (P. Las Damas)

- 30 Hippocampus Trío  
Centro Cultural CAI (P. Las Damas)

A las 20 h.

### En Teruel

Noviembre

- 14 Roberto Fresco (órgano)  
Iglesia del Salvador  
A las 20.30 h.

- 21 Javier Artigas (clave)  
Iglesia de las MM. Carmelitas  
A las 20 h.

- 28 Hippocampus Trío  
S. I. Catedral  
A las 20 h.

### En Huesca

Noviembre

- 22 Javier Artigas (clave)  
Iglesia de San Pedro el Viejo

- 29 Hippocampus Trío  
Iglesia de San Pedro el Viejo

Diciembre

- 14 Roberto Fresco (órgano)  
Iglesia de San Vicente (La Compañía)

A las 20.30 h.

Noviembre-Diciembre de 2000  
Coordinación: Juan José Carreras  
y Pablo L. Rodríguez



## *El olor del trasvase*

**P**iden solidaridad a los aragoneses, pero la solidaridad no es algo que se exige: es simplemente solidaridad. El Ebro tira al Mediterráneo 6.000 hm<sup>3</sup>, pero no los tira en vano: gracias a que los ríos han de llegar a los mares, éstos no son todavía una cloaca. Vivimos en la era de la información, millones de palabras y cifras se asocian a otras formando frases y párrafos. Nunca hemos dispuesto de tantas toneladas y bytes de información como ahora, pero tampoco nunca hemos tenido que soportar semejante caudal de palabras huecas y cifras manipuladas. Cifras construidas con medias verdades —o lo que es lo mismo, con medias mentiras— y convertidas en arma arrojadiza.

*Que el Ebro es hoy una naranja exprimida (llevamos ya cuarenta años exprimiéndola a fondo) es algo sabido por todo el que conoce algo de hidrología. Que el desierto avanza porque perdemos suelo y por el cambio climático, es de dominio público. Al desierto, como al fuego, sólo lo detiene el agua. Eso sí, en forma de masa vegetal que se aferre al suelo con sus raíces como garras. Que nuestro río se llena de sales vertidas desde los campos regados a manta, en el sentido literal de la palabra, es el pan de cada día de los técnicos en la materia. Y que si el Delta no recibe como mínimo 4.500 hm<sup>3</sup> anuales de agua y algunos miles de toneladas de sólidos desaparece, es un consenso que firmaría el propio ministerio del ramo en épocas más tranquilas (que desgraciadamente nunca llegan). Por cierto, ¿alguien se ha fijado en que los embalses prioritarios y más demandados están en la margen izquierda y donde hay problemas de regulación más graves es en la derecha?*

*Además, es preciso ponerse al día. Regar cebada con agua subvencionada rima, pero no lleva a ninguna parte. Más productividad y menos hectáreas en pedregales es la receta que nos repiten todos los economistas agrarios. Otros estudiosos mantienen desde hace tiempo que ni en el nivel de producción actual ni en el futuro va a ser esencial la aportación agraria. Y el potencial de la industria del ocio y otros usos de nuestros valles, así como las posibilidades de industria que busque agua de calidad, dependen de que haya iniciativas más allá de la retórica barata... y de que haya ríos vivos. Por último, que la supervivencia de muchas comarcas será con un desarrollo paralelo de los servicios o no será, es algo que la mayoría de las gentes que trabajan en desarrollo local saben y dicen a quien quiere escucharles. O acondicionamos nuestras zonas rurales o veremos regadíos explotados por grandes empresas rodeando a pueblos fantasma.*

*Con estos retales de información no desmentida hasta la fecha, ¿qué nos dice la lógica? En Aragón, ¿enterrar los valles en agua y tragarse con el trasvase en hormigón a cambio del plato de lentejas de 400.000 millones de pesetas? En el resto de España, ¿financiar con impuestos de todos (descontada la parte mínima pagada por los usuarios) los regadíos y los pelotazos turísticos del Mediterráneo para mayor gloria de las constructoras? En general, ¿sacrificar la posibilidad de un desarrollo territorial equilibrado en aras de un modelo obsoleto?*

*Ni el mercado ni los planes quinquenales están detrás de estos despropósitos. Por los canales del trasvase no circula agua, fluyen los humores de una sociedad que no huele ni a libre empresa ni a economía planificada, sino que despidie un constante tufo de intereses particulares refugiados tras una supuesta y engañosa solidaridad.*

# Despoblación: es hora de actuar

Aragón se adentra en el tercer milenio como uno de los territorios europeos con cifras de población más desoladoras. Cada día somos menos. Nuestra comunidad autónoma no llega a los 25 habitantes por km<sup>2</sup>, y la provincia de Teruel cuenta con una densidad de 10 hab./km<sup>2</sup>. Pero el problema va más allá de lo cuantitativo: lo preocupante es la evolución demográfica, la desequilibrada distribución de los poco más de un millón de aragoneses a lo largo y ancho de una superficie tan extensa, y el elevado grado de envejecimiento.

Comparando el crecimiento de la población española y aragonesa en el último siglo, comprobaremos que mientras la primera se ha duplicado con creces, la segunda no se ha incrementado más de un 25%. Es decir, el peso relativo en el conjunto del Estado ha disminuido sensiblemente a lo largo de la centuria. Más debe alarmarnos que comarcas como Sobrarbe, Maestrazgo, Albarracín y Gúdar-Javalambre ronden los 3 hab./km<sup>2</sup>, o que la Ribagorza y los Campos de Belchite y Daroca estén en torno a 5 hab./km<sup>2</sup>. Es casi tópico el desequilibrio entre el corredor del Ebro y las tierras pirenaicas, prepirenaicas, ibéricas, de los somontanos y de las estepas. Y esta distorsión tiende a acentuarse si pensamos que, en las zonas más castigadas por la regresión demográfica, 3 de cada 10 personas superan los 65 años de edad.

Se ha avanzado bastante en el diagnóstico de la cuestión. Expertos vinculados a El Justicia de Aragón ya han lanzado sus propuestas para corregir la situación. Después de los técnicos, la pelota está ahora en el tejado de los políticos. Son las instituciones las que deben arbitrar medidas para atajar el conflicto, dando un giro radical a la actitud mostrada hasta el momento. Como denuncia el informe de El Justicia, «la inhibición política agrava los desequilibrios que las decisiones privadas desencadenan en el proceso de modernización económica y social».

Los poderes públicos aragoneses han de adoptar medidas frente a la baja natalidad y el envejecimiento, llevar a cabo estrategias inteligentes de ordenación del territorio y encontrar vías de incidencia en la política inmigratoria ejecutada por la Administración Central. Y, por supuesto, partir del desarrollo local como factor de equilibrio y vertebración territorial, fomentando la localización empresarial, descentralizando servicios y propiciando el fácil acceso a los mismos. La situación es compleja y en ella están implicados otros agentes sociales y económicos (por ejemplo, la corrección de la tasa de fecundidad negativa depende de variaciones estructurales en el sistema productivo, que atañen a la estabilidad de los empleos, a la flexibilidad de horarios y a la ampliación de permisos por paternidad o maternidad), por lo que el adjetivo «integral», aplicado a esta política demográfica, no es gratuito.

La ciudadanía también tiene cosas que decir. Por citar un ejemplo, es loable la iniciativa de la Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza y su propuesta de realizar una lectura crítica de la legislación generada sobre el tema. Y en este contexto ha de insertarse el nacimiento del Centro de Estudios sobre la Despoblación y Desarrollo de Áreas Rurales (CEDDAR), fruto de la preocupación en el seno del REA por el problema demográfico en nuestra comunidad autónoma.

El CEDDAR nace con vocación de apertura a otras instancias —no sólo aragonesas— y con la voluntad de facilitar herramientas de reflexión, análisis y debate en torno a una materia con muchas lecturas —políticas, sociales, económicas y culturales— y un inequívoco trasfondo humano. Es su intención dotar a la sociedad y a los ámbitos de decisión de una referencia científica sobre el fenómeno. La filosofía del Centro se resume en la intención de generar una conciencia lúcida del problema, la disposición a escuchar y a proponer, y la voluntad de canalizar inquietudes con rigor. Bajo estas premisas, son muchas las ideas que el CEDDAR puede aportar en unos momentos trascendentales para el futuro de Aragón y los aragoneses.



# *El Tren de Alta Velocidad y su impacto en las ciudades*

## *Aragón ante la perspectiva del Ave*

**VÍCTOR ESTEBAN MARTÍN**

### **1. INTRODUCCIÓN**

La última década del siglo XX ha sido testigo de la proliferación de diversas líneas de alta velocidad en varios países de la Unión Europea. Una gran parte de la sociedad ha sido sensible ante este fenómeno y ha alimentado un debate que ayuda a poner de relieve los aspectos positivos y negativos de este nuevo medio de transporte.

Entre las principales desventajas de la alta velocidad ferroviaria se encuentran, por una parte, el importante impacto ambiental y paisajístico de las líneas, impacto no siempre suficientemente paliado. En segundo lugar, la alta velocidad supone un balance energético (energía consumida por viajero y kilómetro) negativo y, para terminar, un elevado coste que absorbe recursos económicos que hubieran podido ser destinados a la mejora del sistema ferroviario tradicional. A estos hechos se suma que la oferta ferroviaria de alta velocidad tiende a concentrarse en las grandes ciudades, con lo cual muchos usuarios de núcleos urbanos medianos y pequeños ven degradarse su servicio ferroviario tradicional.

Sin embargo, no puede negarse que la alta velocidad capta un importante porcentaje de viajeros que utilizarían medios de transporte más contaminantes y menos eficientes desde un punto de vista energético, como el automóvil, y que existen estrategias para maximizar los efectos positivos del paso del tren de alta velocidad. Desde este punto de vista, resulta interesante analizar los efectos que ha producido este

último en aquellos núcleos urbanos dotados de servicio de alta velocidad desde hace varios años.

La primera parte de este artículo se centra en este aspecto, haciéndose hincapié en el impacto sobre el urbanismo, la accesibilidad, la localización económica y el turismo de las ciudades, especialmente de aquéllas con una cierta tradición en el servicio de la línea de alta velocidad, como es el caso de las ciudades de la línea París-Lyon, que entró en servicio en 1981.

En una segunda parte, se plantearán las perspectivas con las que diversos núcleos urbanos aragoneses afrontan la llegada de la alta velocidad en los años 2002 y 2004. Aquí se hará especial insistencia en la modificación que aquéllos pueden experimentar con respecto a su accesibilidad y de la reestructuración de la oferta de transporte público que podría acompañarla.

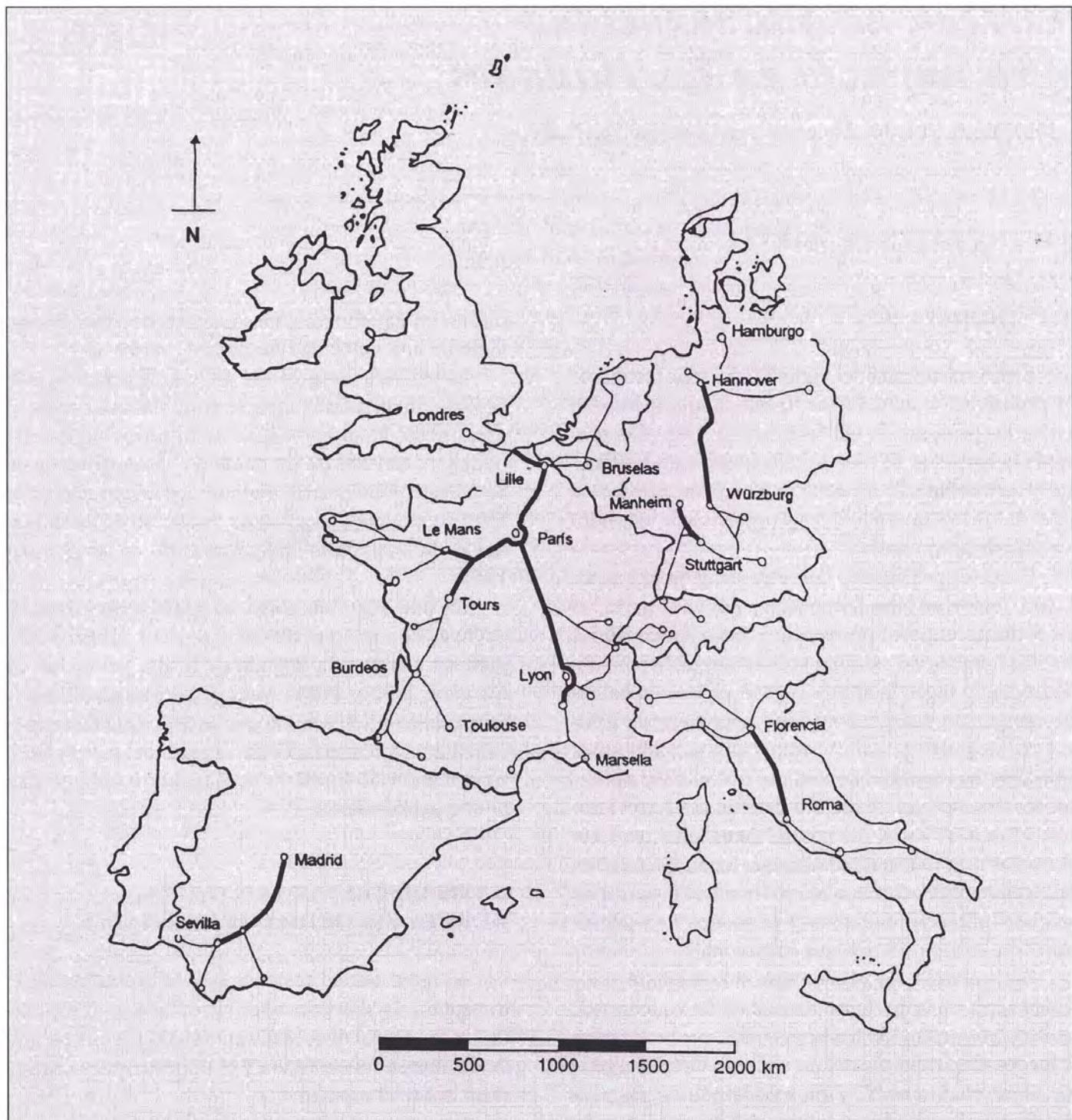
### **2. LOS DIFERENTES SISTEMAS DE ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA**

Al igual que el resto de las infraestructuras de transporte, la alta velocidad ferroviaria es el resultado de un contexto social, económico y político que determina su forma futura y el impacto que va a producir sobre el espacio.

Existe una imagen según la cual una nueva infraestructura de transporte otorgaría abundancia al mismo tiempo que aseguraría el desplazamiento de

personas y bienes. Esta percepción fue reforzada durante el siglo XIX por la distribución geográfica de las actividades industriales, que se inscribían sobre los espacios provistos de infraestructuras portuarias o ferroviarias. Consumiendo y elaborando productos pesados, estas industrias no podían, en efecto, desarrollarse sin las infraestructuras de transporte (BONNAFOUS, 1981). Dentro de este contexto, el concepto de efecto estructurante, desarrollado por los economistas espaciales franceses en la década de los

sesenta, establecía la existencia de una relación de causalidad entre la infraestructura y los fenómenos económicos y espaciales concomitantes. Sin embargo, los estudios llevados a cabo sobre las autopistas y, después, sobre las líneas de alta velocidad, ponen en entredicho la automaticidad de las transformaciones inducidas por las nuevas infraestructuras de transporte y niegan la existencia de una relación directa e inmutable entre la nueva infraestructura y la aparición de fenómenos económicos dados.



*La Europa de la alta velocidad ferroviaria (en trazo más grueso la línea de alta velocidad y en trazo más fino la línea convencional utilizada por el Tren de Alta Velocidad). Fuente: S.N.C.F.*

De esta forma, desde los años 70, la problemática de los efectos estructurantes ha evolucionado. De la creencia simplista, según la cual la realización de una infraestructura de transporte aportaba riqueza y prosperidad, se ha pasado a la elaboración de un discurso donde se subraya la necesidad de acompañar a las nuevas infraestructuras de estrategias de valorización (MANNONE, 1995).

## 2.1. LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA EN EUROPA

Los primeros trenes de alta velocidad entraron en servicio en Japón en 1964 y en Francia en el año 1981. A medida que este tipo de transporte se ha ido desarrollando, se ha revelado como una alternativa al avión y al tren tradicional y en una menor medida a la carretera, para el transporte de viajeros. La velocidad alcanzada por estos nuevos trenes varía según las características geográficas, demográficas y económicas de las zonas a servir. Esta velocidad es generalmente superior a 160 km/h y puede incluso pasar de los 300 km/h. El aumento de la velocidad, la posibilidad de servir el centro de las ciudades y la puesta en marcha de un nuevo material ferroviario han permitido la capacidad de dar salida a tráficos de intensidad elevada y una mejora de la calidad del servicio, que se deja sentir en la reducción del tiempo de viaje, el confort, la seguridad y el acceso a diversos servicios.

En la actualidad, existen en Europa distintos sistemas de alta velocidad que otorgan soluciones diferentes por lo que respecta a la mayor o menor irrigación del territorio por parte del «efecto alta velocidad».

### LOS SISTEMAS ALEMÁN E ITALIANO

Podemos afirmar que, en su actual forma, los sistemas italiano y alemán permiten una integración considerable entre la red ferroviaria clásica y la red de alta velocidad, lo que potencia en su conjunto al transporte ferroviario. Lo anterior es resultado de una serie de factores que han permitido una concepción de la alta velocidad menos «desterritorializadora» que la francesa o la española. En efecto, tanto Alemania como Italia no poseen una capital macrocéfala y tienen sistemas de ciudades que pueden ser calificados como densos y equilibrados, lo que ha repercutido en la posibilidad de disponer de unas redes ferroviarias en forma de malla. Además, la fuerte densidad de población de estos países permite una difusión del tráfico ferroviario y una calidad del servicio relativamente altos.

De esta forma, al contrario de lo que sucede en Francia y en España, la causa de la puesta en servicio de la alta velocidad italiana y alemana no ha sido la concentración del tráfico sobre ejes de transporte saturados ni la peligrosa competencia del avión, sino la reorientación de los flujos de transporte, en el caso alemán, y la feroz competencia de la autopista, en el caso italiano.

En estos países el tren de alta velocidad sólo asegura una parte del servicio de alta velocidad. El complemento es obra de los trenes clásicos rápidos ligeros y de ciertos trenes de mercancías, que utilizan total o parcialmente las nuevas líneas férreas.

La densa red urbana de las zonas servidas por el tren de alta velocidad en Italia y Alemania no permite privilegiar la velocidad frente a la frecuencia. En efecto, lo que interesa es una buena calidad del servicio de un número lo más grande posible de ciudades, así como la búsqueda de poderosas aceleraciones y deceleraciones, más que el dominio de las velocidades. Por el momento, la alta velocidad ferroviaria de estos países no busca la creación de una red ferroviaria aparte, sino que tiene la voluntad de favorecer un aumento de velocidad al conjunto de la red ferroviaria mediante «Planes de Velocidad» (*Schnellfahrstreckenplan* o el *Plan Integrativo* italiano).

Los objetivos expuestos anteriormente pueden ser logrados gracias a la dotación de las nuevas líneas de alta velocidad de un perfil muy suave, que toleran únicamente una pendiente máxima del 12%, lo que permite hacer circular el conjunto de los trenes convencionales de viajeros o de mercancías, si están interesados por su utilización. En efecto, existe una compatibilidad total entre las líneas nuevas y las líneas clásicas, lo que lleva consigo un fuerte coste adicional. Esta compatibilidad está reforzada por un trazado paralelo a la vía clásica, así como por múltiples obras de conexión entre las dos redes (AUPHAN, 1992 y ZEMBRI, 1993).

### LOS SISTEMAS FRANCÉS Y ESPAÑOL

Estos sistemas se caracterizan por una voluntad menos firme de dotar al conjunto de la red de un aumento de la velocidad. En efecto, la conectividad es en este caso unilateral, bien es el tren de alta velocidad el que penetra en la red clásica, como es el caso del TGV francés, o bien es el Talgo 200, en el caso español, el que utiliza la línea de alta velocidad para luego cambiar de ancho de vía y adentrarse en la línea clásica. Esta menor integración entre las redes es fruto de algunos factores, como por ejemplo la existencia de densidades de población y de urbanización

relativamente bajas y la presencia de una red urbana menos equilibrada que en el caso anterior.

En la concepción francesa y, en menor medida, en la española, el problema de dotar a una localidad de oferta de alta velocidad, se remite a una estimación del balance financiero que pone en comparación diversos factores. Por una parte la pérdida eventual de clientela que engendra el aumento de la duración de trayecto resultante del tiempo consumido por la parada y, por otra parte, la ganancia debida al aumento de la población a servir. De esta manera, las posibilidades de que una aglomeración urbana obtenga una parada son directamente proporcionales a la masa de población e inversamente proporcionales al tiempo consumido para servirla (AUPHAN, 1992).

En efecto, la clientela del tren de alta velocidad será cada vez más reticente a utilizar este medio de transporte en función del aumento de las paradas intermedias entre su lugar de origen y de destino, es decir, del aumento de tiempo consumido en su viaje. De esta manera, se comprende el interés que tienen los sistemas de alta velocidad francés y español para aprovechar al máximo la travesía de la «tierra de nadie» sin hacer ninguna parada, para dotar de servicio solamente a las ciudades más importantes.

Sin embargo, la presión de la opinión pública y una voluntad por favorecer una mayor justicia socio-territorial, han conseguido matizar este concepto económico. De esta manera, pequeñas ciudades como Puertollano y Ciudad Real poseen un servicio de calidad gracias a los AVE lanzadera y la S.N.C.F. (*Société Nationale des Chemins de Fer*) ha instalado estaciones en lugares estratégicos, bien en mitad del campo o bien en pequeñas ciudades que puedan hacer la función de punto de servicio para una población dispersa. Estas estaciones «bis» y «regionales», han conocido un fracaso de las iniciativas llevadas a cabo para crear alrededor de ellas polos de desarrollo, generalmente debido a un escaso realismo de los proyectos y al carácter periférico donde se inscriben, que es altamente condicionante.

### **3. EL IMPACTO URBANO DE LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA EN ESPAÑA Y FRANCIA**

Cuando se habla de impacto, no hay que pensar en un acontecimiento brusco que viene a irrumpir radicalmente en la situación previa. Por el contrario, este «impacto urbano» se encuentra estrechamente imbricado en el sistema en el cual se instala. De esta manera, podemos distinguir dos tipos de impactos:

aquellos que se manifiestan de una manera clara en el territorio, en un plazo de tiempo relativamente corto, y aquellos que sólo pueden ser detectados mediante un análisis más concienzudo y que sólo comienzan a manifestarse con claridad después de diez o quince años de la puesta en servicio de una línea de alta velocidad. La línea TGV-SudEst, entre París y el sudeste francés nos proporciona en la actualidad datos clave a este respecto.

#### **3.1. LOS IMPACTOS DIRECTOS**

Los impactos directos más importantes son los cambios de la accesibilidad y la remodelación del barrio de la estación.

##### **3.1.1. Una nueva accesibilidad y un nuevo competidor en el mercado de los transportes**

Según un estudio realizado en Francia en 1993, el TGV (*Train à Grande Vitesse*) solamente modifica en profundidad la accesibilidad de las ciudades que poseen un servicio en el cual lo esencial del recorrido se realiza por línea de alta velocidad o línea clásica acondicionada. La accesibilidad de la red ferroviaria francesa ha conocido una mejora general que ha servido de provecho esencialmente a la capital. En efecto, la separación entre París y el resto de Francia se ha incrementado aún más, a excepción de casos notables (AUPHAN *et alii*, 1993).

Las ciudades que no tienen servicio directo registran una tendencia más o menos marcada a ver su servicio ferroviario degradado. Este fenómeno explica el enorme interés de las administraciones locales por conseguir un acceso a nueva línea.

No obstante, como hemos visto, los sistemas de alta velocidad español y francés, sólo pueden dar servicio a aglomeraciones urbanas o zonas de población de talla suficientemente importante como para generar un tráfico que justifique la existencia de una línea de alta velocidad.

La prioridad de las ciudades que no tienen opción de ser servidas directamente debe ser la mejora de sus transportes ferroviarios regionales para conectar de forma cómoda con las localidades que tienen el tren de alta velocidad (Plassard citado en EMMANGARD, 1990). Lo que ha de ser tomado en cuenta es la calidad del servicio en términos de duración del recorrido, de frecuencias, la riqueza de destinos, etc.

Por otro lado, aunque el nuevo servicio otorga a las ciudades una accesibilidad global generalmente mejorada, la accesibilidad por tren tradicional y por avión se degradan muy a menudo de forma



Viaducto del Tren de Alta Velocidad sobre la autovía de Valencia, al norte de Cuarte de Huerva. Fotografía: Víctor Esteban.

considerable. Por ejemplo, antes del AVE (Alta Velocidad Española), las partes del mercado de transportes de la conexión Madrid-Sevilla estaban repartidas de la siguiente manera : automóvil 60%, autocar 15%, ferrocarril 14% y avión 11%. Desde 1992, estos porcentajes han sido redistribuidos del siguiente modo: AVE 48%, automóvil 37%, autocar 9%, avión 4% y tren convencional 3% (POINGT *et alii*, 1996). De igual manera, la puesta en marcha de la alta velocidad es susceptible de degradar ciertas conexiones ferroviarias. Por ejemplo, los trenes de largo recorrido París-Lyon-Midi, que utilizaban la línea clásica, han sido reemplazados por los TGV (*Train à Grande Vitesse*) directos entre la capital y las ciudades meridionales, produciendo una reducción del número de trenes que conectan Lyon a Avignon y a Marsella. Este trasvase de tráfico sobre la nueva línea ha provocado igualmente una disminución de los trenes que aseguran el servicio de Dijon y de Ginebra.

Por último, la alta velocidad suele crear un tráfico inducido. La puesta en marcha de estos servicios permite conquistar una clientela que no se desplazaría de no existir la nueva línea. De igual manera, modifica las prácticas de desplazamiento. Entre París y Lyon, la parte correspondiente a los viajes de ida y vuelta realizados durante el mismo día ha pasado del 25% en 1980 al 33% en 1998, y la de los desplazamientos durante la media jornada, del 1 al 4,4%, permitiendo aumentar la frecuencia de los viajes de los trabajadores de las empresas terciarias en un 59%, gracias a la cadencia del servicio que confiere al tren de alta velocidad una mayor flexibilidad de utilización que el avión.

### 3.1.2. La remodelación del barrio de la estación

Después de la experiencia de la primera línea TGV, la preocupación por realizar operaciones en la estación ha suscitado un importante movimiento de anticipación. Algunas ciudades han aprovechado para crear *ex novo* un nuevo barrio o un nuevo polo central, como muestra el caso de Lille. Entre estos dos tipos de operaciones, otras aglomeraciones han optado por explotar la llegada de la alta velocidad para reestructurar o remodelar su estación y entorno urbano (Ciudad Real, Le Mans o Poitiers, por ejemplo).

El análisis de los diferentes proyectos o realizaciones permite hacer una caracterización según dos constantes:

— Las estaciones situadas a proximidad inmediata del hipercentro urbano conocen un efecto real de redinamización que tiene por corolario el refuerzo de los sistemas de acceso al centro (transportes urbanos, suburbanos y regionales). Algunas de estas ciudades han acompañado la integración urbana de la alta velocidad con un proyecto de reestructuración de sus transportes públicos.

— El haz ferroviario heredado del siglo XIX por la mayor parte de las aglomeraciones urbanas, representa un corte en el tejido urbano. El efecto del tren de alta velocidad lleva consigo un notable crecimiento de los precios del sector inmobiliario, pero permite dotarse de nuevas comunicaciones y, en ciertos lugares, la cobertura de las vías, como es el caso de Lille. Esto permite unir los barrios que hasta el momento funcionaban sin una complementariedad real (ADUAN, 1994).

El contexto donde se llevan a cabo estas operaciones condiciona en gran medida su éxito. Las medidas llevadas a cabo en los alrededores de las estaciones de Vendôme, Mâcon o Montchanin, situadas en mitad del campo, pueden ser consideradas como un fracaso. Sin embargo, la remodelación del barrio de la estación TGV, en dos casos bien significativos como Lyon y Lille, ha permitido la creación de un nuevo hipercentro que ha liberado al casco histórico de un elevado número de las funciones que lo saturaban, produciéndose, de hecho, un reparto funcional entre los dos polos centrales.

Sin duda estas operaciones urbanas constituyen el efecto más claramente visible de la alta velocidad, que sirve como pretexto para revitalizar un barrio generalmente degradado que suele aprovechar la imagen de modernidad que proporciona el nuevo tren.

### 3.2. LOS IMPACTOS INDIRECTOS

Estos impactos hacen referencia al papel que tiene el tren de alta velocidad para atraer implantaciones de empresas de terciario superior y el papel que juega sobre el turismo. Son los más difíciles de identificar debido a varias razones.

Por un lado, necesitan cierto tiempo para materializarse y sólo pueden ser identificables mediante un trabajo de investigación. Otro de los problemas reside en la posibilidad de desagregar el verdadero impacto que resulta de la alta velocidad del de otros factores. Puede que sea éste el problema más agudo, ya que interviene en gran medida la subjetividad del investigador y de la entidad entrevistada.

#### 3.2.1. El impacto sobre la localización de empresas del sector terciario superior

Sobre este asunto ha sido realizado un importante estudio en las ciudades de la línea TGV-SudEst, basado en los resultados que se recogen de las encuestas realizadas entre las empresas de terciario superior instaladas en las áreas urbanas próximas a estaciones TGV.

Los resultados de la investigación muestran el reducido papel de la alta velocidad como localizadora de actividades. Parece ser que el TGV no ha resultado ser esa «máquina centralizadora» que creían los pesimistas ni un elemento de reparto de las actividades, como esperaban los optimistas. En efecto, el tren de alta velocidad no suele considerarse nunca como el principal motivo de localización por parte de las empresas encuestadas.

La influencia del TGV está muy ligada al número de frecuencias de la oferta ferroviaria y a las posibilidades de mejorar su comunicación con París.

El análisis de la localización empresarial en el barrio de la estación TGV de Lyon, la Part-Dieu, permite establecer la siguiente tipología:

##### a) Empresas instaladas en la Part-Dieu a causa del TGV

Más de la mitad de entre ellas son antenas parisinas instaladas en la Part-Dieu entre 1985 y 1990. Su mercado es local y regional y se extiende por todo el cuadrante sureste francés. Aunque el TGV ha sido un factor determinante de localización, solamente actúa como único criterio para un reducido número de empresas. La mitad de ellas utilizan la alta velocidad más de una vez por semana para realizar encuentros en el seno de la sede parisina o visitas a su clientela meridional. Las otras sólo se desplazan a París una vez o dos por mes. Estas empresas no han conocido una extensión de su área de mercado, como hemos dicho, son antenas de empresas parisinas que han sacado provecho del servicio TGV para implantarse en el mercado lionés y extender así su área de influencia a todo el sudeste.

La alta velocidad jamás ha sido el único factor de localización. El prestigio del barrio de negocios, sus precios competitivos y la sinergia producida junto a las otras empresas, han jugado un papel igualmente importante.

##### b) Empresas para las que el TGV ha sido un factor de localización secundario

Casi la mitad de ellas pertenecen a firmas con varios establecimientos cuya sede es parisina. Se trata, para la mayor parte, de antenas de grandes gabinetes jurídicos, de seguros y asesorías, cuya área de influencia va sólo de manera excepcional más allá del marco regional. Su implantación en la Part-Dieu es la más antigua. La elección del barrio de la estación es el resultado, para algunas de ellas, de la atracción ejercida por el centro de negocios, que ocupa una posición central en el corazón de una región que presenta un tejido económico diversificado, y para otras empresas, que provienen del centro tradicional, de la necesidad de ampliarse en un lugar de fácil acceso.

La alta velocidad ha sido igualmente tenida en cuenta en la creación de establecimientos cuya sede se encuentra en otras regiones o en el extranjero. Se trata de empresas de transporte o de comercio al por mayor cuyo mercado es nacional o internacional. Estos establecimientos se han implantado recientemente con el objetivo de conquistar el mercado regional y han elegido la Part-Dieu en razón de su situación central y de la calidad de la oferta de las oficinas.

### c) Empresas en las que el TGV no ha jugado ningún papel

Estas empresas han tomado, principalmente, en consideración el mercado, el barrio de negocios y el tejido económico e industrial de la región. La mayor parte de las empresas de esta tercera categoría son sociedades lionesas cuyo mercado es esencialmente regional (MANNONE, 1995).

#### 3.2.2. La alta velocidad ferroviaria y el turismo

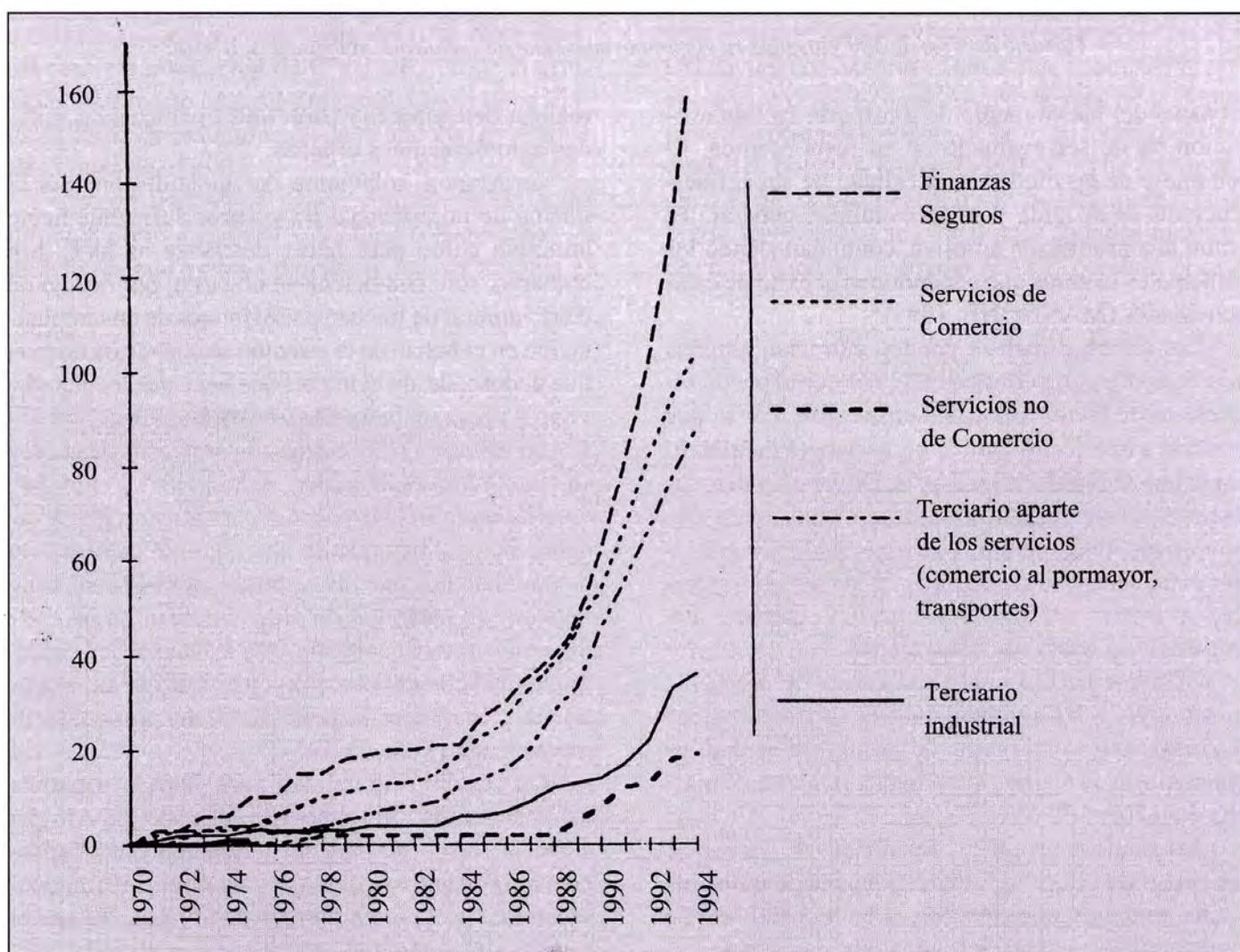
Puede afirmarse que la mejora general de los medios de transporte favorece el desarrollo de los flujos turísticos. Sin embargo, la pobreza de los datos estadísticos y la dificultad para discernir la influencia del tren de alta velocidad de la de otros modos de transporte hace muy difícil determinar el verdadero impacto de la alta velocidad en el turismo de las ciudades que poseen este servicio.

La alta velocidad favorece la aparición de nuevos tipos de desplazamiento turístico. En las relaciones

que se han beneficiado de una fuerte reducción del tiempo de viaje y de un servicio de calidad, la posibilidad de efectuar el viaje de ida y vuelta durante el día, provoca una disminución del número de pernoctas. En la mayor parte de las ciudades que poseen servicio de alta velocidad, la duración de las estancias hoteleras se ha reducido.

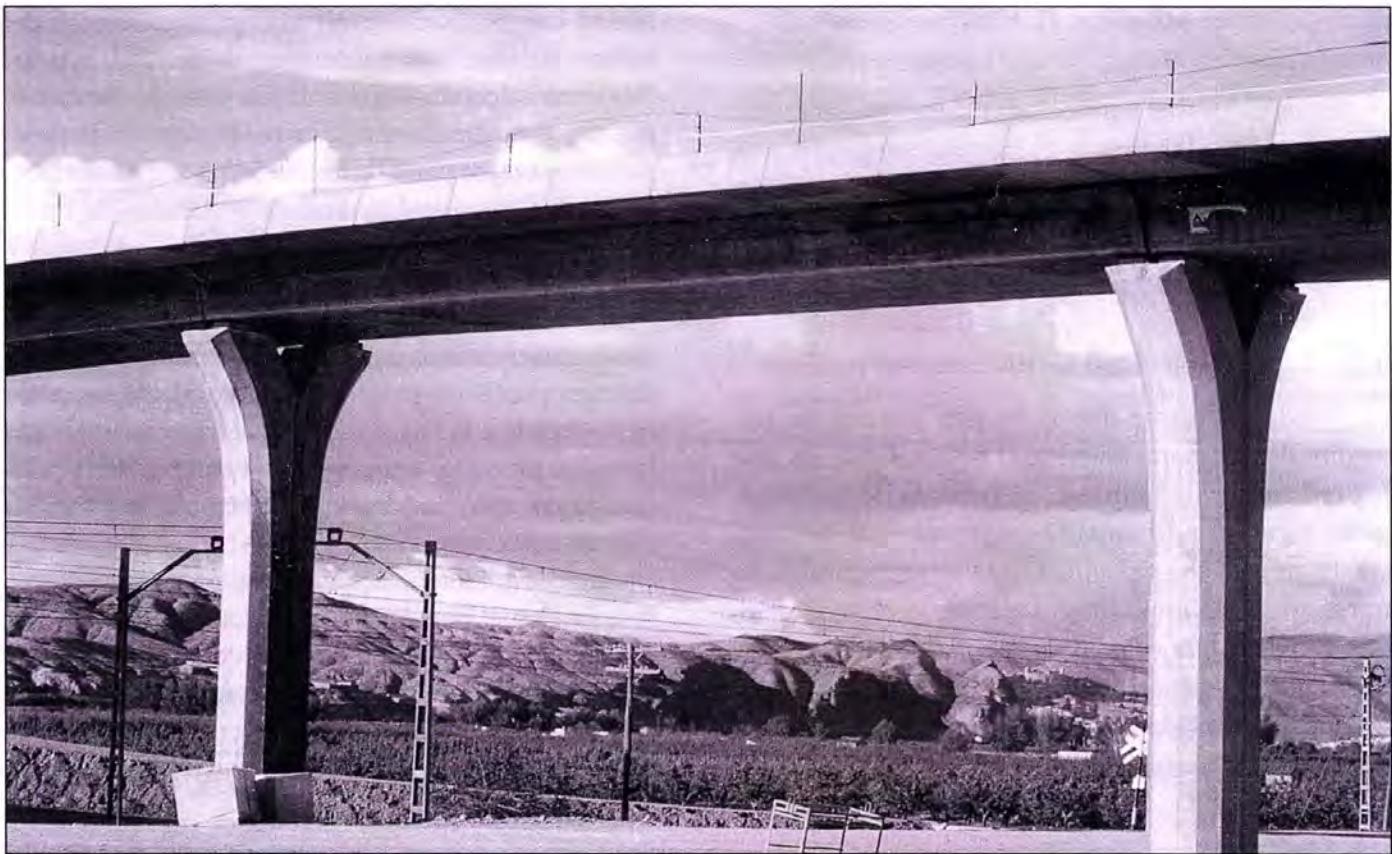
Por otra parte, la puesta en marcha del francés TGV se ha acompañado de un desarrollo de nuevos productos turísticos que incluyen el transporte de los clientes por TGV, pero sólo han conocido un corto éxito debido a la banalización que ha experimentado la nueva oferta de transporte y el cambio de la política de las agencias de viaje en favor de las compañías de autocares.

Independientemente de estas operaciones promocionales, el tren de alta velocidad favorece el turismo de negocios y la actividad de congresos en particular. La mayor parte de las ciudades con servicio de alta velocidad, se han apoyado en la nueva oferta ferroviaria para desarrollar la actividad de congresos.



Evolución de la ocupación del centro direccional de la Part-Dieu (1971-74).

Fuente: MANNONE (1995), según el fichero de empresas de la C.C.I.



*Viaducto del Tren de Alta Velocidad en el término municipal de Calatayud. Fotografía: J. L. Ona.*

El papel del nuevo medio de transporte en esta evolución ha de ser evaluado en su justa medida. El renombre de las ciudades, la calidad de sus infraestructuras de acogida y su accesibilidad general, así como una promoción agresiva, continúan siendo los principales factores que condicionan el éxito de estas actividades (MANNONE, 1995).

Del anterior análisis pueden extraerse algunas conclusiones que permiten imaginar cómo puede ser el efecto de la alta velocidad en Aragón. Por lo que respecta a los efectos indirectos, es decir, a la influencia del AVE en la localización de empresas y el turismo, resulta demasiado aventurado hacer cualquier tipo de hipótesis, aunque podemos imaginar que, al igual que ha sucedido en otras líneas de alta velocidad, el nuevo medio de transporte no ejercerá una influencia de excesiva importancia.

Al contrario, la modificación en la oferta de transportes y las remodelaciones urbanísticas, es decir, los efectos directos de la alta velocidad, se materializan de manera inmediata a la puesta en marcha de la línea.

Aragón, con una de las densidades de población más bajas de la Unión Europea y una capital macrocéfala, representa un caso paradigmático del tipo de explotación comercial de la alta velocidad seguida en Francia y España, consistente en recorrer lo más rápido posible la «tierra de nadie» despoblada, sin

realizar detenciones y parar únicamente en las grandes aglomeraciones urbanas.

En Aragón, solamente Zaragoza dispone por sí misma de un potencial de viajeros suficientemente atractivo como para hacer detenerse al AVE. Sin embargo, sólo con detenerse no basta, por debajo de cierto umbral de frecuencias el interés de una implantación en el barrio de la estación se convertirá en más que dudoso, de ahí el interés que tiene que todo el servicio AVE se realice en la misma estación.

La calidad arquitectónica del proyecto estación y su inscripción en el paisaje urbano es un elemento determinante en la capacidad para atraer a los inversores. Pero no hay que olvidar que esta calidad sólo es un elemento más. El soporte sobre el cual debe reposar toda estación de alta velocidad ha de estar imperativamente constituido por la calidad de la intermodalidad con el conjunto de las redes de desplazamiento. Esta intermodalidad ha de ser amplia, fácilmente legible y de calidad.

Un servicio de calidad para Zaragoza parece casi asegurado. Sin embargo, el resto de Aragón corre el riesgo de padecer únicamente las consecuencias negativas del AVE, es decir, el impacto ambiental y el efecto barrera de la línea. Ya que el tren de alta velocidad no puede parar en todas partes, el gran reto para el resto de las ciudades aragonesas es adecuar su oferta de transporte público para

poderse beneficiar de accesos cómodos a la línea AVE, bien por Calatayud, bien por Zaragoza.

#### 4. EL AVE Y LAS CIUDADES ARAGONESAS

##### 4.1. LA LÍNEA MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA-FRONTERA FRANCESA

Ya desde comienzos de los años noventa comenzó a hablarse de esta segunda línea AVE, que se integraría en la red europea de alta velocidad. Durante los últimos años del gobierno socialista, las dudas sobre su financiación provocaron que solamente se acometieran las obras de dos tramos, el comprendido entre Ricla y Calatayud y el que comunica Zaragoza con Lleida. En un primer momento se decidió instalar vías de ancho ibérico para reducir el tiempo de viaje de los trenes actuales y, cuando estuviera terminada la totalidad de la línea, instalar las vías de ancho UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles).

Sin embargo, tras la llegada al poder del PP, se decidió crear un ente autónomo, el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), al cual se le recomendó la realización inmediata del total de la línea, así como la instalación de la vía UIC desde el principio. El trayecto Madrid-Zaragoza-Lleida tiene fijada su fecha de inauguración en el año 2002 y el total de la línea en el 2004.

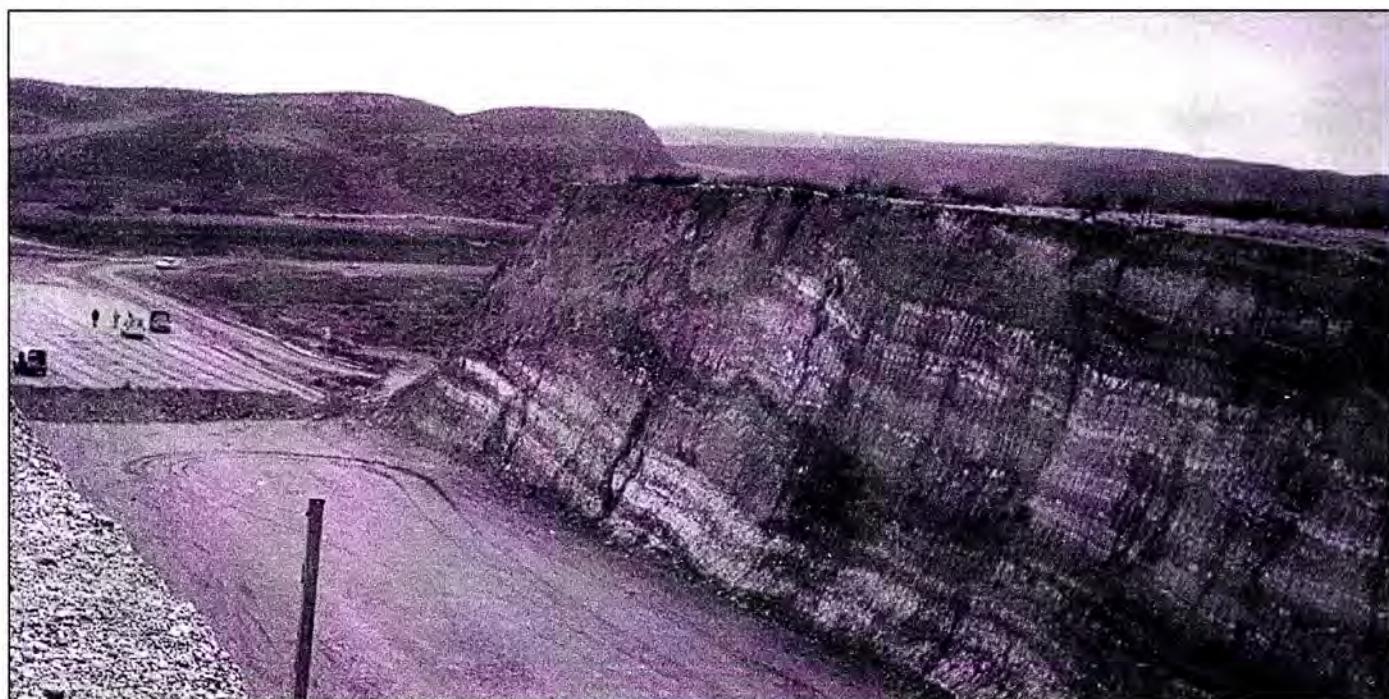
Con un tiempo de viaje estimado de 75 a 90 minutos entre Zaragoza y Madrid o Barcelona, se podrán realizar viajes a dichas ciudades y ampliar el

tiempo de estancia en las mismas sin necesidad de pernoctar. De igual modo, será posible enlazar en Madrid con trenes AVE hacia Andalucía y en Barcelona hacia Francia y otros destinos europeos.

##### 4.2. LA MODIFICACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD FERROVIARIA

En la actualidad, el ferrocarril sólo conserva en Aragón una cuota de mercado estimable en la relación Zaragoza-Madrid, que se reduce considerablemente en la relación Zaragoza-Barcelona y especialmente en las de Zaragoza-Bilbao/San Sebastián y Zaragoza-Valencia. A esta poco halagüeña situación del ferrocarril en Aragón se añade el estado de los servicios regionales. La degradación del eje ferroviario norte-sur, ha provocado una caída en picado de estos servicios, cuando no el cierre de ciertas líneas como las de Tortosa, Valladolid, Soria, Caminreal y Gurrea. Desde 1989, buena parte de estos servicios regionales se mantienen sólo gracias a las subvenciones del Gobierno de Aragón.

Aunque el AVE va a mejorar la accesibilidad ferroviaria de Zaragoza (y probablemente también de Calatayud) con Madrid y Barcelona, cabe esperar que el trasvase de viajeros al servicio de alta velocidad se lleve a cabo en detrimento de las relaciones con estas ciudades por tren convencional. Este hecho puede tener como consecuencia un empobrecimiento de la oferta ferroviaria tradicional para aquellas localidades por donde no va a parar el AVE, como es el caso



Obras de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa en 1997 en el término municipal de Zaragoza. Fotografía: Víctor Esteban.

de Caspe o Monzón, y que pueden ver como se reduce el número de paradas de trenes con destino a Zaragoza y Barcelona.

Por otro lado, no resulta aventurado afirmar que el AVE atraerá a la totalidad de los viajeros que actualmente utilizan el avión para desplazarse a Madrid y Barcelona, un porcentaje muy elevado de aquéllos que se desplazan en automóvil y en menor medida a los usuarios del autocar. Finalmente, hay que esperar que la alta velocidad genere un número considerable de desplazamientos inducidos, es decir, de desplazamientos que en las condiciones actuales no se realizan pero que son susceptibles de tener lugar gracias a las características del AVE.

Como hemos visto, las ventajas de la alta velocidad estarán fundamentalmente al alcance de Zaragoza, ciudad que ya concentra la mayor parte de la actividad económica aragonesa así como de los servicios de todo tipo. El resto de los aragoneses no sólo tendrán que desplazarse hasta la capital para poder beneficiarse del «efecto AVE» sino que además corren el riesgo de ver degradarse la oferta de transporte ferroviario tradicional.

#### 4.3. EL DESAFÍO DE CONECTAR ARAGÓN AL SISTEMA DE ALTA VELOCIDAD: ANTENAS Y TRENES REGIONALES

Resulta obvio el interés de facilitar el acceso a la alta velocidad a la mayor parte de la población

aragonesa mediante la utilización del transporte público. Por una parte la mejora de la accesibilidad que facilita el AVE podría extenderse más allá de Zaragoza, con lo que, además, esta ciudad generaría un mercado de viajeros más voluminoso que podría inducir a que pararan un mayor número de trenes. Al mismo tiempo, se contribuiría a incrementar el número de viajeros de la red ferroviaria regional, con la consiguiente disminución de su déficit y con las consiguientes ventajas para el medio ambiente, al disminuir el uso del automóvil.

La mayor parte de los desplazamientos por transporte público entre los diferentes núcleos urbanos aragoneses y Zaragoza se produce actualmente por autocar. Parece muy probable que la existencia de una única estación multimodal en la cual van a convivir trenes de alta velocidad, trenes convencionales y autocares, va a suponer un estímulo de la utilización de los transportes en común, y no es descartable que algunas compañías de autocares adapten sus horarios para hacerlos coincidir con las salidas de trenes AVE hacia Madrid o Barcelona.

Sin embargo, parece aconsejable primar el modo ferroviario por varias razones. En primer lugar, porque es un medio de transporte más respetuoso con el medio ambiente. En segundo lugar, porque es más coherente con el que va a enlazar, tanto por el modo en sí mismo como por los sistemas de ventas de billetes. Además, porque la sensación de seguridad y calidad percibida por los pasajeros de un tren es superior



Obras de la nueva línea de alta velocidad en Ricla, 1997. Fotografía: Santiago Pascual.

a la del autocar y, en último lugar, porque los trenes convencionales pueden ofrecer mejores tiempos de viaje que el autobús en muchas relaciones (GRANEL PÉREZ, 1999).

La experiencia llevada a cabo en la región francesa de Nord-Pas-de-Calais, demuestra que una oferta combinada entre trenes regionales y tren de alta velocidad puede hacer aumentar la demanda de servicios regionales hasta tal punto que algunas líneas han llegado a la saturación, y otras, antes deficitarias, han encontrado el equilibrio presupuestario (MASSE, 1995).

En Aragón se ha llevado a cabo un estudio para determinar cuáles podrían ser las «antenas» del AVE que contribuirían a acercar hasta el tren de alta velocidad a quienes no viven en Zaragoza o Calatayud. Para que estas «antenas» sean eficaces tendrían que ofrecer una elevada frecuencia, enlaces garantizados con los servicios del AVE con un mínimo tiempo de espera y compatibilizar sus procesos de reserva y de venta de billetes. Un sistema diseñado de esta manera es capaz de atraer no sólo a aquellos viajeros que fueran a continuar su trayecto en el AVE sino también a quienes únicamente realicen desplazamientos de carácter regional.

Desde la *Fundación Ecología y Desarrollo*, se han propuesto ocho posibles «antenas» del AVE:

#### ANTENA HUESCA-ZARAGOZA

Se utilizaría para los desplazamientos Huesca-Madrid, con enlace en la estación de Zaragoza-Delicias. En la actualidad, menos de un 5% de los viajeros entre Huesca y Zaragoza utiliza el tren, frente a más del 50% que utiliza el automóvil. El papel marginal que juega el ferrocarril en este reparto se debe a un excesivo tiempo de viaje, a una frecuencia insuficiente, horarios inadecuados, precios altos y un material rodante de baja calidad. Parece obvio que, si se mejorara el servicio, la parte de mercado entre los diferentes modos de transporte tendería a equilibrar la balanza en favor del tren.

#### ANTENA HUESCA-LLEIDA

La electrificación del tramo Huesca-Tardienta haría posible el establecimiento de relaciones ferroviarias con la parte oriental de la provincia de Huesca y con Lleida, ciudad donde podría enlazar con la línea de alta velocidad hacia Barcelona.

La puesta en servicio de la nueva estación de autobuses de Huesca junto a la de ferrocarril hará

possible extender el «efecto AVE» a otras poblaciones de la provincia, siempre que se coordinen los horarios de los autobuses con los de los trenes que atiendan las dos «antenas» oscenses.

#### ANTENA TERUEL-ZARAGOZA

En este caso se atenderían los desplazamientos entre Teruel y Barcelona, relación que hoy en día se cubre mayoritariamente con el automóvil privado.

Debido al mal estado de la línea Valencia-Teruel-Zaragoza, menos de un 1% de los viajes entre Teruel y la capital regional se realizan por ferrocarril. Si se llevaran a cabo ciertas mejoras en la línea, el tiempo de viaje entre las dos ciudades podría reducirse a 1 hora 30 minutos y el de Teruel-Barcelona podría situarse en tres horas (GRANEL PÉREZ, 1999).

#### ANTENA TERUEL-CALATAYUD

Esta «antena» se plantea para atender la relación Teruel-Madrid. En la actualidad Teruel es la única capital provincial española sin conexión ferroviaria directa hasta Madrid. Si se reabriera el tramo Camí-real-Calatayud de la antigua línea Santander-Mediterráneo y se efectuase la conexión con el sistema de alta velocidad en Calatayud, el tiempo de viaje entre Teruel y Madrid por tren se reduciría a 2 horas y 15 minutos frente a las más de seis horas que se necesitan en la actualidad y, al mismo tiempo, se estaría reforzando el papel de Calatayud como capital supracomarcal y se dotaría al valle del Jiloca de un servicio de transporte público.

#### ANTENA SORIA-CALATAYUD

En este caso se daría servicio público de transporte a varias localidades aragonesas que lo perdieron al cerrarse la línea Santander-Mediterráneo. Al mismo tiempo se consolidaría el papel de Calatayud como capital supracomarcal y se aumentaría el potencial de viajeros con la incorporación de la clientela soriana, lo que facilitaría un mayor número de paradas en Calatayud. Para crear esta nueva antena habría que reabrir el tramo Calatayud-Soria, cerrado en 1985.

El tiempo de viaje entre Soria y Madrid se reduciría en 45 minutos, al mismo tiempo que sería posible conectar por ferrocarril Soria con Zaragoza y Barcelona, ciudades donde reside un importante número de sorianos (GRANEL PÉREZ, 2000).

#### ANTENA PAMPLONA/LOGROÑO-ZARAGOZA

Ésta es una de las «antenas» con mayores posibilidades de desarrollo, puesto que atendería a núcleos urbanos con un alto potencial de viajeros, éste es el caso de Pamplona, Logroño, Tudela, Alfaro, Calahorra y Tafalla. Si los trenes de esta «antena» efectuaran parada en la estación de Gallur, una adecuada combinación de autobuses regulares permitiría extender el «efecto AVE» a todas las Cinco Villas.

Es muy posible que el operador establezca algunos servicios directos Pamplona-Madrid y Logroño-Madrid sin pasar por Zaragoza, que utilizarían trenes Talgo RD y que utilizarían la línea de alta velocidad hasta Plasencia de Jalón, donde posiblemente se instalará un dispositivo para el cambio de ancho de ejes. También es posible que a partir de 2004 algunos de los trenes de la Unidad de Negocio de Grandes Líneas que en la actualidad unen Cataluña con la cornisa cantábrica y con Castilla, sean sustituidos por Talgos RD que utilicen la vía AVE entre Zaragoza y Barcelona.

#### ANTENA PIRINEOS-ZARAGOZA

La reapertura de la línea que une Zuera con Turuñana (cerca de Ayerbe) sin pasar por Huesca haría posible una relación Jaca-Madrid en poco más de tres horas, mientras que los trenes de Grandes Líneas la atienden en la actualidad en siete horas. Este aspecto posee un gran interés si tenemos en cuenta el tráfico turístico que podría generarse entre Madrid y el Pirineo Aragonés, que incluso podría llegar a justificar la existencia de algunos trenes directos, utilizando Talgos RD.

#### ANTENA CASPE-ZARAGOZA

Aunque la población a atender no es muy elevada, el buen estado de la línea permitiría establecer el servicio a un coste reducido. Para ello habría que establecer un sistema que primase la posibilidad de realizar enlaces hacia Madrid en Zaragoza-Delicias. Para dirigirse hacia Barcelona sería preferible viajar hasta Tarragona y enlazar allí con los servicios que Regionales-Renfe proyecta implantar entre las cuatro capitales provinciales catalanas, utilizando las vías de alta velocidad (GRANELL PÉREZ, 1999).

#### 4.4. LOS ACCESOS URBANOS A LA ESTACIÓN DE ZARAGOZA-DELICIAS

La estación de Zaragoza-Delicias se encuentra al oeste de la ciudad, en una zona urbana relativamente

periférica y que posee una oferta de transporte público bastante reducida.

En un estudio realizado por la consultora Idom para el Ayuntamiento de Zaragoza, se prevé la puesta en servicio de una tupida malla de accesos para el automóvil particular. Sin embargo solamente se prevé el desvío de tres líneas de autobuses urbanos, los números 25, 34 y 42, que no se encuentran entre las principales y cuyos itinerarios cubren sólo una pequeña parte de la ciudad. Aparte de esto, el mencionado estudio plantea como hipótesis poco probable la implantación de una línea de tranvías entre la estación y la plaza de Aragón.

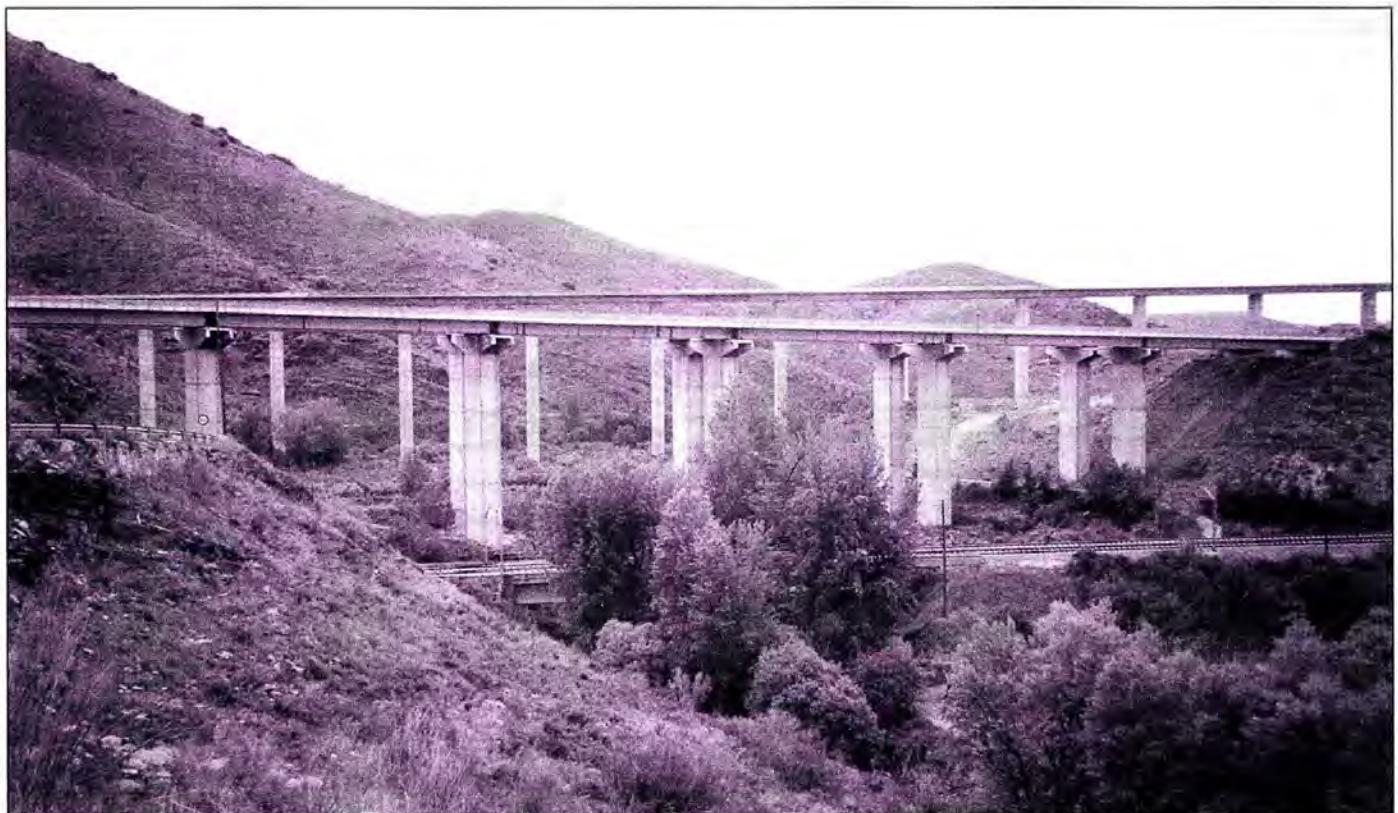
Esta falta de compromiso con la utilización de modos de acceso alternativos al automóvil privado y al taxi contrasta con la intención de hacer de la estación multimodal una zona donde pararan la casi totalidad de los autobuses urbanos, como se pretendió en un primer momento cuando se creía que el AVE iba a parar en el Portillo. Como demuestra la experiencia de ciudades como Lille o Lyon, que han optado por hacer confluir diversas líneas de transporte público urbano en la estación de alta velocidad, éste es uno de los mejores medios para consolidar el barrio de la estación como un segundo centro urbano.

Por otra parte, la gran renovación urbanística que va a suponer el cubrimiento de las vías entre los barrios de Delicias y La Almozara, hasta la avenida Goya, brinda la posibilidad de trazar amplios viales destinados en exclusiva a los peatones y a los ciclistas. De hecho, el acceso a la estación en bicicleta aparece como el idóneo para aquellos desplazamientos que tienen lugar en la misma jornada, sobre todo en el caso de que se dispusiera de una red de carriles-bici relativamente completa.

#### 4.5. PROPUESTAS PARA EL ACCESO A LA ESTACIÓN DE ZARAGOZA-DELICIAS DESDE EL ÁREA PERIURBANA

Desde la *Fundación Ecología y Desarrollo* se ha estudiado la posibilidad de establecer dos líneas de cercanías que, por un lado, servirían para facilitar el acceso a la periférica estación de Delicias desde el núcleo urbano y por el otro ayudarían a resolver los graves problemas de tráfico existentes en algunos accesos a la ciudad. Su implantación resultaría relativamente sencilla y económica, ya que la infraestructura ferroviaria ya existe y está en servicio.

Por lo general, las líneas de cercanías se conciben para desplazar a grandes masas de viajeros desde ciudades dormitorio hasta el centro de la ciudad. Este no sería el caso de Zaragoza, ya que la



*Viaducto del Tren de Alta Velocidad sobre el río Piedra,  
en el término Municipal de Castejón de las Armas. Fotografía: J. L. Ona.*

población del área metropolitana se concentra fundamentalmente en el núcleo urbano y una elevada parte de los desplazamientos poseen un sentido inverso, es decir, desde la ciudad hasta los polígonos industriales del área periurbana. Además, buena parte de los desplazamientos serían propiamente urbanos ya que, como veremos, el tronco común de las dos líneas propuestas atravesaría buena parte de la ciudad, zona en la que se prestaría un servicio más parecido al de un metro que al de un tren de cercanías.

Las dos líneas propuestas son la línea Alagón-Fuentes de Ebro y la línea María de Huerva-Zuera.

#### LÍNEA ALAGÓN-FUENTES DE EBRO

Esta línea tendría su cabecera en la estación de Alagón, situada sobre la línea Zaragoza-Castejón. La primera parada estaría en Torres de Berrellén y la segunda en Casetas, para continuar por Utebo, donde existió un apeadero en el centro de la localidad. Continuaría por Monzalbarba y el Centro Deportivo Ebro, junto al Centro Comercial Augusta, para llegar a la estación intermodal. Desde allí, la línea seguiría por el subterráneo que va a construirse desde las Delicias hasta el emplazamiento de la estación del Portillo, donde se instalaría otro apeadero, esta vez subterráneo, y por el túnel urbano ya existente bajo las

avenidas de Goya y Tenor Fleta, en el que podrían habilitarse diversas paradas que acercarían la estación intermodal a todo este sector de la ciudad.

La línea continuaría hacia el este con nuevas paradas en el polígono industrial de San Valero y en las estaciones de La Cartuja, El Burgo de Ebro y Fuentes de Ebro, donde tendría su terminal.

La principal ventaja que ofrecería esta línea de cercanías es que, además de acercar el AVE al periurbano occidental y oriental de Zaragoza, permitiría el desplazamiento de numerosos trabajadores zaragozanos hacia importantes polígonos industriales que tienen sus accesos por carretera congestionados durante una buena parte del día y que son escenario de un elevado número de accidentes.

#### LÍNEA MARÍA DE HUERVA-ZUERA

Esta segunda línea se situaría sobre la línea Zaragoza-Sagunto. Tras parar a la altura de Cadrete y Cuarte, la entrada a Zaragoza se llevaría a cabo por Casablanca, donde podría establecerse un apeadero que diera servicio a la urbanización de Montecanal. Las siguientes paradas, de carácter netamente urbano, podrían establecerse en Valdefierro, barrio Oliver y el Centro Comercial Augusta, antes de llegar a la estación intermodal. Al salir de los túneles urbanos, donde esta línea compartiría paradas con la

primera, giraría hacia el norte, siguiendo la vía dirección Lleida, con parada en Las Fuentes, avenida de Cataluña y polígono industrial de Cogullada-Mercazaragoza. Las siguientes paradas estarían en San Juan de Mozarrifar, Villanueva de Gállego y Zuera (GRANEL PÉREZ, 1999).

#### 4.6. LA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD DE CALATAYUD

El Ayuntamiento de Calatayud y el Gobierno de Aragón consiguieron en su día que se evitara la circunvalación de la ciudad por el norte o por el sur y que la nueva línea discurriera desde Ateca por la vega del Jalón, en paralelo a la línea de ferrocarril convencional, hasta la actual estación ferroviaria de Calatayud, que se habilitará para permitir la parada de trenes AVE.

Sin embargo, el escaso volumen de la población bilbilitana y la necesidad de reducir al máximo el tiempo de viaje entre Madrid y Barcelona, hacen temer que sean muy pocos los trenes que paren en Calatayud. Además, la entrada en servicio de la línea de alta velocidad puede suponer la desaparición de la casi totalidad de las circulaciones actuales de la Unidad de Negocio de Grandes líneas que tienen parada en Calatayud, con lo cual la oferta ferroviaria bilbilitana, lejos de mejorar, corre el riesgo de degradarse sensiblemente si no se toman las medidas oportunas.

Una de estas medidas podría ser la implantación entre Zaragoza y Madrid, con parada en Calatayud, de servicios de AVE lanzadera similares a los que existen entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano. Otra de las medidas encaminadas a incrementar el atractivo de Calatayud como estación AVE ya ha sido señalada anteriormente, y consistiría en mejorar la oferta de transporte público entre esta ciudad y su área de influencia supracomarcal (GRANEL PÉREZ, 2000).

#### 4.7. LA ESTACIÓN INTERMODAL DE ZARAGOZA-DELICIAS

Tras una época en la que no se dudaba en situar el complejo intermodal en el Portillo, el pasado 16 de agosto comenzaron en la explanada de los terrenos ferroviarios de la avenida de Navarra las obras previas a la construcción de la estación de autobuses interurbanos, tren convencional y tren de alta velocidad.

A finales del año 2000 se tiene previsto que empiece la primera fase de construcción del complejo intermodal de pasajeros, que contará con 40.000 m<sup>2</sup>. La empresa adjudicataria dispondrá de 20 meses para levantar la estructura de la estación, que incluye la excavación de los terrenos para habilitar los aparcamientos, el complejo de ocio y las vías del AVE y del tren convencional.



Túnel de Torrecilla, término municipal de Ricla, en la nueva línea de alta velocidad entre Madrid y Zaragoza, 1997. Fotografía: Santiago Pascual.

#### 4.8. LA ESTACIÓN DEL AEROPUERTO

Como se ha señalado previamente, el número de vuelos de pasajeros del aeropuerto de Zaragoza, ya muy bajo actualmente, corre el riesgo de disminuir aún más con la llegada del AVE.

Sin embargo, la construcción de una segunda estación en el aeropuerto, que no resultaría excesivamente onerosa, podría permitir la parada de algunos de los trenes AVE que vayan a circular por la ronda sur, sin entrar a la ciudad y se podría utilizar para el transporte de paquetería urgente (que pasaría del avión al tren de alta velocidad).

La parada de todos los trenes en la estación de Delicias está garantizada hasta el 2004, año en el que está previsto que se concluya la línea hasta Barcelona, lo que permitiría la existencia de trenes directos que unieran Madrid con Barcelona a través de la ronda sur, sin entrar en Zaragoza. Por este motivo, la estación del aeropuerto tendría una prioridad mucho menor que la de Delicias.

Pero quizás el reto más importante que se plantea en esta zona es el de la plataforma logística. El hecho de que vayan a confluir en este área carreteras con flujos tan intensos como la N-II y el cuarto cinturón, las vías férreas de ancho UIC e ibérico (entre El Burgo de Ebro y el aeropuerto) y un aeropuerto especializado en carga, brinda la posibilidad de racionalizar y optimizar las actividades relacionadas con el transporte de mercancías en Zaragoza. De hecho, estas actividades se han caracterizado hasta el momento por una notable falta de planificación y coordinación entre las empresas emisoras o receptoras de carga, los transportistas y los planificadores institucionales.

#### 5. CONCLUSIONES

El efecto del tren de alta velocidad sobre el tejido socioeconómico de las ciudades parece ser menos importante de lo que se creía a comienzos de los años ochenta, tras la entrada en servicio de la primera línea de alta velocidad europea, y de lo que afirman ciertos discursos políticos triunfalistas. Desde un punto de vista de la ordenación del territorio, el nuevo medio de transporte no ha resultado ser ni una máquina que estimula irremisiblemente la concentración de las actividades en las grandes metrópolis ni una infraestructura que favorece especialmente el reparto de la actividad y la riqueza por el territorio.

Eso sí, es innegable que el tren de alta velocidad genera una modificación bastante brusca en el mercado de transporte de aquellas relaciones en las que se implanta. Por una parte, atrae para sí una parte muy

importante de los pasajeros, al mismo tiempo que tiende a reducir la parte de mercado del tren convencional y del autocar y, sobre todo, del avión y el automóvil privado.

La línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa tiene un coste económico y medioambiental demasiado elevado como para que solamente beneficie a la población de las grandes ciudades, estimulando así los fenómenos de metropolización y de desestructuración del medio rural. Se hace necesario acompañar a la llegada del AVE de medidas que favorezcan la difusión de los efectos beneficiosos de la nueva infraestructura más allá de las localidades donde va a tener parada.

#### BIBLIOGRAFÍA

- A.D.U.A.N. (1994), *Gare TGV. Le produit immobilier*. Documento interno, inédito.
- AUPHAN, Etienne (1992), «La grande vitesse ferroviaire de part et d'autre du Rin: face à face ou rapprochement?», *Révue géographique de l'Est*, 1992, nº 4, pp. 257-272.
- AUPHAN, Etienne *et alii* (1993), «De la distance-temps à la distance-coût», en BONNAFOUS, Alain, *Circuler Demain*, 1993, pp. 143-156.
- BONNAFOUS, Alain (1981), «Les effets économiques indirects du TGV», *Le courrier du C.N.R.S.*, 1981, nº 42, pp. 25-33.
- EMANGARD, Pierre-Henri (1990), «Destination Bordeaux», *La vie du Rail*, nº 2.261, 20 sept. 1990, pp. 8-10.
- ESTEBAN MARTÍN, Victor (1996), *Zaragoza y Nancy: dos ciudades frente a la perspectiva de la alta velocidad ferroviaria*. Tesis de licenciatura inédita.
- GRANEL PÉREZ, Luis (1999), *Aprovechar el AVE. Propuestas para mejorar la movilidad de los aragoneses y respetar el medio ambiente*. Fundación Ecología y Desarrollo, Zaragoza.
- GRANEL PÉREZ, Luis (2000), *Algunas reflexiones en torno a la llegada a Calatayud del tren de alta velocidad*. Documento inédito.
- MASSE, Jean Pierre (1995), «TGV-TER: l'entente parfaite», *La vie du rail*, nº 2.479, 1995.
- MANNONE, Valérie (1995), *L'impact régional du TGV Sud-Est*. Tesis doctoral inédita.
- POINGT, Marie-Hélène, *et alii* (1996), «Le train face à l'avion», *La vie du rail*, nº 2.545, 8 mai 1996, pp. 16-25.
- ZEMBRI, Pierre (1993). «TGV-Réseau ferré classique: des rendez-vous manqués?», *Annales de Géographie*, nº 571, 1993, pp. 282-295.

# *La ira del pueblo: motines y acciones de protesta colectiva en el campo zaragozano (1890-1901)*

VÍCTOR LUCEA AYALA

Recién clausurados los fastos conmemorativos del centenario del «Desastre», y ya con el tiempo suficiente de por medio como para poder cribar del barullo congresístico las aportaciones más interesantes, que también las hay, parece que las aguas se calman y se puede volver a profundizar con sosiego en ciertos aspectos del fin de siglo que merecen más dedicación de la que hasta el momento han tenido. En efecto, y echando la vista algo más atrás, la mayor parte de los análisis que del período de la Restauración hacen los historiadores aparece copada por los estudios sobre el caciquismo y el sistema turnista de Cánovas en lo político; sobre la crisis finisecular triguera y vinícola en lo que atañe a lo económico; y sobre el movimiento obrero por lo que respecta a la dinámica social, con una estrella principal, las guerras de Cuba y Filipinas, y con el fin del imperio colonial español como trágico fin de fiesta. La conflictividad rural de fin de siglo quedó de este modo relegada prácticamente al olvido, cuando, como veremos, se trataba de un asunto capital tanto para los protagonistas de las acciones de descontento como para las autoridades. No poco contribuyó a este olvido la mala prensa con que contó durante muchos años la revuelta agraria, presentada casi siempre por los periodistas, literatos y tratadistas urbanos como un cúmulo de acciones irracionales y espontáneas, más bien convulsivas y frenéticas, como una respuesta violenta y vil a los estímulos «gástricos» que cada situación de escasez provocaba.

Es ahora cuando empezamos a saber que fue algo mucho más extenso y complejo que todo eso; que la protesta rural contaba con una dinámica y una lógica propias, que fue evolucionando hasta encontrar cauces de protesta más eficaces, y que en el caso español se dio una excepción respecto al resto de los países europeos al combinar, hasta bien entrado el siglo, estas «viejas» formas de protesta social con las «nuevas» (huelgas) que portaba el incipiente obrerismo<sup>1</sup>.

Pero lo cierto es que hasta llegar a este punto se han tenido que desmontar no pocas mixtificaciones y prejuicios. De entrada, ha sido necesario revisar el significado y alcance del tan manido «Desastre», ya que su alargada sombra hacia de cualquier tema previo al 98, y sobre todo de cualquier desorden público, una causa y a su vez una muestra de la decadencia española, de la que la derrota militar sería sólo la punta más elevada del iceberg. Situar los acontecimientos en sus justos términos (si esto es posible objetivamente), sin aquél desgarrarse las vestiduras, es el objetivo del revisionismo que se está dando actualmente. No obstante, el «Desastre» sigue sin consenso en cuanto a la trascendencia que tuvo para la posterior historia española. ¿Fue algo que sólo podía pasar en España, o fue algo «normal» en el contexto europeo del momento? La elección, o bien del largo plazo o bien del microscopio analítico, parece ser el factor decisivo a la hora de apuntarse a uno u otro bando<sup>2</sup>.

Además, y directamente relacionado con lo anterior, otros aspectos adquieren nuevas tonalidades y

máticas, sobre todo los relacionados con la supuesta pasividad del campesinado de las zonas donde predominaba la pequeña explotación familiar, como en el campo zaragozano. Estudios recientes demuestran que los campesinos no eran tan pasivos como se pensaba, ni tan estúpidos. El hecho de que el formato elegido para la protesta campesina no fuera el de las huelgas obreras o jornaleras del sur andaluz, no quiere decir que no hubiera otras formas de manifestar el malestar, bien delimitadas y asumidas en el seno de las comunidades rurales, enraizadas en un ámbito cultural sentido como propio, y que no contaran con eficaces recursos organizativos articulados en torno a experiencias compartidas<sup>3</sup>.

En fin, las motivaciones que hacen de este tema algo apasionante y no una mera actividad arqueológica, nos remiten a nuestro propio presente, en el que los críticos del sistema sociopolítico que nos ha tocado vivir hablan una y otra vez del «miedo a la democracia» que recorre los entresijos de los gobiernos y poderes occidentales, y de su empeño por hacer de la nuestra una «sociedad desmovilizada», que permanezca inerme ante las tensiones que el sistema provoca, algo que parece que no termina de conseguirse. Si es cierto que la historia nos enseña lecciones que debemos aprender para vivir nuestro propio presente, quizá una nada despreciable sea la de que no siempre aquello que algunos consideran bueno para el resto lo es para ellos, y que ese resto puede ofrecer una tenaz resistencia a las imposiciones externas. Veamos qué ocurre al respecto en el campo zaragozano de hace un siglo<sup>4</sup>.

## CARACTERÍSTICAS Y ORÍGENES DE LA PROTESTA

«Motines», «protestas», «tumultos», «manifestaciones»... son los términos utilizados por escritores y articulistas para hablar de la protesta popular. Al margen de distingos más o menos sutiles, se ha podido constatar lo abundante de la protesta popular en la provincia de Zaragoza, un centenar de manifestaciones colectivas, de desacuerdo con algún brazo del poder o con las políticas que éste pretende implementar, algo que agobiaba a las autoridades y a los círculos anexos al poder<sup>5</sup>. Por otro lado, el grado de intensidad de la protesta y la utilización de la violencia es variable y depende de diferentes factores, como más adelante veremos; sólo adelantamos que desde hace ya unos años contamos con los aportes teóricos y los rudimentos metodológicos necesarios para probar la racionalidad y la lógica interna de la protesta. Por tanto, acciones no escasas, no

espontáneas (es decir, no «gástricas», reflejo directo de la miseria), y no irracionales. Éste es el enfoque subyacente en la escritura de estas líneas. El análisis de la protesta hace visibles las tensiones latentes y ayuda a comprender cómo vivían y pensaban quienes no tenían otras vías de expresión política<sup>6</sup>.

No obstante, esta forma de entender la acción colectiva es reciente, y contrasta desde luego con las teorías predominantes del período de entresiglos, que intentaban explicar estos comportamientos como «desviados», «torcidos» de lo que debía ser la marcha natural de la sociedad, protagonizados por individuos desagregados del conjunto comunitario en el que vivían.

Esta visión asimila cualquier protesta al desorden, al tumulto, y mete en el mismo saco de lo «anormal» acciones y motivaciones bien distintas. Muy al contrario, el estudio de la protesta «desde abajo», desde las motivaciones y experiencias de los protagonistas, nos permite hilar más fino, comenzando por las causas que provocan la disensión, y continuando por la diferenciación tipológica de la protesta según aquéllas.

Impuestos, subsistencias y servicio militar constituyeron sin duda los motivos que más provocaron la protesta entre la población rural zaragozana, no sólo a finales del XIX, sino a lo largo de todo el período liberal, aproximadamente desde la tercera década de la centuria. El impuesto de consumos gravaba todos los artículos de «comer, beber y arder», esto es, los productos de primera necesidad, pero no sobre el productor, sino directamente sobre el consumidor. Aunque más que el fondo era la forma, el modo por el que se recaudaba el impuesto, lo que provocaba la ira colectiva: a través de puertas, fiellos, registros y vigilancias que daban lugar a situaciones vejatorias para los vecinos<sup>7</sup>.

Las crisis de subsistencias y el aumento del precio del pan que se dio por el arancel proteccionista y la devaluación de la peseta (cierre de la frontera al trigo foráneo favoreciendo a los grandes terratenientes y a la burguesía industrial), también suscitaron, sobre todo en mayo de 1898, gran cantidad de motines en toda la geografía española<sup>8</sup>.

Por otra parte, el sistema de reclutamiento militar por quintas estaba viciado por ley, pues a la vez que decretaba la igualdad de todos los ciudadanos para el cumplimiento del servicio, permitía luego la redención del mismo tras el pago de 1.500 pesetas, cantidad que sólo las familias adineradas podían satisfacer sin que ello supusiera la quiebra de la economía doméstica. Ahora bien, lo cierto es que los consumos aparecen en muchas más ocasiones

como motivo de la protesta que las quintas, que se prestan en mayor medida a la resistencia individual, esto es, al profugismo o al intento de engaño buscando la exención a través de alguna tara física, real o provocada<sup>9</sup>.

Pero también existen otras causas para el motín, todo un ramillete de motivos relacionados con el ejercicio de la administración pública y la autoridad, sea ésta civil, militar o eclesiástica. El caciquismo imperante en las instituciones del poder local; la percepción de la justicia como algo ajeno y muchas veces alejado del sentido común; el uso de la fuerza pública como medio de represión por parte del Estado contra la movilización popular y contra cualquier conato de desorden público; la participación activa del clero en la discriminación social de carácter clasista a lo largo de toda la década, buscando una alianza estable con el poder político. Todo un cúmulo de buenas razones para el estallido de la ira de la multitud.

Las acciones en este sentido son bien explícitas sobre cuál es el blanco de la acción popular. La Guardia Civil fue objeto del ataque del vecindario de Sestrica en junio de 1894, cuando conducía unas cargas de leña decomisadas a Viver de la Sierra. Los

vecinos se opusieron tenazmente al cumplimiento de la orden judicial por parte de los guardias y «la pareja, después de ser atropellada y salir lesionado y desarmado uno de sus individuos, tuvo que ceder, declarándose impotentes para contrarrestar la resistencia y agresión de los vecinos amotinados»<sup>10</sup>. En otras ocasiones la liberación de detenidos o presos por los vecinos supone de facto la desaprobación del ejercicio de la autoridad que gestionan los agentes o los jueces. Detengámonos en un episodio que ilustre este tipo de acción. En la noche del domingo de Pascua de 1893 rondaban tres o cuatro mozos por las calles de Sabiñán sin el necesario permiso del alcalde para hacerlo. Esta orden del alcalde de restringir las rondas y la disolución reciente de algunas de ellas en los días previos a cargo del sargento de la guardia civil había provocado cierto descontento en el pueblo. Este mismo sargento quiso disolver una ronda en la noche referida, pero los mozos se resistían con «frases fuertes», lo cual hacía acercarse a otros vecinos al lugar del suceso. Según el cronista, del gentío salían expresiones como «¡Debe seguir la ronda!», «¡Fuera el sargento!», o «¡Dadle hierro y fuego!», aunque probablemente fueran éstas las más suaves. Hubo forcejeo,



Servicio militar: Los que se libran.

Servicio militar: Los que lo prestan.

lit. Méndez-Isabel *La Católica*, 23.

El Motín, 11 de mayo de 1895, año XV, nº 19.

y tuvieron que llegar más guardias civiles para detener a cinco jóvenes. En la mañana siguiente los jornaleros no acudieron al trabajo dada la excitación reinante en el pueblo, y al correr el rumor de que los presos iban a ser trasladados a Calatayud, «una masa de unos 300 vecinos» acudió a la plaza pidiendo la libertad de los jóvenes, formando luego diversos grupos que no abandonaron las calles en todo aquel día y durante la mañana siguiente. Pero las posibilidades de éxito terminaron cuando el gobernador mandó 20 parejas de la Guardia Civil al pueblo para atajar cuanto antes el conflicto<sup>11</sup>.

El clero rural es objeto asimismo de numerosas manifestaciones de protesta popular, siendo sobre todo los años más cercanos al cambio de siglo los que registraron una mayor tensión anticlerical, impulsada por los partidos republicanos y la prensa obrera. La intolerancia ideológica, la intromisión constante en la esfera de la privacidad de los vecinos y el compromiso adquirido con el poder constituido (bendiciendo por ejemplo las campañas bélicas de Ultramar) son constantes que se repiten en estos años y que dan una idea de las tensas relaciones que podían darse entre vecindario y clero. El caso más llamativo de acción conjunta contra los desmanes del cura quizás sea el de Illueca, en octubre de 1901. Aquel prelado se negó a que la banda tocara en la iglesia durante la misa que por primera vez iba a celebrarse en el nuevo altar, alegando que por el ruido no podría oírse el culto «con la necesaria reverencia». Los mozos apedrearon la casa del cura y cuando iban a comenzar los oficios religiosos, con la asistencia de una media docena de fieles, «arreciaron las protestas contra el párroco». Se nombró después una comisión para hablar con él, tras lo cual firmó un escrito asegurando que saldría inmediatamente del pueblo, como así lo hizo. Sin llegar a este punto, abundan las muestras de desacato y burla hacia los curas o las propias imágenes, como en Calatayud. La procesión de San Pascual solía acabar todos los meses de mayo de forma similar: por la referencia que tenemos de 1894, sabemos que «el santo fue vapuleado, asaeteado y herido con lechugas, confites, etc., zarandeándolo de lo lindo los conductores de la peana»<sup>12</sup>.

Motines de subsistencias, antifiscales, contra las quintas, tumultos anticlericales, motivados por la política local... pero también, por supuesto, multitud de mezclas entre unos y otros y variantes que trastasan las fronteras de cualquier división rígida en exceso, sobre todo en los núcleos poblacionales más importantes, donde los grupos y partidos antiliberales y antigubernamentales cuentan con mayores

recursos para hacer patentes sus demandas<sup>13</sup>. En conclusión, son los núcleos urbanos de segunda importancia, de pequeño tamaño y vinculados al campo, los lugares habituales de la protesta que a nosotros nos interesan: Tarazona, Épila, Caspe, Ejea, Calatayud, Borja, Ateca, enmarcan en estos años numerosos motines y diversas clases de acción colectiva dignas de un primer acercamiento, sin ser menos cierto que la protesta se puede extender con igual virulencia por los pueblos de menor importancia, y con resultados no menos efectivos (Villarroya de la Sierra, Luesia, Muel, Maluenda, Illueca...).

## LA LÓGICA DEL DESORDEN

Al margen de las causas directas de los motines, y tratando de dejar de lado la dicotomía que los estudios de hace unos años establecían entre los movimientos preindustriales (sin lógica ni racionalidad, sin objetivos específicos y abocados desde su origen al fracaso), de los otros movimientos de la era industrial (que sí contaría con objetivos explícitos, elevada organización y portaría profundas consecuencias revolucionarias), abordaremos brevemente la estructura interna de la protesta popular<sup>14</sup>.

Para ello, los últimos y más fiables estudios acuerdan dividir el análisis en distintos momentos: la estructura de oportunidad política, si se cuenta con la ocasión propicia para la protesta; la estructura de movilización, si existen comportamientos aprendidos y asumidos por la colectividad para manifestar la disensión; y los marcos interpretativos, es decir, los contextos culturales y de sociabilidad que dotan de sentido a la acción<sup>15</sup>.

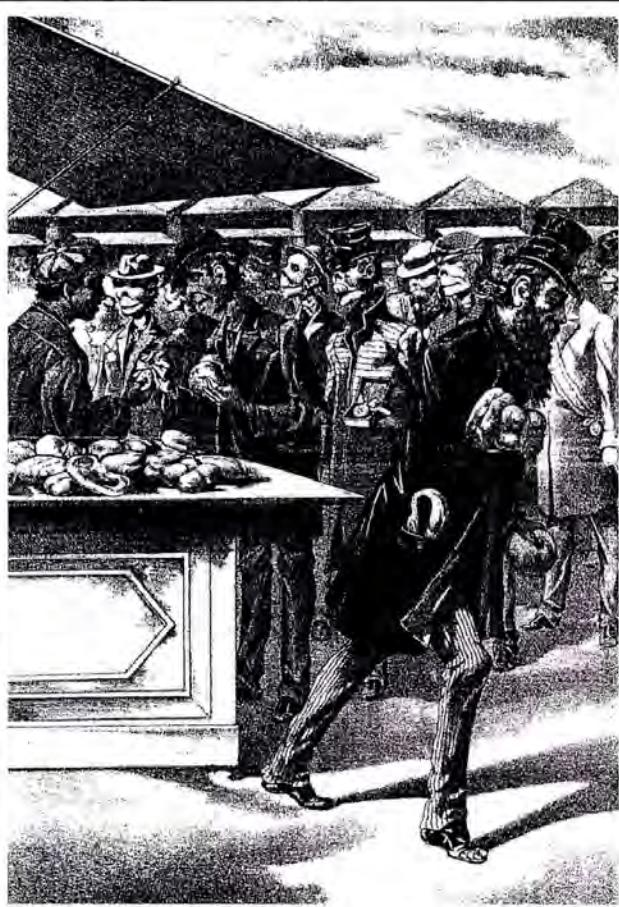
En cuanto a la oportunidad política, se ha de tener presente la debilidad estructural del Estado español, a pesar (y paradójicamente) de la naturaleza represora de que hace gala para con las demandas populares<sup>16</sup>. Diversas situaciones favorecían la protesta en los pueblos. Para empezar, es notable la escasa presencia de fuerza pública en el medio rural. Los cuarteles de la Guardia Civil no forman todavía la tupida red que conformarán unos años más tarde, y la guardia local carece en muchas ocasiones de la autoridad necesaria entre el vecindario para ejercer con eficacia sus funciones. Sólo el hecho de que en todos, absolutamente en todos los motines, la autoridad civil pida al gobierno provincial fuerza pública para sofocar el desorden, demuestra esta carencia estructural en la organización estatal, y el acertado cálculo que los amotinados hacían con respecto a la fuerza a la que se enfrentaban. Además los vecinos aprovechan

momentos favorables para el tumulto como las subastas de aprovechamientos de leñas, de los consumos o los días de recaudación de impuestos.

Además, y como marco general, no debe pasarse por alto lo débil de la implantación social del nacionalismo español, sobre todo en dos pilares fundamentales del mismo como son la enseñanza y el ejército. La percepción que del Estado tiene el campesino zaragozano es de algo ajeno, extraño e ineficaz para con sus prioridades. Por un lado se puede constatar la desidia con que la administración central trataba a los maestros rurales, abandonando el pago de sus sueldos a las administraciones locales, dando lugar a multitud de irregularidades en el mismo. Así, desde mitad de la década son constantes en la prensa las quejas de los vecinos por las graves deficiencias en la gestión de la enseñanza, que provocan que algunos maestros no cobren nada en absoluto durante meses o años, y en última instancia el cierre de las escuelas. Sólo en el primer semestre de 1895 se cerraron las de Villafeliche, Letux y Caspe<sup>17</sup>. Por otro lado, el uso del ejército como medio habitual de cobrar los impuestos o de embargar cosechas y

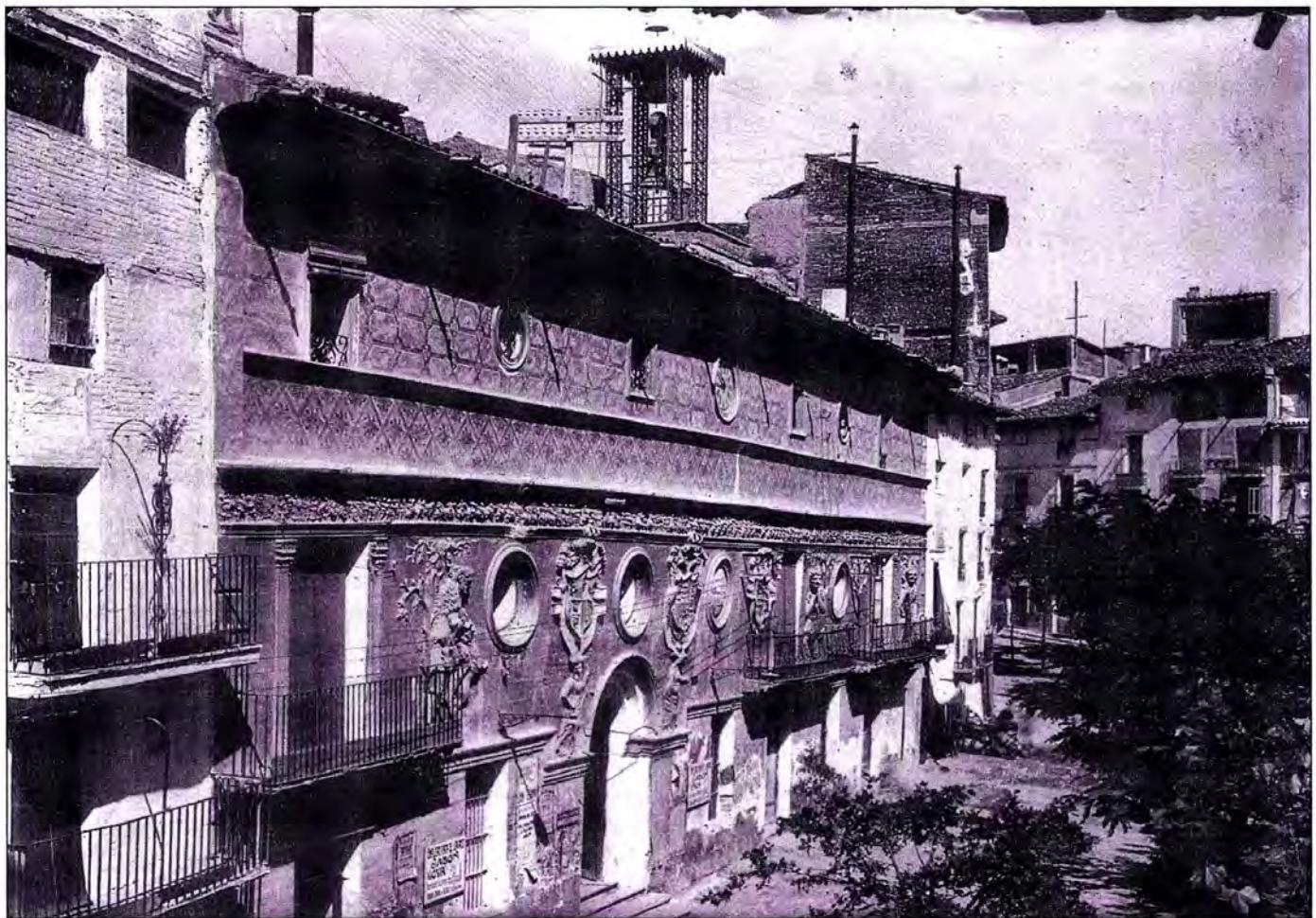
enseres domésticos, hacía más odiosa la institución militar a los ojos de los vecinos, quienes sólo sabían de ella en el momento de la recaudación y en el de la marcha a la guerra de unos quintos que en muchos casos ya no volverían vivos a la casa que les vio nacer<sup>18</sup>. Por tanto, es notable la ausencia de la suficiente fuerza estatal, (y en general débil presencia y control físico e ideológico por parte del Estado español en el medio rural), al menos en el momento del levantamiento, que permite un cierto margen de actuación con las autoridades locales, al menos hasta la segura llegada de refuerzos militares.

El motín de Tarazona de diciembre de 1895 es quizá el más claro exponente de ese cálculo de la correlación de fuerzas que realizan los amotinados. En origen el conflicto surgió por el pago del consumo sobre el aceite, pues el Ayuntamiento acordó que los labradores que molieran menos de 30 arrobas (unos 360 kg.) debían pagar el correspondiente por el total a la salida del molino, aunque no todo se destinase al consumo dentro de la localidad, mientras que los que podían moler más de 30 arrobas no se les cobraría lo que ellos indicasen que era para vender fuera de la población. El descontento entre los labradores no se hizo esperar tras comprobar la indiferencia del Ayuntamiento ante su petición de rebaja del impuesto. Lo cierto es que en la mañana del 20 de diciembre aparecen grupos de braceros armados en las afueras de la ciudad para impedir que los trabajadores salieran al campo, y de igual modo consiguen posteriormente detener el trabajo en las fábricas. Poco después, cerca de un millar de vecinos, según la prensa, se manifestaron ante el Ayuntamiento pidiendo la rebaja que solicitaba la asociación local de labradores. Pero no todas las expectativas debían estar con las de la Junta de Labradores, porque, a pesar de conseguirse la rebaja, el motín se agravó considerablemente. Ahora la gente pedía la supresión total, gritando «¡Abajo los consumos!», y «¡Fuera las puertas!». Un grupo de amotinados subió al salón de sesiones y obligó a los concejales a estampar sus firmas y el sello del Ayuntamiento en una bandera blanca que contenía las consignas «Fuera puertas» y «Que pague el que tenga». Quedó así el impuesto suprimido, y el alcalde, incapaz de «sostener el principio de autoridad», todavía no había pedido refuerzos por el telégrafo. Éstos llegaron con el gobernador de Zaragoza dos días después: 43 guardias civiles y 150 soldados de infantería del regimiento Gerona. Esto y la promesa del alcalde de hacer la contribución por reparto, esto es, según la riqueza de cada vecino, sofocaron el conflicto. Entre medio quedaron las imágenes de la toma del pueblo



Cuando los maestros de escuela reciban las condecoraciones, las cambiarán por panecillos.

*Hambre entre los maestros rurales. El Motín.*



Fachada del Ayuntamiento de Tarazona, ante la que tuvieron lugar los sucesos de 1895. A.H.P.Z. Archivo Mora, 824.

por los vecinos, manifestando el resentimiento de clase (vecinos con armas a la vista, abriendo tiendas y casas particulares para acopio de municiones, llamando a las puertas de los acomodados con las culatas de los trabucos y profiriendo gritos como «tomaremos y cogeremos de donde haya») o un acusado anticlericalismo (el obispo Soldevilla, exhortando a las masas a que se calmaran, fue silbado, insultado y casi alcanzado por una piedra de las muchas que le llovieron desde la multitud, y algunos curas jóvenes que querían regresar a sus pueblos fueron amenazados en repetidas ocasiones antes de poder marchar)<sup>19</sup>.

En segundo lugar, y respecto a la cuestión de las estructuras de movilización, un vistazo rápido por los diferentes motines rurales nos hace caer en la cuenta de que los vecinos tenían modos compartidos de entender la protesta y de ejercerla, acciones bien definidas y estructuradas, poco espontáneas, bastante lógicas y capaces de conseguir resultados positivos, aunque fueran de corto plazo. Lo que Tilly acuñó bajo el término de «repertorio de acción colectiva», pautas de comportamiento a las que la multitud se ajusta con precisión y que cuentan con

un alto grado de permanencia<sup>20</sup>, se concretan en nuestro caso en los piquetes a la salida de los pueblos, en las peticiones escritas a la autoridad, en el bloqueo de la misma en el Ayuntamiento, en la toma de la plaza principal del pueblo, en el uso de la multitud como principal estrategia defensiva, en el uso de las mismas consignas y expresiones (como «¡Abajo los consumos!»)... Actos, en fin, que encontramos repetidos una y otra vez en los motines populares a lo largo de toda la década. Ya los hallamos en el motín contra los consumos de Moros de 1892, los hemos constatado en Tarazona en 1895, y también en el motín anticonsumos de Épila en 1897<sup>21</sup>. Es significativa la ausencia de fisuras en el comportamiento colectivo respecto a cuál debe ser el objetivo de la movilización, algo que en muchas ocasiones no pasa de la intimidación, pero que resulta sumamente efectivo si se realiza con la suficiente convicción. En el agosto de 1894, en Acered, y según la versión del agente recaudador, fue haciendo su auxiliar embargos por las casas, «siendo apuntado con escopetas por el pueblo amotinado, que lo iba siguiendo dando grandes voces contra él. Después invadieron el local consistorial con ánimo de



Ninguno de esos es diputado ni senador.

*La extracción social de los amotinados queda patente en el grabado.*

El Motín, 13 de mayo de 1893, año XIII, nº 19.

llevarse los fondos recaudados». Según su declaración, los amotinados se sentaron en los bancos del salón «con actitud de resistencia». Pero en la versión de los acusados, en cambio, se afirmaba que ellos no agredieron ni insultaron a los agentes, ni osaron resistirse a los embargos<sup>22</sup>.

En Azuara, días antes de elecciones a concejos, surgió otro conflicto por la recaudación de impuestos. La corporación quería cobrar el cupo de los últimos tres años de una vez, corriendose el rumor de que sería para embolsárselo. Al ir a entrar el recaudador en la primera casa para hacer el cobro correspondiente, un vecino tocó una caracola, «seña convenida para que acudieran los vecinos dispuestos a no pagar». Tras algunas amenazas, se retiró el recaudador hasta el día siguiente, en que comenzó el cobro acompañado ahora por dos parejas de la Guardia Civil. Pero de nuevo sonó la caracola, saliendo esta vez mayor número de vecinos amotinados «y en los mismos ademanes que la vez anterior». Apostados en la calle Mayor impidieron el paso al agente y los guardias, desoyendo un bando de la alcaldía que les exhortaba a dejar el paso libre a la recaudación. Uno habló entonces en nombre del resto, pidiendo que la cuota de aquel año del impuesto fuera pública. Se suspendió por el momento la recaudación, aunque los grupos continuaron en la calle hasta dos días después, momento en que llegaron refuerzos de la Guardia Civil, de infantería y de caballería, demasiados al parecer como para continuar con la resistencia. A los dos días continuó la recaudación sin incidentes<sup>23</sup>.

Pero todo esto, tanto la percepción de que existe una oportunidad para actuar, como la elección de las estrategias concretas de la acción, dependen en última instancia del tercer factor de análisis, de los marcos culturales interpretativos en que aquéllos se inscriben. Oportunidad y estructuras de movilización están basadas en lazos comunitarios trenzados sobre las relaciones cotidianas de ayuda en el trabajo, los bienes comunales, en la charla en la taberna, en la plaza o en el mercado, y son reafirmados periódicamente por los momentos fuertes de la sociedad rural, como las cosechas, las fiestas, los carnavales... Por

que no toda la movilización consiste en cálculo racional de costes y beneficios, sino que en la acción colectiva la gente reconoce sus intereses y valores comunes y se organiza alrededor de ellos. En este sentido la historia social está dando un giro para acentuar la importancia del fenómeno cultural, de las solidaridades creadas a través de círculos de sociabilidad como los que aquí estamos tratando<sup>24</sup>.

El carnaval es la fiesta de la transgresión por antonomasia, de la inversión de valores y papeles sociales, de la denuncia política, de la liberación de los sentidos, de la ironía y la sátira osada<sup>25</sup>. Constituye una buena oportunidad para hacer públicas las quejas y demandas populares, permitiendo la crítica al orden político y social. En este sentido, fiestas como el carnaval contribuirían a reforzar los lazos de identidad y los valores compartidos, sancionando en cierta medida la disensión en una sociedad sin apenas posibilidades de protesta formal efectiva. Así, se repiten en diferentes puntos de la provincia las escenas carnavalescas representando el ruinoso estado del país. En Villaroya de la Sierra, llamó la atención en el carnaval de 1893 una comparsa en la que unos jóvenes «representaban con bastante exactitud personajes políticos a los que seguían algunas máscaras de harapientos y rotos», significando el estado a que conducen al pueblo español sus representantes, que los precedían en la comparsa. Pero unos años después, en Maella, encontramos algo muy similar. Esta vez era Jeremías el que iba delante de la comitiva, lamentándose «del estado ruinoso del país

por su mala administración, de tantas víctimas en nuestro ejército de Cuba, y de la falta de lluvias para los sembrados». Detrás de él un anciano montado en un jumento exclamaba: «esas lamentaciones de mi buen amigo Jeremías me anuncian algo más terrible que los ciclones [...], es el hambre, [...] son los lobos, los famélicos lobos de los recaudadores que vienen por su presa»<sup>26</sup>.

Pero además de los eventos del carnaval, existen otras formas por las que todavía en los últimos años del XIX se expresa el juicio popular y la censura moral. Las cercadas y las rondas de mozos son las principales. Las primeras están ligadas al ruido, al follón, al alboroto, como la ocurrida en Zaragoza para «obsequiar» a un vecino que contrajo segundas nupcias. «La aglomeración de instrumentistas hacia de todo punto imposible el tránsito; el ruido y estrépito eran fenomenales; la gritería inmensa». La intervención de los guardias municipales sólo sirvió para aumentar el barullo. La nota de prensa termina aludiendo al carácter tradicional de la cercada: «es la costumbre que ha motivado la denuncia una de esas que debieran olvidarse»<sup>27</sup>. Por otra parte, las rondas de mozos no dejan de ser fuente de conflictos con la autoridad en todo el campo

zaragozano, lo que demuestra la posición de fuerza moral con que contaban los jóvenes que las integraban gracias al consentimiento del resto de la comunidad. En Villarroya de la Sierra, una noche de agosto de 1895, un grupo de mozos cantaba a la una y media de la mañana ante la puerta del ayuntamiento, desoyendo el bando de la alcaldía que prohibía hacerlo a esas horas. Desobedecieron al alguacil, que les había mandado callar. Llegó entonces al lugar el concejal de turno, que mandó detener a uno de los rondadores, que consigue escabullirse de allí. Al poco apareció el joven ante la puerta de la casa de dicho concejal, diciéndole con amenazadoras formas «que bajara, que se lo comería a bocados»<sup>28</sup>.

La autoridad, por tanto, intentará recortar el espacio que estas manifestaciones de cultura popular pudieran otorgar a la protesta, como hizo el alcalde de Bujaraloz, que prohibió los fuegos, cohetes y carretelas en las fiestas de 1894, «por temores de que si había o no dinamita en la localidad», algo que el vecindario juzga como una desproporcionada exageración y un exceso de celo de la autoridad. En otras ocasiones estos esfuerzos de la autoridad son vanos, y la fiesta proporciona una buena oportunidad para la protesta que no es desaprovechada por los vecinos.



Mujeres aragonesas de principios de siglo. La cultura de la pequeña comunidad campesina queda trenzada por los actos cotidianos como el de la fotografía. A.H.P.Z. Archivo Galiay, 594.

Así, en las fiestas de Ateca de 1892 la última novillada acabó en motín contra los jefes locales. Los vecinos bajaron al ruedo, molestos con la actitud «juguetera» de los lidiadores contratados, «no bastando a impedirlo ni la guardia municipal ni la del benemérito cuerpo», y tomando al novillo en volandas, lo intentaron subir hasta el palco donde presidía el teniente de alcalde, aunque desistieron de llevar a cabo este empeño. En lugar de esto, acordaron llevárselo a las casas del teniente y del alcalde, como así lo hicieron, protestando enérgicamente contra el mismo, al cabo de lo cual mataron la res<sup>29</sup>.

En efecto, y recapitulando, la incorporación de todos estos elementos al análisis de la protesta tradicional permite ubicar e interpretar con mayor profundidad y desde una nueva perspectiva acciones que han venido siendo tratadas como meros hechos delictivos de marginales y desagregados sociales. Ya no es sólo la miseria el único factor a tener en cuenta, sino que al estudio de las condiciones estructurales de las clases sociales deben añadirse los aportes realizados desde las ciencias cercanas a la historia como la sociología o la politología. Contribuciones que pueden ayudar a desentrañar la lógica interna del motín, como hemos visto anteriormente en los apartados de oportunidad política y de estructura de movilización. Vemos que éste hunde sus raíces en el mismo centro de la cultura popular, una cultura que lejos de albergar únicamente folclore y costumbres de postal, contempla un nutrido repertorio de acciones manifiestamente políticas por las que los vecinos expresaban su descontento con los gobernantes y sus agentes.

Gracias a esta ampliación integradora de nuevos elementos, aumentan los factores condicionantes de la protesta, creciendo también, por tanto, la gama de grises intermedia entre los polos movilización-estatismo: manifestaciones, protestas escritas, tumultos de menor alcance, resistencia pasiva ante las demandas estatales..., toda una serie de jalones no violentos que intensifican el pulso que las clases populares mantuvieron con las élites políticas y económicas, utilizados por aquéllas para manifestar el descontento cuando no existía oportunidad

de corregir directamente el mal. Un recurso era aumentar el grado de tensión, como ocurrió en Fuentes de Ebro, donde la enemiga popular hacia las autoridades municipales dio un primer aviso en el mes de marzo de 1899, cuando, al presentarse el alcalde en la plaza tras escuchar las detonaciones de dos disparos, salieron voces de los grupos de gentes que había allí reunidas que decían: «dónde está el cochino del alcalde, mañana se le ha de matar». Unos meses después también los vecinos disidentes volvieron a utilizar la fuerza del número, aunque esta vez se quiso resolver el problema por la vía más directa: estalló un motín por la cuestión de los consumos, siendo invadido el salón de la corporación municipal, produciendo los vecinos un gran alboroto, y escuchándose de nuevo frases «incorrectas para el Alcalde»<sup>30</sup>.

En fin, toda una suerte de acciones que deben acompañar al motín en la narración, que han de contribuir a ampliar la arena del combate social, en el que no sólo pelean ya obreros y patronos, sino que muchas acciones y actores antes anónimos deben ahora pasar a la primera línea del análisis histórico. Antes de ver quiénes son los protagonistas de esta historia nos acercaremos a esas acciones de aparente menor riesgo.

### LAS ACCIONES «ORDENADAS»

El hecho de que existan otros actos reivindicativos que no manifiesten la violencia del motín no



Ganarás el pan con el sudor de tu frente.

*Viñeta anticlerical. Ocio y arrogancia versus honradez y laboriosidad.*  
El Motín, 26 de octubre de 1893, año XIII, nº 42.

significa que no deban mantenerse con él en un plano de igual importancia para obtener una completa comprensión de las diferentes formas de protesta finisecular. Las manifestaciones públicas quizá sean las formas más «ordenadas» de expresar el descontento, aunque la línea que las separa del motín suele ser difusa, constituyendo aquéllas en ocasiones un pretexto y una ocasión para la revuelta. Los motivos son diversos, no sólo están relacionadas con la petición de trabajo a las autoridades por parte de jornaleros y trabajadores parados, si bien es cierto que son éstas las más abundantes en el campo zaragozano. Sobre todo debe destacarse el uso que de este recurso se hizo en el campo de Sos-Ejea y en Caspe durante la década que nos ocupa.

En el partido de Ejea, las causas de la movilización están estrechamente relacionadas con la precaria situación material que sufren los habitantes de la comarca durante este fin de siglo. El cereal siguió siendo el principal cultivo, en un momento en el que la crisis provocada en España por la llegada de los granos rusos y americanos, más baratos por las mejoras en los transportes y la masiva producción, forzó a otras comarcas zaragozanas a la reconversión agrícola. Para ello se eligió fundamentalmente el olivar y el viñedo, este último aprovechando de paso las posibilidades que ofrecía el mercado francés tras la debacle producida por la filoxera en sus cepas. Además, el cereal zaragozano entraba en competencia desigual con el castellano, al ser éste favorecido desde el gobierno central con bonificaciones en las tarifas del transporte ferroviario en los largos trayectos de Castilla a las costas catalanas<sup>31</sup>. La recesión se hizo notar sobre todo, como era de esperar, entre los jornaleros y los labradores más humildes, éstos notablemente empobrecidos, quienes en muchos casos se verán empujados a emigrar a otras regiones o países (Cataluña, Brasil).

Pero a la vez que se veía empobrecida y expulsada de la tierra, la población manifestaba en repetidas ocasiones, explícita o simbólicamente, su descontento con las autoridades. El porqué de no haber encontrado ningún motín del estilo y estructura de los que hemos visto más arriba podría atribuirse quizás a esa situación de precariedad de la que partían los vecinos de esta comarca para efectuar la protesta, pues, como afirman la mayoría de los estudiosos de la movilización, para que ésta se dé no se precisa tanto de una situación de miseria extrema como, al contrario, de ciertos recursos económicos, culturales y organizativos, de los que estos vecinos carecerían en mayor medida que los de otras comarcas<sup>32</sup>. Sí encontramos, en cambio, manifestaciones que las

autoridades contemplan con gusto por ser «ordenadas» y no discurrir por el cauce de la insurrección. Al contrario, la demanda de trabajo llegaba como resultado de un implícito reparto de papeles que permeaba en los valores culturales asumidos por la comunidad, por el cual las elites, a cambio de estabilidad social y producción económica, debían proporcionar el sustento, «Pan y trabajo», a las clases menesterosas, aun por la vía de una arbitraria caridad<sup>33</sup>.

Así, en Luesia, en el amanecer de la fiesta de la Virgen de 1893, el 15 de agosto, los jornaleros se echaron a las calles para pedir trabajo a las autoridades. La «clase jornalera» entregó a la autoridad local una exposición en la que le pedía que hiciera llegar la petición a los más altos poderes para que comenzasen las obras de la carretera de Uncastillo, para emplearse en ellas. Tan sólo unos días antes, el 6 de agosto, se había llevado a cabo en Uncastillo una manifestación de unos 200 jornaleros ante el Ayuntamiento en el momento de estar reunido en sesión el concejo, también solicitando trabajo. En ambos casos no existen ni violencia ni agresiones, pero resultan eficaces para alertar a las autoridades. La ausencia de precedentes de manifestaciones en Uncastillo, por ejemplo, movía a difundir entre los acomodados la especie de que el suceso podría dar lugar a hechos más graves. Para el cronista local, el acto «muy bien pudiera repetirse, quizás no tan pacíficamente, si los que pueden no tratan de conjurar el conflicto, cosa muy sencilla de conseguir con sólo realizar un poquito de lo mucho ofrecido por los representantes políticos allá por los tiempos en que con tanto entusiasmo lucharon por conseguir un puesto desde el que nos pudieran hacer felices». A pesar de ello, pocas veces se consigue la concesión de una carretera o de un tramo de ferrocarril, algo por lo que suspiran no sólo los trabajadores de los pueblos más pobres, sino también las autoridades de los mismos, que ven en las obras el medio de conjurar la ira popular. Y aun cuando así sucede, como en el caso de la carretera de Zuera a Luna, concedida gracias a la «gestión» en Madrid del diputado por Ejea, el conde de la Viñaza (conservador), no terminan ahí los problemas. Dos años después de la concesión continuaba la «situación afflictiva» de los obreros de Luna debido a que los pocos jornaleros que el contratista admite no son del pueblo. Oportuna y puntualmente llegan además un «ejército de protectores que han comenzado a visitarnos llevados de su buen deseo de acaparar grano o dinero con que poder favorecer a su clientela; y nos rodean los recaudadores de contribución y de consumos, que no se duermen en las pajas»<sup>34</sup>.

En apariencia la población del partido de Ejea mantendría un grado de movilización muy bajo, pues, como hemos dicho, no abundan los motines y las protestas populares. Pero un repaso por las formas de expresión del descontento popular nos permite comprobar lo variado de las estructuras de movilización utilizadas por los vecinos. Esto nos hace pensar que realmente eran efectivos estos «menores» actos de rebeldía con los que se mantenía tenso el pulso con las autoridades: manifestación de jornaleros pidiendo trabajo en Uncastillo (5-8-1893), desórdenes nocturnos en Luna (8-8-1893, 16 detenidos), manifestación de jornaleros pidiendo trabajo en Luesia (15-8-1893), protesta contra el embargo de varias mujeres en Ejea (17-8-1894), desórdenes y burlas nocturnas de nuevo en Luna (22-3-1895), un tumulto y agresión a un sereno en Ejea (1-1-1895), una nueva manifestación de jornaleros en Sos pidiendo trabajo ante el Ayuntamiento, ésta con tintes de motín (8-5-1896), y otro desorden público nocturno en Luna, éste de dimensiones considerables (17-11-1899)<sup>35</sup>. En algunas ocasiones manifestaciones organizadas, en otros actos espontáneos con raíces en costumbres locales, solidaridades familiares y vecinales... que parecen más actos simbólicos que reivindicaciones formales bien articuladas. Y es que en el terreno de lo simbólico, de la costumbre, de lo más aparentemente «cultural» o tradicional, también se libraban batallas contra la autoridad, sobre todo porque afectaban a la misma subsistencia. Lo que se expresa es algo más que una defensa ultratramontana del pasado aldeano, se están criticando en el fondo decisiones políticas adoptadas por las élites que afectan a la vida cotidiana de las clases populares.

En el caso de Caspe las manifestaciones están relacionadas con huelgas de los jornaleros que trabajan en las obras del ferrocarril. Desde 1893, en que sucede la última, hasta 1901, fecha en que tiene lugar un considerable motín anticonsumos, no hemos registrado acción de protesta colectiva alguna. Pero en dos años, entre 1892 y 1894, tienen lugar 5 huelgas para protestar por las condiciones de trabajo y contratación (se pide aumento de jornal, 9-10 reales, y la jornada laboral de 16 horas sin incluir descansos para comida, almuerzo y merienda). En el transcurso de una de ellas, en marzo de 1893, un nutrido grupo de obreros (alrededor de un centenar) paralizaron las obras y se dirigieron en manifestación al domicilio del capataz, pidiéndole un aumento del jornal. La prensa habla de una lesión leve causada a dicho patrón, aunque no aparece nada similar en la sentencia judicial correspondiente, que dicho sea de paso absolvio a los 8 encausados cuando la

acusación retiró los cargos<sup>36</sup>. En fin, las nuevas formas de trabajo y contratación que lleva consigo el capital industrial conllevan también nuevas formas de protesta laboral, la huelga y la acción obrera organizada, que en España es utilizada por las clases populares conjuntamente con el repertorio del motín. Esto constituye una importante peculiaridad de la protesta social española del primer tercio del XX, que dejaremos de momento, por desviarse del objeto principal de estas líneas, apartada en la cuneta de la narración.

## LAS CARAS DE LA MULTITUD

Lejos de presentar a los amotinados como turbas de enajenados ávidos de sangre y caos, imagen afirmada por psicólogistas y sociólogos de finales de siglo, temerosos de los cambios que avecina la nueva sociedad de masas, hoy podemos asegurar que los protagonistas de los motines, los que formaban las multitudes vociferantes y amenazadoras, la «plebe», no eran desagregados y marginales, holgazanes o vagabundos, sino personas humildes pero con un nombre en la comunidad, con casa y familia concretos, con ocupación estable y sin antecedentes penales<sup>37</sup>.

Es difícil, no obstante, constatar esto empíricamente dado lo escaso y fragmentario de las fuentes que pueden hablarnos de la identidad de los amotinados. Aun así es posible completar una imagen veraz de los protagonistas a partir de documentos judiciales y notas de prensa. La extracción social de los encausados es, en la mayoría de los casos, baja, y en el menor de ellos labradores acomodados y propietarios. Así, en el motín que tiene lugar en Cetina, septiembre de 1891, por la subasta del aprovechamiento del monte común, los 10 procesados son jornaleros, el menor de 23 años y el mayor de 50, todos, sin excepción, casados y sin antecedentes penales. Ser jornalero en el agro del XIX no significaba en principio depender exclusivamente del salario diario. La mayoría de la población combinaba el trabajo de la tierra, el pastoreo y otros oficios, debiendo trabajar en muchas ocasiones para otros, en campos en arriendo o aparcería, de peones, *criaus* y pastores y, temporalmente, organizándose en cuadrillas de jornaleros para segar, recoger olivas... Además no era extraño que contaran con algún corral de tierra propio con algún olivo o viña y diversos animales. Esta situación cambió en el último tercio del siglo a partir de las privatizaciones de los montes comunales (lo que Costa llamaba «el pan del pobre», el colchón de leña y caza que permitía la



lit. Méndez-Isabel *La Católica*, 23.

### Misión, ocupación y preocupación de los españoles: pagar contribución.

*Los distintos impuestos: ambulante, municipal, consumos, contribución territorial, cédulas personales, y contribución industrial.* El Motín, 9 de febrero de 1895, año XV, nº 6.

subsistencia para muchos vecinos), la capitalización de las relaciones de producción y la consiguiente dependencia exclusiva de los jornales para la subsistencia<sup>38</sup>.

Aunque no siempre los amotinados son jornaleros, habiendo casos en los que los labradores toman parte o alientan la protesta, como ocurrió en el motín por el arrendamiento de los consumos de Borja en 1893, en el que los 8 encausados eran labradores jóvenes, de 27 años de media de edad, dos de ellos casados. También ocurre en Tarazona en diciembre de 1895, cuando los labradores, pequeños productores de aceite, se niegan a cargar con los consumos que correspondería pagar a los mayores propietarios, como hemos visto más arriba. El motín iba a finalizar con la concesión de una considerable rebaja del porcentaje de aceite sobre el que se debía pagar, pero aquello no fue sino una excelente ocasión para que los más descontentos optaran por la suspensión total del consumo.

De lo que no cabe duda es de la participación activa de las mujeres en el inicio y desarrollo de la protesta, asumiendo en numerosos casos un indispu-

tible protagonismo en la organización de la misma y en el enfrentamiento con la autoridad pública. Las razones descansan por una parte en el implícito reparto de papeles del maridaje tradicional, que hacía que las mujeres se encargaran de la venta y de la compra en el mercado, estando de forma natural más sensibilizadas ante los cambios de precios, y por otra, al menor temor que parecen tener a la represalia posterior, tanto policial como judicial<sup>39</sup>. Las noticias que de ello tenemos no son muy profusas en datos, pero a través de ellas percibimos que la participación de la mujer no era algo casual, antes al contrario. En el motín por el arriendo de los consumos en Moros, en 1892, «en los grupos se veían muchísimas mujeres, que como siempre sucede, no eran las que menos parte tomaban en el alboroto». Otro arriendo al año siguiente, esta vez en Borja: «se han reunido multitud de personas, en su generalidad mujeres y chiquuelos, en actitud de protesta contra dicho arriendo». En Ateca se promovió un motín en junio de 1900 por la cuestión de los consumos. Los deudores de retrasos de consumos (casi el 75% de la población) firmaron pagarés al Ayuntamiento, que éste quiso cobrar

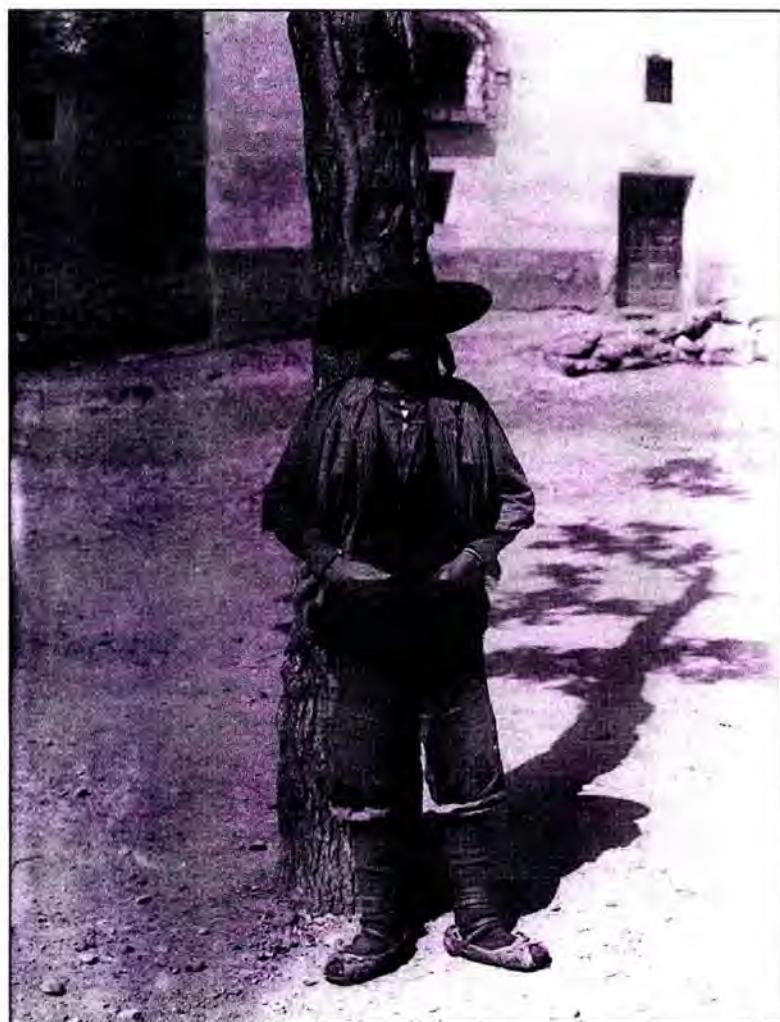
vencido el plazo a través de demandas judiciales gestionadas por un agente ejecutivo y recaudador, llegando en muchos casos al embargo de bienes. El día 6 de junio labradores y jornaleros, haciendo visible de nuevo el repertorio conocido de acción colectiva, tomaron las salidas del pueblo e hicieron volver a los trabajadores del campo. Los grupos de hombres consiguen cerrar las tiendas y la administración de consumos. El grupo se engrosó con «otros vecinos y por mujeres y gran número de muchachos». De nuevo, toma del Ayuntamiento y exposición tumultuosa de sus peticiones, exigiendo se les entregasen los pagares firmados. Dejando de lado más detalles, es al día siguiente cuando la participación de las mujeres del pueblo se hace más explícita. El pueblo «empezó a fluir hacia la plaza formando un numerosísimo grupo [...] Las mujeres del barrio de San Martín y de la Camaronera, barrios populosos, se presentaban en grupos excitando a los hombres a apoderarse de los pagares para destruirlos»<sup>40</sup>.

Pero quizá sea en Zaragoza donde encontramos el más claro ejemplo de participación de las mujeres en el ámbito público de la protesta, en un suceso que

tuvo amplia repercusión en la prensa nacional. El 1 de agosto de 1896 se formaba un grupo de mujeres en la plaza de San Felipe en protesta por la guerra de Cuba. La guardia municipal disolvió con facilidad el grupo. Pero al poco rato se formaron otros nuevos en las calles adyacentes al Mercado, que unidos luego en uno solo se presentaron ante el Gobierno Civil, portando una bandera nacional con la leyenda sobreescrita de «Viva España, que no vayan más tropas a Cuba», traída desde la parroquia de la Magdalena. El sentido del lema y los comentarios parece que aludían a significar «el deseo de que a Cuba vayan todos, sin distinción de clases sociales». Por el camino consiguieron que abandonaran el trabajo las operarias de una alpargatería de la calle San Pablo, de un almacén de pieles en El Portillo y de una corsetería. Y mientras un grupo iba al Gobierno Civil, otro se dirigía a Torrero con el objeto de hacer parar las fábricas de conservas y sombreros allí existentes. Parece que la protesta tuvo además un precedente sólo unos días antes, cuando un grupo de mujeres se manifestó contra la inminente salida de más tropas a Cuba. El hecho de que la llamada a tropas no distinguiera los casos en que la familia ya tuviera hijos en la guerra no fue motivo baladí en la protesta, aunque el telón de fondo de la indignación era la injusticia del reclutamiento, pues «es bien triste que por no tener dinero tengamos que exponer a nuestros hijos a ser muertos en el monte, y sabe Dios cómo, mientras los que lo tienen se están en sus casas, y a ellos lo mismo les importa que haya guerra como que no la haya. Sólo el pobre es el que...»<sup>41</sup>.

## CONCLUSIONES

El estudio de la protesta popular de hace un siglo todavía precisa del despojo de distorsiones e interesadas manipulaciones ideológicas que permitan el acceso a un conocimiento algo más profundo de las acciones colectivas de protesta. Parece que no se trataba de acciones espontáneas, irracionales, descabezadas o viscerales, y que tampoco eran protagonizadas por desagregados, criminales o gente excesivamente obtusa. La imagen de un campesinado zaragozano pasivo y resignado ante los males que el azar le depara debe quedar en cuarentena, a pesar de que ello ofrezca una buena cobertura para los tópicos etnográficos más exitosos de un seco y rancio baturrismo... Al contrario, hemos ido desgranando detalles que



*Abarcas, faja, blusa y el lento transcurrir del tiempo bajo el peso del sol en Añón. A.H.P.Z. Archivo Mora, 538.*

nos permiten vislumbrar la fuerte coherencia interna de que están dotadas estas acciones, y la intensa carga política, en el sentido fuerte de la palabra, que descanaba en el núcleo de las mismas. Parece inevitable, no obstante, la repetición de los anatemas con que se tilda a la movilización colectiva desde del poder. Hace un siglo eran «canalla», «turbas», «gentuza» o «populacho» los protagonistas del desorden. Hoy se sigue cultivando desde los medios de comunicación (con una mucho mayor capacidad de influencia) una opinión similar cuando se habla de forma generalizada, y el último ejemplo es de hace escasos días, de que fueron unos pequeños grúpulos de «radicales» los que quisieron alborotar las reuniones del Fondo Monetario Internacional de Seattle y Praga. Lo que en el fondo se quiere dar a entender con ello, muy hábilmente, es que el enfrentamiento con la policía es el objetivo último de estas personalidades erizadas y violentas, que encuentran en una ocasión así la excusa perfecta para montarse una fiesta radical y poder dar rienda suelta a desbocadas y oscuras pasiones. Descubrir la verdadera lógica de la acción colectiva de protesta, desprestigiando de paso estas visiones peyorativas que tan sólidamente se han asentado no sólo en una parte de la opinión pública, sino también en algunos profesionales de las ciencias sociales, es algo que ha requerido y requiere todavía del empeño de los estudiosos de los movimientos sociales y la acción colectiva. El análisis de la protesta no debe quedarse en la mera descripción de motines y manifestaciones, cuestión a la que hemos prestado deliberada importancia en estas líneas dada la ausencia de estudios previos sobre el tema, sino que se ha de retornar al final al campo de la política. «La gente normal comprometida en acciones aparentemente triviales, ineficaces o egoístas como son los motines antifiscales están participando en los grandes debates sobre los derechos y obligaciones políticas». Un camino, no obstante, no exento de peligros. El principal, idealizar el objeto de estudio y no apercibirnos de que, como dijo Hobsbawm, «muchos de los campesinos no juegan sólo a ser espesos, sino que lo son realmente»<sup>42</sup>.

De lo que no cabe duda es de que el campo zaragozano no permaneció en el momento del cambio de siglo ajeno a este paisaje de protesta social. Son años estos en los que la industrialización y la urbanización de los principales núcleos de población están portando cambios estructurales de importancia para la vida cotidiana de la gente del medio rural. Las demandas que el Estado les exige para poder acelerar el ritmo de modernización fueron en muchas ocasiones demasiado altas como para no tenerlas en

cuenta en cualquier historia que pretenda presentarse como seria. A la vez, la coyuntura política y social (guerra de Cuba, atentados anarquistas, movilización obrera, nacionalismos incipientes), hizo más represivo, si cabe, el entorno en el que se iba a plantear la disensión popular. Todo ello, visto desde el presente, facilitó que algunos hicieran de estas acciones estertores inútiles abocados a un fin trágico desde su mismo comienzo. Descubrir el pulso de vida que palpitaba bajo esta falsa y avejentada apariencia ha sido el único móvil de estas líneas.

## NOTAS

1. Lo de la excepción española, en Julián CASANOVA, «Resistencias individuales, acciones colectivas: nuevas miradas a la protesta social agraria en la historia contemporánea de España» (en prensa). Para la coherencia interna de la protesta tradicional son fundamentales los estudios de los historiadores marxistas británicos de hace ya tres décadas. Sólo citamos tres clásicos: Edward Palmer THOMPSON, «La economía moral de la multitud», en *Tradición, revuelta y conciencia de clase*, Crítica, Barcelona, 1984; Eric HOBSBAWM, *Rebeldes primitivos*, Ariel, Barcelona, 1983 (1968); y Georges RUDÉ, *La multitud en la Historia. Los disturbios populares en Francia e Inglaterra, 1730-1848*, Siglo XXI, Madrid, 1989 (1964). A pesar de haberse revisado algunos de sus presupuestos teóricos, todavía mantienen una potencia descriptiva y explicativa merecedoras de estudio para cualquier acercamiento al tema de la protesta colectiva.

2. Los estudios de largo plazo inciden en la «normalidad» de España, situándose en el extremo del revisionismo: Juan Pablo FUSI y Jordi PALAFOX, *España 1808-1996. El desafío de la modernidad*, Espasa, Madrid, 1997. Juan PAN-MONTOJO (coord.), *Más se perdió en Cuba. España, 1898 y la crisis de fin de siglo*, Alianza, Madrid, 1998, pp. 9-30. Otra opinión bien distinta, aunque todavía en el largo tiempo, la de Walter BERNECKER, *España entre tradición y modernidad. Política, economía, sociedad (siglos XIX y XX)*, Siglo XXI, Madrid, 1999. Quien escribe que «ningún acontecimiento tuvo consecuencias tan dramáticas para la monarquía restauracionista, y en un sentido más amplio, incluso para el posterior desarrollo de la historia española del siglo XX, como la pérdida de las últimas colonias de Ultramar», p. 198. Al otro lado, demostrando lo poco que de «normal» tenía el liberalismo hispano del momento, Gregory M. LUEBBERT, *Liberalismo, fascismo o socialdemocracia*, P.U.Z., Zaragoza, 1997. Siguiendo su estela, en un excelente uso del microscopio en el análisis del conflicto social, Carlos GIL ANDRÉS, *Protesta popular y orden social en La Rioja de fin de siglo, 1890-1905*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 1995.

3. Una crítica a este enfoque en el influyente artículo de José ÁLVAREZ JUNCO y Manuel PÉREZ LEDESMA, «Historia del movimiento obrero. ¿Una segunda ruptura?», *Revista de Occidente*, 12 (1982), pp. 19-41. Una fundamental aplicación del mismo en el ámbito andaluz, en Manuel GONZÁLEZ DE MOLINA, (et al.), «Privatización del monte y protesta campesina en Andalucía Oriental, (1836-1920)», *Agricultura y Sociedad*, 65 (1992), pp. 253-302. Lo de la pasividad del campesino pequeño parcelario, en la introducción de Carlos SERRANO a Joaquín Costa, *Colectivismo agrario en España*. En la prensa local son comunes opiniones de este cariz: «Los mismos pueblos callan sus aspiraciones [...] Es de necesidad sacudir esa pasividad ante el mal», *Diario de Avisos de Zaragoza*, 2-1-1892, nº 7009. En adelante, D.A.Z.

4. La sociedad desmovilizada en Noam CHOMSKY, *El miedo a la democracia*, Crítica, Barcelona, 1992; *El beneficio es lo que cuenta. Neoliberalismo y orden global*, Crítica, Barcelona, 2000, pp. 61-70. La lección, en Eric HOBSBAWM, «Sobre la historia desde abajo», *Sobre la historia*, Crítica, Barcelona, 1999, p. 218.

5. Con cierto aire de resignación ante la avalancha de desorden público de 1892, el *D.A.Z.* escribe en un artículo de la redacción, «¡Huelga y motín!: ése es el santo y seña de los que quieren luchar con el gobierno. Y todos, ¡todos vencen!, menos él», *D.A.Z.*, 4-7-1892, nº 7171.

6. Un fundamental resumen de estas teorías y líneas de investigación, en Manuel PÉREZ LEDESMA, «Cuando lleguen los días de cólera. (Movimientos sociales, teoría e historia)», *Problemas actuales de la historia. Terceras Jornadas de Estudios Históricos*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 1993.

7. Los consumos son objeto en numerosas ocasiones de negociación directa, sobre todo cuando no se cumplen las expectativas comunes de la población. La recaudación de los consumos se podía sacar a subasta en el Ayuntamiento. Cuando esto ocurría, la estrategia adoptada por los vecinos era dejar desierta la puja. La violación de este pacto tácito por algún local o foráneo provocaba la acción popular. Esto ocurrió por ejemplo, en Moros, el 10 de julio de 1892. Los vecinos, alertados por los rumores de que iba a haber postor, se concentraron en la plaza con banderas en las que se leía «abajo los consumos», y mientras unos grupos armados cortaban el paso a los trabajadores del campo, otros tomaban el salón de la subasta, rompiendo la mesa de la presidencia y quemando el expediente del arriendo de los consumos. Continuó la agitación hasta que el secretario prometió no sacar a subasta los consumos. *D.A.Z.*, 11-7-1892, nº 7176. También en Borja, al año siguiente, los amotinados ante el ayuntamiento consiguieron la rescisión del contrato de arrendamiento. *D.A.Z.*, 19-6-1893, nº 7468, y Archivo Histórico Provincial de Zaragoza, (en adelante, A.H.P.Z.), *Sentencias criminales*, 1894, nº 19.

8. En estos motines se mezcla la petición a las autoridades de pan barato con la acusación a los comerciantes intermedios y fabricantes de especular con la cantidad de trigo a finales del año agrícola, en los meses de mayo, reteniéndolo en sus almacenes y haciendo así subir el precio del pan, perjudicando en última instancia al pequeño consumidor. Los más importantes fueron los que se dieron en mayo de 1898, momento en que la devaluación de la peseta hizo más crítica todavía la situación de las clases más pobres. En la provincia se dieron motines en Zaragoza y Tarazona. Para el motín de subsistencias, la obra de E.P. THOMPSON, «La Economía Moral de la multitud en la Inglaterra del siglo XVIII», *Tradición, revuelta y conciencia de clase*, ob.cit., y para España, Carlos SERRANO, «Guerra y crisis social: los motines de mayo del 98», *Estudios de historia de España. Homenaje a Tuñón de Lara*. Siglo XXI, Madrid, 1991, pp. 181-189.

9. En las zonas costeras el profugismo aprovecha el flujo migratorio. En el interior, como en Zaragoza, se busca más la excepción. Ver MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES, DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO, *Estadística del Reclutamiento y Reemplazo del ejército, Trienio 1912-1914*, Madrid, 1915.

10. Lo de Sestrica, en *D.A.Z.*, 6-6-1896, nº 8471. Hay otros ataques registrados, como el intento de incendio de la casa cuartel de Remolinos en mayo de 1894 (*D.A.Z.*, 7-5-1894, nº 7794), o el apedreamiento de la de Villarroya de la Sierra (*D.A.Z.*, 5-4-1893, nº 7404).

11. El motín terminó finalmente con el traslado de los presos a Calatayud, pero de madrugada, sin enterarse los vecinos, *D.A.Z.*, 7-4-1893, nº 7406.

12. Lo de Illueca, en *El Clamor Zaragozano*, 3-10-1901, nº 232. Lo de Calatayud, en *D.A.Z.*, 19-5-1894, nº 7806. Otras muestras de anticlericalismo: en Villarroya de la Sierra, en mayo de 1893, donde se cometieron «irreverencias y faltas de respeto» con motivo de la salida del Viático y las procesiones, *D.A.Z.*, 20-5-1893, nº 7443. En septiembre de 1895 el cura de Alconchel sufrió diversos ataques, atropellos e insultos (*D.A.Z.*, 23-9-1895, nº 8252). Para todo esto, véase la tesis doctoral inédita de Pilar SALOMÓN, *La crítica moral al orden social: La persistencia del anticlericalismo en la sociedad española (1900-1939)*, Universidad de Zaragoza, 1996.

13. Donde quizás resulte esto más claro sea en las ciudades más importantes, como Zaragoza, donde la magnitud del conflicto puede dar lugar a la extensión de los blancos de la ira popular. No describimos los sucesos por desviarse del ámbito específicamente rural al que queremos ceñirnos ahora. Remitimos a *El País*, 27 y 28-6-1899, nº 4370 y 4371.

14. Los estudios campesinos de los años 60 y 70, aunque abonaron con importantes aportes un terreno demasiado trillado por convencionalismos y oxidados tópicos, pecaban en el fondo del teleologismo que prima los movimientos que desembocan en organizaciones estables, como los de carácter obrero industrial. El campesinado es visto como una clase dispersa, peculiar, sin disciplina ni liderazgo, incapaz por sí sola de una sublevación exitosa, sin fuerza ni recursos por tanto para articular una peculiar forma de rebeldía. Theodor SHANIN, *La clase incómoda*, Alianza, Madrid, 1983 (1972). Eric WOLF, *Las luchas campesinas del siglo XX*, Siglo XXI, Madrid, 1979. Eric HOBSBAWM, «Los campesinos y la política», Eric Hobsbawm y Hamza Alavi, *Los campesinos y la política*, Anagrama, Barcelona, 1976 (1968). Otros estudios han contrapesado este lastre recuperando el valor de las pequeñas acciones de rebeldía, individuales y soterradas, de efectos igualmente revolucionarios a largo plazo, adaptadas de forma natural al tipo de clase social que es el campesinado. James SCOTT, «Formas cotidianas de rebelión campesina», *Historia social*, 28 (1997), pp. 19-38 (1<sup>a</sup> de 1986).

15. Un buen estudio integrador de las tres variables con una excelente introducción para profanos del tema, en Dough McADAM, John McCARTHY y Mayer ZALD, *Movimientos sociales: perspectivas comparadas*, Istmo, Madrid, 1999.

16. Teresa CARNERO ARBAT, «Política sin democracia en España. 1874-1923», *Revista de Occidente*, 83 (abril 1988), pp. 43-58.

17. Es digna de glosa la queja que llega a la prensa desde Caspe: «Según rumores que circulan por esta población, entre los padres de familia, si pronto no se dan órdenes para que se abran las escuelas, se hará una manifestación grandiosa para protestar de la mala administración de nuestro municipio. ¿Acaso hay quien dude de la razón que exponen los caspolinos? ¿No es vergüenza que una ciudad con 9.000 o 10.000 almas, tenga las escuelas cerradas por no pagar tres años que está adeudando a los desgraciados maestros?», *D.A.Z.*, 24-1-1895, nº 8041.

18. El odio que desperta el ejército entre los habitantes cuando llega para recaudar y llevarse dinero y enseres, en *D.A.Z.*, 25 y 29-8-1894, nº 7898 y 7901.

19. Parece que en la demora de una rápida solución del motín de Tarazona tuvieron no poca responsabilidad los ochenta mayores contribuyentes de la ciudad al no ceder inmediatamente en el modo de efectuar el pago de los consumos (el reparto les perjudicaba notablemente). Esto, y hechos aislados como que un guardia hiriera de un sablazo a un vecino en una refriega, acentuó la violencia popular a lo largo del día 21. Una vez llegado el acuerdo, y tras retirarse los soldados, quedaron en el pueblo 52 guardias civiles, que a los pocos días, dadas las tensiones que provocaban las detenciones, fueron reforzados hasta un número de 72. *D.A.Z.*, 21, 22, 24 y 26-12-1895, nº 8328, 8329, 8330 y 8332, y 2, 3, 4 y 5-1-1895, nº 8336, 8337, 8338 y 8339. *Heraldo de Aragón*, 21 y 22-12-1895, nº 80 y 81. *El País*, 22-12-1895, nº 3098.

20. Charles TILLY, *The Contentious French: Four Centuries of Popular Struggle*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1986, p. 4.

21. El 2 de agosto penetraron grupos «en actitud sedicosa» en el Ayuntamiento. Fueron expulsados del mismo, pero continuaron la protesta en la plaza gritando «abajo los consumos, el secretario y todo lo existente». Sólo se dominó el tumulto con la dimisión del secretario y todos los concejales.

22. De los once acusados por el motín de Acered todos fueron absueltos. La eficacia de la acción colectiva en este caso cubrió todas las expectativas, al conseguir la marcha del recaudador y reducir a la nada el castigo. A.H.P.Z., *Sentencias criminales*, 1895, nº 129.

23. En el transcurso de los dos días de agitación los manifestantes remitieron un escrito al Ayuntamiento, que éste desestimó, pidiendo la anulación del reparto último para equilibrar las cuotas. El último día, el 22, de nuevo hubo reunión de los amotinados en la plaza a la señal de la caracola. Pero esta vez el jefe, tras reunirse con el alcalde, disolvió los grupos y permitió continuar con la recaudación. Quizá esto permitió la retirada de los cargos por parte del alcalde contra los ocho detenidos durante el conflicto, acusados de «atentado y desacato», y su posterior absolución en los tribunales. D.A.Z., 22 y 24-8-1892, nº 7212 y 7214. A.H.P.Z., *Sentencias criminales*, 1893, nº 56.

24. Esto último, en el libro de Rafael CRUZ y Manuel PÉREZ LEDESMA, *Cultura y movilización en la España contemporánea*, Alianza, Madrid, 1997. La importancia de los valores comunes, en Sidney TARROW, *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*, Alianza, Madrid, 1997, pp. 23-24.

25. Julio CARO BAROJA, *El Carnaval (Análisis histórico-cultural)*, Taurus, Madrid, 1986, p. 50.

26. Lo de Villarroya en D.A.Z., 16-2-1893, nº 7364. Lo de Maella, en D.A.Z., 22-2-1896, nº 8382.

27. D.A.Z., 7-4-1892, nº 7095.

28. A.H.P.Z., *Sentencias criminales*, 1895, nº 290. Las sentencias criminales recogen multitud de casos realmente llamativos. Otro ejemplo, en Ibdes, en 1893, una ronda consiguió con su actitud amenazadora que el alcalde y el teniente de alcalde se retiraran a pesar de haberles ordenado disolver la ronda; A.H.P.Z., *Sentencias criminales*, 1893, nº 181.

29. D.A.Z., 19-9-1892, nº 7237. Lo de Bujaraloz, en D.A.Z., 10-9-1894, nº 7909. No es gratuito el temor que producen las fiestas entre los políticos y las figuras bienpensantes de la época. Benito CERVIGÓN Y LERÍN escribiría unos años antes que las fiestas «son la pesadilla del jornalero, las fechas de multitud de homicidios y aun de asesinatos». *Estudio sobre la carestía de subsistencias. Su origen, sus consecuencias; medios de evitarla*, Madrid, 1888, p. 115.

30. A.H.P.Z., *Sentencias criminales*, 1900, nº 3 y nº 177. En ninguno de los dos sucesos se consiguió condenar a los acusados de desacato e insultos a la autoridad.

31. Para una visión general de la crisis en el campo aragonés, Carlos FORCADELL, «El sector agrario aragonés en la crisis de finales del siglo XIX», *Historia de Aragón*, vol. II, Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 1996, y Vicente PINILLA, *Entre la inercia y el cambio. El sector agrario aragonés, 1850-1935*, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid, 1995.

32. Algo que ya trabajó Eric WOLF en el mundo campesino, cuando dijo que «una rebelión no puede empezar en una situación de impotencia total; quienes carecen de poder son víctimas fáciles», *Las luchas campesinas del siglo XX*, Siglo XXI, Madrid, 1979, p. 394.

33. Pedro CARASA SOTO, «Pobreza y asistencia social en la España contemporánea», *Historia Social*, 13, 1992, pp. 77-99. El lema «Pan y trabajo» se repite en las manifestaciones del momento, como en la proyectada por los obreros en paro de

Zaragoza ante el gobernador civil en marzo de 1893, que éste prohíbe en última instancia, aunque excita al alcalde de la ciudad a «dar trabajo a los obreros desocupados, si le es posible». D.A.Z., 27-3-1893.

34. Lo de Luna, en D.A.Z., 17-8-1893, nº 7518; 12-1-1895, nº 8022, y 24-7-1895, nº 8195. Lo de Uncastillo en D.A.Z., 8-8-1893, nº 7510. Luesia, en D.A.Z., 19-8-1893, nº 7520, donde se describe la manifestación popular: «Ancianos, padres, mujeres y niños, todos unidos y como movidos por un resorte, recorren la población, y respetuosamente piden a los pudientes pan y a las autoridades trabajo».

35. La resistencia de las mujeres se dio cuando el agente recaudador mandó descerrajar la puerta de la casa de una vecina del pueblo. Salieron entonces de las casas anexas otras mujeres que se enfrentaron al agente con insultos, debiendo éste retirarse al poco. En el último desorden nocturno de Luna, se dice en la sentencia criminal, que «los (7) acusados alteraron gravemente el orden público [...], disparando armas de fuego, tirando piedras contra las puertas y ventanas de las casas, [...] quemando una canasta llena de paja; realizando todos estos hechos con objeto de injuriar como injurian al vecino de dicho pueblo Pedro Palacios Sandevilla, al que dirigieron entre otras las frases de 'maricón' y 'cochino', ensuciándose además en la puerta de la casa en que habita». A.H.P.Z., *Sentencias criminales*, 1895, nº 24, y 1900, nº 59.

36. D.A.Z., 1-4-1893 y A.H.P.Z., *Sentencias criminales*, 1900, nº 89.

37. El hito en el cambio de enfoque lo constituyó Georges RUDÉ, *Revuelta popular y conciencia de clase*, Crítica, Barcelona, 1981, y *La multitud en la historia*, ob. cit. La importancia de este autor para arrumar definitivamente la imagen de la multitud como un ente amorpho y abstracto, subrayada por Julián CASANOVA en *La Historia Social y los historiadores*, Crítica, Barcelona, 1991, pp. 102-103.

38. Sólo en la provincia de Zaragoza se privatizaron casi medio millón de hectáreas desde 1859 hasta comienzos de siglo. G.E.H.R., «Más allá de la 'propiedad perfecta'. El proceso de privatización de los montes públicos españoles (1859-1926)», *Noticiario de Historia Agraria*, nº 8 (1994), pp. 99-152. El modo de vida jornalero, en Luis Miguel BAJÉN y Mario GROS, *La tradición oral en el Moncayo*, Prames, Zaragoza, 1999, p. 69.

39. E.P. THOMPSON, *Tradición, revuelta y conciencia de clase*, Crítica, Barcelona, 1984, pp. 109-110. Mary NASH, «El mundo de las trabajadoras: identidades, culturas de género y espacios de actuación», en Paniagua, Piquer y Sanz (eds.), *Cultura social y política en el mundo del trabajo*, Biblioteca Historia Social, Valencia, 1999, p. 65.

40. *Heraldo de Aragón*, 7-6-1900, nº 1477, y 8-6-1900, nº 1478. Lo de Moros y Borja, respectivamente, en D.A.Z., 11-7-1892, nº 7176 y 19-6-1894, nº 7838.

41. Declaración de una manifestante a un periodista durante los hechos previos a lo del 1 de agosto. D.A.Z., 20-7-1896, nº 8507. Parece que fueron tres las mujeres que pagaron a un memorialista para que formulara una petición formal al gobernador con el propósito de realizar una manifestación en la que se reclamaría el regreso de hijos que llevaban hasta cuatro años en Cuba, y la excepción de los que ya tenían hermanos en la guerra y constituían una fuerza familiar de primer orden para allegarse el sustento. El gobernador no autorizó la manifestación, sabiendo probablemente que «el número de las madres que estaban dispuestas a ir en la manifestación era grande». Los medios más conservadores como el propio *Diario de Avisos* tratan de despolitizar el tema desde el discurso del exceso de celo materno: «todo fue motivado por el natural cariño que las madres tienen a sus hijos, [...] se ha dado al asunto importancia que no tiene».

42. Eric HOBSBAWM, *Sobre la historia*, Crítica, Barcelona, 1997, p. 217. La cita, en Charles TILLY, Louise TILLY y Richard TILLY, *El siglo rebelde, 1830-1930*, Prensas Universitarias, Zaragoza, 1997 (1975), p. 344.

# *La presencia de legionarios italianos en Aragón durante la guerra civil y la Torre-Osario de Zaragoza*

DIMAS VAQUERO PELÁEZ

## **1. EL CUERPO DE TROPAS VOLUNTARIAS: ACTUACIONES Y MUERTOS**

Son numerosas las cifras y opiniones que se mueven en torno al número de italianos que participaron en la guerra civil española. Si estos datos provienen de fuentes de información republicanas, dan números de 120.000, e incluso de 150.000, como Dolores Ibárruri. H. Thomas asegura que alcanzaron su número máximo a mediados de 1937, con unos 50.000 hombres. La mayoría de los autores italianos opinan que fueron en torno a los 60.000, llegando alguno a afirmar que fueron 35.222 los que intervinieron durante la Batalla de Guadalajara, cuando se dispuso de mayor participación italiana.

La presencia de los soldados fascistas italianos en la guerra civil española fue una de las causas, junto a la ayuda alemana, que más contribuyó al triunfo de Franco en la contienda nacional. Su presencia en tierras aragonesas fue muy notable desde los primeros momentos en que fue enviada al frente aragonés la *División de Flechas*, participando en momentos clave de las batallas acaecidas en este territorio y erigiéndose posteriormente en Zaragoza el monumento a los caídos italianos. Formaban parte del Cuerpo de Tropas Voluntarias (C.T.V.).

A finales de agosto de 1937 esta *División de Flechas* (*Flechas Azules* y *Flechas Negras*) es enviada al frente de Aragón, trasladándose a la zona de Zaragoza, donde toma posiciones sobre el río Gállego. Aquí tuvieron lugar enfrentamientos diversos en torno a Zuera, Villamayor, Farlete y Sierra de Alcubierre, entre

el 24 y el 30 de agosto de 1937. Los ejércitos de Franco se encontrarán en estos momentos con la moral elevadísima tras las victorias en el Frente del Norte. Las Brigadas de *Flechas Negras* y *Flechas Azules* venían de las sierras cordobesas, donde habían combatido bajo las órdenes de Queipo de Llano, tras la participación en Santander. Ya he dicho antes que con estas dos brigadas se forma una «gran unidad» llamada *División de Flechas*. La brigada de *Flechas Azules* emprenderá una contraofensiva en el sector de Zuera, y al flanco derecho estará situada la Brigada de *Flechas Negras*, formaciones ambas mixtas, de soldados españoles y voluntarios italianos. En esta zona se asentaba todo el VIII Cuerpo de Ejército (Galicia), bajo las órdenes del General Aranda, a la retaguardia, entre Huesca y Zaragoza. Estas tropas italianas estaban asentadas en los pueblos del oeste de Zaragoza.

Su participación sería importantísima para la liberación de los accesos a Huesca y la ocupación de pueblos de los Monegros próximos a Zaragoza. Más importante aún sería la intervención del C.T.V. en la decisiva Batalla del Ebro<sup>1</sup>, ya que su misión era romper el frente enemigo desde el Ebro hasta Montalbán. Berti confió la acción a Roatta con la *División de Flechas*.

La operación comenzó el 9 de marzo de 1938, y, después de varias ofensivas y contraofensivas, terminaría a mediados de noviembre, a pesar de la superioridad de medios, humanos y armamentísticos del ejército rebelde y con una gran dureza en los enfrentamientos.

Mussolini, tras recibir el informe de la situación en el frente del Ebro, diría aquello de «este hombre o no sabe hacer la guerra o no quiere», refiriéndose lógicamente a lo mal estratega y a la mala táctica empleada por el general Franco. Mussolini tenía sobradas razones para opinar así. Un ejército como el de Franco, en plena campaña de éxitos, tenía que haber llevado siempre la iniciativa e impulsado las acciones con las que sorprender al contrario, nunca dejar que fuera el otro el que llevase la iniciativa. La sorpresa fue un arma que nunca utilizó.

Durante su participación en la guerra civil española, en todos los frentes y batallas en los que estuvieron, los italianos sufrieron 3.225 bajas, de ellas 303 oficiales. Los *Flechas* contabilizaron 21 oficiales muertos y 82 heridos, 208 soldados muertos, 872 heridos y 37 desaparecidos.

Todos los soldados italianos que participaron en la contienda serían enterrados en un principio en los muchos cementerios, de guerra y militares, tumbas aisladas<sup>2</sup> y en monumentos que se les erigió a lo largo de la geografía española. El encargado de esta misión fue la O.C.S.<sup>3</sup>

En Aragón también existieron estos cementerios militares, así como tumbas aisladas en cementerios civiles con soldados muertos. Eran cementerios con soldados tanto italianos como españoles, pertenecientes a las *Brigadas Mixtas*.

#### Cementerios Militares y municipios

Municipio	Almas		Total
	Italianos	Españoles	
Zuera	12	13	25
San Mateo de G.	17	8	25
Peñaflor	5	8	13
Zaragoza	112	44	156
Alhama de A.	7	—	7
<b>TOTAL</b>	<b>153</b>	<b>73</b>	<b>226</b>

En total hubo cinco cementerios militares.

Zaragoza es el municipio que registró más enterramientos, era la ciudad con Hospital Militar, donde acudían a reponerse de las heridas sufridas en los diferentes frentes que existían en Aragón o zonas próximas. Le siguen los municipios de Zuera y San Mateo de Gállego, como consecuencia de los sucesivos enfrentamientos que se produjeron en sus proximidades, así como en la Sierra de Alcubierre. La gran mayoría pertenece a soldados de las unidades italianas. A pesar de las numerosas bajas, no se localiza ningún cementerio de guerra.

#### Municipios con tumbas aisladas

Municipio	Almas		Total
	Italianos	Españoles	
Cabañas	1	—	1
Alagón	2	—	2
El Burgo de E.	1	—	1
Calatayud	1	6	7
Morata de Jalón	1	—	1
Daroca	2	4	6
Calamocha	2	2	4
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>22</b>

Total de soldados italianos enterrados: 248

#### Cementerios Militares y municipios con número de soldados enterrados tras la Batalla del Ebro<sup>4</sup>

Municipio	Almas			Total
	Ital.	Esp.	Descon.	
Olalla	7	14	6	27
Muniesa	13	1	—	14
Andorra	12	—	—	12
Calanda	8	26	—	34
Castelserás	84	32	1	117
Alcañiz	161	66	2	229
Torrecilla	48	76	33	157
Valdealgorfa	46	111	19	176
Valdeltormo	9	3	—	12
Calaceite	52	13	6	71
Caseras	8	2	—	10
Gandesa	53	14	—	67
Bot	130	6	1	137
Pinet de Ray	32	20	—	52
Prat de C.	6	2	—	8
Pauls	30	25	—	55
Cherta	8	9	—	17
<b>TOTAL</b>	<b>707</b>	<b>420</b>	<b>68</b>	<b>1195</b>

Las cifras recogidas en esta tabla son bastante significativas e indicadoras de lo que fue este Frente del Ebro, así como de la importancia que tuvo en el mismo el C.T.V., que ocupó un puesto destacado en la formación ofensiva. Constituía la columna del centro que avanzaba sobre Alcañiz, entre el ejército de Marruecos encabezado por Yagüe y el ejército de Galicia al mando de Aranda.

Mussolini se mostraría encantado de la dureza que mostraban sus tropas y de «que aterren al

mando con su agresividad, por una vez, en lugar de encantarlo con guitarras». A su juicio, «nos dará más prestigio ante los alemanes, a quienes les encanta la guerra total, implacable»<sup>5</sup>.

Las cifras de muertos recogidas en esta tabla contrastan bastante con las que proporciona Coverdale<sup>6</sup>. Habla de que el C.T.V. avanzó rápidamente contra las mejores unidades del ejército republicano, lo cual destaca la importancia de la contribución italiana en esta batalla, y asimismo nos dice que a costo de unos 500 muertos y 2.500 heridos. Según lo analizado y visto en la documentación sobre los enterramientos, los muertos fueron bastantes más de lo que afirma Coverdale.

La dureza de los combates y el número de fallecidos nos lleva a entender que en estos municipios no hubiera ningún Cementerio de Guerra. Los muertos fueron tantos que tuvieron sus propios cementerios, fuera de los cementerios civiles, los cementerios militares.



Bandera italiana recuperada en la Batalla de Brihuega por el capellán militar P. Domenico Leone.

## 2. LA SANIDAD ITALIANA

También estaría presente en Aragón, con un Hospital que funcionaría en Zaragoza, el nº 009, en el colegio de los PP. Agustinos del camino de las Torres, dotado con 1.000 camas. Existió otro hospital menor en Calatayud.

El nombre del hospital era *Núcleo Chirurgico Chiurco*<sup>7</sup>, y sería inaugurado el 8 de noviembre de 1937. A esta inauguración asistirían el general Saliquet, general jefe del Ejército del Centro; el general Moscardó, jefe del Quinto Cuerpo del Ejército; el general Monasterio, jefe de las Milicias nacionales,

y el general italiano Roatta, además de otros muchos jefes militares, autoridades civiles, jefes de Falange, y representantes de la Casa del Fascio en Zaragoza. Ofició la ceremonia de inauguración el obispo de Huesca, D. Lino Rodrigo, quien en su discurso habló de «la hermandad de los italianos con nosotros, unidos en esta guerra, que no es civil, sino que por encima de las fronteras, defiende ideales sacrosantos de Religión y de la Patria, de humanidad y civilización»<sup>8</sup>.

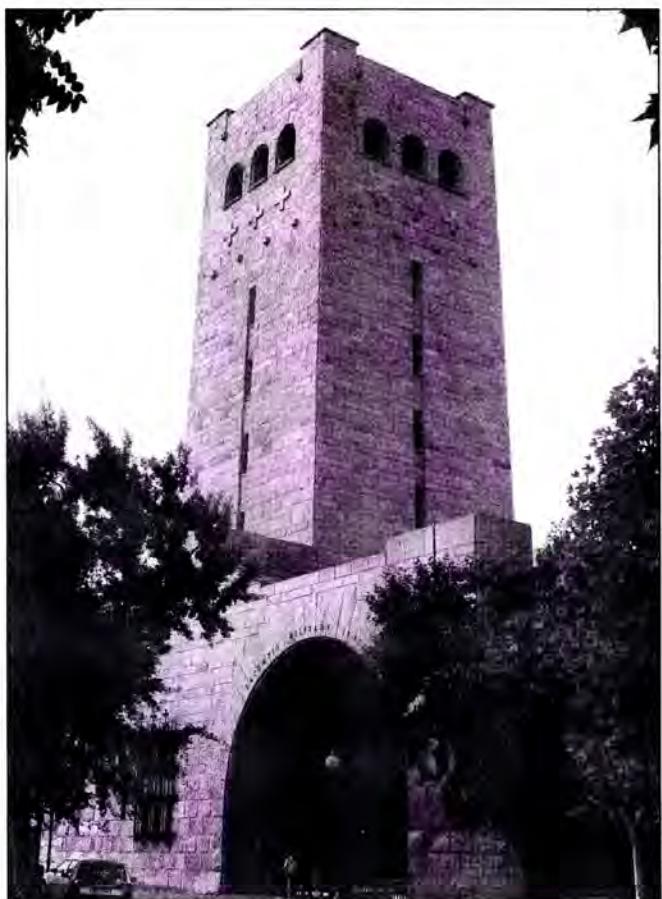
Este hospital, dirigido por el coronel Chiurco, estaba montado con salas de cirugía, con especialidades de pecho, cabeza, extremidades; gabinetes de radiología, oftalmología, otorrinolaringología; laboratorios diversos y servicios de desinfección, además de una unidad ambulatoria para casos de desplazamientos. Utilizaban para ello, además de las habitaciones propias del colegio, sus amplios pasillos y galerías del claustro. Uno de los médicos zaragozanos que desempeñó su labor médico-militar en este hospital fue el teniente médico asimilado D. Antonio Pamplona Liria, que perteneció a los *Flechas Azules* con el número de «Cartera de Identidad» 15.932.

## 3. LA TORRE-OSARIO O «SACRARIO MILITARE» DE ZARAGOZA

Al finalizar la guerra civil española, Mussolini dio la orden de recoger a los muertos caídos en España, de ambas partes, para lo que designó una patrulla militar, O.C.S. (*Onorance Caduti Spagna*), con la misión posterior de que se erigiera un monumento para todos ellos, el monumento a las cien cruces. Este monumento debería estar situado en un altozano de una ciudad media española cuya situación geográfica permitiera una mejor recogida de los cadáveres y su posterior reunión. Estas condiciones iniciales de Mussolini las reunía Zaragoza, y por eso se decidió por esta ciudad.

Otra teoría defiende que se eligió Zaragoza por ser una ciudad que recordaba ya en su nombre, Cesaraugusta, la grandeza del Imperio Romano y que podía ser símbolo del nuevo imperio italiano. Su asentamiento está en una de las zonas más altas de la ciudad, al final del paseo de Cuéllar, junto al Canal Imperial de Aragón, también se le conoce como Iglesia de San Antonio.

Tal vez existiera un poco de cada una de las teorías expuestas. Lo cierto es que el *deus-ex-machina* de todo el proceso de construcción y recuperación de los cadáveres fue el padre capuchino Pietro de Varzi, según atestigua, por una parte, D. Cesare



Torre-Mausoleo «Dei Caduti Italiani».  
Basilica de San Antonio (Zaragoza).

Bisceglie<sup>9</sup> (quien lo conoció personalmente en Madrid cuando se hallaba refugiado en la iglesia de Jesús de Medinaceli, tras la Segunda Guerra Mundial, bajo graves acusaciones). Por otro lado tenemos la documentación existente de planos y mapas que fue dibujando con la localización de las tumbas y las cartas que hablan del complicado proceso seguido en la construcción del monumento.

Pietro de Varzi o Pietro Bergamini, según sea el nombre civil o religioso, era un padre capitán-capeillán capuchino que estaba encargado por su gobierno para levantar monumentos a sus compatriotas muertos en tierras españolas. La idea del padre Pietro era la construcción de un inmenso monumento que sirviese de sarcófago para los cerca de cuatro mil italianos muertos en tierras españolas, enterrados y dispersos en numerosos cementerios civiles y de guerra por toda la península. Algo parecido se había hecho en Francia con los 4.800 italianos muertos durante la Primera Guerra Mundial, y se haría después también en El Alamein. Este monumento aseguraría la digna conservación de los restos de los caídos. La obra corrió a cargo del arquitecto de Pamplona D. Víctor Eusa, y la empresa que la realizó fue la zarañozana de D. Ángel Aisa Esteban. La ceremonia de colocación de la primera piedra fue el domingo día

3 de mayo de 1942, y el pergamo que se colocó dentro de la primera piedra estaba orlado con alegorías sobre los soldados italianos a través de los tiempos y escudos de España, Italia y Zaragoza. Como fondo, una galera romana y la siguiente leyenda:

*«Reinando Victor Manuel III, mientras Roma pugna contra los enemigos del derecho y de la fe, bajo los auspicios de Mussolini y Franco, con la bendición del romano pontífice Pío XII, esta obra de paz a la costumbre de los padres para el incremento de la religión y la memoria de los legionarios italianos caídos en España, se levanta con romana grandeza el dia 3 de Mayo de 1942».*

El embajador italiano diría, entre otras cosas, en su discurso: «...era justo que el monumento se levante en Zaragoza, que lleva en su nombre el de su imperial fundador. Bien está el monumento a los caídos en la Inmortal ciudad de los Mártires, en el Santuario de la Raza Hispana, centro espiritual de la nación desde que la Santísima Virgen fijó en ella su Pilar incombustible».

Después de las anteriores palabras entregó la custodia del futuro monumento a los Padres Capuchinos.

Tanto en la leyenda de la primera piedra como en las palabras del embajador quedaron muy definidas las bases políticas, filosóficas y religiosas de la ideología que lo estaba erigiendo.

#### DESCRIPCIÓN DEL MONUMENTO

De planta cuadrada, está enclavado dentro de un recinto protegido por una verja de tres cuerpos que cierra el jardín, en donde se halla una imagen de la Virgen traída del cementerio santanderino del Puerto del Escudo, tras su desmantelamiento. Siguiendo la verja, hay un enorme arco triunfal con verja similar a la del jardín.

La planta de la torre no es visible desde el exterior, está inmersa en una construcción pétreas a modo de fortaleza, en la que sobresale ostensiblemente, a modo de vigía, la torre en sí. Cuatro enormes arcos triunfales, emparejados dos a dos, completan dicho conjunto. Estos arcos romanos nos conducen a través de una suave escalinata hasta la puerta abocinada de la iglesia, que semeja ser una continuación de los arcos de la torre, al igual que hacia la entrada del convento.

Grandes bloques graníticos de Villalva cubren todo el conjunto de la torre, que se halla incrustada entre los pilares del segundo y tercer arco. Robustez y sobriedad es la impresión que causa al ver este entorno, roto por la línea de ventanas que ascienden hasta los tres ventanales de la pequeña galería

porticada de su final, decoradas en su base por tres cruces latinas, en cada una de sus cuatro caras.

En todos los monumentos realizados en esta época se observa como característica del estilo una influencia política del momento. En esta torre también la podemos encontrar. Reflejo del fascismo italiano son las columnillas de las verjas de la fachada, que simulan fascios romanos, coronadas por una esfera presidida por una cruz. Esta influencia también se aprecia si observamos el monumento desde una cierta distancia: a los pies de la construcción de la torre y los arcos triunfales se representa el motivo del hacha romana (la torre sería el mango del hacha y los arcos la hoja de la misma). Todo ello, arcos triunfales, fascios en las columnas y la idea del hacha nos hablan de este influjo político en la idea del arquitecto, influencia doble de la Italia fascista y de la España triunfante bajo el dominio franquista.

La torre propiamente dicha se compone de dos partes: la cripta, que ocupa la planta baja, y el cuerpo de la Torre, donde se encuentran los restos. Este edificio sería calculado para depositar los cuerpos en ataúdes normales, pero las restricciones económicas al perder Italia la Segunda Guerra Mundial y las distintas vicisitudes por las que atravesó su construcción, llevaron a reducirla desde los 80 metros de altura previstos a los 42,65 metros que tiene en la actualidad.

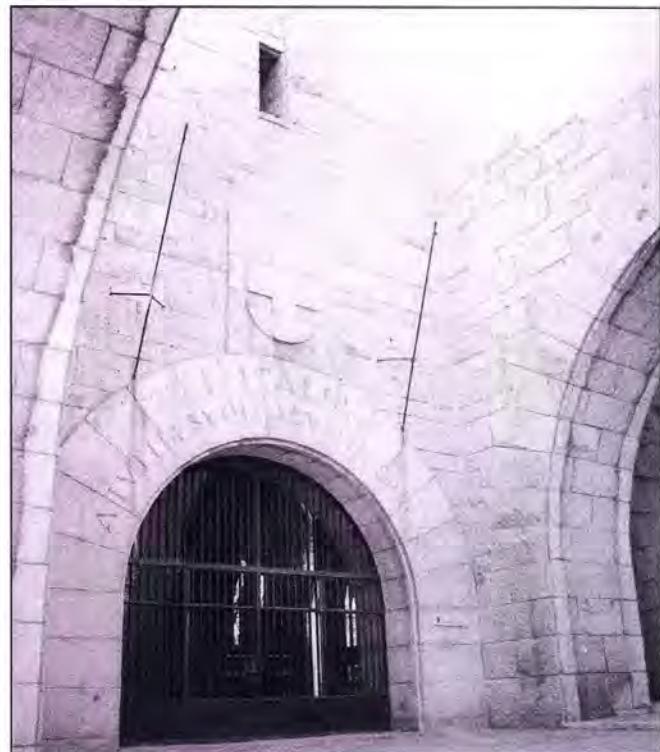
### LA CRIPTA

La cripta, a la izquierda de la entrada a la puerta de la iglesia, está presidida por un arco triunfal que da acceso a un espacio cuadrado con un altar en el lado opuesto a la entrada. Sobre el arco de entrada a la cripta, se halla la siguiente inscripción grabada en el granito, rodeando las dovelas del arco:

*«L'Italia a tutti suoi caduti in Spagna»*

Una cruz latina dibujada con las baldosas en el suelo, las paredes de ladrillo, y cuatro pechinias de granito sustentan el cuerpo de la torre. El techo de la cripta no existe; es un amplio hueco que se va prolongando hacia la cubierta, recorriendo las zonas de los enterramientos que se encuentran en los laterales del cuerpo. Suelen estar adornadas por coronas de laureles todo el año, en recuerdo y homenaje a los caídos. En uno de los laterales, se encuentra colocada una bandera italiana, que, según reza en la inscripción, fue recuperada por el *«Capellán Militar P. Domenico Leone en la Batalla de Brihuega, en Guadalajara, entre el 8 y el 23 de Marzo de 1937»*.

En el otro lateral de la cripta se hallan dos placas, una en italiano y otra en español, con un recuer-



*Entrada a la cripta.*

do a «todos» los italianos caídos. Se encuentra grabado lo siguiente:

*«En esta Torre-Osario se recuerda los 4.183 italianos caídos en tierras de España en la guerra de 1936-1939».*

Los restos de los caídos italianos están inhumados:

Torre-Osario de Zaragoza	2.889
Cementerio de P. de Mallorca	36
Cementerio de Ciudadela	4
Cementerio de P. Mahón	27
En otros cementerios civiles españoles:	50
Repratriados	274
Muertos en Italia	142
Desaparecidos	232
Brigada Internacionales	526
Desconocidos en P. Mahón	3

Como se aprecia, es un recuerdo a «todos» los italianos que cayeron en España. Algunos serían exhumados hasta tres veces: una, para sacarlos de la tumba en la que se encontraban en el campo y llevarlos al cementerio municipal; otra, para trasladarlos del cementerio municipal hasta los distintos monumentos que se fueron haciendo en su memoria, y, una última, para ser trasladados a Zaragoza.

Los repatriados son los cuerpos reclamados por sus familiares en un primer instante para que se les enterrara en Italia; alguno incluso fue repatriado en el último de los momentos en que fueron trasladados otros cuerpos a Zaragoza, a pesar de la legislación en

contra de estos trasladados, concretamente del Puerto del Escudo. No se repatriaron todos en aquellos tiempos posteriores a la guerra civil por el miedo de los familiares italianos a que les tacharan de fascistas tras haber perdido Italia, y concretamente el régimen fascista de Mussolini, la Segunda Guerra Mundial, por lo que decidieron dejarles en España.

Los muertos en la patria son los cuerpos de los soldados heridos en España, pero que, trasladados a Italia para su restablecimiento, fallecerían allí.

Siguen sin encontrarse numerosos cadáveres, 232, de soldados que han sido posteriormente reclamados por su familiares y que se sabe que lucharon en España, pero que no regresaron ni se encontraron sus restos por ninguna parte.

En los pueblos o ciudades donde se enterraron en un principio, sólo quedan los monumentos que entonces se les hizo y que ya describí anteriormente. Los cadáveres fueron trasladados aquí todos, a excepción de los que menciona la placa.

#### EL CUERPO DE LA TORRE

Es la prolongación vertical de la cripta. Se accede a él a través de una escalera desde uno de los laterales de la cripta. Una escalera helicoidal, de sección cuadrada, une los siete rellanos en los que se encuentra dividida la torre. Sobre las paredes laterales, en cada una de las rampas, hay cuatro cuadrados en los que están colocados en placas de mármol los nombres de los soldados muertos. Hay 3.799 placas, que



Distribución de los enterramientos a lo largo del cuerpo de la Torre.

no corresponden con el número de enterramientos. Recordemos que enterrados hay 2.889 cuerpos, el resto de los nombres son de los soldados brigadistas que también murieron o desaparecieron en el campo de batalla y cuyos nombres han sido incluidos entre las placas de los demás soldados.

En cada uno de los cuadrados existe una placa granítica en el centro, con una cruz grabada. Esta placa se puede quitar, abriendose un hueco en la pared, a modo de pasillo, en cuyos laterales se encuentran los «*loculi*» de los cuerpos enterrados, en ataúdes más pequeños que los habituales, al tratarse de restos que ya estaban enterrados en otros cementerios. Los nombres que figuran en cada uno de estos cuadrados no corresponden precisamente con los nombres de los cuerpos que hay en su interior. Las placas fueron colocadas por orden alfabético, mientras que los cuerpos fueron numerados y distribuidos por toda la torre. Existe, por supuesto, una lista con la disposición exacta de cada uno de los cuerpos, donde aparece el nombre del individuo, el número asignado, el piso y la sección en la que se encuentra enterrado.

En la parte superior existen dos recuadros vacíos, ya que se pensó que podían venir más cuerpos. Los últimos cadáveres incorporados a este enterramiento definitivo fueron traídos a Zaragoza el 11 de noviembre de 1987: 22 soldados procedentes del cementerio de Brihuega.

En algunas de las placas aparece el nombre del cementerio de procedencia, en otras, junto al nombre, una plaquita hace referencia a la medalla con la que fue premiada su misión.

En la base del primer rellano de la escalera, sobre la superficie del fondo de un vano, están colocadas siete lápidas que recuerdan los nombres de los 385 italianos muertos en las filas de las Brigadas Internacionales. Junto a estas siete lápidas existe otra con la siguiente inscripción:

#### Principales Cementerios de Guerra de provincias

Huesca	53
Madrid	145
Guadalajara	595
Jarama	45
Málaga	71
Extremadura	41
Bilbao-Vizcaya	107
Santander	372
Aragón	103
Ebro-Tortosa	871
Levante	409
Cataluña	563
Toledo	28
Localidades varias	780
Total	4.183

De entre todos los soldados italianos aquí enterrados, el de mayor graduación es un general, de origen judío, Alberto Liuzzi, condecorado con la Medalla de Oro, y cuya placa figura en solitario en el primer rellano.

#### 4. EPÍLOGO

Todos los cuerpos reposan ya definitivamente aquí, y no podían ser repatriados a Italia, si bien últimamente, según las declaraciones del Intendente de la Torre a un medio de comunicación de Zaragoza, en breve se facilitarán los medios a los familiares de los fallecidos que deseen repatriar a los cuerpos. Una ley de 1951 prohibía llevárselos a Italia, aunque algunos de los que fueron traídos del Puerto del Escudo fueron reclamados por sus familiares y se les permitió la repatriación.

Para completar los datos aquí recogidos habría que saber si los restos de tres cadáveres exhumados en Torrevellilla (Teruel) el 11 de agosto de 1999, pertenecen a soldados italianos muertos en la guerra civil, hipótesis bastante probable por ser una zona de duros combates y con alta presencia en ella de tropas italianas. También tendrían que estar inhumados los restos de otros tres soldados italianos localizados en Campillo de Llerena (Badajoz) en un cementerio de guerra en estado de completo abandono. Son restos que se creían enviados ya a la Torre-Osario de Zaragoza y que no se sabe por qué permanecían allí.

Sobre los soldados pertenecientes a las Brigadas Internacionales encuadrados en el ejército popular español «Garibaldi» y en otras formaciones italianas menores, que participaron sobre todo en las Batallas de Brunete, en la defensa de Madrid y en el frente del Ebro, y que resultaron muertos en dichas acciones, son muy difíciles de localizar, pues lo único de lo que se preocupa un ejército perdedor es de huir y de salvar a los vivos, y no tanto de mirar por los caídos. De ahí la dificultad para su localización. (Algunos restos sí que han sido trasladados a la Torre de Zaragoza, pero éstos han sido los menos.)

La Asociación Italiana Combattenti Volontari Antifascisti di Spagna ha intentado en varias ocasiones localizar estos cuerpos. Sí que ha comunicado una lista nominal de 385 italianos muertos en España, y que son recordados en siete grandes lápidas instaladas no hace mucho tiempo en la Torre-Osario de Zaragoza.

#### BIBLIOGRAFÍA

- C.T.V., *Inviti Presente, Primo Reggimento Fecce Azzurre*, Albacete, Edit. Vda. de Sebastián Ruiz, 1937.
- ALCOFAR NASSAES, J.L., C.T.V. *Los legionarios italianos en la guerra civil española, 1936-1939*, Barcelona, Dopesa, 1972.
- AZNAR, Manuel, *Historia militar de la guerra de España*, Madrid, Editora Nacional, 1958, 3<sup>a</sup> ed., t. I.
- CIANO, Conde Galeazzo, *Diario*, Edit. Los libros de nuestro tiempo, 1946.
- COVERDALE, John F., *La intervención fascista en la guerra civil española*, Madrid, Alianza Universidad.
- SMITH, Denis M., *Mussolini*, México, Fondo de Cultura Económica, 1981.
- THOMAS, Hugh, *La guerra civil española*, París, 1962.
- OLAYA, Francisco, *La intervención extranjera en la guerra civil*, Móstoles, Ediciones Madre Tierra, 1990.
- TOGLIATTI, Palmiro, *Escritos sobre la guerra de España*, Barcelona, Crítica, 1980.
- VV.AA., *Biblioteca de la guerra civil. La intervención extranjera. Política y diplomacia*, Barcelona, Folio, 1998.

#### OTRAS FUENTES UTILIZADAS

- *Heraldo de Aragón, El Noticiero (1937-1945)*. Hemeroteca Municipal de Zaragoza.
- Archivo PP. Capuchinos de San Antonio, Zaragoza.

#### NOTAS

1. El C.T.V. no intervino en la dura Batalla de Teruel, salvo la aviación legionaria italiana, y con bastante éxito, al igual que su artillería al mando del general Manca. Tampoco participaría en la Batalla de Belchite.

2. Cementerio Militar: se denomina de este modo a los agrupamientos de al menos cinco almas enterradas «dentro» de un cementerio municipal.

Cementerio de Guerra: son los agrupamientos de, al menos cinco sepulturas, pero «fuera» de los cementerios municipales.

Tumbas aisladas: enterramientos dispersos, dentro o fuera de los cementerios municipales, y la mayoría de las veces menores a un número de cinco sepulturas.

3. *Onoranze Caduti Spagna*: Patrulla militar designada por Mussolini para recoger y enterrar a los caídos en España.

4. Se recogen localidades del Bajo Aragón pertenecientes a Cataluña.

5. Conde Ciano, *Diario*, 8 de febrero de 1938.

6. John F. Coverdale, *La intervención fascista en la guerra civil española*, p. 313.

7. Prestigioso catedrático y cirujano.

8. *Heraldo de Aragón*, 9 de noviembre de 1937, p. 4.

9. Presidente de A.N.C.I.S. Excombatiente.



# *Once poemas de Biografía de la muerte*

ÁNGEL GUINDA

Grabado Mariano Castillo

## LA HISTORIA

Historia de las nubes, de las olas,  
del tiempo, las hogueras, el silencio,  
las vanidades, la felicidad.

Historia del placer y la pasión,  
del humo, de la sombra, de la luz.  
Historia de uno mismo.

Historia universal.

Todas las historias  
se resumen en una:  
la Historia del adiós.

## FACHADAS

Qué poca y engañosa cosa somos.

Una hoguera de agua en las tinieblas.

La fachada de lujo de la ruina.

El árbol del afán, de hoja caduca.

## LA NUBE

Salió a la calle a ver pasar la vida.  
La vida que se iba y no volvía.

Miró al cielo. Comprendió en seguida.  
Una nube se le parecía.

## LA ROSA DE FUEGO

Alguien le dijo:  
—Es una estrella,  
el cielo está muy lejos.

Él salió en su busca.

La llamó eternidad.  
Pasó la vida sin alcanzarla.

Desapareció.

## ESQUELA

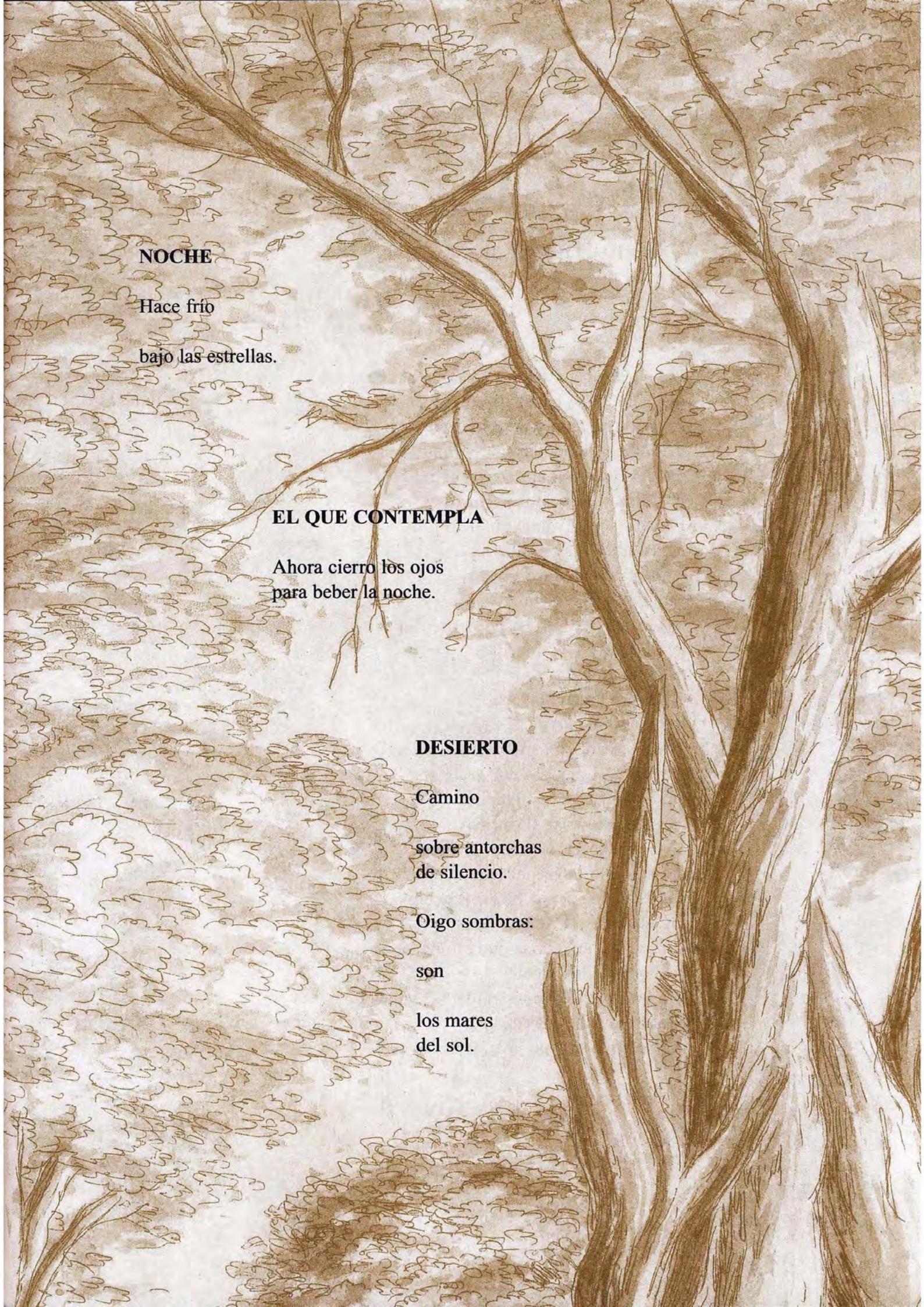
Como pañuelos de luto  
surcan el aire algunas picarazas.

El sol desgrana el maíz de su fuego.

Estos páramos fueron, una vez, el mar.  
Un cuerpo deseado estas cenizas.

Somos apenas un grumo de agua  
en la deflagración del tiempo.

Aquí estuvo el edén.  
Ahora, su esquela.



### **NOCHE**

Hace frío

bajo las estrellas.

### **EL QUE CONTEMPLA**

Ahora cierro los ojos  
para beber la noche.

### **DESIERTO**

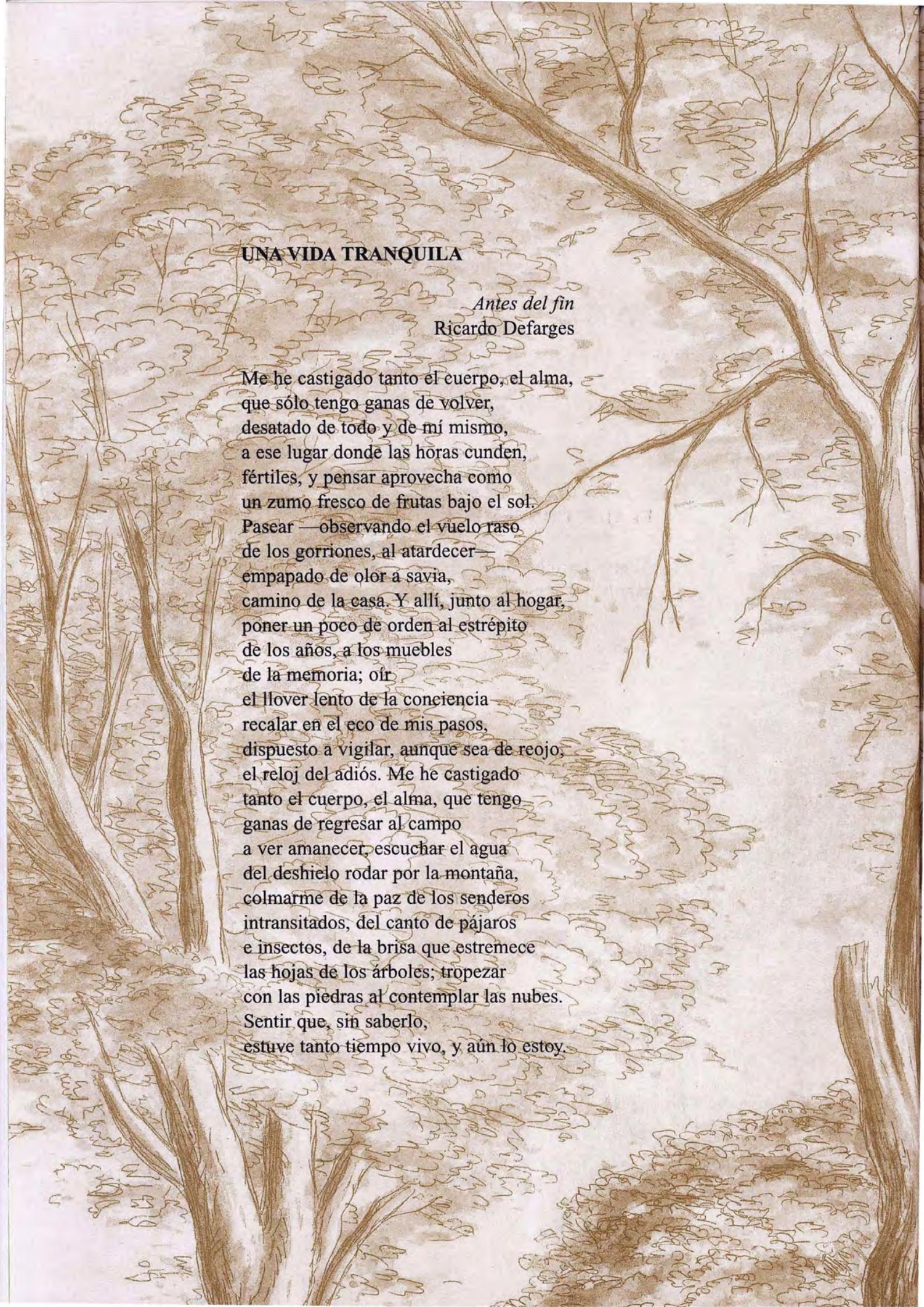
Camino

sobre antorchas  
de silencio.

Oigo sombras:

son

los mares  
del sol.

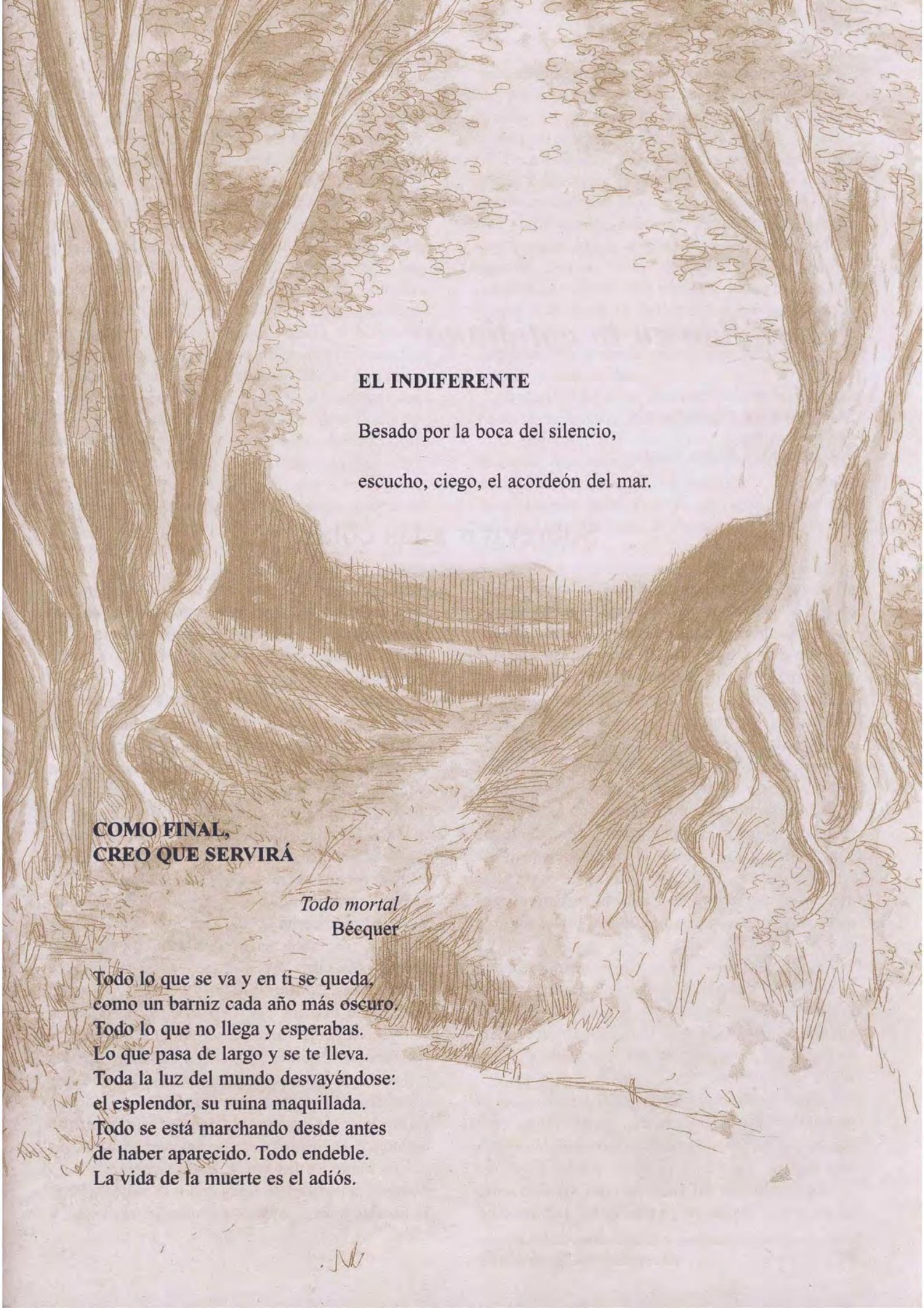


## UNA VIDA TRANQUILA

*Antes del fin*

Ricardo Defarges

Me he castigado tanto el cuerpo, el alma,  
que sólo tengo ganas de volver,  
desatado de todo y de mí mismo,  
a ese lugar donde las horas cunden,  
fértiles, y pensar aprovecha como  
un zumo fresco de frutas bajo el sol.  
Pasear — observando el vuelo raso  
de los gorriones, al atardecer—  
empapado de olor a savia,  
camino de la casa. Y allí, junto al hogar,  
poner un poco de orden al estrépito  
de los años, a los muebles  
de la memoria; oír  
el llover lento de la conciencia  
recalar en el eco de mis pasos,  
dispuesto a vigilar, aunque sea de reojo,  
el reloj del adiós. Me he castigado  
tanto el cuerpo, el alma, que tengo  
ganas de regresar al campo  
a ver amanecer, escuchar el agua  
del deshielo rodar por la montaña,  
colmarme de la paz de los senderos  
intransitados, del canto de pájaros  
e insectos, de la brisa que estremece  
las hojas de los árboles; tropezar  
con las piedras al contemplar las nubes.  
Sentir que, sin saberlo,  
estuve tanto tiempo vivo, y aún lo estoy.



## EL INDIFERENTE

Besado por la boca del silencio,  
escucho, ciego, el acordeón del mar.

## COMO FINAL, CREO QUE SERVIRÁ

*Todo mortal*  
Bécquer

Todo lo que se va y en ti se queda,  
como un barniz cada año más oscuro.  
Todo lo que no llega y esperabas.  
Lo que pasa de largo y se te lleva.  
Toda la luz del mundo desvayéndose:  
el esplendor, su ruina maquillada.  
Todo se está marchando desde antes  
de haber aparecido. Todo endeble.  
La vida de la muerte es el adiós.

# *Escondido en lo cotidiano*

**JAVIER GIL ESPONERA**

*Ilustraciones Pedro Saura*

## Sobrevivir a las colas

**M**i compañera era una tía estupenda. Llevábamos viviendo juntos como un par de años. Lo que más me gustaba de ella, dejando a un lado el importante requisito de que estuviera buena, era su forma de ser tan directa. En eso éramos bastante diferentes. Teníamos una forma distinta de mostrar la misma sinceridad.

Dijera lo que dijera, siempre lo hacía de manera franca, sin rodeos, sin barreras. Lo mismo para decir un «te quiero» que para confesarte cuánto le molesta el ruido que haces al comer tostadas, lo que te gusta dejar todo lleno de migas o el repelus que le da mirarte los pelos de la nariz.

Resulta curioso ver la cantidad de cosas a las que uno puede ser ajeno y que sin embargo suponen una realidad que le acompaña, incluso que le caracteriza.

Yo soy diferente, de esos que cuando llaman a cualquier sitio para hacer una reclamación, con la razón en la mano, utilizan la «mano izquierda» cuando no hay que usarla y no saben desprendérse de una diplomacia que a veces sobra y que a veces te perjudica.

«Ustedes dijeron que tardarían una semana en poner el plus y han pasado tres. Resuelvan el tema rápido porque esto raya en lo impresentable» diría Ana Belén.

En cambio en mi caso, la cosa vendría a ser un poco así: «Mire, yo ya me figuro que usted no

tiene la culpa. Es más, me consta que directamente no puede hacer nada. Pero claro, póngase en mi situación. Hace muchos días que lo pedimos, su publicidad habla de un periodo de tiempo que luego no se cumple...».

Es como si no fuera capaz de reclamar sin tener la sensación de ser un poco cómplice de la persona con la que hablo, cuando seguramente a ella yo le importa dos o tres ceros a la izquierda porque soy el pesado número ciento doce que llama esa mañana por el mismo motivo. Y si además son las dos menos cuarto del mediodía, cuando el estómago ya nos riñe por nuestra falta de consideración hacia sus necesidades, a lo mejor te encuentras con que tu pretendido lazo de complicidad recibe una bordería por respuesta.

Y entonces te sientes peor, mucho peor, pero lo que más rabia da es que a veces de quien te compadeces es de ti mismo y no de quien te ha tratado de manera poco amable, a pesar de su obligación profesional de ser condescendiente.

Piensas entonces en volver a llamar y dejar las cosas claras, pero en ese momento reparas en que el teléfono te lo va a coger cualquier otra de las mil quinientas operadoras que tienen trabajando y, como eres buena persona, pues no llamas.

Es como en las colas. Estás esperando para comprarte una tarjeta nueva para el móvil y llega la lista de turno, porque casi siempre son ellas, y

se te planta en medio haciéndose la «longuiss» con gran arrojo y decisión. El primer impulso es decirle algo, pero seguido piensas: «es imposible que no se haya dado cuenta de que estaba yo», y permaneces expectante, todavía no muy tenso, estudiando sus movimientos.

Las tengo muy fichadas. Suelen mirar hacia un lado y hacia otro. Incluso casi llegan a cruzar una mirada contigo de reojo, aunque ya se cuidan muy mucho de llevarla hasta el final. Miran el reloj, suspiran y siguen con la vista al frente. Es entonces cuando percibes la trama, cuando eres consciente del engaño, incluso del abuso hacia tu buena fe. Ahora ya sí que estás tenso y empiezas a buscar en tu mente acelerada las palabras con las que poner fin a la situación. «Oiga, no sé si se ha dado cuenta de que yo estaba antes», piensas, pero la descartas por ser bastante formal y porque además quieres dar cierto escarmiento a su tremenda jeta. «Oye, ¿no has visto que estaba yo o qué?», te sugieres entonces, pero tampoco te llena porque parece un poco agresiva y porque te imaginas que te vas a sentir mal si la otra persona te dice: «Ay, lo siento, de verdad que no me había dado cuenta. Disculpa. Pasa, pasa, por favor».

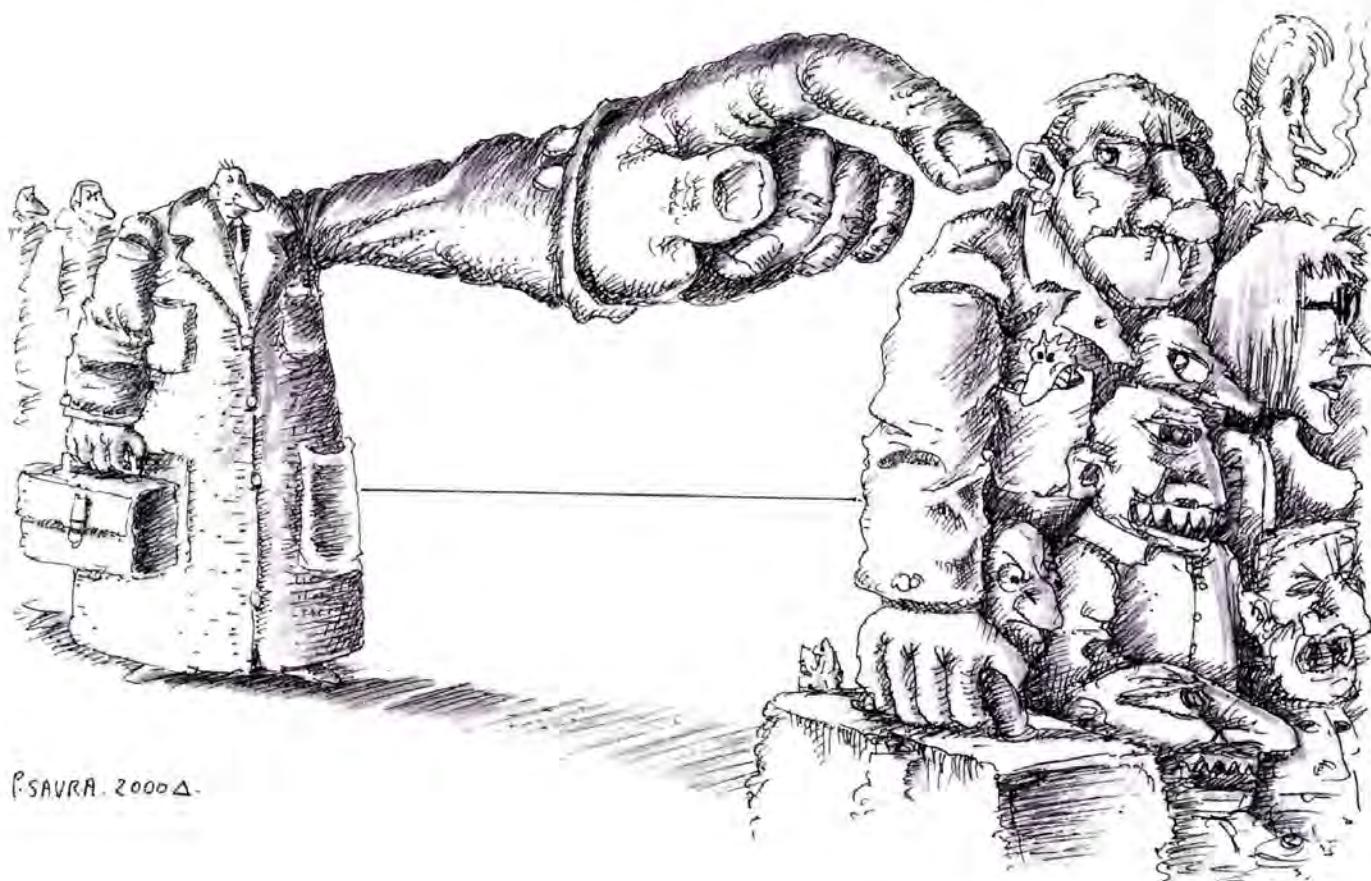
Lo siguiente en tu cabeza es decir: «Oye, perdona pero estaba yo». Eso sí que te parece una

solución intermedia. Tajante, pero respetuosa. Firme, pero sin resultar agresiva. Es la mejor opción, lo sabes y te sientes casi hasta orgulloso de haberla encontrado y feliz de ir a utilizarla.

Pero entonces suele ocurrir una de estas tres cosas: o bien que la persona que se te ha colado decide abandonar la cola justo en ese momento, que suele ser un consuelo agridulce, más bien «agri» que dulce; o bien que se arrepiente de haberse colado, hace como que se da cuenta en ese instante y te lo dice para que pases tú, lo cual, después de toda tu reflexión, te deja un poco medio vacío; o bien, y ésta es la más sangrante, que entre que te decidías y no a decirle algo resulta que ya le atienden.

Entonces piensas dos cosas: la primera, que ya se te ha pasado el derecho de reivindicación. Y la segunda, por aquello de que no todo sea negativo, que enseguida te va a tocar a ti. Eso sí, cuando la persona que ha amargado los últimos diez minutos de tu vida ya se va, te dedica una mirada con apariencia de despistada que es la que más te duele.

Creo que es entonces cuando conviene echar mano de ese recurso que tenemos las personas de poder relativizar las cosas y que siempre es mucho más saludable que el de autocompadecerse.



## Mi intimidad y yo

Cuando abrí los ojos, una ráfaga mental mucho más rápida que mi voluntad me situó en el día que empezaba. Vi mis obligaciones, casi por orden, vi el color que tenía el día y, finalmente, sentí como una especie de cosquilleo en el estómago, que era la señal de que la jornada no tenía mala pinta.

Eran las 10:30 de la mañana de un sábado. Cuando uno se levanta a esa hora sin remordimientos significa que es feliz. Más o menos. Ese fin de semana libraba en el periódico y mi única ocupación era encontrar cómo ocupar el día. No siempre es tarea fácil.

Eché un vistazo, un poquito falso la verdad, a una pila de ropa que aguardaba las caricias de la plancha. Enseguida miré para otro lado, en una huida sin más argumento que las pocas ganas de oficiar de amo de casa, tan sólo unos minutos después de haber empezado el día. Qué bien sienta encontrar una rápida justificación cuando uno sabe que está eludiendo responsabilidades.

Después, como si fuera el perro de Paulov, el recuerdo del olor a café recién hecho me llevó hasta la cocina y puse una cafetera. Sabe mejor olerlo realmente que imaginarse su aroma. El único periódico que tenía era el del día anterior, un pecado para un periodista, pero me amparé en las licencias de un día libre.

De todas formas, casi mejor, porque los titulares de aquel día me hubieran hecho desayunar con un nuevo atentado de ETA. «No entiendo a esos cabrones», pensé, emulando, aunque con otros términos, a esos políticos que nada más producirse una acción terrorista se ven obligados a llenar de contundencia su discurso. «O hay un negocio muy succulento detrás o están realmente enfermos de la cabeza», me dije. Probablemente las dos cosas, porque ni el más fanático de los nacionalismos debería llevar a asesinar, y menos de la manera en que ellos lo hacen, fría como el hielo, gustándose...

Sentí ganas de condensar esas ideas en un artículo de opinión y mandarlo al periódico. Pero, ¡qué joder!, si era mi día libre, por qué no podía dejar que fueran pensamientos míos, que tuvieran la certeza de aquello que es (o nos creemos que es) sólo de uno, para bien o para mal.

Enseguida encontré un quehacer. Simple, pero válido, como cualquier quehacer. Acababa de comprar un teléfono móvil y me entretuve

desgranando su funcionamiento. Analicé todas sus melodías y traté de encontrar la que se ajustaba a mi perfil. Las había de todas las clases: discretas, alegres, de música clásica (versión pija), desenfadadas y horteras. Al final me decidí por una que sonaba a Polka porque me pareció graciosa sin ser excesivamente indiscreta.

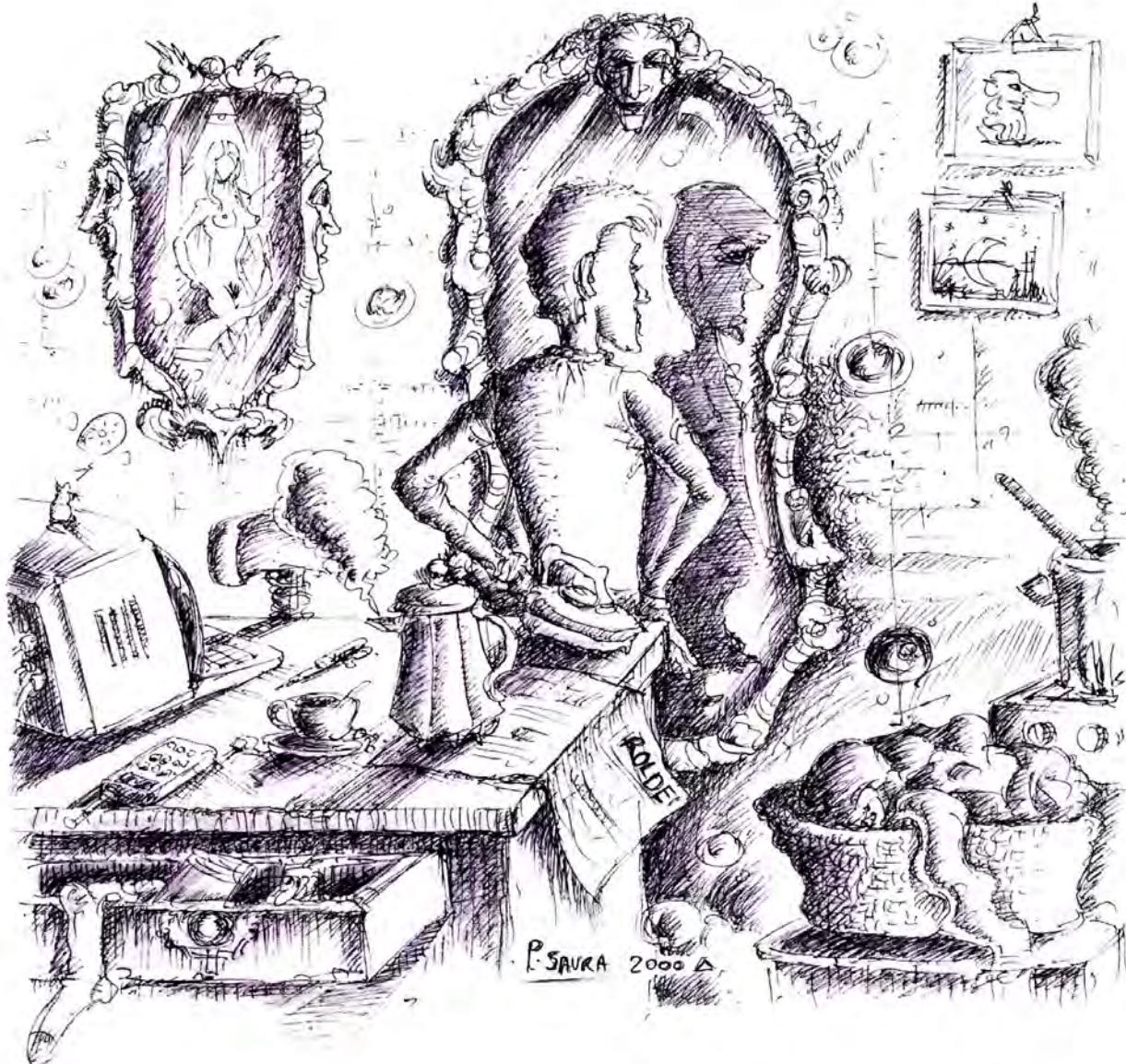
El día iba de tecnologías varias. Encendí el ordenador y vi si tenía algún correo electrónico. Me costó mucho conectarme a la red. Eso es porque soy de los usuarios pobres, que no pagamos cuota de conexión y por eso estamos sometidos a los vaivenes ciberneticos. Somos como ilegales intentado cruzar el estrecho. Cualquier cosa se nos puede interponer para no llegar al punto deseado. Bueno, ellos a veces terminan mucho peor.

Paré cinco segundos a repasar la parte del guion del día que ya había cumplido: desayunar, marear el teléfono móvil en busca de sus utilidades, conectar a la red... ya era la una menos veinte. Había cubierto una mañana de mi vida, con una importante dosis de sosiego. En realidad, todos esos quehaceres no habían sido, no son sino la excusa para estar con uno mismo, distintos cauces para llegar a un único encuentro con la propia personalidad.

Creo que sólo hay una cosa que hace a las personas adultas: ser consciente del diálogo con uno mismo. Mirarse desde fuera. Traducido al lenguaje de Freud, sería algo así como la existencia de dos «Yo» en uno sólo. Uno es el que vive y el otro es que vigila al que vive y condiciona la forma de mostrarse del primero. Y mostrarse significa pensar, sentir, decir, escuchar...

La cuestión es encontrar la mejor convivencia posible entre esos dos «Yo», teniendo en cuenta que el segundo, el que vigila, nunca puede tener un papel más protagonista que el primero, el que vive. Si así ocurriera, la vida no se saborearía de la misma forma. Explicado de otra manera más primitiva, podría ser así: uno se come primero el plato de lentejas y después piensa, «joder, qué ricas estaban». Pues con la vida pasa lo mismo, es una continua dialéctica, apasionante dialéctica, entre lo que vivo y cómo vivo lo que vivo, pero siempre respetando este orden.

Un amigo mío me dijo un día que no era bueno darle muchas vueltas a la cabeza. En aquel momento, aquello me sonó igual que si te dicen que no bebas agua después de la leche o que tengas cuidado de no comer muchos dulces o que te



laves los dientes, por lo menos, tres veces al día. Sin embargo, con el tiempo me he ido acercando a lo que pienso que me quiso decir y creo que tenía que ver con lo de respetar ese orden.

En estas que, cuando casi había puesto el broche a este tratado metafísico de receta casera, a una de esas reflexiones que, de repente, notas que te aportan un cierto poso de seguridad, oí ruido de llaves en el rellano. Era mi compañera, Ana Belén, que volvía de la oficina. Antes de darme un beso me echó la bronca, a su manera, siempre muy suave, por no haber sido capaz de preparar la comida, por no haber pensado en reducir la pila de ropa por planchar; en definitiva, por haber huído de ese papel de amo de casa que cada vez entiende menos de性os, no sé si por fortuna o por desgracia. Depende del momento.

Traté de explicarle en qué había ocupado el tiempo de la mañana. No le valió lo del móvil, porque para eso siempre se puede encontrar cualquier otro momento. Tampoco le sirvió como

excusa lo de conectarme a la red. Pensé entonces en contarle mi encuentro conmigo mismo, mi verdadero quehacer de la mañana, mi tratado metafísico barato pero creíble. Sin embargo, sentí que había cierta traición a mi intimidad si lo hacía...

Entonces encontré la mejor solución para restablecer la calma a la situación. Bueno, más bien su calma: «Tienes razón. Sí, tienes toda la razón. Pero no te preocupes, cariño, que enseguida lo arreglo», le dije, y me puse a cocinar unos espaguetis, después de darle un beso. Es curioso como recursos tan mundanos ayudan a devolver la sintonía entre dos personas.

Eso sí, mientras vigilaba con gran profesionalidad que la pasta se cociera de forma uniforme; mientras, ahora sí, lucía con orgullo los galones de amo de casa y me erigía en defensor de la igualdad de los性os, disfrutaba pensando en el valor de la propia intimidad. Y en que ese día también tenía una tarde. Y en que esa tarde la iba a pasar con mi mujer... y conmigo mismo.

# ***La montaña de barro***

## ***Alfareros y obradores de ladrillo en Santa Cruz de Moncayo***

**VICENTE CHUECA YUS**

**E**l Moncayo, ese monte-tótem dentro del inconsciente colectivo aragonés, está vinculado a términos de solidez y reciedumbre. Este artículo pretende ser una invitación, no sólo a visitar su paisaje, sino a conocer también historias de su paisanaje.

Vincular Moncayo al barro y al pueblo de Santa Cruz de Moncayo puede parecer sorprendente para algunos, no así para los moncaínos, que todavía tienen en sus hogares los ladrillos de la casa del abuelo o los restos, en forma de puchero, de la ollería más importante de esta comarca. La historia de complicidad entre el hombre y el barro de la montaña comenzó hace mucho tiempo.

### **LA «BARDERA» DEL TIEMPO**

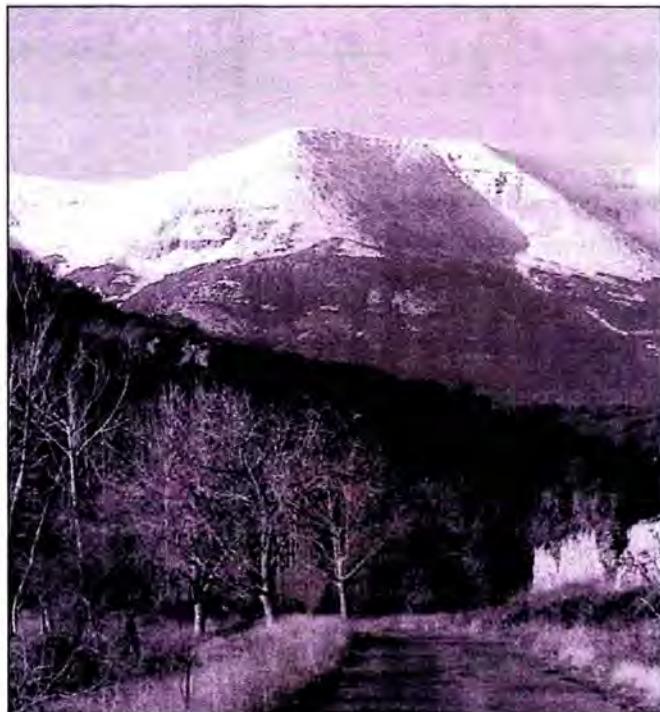
La «bardera» o niebla baja que se pega al monte nos haría retroceder en el tiempo hasta el período Neolítico, al comenzar a estudiar la relación del hombre con la arcilla. En el Moncayo oculto, en las tierras de

Tierga, aparecieron fragmentos de cerámica hecha a mano. Tradición ésta, el urdido, que tendría su continuidad por todo el valle del Aranda y que lamentablemente ha desaparecido. El torno no sería utilizado en el proceso creativo, sino que la habilidad del alfarero marrelando o haciendo churros sería determinante a la hora de hacer cántaros y tinajas.

Los fenicios aportarían en esta historia el torno, y no dudamos en este punto que el mítico héroe Hércules —de gran culto entre ellos y los cartagineses— ya anduvo por estas tierras luchando contra Caco. Quizás fuera él quien trajo consigo el primer torno, dada su fuerza descomunal.

Los romanos harían de Turiaso (Tarazona) una floreciente ciudad con grandes edificios públicos como los apare-

cidos recientemente junto a la catedral. Pero serían los árabes quienes, con su aportación de los barnices, darían a la alfarería el aspecto que hasta nuestros días ha llegado.



*Por los caminos del Moncayo.*

En medio de ese camino, entre lo árabe y el mudéjar, que, simplificado y tomado desde la óptica de este artículo, se podría definir como platos, azulejos y ladrillo, brotaron edificios como la catedral de Tarazona y sus torres orgullosas, pero también en Vera, en Alcalá, Litago, Lituénigo, Torrelas y Santa Cruz de Moncayo se levantaron monumentales torres mudéjares.

## LOS HOMBRES DE BARRO: LOS ALFAREROS

Los primeros datos concretos sobre la aparición de alfarería popular en Santa Cruz de Moncayo se remontan al siglo XVIII<sup>1</sup>. De esta época dataría la pila bautismal polícroma que todavía permanece en su iglesia, aunque su procedencia sería adjudicable (dados el color de su arcilla, el blanco que deja



*El Moncayo desde Santa Cruz.*

entrever el barro, los restos de otras piezas y el diseño) al alfar de Muel.

La pila introducía al ser humano en el grupo social y la lápida resumía su fin. En medio, historias de amores en la fuente con el agua y el



*Casa de Santa Cruz. Fotografía: J.L. Garza.*



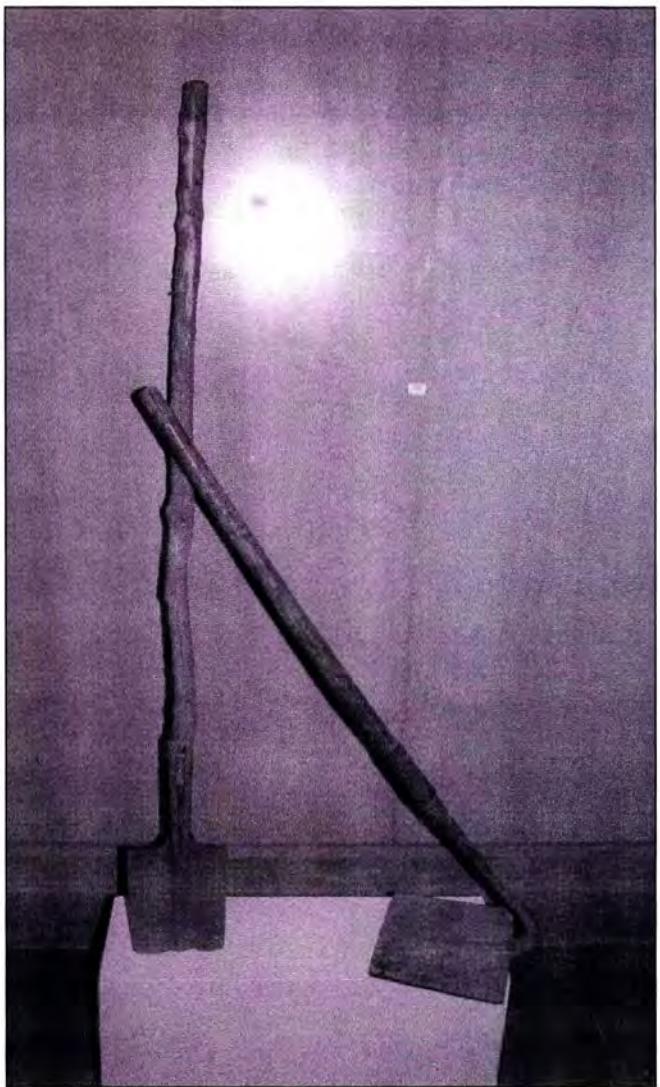
*Interior del horno.*

barro de por medio, de ronda con improvisados instrumentos musicales como los cántaros y una alpargata, historias del ladrillo de San Babil en el Aranda, que había que pisarlo para encontrar novio, o de pucheros que por arte de brujería se mueven solos, como en la localidad soriana de Beratón. Siempre la arcilla era el centro, partiendo de la montaña y dirigiéndose a los hogares de todos los pueblos. Desde que el hombre nacía hasta que moría, el barro le acompañaba.

Era esa necesidad de la arcilla (pucheros, cazuelas, torteras, etcétera) la que hacía del alfarero un personaje fundamental en las comarcas y en la historia de éstas. Aprendiendo de sus padres, generación tras generación, todo el saber conservado en las huellas y en las grietas de sus manos, mantenía el oficio y una tradición. Labores simples al principio como aprendiz, que se iban haciendo después más complejas: sentarse al torno, aprender a hacer pichotes o pitorros, centrar la pella o masón del barro, educar las manos, recibir el testigo, asimilarlo, transmitirlo...

El Cabezo del Árbol era la cantera de arcilla o terrero. El rojo de la tierra contrasta con el verde del manto vegetal del Parque Natural. Con caballerías transportaban el barro hasta el obrador en el pueblo.

Escolástico de Val, el tío Lorenzo, «El Cazolones», como hicieron sus padres, trituraron la tierra y la cribaron. Las impurezas comenzaban a



*Azadas / Jadas*



*Molino para barniz. Tamarite.*

desaparecer, como si de un proceso de limpieza se tratara.

El agua de Moncayo, que en esos otros tiempos más míticos forjaba espadas o herraduras para herreros que engañaban al diablo, como en Calzada, servía en este oficio de alfareros para poder convertir la tierra en barro útil. Como si fuera magia, que ésta es tierra de leyendas.

La decantación en una pila de la arcilla y el agua hacia del barro un material moldeable. Tras ser amasado, el viejo torno comenzaba a dar vueltas. Arriba el plato, abajo la rueda, y en medio, como si con ello quisiera unirse a la tierra, el árbol o eje que unía rueda y plato. En Santa Cruz los pucheros se hacían a patadas, las que daba el alfarero a la rueda.

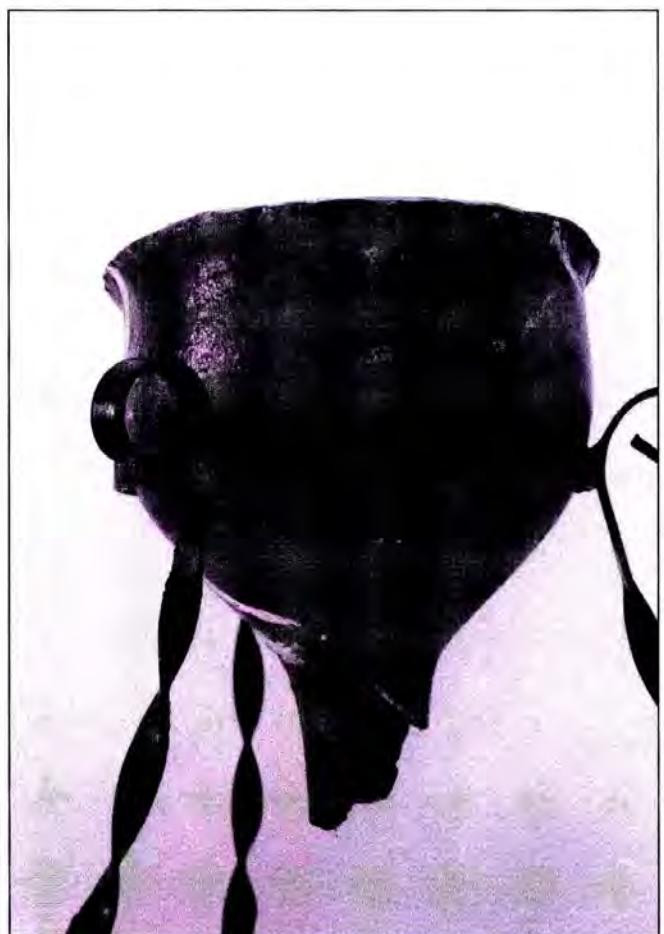
Pucheros para cocinar se levantaban gracias a la habilidad del artesano. Boliches, monjeros, miajeros, preseros, pucheros de a cinco y cazolones. Vuelve a la memoria el «tío Cazolones», llamado así por levantar los más altos y esbeltos pucheros de la comarca.

Surgían también cazuelas de boca ancha y panzuda como las miajeras, preseras, cazuelas de a dos, de a seis, y las mondongueras para la conserva, pues en Moncayo la matacía con sus matachines se realizaba, y se realiza, con gran habilidad. Contando, eso sí, con el Cierzo que «joreea» convenientemente embutidos y jamones.

También se levantaron torteras para comer en ellas. Es difícil comer hoy en día unas migas en tortera, pero la tradición de Santa Cruz se mantiene y se adapta a las nuevas necesidades turísticas.

Saleros, jarrones, escrúridas, embudos, cañerías, todo era de barro. Diversas piñas decoraron durante mucho tiempo la plaza y aun hoy en día alguna de las casas del pueblo conserva en su entrada una de ellas, como si con ello se deseara buena suerte a sus moradores y a todos los que entran en la casa.

Una vez moldeadas, las piezas se llevaban al horno para cocerse. Éste, de tradición árabe, era cuadrado por fuera, con las esquinas achaflanadas para que cupieran más piezas, redondo por dentro y con dos alturas. La leña se introducía por un piso bajo mientras en el superior se cargaban los pucheros.



*Embudo*



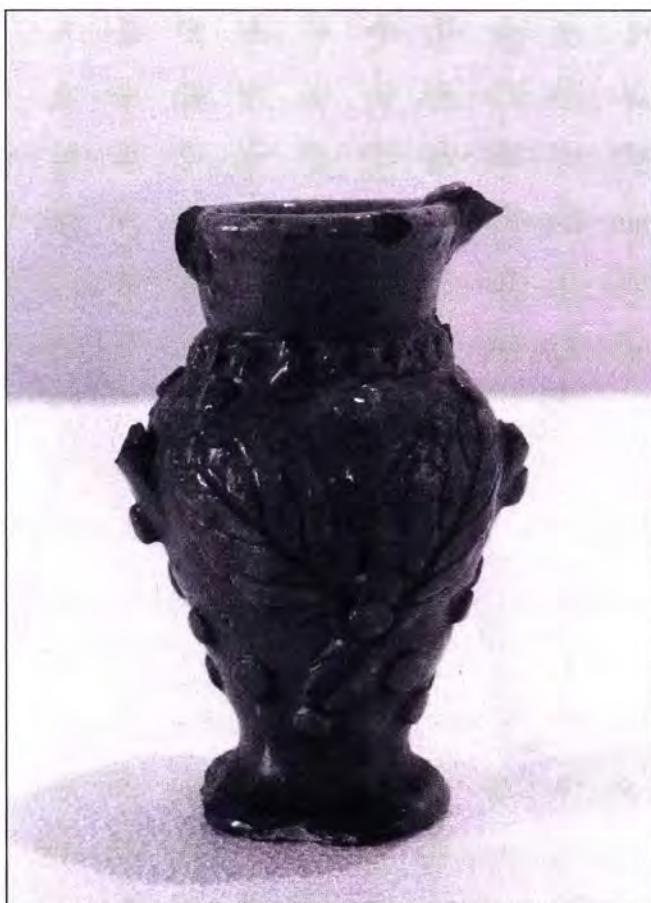
*Salero*

Uno imagina el espectáculo de hasta nueve columnas de humo<sup>2</sup> levantándose frente a Moncayo, orgullosas, mientras el maestro alfarero que ha cargado el horno se preocupa de intuir el

momento del final de la cocción. Saca entonces de nuevo las piezas y las barniza «a mandil», es decir, cogiéndolas por el «culo» de la pieza y dándoles un baño de barniz de plomo por dentro y por fuera, menos por ese «culo». Era el barniz, que cerraba los poros de la arcilla, el que hacía que la comida se mantuviera caliente y en su punto. Ésta, y no otra, es la razón por la que los botijos no se barnizaban: la arcilla sin barnizar permite por su porosidad que el aire corra y mantenga fresca el agua. Y ello explica que a veces se diga que «nada hay más tonto que barnizar un botijo».

Una segunda cocción remataba la faena. Después tocaba ir a vender el fruto de ese trabajo por las tierras de Moncayo, Los Fayos, Añón, Tórtolas, Bulbuente, Novallas, Purujosa... Un monte y todo un mundo por recorrer.

El último alfarero de Santa Cruz, Escolástico de Val, dejó el oficio en los años sesenta. Los hornos enmudecieron y dejaron de crepitar. El tableteo de los tornos dejó de escucharse. Ya no se sentían las letanías en las procesiones, pidiendo que no lloviese para que no deshiciera el trabajo de alfareros y ladrilleros. Sólo en Magallón, haciendo sus cántaros, rajos y botijos mantuvieron en activo la alfarería. En Torrellas, la tradición y la modernidad de la alfarería también continúan. En Moncayo no se llora haciendo pucheros, sino que se levantan pucheros de barro y de imaginación. El monte está vivo.



*Jarrón*

## **LOS HOMBRES DE BARRO: LOS TEJARES Y EL LADRILLO ARTESANO**

Desde las tierras altas de Moncayo suenan aires moriscos. En Santa Cruz se siente el sonido del barro mientras se amasa. El obrador artesano de Alfredo Val despierta los ecos del pasado. Acuden a la llamada Pedro Notivoli, Val y Miranda. La arcilla se convierte en protagonista de una historia, de mil historias, de nuestra historia.

Todo empezó también en el Cabezo del Árbol hace... ni se sabe cuándo. Alfareros y artesanos del ladrillo subieron a buscar la arcilla que en él había. Estos geólogos, cuya única universidad había sido la práctica y el saber acumulado durante generaciones, descubrieron uno de los terreros más fecundos de la comarca. Pagaron con su trabajo y su dinero a Tarazona el derecho de uso de ese terrero: «Tarazona tiene el suelo, San Martín el vuelo», nos repiten, como una especie de letanía, la frase que resume la propiedad de este monte. A la vez nos cuentan que, a lo largo de la historia, nunca Santa Cruz ha salido muy bien parada de sus pleitos por tierras con sus vecinos. Ya se sabe lo del pez grande y el chico...

A través de las palabras que le van contando, uno se imagina una procesión de caballerías con tierra «estormeada» —o a tormos— encaminándose en dirección a los obradores. Estos obradores, a pesar de hacer tanto ladrillo como teja, en Santa Cruz siempre recibieron el nombre de tejares. No resulta difícil —incluso hoy en día— repetir el camino a caballo desde el picadero que hay en la localidad hasta nuestro Cabezo del Árbol. No hay más que poner en el paisaje las historias que nos narran y dejarse llevar por la aventura.

El agua vuelve entonces a tener importancia. Míticas, no podía ser de otra manera, son las aguas y las nieves de Moncayo. Los ríos Queiles o la Huecha son protagonistas de esta merecida fama. Agua necesitaban para sus tejares los artesanos con el fin de mezclarla con la tierra. En el caso de Santa Cruz el agua se cogía de la acequia de la Iruecha y se mezclaba con la tierra en pilas preparadas para ejecutar esta unión. Las paredes de estas pilas solían ser de ladrillo y su capacidad variaba.

Cuando la tierra y el agua se habían mezclado, el barro se presentaba dúctil y maleable, pero

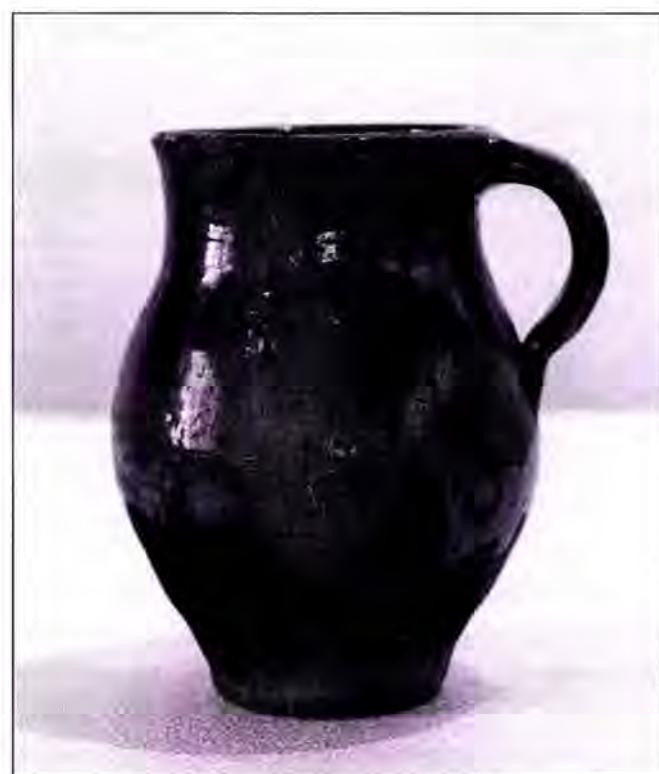
todavía libre. El artesano debía «domesticarlo», hacerlo más humano. Comenzaba así la lucha del amasado o del «sobado». El barro tenía ideas propias, pero las manos del artesano, habituadas durante siglos a luchar con él, se esforzaban una y otra vez en impedir que la tierra, esa misma tierra a la cual él pertenecía, se le escapara.

Siempre trabajaban entre abril y octubre. Eran los mejores meses ya que, a lo largo de todo ese tiempo, la tierra no se helaba y esto permitía trabajar mejor alejando, como si de la bruja Catalina de Santa Cruz se tratara, el temible peligro que suponía el barro congelado, que podía echar a perder todo el trabajo acumulado al ser introducido en los hornos.

Tierra, agua, saber práctico acumulado durante generaciones... La memoria de un artesano, la de todos los que pasaron, se concentra en un método de trabajo, en una teja, en un ladrillo, en un ladrillito, en un alfardón.

El molde de la memoria, que repite una y otra vez los mismos pasos, nos devuelve a nuestro proceso. Después de amasado, el barro se introduce en marcos de madera o hierro con diversas formas. La tradición y la imaginación son libres, así que el artesano puede inventarse un ladrillo rectangular, trapezoidal o con mil combinaciones.

El artesano «ausa» el marco. Alisa el barro, lo acaricia con sus manos y sus huellas quedan dibujadas. Algunos realizan este proceso sobre



Puchero

una sobadera elevada, otros directamente sobre el suelo. La pieza, moldeada por el marco, vuelve a su origen, a la tierra, al suelo. Allí comenzará a secarse poco a poco. Primero un lado, después el otro. En zig-zag se dispondrán todas las piezas fabricadas para evitar que un mal paso provoque el efecto «dominó» que eche a perder todo el trabajo.

Existe la tradición, sobre todo en las tejas, de escribir en ellas los nombres de los propios artesanos. Los viejos maestros musulmanes ya lo hacían —como demuestra la teja de Novallas, que presenta caracteres cúbicos—, y lo mismo ocurrió después en época cristiana. Así el nombre y la fecha de fabricación aparecen en algunas de ellas, como la conservada en la casa de turismo rural de Santa Cruz.

«Asentar» las tejas tiene distinta técnica que asentar ladrillo. Las primeras deben «escudillarse» planas y en cinco o seis golpes. Su molde, lógicamente, es distinto y se le puede llamar «colbeta». El momento de sacar el barro del molde o de la colbeta era uno de los más delicados.

Llegado el difícil momento del secado del barro —que ya habría adquirido una forma similar al del molde que se hubiera usado— venía la dura tarea de mirar al cielo. No debía llover, ya que eso echaría a perder todo el trabajo. Pero claro, nunca llueve a gusto de todos. Los labradores, en cambio, sí querían que lloviera, y se escuchaba entonces en las procesiones:

«Sol y agua para mi trigal, sí», pedían los labradores.

«Sol y agua, no», respondían los alfareros y tejeros.

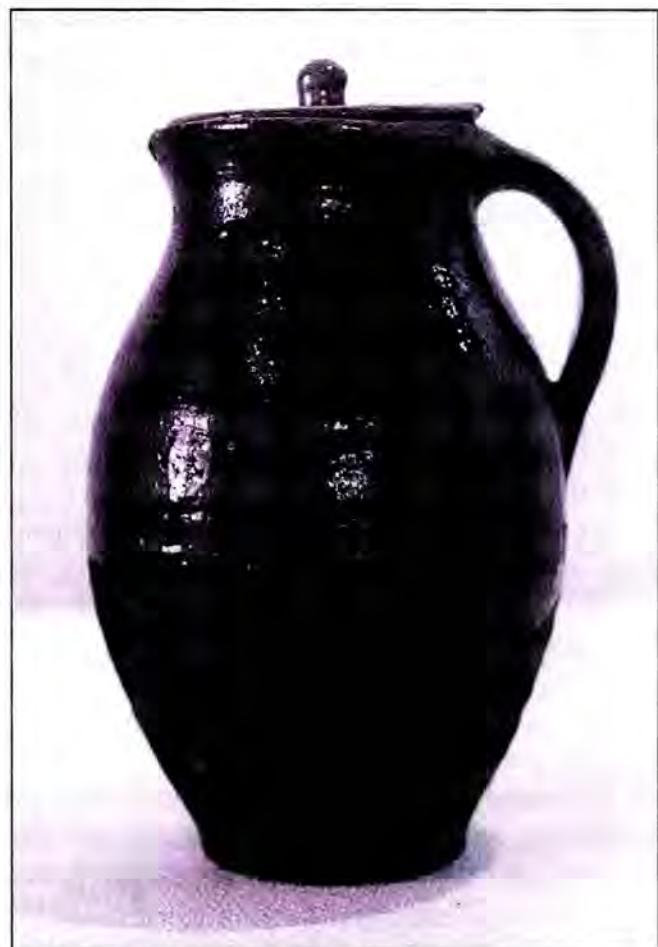
El trabajo todavía no había terminado. Quedaba una de las fases más delicadas: la cocción en el horno. Amontonados sobre el borde de la carretera, como si fueran los restos fósiles de animales prehistóricos o como si nos hubieran quedado los restos de un naufragio diseminados por el campo, los hornos de teja van desapareciendo con el agua de lluvia. Muy poco queda, por no decir casi nada, de aquellas boqueras por las que las aliagas ardiendo cocían los ladrillos.

No era labor fácil. Había que saber disponer las piezas en el interior teniendo en cuenta siempre que el fuego «cincha» o dilata los materiales. Pero también había que tener cuidado al cerrar el horno, ya que si no se hacía bien podía «esbentarse» el trabajo de mucho tiempo. Cuadrados por

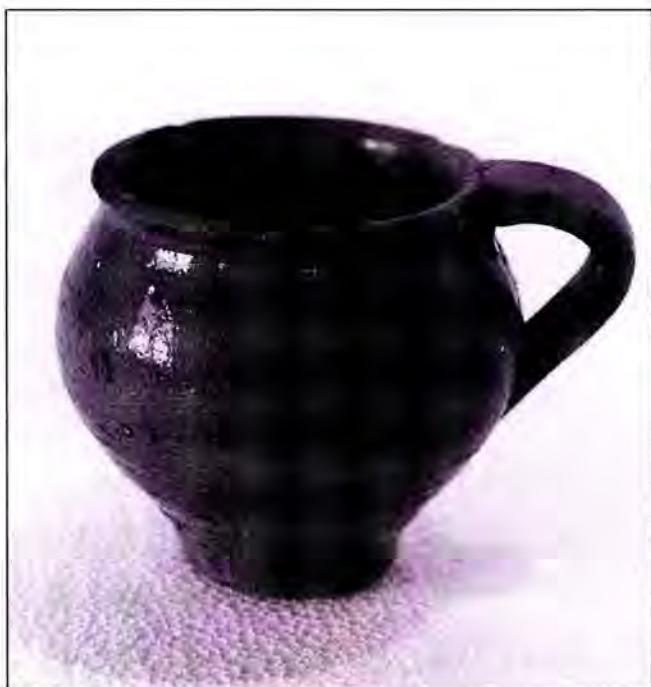
fuera y por dentro, los hornos solían tener el piso superior descubierto, y sólo se cubrían con cascotes cuando había «hornada» (era lo que se denominaba «echar la chavala»).

Con el ladrillo y la teja salidos de aquellos hornos se levantaron las casas del somontano de Moncayo. De aquel trabajo humilde y costoso fueron surgiendo nuestros pueblos. Y, claro, donde hay pueblos hay fiesta. Santa Cruz de Moncayo no iba a ser una excepción. Sabemos, por otros pueblos y oficios similares, que tras la expulsión de los moriscos vinieron gentes de otras tierras a trabajar el barro. A menudo, el ayuntamiento se encargaba del mantenimiento de los hornos y vigilaba que las medidas de los ladrillos fueran las correctas y oficiales. Los alfareros pagaban por ello al concejo. Es éste un momento histórico de cambio social y cultural: de los moriscos a nuevos artesanos emigrantes de otros sitios, de la escritura y los ritos islámicos a los cristianos.

Entonces surgieron historias como la de la «teja del alma», recogida en la localidad oscense de Bandaliés. Sugería tal leyenda que, cuando el *pater familias* de una casa moría, había que retirar una teja con su nombre del tejado de su casa.



Puchero



Jarrón

Mientras estuviera de cuerpo presente no podría volver a ser colocada en su sitio, ya que el alma del finado debía salir de la casa.

Pero no es la única tradición vinculada al oficio. La «teja del lobo» aumenta ese carácter legendario. Cuentan que los pastores, para evitar que el lobo merodeara por los corrales o parideras del monte y se comiera las ovejas, ponían una teja en saliente del tejado de la casa, a la que el cierzo, compañero inseparable del Moncayo, se encargaba de hacer silbar o aullar. Si el lobo contestaba, hacía suponer al pastor que estaba cerca y que había que subir a la paridera a cuidar el ganado.

El ámbito festivo tampoco era ajeno al hacer de estos artesanos. En el propio Santa Cruz de Moncayo se veneraba —y afortunadamente la celebración se ha recuperado— a Santa Bárbara. Esta santa, conocida por su protección frente al rayo y a la muerte de noche en la cama, y por su patronazgo sobre los mineros y los que trabajan con pólvora, también tiene vinculación con los oficios de la construcción, ya que su padre mandó construir una torre en la cual encerrarla. Quizás la vinculación del oficio de ladrillero y tejero con dicha santa nos permita comprender el porqué de las diversas tradiciones que ese día, el 4 de diciembre, se celebran en Santa Cruz.

## EPÍLOGO: UN FUTURO MOLDEABLE

El tiempo intentó borrar la huella de todos estos trabajos y tradiciones. Pero, poco a poco,

banderas de humo volvieron a surgir de los hornos. La vida comenzó a colarse por todos los rincones. Alfredo Val e Isabel Lahiguera nos permitieron volver a escuchar el ruido del barro en la sobadera, y todo el mundo volvió a mirar hacia la colina, hacia el Cabezo del Árbol.

De entre las calles estrechas del pueblo, varias puertas comenzaron a abrirse. Tejas, ladrillos y pucheros brotaban de cada casa: los santacruceros se habían inventado un museo, un lugar donde recoger la memoria colectiva de los hombres y mujeres-libro. Y el ruido no paró. Poco a poco fue creciendo y de los terreros alfareros nos nació una revista y una asociación: *El torno*.

Entonces la columna de humo fue haciendo cada vez más y más alta. Acudieron para ayudar y animar gentes de Lituénigo, de Trasmoz, de Zaragoza, de Grisel, de Beratón... y a otro alfarero, de nombre Enrique Val, se le ocurrió volver a tornear en este pueblo, aunque fuera por el breve tiempo que duró la Fiesta Comarcal del Deporte, un caluroso domingo de julio de 1999.

Nuevos proyectos de encuentros de artesanos del ladrillo y la teja, de alfareros, comenzaron a crearse. Acudieron Ángel Borobia desde Magallón, Antonio Gayán desde Fuentes de Ebro, volvió a subir al pueblo Escolástico de Val y no faltó a la nueva cita —ésta en el verano de 2000— Enrique Val, de Zaragoza. Los «maestros artesanos», alfareros, se unieron a los más modernos de Alcorisa, como Adolfo y Pilar de *El Perche*, y a otros como Carramiñana, Luis, Arturo, Ricardo Royo (alfarero argentino), Ansón, Malo y Andrés López Pintado. La Diputación de Zaragoza, CajaLón, el Ayuntamiento de Santa Cruz, la Asociación Cultural *El torno* y la Cooperativa *El Acebo de Moncayo* consiguieron inventar el *I Encuentro de alfareros y obradores del barro*.

Santa Cruz de Moncayo se convirtió en una invitación a parar, a pasear a pie o caballo, a comer en torteras de barro en sus restaurantes, a degustar sus embutidos artesanos, y a visitar su museo. Su papel es que ustedes, como lo han oído, lo cuenten. Igual que en la leyenda becqueriana, Santa Cruz está gritándoles: «¡Ven!».

## NOTAS

1. ÁLVARO ZAMORA, Isabel, *Alfarería Popular Aragonesa*, Libros Pórtico, Zaragoza, 1980.
2. GARZA AGUERRI, J. C., CHUECA YUS, V. Revisita *El torno*, nº 1-2, Asociación El torno. 1999.

# Cariñena hoy

es así



CONSEJO  
REGULADOR  
DE LA  
DENOMINACIÓN  
DE ORIGEN

AGUARÓN - ALADRÉN - ALFAMÉN - ALMONACID DE LA SIERRA - ALPARTIR - CARIÑENA - COSUENDA  
ENCINACORBA - LONGARES - MEZALOCHA - MUEL - PANIZA - TOSOS - VILLANUEVA DE HUERVA

# editorial Prames

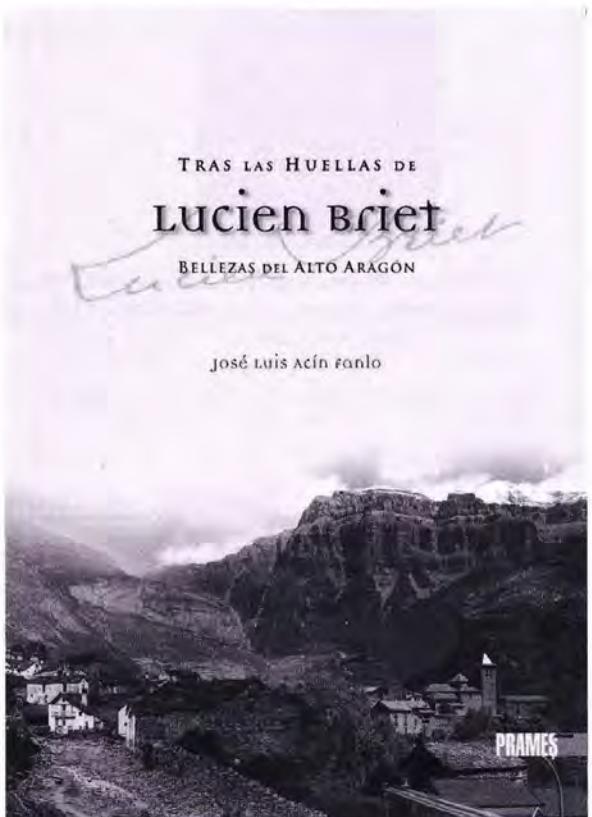
JOSÉ LUIS ACÍN Y SEVERINO PALLARUELO  
**dos miradas al Pirineo en gran formato**

## Tras las huellas de Lucien Briet

Casi cien años después de que Lucien Briet recorriera el Pirineo y nos lo mostrara en su libro *Bellezas del Alto Aragón*, José Luis Acín ha vuelto a realizar este viaje y ha colocado el trípode de su cámara en el mismo lugar que lo hiciera el fotógrafo francés.

*Tambien editado en aragonés*

23,5 x 31,5 cm. / cartoné / 400 págs.  
P.V.P.: 7.500 ptas.

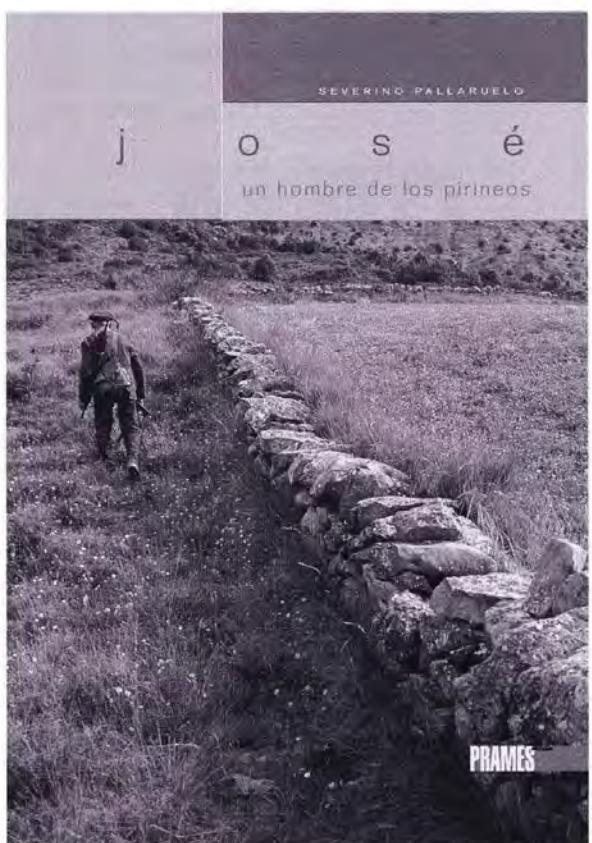


## José, un hombre de los Pirineos

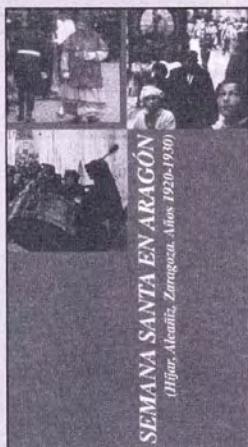
José es, junto con su hermana, el único habitante de la aldea de La Mula, un pueblecito del Sobrarbe a los pies de Peña Montañesa.

Para hacer este retrato, Severino Pallaruelo ha acompañado a José durante varios años en sus tareas cotidianas (cuidar las ovejas, trabajar el huerto, colocar *arnas* por todo su territorio, hacer cucharas de boj), seducido por la fortaleza, la sabiduría y elegancia de este **hombre de los Pirineos**.

23,5 x 31,5 cm. / cartoné / 296 págs.  
P.V.P.: 7.200 ptas.



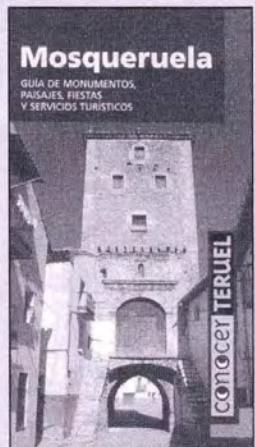
# INSTITUTO DE ESTUDIOS TUROLENSES



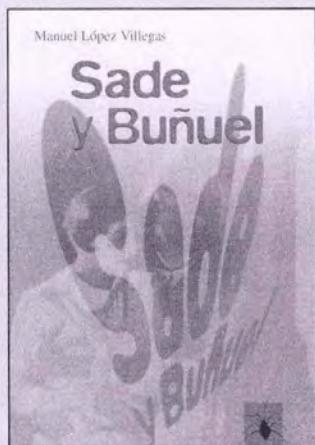
VV.AA., *Semana Santa en Aragón*  
(Híjar, Alcañiz, Zaragoza. Años 1920-1930),  
vídeo-libro, 1.000 Pts.



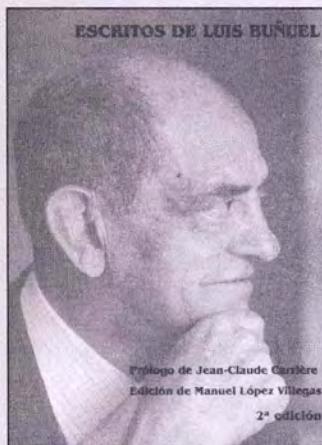
María Alexia SANZ HERNÁNDEZ,  
*Ojos Negros. La memoria de un pueblo*,  
402 pp., 1.500 Pts.



José F. CASABONA SEBASTIÁN y  
Eduardo GARGALLO MONFORTE,  
*Mosqueruela. Guía de monumentos, paisajes,  
fiestas y servicios turísticos*,  
Colección Conocer Teruel, 96 pp., 875 Pts.



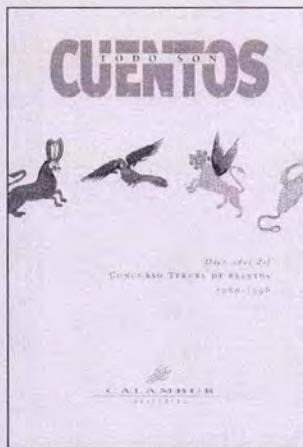
Manuel LÓPEZ VILLEGRAS,  
*Sade y Buñuel*, Colección Luis Buñuel,  
190 pp., 2.000 Pts.



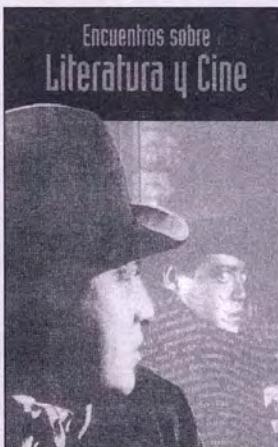
Luis BUÑUEL,  
*Escrítos de Luis Buñuel*,  
288 pp., 2.500 Pts.



Pedro RÚJULA e Ignacio PEIRÓ (eds.),  
*La historia local en la España contemporánea*, 518 pp., 2.600 Pts.



VV.AA., *Todo son cuentos. Diez años del Concurso Teruel de relatos (1989-1998)*,  
160 pp., 2.000 Pts.



Carmen PEÑA ARDID (coord.),  
*Encuentros sobre Literatura y Cine*,  
252 pp., 2.000 Pts.

## **ARCHIVO DE ARAGONESISMO CONTEMPORÁNEO (ROLDE DE ESTUDIOS ARAGONESES)**

### **I CONCURSO “ÁNGEL SAMBLANCAT” DE ENSAYOS SOBRE ARAGONESISMO**

El *Rolde de Estudios Aragoneses*, a través de su Archivo de Aragonesismo Contemporáneo, y *Sender Ediciones* convocan el I Concurso “Ángel Samblancat” de Ensayos sobre Aragonesismo.

Podrán participar todos aquellos autores que presenten trabajos inéditos sobre aragonesismo, ya sea en vertientes culturales y/o políticas, desde distintas perspectivas (histórica, económica, sociológica, etc.), o en su relación con diversas corrientes e ideologías. El marco temporal preferente serán los siglos XIX y XX.

La extensión de los trabajos deberá ser, como mínimo de 100 páginas, en tipo de letra Times 12, y no excederá de las 200. Se podrán incluir las ilustraciones (fotografías, grabados, etc.) que el concursante estime oportunas.

Los originales se enviarán por triplicado al *Rolde de Estudios Aragoneses* (Concurso Archivo de Aragonesismo Contemporáneo), Apartado 889, 50080, Zaragoza. También podrán ser entregados en la sede del REA (Moncasi, 4, entlo. izda.), de lunes a viernes, entre las 9 h. y las 13.30 h. (se recomienda llamar con antelación al 976 372 250).

El plazo de recogida de originales finaliza el 31 de diciembre de 2000.

El fallo correrá a cargo de un Jurado designado por el *Rolde de Estudios Aragoneses*, formado por especialistas en el tema, y será hecho público a lo largo del mes de enero de 2001. Su fallo será irrevocable.

El ensayo ganador del concurso obtendrá un premio de 100.000 pesetas (en concepto de derechos de autor) y la publicación del mismo.

El Jurado podrá declarar desierto el premio si así lo estima oportuno.

Los trabajos no premiados serán devueltos a sus autores, salvo un ejemplar, que formará parte del archivo del REA. Este podrá utilizarlos (previo acuerdo con sus autores) para posteriores publicaciones.

La participación en este concurso implica la íntegra aceptación de las presentes Bases.

En Zaragoza, a 30 de junio de 2000



## CONTRATIEMPO

Teléfono: 976 10 78 59 - Fax: 976 10 79 34  
 Polígono Industrial MALPICA  
 C/ Las Sabinas, 63  
 50171 LA PUEBLA DE ALFINDÉN  
 (ZARAGOZA)

### IV SYMPOSIUM NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA Y CIENCIAS ANTROPOLOGICAS

Huesca-Barbastro, 5-6 octubre 2000  
 Salón de Actos del IEA. UNED de Barbastro  
*Ponencias, mesas y visita al Centro de Interpretación del Somontano*  
 Inscripción: 2.500 pts.

### HOMENAJE A MOSÉN RAFAEL ANDOLZ

Huesca. Salón de Actos de la Diputación Provincial  
 10 de octubre de 2000. 19 h.  
*Conferencia a cargo de Carlos Castán, escritor y sobrino del autor, y presentación del libro Homenaje a Rafael Andolz, editado por el IEA, el Consello d'a Fable Aragonesa y el Instituto Aragonés de Antropología.*

### ÚLTIMAS PUBLICACIONES

#### *Los anfibios del Alto Aragón*

De MIGUEL ORTEGA MARTÍNEZ y CHÉSUS FERRER JUSTES, «Cuadernos Altoaragoneses de Trabajo», nº 23, 47 pp.

#### *El aragonés del Biello Sobrarbe*

De CHABIER TOMÁS ARIAS, Colección «Cosas nuestras», nº 25, 388 pp.

#### *Corpus de rolandiana pirenaica. Lugares y leyendas de Roldán en los Pirineos*

De SANTIAGO ECHANDÍA ERCILA, Colección «Monumenta», nº 3, 210 pp.



INSTITUTO DE ESTUDIOS  
ALTOARAGONESES  
Diputación de Huesca

Instituto de Estudios Altoaragoneses  
(Diputación Provincial de Huesca)  
Parque, 10, E-22002 Huesca.  
Tel. 974 29 41 20. Fax 974 29 41 22.  
E-mail: [iea@iea.es](mailto:iea@iea.es)

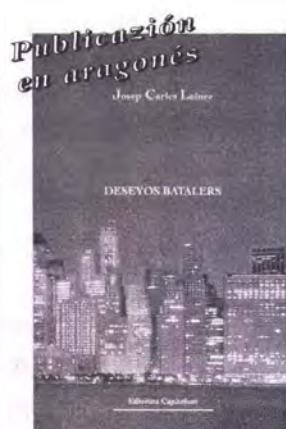
# CASA EMILIO



■ comidas ■

Avenida Madrid nº 5

Teléfonos: 976 43 43 65 - 976 43 58 39  
 Zaragoza



Colección ALCABOIRA

### DESEYOS BATALERS

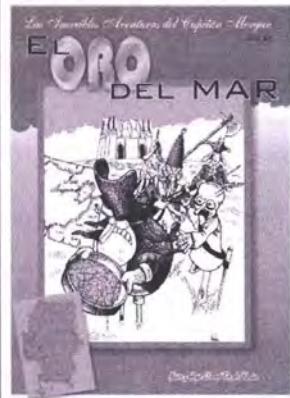
Josep Carles Laínez

Edizioni Capitelum

45 págs. 13 x 20 cm.

ISBN: 84-931112-3-6

### Las Nuevas Aventuras del Capitán Morgan



EN CASTELLANO

### EL ORO DEL MAR

POR SOLO 400 PTAS.

Pídelo al teléfono

976 59 21 69

o al E-mail:

[danielv@impresionarte.com](mailto:danielv@impresionarte.com)

TAMBIÉN PUEDES VISITAR LA WEB  
 DEL CAPITÁN MORGAN Y SUSCRIBIRTE  
 PARA RECIBIR LAS NOVEDADES  
 Y ACTUALIZACIONES.

<http://usuarios.tripod.es/elcapitanmorgan>

### BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

Llena este boletín y envíanoslo al Apartado de Correos nº 889. 50080 ZARAGOZA.

D. ....

C/..... n° ..... C.P. ..... Ciudad .....

Estoy interesado en:

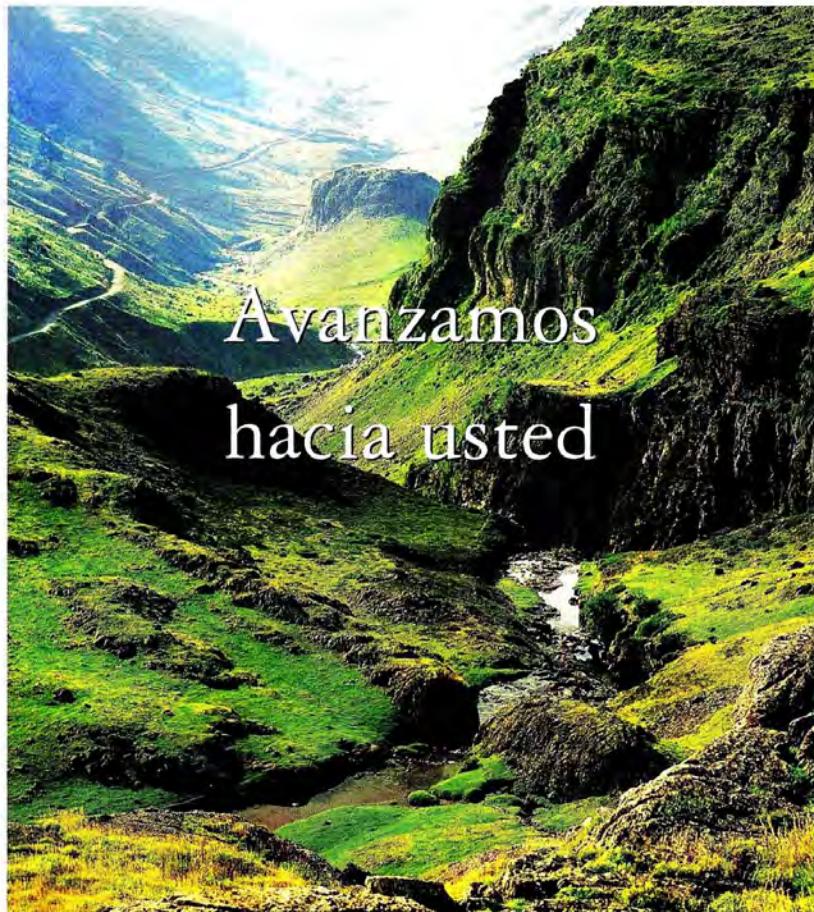
- Pertenercer al R.E.A. como socio (6.500 Ptas. año).
- Suscribirme a sus publicaciones: *ROLDE, Revista de Cultura Aragonesa* (4 números al año) y *Cuadernos de Cultura Aragonesa* (2 números al año). 5.000 Ptas. anuales.
- Recibir más información.

(firma)

### DOMICILIACIÓN BANCARIA

Le ruego atienda los recibos que girará a mi nombre el *Rolde de Estudios Aragoneses*.

Banco o Caja ..... Agencia ..... Cta. o L. O. ..... Ciudad .....  
 (20 dígitos)



Avanzamos  
hacia usted

para  
servirle



Gas Aragón amplía su actividad.

Cada vez son más las personas y empresas  
que pueden disfrutar de todas  
las ventajas del gas natural:



con toda  
energía

una energía limpia, potente y económica.

Gas Aragón avanza hacia usted  
para servirle con toda energía.

Gas  
A R A G O N

Llámenos: 976 760 000

## SUMARIO

<b>El Tren de Alta Velocidad y su impacto en las ciudades Aragón ante la perspectiva del AVE</b> <i>Víctor Esteban Martín</i>	<b>5</b>
<b>La ira del pueblo: motines y acciones de protesta colectiva en el campo zaragozano (1890-1901)</b> <i>Víctor Lucea Ayala</i>	<b>20</b>
<b>La presencia de legionarios italianos en Aragón durante la guerra civil y la Torre-Osario de Zaragoza</b> <i>Dimas Vaquero Peláez</i>	<b>36</b>
<b>Once poemas de <i>Biografía de la muerte</i></b> <i>Ángel Guinda</i> <i>Grabado Mariano Castillo</i>	<b>43</b>
<b>Escondido en lo cotidiano</b> <i>Javier Gil Esponera</i> <i>Ilustraciones Pedro Saura</i>	<b>48</b>
<b>La montaña de barro Alfareros y obradores de ladrillo en Santa Cruz de Moncayo</b> <i>Vicente Chueca Yus</i>	<b>52</b>



REVISTA DE CULTURA ARAGONESA N° 93

ROLDE

\*