

MARÍA PILAR LASCORZ GARCÉS

**BARBASTRO
Y SU
DESARROLLO
URBANO
EN EL
SIGLO XIX**

21

«Colección de Estudios Altoaragoneses»

INSTITUTO DE ESTUDIOS ALTOARAGONESES
(C.S.I.C.)

(DE LA EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL)
HUESCA

«Colección de Estudios Altoaragoneses», 21

Director: Antonio Durán Gudiol

Redacción y Administración:

Instituto de Estudios Altoaragoneses
C/. Duquesa de Villahermosa, 4
22001 HUESCA

BARBASTRO Y SU
DESARROLLO URBANO
EN EL SIGLO XIX

MARÍA PILAR LASCORZ GARCÉS

BARBASTRO Y SU DESARROLLO URBANO EN EL SIGLO XIX



Excma. Diputación Provincial
HUESCA

ISBN: 84-600-5232-X

Depósito Legal: Z. 2259-87

Cometa, S. A. — Carretera de Castellón, Km. 3,400 — Zaragoza

Quiero expresar mi agradecimiento al doctor Manuel García Guatas, prohombre barbastrense y admirado profesor universitario, que tan pacientemente me ha guiado y aconsejado a lo largo de todo el proceso de elaboración de este trabajo. Mi gratitud, también, al Instituto de Estudios Altoaragoneses, que ha hecho posible esta publicación.

INDICE

Presentación, por Manuel GARCIA GUATAS.....	9
1. RESEÑA BIBLIOGRAFICA	15
2. BARBASTRO, DESDE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA A LAS GUERRAS CARLISTAS	19
2.1. Defensa y saneamiento de la ciudad	23
a) Reconstrucción del recinto murado	23
b) Nuevo servicio público del agua	25
c) El primer cementerio de Barbastro	26
2.2. Reforma de la red de comunicaciones	35
a) Los puentes	35
• del Portillo	35
• de la Misericordia	38
• de San Francisco	39
b) Los caminos	42
• de Monzón	42
• de la Boquera	43
• del Pueyo	43
BARBASTRO DURANTE EL REINADO DE ISABEL II	45
3.1. Mejoras urbanísticas	63
a) Construcción de alcantarillas y pavimentación de calles	63
b) Plantación de árboles	67
c) Alumbrado público	68
d) Conservación de la red viaria y renovación de inmuebles	69
3.2. Proyectos de transformación urbana	73
a) La Alcantarilla Mayor y el paseo del Coso	73
b) El puente de la Misericordia	76
c) Construcción del <i>tranway</i>	80
d) Carreteras	84
• de Huesca	84
• de Graus	84

4. BARBASTRO, DESDE EL SEXENIO REVOLUCIONARIO A LA RESTAURACION MONARQUICA	87
4.1. Obras públicas	88
a) Las nuevas aceras	91
b) Construcción de la alcantarilla de la plaza de la Tallada	93
c) Prevención de incendios: <i>La Fraternal Barbastrense</i>	94
4.2. El progreso y las nuevas comunicaciones	96
a) Estructura metálica para el puente de San Francisco	96
b) Inauguración del ferrocarril	98
4.3. Obras de iniciativa privada burguesa	101
a) El teatro de la ciudad	101
b) La nueva plaza de toros	102
4.4. Obras de iniciativa religiosa	104
a) El Seminario Conciliar de la diócesis	107
b) Iglesia de los Misioneros C.M.F.	109
c) Convento de las Siervas de María	114
5. FUENTES DOCUMENTALES	117

PRESENTACION

Desde la aparición, entre 1845 y 1850, de los tomos del célebre *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y de sus posesiones de Ultramar* de Pascual Madoz, barbastrense de formación y adopción, y de la publicación pocos años después, en 1861, de la *Historia de la muy noble y muy leal ciudad de Barbastro y descripción geográfico-histórica de su Diócesis*, escrita por el presbítero Saturnino López Novoa, incardinado en la diócesis barbastrense, no se había vuelto a publicar obra alguna sobre la historia contemporánea de la ciudad hasta este nuevo título editorial: *Barbastro y su desarrollo urbano en el siglo XIX*, del que es autora María Pilar Lascorz Garcés, barbastrense también de adopción.

Pero si Madoz y López Novoa redactaron sus obras desde la actualidad de los datos estadísticos y de los acontecimientos de mediados del siglo XIX, la autora lo ha hecho desde la perspectiva de más de un siglo de distancia, a partir de las noticias conservadas fundamentalmente en el Archivo Municipal de la ciudad y, por supuesto, con la valiosa información coetánea recopilada por los autores precedentes.

He creído conveniente, pues, iniciar con estas citas bibliográficas la presentación de esta publicación para advertir al lector de que se trata de un trabajo de investigación conciso y sólido que la autora comenzó en 1984 desde el Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Zaragoza, donde fue presentado como Tesis de Licenciatura en setiembre de 1985.

Tuve la oportunidad de dirigir esta investigación, que me congratula como barbastrense y profesor universitario y honra a María Pilar Lascorz, que

ha cumplido satisfactoriamente sin escatimar horas de trabajo en el Archivo Municipal y en la búsqueda de otras fuentes impresas y gráficas, tan escasas estas últimas sobre todo, salvo algunas conocidas ilustraciones del siglo XIX y la serie de fotografías que, a caballo del siglo XX, plasmó el zaragozano Manuel Gallifa Pérez, pionero de la fotografía comercial en Barbastro.

El contenido de este libro es, por tanto, la historia del desarrollo urbano de Barbastro a lo largo del siglo XIX. Un tema interdisciplinar que hasta ahora no había merecido la consideración o atractivo de los investigadores, pero que cada día es objeto de un mayor debate por los especialistas y autoridades y por los ciudadanos, que son, en definitiva, los que disfrutan o soportan las condiciones de vida y de los servicios de su ciudad.

Este urbanismo decimonónico de Barbastro ha proporcionado la fisonomía y paisaje interior que todavía conserva en uso en buena parte de su Centro Antiguo, ocupado entonces por apenas 7.500 habitantes, y ahora desbordado hasta doblar justamente las cifras de su población, que se ha ido distribuyendo por los ensanches y nuevas urbanizaciones del presente siglo. Por eso, la autora ha dejado en segundo plano las consideraciones artísticas de los edificios singulares, escasos por otra parte en un siglo que tenía cifrada su imagen en otras metas de progreso y bienestar colectivos, para estudiar principalmente aquellas obras públicas municipales habituales e imprescindibles para el normal desenvolvimiento de la vida ciudadana. Desde las elementales preocupaciones sanitarias en el abastecimiento de agua, reconstrucción del recinto amurallado y proyecto de ubicación del primitivo cementerio municipal, hasta las obras públicas relacionadas con los sistemas de comunicaciones internos y externos, reparaciones de puentes y mantenimiento de los caminos, para lo que eran empleados numerosos jornaleros, a los que de este modo se socorría de la «extremada miseria» que padecían en los malos años.

Más repercusión tuvieron otras obras singulares, públicas o privadas, en el mejor funcionamiento de la ciudad y en el bienestar social de los barbastrenses. No fueron muchas, pero sí muy representativas de las aspiraciones de la burguesía local. Por ejemplo, la construcción del desagüe de la Mina en 1845 y de la Alcantarilla Mayor, que permitieron convertir la arteria principal de Barbastro, conocida secularmente hasta nuestros días como el Río Ancho, en el Salón del Coso. Así quedó apuntada en el *Libro de Gestis*, con satisfecho énfasis, una obra tan beneficiosa para Barbastro:

«... consiguiéndose de este modo que la calle que a principios de 1847, se contaba como la más inmundada, indecente e intransitable de Barbastro, fuese a fin de 1848 la más hermosa sin duda de la localidad; que lo que fue poco ha barranco terrible, hediondo y asqueroso, quedase convertido en paseo decente y agradable».

Hoy, el Coso ya no es lo que era aquel Salón decimonónico, escaparate de la vida de sociedad, aunque se sigue utilizando para lo que ha sido siempre: un espacio para el paseo o ver pasear. Pero puede serlo si se logra rehabilitar y revitalizar el conjunto de viviendas que lo flanquean, tal como está previsto en las nuevas Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbano, aprobadas en Pleno Municipal de junio de 1986, que lo catalogan como *Conjunto Protegido* de uso residencial.

Si en los umbrales casi del siglo XXI es difícil esta empresa, tanto o más lo es recuperar y poner en uso el viejo ramal del ferrocarril que empalmaba en Selgua con las grandes líneas nacionales. La efemérides de la llegada del ferrocarril a Barbastro sucedió un 28 de junio de 1880, aunque quince años antes ya hubo un ensayo de *tranway* o ferrocarril a sangre. Pero aunque trajo el progreso a Barbastro, no llegó a satisfacer, como afirma la autora, las aspiraciones de sus habitantes de ver crecer la ciudad en torno a la estación.

La burguesía local dejó constancia de su capacidad emprendedora, e incluso de su liberalismo, en la creación de asociaciones ya desaparecidas, como los tres casinos de la ciudad: el *Barbastrense*, *La Amistad* y *La Unión*, o en la sociedad de seguros mutuos *La Fraternal Barbastrense*, para la prevención de incendios. Pero las obras representativas de la cultura burguesa y popular decimonónica fueron, con carácter emblemático, la construcción del teatro de la ciudad, demolido hace escasos lustros con indiferencia e insensibilidad hacia la historia e imagen de Barbastro, y de la plaza de toros, todavía en uso en un entorno urbano actualmente destartado.

En el ámbito de la iniciativa religiosa, las nuevas congregaciones creadas en el siglo XIX muy poco aportaron a la imagen artística o monumental de Barbastro, sede de la diócesis y de no menos de una decena de conventos e institutos religiosos, en activo o paulatinamente extinguidos algunos desde la guerra de la Independencia hasta las leyes desamortizadoras. Su huella en el urbanismo de la ciudad o, al menos, en el recuerdo del callejero sigue todavía presente.

Tal vez algún lector hubiera esperado más de estas páginas. Pero sólo parcialmente compartirá la autora esta opinión; pues ha preferido ajustarse a una metodología científica para seleccionar y sistematizar en esos tres amplios períodos históricos en que ha dividido el libro la información que ha podido hallar en el Archivo Municipal, auténtica memoria pública de la ciudad, a veces discontinua o perdida.

Por otra parte, como ya he advertido en párrafos anteriores, son escasas y laboriosas de consultar otras fuentes impresas. Se echan en falta, evidentemente, la prensa y revistas decimonónicas locales que tanto auge como breve vida tuvieron en bastantes ciudades de Aragón. Habría que recurrir a la información dispersa y circunstancial sobre Barbastro recogida en la prensa provincial, como el *Diario de Huesca*, a partir de 1875, o regional de Zaragoza. Los números conservados de la prensa barbastrense del siglo XIX son muy raros, lo mismo que los escritos publicados por particulares. Es a partir de esta obra de María Pilar Lascorz cuando será más fácil a futuros investigadores y estudiosos incorporar noticias documentales de otros archivos, como, por ejemplo, el de la Diputación Provincial, de Protocolos Notariales, o de los eclesiásticos de las respectivas diócesis de Huesca y Barbastro.

El conocimiento de la cultura material y del gusto artístico de las clases sociales barbastrenses del siglo XIX se ha perdido en algunos períodos irremisiblemente o es difícil aproximarnos a través de viejas imágenes fotográficas o mediante noticias casuales, como ésta que retrata con cierta amplitud de enfoque la oferta y demanda de una parte de la sociedad pudiente barbastrense por dejar memoria de sí misma y de su ambiente cultural privado.

En el efímero semanario barbastrense *La Cruz de Sobrarbe*, que vio la luz en los años de cambio de siglo, se insertaba en varios números del año 1900 el siguiente e inefable anuncio artístico-comercial:

- "Retratos pintados al óleo, se hacen de 10, 15, 20, 30 y 40 pesetas en adelante.
- "De una fotografía de toda persona viva o muerta se puede obtener un retrato del tamaño que se pida.
- "Se retrata a domicilio molestando pocos minutos.
- "Trabajos desde 10 pesetas uno en adelante.
- "Retratos ampliados al claro-oscuro.
- "Retratos sobre cristal porcelana.
- "Retratos sobre panderetas.

"Retratos sobre platos.

"Pinturas en abanicos.

"Se restauran santos y pinturas finas.

"Retratos ampliados que tengan sin pintar también se pintan".

El anónimo e ingenioso artista, mitad pintor, fotógrafo y restaurador, dejó constancia de su paso por Barbastro en la posada del número 47 del Coso, acreditando su oficio en otras ciudades de España a las que, a buen seguro, le llevaría y traería el ferrocarril.

Este fugaz apunte de las apetencias culturales y artísticas de las clases acomodadas barbastrenses pertenece al ámbito de lo familiar, en el que tal vez sus herederos conserven todavía algunos recuerdos de este tipo. Pero, sin embargo, fueron las obras y proyectos públicos, que comenta la autora en esta publicación, la imagen más eficaz de la burguesía barbastrense, que, desde el gobierno municipal o desde sus sociedades mercantiles, culturales y políticas, fueron definiendo un nuevo modelo de ciudad que todos hemos heredado y debemos conservar en sus funciones más vitales y representativas.

Manuel García Guatas

1. RESEÑA BIBLIOGRAFICA

No han sido muchas las obras de carácter histórico publicadas sobre Barbastro; consideraremos sólo en este libro aquellas cuya consulta ha sido provechosa para su elaboración. Podemos clasificar estas publicaciones en dos grupos:

Las obras de carácter monográfico aparecidas en los últimos veinte años. Presentan un carácter científico, puesto que parten de fuentes documentales originales y su contenido es, hoy por hoy, de indudable valor para conocer la época y el tema a los que están dedicadas. En este grupo podríamos incluir *La población de Barbastro en los siglos XVI y XVII* de José Antonio SALAS AUSENS¹ y *Barbastro 1700-1710* de María del Carmen FERNANDEZ CUERVO².

Otras obras, de carácter general, escritas en épocas anteriores, abarcan variados aspectos de la historia de Barbastro, desde los orígenes de la ciudad hasta los años en que fueron escritas. A este apartado pertenecerían la descripción de Barbastro incluida en el *Diccionario geográfico, estadístico,*

¹ SALAS AUSENS, José Antonio, *La población en Barbastro en los siglos XVI y XVII*, publicación n° 804 de la Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 1981, 367 pp. Leída como tesis doctoral en la Universidad de Zaragoza en 1980.

² FERNANDEZ CUERVO, María del Carmen, *Barbastro 1700-1710*, publicación n° 609 de la Institución «Fernando el Católico», Zaragoza. Tesis de licenciatura leída en la Universidad de Zaragoza en 1976.

*histórico de España*³ de Pascual MADDOZ; la insustituible *Historia de Barbastro* de Saturnino LOPEZ NOVOA⁴, y la *Historia de la ciudad de Barbastro* de Ricardo del ARCO⁵.

La publicación titulada *La población en Barbastro en los siglos XVI y XVII* presenta una documentada crónica sobre la vida cotidiana en Barbastro en estos dos siglos. Cuenta con cinco capítulos, de los cuales el primero y el tercero se dedican respectivamente al medio geográfico y urbano de Barbastro y a su población. Estos han sido de especial interés para este trabajo, puesto que posibilitan la observación del crecimiento de la población y de la ciudad desde una época relativamente lejana.

El trabajo más próximo al momento que hemos abordado, *Barbastro 1700-1710*, ofrece una exposición de los más diversos aspectos de Barbastro durante la guerra de Sucesión. Está dividido en catorce capítulos muy breves, en los que se estudian entre otros «El eco de Barbastro en la Guerra de Sucesión, la población, la economía, el gobierno municipal, ceremonial, instrucción pública»,... De especial interés ha sido el capítulo quinto, dedicado a la población, donde aparece una completa relación de los cuarterones en que estaba dividida la ciudad, con sus calles correspondientes. Son perfectamente localizables sobre un plano del siglo XIX, puesto que, a lo largo de cien años, éste no cambió sustancialmente, aunque es obvio que nuevos edificios sustituirían a los ruinosos, con lo que la ciudad debió de mejorar en su fisonomía arquitectónica y en su calidad de vida.

Para cualquier estudio sobre Barbastro en el siglo XIX, es fundamental la consulta de la voz «Barbastro» en el *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de España* ... de Pascual MADDOZ. En una síntesis muy breve (pp. 388 a 398), abarca la historia de la ciudad desde sus orígenes hasta el siglo XIX, prescindiendo de la Edad Moderna, a la que ignora completamente.

³ MADDOZ e IBAÑEZ, Pascual, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de España y sus posesiones de ultramar*, t. III, Ed. Est. Literario-Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, Madrid, 1846.

⁴ LOPEZ NOVOA, Saturnino, *Historia de Barbastro*, 2 tomos, Ed. Heraldo de Aragón, Zaragoza, 1981, segunda edición. La primera edición data de 1861 y fue impresa por la imprenta de Pablo Riera, Barcelona, 1861.

⁵ ARCO GARAY, Ricardo del, *Historia de la ciudad de Barbastro*. Obra inédita. Ejemplar único mecanografiado que se conserva en la *Biblioteca Pública Municipal* de Barbastro.

Muestra una visión muy optimista de la ciudad en la que vivió su juventud⁶ y con la que tuvo siempre relación –como demuestran las abundantes cartas que intercambió con barbastrenses destacados en la vida local, a los que él consideró sus amigos⁷–. Varias de estas cartas se conservan en el *Archivo Municipal* y en todas ellas está patente el interés que MADDOZ sentía por la ciudad. A pesar de que su descripción de Barbastro resulta muy subjetiva, estas diez páginas servirán de inspiración a estudiosos posteriores⁸.

La *Historia de Barbastro* del canónigo Saturnino LOPEZ NOVOA es la obra de carácter general sobre Barbastro más vasta editada hasta el momento. Aborda diferentes aspectos de la historia de la ciudad, desde su fundación hasta el año 1861, en que se publicó por primera vez⁹. Junto a cuestiones económicas, eruditas y biográficas en general, trata de manera particular la historia eclesiástica de Barbastro y de su diócesis. Presenta una relación completa de los obispos existentes desde 1104 hasta mediados del siglo XIX, en que la ciudad había perdido la sede episcopal¹⁰.

En lo referente al siglo XIX, época en que el canónigo LOPEZ NOVOA vivió, parece evidente que conoció el *Diccionario* de MADDOZ, con el que coincide en varios datos, así como el *Libro de Gestis* de la ciudad, que aparece resumido en su obra. A pesar de todo, en el capítulo VII, que corresponde a proyectos de obras de interés para Barbastro, el autor se muestra verdaderamente original, a la vez que nos transmite noticias que, de otra forma, se hallarían irremisiblemente perdidas. De varios de ellos, como del

⁶ Se educó en los escolapios de Barbastro. Fue discípulo de D. Bartolomé Miralles, del Padre Cosme Vallés y del Padre D. Joaquín Cortés, a los que testimonia su agradecimiento en la obra citada, a la vez que pone de manifiesto la esperanza de que su «influencia en el Gobierno haya contribuido a sostener dicha institución beneficiosa para el país y, particularmente para las clases menesterosas».

⁷ Entre sus numerosos amigos barbastrenses, destacan D. Pascual Serrate, D. Juan Planas («mis personales amigos») y D. Pablo Sahún y Palacín («amigo desde nuestra infancia, a quien debemos las primeras lecciones de lengua francesa»). Los tres pertenecían a las familias más destacadas en la vida económica, política y social de la ciudad.

⁸ La descripción de la casa en la que vivió D. Pablo Sahún volvemos a encontrarla, tal como la cita MADDOZ, en la *Historia de Barbastro* de LOPEZ NOVOA (tomo II, p. 185).

⁹ Título original: *Historia de la muy noble y muy leal Ciudad de Barbastro y descripción geográfico-histórico de su diócesis*.

¹⁰ En virtud del Concordato de 1851, celebrado entre la Santa Sede y la reina Isabel II, se acordó la agregación de la diócesis de Barbastro a la de Huesca. LOPEZ NOVOA defiende la permanencia de la sede episcopal en Barbastro, alegando «razones históricas, de conveniencia, utilidad y economía» (*op. cit.*, tomo I, pp. 233-243).

pantano de Alquézar o del proyecto del canal del Ara, se encuentran datos en el *Archivo Municipal* de Barbastro. Otros, como el proyecto de ensanche y embellecimiento de la población, no han podido ser hallados, y sólo queda de ellos la descripción de LOPEZ NOVOA¹¹.

La *Historia de Barbastro* de Ricardo del ARCO, obra de carácter político y eclesiástico, también se remonta a los orígenes de la ciudad, desde sus comienzos hasta el siglo XX. Conforme se avanza en su lectura, se advierte que no consultó fuentes originales. La influencia de LOPEZ NOVOA es evidente a lo largo de todo el libro, sobre todo en lo que respecta a la historia de las fundaciones religiosas existentes en la ciudad. Debió de constituir una obra de encargo por parte del Ayuntamiento, escrita para *salir*, si se nos permite la expresión, *del paso*. El hecho es que no llegó a editarse.

¹¹ El proyecto consistía en ensanchar las calles del Coso y Río-Ancho, haciendo «desaparecer las manzanas de casa que hay desde el Coso hasta el Río y son la que separa la Fustería del Río-Ancho, y las que hay luego entre esta última calle y las de las Zapaterías (...) haciendo retirar las casas de los porches o soportales del Río-Ancho hasta formar línea con las de aquel lado; quedaba una larga y hermosa calle que sería digna y bella prolongación del Coso» (*op. cit.*, tomo II, pp. 162-163).

2. BARBASTRO, DESDE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA A LAS GUERRAS CARLISTAS

La inestabilidad política por la que atravesó España durante la primera mitad del siglo XIX afectó a Barbastro en todos los aspectos. La ciudad aparece sumida en una oscura¹ etapa de decadencia, factor de un largo paréntesis en las actividades ciudadanas. La guerra de la Independencia repercutió en Barbastro de forma muy particular.

Aunque los tercios de Barbastro² socorrieron a Zaragoza con hombres y víveres, una vez que dicha ciudad fue tomada, en febrero de 1809, los barbastrenses, ante la cercanía de los franceses (que llegaban a Peralta de Alcofea, a unos 24 kilómetros), prefirieron rendir la ciudad y acoger pacíficamente al enemigo, a cambio de provisiones para toda la división (5.000 hombres). A pesar de que ni la ciudad ni sus habitantes sufrieron daños,

¹ Esta *oscuridad* se ve acrecentada por la falta de documentación sobre el período. Faltan los *Libros de actas del Ayuntamiento* correspondientes a los años 1807 a 1811, y 1818 a 1831 inclusive, a saber, los de la guerra contra los franceses, trienio liberal y década absolutista de Fernando VII. En cuanto a los legajos de obras públicas, no figuran los documentos pertenecientes a los años 1808 a 1814 inclusive. Para el tema que nos ocupa, prácticamente la única fuente que se conserva es el borrador del *Libro de Gestis*. En él se anotaban anualmente los acontecimientos de importancia que habían sucedido en la ciudad, entre ellos las obras emprendidas por particulares o por el Ayuntamiento.

² El corregidor D. Andrés de Santolaria y la *Junta de Defensa de Barbastro* convocaron a los jóvenes de la ciudad y del partido, con los que formaron hasta treinta compañías, ocho de la ciudad y las restantes de los pueblos, que tomaron el nombre de tercios de Barbastro. Tenían por misión prestar ayuda militar y socorrer con víveres a quienes lo necesitasen en la lucha contra los franceses, así como mantener el buen orden y la tranquilidad en los pueblos.

muchos jóvenes solteros y hombres viudos —escribe LOPEZ NOVOA— prefirieron acudir a Belchite y unirse a las tropas del general inglés Blacke.

Los franceses se acuartelaron en el convento de La Merced, punto estratégico que dominaba la ciudad por el sur; allí permaneció una guarnición hasta mayo de 1812, fecha en que los invasores huyeron a Monzón ante la entrada de Espoz y Mina, que contó con el apoyo de la población.

En la breve lucha que se entabló, sólo fueron destruidos el convento de la Trinidad, «situado a las afueras de la ciudad a la derecha del antiguo camino que se dirigía a Huesca, y frente a la ermita de Loreto»³; el de La Merced, en la parte meridional de la ciudad, y la casa de Misericordia, sita en la margen izquierda del río Vero, donde hoy se halla la casa Amparo. Si bien ambos conventos fueron reconstruidos de manera muy modesta, desaparecieron pocos años después, en 1846 y 1836 respectivamente, al tiempo que sus solares y huertas pasaban a propiedad particular. Sin embargo, la casa de Misericordia fue reconstruida por iniciativa de su nueva Junta de Beneficencia, y a expensas de D. Pablo Sahún y Palacín⁴.

En el mismo verano de 1812, la ciudad, en posición crítica entre las tropas de los franceses y las que mandaba el oficial Pedro Sarsfield, tuvo que pagar a este último cuarenta mil duros, exigidos violentamente para gastos de guerra. Con la retirada de los ejércitos de uno y otro bando, a comienzos de 1813, siguió una etapa de tranquilidad en la que la ciudad pudo recuperarse de los daños ocasionados por el paso de las tropas.

En 1820, Barbastro se proclamó constitucional y mantuvo a sus expensas un batallón de milicia local para la defensa del nuevo régimen constitu-

³ LOPEZ NOVOA, Saturnino, *op. cit.*, tomo I, pp. 296-297.

⁴ Don Pablo Sahún y Palacín (Zaragoza, 1790 – Huesca, 1857). En su juventud, se dedicó a la carrera de la jurisprudencia, la cual abandonó en 1808 para tomar las armas contra los franceses. Fue hecho prisionero y trasladado a Francia, donde pasó cinco años. Restituido a España en 1815, vivió en Barbastro al lado de su tío, el canónigo don Luis Joaquín Palacín, poseedor de una cuantiosa fortuna que a su muerte pasó a manos de don Pablo Sahún. Este adquirió pronto fama de buen cristiano, hombre culto y ciudadano ejemplar. En 1854, costeó la reparación de la Casa de Misericordia, a la que destinó en su testamento las rentas necesarias para su manutención.

En 1855, recibió la Cruz de la Orden de Carlos III por su heroico comportamiento durante la invasión de la epidemia de cólera-morbo asiático, que afectó con virulencia a la ciudad. Elegido diputado provincial, se trasladó a Huesca, donde falleció el tres de mayo de 1857. Tres años después, sus restos fueron trasladados con toda solemnidad a la capilla de San Bartolomé, hoy desaparecida.

cional de gobierno y para proteger a la ciudad de las partidas del *Trapense*⁵. La casa de Misericordia, acondicionada como casa-cuartel, fue destruida parcialmente con la implantación del régimen absolutista, permaneciendo en estado ruinoso hasta ser comprada por D. Pablo Sahún y reconstruida a sus expensas en 1854⁶.

Barbastro también se vio nuevamente afectada durante las guerras carlistas por el paso de las tropas de ambos bandos, a los que la ciudad tuvo que socorrer con víveres. Aunque no se produjeron destrozos materiales de consideración ni pérdidas humanas de importancia, la ciudad sufrió, sin embargo, graves perjuicios en su economía. La manutención de las tropas de uno y otro bando, el pago de cantidades en metálico para el sostenimiento de los ejércitos y la ausencia de un número indeterminado de varones en edad de trabajar debieron de afectar seriamente a su economía, especialmente a la agricultura, ya de por sí con cosechas inciertas en tiempos normales a causa de las periódicas sequías e inundaciones.

⁵ Antonio Marañón (1777-1826), llamado *el Trapense*, fue un guerrillero realista español. Abandonó la orden de la Trapa en 1820. Antiguo guerrillero durante la guerra de la Independencia, era conocido por su carácter violento y por el fingimiento de las revelaciones con las que fanatizaba a sus tropas. Tras una fracasada incursión en Aragón en 1823, se refugió en Navarra, donde siguió luchando en pro del régimen absolutista. Murió en un convento de Vitoria en 1826.

⁶ A.M.B., *Libro de Gestis* (borrador). La casa de Misericordia servía de cuartel fortificado para la guarnición de los constitucionales. Con la llegada de los absolutistas, se demolió la fortificación y se redujo a su estado anterior. El día cuatro de mayo de 1823 se restableció en la ciudad el antiguo gobierno y autoridades; se procedió al derribo de la lápida constitucional y al recibimiento de las tropas francesas con festejos y aclamaciones.

La casa de Misericordia atravesó por una situación muy precaria en este período, hasta que pasó a manos de D. Pablo Sahún. En el legajo número 96 –Beneficencia–, se conserva la carta que Juan de Leiva, secretario político de la provincia de Huesca, dirigió a la *Junta de Beneficencia*, relatando la penosa impresión que le produjo la visita realizada a esta casa. Destacaremos los fragmentos más significativos: «(...) antes se sostenía con los productos de una pensión bastante cuantiosa sobre el fondo pío benefical y con la mitad de lo que en el acervo decimal se tenía asignado a la pía limosna (...), por faltar aquellos recursos se ha llegado a un estado de extrema miseria. Malviven 12 niños lactantes con una sola nodriza (...), 60 individuos de todas las edades viven con un mendrugo de pan y acelgas sin condimento y a veces sin pan, sus cuerpos cubiertos con aireados andrajos. Los niños más tiernos que pueden andar, se ocupan todo el día en buscar entre los ladrillos insectos y aun tierra que llevar con avidez a sus desfallecidos labios. (...). En unión de la Junta excitar a los párrocos, alcaldes y vecinos pudientes a que hagan donativos; petición de limosna durante la recolección dos veces a la semana y de su producto se me dará parte cada quince días. No sólo trigo, cebada, semillas, patatas..., todo lo necesitan los expósitos y de todo se ha de hacer cuestación. (...)».

En el *Libro de Gestis* de la ciudad, hay anotadas referencias a los períodos que destacaron por sequías y otras calamidades: los años de 1807, 1822, 1834 y 1835 aparecen como ruinosos para la agricultura a causa de la sequía. La peste se extendió por la ciudad en 1821, aunque no debió de ocasionar muchas víctimas. En 1832, se «hicieron rogativas por la amenaza del cólera-morbo asiático que venía de Francia del que Dios nos ha librado»⁷. Indudablemente, todas estas adversidades influyeron en gran medida en la ciudad, que fue empobreciéndose progresivamente.

El resumen del año 1836 que aparece en el *Libro de Gestis* sintetiza la situación durante estas cuatro primeras décadas del siglo XIX: «Escasez de frutos, excesivo gasto de las tropas, falta de ingresos por no haber habido ferias ni producto de Macelo»⁸. Esta penuria, que se venía manteniendo desde los comienzos del siglo XIX, había condenado a muchos ciudadanos al paro. Ya en 1822, se dispuso la

«composición de los caminos de Zaragoza y Monzón y, posteriormente, el de la Boquera, construyendo un puente en el barranco por donde baja el agua de la fuente del Carpio para socorrer las necesidades que padecían los jornaleros del campo»⁹.

La escasez de los fondos municipales y la abundancia de numerosos jornaleros en paro aparecen frecuentemente en la documentación de la época. Estas dos constantes condicionan el urbanismo y la arquitectura de este período, caracterizado así por la ausencia de proyectos, salvo el del cementerio, que comentaremos más adelante. Las obras que se emprenden son de poca envergadura y se limitan a la construcción del abrevadero y lavadero públicos y a la recomposición de otros servicios básicos, como las fuentes y las vías de comunicación, vitales para la ciudad.

En los capítulos siguientes, expondremos con detalle los principales logros en materia urbanística de este período.

⁷ A.M.B., *Libro de Gestis*, ff. 14-14 vº. Regulación del procedimiento que debía seguirse para iniciar una rogativa: «Cuando sucede que hay falta de agua o se padecen otros contratiempos, suele para lo primero pedir informes al Sr. Prior de Jurados o de algunos labradores y noticioso que se padece falta de Agua da noticia a el Concejo o Junta de seis consejeros y satisfechos de la necesidad resuelven que se hagan rogativas para su Divina Majestad favorezca a la tierra con agua».

Las rogativas constituían el procedimiento habitual para conjurar la sequía, las inundaciones, las epidemias; para rogar por la salud del rey; para conmemorar el nacimiento de los infantes,... Se trataba, pues, de actos muy frecuentes en la vida local.

⁸ A.M.B., *Libro de Gestis* (borrador), s.f.

⁹ A.M.B., *Libro de Gestis*, f. 205 vº.

2.1. Defensa y saneamiento de la ciudad

a) Reconstrucción del recinto murado¹⁰

En 1823, se concluyó el cerramiento de la ciudad, comenzado el año anterior. Se colocó

«una gran berja de yerro en el portal del Coso y avenida del barranco. Se cerraron las puertas de las principales salidas excluida la del Arrabal»¹¹.

La construcción de esta obra se halla posiblemente relacionada con el aumento de partidas de uno y otro bando que merodeaban por la ciudad durante el trienio liberal, así como con la amenaza de epidemias.

En 1821, la peste había afectado a la ciudad; los barbastrenses la combatieron con los medios conocidos a su alcance: haciendo rogativas y cerrando las puertas de la ciudad. Las últimas noticias de que disponemos sobre la reconstrucción del recinto murado y el cerramiento de las puertas de la ciudad corresponden al diez de agosto de 1834, ante la epidemia de cólera morbo asiático¹². Las medidas fueron tan drásticas que se tabicaron las puertas, impidiendo que los vecinos salieran al exterior¹³. Ante los perjuicios que ocasionó esto a los barbastrenses, por la proximidad de la sementera y la vendimia, se permitió que se habilitasen las puertas para que los residentes en la ciudad pudieran atender las labores del campo¹⁴.

¹⁰ Había tenido la ciudad cuatro recintos murados. El último, y más amplio, fue descrito por Gabriel SESE (1916): «Hicierenle otra cerca a la ciudad, no tan fuerte, pero con muchas torres, comenzaba en la parte que hoy se dice de San Francisco e iba por el lado de San Hipólito a la puerta de Monzón y de allí por Santo Domingo al hospital y a la puerta que anteriormente se llamaba de Los Arcos y allí subía al castillo de Entenza que después se llamó de Rebollero y venía a terminar en el río Vero sin pasar a la otra parte». Texto citado por José Antonio SALAS AUSENS en *La población en Barbastro en los siglos XVI y XVII*, p. 55.

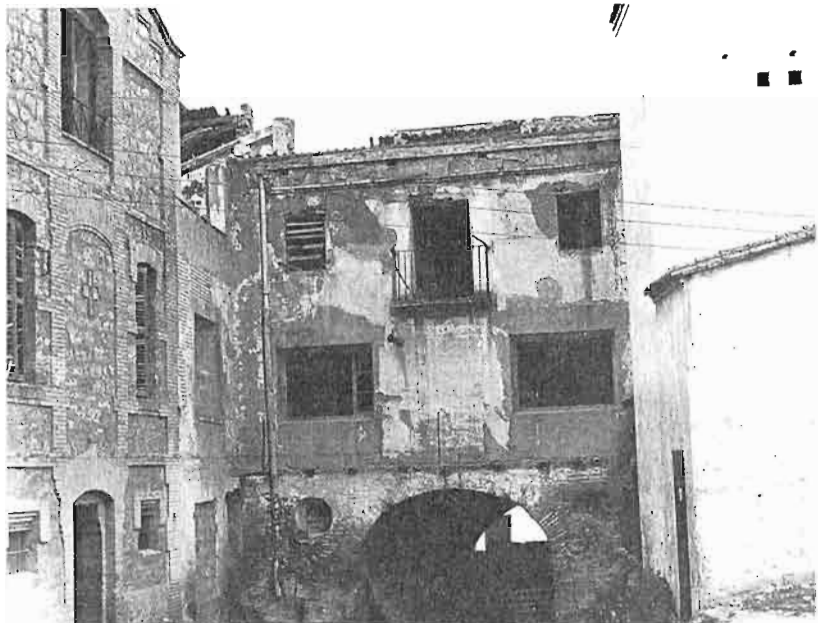
Hoy sólo se mantiene en pie la remodelada puerta de Los Arcos, situada en el antiguo hospital de San Julián, que ponía en comunicación a la ciudad con el Camino Real de Zaragoza. Dado el estado ruinoso que últimamente presenta en su entorno, ha sido tapiada e inutilizada para evitar el riesgo de accidentes.

¹¹ A.M.B., *Libro de Gestis*, f. 210.

¹² A.M.B., leg. nº 65, *Actas del Ayuntamiento* (10-VIII-1834), ff. 4-4 vº.

¹³ A.M.B., ibidem (15-IX-1834), ff. 7-7vº.

¹⁴ A.M.B., ibidem, f. 8.



Fotografía 1. PUERTA DE LOS ARCOS

Vista actual tomada desde el Camino Real a Zaragoza, donde se puede apreciar el estado ruinoso que presenta el conjunto, que va a ser restaurado en breve. Foto Pepe CUBELOS.



Fotografía 2. HOSPITAL DE SAN JULIAN

Vista de comienzos del siglo XX, tomada desde el Camino Real a Zaragoza. Fue declarado de Distrito en 1867 y clausurado definitivamente en 1938. Hoy se halla a la espera de una pronta restauración. Foto GALLIFA.

Aunque en la documentación consultada aparecen acuerdos tomados en fechas posteriores encaminados a la reconstrucción de las puertas de la ciudad, no consta que se llevaran a efecto. Así, en 1871, «se acordó se visurasen las aceras y puertas para que el Ayuntamiento se haga cargo de éstas y para su entretenimiento y reparación»¹⁵, lo cual no parece que se pusiera en práctica.

A pesar de que los muros que rodeaban la ciudad no poseían apenas valor estratégico, desde la aparición de las armas de fuego, alguno de ellos sí adquirió un indudable valor económico ya que las puertas estaban situadas sobre los caminos de acceso. Así pues, todos los productos que entraban en la ciudad debían pagar impuestos y pósitos, destinados a las necesitadas arcas del concejo, que atravesaban por momentos de gran escasez.

b) Nuevo servicio público del agua

Como afirma Miguel ARTOLA,

«la escasez de agua en las casas determina dos instituciones características de la ciudad decimonónica como son los baños y los abrevaderos»¹⁶.

En este aspecto, como en otros muchos, Barbastro se comportó como cualquier ciudad de la época. Construyó el lavadero público frente al abrevador que existía en la calle de Las Fuentes. La obra fue llevada a cabo por suscripción popular, y constituye el único acontecimiento de importancia reseñado en el *Libro de Gestis* de la ciudad correspondiente al año 1821¹⁷.

Un año más tarde, se inauguraba el abrevadero de la plaza de la Tallada, para el cual se aprovechó el agua de la fuente —también recompuesta ese mismo año— sita en la misma plaza¹⁸. Estas obras, a la par que ayudaban a

¹⁵ A.M.B., leg. nº 70, *Actas del Ayuntamiento* (26-IX-1871), f. 81 vº. Ver fotografías nºs 1 y 2.

¹⁶ ARTOLA, Miguel, *La burguesía revolucionaria (1808-1874)*, Ed. Alianza Editorial, Madrid, 1978, p. 351.

¹⁷ A.M.B., *Libro de Gestis* (borrador), s.f.

¹⁸ A.M.B., *Libro de Gestis*, f. 205.

mejorar las condiciones de habitabilidad de la ciudad, atenuaron las necesidades laborales que padecían muchos jornaleros del campo¹⁹.

c) *El primer cementerio de Barbastro*

Los proyectos para construir un cementerio en Barbastro son consecuencia de la preocupación por el bienestar y la salud pública de la población, que cristalizó, a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII y comienzos del XIX, en una numerosa legislación emanada del poder central. Carlos III reguló por un real decreto la construcción de cementerios civiles, salvo en los municipios de población inferior a 500 habitantes, aunque éstos también podían acogerse al referido decreto.

Barbastro quedaba incluido entre los municipios que contaban entre 1.000 y 10.000 habitantes²⁰; por tanto, debía construir el cementerio de acuerdo con lo dispuesto en la circular de Manuel Godoy, de 28 de junio de 1804²¹. Según ésta, el cementerio debía construirse a un mínimo de 500 metros de la población, en lugar que no fuera atravesado por ningún tipo de manantial o agua subterránea que desembocaran en fuentes o ríos cuyas aguas se destinaran al consumo humano o de animales domésticos.

El 25 de junio de 1805, D. Manuel de Veyán, corregidor y capitán de la ciudad, en cumplimiento de la circular de 1804, comenzó el expediente para la construcción del nuevo cementerio, con noticia y acuerdo del señor obispo²².

El lugar elegido estaba situado en los terrenos de la ermita de San Ramón del Monte; allí debían enterrarse todos los cadáveres sin excepción. Para su construcción, era necesaria la inspección del médico consultor del Real Estado, D. Ramón Español, y del titular de la ciudad, D. Juan Planelle²³. El reconocimiento previo del terreno correría a cargo de Josef Pa-

¹⁹ A.M.B., *ibídem*, f. 210.

²⁰ A partir de los datos expuestos por LOPEZ NOVOA, puede considerarse que, a principios del siglo XIX, Barbastro contaba con 4.500 habitantes.

²¹ Suplemento de la ley de la Novísima Recopilación, ley primera, título 3º del libro 1º, promulgado por la Real Cédula, de 3 de abril de 1787, por Carlos III.

²² A.M.B., leg. nº 203, *Obras públicas*, f. 2.

²³ A.M.B., *ibídem*, f. 2 vº.

no, maestro alarife, quien tenía que efectuar la demarcación del solar, así como formar el plan y el costo de la obra con referencia al siguiente proyecto. Deberían construirse 1.500 sepulturas, ya que

«mueren anualmente en esta ciudad 180 adultos de todas clases y 80 párvulos, que en tres años regulados para la desecación de los cadáveres, ascienden todos a 780 difuntos y, por tanto, habilitándose las que vaquen anualmente para Epidemia, Guerra, dando a cada una dos varas cuadradas²⁴ de terreno a más del sobrante por el menor espacio que ocupan los párvulos»²⁵.

Asimismo, fue necesaria la colaboración de los peritos tasadores del Ayuntamiento, Fernando Ezquerro y Joaquín Villellas, que debían justipreciar el terreno a ocupar, cuidando que no fueran tierras de realengo o comunales²⁶.

El día 28 de junio de 1805, comparecieron los peritos médicos ante el corregidor y manifestaron que el terreno inmediato a la ermita de San Ramón (extramuros de la ciudad, por su situación local, elevada al norte de la población, ventilada, sin riesgos de filtración ni de comunicación con las aguas potables del vecindario) era el lugar más apropiado para construir el cementerio. Por otra parte, la ermita podía ser utilizada como iglesia del mismo. Sólo existía un pequeño inconveniente, derivado de la naturaleza del terreno, ya que se hallaba éste formado en su mayor parte por areniscas; no muy adecuado, pues, para la pronta consumición de los cadáveres. Para ello sería necesario, a juicio de los peritos, profundizar las sepulturas siete palmos o añadirles un poco de cal²⁷.

Los informes del maestro albañil Josef Pano también fueron favorables. El tres de julio de 1805, previo reconocimiento del terreno, expuso ante el corregidor que en el lugar elegido podrían construirse 1.500 sepulturas (e incluso muchas más), por hallarse en el mismo sitio piedra abundante para los cimientos y fábrica de la cerca. Esta debería comenzar en la esquina posterior meridional de la ermita y cerrar en el ángulo septentrional de la

²⁴ Una vara aragonesa equivale a 84 centímetros, aproximadamente.

²⁵ A.M.B., leg. nº 203, *Obras públicas*, f. 2 vº.

²⁶ A.M.B., *ibídem*, f. 3.

²⁷ A.M.B., *ibídem*, f. 2 vº.

misma, de manera que dicha ermita quedara fuera del cementerio, pero adosada al mismo, de igual forma que la habitación del ermitaño²⁸.

El día trece de julio, el arquitecto Josef Pano²⁹ presentó el siguiente presupuesto de la obra³⁰:

— Primeramente por 512 varas de paseo sobre tres palmos ³¹ de grueso de mampostería ordinaria de piedra y cal; a 16 r. vellón vara	8.192 r.v.
— Mas por 758 varas de tapia valenciana ³² y tres palmos de grueso con caras de cal y con los pilares correspondientes en sus ángulos e intermedios, construido todo en yeso y ladrillo a 10 reales de vellón	7.580 r.v.
— Mas por la madera necesaria para la cubierta de su claustro. Su importe 150 duros	3.000 r.v.
— Por las tejas para el tejado, 50 duros	1.000 r.v.
— Por ladrillos para los pilares del cubierto, yeso, manos de oficiales y peones	2.000 r.v.
— Para la puerta del camposanto y su clavación	300 r.v.
— Por la compra del terreno	400 r.v.
— Por componer el camino	500 r.v.
— Por la excavación de los cimientos	300 r.v.
	<hr/>
	SUMA: 23.272 r.v.

Los peritos justipreciaron el terreno demarcado por Josef Pano en 10 libras jaquesas; éstas correspondían sólo a una parte del mismo, pues el resto del terreno que debía ocupar el cementerio eran de propiedad comunal o de realengo³³.

²⁸ A.M.B., *ibídem*, f. 4.

²⁹ Se le nombra en los documentos indistintamente como arquitecto y maestro de obras, aunque él siempre firma como maestro de obras.

³⁰ A.M.B., leg. n.º 203, *Obras públicas*, ff. 1-1 v.º.

³¹ El palmo es una medida de longitud usual en Aragón; mide 21 cm y equivale a la cuarta parte de una vara aragonesa, aproximadamente.

³² La tapia valenciana es una obra de albañilería compuesta por cascotes de ladrillo, argamasa y ripios.

³³ A.M.B., leg. n.º 203, *Obras públicas*, f. 3.

El 14 de julio se presentaron el expediente, el plano³⁴ y el proyecto de la obra al obispo para que decidiera con cuántos fondos pensaba contribuir a la construcción del cementerio. Es de destacar el carácter ingenuo del plano presentado, pues en él figuraba un sencillo croquis del cementerio, que dominaría la ciudad por su parte este. Aunque dicho plano aparece sin firma, posiblemente su autor debió de ser el mismo Josef Pano. Dos días más tarde, el obispo envió su respuesta al corregidor, proponiendo que

«se repartiera el gasto entre los interesados en los medios propuestos por S.M. para este fin, proporcionando por este medio fuera menos gravoso para la fábrica de la Iglesia a V.S. indicará lo que estime más conveniente en el concepto que me hallará siempre pronto a dar cumplimiento a las Reales Ordenes de Su Majestad»³⁵.

Desconocemos el resultado de las negociaciones, puesto que falta esta parte de la documentación, tanto en el *Archivo Municipal* de Barbastro como en el *Archivo Diocesano*. Tampoco sabemos por qué este proyecto no se hizo realidad a pesar de haber merecido las opiniones más favorables («En mi dictamen, el sitio elegido para cementerio es el más apropiado y conforme», afirma el obispo³⁶). Tal vez lo alejado de la ciudad y lo empinado del montículo desaconsejaron finalmente su construcción.

A pesar de hallarse aprobado el emplazamiento del cementerio en la ermita de San Ramón desde hacía dos años, el 27 de mayo de 1807, el marqués de Casa García, ministro comisionado en el Obispado para la construcción del cementerio, comunicaba al nuevo corregidor de la ciudad, Andrés de Santolaria, que el nuevo cementerio se habría de situar en el fundo de Salvador Laverni, de propiedad particular, el cual reunía además otras circunstancias satisfactorias³⁷, como su proximidad al hospital de la ciudad y al Camino Real de Zaragoza.

El comisionado emprendió dos tareas previas a la formación del plan. En primer lugar, era necesario tratar con el dueño de las tierras el justiprecio del terreno, y después, suspender la intervención en las cuentas de Primicia

³⁴ A.M.B., *ibídem*, s.f. Ver gráfico nº 1.

³⁵ A.M.B., *ibídem*, f. 3 vº.

³⁶ A.M.B., *ibídem*, f. 4.

³⁷ A.M.B., leg. 203, f. 6. La elección del lugar por el Comisionado no era la más adecuada, puesto que el fundo de Laverni estaba situado a menos de 500 metros del primer núcleo habitado de la ciudad y las aguas subterráneas que pasaban por debajo de este terreno iban a parar directamente a la plaza de la Tallada y al Coso.

Plan del Campo Santo de la Ciudad de Barbastro, segun se demuestra por la distribución siguiente.

1. Parte de la Ciudad y salida de ella
2. Puente de S.^{to} Juan
3. Puente de la Misericordia y Rio de S.^{to} Juan bajo el arco de S.^{to} Juan
4. Arroyo de S.^{to} Juan de Comendados y S.^{to} Juan y Caguadinas, Casa de S.^{to} Juan de Comendados y Casas de Particulares.
5. Murallas de Particulares.
6. Caminos de S.^{to} Juan y la Barra.
7. Camino que conduce los Difuntos al Campo Santo.
8. Iglesia de S.^{to} Juan.
9. Hermita de S.^{to} Juan de Comendados donde se depositan los Difuntos por S.^{to} Juan.
10. Entrada al Campo Santo.
11. Campo Santo.
12. Calle con casa de S.^{to} Juan de Comendados y S.^{to} Juan y Caguadinas.
13. Puente que conduce al Campo Santo.

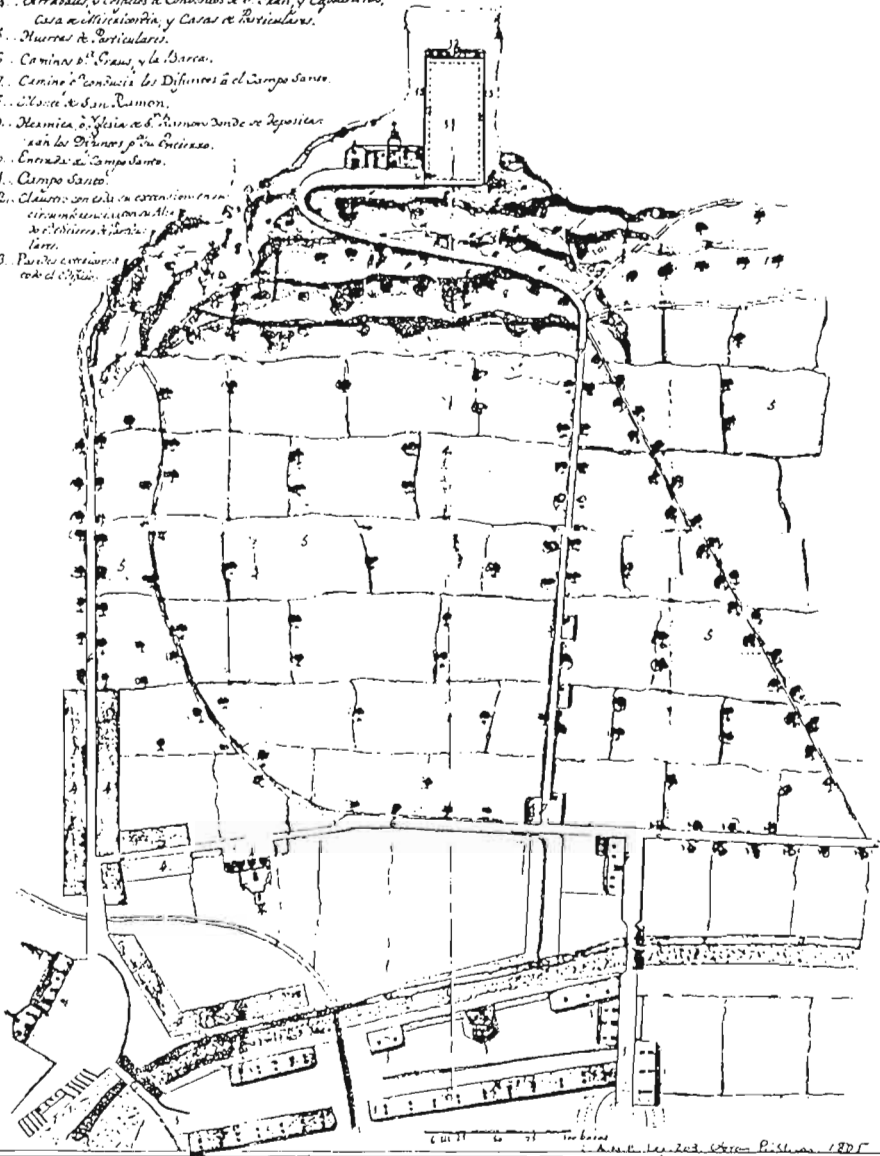


Gráfico nº 1.- Proyecto del primer cementerio municipal de Barbastro, elaborado por el maestro de obras Josef Pano (1805).

y pedir al Cabildo que aportara la suma restante para su construcción, caso de no ser suficientes las cantidades ya ingresadas³⁸.

Inmediatamente, el corregidor dispuso la formación del plan para la construcción del cementerio en el fundo de Laverni, inmediato al hospital de la ciudad. Se prescindió de la colaboración de peritos médicos para el análisis del terreno, y se nombró nuevamente a Joaquín Villellas, labrador de la ciudad, para que justipreciara el terreno de Laverni, que previamente había elegido a Fernando Ezquerro para el mismo fin. Ambos debían realizar la tasación del terreno conjuntamente³⁹. Por su parte, el Cabildo comisionó al canónigo secretario Joaquín Aznar y Marton para que estuviera presente en los asuntos relativos a la construcción⁴⁰.

El campo de Laverni, de 46 varas de ancho por 86 de largo, con 20 palmos de entrada hacia el camino de la Jarea, fue tasado en 125 libras jaquesas⁴¹.

La obra del cementerio salió varias veces a subasta durante el verano de 1807 y, finalmente, se remató a favor de Josef Pano, maestro de obras de la ciudad, en la cantidad de 1.600 duros⁴².

D. Andrés de Santolaria, D. Joaquín Aznar y Marton y el marqués de Casa García estipularon los siguientes términos de la contrata⁴³. Primeramente, que el edificio se había de construir dentro del término de 4 meses a partir del día 10 de agosto de 1807, fecha en que se otorgó la contrata. Las obras debían dar comienzo inmediatamente, trabajando en ellas sin pérdida de tiempo, de manera que pudiera realizarse la entrega a fin de dicho plazo o antes, si esto fuera posible. En el acto de entrega, debía ser reconocido el edificio por los peritos que se nombrasen al efecto, a saber, uno por parte

³⁸ No se conocen estas cantidades.

³⁹ A.M.B., leg. 203, *Obras públicas*, f. 9.

⁴⁰ A.M.B., *ibídem*, f. 9 vº. Don Joaquín Aznar y Marton, presbítero y canónigo doctoral de la Catedral, tenía el deber de velar para que no resultaran perjudicados los intereses del Cabildo.

⁴¹ A.M.B., *ibídem*, f. 10. La superficie del terreno comprado a Salvador Laverni para la construcción del cementerio era de 3.068 metros cuadrados, aproximadamente.

⁴² Un duro, según el presupuesto del cementerio de 1805, equivalía a 20 reales de vellón; en consecuencia, se deduce que la obra del nuevo cementerio, tasada en 1.600 duros, o sea 32.000 reales de vellón, sobrepasaba en 8.728 reales al anterior proyecto de 1805.

⁴³ A.M.B., leg. 203, *Obras públicas*, ff. 14 al 17.

del corregidor, otro por el Cabildo Rectoral, dos por el expresado Pano, y otro, en discordia, por la Justicia.

También se acordó la entrega al contado de 20.000 reales de vellón como parte del pago de los 32.000 del importe del remate, y el resto, a la entrega de la obra o antes, si fuera necesario. Asimismo, se decidió que el cementerio debía ocupar 41 varas de ancho y 82 de largo⁴⁴.

El catorce de diciembre se aprobó definitivamente la obra, notificándolo al Sr. obispo para que dispusiera la bendición del camposanto y las providencias correspondientes para el arreglo de entierros⁴⁵.

Aunque en el proyecto de Josef Pano no se contemplaba la construcción de la capilla, ésta se debió de llevar a cabo a lo largo del siglo XIX, sin que podamos precisar la fecha exacta, ya que en los documentos consultados en relación con el cementerio no existe ninguna alusión a su edificación. El 20 de febrero de 1883, en cumplimiento de la Real Orden Circular del Ministerio de Gobernación, el Ayuntamiento de Barbastro elevó al Gobierno Civil de Huesca un informe sobre las condiciones higiénicas que presentaban todos los cementerios de su partido. En el expresado informe, constaba que dentro del cementerio figuraba una capilla, situada frente a la entrada, de doce metros cuadrados⁴⁶; se trata, pues, de la actual.

Este edificio es una construcción sencilla, de planta central, con un ábside poligonal, con cubierta de dos bóvedas de arista separadas por arcos fajones que descansan sobre pilastras. Sobre el presbiterio, una pequeña cúpula de paños que se cubre al exterior con tejado a dos aguas. Lo único sobresaliente es la portada románica tardía, que debió de trasladarse a finales del siglo XIX –desconocemos la fecha precisa– desde la arruinada iglesia de Santa Fe.

A este respecto, en 1844, José María QUADRADO⁴⁷ recoge el dato de que existía una iglesia bizantina en estado ruinoso en el lugar hoy conocido como barrio de San Juan, añadiendo que

⁴⁴ Traducido a medidas actuales, dicho cementerio poseía 34,44 metros de ancho y 62,88 de largo. La superficie del nuevo cementerio era de 2.394,72 metros cuadrados, aproximadamente.

⁴⁵ A.M.B., leg. 203, *Obras públicas*, f. 21vº.

⁴⁶ A.M.B., *ibídem*, s. f.

⁴⁷ QUADRADO, José María, *Recuerdos y bellezas de España. Aragón*, edición facsímil de la primera, de 1844, ed. Librería Pórtico, Zaragoza, 1974, p. 112.

«seis arcos en degradación forman su portada; variados capiteles representando follajes, pájaros y santos echan de menos las portadas que debían sustentarlos».

Esta descripción es corroborada en 1886 por Emilio VALVERDE. En la *Nueva guía del viajero...*⁴⁸, al mencionar los edificios más notables de Barbastro en aquel tiempo, escribe que «subsiste la notabilísima ermita bizantina de Santa Fé en el mayor olvido y abandono». A partir de los datos aportados por estos autores, podemos concluir que la portada románica hoy existente en la capilla del cementerio, y que corresponde a la descripción efectuada por José María QUADRADO, debió de ser trasladada a dicha capilla a finales del siglo XIX, en fecha posterior a 1886. En su nuevo asentamiento, a la vez que embellece y da prestancia a la modesta fachada de la capilla, constituye uno de los pocos restos románicos conservados en la ciudad.



Fotografía 3. PORTADA ROMANICA DE LA IGLESIA DEL CEMENTERIO

Consta de tres arquivoltas de medio punto y de un arco trilobulado calado. Procedente de la desaparecida iglesia de Santa Fe, ocupa este emplazamiento desde finales del siglo XIX.

⁴⁸ VALVERDE Y ALVAREZ, Emilio, *Nueva guía del viajero en España y Portugal. Guía del Antiguo Reino de Aragón. Provincias de Zaragoza, Huesca y Teruel*, tomo II, Ed. Imprenta de Fernando Cao y Domingo de Val, Madrid, 1886, p. 55. Ver fotos nºs. 3, 4 y 5.



Fotografía 4. DETALLE DE LOS CAPITELES DE LA PORTADA ROMANICA
DE LA IGLESIA DEL CEMENTERIO

Escena de la Resurrección, que representa a tres mujeres ante el sepulcro vacío de Cristo.



Fotografía 5. DETALLE DE LOS CAPITELES DE LA PORTADA ROMANICA
DE LA IGLESIA DEL CEMENTERIO

Decorados con motivos vegetales –hojas de palmera y de acanto– y con animales fantásticos.

2.2. Reforma de la red de comunicaciones

La preocupación del Ayuntamiento por mejorar la red de comunicaciones es constante a lo largo del siglo XIX. Durante esta primera mitad de siglo, no se forman —como ya se ha indicado— grandes proyectos de carreteras, caminos o puentes nuevos; toda la actividad en ese sentido girará en torno a la conservación de las vías de comunicación ya existentes.

Con el mantenimiento de la red viaria en estado aceptable se conseguía un doble objetivo:

— Asegurar el volumen de intercambios comerciales y de otros servicios que generaba la ciudad.

— Paliar la situación de desempleo de la numerosa clase jornalera, que llegaba a amenazar la convivencia ciudadana⁴⁹.

a) Los puentes

• Puente del Portillo

Parece obligado comenzar este apartado por el puente del Portillo, que ponía en comunicación la zona más comercial de la ciudad con el Cuartón del Arrabal y con los núcleos exteriores del Somontano y Sobrarbe, por medio de los caminos que penetraban a través del mismo.

Ya en 1800, el corregidor de la ciudad, D. Manuel de Veyán, había dejado constancia de la urgencia de reparar los puentes de la ciudad, especialmente el del Portillo⁵⁰, que

«era el más necesario por hallarse situado a la salida del centro de la ciudad y por consiguiente el más concurrido, además de estar demasadamente quebrantado»⁵¹.

⁴⁹ Noticias de este tipo sobre la situación de paro existente entre los jornaleros aparecen con mucha frecuencia en los *Libros de actas del Ayuntamiento* de Barbastro a lo largo de todo el siglo XIX.

⁵⁰ A.M.B., *Libro de Gestis*, f. 224 y ss. Las únicas noticias que se conservan sobre su restauración proceden de este libro; fueron escritas por el mismo corregidor, D. Manuel de Veyán.

⁵¹ A.M.B., *ibídem*, f. 224 vº.

Obtenidas las licencias necesarias, y habiendo reunido los materiales por medio de los regidores comisionados, D. Joaquín Andreu y D. Pedro Viu, se recomendó la recomposición del puente al arquitecto Francisco Puch, quien, al poco tiempo, fue sustituido por Josef Pano, arquitecto de la ciudad. Este último ejecutó prácticamente toda la obra, ya que Puch «por su vejez y achaques manifestó no estar su cabeza firme para dirigirla»⁵².

En el verano de 1800 dio comienzo la restauración. En primer lugar, se desmontó el arco contiguo a la ciudad y su pilastra para reedificarlos de nuevo. Pero los problemas comenzaron al intentar asentar los cimientos de la pilastra, pues tenían que trabajar con mucha dificultad, a causa del agua filtrada que llevaba la excavación, de manera que ésta se profundizó mucho más por debajo del cauce del río. Para solucionar este inconveniente, el arquitecto Francisco Puch dispuso que se abriera una zanja desde el lugar que debía ocupar la pilastra hasta el azud⁵³. Así se daba salida al agua, que debía ser extraída a mano de los cimientos, a través de dicha zanja y con la ayuda de uno de los conductos que existían en un rincón, junto al azud. Esta solución no fue acertada, pues produjo muchos gastos; además, no se consiguió desecar el sitio donde debía ser colocada la pilastra. Asimismo, las avenidas del río Vero, frecuentes en otoño, habían inundado por dos veces las excavaciones, motivando la interrupción de las obras en octubre, con lo que no pudo asentarse ni una piedra de esa parte de la obra.

Finalmente, se adoptó una nueva medida propuesta por Josef Pano⁵⁴. Consistía en fabricar un canal con tablas firmes de media vara de diámetro y colocarlo en la zanja —excavada por tercera vez desde la pilastra hasta el azud—. Con ello se consiguió una nueva fuente de agua filtrada y potable, situada bajo el azud, que se llamó del Vivero⁵⁵; hoy ha desaparecido con las obras de canalización del río Vero llevadas a cabo a finales de la década de 1960.

⁵² A.M.B., *ibídem*, f. 228.

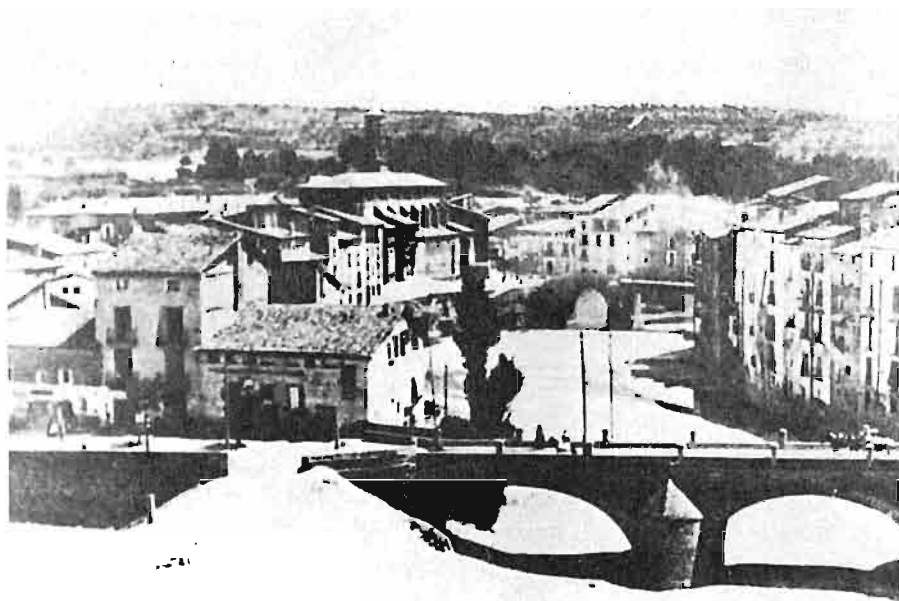
⁵³ El azud estaba situado en la margen derecha del río Vero, junto al puente del Portillo.

⁵⁴ A.M.B., *Libro de Gestis*, f. 230.

⁵⁵ D. Manuel de Veyán no aseguraba mucha duración a esta fuente, porque el conducto acabaría por obstruirse y cegarse. En 1840, el *Libro de Gestis* recoge como noticia importante la correspondiente reparación de la fuente del Vivero, pues las aguas se habían hecho escasas, al deteriorarse el cauce.

Para desecar el lugar donde había de colocarse la pilastra, fue necesario el trabajo de cuarenta hombres, que día y noche sacaban el agua con cubos. Al fin, se levantó dicha pilastra contra los vaticinios de una parte del vecindario, que consideraban la obra imposible. Seguidamente, se voltearon los dos arcos del puente y se renovó el exterior con sillería para aumentar su solidez y embellecer la obra.

Los dos primeros arcos habían sido renovados y unidos provisionalmente al tercero, de manera que pudiesen resistir el paso de los carruajes hasta la primavera, en que se prosiguieron los trabajos. En primer lugar, se demolió y volvió a fabricar el tercer arco. A continuación, fueron colocadas losas en ambas aceras del puente y la calzada se cubrió con grava.



Fotografía 6. PUENTE DEL PORTILLO

Fotografía de comienzos del siglo XX tomada desde la parte norte del puente, que se ha conservado en el mismo estado hasta hoy. Al fondo, el puente de San Francisco con su pasarela metálica. Foto GALLIFA.

Para mejorar el entorno inmediato al puente, se terraplenó la plaza de Guisar hasta los Cubos del «Moliné», dejando un camino capaz para un carro por el que pudieran bajar al río, no sólo las personas, sino también los animales con los carruajes. Para recibir el arco del puente, situado junto a la plaza de Guisar, se construyó un murallón de cinco varas de grueso, en

lugar del que existía antes, de dos varas. También se reforzó el arco sito junto a la entrada de la ciudad.

El actual puente del Portillo, todavía en uso, se inauguró el día 5 de setiembre de 1801. En el centro, se colocó una pirámide –desaparecida hace muchos años– con la siguiente inscripción⁵⁶:

*Año de 1801: el catorce de Reinado
Del S^{or} Dⁿ Cárlos Cuarto
Con Real permiso renovó este Puente
A costa de sus Propios, y de los Pueblos
De doce Leguas de circunferencia esta
M. N. y L. Ciudad de Barbastro
Siendo Corregidor
Dⁿ Manuel de Veyán y Escudero.*

El coste total ascendió a 80.537 reales de vellón y nueve maravedíes, sin contar el ladrillo y la piedra de sillería que había al pie de obra. Como señala el *Libro de Gestis*, fue costeadada por los pueblos y por los sobrantes de propios; además, fueron necesarios otros arbitrios sin los cuales habría sido muy difícil realizar dicha obra,

«porque nunca habían estado tan cargados y exhaustos los caudales públicos como en esta época, por las contribuciones extraordinarias que trazo la guerra»⁵⁷.

• *Puente de la Misericordia*

Las gestiones para recomponer el puente de la Misericordia comienzan en 1804. En este año, y debido a que el puente del Portillo era la única vía de entrada a la ciudad y soportaba tan elevado tráfico de carruajes que podría verse perjudicada su estructura, recientemente construida, el Ayuntamiento decidió reparar el puente de San Ramón,

«que se hallaba arruinado en términos de no poderse transitar por él sin conocido riesgo a pesar de las precauciones que se han tomado»⁵⁸.

⁵⁶ A.M.B., *Libro de Gestis*, f. 226.

⁵⁷ A.M.B., *ibídem*, f. 229. Ver foto nº 6.

⁵⁸ A.M.B., leg. nº 59, *Libros de actas del Ayuntamiento* (29-III-1804), ff. 73 y 74 vº. En el siglo XIX, se conocía el actual puente del Amparo con los nombres de puente de la *Misericordia* y de *San Ramón*, ya que estaba situado junto a la casa de la Misericordia –hoy casa Amparo– y, a la vez, constituía –y es– la vía de acceso más corta hacia la ermita de San Ramón, patrón de la ciudad.

No se han encontrado más noticias sobre esta reconstrucción en el *Archivo Municipal* de Barbastro; los únicos datos de que disponemos pertenecen a la *Historia de Barbastro* de LOPEZ NOVOA⁵⁹. Según este cronista, el Ayuntamiento acordó la reparación del puente de la Misericordia el 25 de marzo de 1805, y encomendó la obra a Josef Pano, quien propuso la demolición del único arco que poseía el puente y la construcción de dos iguales con una pilastra en el centro.

La obra debió de realizarse así, ya que en el *Libro de Gestis* aparece una nota correspondiente al año 1822⁶⁰, en la que se alude a la recomposición de este puente en 1805, y se considera que si vuelve a producirse una riada como la del año 1788 dicho puente no podrá dar salida al agua.

En consecuencia, se procedió a su mejoramiento, dando más anchura a su calzada y alargándolo por ambos extremos. La obra costó 7.000 reales de vellón y no debió de resultar muy sólida, pues en 1831, en los *Libros de Actas del Ayuntamiento*, aparece otra referencia a que había sido construido con el nombre de *Puente Nuevo* en 1826⁶¹.

• *Puente de San Francisco*

El puente de San Francisco también se hallaba en estado ruinoso. El día 20 de octubre de 1833 se presentó en la ciudad, por encargo del Ayuntamiento, el arquitecto académico francés D. Víctor Casels⁶² para reconocer el puente de San Francisco y proceder a formar un plan para su reparación o reforma.

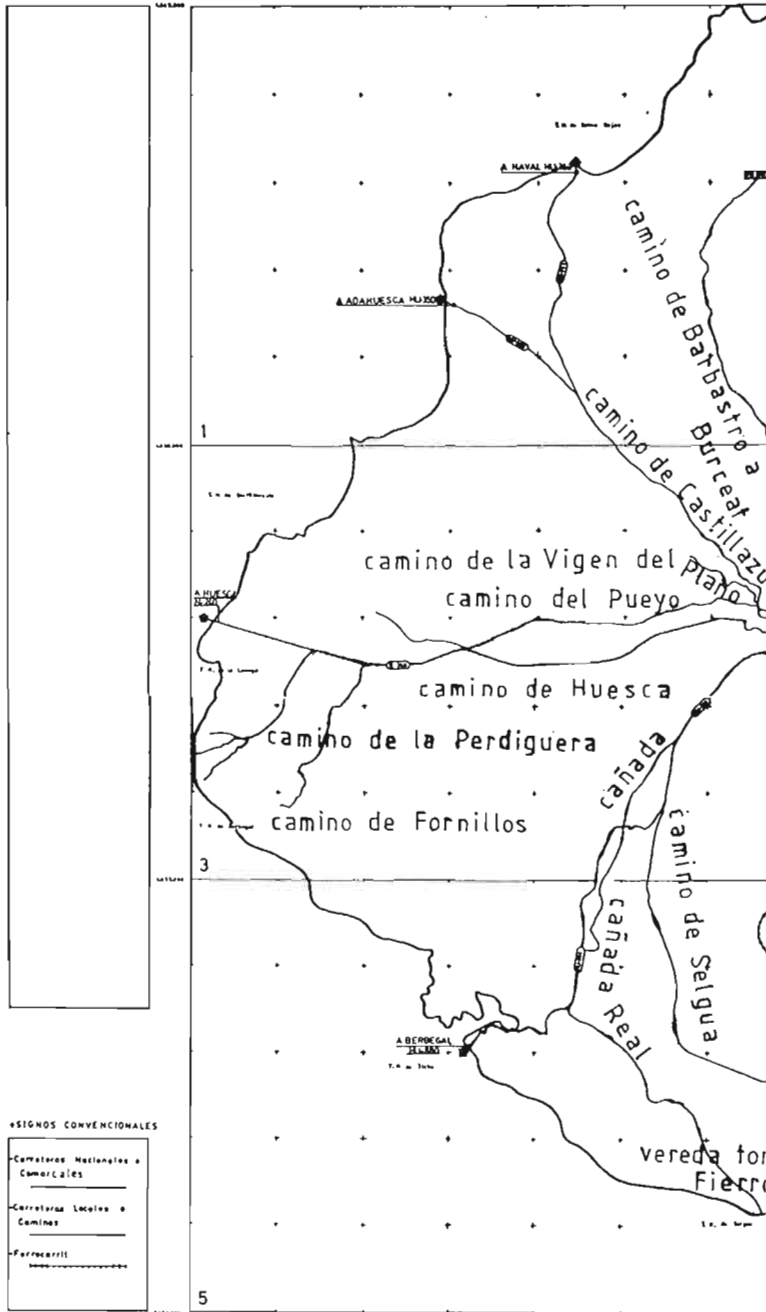
El Ayuntamiento acordó que se formara un presupuesto de gastos para efectuar la reparación o reconstrucción –según fuera más conveniente–, pero sin confeccionar un plan, a fin de evitar gastos. Formado dicho presupuesto y presentado a la corporación, se habría de satisfacer al mencionado arquitecto el importe de su viaje, visura y cálculo con dinero de los fondos de propios. Las gestiones encaminadas a este efecto no obtuvieron resultados positivos. Al año siguiente, en enero de 1834, el nuevo concejo,

⁵⁹ LOPEZ NOVOA, S., *op. cit.*, pp. 347 y 348.

⁶⁰ A.M.B., *Libro de Gestis*, f. 206 (borrador).

⁶¹ A.M.B., leg. nº 65, *Actas del Ayuntamiento* (2-V-1831), f. 4-A vº.

⁶² A.M.B., *ibídem* (20-X-1833), f. 15.



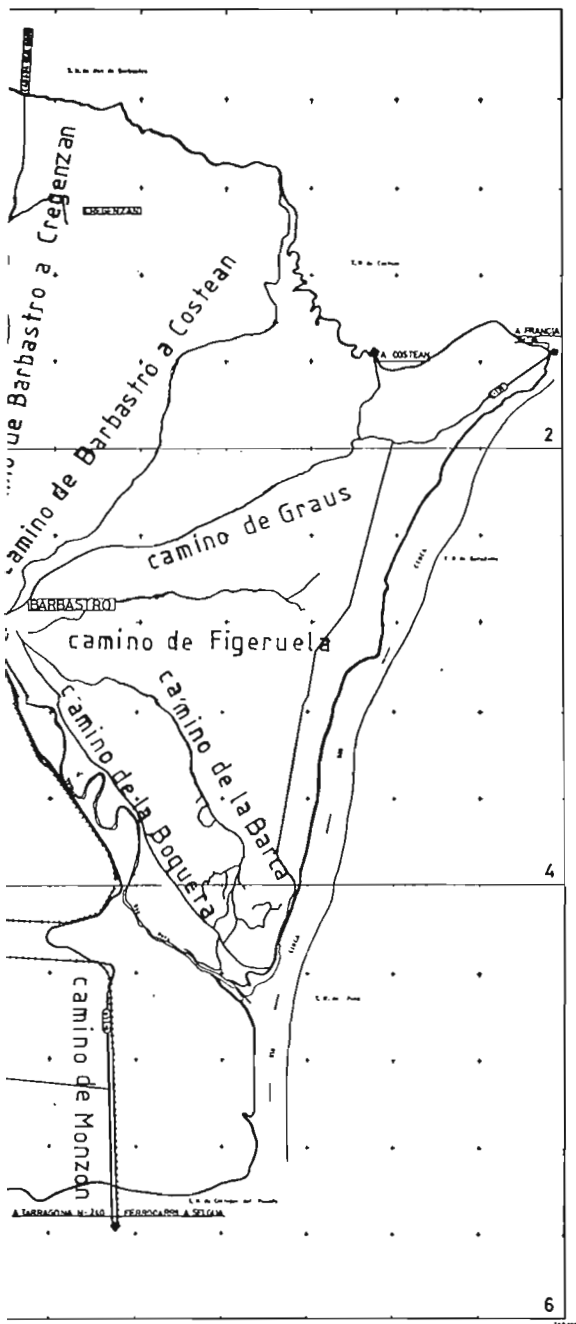


Gráfico nº 2.- Barbastro y sus vías de comunicación en el siglo XIX.

considerando que el puente de San Francisco llevaba mucho tiempo en ruina y que había sido arrancada la parte de las tablas que servían de paso, con el consiguiente peligro para los transeúntes, determinó reedificarlo rápidamente con los sobrantes de los fondos propios.

El maestro albañil Mariano Lacambra dirigió las obras con tan sorprendente celeridad que un mes más tarde quedaba el «Tal puente reedificado a satisfacción de todo el pueblo»⁶³.

Pero tres años después, el Ayuntamiento publicó un bando prohibiendo la entrada en el puente de carros cargados con madera y que éstos, «con carga o sin ella, pasen por el puente de San Francisco, todo bajo la multa de 40 reales de vellón»⁶⁴.

b) *Los caminos*

• *Camino de Monzón*⁶⁵

En julio de 1804, el Ayuntamiento tomó la decisión de ensanchar el camino de Peñarroya⁶⁶, que constituía un tramo del que conducía a Monzón. Con esta mejora, se pretendía evitar que durante el invierno se volviera intransitable a causa de los continuos desprendimientos del terreno, dada su naturaleza caliza y debido también a las heladas. Los yeseros de la ciudad se prestaron a ensanchar dicho camino a cambio de que les fuera permitido fabricar yeso en él y tomar la leña necesaria de las tierras comunales inmediatas, proposición que fue aceptada por el Ayuntamiento.

Las noticias sobre la recomposición de caminos se interrumpen hasta 1822. En ese año, aparece recogida en el *Libro de Gestis* como noticia importante la reparación de los caminos de Zaragoza, Monzón y el de la Boquera, para socorrer las necesidades que padecían los jornaleros del campo⁶⁷.

⁶³ A.M.B., *Libro de Gestis*, s.f. El redactor de esta noticia sobre los caminos es el mismo Mariano Lacambra, regidor comisionado aquel año por el Ayuntamiento para reseñar las noticias importantes en el *Libro de Gestis* de la ciudad.

⁶⁴ A.M.B., leg. nº 65, *Actas del Ayuntamiento* (20-III-1837), f. 36 vº.

⁶⁵ Para seguir el trazado de los caminos, ver el mapa de Barbastro y su entorno elaborado por F.J. Torres Bielsa a partir de los planos del arquitecto D. Antonio Abarca Anoro (gráfico nº 2). Obsérvese que los antiguos caminos coinciden con las actuales carreteras.

⁶⁶ A.M.B., leg. nº 59, *Actas del Ayuntamiento* (13-VII-1804), f. 26 vº.

⁶⁷ A.M.B., *Libro de Gestis*, s.f. (borrador).

• *Camino de la Boquera*

En 1823, se mejoró el camino de la Boquera, que comunicaba la ciudad con la villa de Fonz y la zona de Tamarite de Litera, a través de una barca, perteneciente a los ayuntamientos de Fonz y Barbastro, que cruzaba el río Cinca. Se trataba, pues, de un camino muy transitado, objeto de especial atención por parte del Ayuntamiento de Barbastro.

La mejora consistió en la limpieza de las aceras de los costados,

«formándolos a lomo de anguila para dar despedidero a las aguas, pues éstas y los carros que conducen madera suelen inutilizarlo»⁶⁸.

• *Camino del Pueyo*

En 1835, la situación de la clase jornalera de Barbastro era, una vez más, de extremada miseria, a causa de la falta de cosechas motivada por la sequía. Con el fin de aliviar la «extremada miseria»⁶⁹, el Gobierno Civil de la provincia se dirigió al Ayuntamiento animándole a que emprendiera esta obra de utilidad pública.

El Ayuntamiento decidió que la obra más conveniente, y en la que se podría emplear mayor número de menesterosos durante más tiempo y con menos dinero, era la recomposición viaria. Para llevar a cabo estas obras, la corporación solía pedir donativos al clero y a las personas acomodadas, aunque sin mucho éxito, porque «la miseria es grande, pocos o ningún recurso espera la Corporación por este concepto»⁷⁰.

La única reparación de caminos que aparece bien documentada corresponde a la del Pueyo, que se realizó en abril de 1836. Conozcamos detalladamente las condiciones de dicha obra.

El diputado del partido, Félix de Escudero y Azara, comunicó al alcalde de Barbastro las bases sobre las que se debía realizar el trabajo: 30 jorna-

⁶⁸ A.M.B., *ibídem*.

⁶⁹ A.M.B., leg. nº 203, *Obras públicas* (12-IV-1835), s.f.

⁷⁰ A.M.B., *ibídem* (mayo de 1835), s.f. El gobernador civil limitó el gasto para la recomposición de caminos a 5.000 reales de vellón, que debían proceder de los fondos de propios. El Ayuntamiento consideraba necesarios 100.000 reales de vellón.

leros y su capataz trabajarían desde las 6 de la mañana hasta las 6 de la tarde, descansando media hora a las 10, una hora al mediodía y media hora por la tarde⁷¹. Como aspecto complementario, reseñaremos que el capataz debía acudir el primero al lugar del trabajo y retirarse el último, después de pagar el jornal diario a los trabajadores, que sumaba tres reales, mientras el suyo ascendía a cinco.

Ningún jornalero sería admitido en el trabajo sin que acreditara buena conducta moral y política con papeleta del Ayuntamiento. Para que todos los que lo merecieran pudiesen beneficiarse de estos socorros, se había de formar una lista nominal; cada cuatro días se relevarían los treinta jornaleros, con el fin de «evitar hablillas que aunque las mas de las veces infundadas, no dejan de incordiar»⁷².

Una vez finalizado el camino del Pueyo, se recompuso nuevamente el de la Boquera y se procuró realizarlo de la manera más sólida y recta posible. Se le dio una anchura mínima de seis varas, e incluso de ocho en los puntos en los que ello era posible sin dañar a terceros.

Todas estas obras se hallaban subvencionadas por la Diputación Provincial⁷³.

La reconstrucción de los caminos no podía solucionar, sin embargo, el problema de la clase jornalera, pues no proporcionaba trabajo a todos aquellos en disposición de acogerse a estos socorros; dichos caminos eran de corta longitud⁷⁴ y el trabajo se acababa antes de que todos hubieran tenido acceso a él.

⁷¹ A.M.B., *ibídem* (abril de 1836), s.f.

⁷² A.M.B., leg. nº 203, *Obras públicas* (14-IV-1836), s.f.

⁷³ A.M.B., *ibídem* (22-VI-1836), s.f.

⁷⁴ El camino del Pueyo tenía aproximadamente cinco kilómetros de longitud, y el de la Boquera, dos.

3. BARBASTRO DURANTE EL REINADO DE ISABEL II

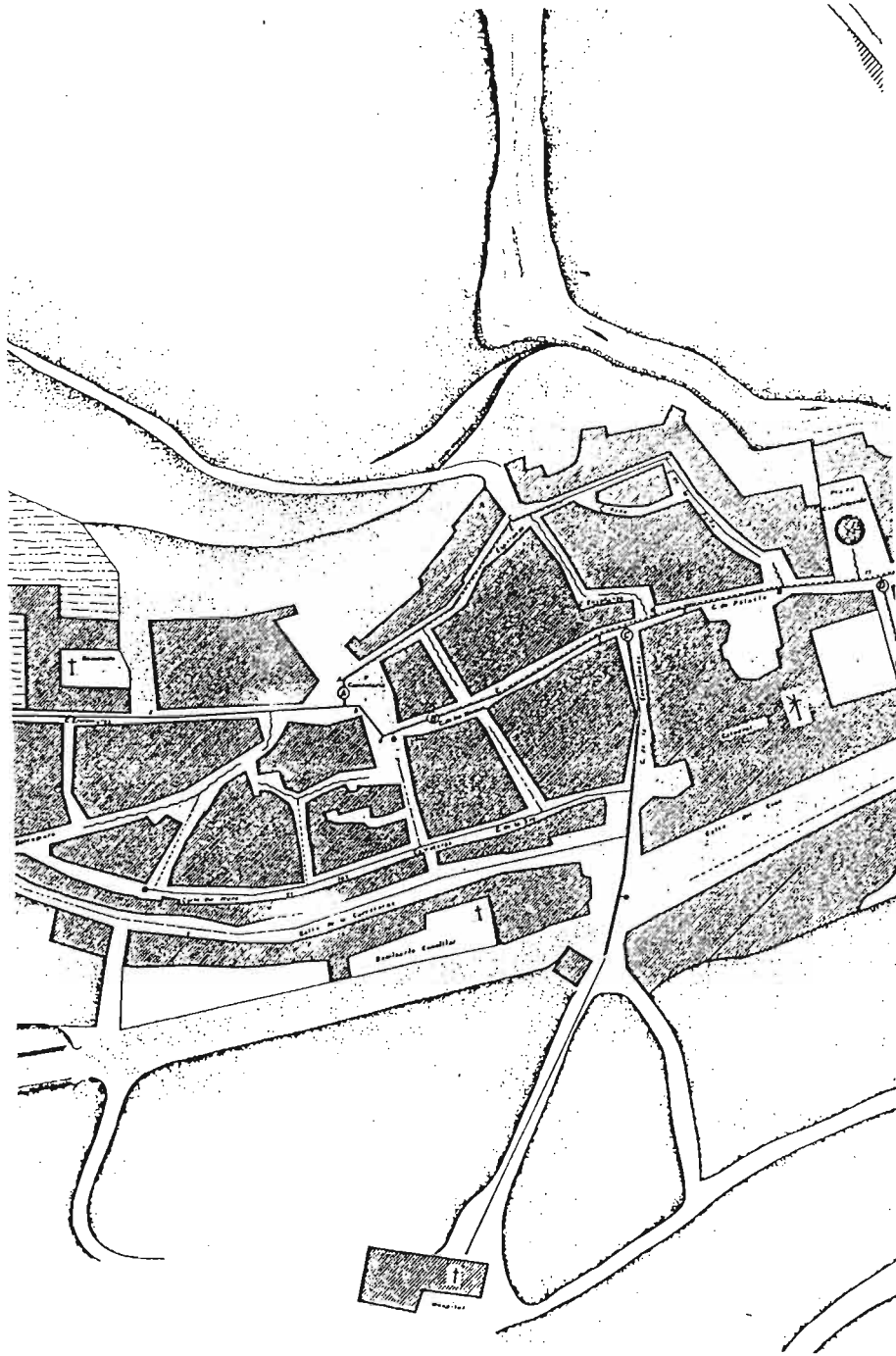
El primer padrón que se conserva completo en el *Archivo Municipal* de Barbastro corresponde al año 1855¹. En él aparece una completa relación de los cuartones en que estaba dividida la ciudad, de las calles y plazas. Constaba también el número de casas, con las viviendas que existían en las mismas, el nombre de sus habitantes, profesión, edad y estado civil de cada uno de ellos. Resulta, por tanto, una fuente de información sumamente válida para cualquier estudio sobre Barbastro.

Según este padrón, la ciudad estaba dividida en cuatro cuartones, que, por el número de edificaciones y por su población, se ordenaban así²:

<i>Cuartones</i>	<i>Casas</i>	<i>Habitantes</i>
Monzón	333	2.295
Entremuro	246	1.851
Mercado	250	2.114
Arrabal	111	1.158
	Habitantes en 1855:	7.418

¹ A.M.B., leg. nº 119, censos de población correspondientes a los años 1855 y 1856.

² Para seguir el contorno de los cuartones, ver el plano de Barbastro de finales del siglo XIX (gráfico nº 3), conservado en el *Archivo Municipal* de Barbastro. El referido plano está trazado a partir del *Proyecto de distribución de aguas potables de la ciudad de Barbastro*, realizado por José Lambert a escala 1/1.000. Aunque no aparece la fecha en que se realizó dicho proyecto, ésta puede situarse en los últimos años del siglo XIX.





Esprits y Grifos que deben Emplearse

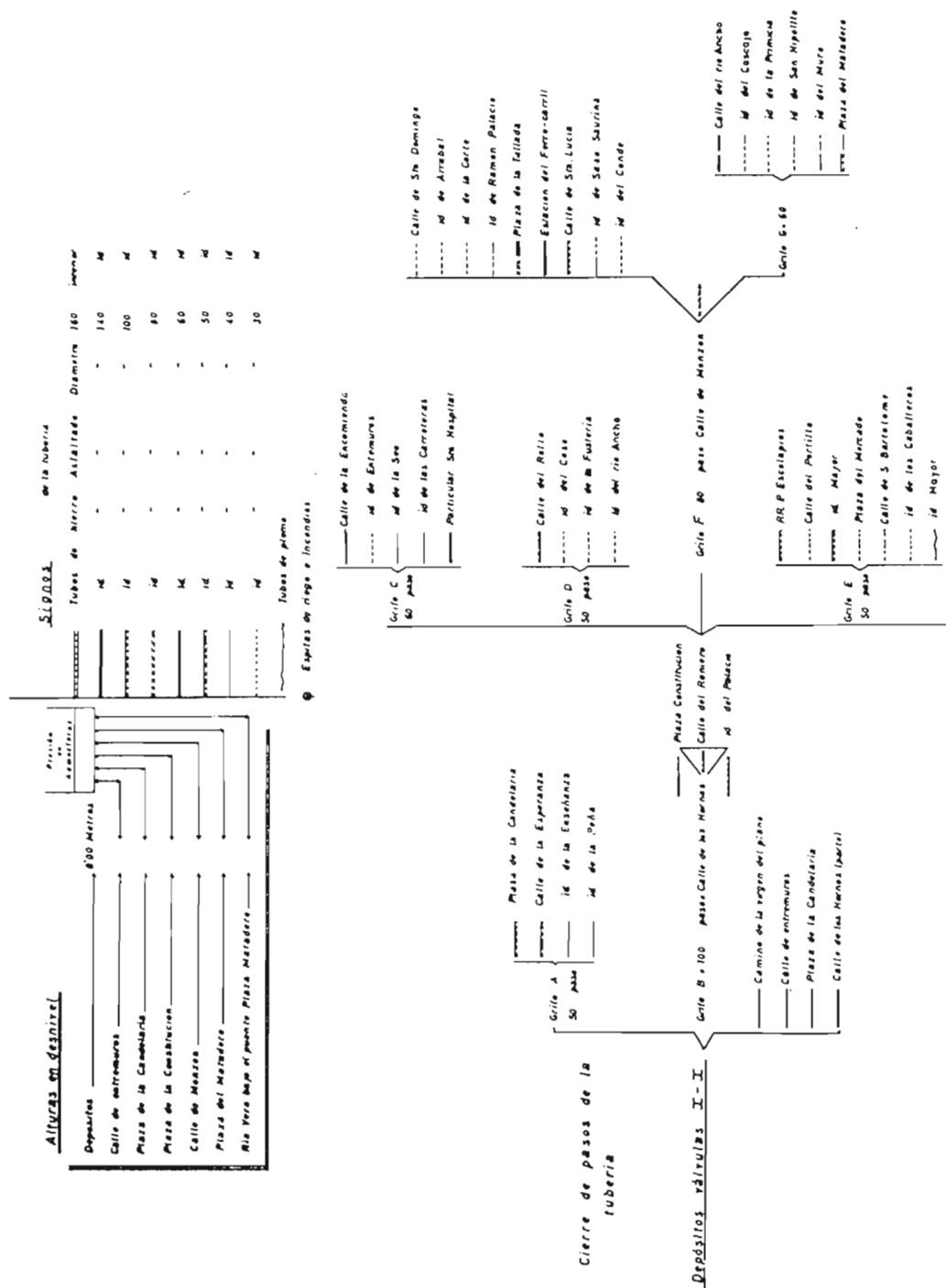


Gráfico nº 3.- Plano de Barbastro realizado a partir del proyecto de distribución de aguas potables a la ciudad. Aunque hoy no pueda fijarse exactamente la fecha de dicho proyecto, parece que fue trazado en los últimos años del siglo XIX.

Todas las calles y plazas que aparecen en ese año pueden reconocerse en el plano actual, pues la mayoría conserva todavía su antiguo nombre.

En el cuartón de Monzón³ convivían las familias menos acomodadas con las de mayor renta. Comprendía las siguientes calles y plazas⁴:

<i>Calle</i>	<i>Número de casas</i>
San Hipólito	38
Las Monjas de Santa Clara	52
Ramón Palacio	20
Lacorte	22
Laesparza	27
Santo Domingo	21
La Merced	10
Saso y Saurina	36
Monzón	28
Cascajo	15
Oncinellas	23
Conde	23
Plaza de la Tallada	18

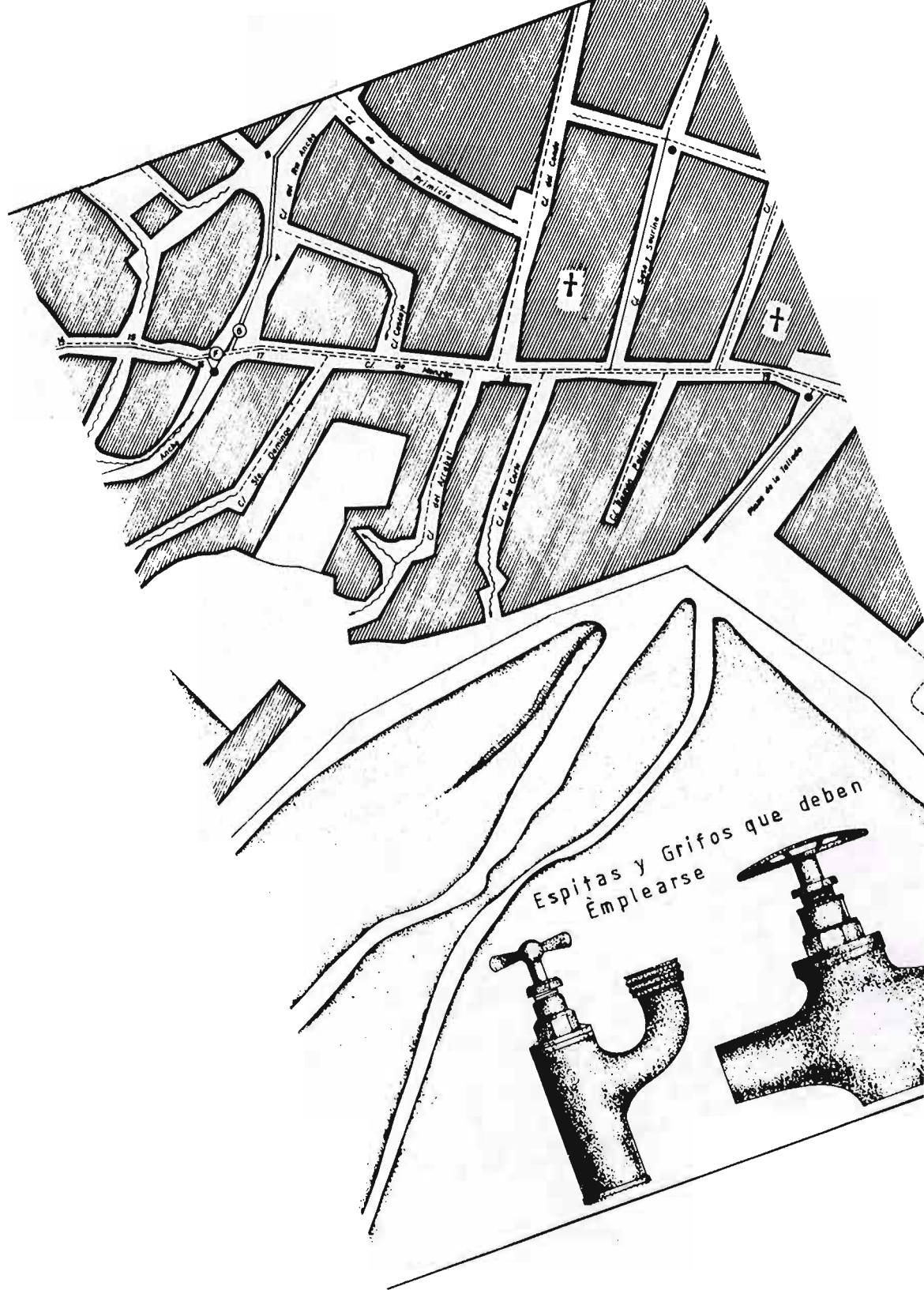
Pertenecían a este cuartón el convento de las monjas de Santa Clara, situado en la calle del mismo nombre; la casa de la Misericordia, en la orilla izquierda del río Vero, donde hoy se halla la casa Amparo; el derruido convento de los Mercedarios, en la actual avenida de la Merced, y la iglesia parroquial de San Hipólito, de la que ha conservado el nombre la actual calle de San Hipólito.

El cuartón del Entremuro, el más antiguo de Barbastro, estaba habitado por familias de condición modesta, con predominio de jornaleros y labradores. En él se incluían las siguientes calles y edificios⁵:

³ Ver gráfico nº 4.

⁴ El 47% de los cabezas de familia eran jornaleros. Estos vivían en las callejuelas que desembocaban en la calle de Monzón, una de las más prósperas en aquel tiempo, pues se hallaba habitada por comerciantes, artesanos y propietarios, entre ellos varias de las familias más ricas de la ciudad.

⁵ Ver gráfico nº 5.



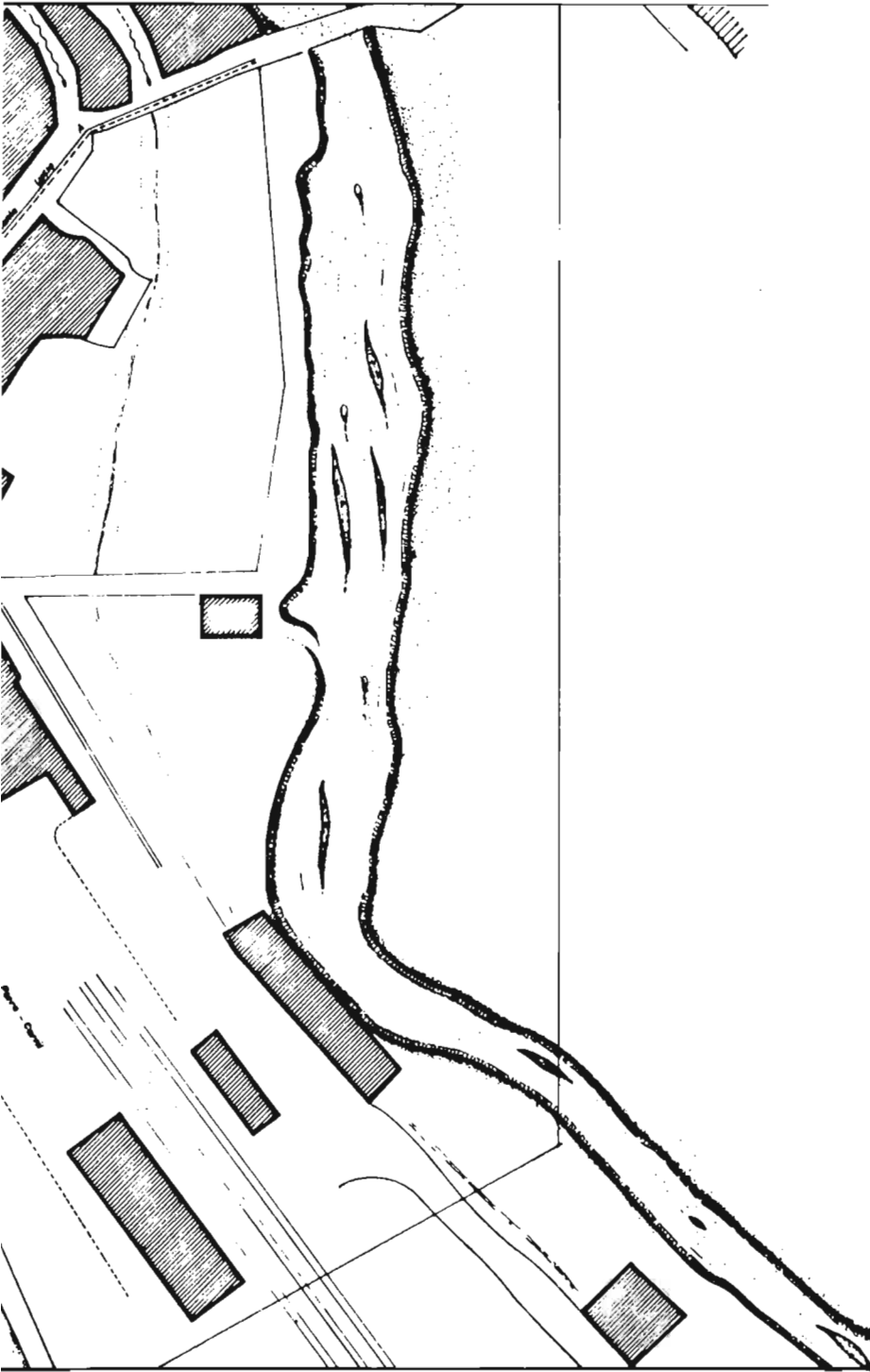
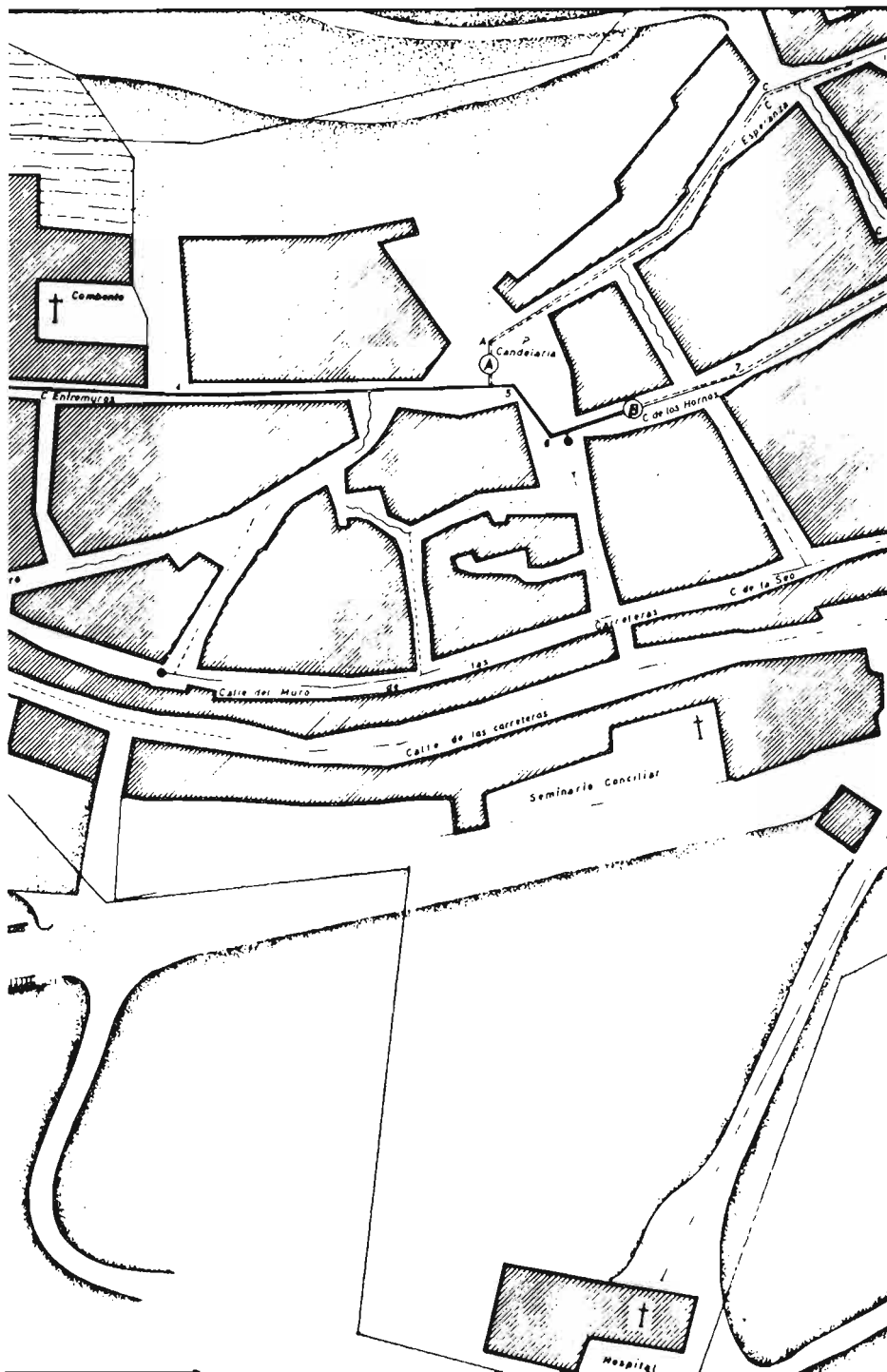


Gráfico n° 4.- Cuartón de Monzón.



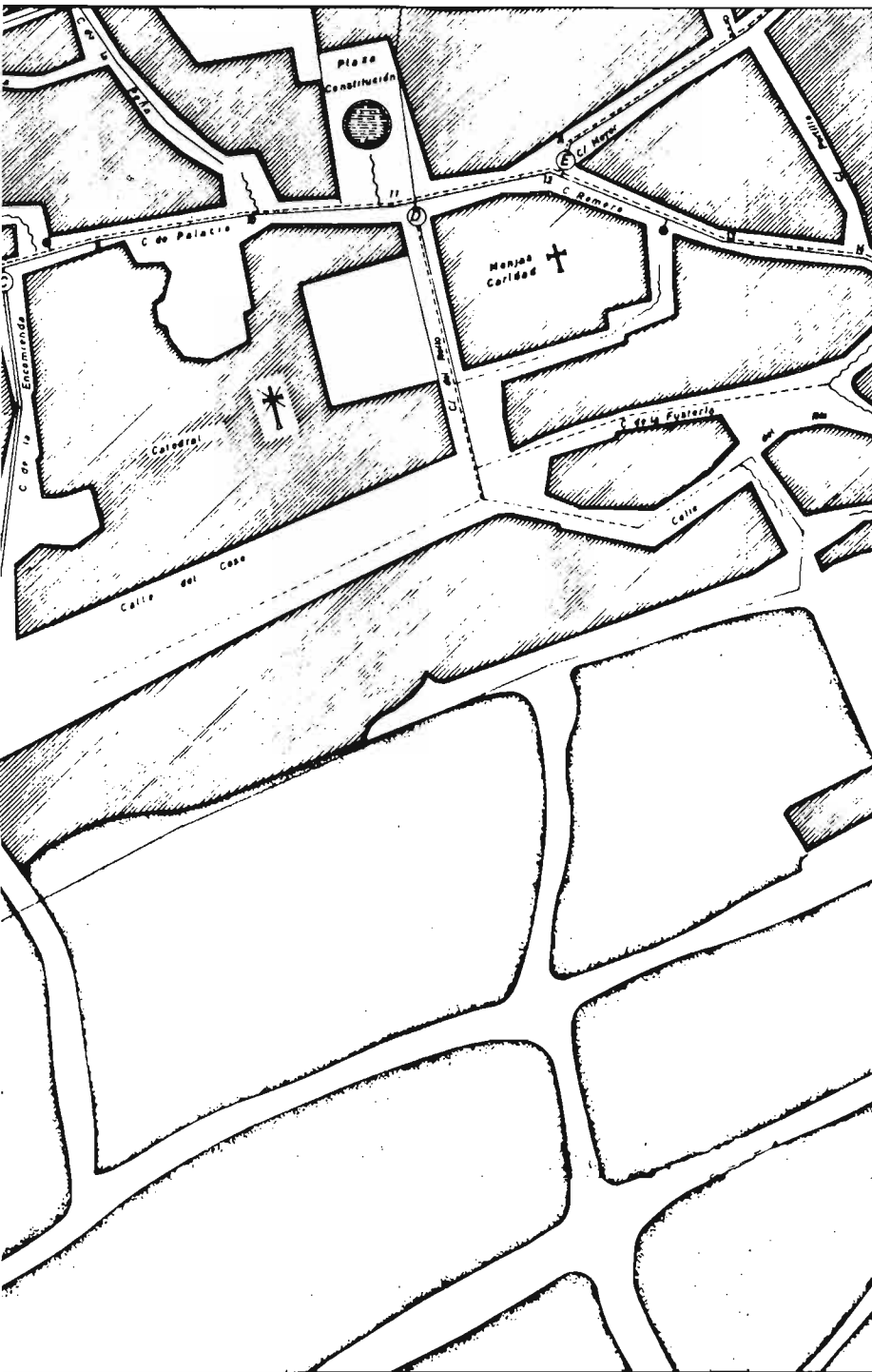


Gráfico nº 5.- Cuartón del Entremuro.

<i>Calle</i>	<i>Número de casas</i>
Palacio	3
Los Hornos	20
San Miguel	25
La Esperanza	16
Lapeña	26
La Encomienda	9
La Candelaria	16
Castelnou	40
La Seo	26
Muro de las Carreteras ⁶	3
Carreteras ⁷	34
Coso	38
Rollo y Abanzo	10



Fotografía 7. CARRETERA DE SALAS

Fotografía de principios de siglo, tomada desde el paseo del Coso. A la izquierda, podemos observar los muros del antiguo Seminario Conciliar, demolido en la década de 1950. Foto GALLIFA.

⁶ La calle del Muro de las Carreteras constituía la parte occidental de la calle de La Seo, correspondiente al tramo que comunicaba con el camino de Salas.

⁷ La calle de las Carreteras equivale en el plano actual a la avenida de Navarra, más conocida como carretera de Salas. Ver fotografía nº 7.

También estaban situados en este cuartón el Seminario Conciliar, que ocupaba el solar de la actual plaza Aragón; la cárcel, ubicada en el Ayuntamiento; el hospital, en el Camino Real a Zaragoza; el convento de las Capuchinas, en la calle de San Miguel, y la Catedral y el Palacio Episcopal, en la calle de Palacio.

El cuartón de Mercado, habitado por una mayoría de comerciantes y propietarios, era el más próspero de la ciudad y el que articulaba la vida económica de la misma. Contaba con las siguientes calles, plazas y edificios⁸:

<i>Calle</i>	<i>Número de casas</i>
Barrio Nuevo ⁹	11
Río Ancho	54
Mayor	59
San Bartolomé	6
Portillo	10
Romeo ¹⁰	36
Fustería	22
Zapaterías ¹¹	15
Caballeros	19
Plaza del Mercado	18

Perteneían a este cuartón el colegio de las Escuelas Pías, en la calle Mayor; la casa convento de las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl, en la calle del Romeo; la iglesia de San Bartolomé, en la calle del mismo nombre; la casa de don Pablo Sahún, que ocupaba el solar donde hoy se asientan los almacenes «Simeón», y el almudí, en la plaza del Mercado.

El cuartón del Arrabal era el de más reciente formación y el más reducido. En él vivían gentes de condición variada –jornaleros, labradores y

⁸ Ver gráfico nº 6.

⁹ Actual plaza de la Diputación.

¹⁰ Actual calle de Escuelas Pías.

¹¹ Su identificación con el callejero vigente no es segura. Posiblemente, correspondía al tramo de la actual calle del Romero, entre la Fustería y la moderna calle de Martínez Vargas.

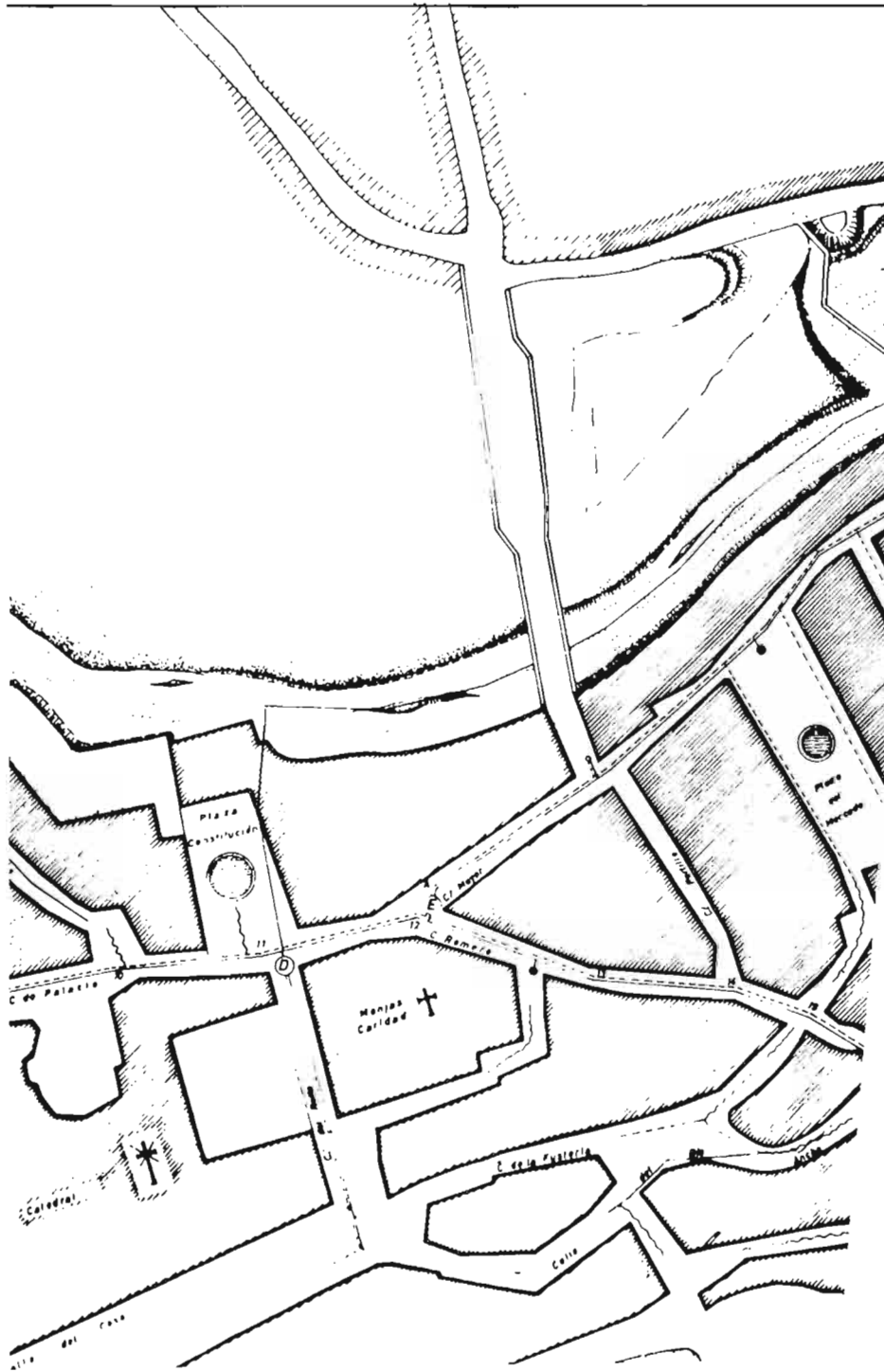
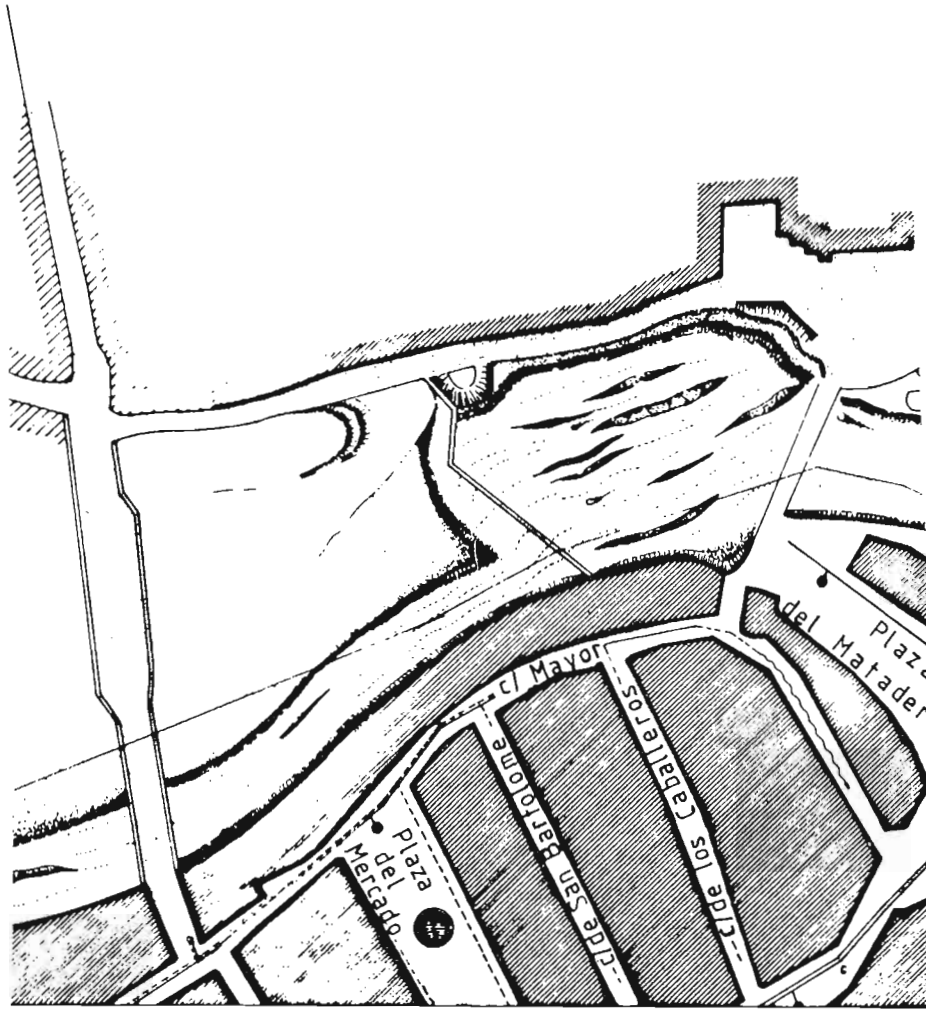




Gráfico nº 6.- Cuartón del Mercado.



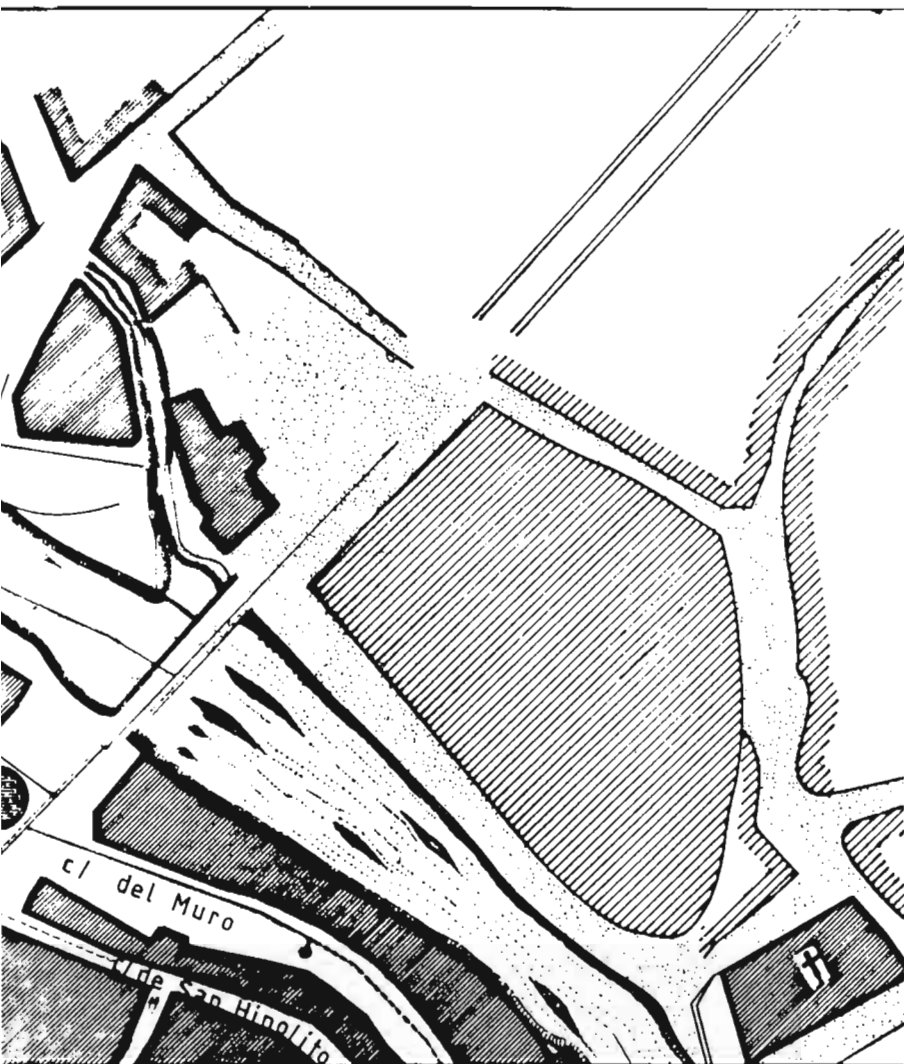


Gráfico nº 7.- Cuartón del Arrabal.

hortelanos— y, generalmente, modesta. Comprendía las siguientes calles y plazas¹²:

<i>Calle</i>	<i>Número de casas</i>
Cubos	5
Calvario	18
Capuchinos	15
Afuera	6
San Francisco	7
Graus	20
Abrevadero	6
Santiguardia	6
Las Fuentes	23
Plaza de Guisar	5

Perteneían a este cuartón el molino de la ciudad; los batanes del Barón y de San Marcos; el molino de don Juan Serrate; el Molinet; los lejanos santuario de Nuestra Señora del Pueyo, la ermita del Plano y la de Figue-ruela; las torres de Arnillas, de don Juan Salas, de don Juan Fortacín y la del barón de Mora. Asimismo, quedaban incluidos en él la iglesia de San Francisco; el convento de los franciscanos, acondicionado para fábrica de seda, de bebidas alcohólicas y casa de habitaciones, sito en la plaza de San Francisco, y el convento de los capuchinos, semiderruido, en la calle del mismo nombre. El barranco de la Alberca cruzaba el cuartón y desembocaba en el río Vero, a la altura de la calle Santiguardia.

La documentación consultada no aporta datos suficientes para conocer el aspecto exterior ni la distribución interior de las novecientas cuarenta casas que, aproximadamente, componían el caserío barbastrense a mediados del siglo XIX. Pero sabemos que buen número de ellas presentaba estado ruinoso¹³.

José María QUADRADO, en su obra *Recuerdos y Bellezas de España. Aragón*, apuntaba ya algunos aspectos urbanísticos de la ciudad:

¹² Ver gráfico nº 7.

¹³ Los legajos correspondientes a Beneficencia y Policía Urbana que se conservan en el A.M.B. contienen abundante documentación sobre este aspecto urbanístico.

«Barbastro no tiene más que un edificio notable, la Catedral, del mismo modo que no tiene más que una historia, la eclesiástica. Todos sus edificios se agrupan en alrededor de aquel, como los hechos todos alrededor de su silla episcopal»¹⁴.

Pascual MADOZ ya reconocía que la mayor parte de las casas eran de fábrica moderna, pero «con todas las necesidades que exige el comercio y la agricultura que son los ramos más florecientes»¹⁵.

En 1886, Emilio VALVERDE corrobora la opinión de los anteriores:

«No conserva la población el suficiente número de antigüedades que se puedan vanagloriar como históricos o artísticos recuerdos, ni existe aquella cultura ascada y simétrica moderna que singulariza esencialmente a las ciudades mercantiles. Su caserío es, en su mayor parte, de fábrica moderna pero hay ejemplares del siglo XVI».

Emilio VALVERDE, quien seguramente conocía la obra de José María QUADRADO, cita dos casas que destacaban sobre las demás por la belleza de sus fachadas: la primera, situada

«en el fin de la calle del Coso, coronada con galería de rosetones calados en el antepecho, columnas del Renacimiento con impostas y esculturado alero»;

la segunda, en la calle del Río Ancho, sobresalía

«por una ventana ojival de dos arcos sin columna que los apoye, de gusto delicado, cuyos arabescos encuadrados dentro de un marco ocupan todo el hueco»¹⁶.

Por lo que respecta a la capacidad domiciliaria de los edificios, en Barbastro existía un claro predominio de casas habitadas por una sola familia, aunque había edificios en los que convivía un número excesivo de personas, a juicio de los informes de las Comisiones de Policía Urbana encargadas de vigilar las condiciones higiénicas de la ciudad.

Según los datos que aporta el padrón de 1855, podemos establecer que los 7.418 habitantes con que contaba la ciudad se distribuían de la siguiente manera:

¹⁴ QUADRADO, José María, *op. cit.*, p. 125.

¹⁵ MADOZ, Pascual, *op. cit.*, pp. 388-389.

¹⁶ VALVERDE, Emilio, *op. cit.*, p. 54.

Nº de familias que habitaban un edificio	Nº de edificios
1	543
2	260
3	66
4	27
5	11
6	15
7	7
8	4
9	5
10	2
11	-
12	-
13	1

El cuartón de Mercado presenta un claro predominio de viviendas unifamiliares. En el resto de los cuartones, existía un cierto equilibrio entre el número de casas habitadas por una familia y el de aquellas en las que convivían varias, las cuales, generalmente, coincidían con las de rentas más bajas.

Hemos de añadir a esta esquemática reseña de las características de la ciudad a mediados del siglo XIX una breve descripción de los puentes que se hallan en la misma, puesto que constituyen elementos esenciales de la vida ciudadana. Suponían la vía exclusiva de comunicación de los cuartones del Entremuro, Mercado y Monzón con el del Arrabal, el único situado a la izquierda del río Vero, a la vez que representaban el medio más cómodo de abordar la ciudad por parte de los viajeros y mercancías procedentes del norte de la provincia.

En el *Boletín Rural* número 73 del año 1842, aparece una «relación circunstanciada de todos los puentes que existen en esta ciudad situados fuera de las Carreteras Nacionales»¹⁷, con una explicación detallada del río sobre el que se hallan situados, su emplazamiento, la época de su construcción, la naturaleza de la misma, longitud, anchura, número de arcos o tramos, altura o luz de los mismos y estado que presentan en el año 1842. Estos puentes eran los siguientes:

¹⁷ A.M.B., leg. nº 203, *Obras públicas*, s.f.

Puente del Portillo. Situado sobre el río Vero, en la salida hacia el Arrabal. El pueblo más próximo era Cregenzán. Su construcción data de 1803¹⁸. Las pilastras eran de madera hasta el asiento de los arcos; el resto, de ladrillo. Medía 232 palmos de longitud y 32 de anchura. Contaba con tres arcos: el primero, de 58 palmos; el segundo, de 54, y el tercero, de 48. Su estado en 1842 era calificado de regular.

Puente de San Francisco. Situado sobre el río Vero, en la entrada del Arrabal. El pueblo más próximo era Costeán. Según esta relación, su construcción databa de tiempo inmemorial. Las pilastras, hasta el asiento de los arcos, eran de piedra de cantería; el resto, de ladrillo. Medía 376 palmos de longitud y 22 de anchura. Tenía cinco arcos, de 70, 96, 48, 28 y 36 palmos cada uno. Su estado se calificaba de regular.

Puente de la Misericordia. Situado sobre el río Vero, en el camino hacia Fonz, que era el pueblo más inmediato. Su construcción –según esta relación– databa *desde antiquísimo*, aunque se había rehecho en 1826. Las pilastras y los extremos hasta el asiento de la madera eran de cantería; el resto, de madera. Sus dos arcos medían 50 palmos cada uno. Su estado se consideraba como regular.

Puente de Santa Fe. Situado sobre el río Vero, a un cuarto de hora de la ciudad. Existían vestigios de que estaba derruido desde hacía más de sesenta años.

El mantenimiento de los puentes en buen estado era vital para la ciudad; los acuerdos del Ayuntamiento en ese sentido son numerosos. A pesar de los continuos cuidados, las frecuentes avenidas del río Vero destruyeron los puentes más de una vez, dada su frágil construcción.

3.1. Mejoras urbanísticas

a) Construcción de alcantarillas y pavimentación de calles

A partir de 1842, el Ayuntamiento constitucional de Barbastro emprendió varias obras públicas de gran utilidad y urgencia. Con ellas se pretendía

¹⁸ Según los datos consultados en el *Archivo Municipal* de Barbastro, ya expuestos, fue construido en 1800 e inaugurado en 1801. Ver fotografía nº 6.

mejorar las condiciones higiénicas de la ciudad, facilitar el paso de carruajes y personas y, finalmente, adecentar las calles más transitadas y las vías de acceso a la misma. En consecuencia, se iniciaron los trabajos de alcantarillado de las calles más céntricas, el empedrado de las mismas y, posteriormente, la plantación de árboles, al objeto de formar paseos en los lugares más concurridos, tal como se venía llevando a cabo en otras ciudades. Con la ejecución de dichas obras se intentaba aliviar, una vez más, la situación de miseria que afectaba a un elevado número de jornaleros, por la amenaza que representaban para la tranquilidad ciudadana.

Generalmente, las obras de alcantarillado y empedrado de las calles iban emparejadas, aunque no siempre fue así, puesto que dependía de la situación de los fondos municipales y de la voluntad de los vecinos para contribuir al pago de las obras efectuadas.

En diciembre de 1842, se reparó un tramo de la plaza de San Francisco, tras hundirse con gran parte de la calzada que la sustentaba. La restauración, que costó 1.200 reales de vellón, concluyó con el empedrado de dicha plaza¹⁹.

La primera noticia que poseemos acerca del alcantarillado subterráneo corresponde a la construcción de la Alcantarilla Mayor en 1847, la cual dio lugar a una reforma urbanística tan significativa para la fisonomía urbana de Barbastro como la formación del paseo del Coso. Por las circunstancias especiales que concurren en esta obra y por constituir el primer proyecto de transformación urbana hecho realidad en el siglo XIX, será expuesta más adelante.

En 1851, se recibió un oficio del gobernador de la provincia en el cual, en virtud de una real orden y del *Informe de la Junta de Sanidad del Ayuntamiento de Barbastro*, se animaba al concejo a que llevara adelante este proyecto de las alcantarillas²⁰.

A pesar de la escasez de los fondos municipales, da comienzo en 1852 la construcción del alcantarillado de las calles de Monzón y Santa Lucía²¹,

¹⁹ A.M.B., leg. nº 204, *Obras públicas*, s. f.

²⁰ A.M.B., leg. nº 67, *Actas del Ayuntamiento* (16-III-1851), f. 19.

²¹ Las calles de Monzón y de Santa Lucía constituían las vías de acceso de todos los viajeros provenientes de Monzón y Fonz, respectivamente.

para conseguir mayor limpieza y comodidad de tránsito, y a la vez facilitar el paso de la carretera de la Provincia, que, desde Huesca, se dirigía a Monzón y Lérida, cuyos trabajos se hallaban ya muy adelantados. Para despejar la calle de Monzón y evitar obstáculos que entorpecieran el paso de carruajes, se acordó derribar *la romana*²² que las monjas de Santa Clara tenían en dicha calle, porque se consideraba

«inútil y perjudicial (...), puesto que el uso que de ella hacen las Monjas, que es el de ver las procesiones por unas pequeñas aspilleras, pueden lograrlo en otra localidad de su convento»²³.

Los vecinos costeaban las obras del alcantarillado y el Ayuntamiento aportaba la tercera parte del importe total, si consideraba que la alcantarilla era verdaderamente urgente y necesaria. En 1855, la ciudad se vio afectada por la epidemia de cólera morbo asiático, que ocasionó más de 500 muertos²⁴ y numerosos gastos. El Ayuntamiento, sin recursos, ensayó nuevas formas de pago, con el fin de que siguieran construyéndose alcantarillas en las calles que carecían de ellas. Para ello, previo permiso del gobernador civil y militar, propuso a las personas interesadas la organización de rifas, como medio de recaudar fondos. Precisamente, la alcantarilla de la calle Mayor²⁵, que iba desde el colegio de los Escolapios hasta el puente del Portillo, y más tarde hasta la iglesia de San Bartolomé²⁶, se construyó gracias al producto de las rifas que promovieron sus vecinos.

Las alcantarillas de las calles Saso y Saurina y de Los Cubos se construyeron en 1862 a petición de los vecinos. El Ayuntamiento corrió con la tercera parte de los gastos, por considerarlas de absoluta necesidad²⁷.

Pero la construcción de gran parte del alcantarillado no debió de ser muy sólida; ya algunos vecinos de la calle Saso y Saurina, hallándose la alcantarilla recién terminada, se dirigieron al Ayuntamiento denunciando este

²² La romana es un instrumento para pesar compuesto de una palanca de brazos desiguales. El cuerpo que se ha de pesar se suspende del extremo del brazo menor y se equilibra con un pilón, el cual se hace correr sobre el brazo mayor, convenientemente graduado.

²³ A.M.B., leg. nº 67, *Actas del Ayuntamiento* (15-II-1852), f. 8.

²⁴ A.M.B., *Libro de Gestis*, s. f. (borrador).

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ A.M.B., leg. nº 67, *Actas del Ayuntamiento* (14-V-1856), ff. 2 vº-3.

²⁷ A.M.B., leg. nº 67, *Actas del Ayuntamiento* (27-IV-1862), f. 117.

hecho. En consecuencia, se obligó al constructor de la misma a deshacer lo realizado, y a reconstruirla en el plazo de quince días a sus expensas, puesto que había incumplido el pliego de condiciones²⁸. De nuevo en 1865, los vecinos de las calles de Saso y Saurina y de San Bartolomé pusieron en conocimiento del alcalde que sus alcantarillas se hallaban en tan mal estado que la filtración de las aguas perjudicaba a los cimientos de las casas. El Ayuntamiento, considerando las circunstancias, acordó aportar de nuevo la tercera parte del importe total de la reconstrucción²⁹.

Las obras de alcantarillado y empedrado de calles iban encaminadas fundamentalmente a la eliminación de los hoyos que se formaban por el continuo paso de los carros, los cuales solían contener agua estancada. Estos agujeros, a la vez que perjudicaban el paso de los carruajes, afeaban la ciudad y se convertían en foco permanente de infecciones.

Pero el empedrado no constituía la solución óptima, pues en calles de mucho tránsito de carros, como la de Monzón, se deterioraba fácilmente, lo que ocasionaba numerosos gastos al Ayuntamiento, que debía recomponerlo continuamente. Dicho empedrado también perjudicaba a los vecinos, por la vibración que producía el frecuente paso de carros pesados. Para eliminar estos inconvenientes, se acordó sustituir el empedrado por grava y

«se dejaría en forma de carretera dando mayor dimensión a las rejillas de las bocacalles que afluyen a ellas para entrar las aguas con más facilidad, aunque sin ocasionar perjuicios»³⁰.

Finalmente, ante el estado lamentable que presentaba el camino del Calvario, intransitable en diferentes épocas del año, se procedió a su mejora, recomponiéndolo con grava, para proporcionarle mayor consistencia y evitar así los lodos que se formaban con las aguas y dificultaban el tránsito; no hay que olvidar que era una de las entradas más concurridas de la ciudad³¹.

²⁸ *Ibidem* (25-V-1862), f. 119 vº.

²⁹ A.M.B., leg. nº 68, *Actas del Ayuntamiento* (1-VI-1865), f. 97.

³⁰ A.M.B., leg. nº 69, *Actas del Ayuntamiento* (14-IV-1866), f. 61 vº.

³¹ *Ibidem* (24-II-1866), f. 35 vº.

b) *Plantación de árboles*

La plantación de árboles, llevada a cabo por iniciativa del Ayuntamiento, supuso la transformación de las principales vías de acceso y plazas de la ciudad, que fueron convertidas de este modo en paseos.

Se comenzó en 1842 con el camino de la Barca, vía de acceso de los viajeros procedentes de las villas de Fonz y Tamarite. Se procedió, en primer lugar, a aumentar su anchura hasta 50 palmos; a continuación, se plantaron 700 árboles de diferentes clases (entre ellos, 300 moreras, siendo el resto olmos y sauces); finalmente, se construyeron cuatro bancos a distancias proporcionadas y otro de cuarenta palmos «en lugar que pareció oportuno»³².

También se plantaron 600 árboles, cuya especie no consta en los documentos, en las plazas de la Constitución, Guisar, Tallada y orillas del río Vero³³.

La plantación de árboles en la calle del Coso data de 1848, después de la eliminación del Barranco-Hondo y de la construcción de la Alcantarilla Mayor. Estas obras transformaron dicha calle, de tal manera que, en adelante, sería llamada salón y paseo del Coso, lugar tradicional de reunión de los barbastrenses, tal como sigue siendo todavía³⁴.

La estética de la ciudad y de su entorno inmediato mejoró con estos conjuntos arbóreos, que, a la vez, constituían una pequeña pero continua fuente de ingresos para el Ayuntamiento. Las hojas de las moreras eran vendidas a particulares para la cría de los gusanos de seda, materia prima de una modesta industria local³⁵.

Otro dato interesante lo configura la subasta, en 1856, de los árboles del paseo de la Alameda del Calvario en 15.000 reales de vellón; 364 de estos

³² A.M.B., leg. nº 203, *Obras públicas*, s.f.

³³ A.M.B., leg. nº 67, *Actas del Ayuntamiento* (4-IV-1850), f. 54. Por orden del gobernador civil de la provincia, se procedió a la plantación de 600 árboles por estacas en las orillas del río Vero.

³⁴ A.M.B., *Libro de Gestis*, s.f. (borrador).

³⁵ En los *Libros de actas del Ayuntamiento*, aparecen numerosas referencias a estas ventas.

reales se entregaron para pagar la cuenta de los jornales invertidos en el mismo Paseo; el resto se destinó a otras obras públicas y a los fondos y uniformes de la Milicia Nacional³⁶. Años más tarde, se arrancaron cuatro árboles de la plaza de Guisar, cuyas «maderas se utilizaron para obras públicas de cuenta de la corporación»³⁷.

c) Alumbrado público

En octubre del año 1834, el Ayuntamiento recibió una comunicación del gobernador civil de Huesca, en la que se animaba a los pueblos, ciudades y villas a que adoptaran el alumbrado público nocturno³⁸. Pero, desde el año anterior, el Ayuntamiento de Barbastro ya se encargaba del alumbrado de las calles y plazas de la ciudad a través de 119 faroles de aceite, atendidos por tres serenos, que percibían tres reales de vellón cada uno³⁹. Años después, el Ayuntamiento prefirió arrendar este servicio a particulares. Así, se publicó un bando anunciando la subasta, en la que podrían participar todos aquellos interesados en arrendar el alumbrado⁴⁰.

En 1863, el ingeniero Ricardo Franco Soldevilla presentó un proyecto para la iluminación y la conducción de agua a la ciudad, pero desconocemos la naturaleza del combustible que pensaba utilizar para el alumbrado⁴¹. Los primeros experimentos para establecer el alumbrado con gas o con petróleo, que sustituirían al aceite, corresponden al año 1867⁴². La *Comisión de Policía Urbana*, encargada de discutir la conveniencia de utilizar el nuevo sistema, emitió su dictamen; como consecuencia de éste, el 20 de enero de 1867 se subastó el alumbrado público de la ciudad con los «combustibles de aceite común y el mineral conocido por petróleo»⁴³.

³⁶ A.M.B., leg. nº 67, *Actas del Ayuntamiento* (7-V-1856), ff. 16-16 vº.

³⁷ *Ibidem* (18-I-1862), f. 3.

³⁸ A.M.B., leg. nº 256, *Policía urbana* (14-X-1833), s.f.

³⁹ A.M.B., *Libro de Gestis* (1833), s.f.

⁴⁰ A.M.B., leg. nº 67, *Actas del Ayuntamiento* (14-VIII-1856), f. 25.

⁴¹ A.M.B., leg. nº 68, *Actas del Ayuntamiento* (10-IX-1863), f. 16 vº. El Ayuntamiento, admirado de los trabajos de Ricardo Franco, le regaló una escribanía de plata con las armas de Barbastro y la inscripción correspondiente, como estímulo en su carrera agrícola y facultativa.

⁴² *Ibidem* (9-I-1867), f. 8 vº.

⁴³ A.M.B., leg. nº 68, *Actas del Ayuntamiento* (20-I-1867), f. 9.

Según se desprende del pliego de condiciones para la subasta, las 101 farolas que componían el alumbrado en 1867 fueron entregadas al contratista con todos sus hierros, cristales enteros y aparatos correspondientes, siendo las boquillas de las farolas de siete «linias», medida que debería usarse durante la duración del contrato. El contratista se obligaba a alumbrar a la población durante 18 días al mes. Las farolas debían estar encendidas cinco horas al día durante los meses de noviembre, diciembre y enero; en los restantes, sólo durante cuatro horas. Los días y horas habían sido prefijados por la *Comisión de Alumbrado* del Ayuntamiento. El contratista recibiría 1.250 reales de vellón por trimestre vencido; al término del contrato, de un año de duración, debía «entregar las farolas en el mismo estado que las encontró, así como los aparatos, hierros inclusive, en todas sus partes»⁴⁴.

d) *Conservación de la red viaria y renovación de inmuebles*

El interés del Ayuntamiento por mantener en buen estado la vía pública era constante y sólo comparable con el que existía por mejorar las vías de acceso a la ciudad. A tal efecto, nombraba todos los años una *Comisión de Policía Urbana*, cuya misión era la de inspeccionar casas, calles, plazas, pasadizos y demás edificios de la población⁴⁵. Para estos trabajos, era acompañada por dos maestros albañiles.

Además, esta comisión debía controlar los gastos del alumbrado público durante los años en que este servicio dependía del Ayuntamiento, el peso del almudí, el buen orden en el mercado, el estado de los molinos de la ciudad y la salubridad del agua de las fuentes⁴⁶.

Uno de los cometidos más difíciles a que tuvo que enfrentarse la *Comisión de Policía Urbana* fue el de la inspección de casas ruinosas. En 1845, esta comisión, asesorada por los maestros albañiles Joaquín Colomer y José Lacambra, que examinaron la ciudad detenidamente, puso en conocimiento del Ayuntamiento la urgente necesidad de que

⁴⁴ *Ibidem* (20-I-1867), ff. 9-9 vº.

⁴⁵ A.M.B., leg. nº 96, *Beneficencia* (1849), s.f.

⁴⁶ A.M.B., leg. nº 256, *Policía urbana* (1845), s.f.

«se derriben y edifiquen nuevamente los edificios que se señalen si se han de evitar lamentables desgracias que necesariamente ocurrirán, si continúan en el estado en que se encuentran, en un término de tres meses, a costa de los mismos dueños».

En la relación de edificios ruinosos se incluía un total de 47 casas: 5 en el cuartón del Mercado; 6 en el Arrabal; 16 en el del Entremuro, y 20 en el de Monzón. En este último, la iglesia parroquial de San Hipólito presentaba una grieta longitudinal en la bóveda, debida, a juicio de la comisión, al «estremecimiento de los carruajes que pasan por la calle de Santa Lucía»⁴⁷.

En 1855, los peritos Joaquín Colomer e Hilarión Rubio presentaron un informe declarando que la casa propiedad de D. Félix Valón, barón de Mora, sita en la calle del Romeo número cuatro, se hallaba en estado inminentemente ruinoso. En consecuencia, se acordó que en el improrrogable plazo de ocho días debía procederse a su derribo; de tal gravedad era que «si no lo verificara así, lo hará el Ayuntamiento a expensas de aquel, pasado dicho término»⁴⁸. El barón de Mora hizo caso omiso a tales advertencias. Al año siguiente, varios vecinos denunciaban como ruinosas las casas de D. Ignacio Marro, en la calle del Río Ancho número 12; la de doña Matilde Dumas, en Oncinellas número 12, y las del barón de Mora, en Romeo números 4 y 17.

El Ayuntamiento juzgó que sólo presentaban inminente peligro las del Río Ancho número 12 y la del Romeo número 4, y acordó que, si no eran apuntaladas por cuenta de los propietarios, serían derribadas con los costos a cargo del dueño⁴⁹. Finalmente, la casa del barón de Mora fue derribada por orden del Ayuntamiento en 1857 con cargo al presupuesto municipal⁵⁰.

D. Ignacio Marro, que contó con el apoyo de sus inquilinos, presentó más resistencia a derribar su casa, considerada ruinoso. En 1860, se dio cuenta del expediente incoado en 1856 sobre el derribo de su casa de la calle del Río Ancho número 12, y se acordó que éste se llevaría a cabo, incluyéndose en el presupuesto municipal la parte de indemnización resultante⁵¹.

⁴⁷ A.M.B., leg. n.º 257, *Policía urbana* (1845), s.f.

⁴⁸ A.M.B., leg. n.º 67, *Actas del Ayuntamiento* (1-IX-1855), f. 11.

⁴⁹ *Ibidem* (14-VIII-1856), f. 25 v.º.

⁵⁰ A.M.B., leg. n.º 68, *Actas del Ayuntamiento* (20-III-1857), f. 14.

⁵¹ *Ibidem* (2-IX-1860), f. 71.

Una de las obligaciones del Ayuntamiento relativas a la construcción de inmuebles era la de exigir los planos de las fachadas que se reedificasen o se construyesen de nuevo, los cuales debían ser examinados por un facultativo municipal cualificado para su aprobación. El arquitecto de la Diputación Provincial, José Secall, advirtió al Ayuntamiento que

«no ignorando carece esa Corporación de un facultativo que le asesore sobre decoración y ornato de las fachadas, debería no autorizar ninguna sin pasarmelo a informe, como medio a propósito de estar dentro de lo dispuesto por S.M. y evitar las deformidades que de continuo se nota en esa clase de edificaciones»⁵².

Dicho arquitecto remitió también un escrito con las dos únicas soluciones que podían adoptarse en la reforma de la fachada de la casa de Pablo Serrate, situada en la confluencia de las calles de San Bartolomé y Romero. Esta fachada, recientemente demolida, era cóncava y ocupaba gran parte de la calzada de la calle del Romero. Se trataba, pues, de alinear la fachada del edificio (el cual se extendía desde la calle de San Bartolomé hasta la plaza del Mercado), de manera que formara una línea que ensanchara la calle del Romero y regularizara la plaza de la Yerba⁵³, o bien, de retirar menos la fachada. En este segundo caso, quedaría un ángulo defectuoso junto a la calle de San Bartolomé, que afearía el conjunto. El Ayuntamiento debería autorizar una de las dos soluciones de acuerdo con «los fines que se haya propuesto, relativos al ornato de la población»⁵⁴.

Pero el Ayuntamiento solía hacer caso omiso de las repetidas advertencias hechas por el arquitecto provincial en ese sentido, y prefería solicitar el permiso de obras sin la intervención de dicho técnico, pues resultaba así menos costoso.

En 1887, el arquitecto titular de la provincia remitió al Juzgado de Primera Instancia de Barbastro una notificación, en la que se hacía constar que

⁵² A.M.B., leg. nº 204, *Obras públicas* (18-IV-1860), s.f.

⁵³ A.M.B., leg. nº 256, *Policía urbana* (julio de 1809), s.f. Se conocía vulgarmente por plaza de la Yerba al estrechamiento que presentaba la calle del Río Ancho en la confluencia de las calles de San Bartolomé y Romero. Recibía este nombre porque allí vendían la hierba las mujeres, en medio de las continuas protestas de los vecinos, ya que los manojos que se desprendían de los fajos «llegaban a cubrir la calle y con la prisa, humedad y continuo paso, quedaba sucia, incómoda para el tránsito y perjudicial para la salud».

⁵⁴ A.M.B., leg. nº 204, *Obras públicas* (18-VIII-1860), s.f.

«ni en la ciudad ni en su término no residía desde remoto e ignorado tiempo ningún arquitecto ni maestro de obras titular, por cuya razón hasta el mismo Ayuntamiento tiene la inevitable necesidad de valerse para el ramo de las obras y policía urbana de un simple alarife o Maestro albañil práctico»⁵⁵.

Los testimonios en cuanto al deficiente estado de las calles de Barbastro son constantes. En 1849, la *Comisión Permanente de Salubridad Pública*, en virtud de un oficio del alcalde corregidor de la ciudad, redactó un informe en el que se exponía el estado sanitario de la población, de cara a adoptar las medidas convenientes en caso de ser invadida por la epidemia de cólera morbo asiático. Según esta comisión, las calles presentaban un estado lamentable, por la profusión de hoyos que existía en ellas, con el consiguiente estancamiento de aguas corrompidas.

Para mejorar la situación, cada mañana a una hora convenida debían hacerse correr las aguas hasta las alcantarillas. Asimismo, se reconocía la urgencia de destapar las balsas o cerros que retenían las aguas sucias del barranco de Capuchinas y camino de Castellazuelo. Se dictaminó también el aseo y limpieza de las calles y plazas. Cada vecino tenía que limpiar la parte correspondiente a la fachada de su casa. Había que retirar de las calles los animales domésticos, cerdos y gallinas, así como el estiércol, que debía llevarse cada noche a una distancia de un cuarto de hora de la ciudad y no dejarlo «amontonado en la calle como se ve frecuentemente».

Las tareas de esta comisión no se limitaban sólo al aspecto exterior de la ciudad. En su informe, aparecen datos que nos informan de noticias curiosas sobre la vida de los barbastrenses de aquella época.

Así, la comisión visitó los numerosos edificios que albergaban un número excesivo de habitantes y denunció al concejo las deficientes condiciones de habitabilidad que presentaban. También aconsejó al Ayuntamiento que prohibiera criar conejos en las mismas habitaciones de las personas,

«excepto en parajes descubiertos dentro de las mismas casas y como se ve frecuentemente en las mismas habitaciones de sus desaseados dueños insensibles, por hábito, a la corrupción y a la hediondez que de ello resulta, e inaguantable para las demás personas que frecuentan, por deber o por negocios propios, tales focos de infección»⁵⁶.

⁵⁵ A.M.B., leg. nº 207, *Testimonios de condena* (1887), s.f.

⁵⁶ A.M.B., leg. nº 96, *Beneficencia* (12-IV-1849), s.f.

Otro de los cometidos de la *Comisión de Policía Urbana* era el de vigilar la salubridad del agua de las fuentes. En 1856, varios vecinos denunciaron la descomposición de las aguas bajo el puente de San Francisco y Abrevadero⁵⁷. Practicadas las oportunas diligencias, se concluyó que dicha insalubridad procedía de una poza que el señor D. Antonio López había destinado en la plaza de San Francisco para la confección de estiércoles. Tras la inutilización de dichas pozas, se observó que las aguas habían mejorado⁵⁸.

3.2. Proyectos de transformación urbana

a) *La Alcantarilla Mayor y el paseo del Coso*

La preocupación por mejorar la calle del Coso venía de antiguo. Durante el siglo XIX, habría de convertirse en el paseo más importante de Barbastro y en el espacio urbanístico más representativo de la ciudad, condición que ostenta hasta nuestros días.

Antes de 1845, las calles del Coso y Río Ancho⁵⁹, situada a continuación de la primera, estaban atravesadas por un barranco, el cual ocasionaba periódicamente, con sus violentas avenidas, grandes daños materiales. En las épocas de estiaje, forzosamente debía de constituir un foco de infección, que deterioraba la calidad de vida de los vecinos de estas calles y las de su entorno, en las que habitaban familias de muy variada condición.

Ya en 1785, el síndico de la ciudad, D. Pedro Loscertales⁶⁰, se había dirigido al Ayuntamiento exponiendo la necesidad de efectuar obras públicas para evitar los riesgos a que estaba sometida la población a causa del barranco⁶¹. Este proyecto consistía en hacer desaparecer

⁵⁷ A.M.B., leg. nº 67, *Actas del Ayuntamiento* (10-VIII-1856), ff. 24-24 vº.

⁵⁸ *Ibidem* (14-VIII-1856), f. 25.

⁵⁹ Hoy General Ricardos, aunque pervive el antiguo topónimo.

⁶⁰ LOPEZ NOVOA, S., *op. cit.*, t. II, p. 55 y ss.

⁶¹ En 1784, Barbastro se vio afectada por la epidemia que LOPEZ NOVOA denomina de las calenturas pútridas; en realidad, debió de tratarse de las fiebres tifoideas, que se contagian al beber agua contaminada con restos orgánicos. Posiblemente, el proyecto de Loscertals se hallara en relación con esta epidemia.

«las tres manzanas de casas que había desde el Coso hasta el río Vero, y eran las que separaban la Fustería del Río Ancho, y las que había entre esta última calle y la de las Zapaterías»⁶².

De esta manera, las calles del Coso y Río Ancho formarían una amplia avenida hasta el río Vero. Para el desagüe del barranco, habría de construirse una alcantarilla en el centro de la nueva calle que diera curso a las aguas.

El proyecto de Loscertales, del que sólo se conocen por ahora los datos proporcionados por LOPEZ NOVOA, no se llevó a cabo, y la definitiva solución para eliminar el barranco tardó casi cincuenta años. La calle del Coso era la principal vía de entrada para los viajeros que llegaban de Huesca y Zaragoza. La primera impresión que recibían de la ciudad debía de ser penosa, pues se encontraban con dicha calle atravesada por un maloliente barranco.

En 1845, se tomó la determinación de construir un desagüe de la Mina, que conduciría parte de las aguas del Barranco Hondo hasta el río Vero por el norte de la ciudad, atravesando la actual carretera de Salas. La obra duró dos años y, según LOPEZ NOVOA, costó 100.000 reales de vellón⁶³.

Solucionado el peligro del Barranco Hondo, que ya no entraba en la ciudad, ésta vio amenazada su tranquilidad pública por los desórdenes que provocaron diversos grupos de jornaleros sin trabajo⁶⁴.

En un principio, las revueltas, reproducidas en repetidas ocasiones, fueron sofocadas. Pero el Ayuntamiento dio a conocer la situación a las autoridades de la provincia, que reconocieron «cuan dificultoso era, a la par que irregular, acallar con bayonetas tanto infeliz jornalero, obligándoles acaso a desórdenes mayores», y resolvieron autorizar al Ayuntamiento de la ciudad para que utilizase del Fondo de Propios lo necesario con el fin de dar ocupación a la clase jornalera en alguna obra de utilidad pública.

⁶² LOPEZ NOVOA, S., *op. cit.*, t. II, p. 162. Estas manzanas de casas están situadas hoy entre las calles del Romero y General Ricardos.

⁶³ *Ibidem*, t. II, pp. 348-349.

⁶⁴ A.M.B., *Libro de Gestis*, s. f. (borrador). Es el único documento que se ha podido consultar sobre la construcción del paseo del Coso. Es de esperar que con la reordenación del A.M.B., la cual se está llevando a cabo, salga a la luz más documentación sobre este tema.

En consecuencia, el Ayuntamiento se decidió a iniciar la ansiada alcantarilla de la calle del Río Ancho, necesaria por su utilidad y porque permitía la ocupación de un elevado número de jornaleros. Se construyó desde el convento de los Paúles⁶⁵ hasta el río Vero, atravesando las calles del Coso y Río Ancho. La obra, dirigida por el arquitecto Mendoza, dio comienzo en marzo de 1847, con la colaboración de toda la ciudad.



Fotografía 8. PASEO DEL COSO

Vista de comienzos de siglo, tomada desde su parte sur. Desde su construcción, en 1847, constituye un elemento característico de la ciudad. Foto GALLIFA.

En el horno de la ciudad se fabricaron 80.000 ladrillos adovelados, a cuenta del Ayuntamiento, para construir la bóveda de la alcantarilla. La cal se fabricó en el monte y horno del monasterio de Nuestra Señora del Pueyo, que aportó, además, la leña necesaria de su carrascal. Para construir las

⁶⁵ El convento de los Paúles había sido abandonado en 1836 a causa de la desamortización. En 1853, se acondicionó el edificio para Seminario Conciliar (expoliado durante la guerra de 1936-39). Su solar se convirtió en la actual plaza de Aragón y estación de autobuses.

paredes de la alcantarilla, que eran de piedra cascote y mampostería, se aprovecharon materiales procedentes del ex-convento de Trinitarios⁶⁶.

Los fondos para llevar a cabo dicha obra procedían de diferentes fuentes. El vecindario aportó 6.000 reales de vellón para sostener a los jornaleros; la Sociedad de Carnes colaboró con 8.000 reales de vellón, y el Fondo de Propios contribuyó con 40.000 reales de vellón. Además, se dieron novilladas todos los domingos en la plaza de toros, que produjeron 8.000 reales de vellón.

Terminada la alcantarilla,

«se hizo la plantación de árboles o Salón del Coso y paseo que media hasta la Mina consiguiéndose de este modo que la calle que a principios de 1847, se contaba por la más inmundada, indecente e intransitable de Barbastro, fuese a fin de 1848 la más hermosa sin duda de la localidad; y que lo que fue poco ha barranco terrible, ediondo y asqueroso, quedase convertido en paseo decente y agradable»⁶⁷.

b) El puente de la Misericordia

El puente de la Misericordia, punto de partida del camino de Fonz, había sido reconstruido con tablas en el año 1826⁶⁸. En general, resultaba intransitable para los carros y aun para las personas, de manera que era necesario desviarse hacia los puentes de San Francisco y del Portillo para acceder a la ciudad. Esto ocasionaba considerables molestias a los viajeros que se dirigían a la calle de Monzón, que se hallaban obligados a dar un importante rodeo antes de entrar en la misma.

En 1856, el Ayuntamiento tomó en consideración la urgencia de restaurar este puente, asumiendo los gastos que ocasionara su reparación, previa deliberación sobre la conveniencia de construirlo en piedra o madera⁶⁹. El alcalde encargó particularmente al albañil Joaquín Colomer el presupuesto aproximado del coste de las obras, el cual no se preveía exce-

⁶⁶ Este convento existía en Barbastro desde mediados del siglo XVI, a la derecha del camino de Huesca, enfrente de la ermita de Loreto, también desaparecida. Fue destruido durante la guerra de la Independencia y abandonado definitivamente en 1814.

⁶⁷ A.M.B., *Libro de Gestis*, s. f. (borrador). Ver fotografía nº 8.

⁶⁸ A.M.B., leg. nº 203, *Obras públicas*, s. f.

⁶⁹ A.M.B., leg. nº 67, *Actas del Ayuntamiento* (15-I-1856), f. 3 vº.

sivo, pues se pensaba reutilizar parte de los materiales del puente deteriorado; éstos suponían la tercera parte de los 20.000 reales de vellón en que estaba presupuestada dicha reparación⁷⁰.

Los restantes fondos provendrían del importe de los árboles de la alameda del Calvario, subastados por el Ayuntamiento, y de las aportaciones voluntarias de los mayores contribuyentes⁷¹. Como todavía eran insuficientes, se acordó gravar con cuatro maravedíes a cada carnicería que vendiera carne en las tablas públicas⁷². Finalmente, y ante la carencia de recursos, se acordó reparar el puente sólo en lo más imprescindible, para que pudieran transitar por él «al menos personas y caballerías»⁷³. El día 16 de mayo de 1856 se hallaba concluida su restauración provisional, a cargo de los presupuestos del Ayuntamiento⁷⁴.

Los mayores contribuyentes de la ciudad, que se consideraban muy perjudicados por el estado intransitable de dicho puente, asociados con el Ayuntamiento, decidieron llevar a cabo su recomposición, ya que la madera que lo sustentaba se hallaba muy deteriorada. La corporación acordó que, a la mayor brevedad, se procediera a la ejecución de dicha obra, teniendo en cuenta

«la solidez que sea doble con arcos de ladrillo, previa la formación de los planos y presupuestos correspondientes, e inclusión de lo necesario en el presupuesto municipal»⁷⁵.

El arquitecto provincial de Huesca, José Secall, presentó al Ayuntamiento las condiciones, presupuesto y plano para la construcción del puente⁷⁶. Estas eran las siguientes:

1º) *Descripción de las obras*. El proyecto contemplaba la conveniencia de demoler el puente deteriorado y construir uno nuevo con arreglo al plano; según éste, contaría con dos arcos de anchura para dar salida a las

⁷⁰ *Ibidem* (5-I-1856), f. 6.

⁷¹ A.M.B., leg. nº 67, *Actas del Ayuntamiento* (2-III-1856), f. 9 vº.

⁷² *Ibidem* (12-III-1856), ff. 10-11.

⁷³ *Ibidem* (7-V-1856), f. 15 vº.

⁷⁴ *Ibidem* (16-V-1856), f. 17.

⁷⁵ A.M.B., leg. nº 68, *Actas del Ayuntamiento* (16-V-1861), f. 91.

⁷⁶ A.M.B., leg. nº 204, *Obras públicas* (1861), s.f.

aguas en caso de que se produjera una de la frecuentes avenidas del río Vero. Para su construcción, era necesario derribar toda la obra anterior de madera, piedra y ladrillo, hasta llegar a un punto suficientemente sólido para fundar la nueva obra. En su reedificación debía emplearse sillería hasta los salmeres; ladrillo en los arcos, paramentos y pretilas, y mampostería en los senos de los arcos⁷⁷.

2º) *Condiciones de los materiales.* Las piedras para sillería se habrían de obtener de las mejores canteras de Castejón del Puente o de cualquier otro punto que la produjera de tan buena calidad. La piedra para mampostería debería ofrecer igual resistencia a la compresión que la sillería; no se admitirían cantos rodados más que para el ripiado o relleno. La mezcla sería de cal crasa y arena, fina, confeccionada en las proporciones y según el método determinado por el director de la obra.

3º) *Ejecución de las obras.* El director debía ordenar el derribo y fijar la profundidad a que éste debía extenderse, haciendo luego el replanteo de la obra nueva. La fecha para concluir las obras se fijaría en cuatro meses a partir de la subasta.

La piedra de sillería sería labrada a pico con aristas sacadas a cincel y su asiento se haría con lechadas de cal ordinaria, sin ripio ni arenas en sus lechos y sobrelechos. El ladrillo de los paramentos debía sentarse en hileras perfectamente horizontales, formando puntas verticales dispuestas a plomo unas sobre otras.

Terminada la fábrica del puente, el contratista haría el terraplén y el firme sobre el mismo, ateniéndose para ello a las mismas condiciones con que se habían llevado a cabo obras de esta clase en la carretera de Barbastro a El Grado.

4º) *Medición y valoración de las obras.* El contratista debía realizar por su cuenta y riesgo las cimbras, andamiajes y demás operaciones auxiliares de la construcción. Cada quince días, a partir de su comienzo, se realizaría una medición de las obras ejecutadas, y, expedida la correspondiente certificación por el director, sería pagado su importe al contratista.

⁷⁷ Para valorar el proyecto del puente de la Misericordia (1861) en todos sus detalles, ver gráfico nº 8.



A. de S. Cap. 2.º, Obra P.º 1.º, 1861

PROYECTO DE UN PUENTE SOBRE EL RIO VERO EN LA CIUDAD DE BARRASTRO

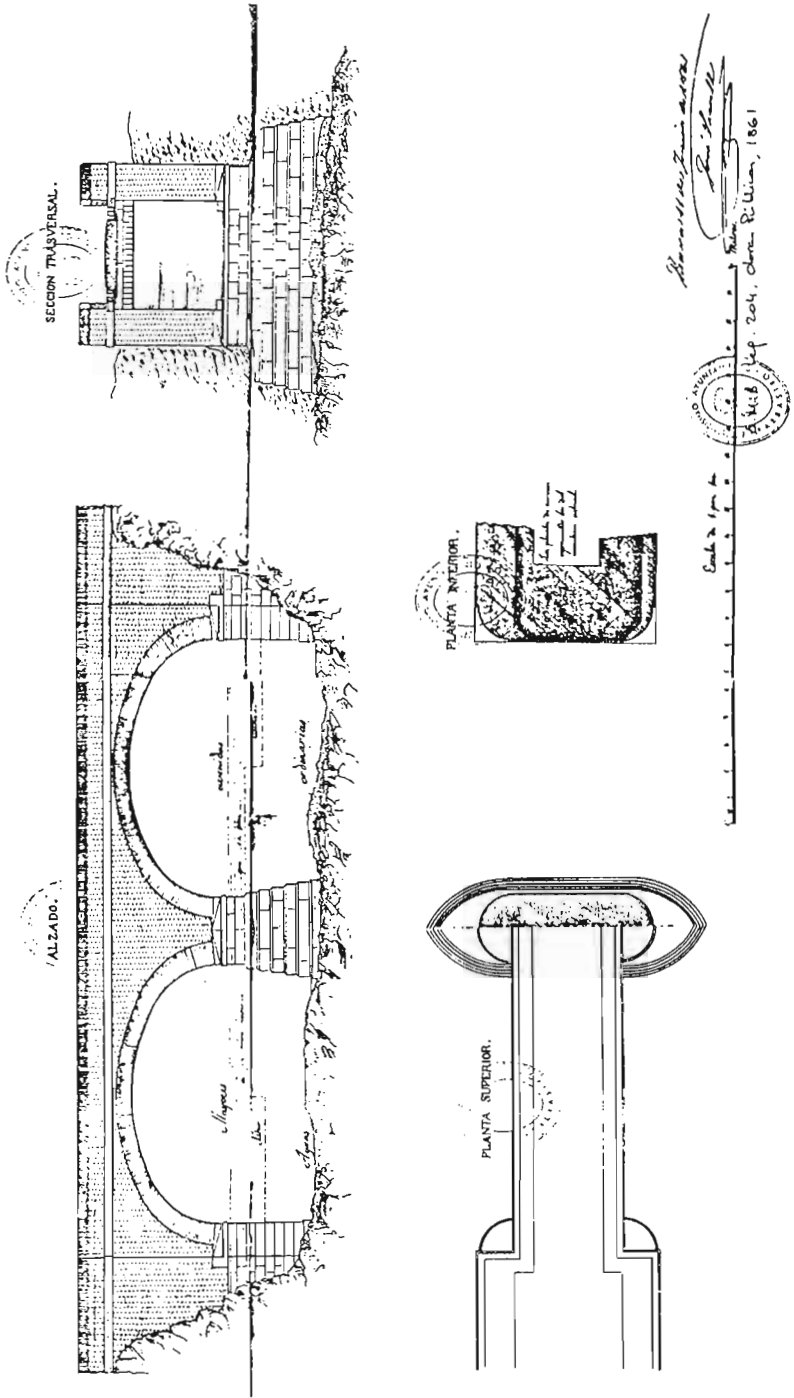


Gráfico nº 8.- Proyecto de construcción del puente de la Misericordia, realizado por el arquitecto José Secall (1861).

5º) *Recepción de las obras*. En el momento de ser terminadas dichas obras, las examinaría una comisión del Ayuntamiento con el director; si las encontraban conformes, se declararían las obras recibidas provisionalmente, quedando a cargo del contratista su conservación durante seis meses.

Para construir el puente de la Misericordia con arreglo a las condiciones expuestas, José Secall presentó un presupuesto⁷⁸ que ascendía a 46.626,23 reales de vellón. El Ayuntamiento rechazó el proyecto y el presupuesto presentados por José Secall, porque

«en vista que el Arquitecto Provincial no ha comprendido bien el objetivo que era reformar el puente, utilizando la planta que hoy tiene, y ha hecho, en cambio, un plano y presupuesto que puede considerarse de lujo, se acordó suspender la inclusión del mismo en el presupuesto municipal adicional de este año»⁷⁹.

Según se desprende de la documentación consultada, el puente de la Misericordia siguió en estado ruinoso durante veinte años. En 1863, varios vecinos solicitaron al Ayuntamiento su reedificación⁸⁰.

La corporación, teniendo presentes los antecedentes de 1861, reconoció la conveniencia y necesidad de la referida obra, la cual sería llevada a cabo de manera mucho más modesta a la proyectada por José Secall unos años antes. En consecuencia, se ordenó que se procediera a la rehabilitación de este puente con madera, en la forma que había existido hasta entonces. Se acordó solicitar la competente autorización del gobernador de la provincia

«para verificar la obra por Administración, sin la intervención del Arquitecto Provincial con el objeto de que sea menos costosa»⁸¹.

c) *Construcción del tranway*

Realizada la línea de ferrocarriles desde Barcelona a Zaragoza, la ciudad de Barbastro inició las gestiones para conseguir un tramo de ferrocarril hasta Selgua, que pusiera en comunicación a la ciudad con la vía que unía áreas económicas más prósperas. Además, la concesión del ferrocarril significaba

⁷⁸ A.M.B., leg. nº 204, *Obras públicas* (11-VI-1861), s.f. Ver documento nº 1.

⁷⁹ A.M.B., leg. nº 68, *Actas del Ayuntamiento* (16-VI-1861), f. 92 vº.

⁸⁰ *Ibidem* (19-VII-1863), f. 11 vº.

⁸¹ *Ibidem* (21-VIII-1863), f. 14 vº.

para Barbastro un evidente prestigio y la única manera de comunicarse rápidamente con otras regiones del país. En consecuencia, todos los esfuerzos de la ciudad irán encaminados, durante más de veinte años, a la consecución de tan anhelado logro.

En 1861, el Ayuntamiento y los mayores contribuyentes, bajo la presidencia del alcalde, D. Vicente Juste, acordaron la conveniencia de la construcción de un *tranway* o ferrocarril a sangre que, partiendo de la ciudad, empalmara en Selgua con la línea de Zaragoza a Barcelona.

La corporación, considerando las indudables ventajas que reportaría a Barbastro el que se hiciera realidad este proyecto, determinó solicitar la concesión del *tranway*, aprovechando un trozo de carretera que partía de la ciudad en dirección a Monzón y Lérida. Se destinarían a ello los fondos presupuestados para la continuación de dicha carretera, que quedaría convertida en *tranway*. En total, los fondos que pensaba utilizar el Ayuntamiento para llevar a buen término dicho proyecto ascendían a 1.877.341 reales de vellón y 7 céntimos «y todo lo demás que en su caso fuera necesario»⁸².

La concesión del *tranway* fue tramitada en Madrid por el diputado Juan Francisco de Escudero y Azara. Sus gestiones fueron tan eficaces que, dos meses más tarde, el 5 de junio de 1861, se autorizó por real orden la concesión de un *tranway* que, partiendo de Barbastro, iría a empalmar con el ferrocarril de Barcelona a Zaragoza, en la estación de Selgua⁸³. El mismo día, el Ayuntamiento de Barbastro tuvo noticia de este otorgamiento por medio de un telegrama procedente de Madrid, firmado por los diputados Madoz, Escudero y Cavero, en el que se señalaba de una manera muy escueta la forma de pago: «Estado paga mitad, otra mitad Provincia»⁸⁴. El mismo año se subastaron las obras en 784.344 reales de vellón y 8 céntimos, las cuales recayeron en Casimiro Juseu⁸⁵.

⁸² A.M.B., leg. n.º 68, *Actas del Ayuntamiento* (25-IV-1861), f. 9 v.º. Los concejales y contribuyentes que acordaron solicitar el *tranway* eran los siguientes:

Concejales: Juste, Llanas, Romeo, Palacín, Juseu, Tremosa, Franco, Baselga, Lafarga, Campo, Serrate, Gómez, Ramonet y Romero.

Contribuyentes: Aznar, Abadía, Mediano, Ferrando, Rocafort, Solanilla, Gabás y Samitier.

⁸³ A.M.B., leg. n.º 204, *Obras públicas* (5-V-1861), s.f.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ Artículo de Florentino FUERTES en «El Cruzado Aragonés» (Barbastro, 30-VIII-1980).

Sin embargo, en 1865 se suspendieron las obras del *tranway* («puesto que parece no pasará de ser una carretera perfeccionada») y la corporación decidió llevar a la realidad la conversión del *tranway* a Selgua en *ferrocarril*, aprovechando las buenas relaciones que Pascual Madoz y Constantino Gambel mantenían con Girona, director del ferrocarril de Zaragoza a Barcelona⁸⁶.

En 1866, Constantino Gambel envió al Ayuntamiento de Barbastro el documentado y voluminoso proyecto para la construcción del ferrocarril, cuyo autor era el ingeniero Mariano Perellada⁸⁷. El presupuesto general del mismo ascendía a un total de 8.205.541,24 reales de vellón y en él estaban incluidas la construcción y colocación de la vía, así como la compra de diverso material para su explotación: máquinas, vagones,...

El Ministro de Fomento, Manuel de Orovio, presentó el proyecto de ley sobre la concesión de dicho ferrocarril, la cual fue aprobada con una subvención de 119.857 escudos⁸⁸.

Mientras tanto, el concejo de Barbastro, que esperaba con impaciencia la favorable resolución de dicho proyecto de ley, decidió preparar lo conveniente

«para solemnizar tan fausto acontecimiento (...) interpretando así el Ayuntamiento el júbilo con el que el vecindario la recibiría y, dando a entender que le atribuía su verdadera significación e importancia».

En consecuencia, la corporación acordó lo siguiente:

⁸⁶ A.M.B., leg. nº 68, *Actas del Ayuntamiento* (5-I-1865), ff. 57-57 vº. Constantino Gambel era el diputado barbastrense en Madrid. Más tarde, fue gobernador civil en la provincia de Huesca.

⁸⁷ «El Cruzado Aragonés» (Barbastro, 30-VIII-1980), artículo de Florentino FUERTES en el centenario de la inauguración del tramo del ferrocarril de Barbastro a Selgua, hoy ya fuera de servicio. Según consta en el legajo 69 –*Actas del Ayuntamiento* (5-V-1866)–, ff. 51-52 vº., sólo la elaboración del proyecto de construcción del ferrocarril de Barbastro a Selgua ascendió a un total de 66.938 reales de vellón.

⁸⁸ «El Cruzado Aragonés» (Barbastro, 30-VIII-1980), artículo de Florentino FUERTES. Por decreto de 26 de junio de 1864 el escudo pasó a ser una moneda de plata, de peso 12,98 gr y ley 900 milésimas, equivalente a 10 reales de vellón; este nuevo escudo fue la base del sistema monetario español entre aquella fecha y octubre de 1868, en que fue desplazado por la peseta. En consecuencia, la subvención destinada para la concesión del ferrocarril ascendía a 1.198.570 reales de vellón.

«en el momento que se reciba la noticia de haber sido sancionada por S.M. la Ley de Concesión del Ferrocarril de esta ciudad a la estación de Selgua, el Ayuntamiento se reunirá en sesión extraordinaria en la cual se felicitará y manifestará su gratitud al Excmo. Sr. D. Manuel Orovio, Ministro de Fomento, y a los Señores Diputados a Cortes por sus servicios actuales, al Sr. D. Constantino Gambel por los muy grandes que prestó en su tiempo que de tanto provecho han sido en el asunto, así como a los señores D. Francisco Escudero y Azara, D. Pascual Madoz que también, respectivamente, han cooperado del modo que cada uno ha podido».

Se organizó asimismo una gran fiesta cívica, en la que voltearan las campanas de todas las iglesias y salieran los gigantes y cabezudos por las calles. Además, se invitó al vecindario a que iluminara por las noches los balcones y ventanas de sus casas y se estableció que

«la música toque desde el oscurecer hasta las nueve en las Plazas Consistoriales, haciéndose después en el Coso hasta las once de la noche».

El primer día festivo más inmediato a la llegada de los comisionados, Bonifacio Erruz y Cayetano Franco, concejales del Ayuntamiento, se celebraría un solemne tedéum en la Catedral⁸⁹.

Rápidamente, se iniciarían las gestiones para llevar a buen termino el proyecto. La subasta de las obras, que durarían doce años rematada el día 21 de junio, recayó en Cayetano Franco⁹⁰. Algunos meses más tarde, la *Dirección General de Obras Públicas* se preguntaba si los rendimientos de este pequeño ferrocarril se corresponderían con el sacrificio que conllevaba la ejecución de las obras, pero la ciudad de Barbastro era optimista con respecto a este interrogante⁹¹.

Lo cierto es que la construcción del ferrocarril provocó un efecto inmediato, que ya ha sido recogido en años y actuaciones anteriores: alivió momentáneamente la miseria de los numerosos jornaleros sin trabajo que vivían en la ciudad. En 1867, se recibió una notificación del Gobierno Civil en la que se invitaba al Ayuntamiento de Barbastro a activar las obras públicas, entre ellas la del ferrocarril, para dar ocupación a las clases jornaleras⁹².

⁸⁹ A.M.B., leg. n.º 68, *Actas del Ayuntamiento* (26-VI-1867), f. 13 v.º.

⁹⁰ *Ibídem* (14-XII-1867), f. 68.

⁹¹ A.M.B., leg. n.º 69, *Actas del Ayuntamiento* (10-XII-1868), f. 66.

⁹² A.M.B., leg. n.º 68, *Actas del Ayuntamiento* (8-IX-1867), ff. 50 - 50 v.º.

d) Carreteras

• Carretera de Huesca

En 1856, en cumplimiento de la ley de 11 de abril de 1849 sobre travesías de los pueblos por donde cruzan las carreteras principales, el Ayuntamiento de Barbastro deliberaba sobre si convenía trazar la travesía de la carretera de Huesca a Lérida por el interior o por las afueras de la ciudad (solución esta última que sólo muy recientemente se ha llevado a cabo, con la construcción de la variante N-240 que circunvala a la ciudad por el sur). Sin embargo, en 1856 se estimó, después de detenidas discusiones, la conveniencia de que la carretera cruzara la ciudad por las calles del Coso, Río Ancho y Monzón⁹³.

Barbastro, tradicionalmente interesado en disfrutar de las ventajas de las buenas comunicaciones, ya había instado en 1851 al ingeniero de la provincia para que se trasladase a la ciudad con el fin de cobrar los planos y presupuestos del tramo de carretera de Barbastro a Peraltilla⁹⁴. Se subastaron las obras en un millón de reales de vellón, que recayeron en Juan Mestre y asociados⁹⁵. La ciudad satisfizo la cuarta parte del coste del total de las obras, que ascendía a 240.000 reales de vellón. Las obras se terminaron en 1860⁹⁶, pero para su consecución debieron crearse 120 acciones de a 2.000 reales cada una⁹⁷.

• Carretera de Graus

También en 1860 se inauguraron los trabajos de las carreteras de Barbastro a Francia por Graus y Benasque, y de Barbastro a Navarra por el Grado, Boltaña y Jaca⁹⁸, que constituyen, hasta la localidad de El Grado, donde primitivamente se bifurcaban, una única vía denominada carretera de Graus.

⁹³ A.M.B., leg. nº 67, *Actas del Ayuntamiento* (27-I-1856), f. 4.

⁹⁴ A.M.B., leg. nº 204, *Obras públicas* (24-IV-1851).

⁹⁵ A.M.B., *Libro de Gestis* (1851), s. f. (borrador).

⁹⁶ *Ibidem* (1860).

⁹⁷ A.M.B., leg. nº 204, *Obras públicas* (24-IV-1851), s. f.

⁹⁸ A.M.B., *Libro de Gestis* (24-VI-1860), s. f. (borrador).

El trazado de la carretera de Graus afectó bastante a la fisonomía de la ciudad, pues no se aprovechó el antiguo camino de Graus, sino que se abrió una nueva vía de comunicación paralela, típicamente decimonónica, que, a través de las calles del Coso y Río Ancho, atravesaba el río Vero por el «Puente Nuevo». De este último no tenemos constancia en los documentos consultados hasta 1867, año en que se especifica que dicho puente «conduce desde esta ciudad a la villa de Graus»⁹⁹.

En 1866, el ingeniero jefe de caminos de la provincia de Huesca manifestó al Ayuntamiento la necesidad de mejorar las carreteras mencionadas, pero el concejo alegó que carecía de todo recurso para contribuir en la parte más pequeña de los gastos¹⁰⁰.

De nuevo en 1867, el gobernador civil de Huesca dio cuenta al Ayuntamiento de una notificación del ingeniero jefe de la provincia, en la que instaba al concejo a que se ocupara de los trabajos de reparación de carreteras en las inmediaciones de la ciudad para dar trabajo a los braceros sin ocupación, bien con la participación, como tantas otras veces, de los particulares, bien por cuenta de la corporación municipal¹⁰¹.



Fotografía 9. CALLE DE GRAUS

Instantánea de comienzos de siglo tomada desde la parte este. Constituía la vía de acceso para aquellos viajeros que abordaban la ciudad por el camino de Graus. Hoy ofrece un aspecto similar al de la fotografía. Foto GALLIFA.

⁹⁹ A.M.B., leg. nº 68, *Actas del Ayuntamiento* (30-X-1867), f. 59 vº. Ver documento nº 2 y fotografías núms. 9, 10 y 11.

¹⁰⁰ A.M.B., leg. nº 69, *Actas del Ayuntamiento* (24-I-1867), f. 27.

¹⁰¹ A.M.B., leg. nº 69, *Actas del Ayuntamiento* (13-I-1866), f. 27.



Fotografía 10. PUENTE DE LA CARRETERA DE GRAUS

Paisaje ciudadano de comienzos de siglo, fotografiado desde su parte este. Este puente, construido en 1867, ponía en comunicación la carretera de Graus con el Río-Ancho, cuyo aspecto actual es bien diferente. Foto GALLIFA.



Fotografía 11. CARRETERA DE GRAUS

Vista tomada a comienzos del siglo XX desde el Puente Nuevo. La casa de la izquierda aún existe, pero los árboles han desaparecido y en su lugar se han levantado modernos edificios. Foto GALLIFA.

4. BARBASTRO, DESDE EL SEXENIO REVOLUCIONARIO A LA RESTAURACION MONARQUICA

Los prohombres barbastrenses se sumaron a la revolución de setiembre de 1868 con verdadero entusiasmo. La Junta Revolucionaria, en atención a los servicios que por Barbastro habían prestado Pascual Madoz y Constancio Gambel, «así como por los sacrificios que tiene hechos por causa de la libertad el Sr. D. José Palacín», acordó para ellos el nombramiento de Presidentes Honorarios de la Junta¹.

Una de las primeras medidas llevadas a cabo fue la de cambiar la denominación de las calles, que recibieron el nombre de los protagonistas de la Gloriosa. Según consta en los *Libros de Actas*, estos nuevos rótulos, de los que damos cuenta más abajo, permanecieron algún tiempo (alguno, como el de la calle de Los Argensola, ha pervivido hasta hoy).

<i>Nombre antiguo</i>	<i>Nombre dado por la Junta Revolucionaria²</i>
Coso	Salón de la Democracia
Fuentes	Calle de Topete
Plaza de San Francisco	Plaza de Topete
Rollo	Calle de Serrano
Fustería	Calle de Castelar
Caballeros	Calle de Pi y Margall
Carreteras	Calle de Ribero

¹ A.M.B., leg. nº 69, *Actas del Ayuntamiento* (14-X-1868), f. 3 vº.

² *Ibíd.*, ff. 7-8.

<i>Nombre antiguo</i>	<i>Nombre dado por la Junta Revolucionaria</i>
Hornos	Calle de Prim
Calvario	Calle de La Independencia
Río Ancho	Calle de La Libertad
Mayor	Calle de Los Argensola
Santa Lucía	Calle de Orense
Puente Nuevo	Puente de Gambel
Monzón	Calle de Madoz
Plaza de Guisar	Plaza de la Independencia
Calle del Portillo	Calle 29 de Septiembre
San Hipólito	Calle de Pierrad
Cascajo	Calle de Sagasta
Lacorte	Calle del Puente de Alcolca
Esparza	Calle de Quevedo
Santo Domingo	Calle de Cádiz
Saso y Saurina	Calle de Santoña
Zapaterías	Calle de Cervantes
Romero	Calle de Riego
Palacio	Calle de Lanuza
Capuchinos	Calle de Gambel
Castelnou	Calle de Argüelles
Conde	Calle de Espartero
Oncinellas	Calle de Béjar
Tallada	Plaza del Ferrocarril
Barrionuevo	Plaza de Padilla
San Bartolomé	Calle de Sahún

4.1. Obras públicas

A comienzos del año siguiente, el nuevo concejo inició la ejecución de las obras públicas más necesarias, que, a su juicio, eran la colocación de aceras y la recomposición de los caminos vecinales. Como tantas veces, estas tareas sirvieron para «emplear un número considerable de jornaleros pobres que se hallan sin trabajo»³. Los últimos treinta años del siglo XIX se caracterizan en Barbastro por la concepción de los más variados proyectos, cuya ejecución reportaría progreso y riqueza a la ciudad.

Así, por ejemplo, en 1888, el ingeniero Hermenegildo Gorría presentó el proyecto de construcción de un pantano sobre el río Vero en el término de Alquézar, que debería contribuir a la tan ansiada prosperidad de la co-

³ A.M.B., leg. n.º 69, *Actas del Ayuntamiento* (5-II-1869), f. 5 v.º.

marca⁴. Este proyecto fue rechazado por el Ayuntamiento, que tampoco aceptó los de alumbrado público por gas⁵ y el de la traída de aguas potables⁶, también presentados por Hermenegildo Gorría; de éstos, sólo se conservan en el *Archivo Municipal* de Barbastro los pliegos de condiciones económicas sobre los cuales debían llevarse a cabo.

En 1885, el Ayuntamiento decidió construir un nuevo cementerio, puesto que el existente no reunía ya las condiciones higiénicas mínimas. A pesar de las numerosas gestiones llevadas a cabo por el concejo, este deseo tampoco se hizo realidad⁷.

Pero la aspiración que acaparó la actividad ciudadana fue la de la construcción de un tramo de ferrocarril que uniría Barbastro con Selgua. Este proyecto, hecho realidad en 1880, inspiró a los munícipes barbastrenses otro mucho más ambicioso y utópico, a saber, el de prolongar el ferrocarril en construcción desde Selgua hasta París, atravesando la parte central del Pirineo. En este sentido, el alcalde de Barbastro Jorge Puyol envió en 1880 una circular a los alcaldes de las localidades de la ribera del Cinca, interesadas en la construcción del ferrocarril central, invitándoles a la junta del día 8 de setiembre. En la circular se intentaba demostrar, entre otras muchas cosas, lo siguiente:

«Aunque se ha extraviado hasta cierto punto la opinión y se ha dicho que Aragón *unánime* reclama con imperio y urgencia un Ferro-carril internacional, que no es el del Cinca, aun pueden revestir nuestras gestiones el carácter de oportunidad y verse coronadas por el afortunado éxito.

No hay sofisma, por hábil que su estructura sea, capaz de oscurecer la verdad. Nuestro apetecido Ferro-carril, parangonado por el Canfranc, es siete millones de pesetas más barato, su recorrido de Zaragoza a París sobre 80 kilómetros más corto y 36 desde su punto de partida hasta la frontera, y para que nada deje de recomendar-

⁴ A.M.B., leg. nº 207, *Obras públicas* (4-I-1888), s.f.

⁵ *Ibidem* (16-I-1888).

⁶ *Ibidem* (4-I-1888).

⁷ *Ibidem* (10-II-1885). El cementerio que existía en Barbastro en 1885 –el mismo que se utiliza en la actualidad– no reunía las condiciones higiénicas necesarias, según constaba en un expediente formado a tenor de lo dispuesto en la real orden circular de la Gobernación, con fecha de 20 de febrero de 1883. Veamos algunas de las condiciones higiénicas que incumplía el cementerio según el expediente: la naturaleza del terreno era detritica, pues dicho terreno se hallaba completamente transformado por la gran acumulación de sustancias orgánicas y animales, que formaban un suelo eminentemente amoniacal, imposibilitado para la absorción por estar ya muy saporificado. Además, la dirección de las aguas subterráneas era directa; las aguas de las fuentes de la Tallada y Coso procedían de las aguas subterráneas del mismo cementerio.

le, el único que perfora al Pirineo por su centro, y que alcanza mejores defensas militares»⁸.

Las gestiones fueron muy activas. Años más tarde, en 1884, el alcalde de Barbastro invitó de nuevo a los representantes de las localidades interesadas en este ideal, a las autoridades eclesiásticas, civiles y militares, así como a los corresponsales de los periódicos provinciales y regionales más importantes, al acto de recepción de la Comisión Internacional en el andén de la estación del ferrocarril, lo cual constituyó un testimonio de adhesión en favor del proyecto de construcción del *ferrocarril del Cinca*⁹.

A pesar de que las gestiones en este sentido contaban con escasas posibilidades de éxito, los barbastrenses siguieron luchando durante muchos años por la consecución de una línea de ferrocarril que pusiera en comunicación a la ciudad con Francia, siguiendo el cauce del Cinca o del Esera¹⁰. Con el tiempo y con las sucesivas negativas por parte del Gobierno, este proyecto se fue olvidando y otros menos ambiciosos, pero de más fácil realización, ocuparon la atención de los vecinos. Por el momento, la inauguración y puesta en funcionamiento del tramo del ferrocarril de Barbastro a

⁸ A.M.B., leg. nº 206, *Obras públicas* (26-VIII-1880), s.f. Ver documento nº 3.

⁹ A.M.B., leg. nº 207, *Obras públicas* (30-VII-1884 y 1-VIII-1884), s.f. Fueron invitadas las siguientes personas: corresponsales de la «Renaixença» y «Diario de Barcelona»; el Teniente Coronel Primer Jefe del Batallón de Reserva de Barbastro; el Coronel Comandante militar; el gobernador eclesiástico de la diócesis; el deán del Cabildo Catedral; Francisco Falceto, corresponsal del «Diario de Huesca»; Gregorio Rufas, corresponsal del «Norte de Aragón»; José Bielsa, corresponsal del «Globo»; el secretario de primera instancia del partido judicial de Huesca; el juez municipal; los presidentes del *Círculo Aragonés*, *Círculo de la Amistad*, *Círculo de la Unión* y *Círculo de la Constancia*; los diputados Ramón Borrueal y Antonio Albás, en nombre del Presidente de la Diputación de Huesca, que excusó su asistencia por estar comprometido en el proyecto del Canfranc.

El día uno de julio se sirvió un refresco en la Casa Consistorial en obsequio de la Comisión Internacional. Los invitados fueron agasajados con 40 litros de clarete común de Ferrán, 20 litros de clarete común, 10 de moscatel del Pueyo, 20 de vino rancio, 40 botellas de champán, 12 botellas de ron, 12 de coñac, café,... Además, se sirvieron en el refresco 50 vasos de horchata, 50 de leche merengada, sorbetes, 100 vasos de crema de Viena, 50 de limón, alberges, fresas y avellanas. Los gastos de esta recepción fueron pagados por suscripción popular voluntaria entre los vecinos. Se contrató para la ocasión a un cocinero y dos camareros.

¹⁰ A.M.B., leg. nº 207, *Obras públicas* (28-I-1886), s.f. El ferrocarril del Cinca atravesaba las siguientes localidades: Madrid a Zaragoza, Tardienta, Huesca, Barbastro, Fonz, Bielsa, túnel internacional, salida del túnel internacional a Lannmezá, Aux, París; en total, 1.398 kilómetros.

El ferrocarril del Esera debía recorrer las siguientes localidades: Madrid a Zaragoza, Huesca, Barbastro, Fonz, Benasque, túnel internacional, salida del túnel internacional a Bagnères de Luchon, Montrejeau, Aux, París; en total, 1.374 kilómetros.

Selgua supusieron un gran acontecimiento en la ciudad, si bien ésta no vio modificado por ello su aspecto urbano de manera notable¹¹.

Sin embargo, al amparo de los documentos consultados, puede deducirse que la vida social de los barbastrenses se intensificó en esta época: la construcción del teatro, en 1888, y de la plaza de toros, en 1892, así como la apertura de casinos y cafés, son buena prueba de ello. En 1886, ya existían en Barbastro tres casinos, llamados *Barbastrense*, de *La Amistad* y de *La Unión*¹², cuyas actividades no se interrumpieron hasta bien entrado el siglo XX.

La iniciativa religiosa también adquirió empuje. En 1869, se asentaba en Barbastro la Congregación de Misioneros Hijos del Sagrado Corazón de María, quienes inauguraron en 1888 una magnífica iglesia, de concepción neobarroca, en la calle de Monzón. Las religiosas Siervas de María también se instalaron en la ciudad. Estas ocuparon en 1899 una casa-convento en la calle de las Fuentes, hoy desaparecida. Ambos proyectos serán analizados más adelante.

a) *Las nuevas aceras*

En 1871, el Ayuntamiento de Barbastro consideró la conveniencia de promover alguna obra pública con el fin de proporcionar trabajo, una vez más, a los numerosos jornaleros,

«reducidos en el día a la desolada suerte de implorar la caridad pública, siendo también una medida preventiva para conservar el orden público»¹³.

Puesto que el Ayuntamiento había consignado una cantidad insignificante para dichas obras públicas, en esta ocasión se resolvió que no sería conveniente recomponer los caminos

«porque en vez de ser un modo de remediar la necesidad principal, que es la manutención de la clase jornalera, esta tendría que contribuir sin recompensa alguna obligada como carga vecinal»¹⁴.

¹¹ Ver gráfico nº 3 y fotografía nº 13.

¹² VALVERDE, E., *op. cit.*, p. 55.

¹³ A.M.B., leg. nº 70, *Actas del Ayuntamiento* (5-I-1871), f. 11 vº.

¹⁴ A.M.B., leg. nº 70, *Actas del Ayuntamiento* (5-I-1871), f. 11.

Por el contrario, la municipalidad propuso construir aceras en diferentes calles de la ciudad, con lo cual, además de mejorar las vías urbanas, se daría trabajo a los jornaleros en paro, sin gasto alguno para las arcas municipales. En efecto, según la reciente real orden de 10 de agosto de 1869, los propietarios de los edificios debían sufragar todos los gastos de colocación de aceras, pues éstas resguardaban a dichos edificios de la humedad¹⁵. En consecuencia, se acordó la construcción de aceras por ambos lados en las siguientes calles¹⁶:

- Continuación de la calle 29 de Septiembre hasta el puente del Portillo.
- Calle de La Libertad hasta la Catedral por toda la calle de Los Argensolas.
- Calle de Orense.
- Calle de Pierrad.
- Calle de Riego hasta la Fustería.
- Continuación de la calle Castelar hasta la esquina de la casa de D. Cayetano Franco, en la cual comienza el Salón de la Democracia.
- Calle del Romero.
- Calle de la Libertad.
- Calle de Béjar.

En la calle Madoz faltaban aceras en los frentes de algunas casas, de modo que la municipalidad acordó que los propietarios de las mismas las construyesen al mismo nivel y altura que las existentes¹⁷. De igual manera ocurría en la del 29 de Septiembre, pero los vecinos se negaron a acatar las disposiciones del Ayuntamiento y fueron necesarias numerosas gestiones para obligarlos a construir las aceras por su cuenta¹⁸.

El albañil del Ayuntamiento aconsejó, en la construcción de dichas aceras, la utilización de la piedra procedente de la cantera de Pozán de Vero u otra similar. Asimismo, determinó que las losas debían poseer la anchura reglamentaria de tres pies, es decir, 84 centímetros, y que el grueso de la losa debía ser de 20 centímetros como mínimo¹⁹.

15 *Ibidem*.

16 Para la identificación de estos rótulos, ver pp. 87.

17 A.M.B., leg. nº 70, *Actas del Ayuntamiento* (5-I-1871), f. 12.

18 *Ibidem* (31-VIII-1871), f. 78.

19 *Ibidem* (5-I-1871), f. 13.

El plazo concedido para construir las aceras fue de 20 días, pasado el cual debían ser inspeccionadas por la *Comisión de Policía Urbana*, asistida por dos peritos, con el fin de verificar las condiciones de seguridad, solidez y anchura de las mismas²⁰.

b) Construcción de la alcantarilla de la plaza de la Tallada

En marzo de 1888, el Ayuntamiento presentó un pliego de condiciones para sacar a pública subasta la construcción de un tramo de alcantarilla en la plaza de la Tallada, que daría comienzo en la entrada de la carretera y conduciría al muelle de mercancías de la estación del ferrocarril, para desembocar en el torno llamado de los canónigos. Con una extensión de 80 metros lineales, aproximadamente²¹, sus características principales serían las siguientes:

1º) La edificación de la alcantarilla se realizaría bajo la inspección de una comisión mixta de individuos del Ayuntamiento y de propietarios interesados.

2º) Las paredes de dicha alcantarilla deberían ser de mampostería ordinaria de piedra y cal de buena calidad, y su grueso, de 50 centímetros de espesor.

3º) La bóveda se habría de construir sobre ladrillos recios, de los llamados de arfa.

4º) El suelo debería ser empedrado con lechadas de cal y arena; dada la inclinación que posee el lugar donde se iba a construir, se colocaría una travesía cada tres metros para sujetar el empedrado.

5º) Toda la alcantarilla debería medir 0,80 centímetros de anchura y un metro con 20 centímetros de altura.

La subasta se verificó en la casa consistorial el día 22 de marzo de 1888²² y se adjudicó a Alberto Ballarín²³. Durante ese mismo año, se construyó, a cargo de los vecinos, la alcantarilla de la calle de Graus²⁴.

²⁰ *Ibíd.* (15-VII-1871), f. 53.

²¹ A.M.B., leg. n° 207, *Obras públicas* (16-III-1888), s.f.

²² A.M.B., leg. n° 207, *Obras públicas* (16-III-1888), ff. 2 vº-3 del pliego de condiciones.

²³ *Ibíd.*, ff. 6-8. Se presentaron a la subasta tres litigantes: Mariano Duarte, que ofrecía realizar las obras por el precio de 12 pesetas y 70 céntimos el metro lineal; Antonio Amorós, por el de 12 pesetas y 50 céntimos, y Francisco Ballarín, que se comprometía a llevarlas a cabo por el precio de 11 pesetas y 45 céntimos el metro lineal.

²⁴ *Ibíd.*, s.f.

c) *Prevención de incendios: La Fraternal Barbastrense*

El Ayuntamiento, al igual que otros de grandes ciudades españolas, había mostrado repetidamente su preocupación por este servicio público, pues, al predominar materiales combustibles en la construcción de los edificios, los incendios debían de sucederse con frecuencia y resultar sumamente peligrosos por su fácil propagación.

Por ello, en 1863, el Ayuntamiento compró una bomba contra incendios del sistema *Delpesch*, para el pago de la cual aportó 11.000 reales de los fondos municipales²⁵. En 1872, bajo los auspicios del Ayuntamiento, se estableció en la ciudad *La Fraternal Barbastrense*, una sociedad de seguros mutuos contra incendios, cuyas juntas generales eran convocadas con el acuerdo del alcalde, a la sazón, Jorge Puyol²⁶. Este, considerando que la constitución de la sociedad era muy útil a la ciudad, decidió contribuir al buen funcionamiento de la misma, dictando las siguientes prevenciones:

1º) Con el fin de que el vecindario conociera el lugar en que ocurría el incendio, y para que los bomberos y obreros acudieran a extinguirlo, se determinó indicar el cuartón en que ocurría dicho incendio a través de un determinado número de campanadas, que reflejamos a continuación:

<i>Cuartón</i>	<i>Campanadas</i>
Entremuro	1
Mercado	2
Monzón	3
Arrabal	4
Afuera de la ciudad	5

2º) Los serenos anunciarían con voz fuerte e inteligible el cuartón en que tenía lugar el incendio. A continuación, debía avisarse al alcalde, al puesto de la Guardia Civil y al jefe de la compañía de bomberos.

²⁵ A.M.B., leg nº 68, *Actas del Ayuntamiento* (16-IX-1863), ff. 16-17. Ver gráfico nº 9.

²⁶ A.M.B., *Reglamento para la organización y régimen* de la Sociedad de Seguros Mutuos denominada *La Fraternal Barbastrense*, que se formó el 14 de enero de 1872 al amparo del art. 2º del decreto de 20-XI-1868, que sancionaba el libre derecho de asociación.

APARATOS MATA-FUEGOS.
(SISTEMA HAÑOLAS.)

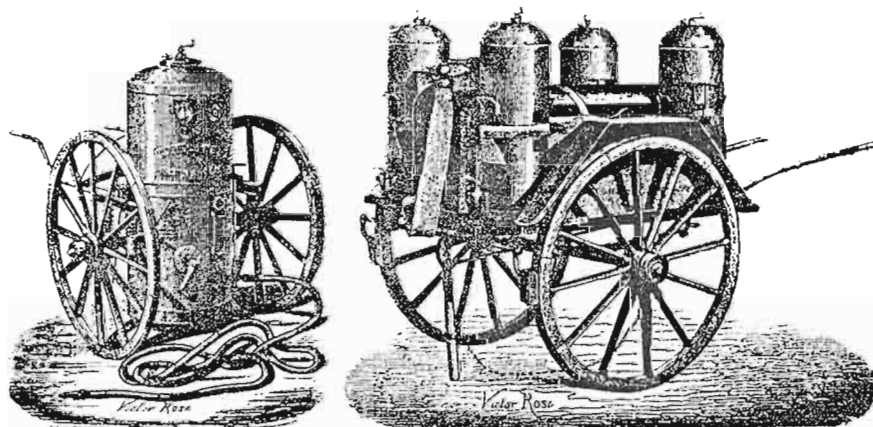
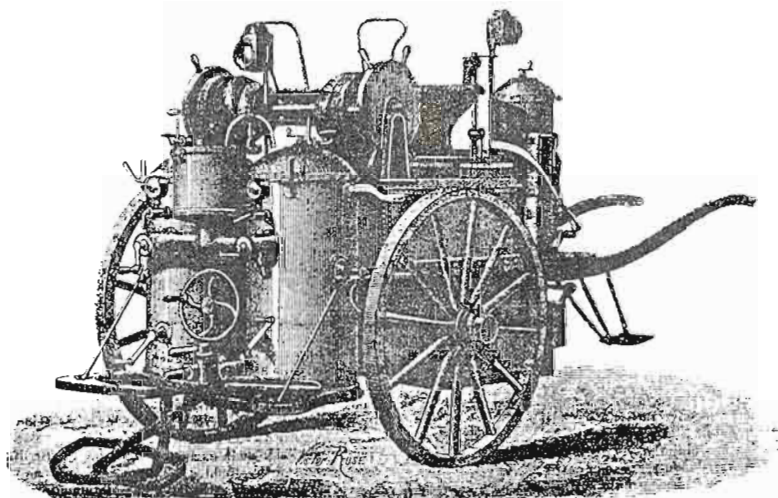


Gráfico nº 9.- Aparatos mata-fuegos similares a los que debían usarse en el Ayuntamiento de Barbastro para la extinción de incendios (1870).

3º) Todos los dependientes del Ayuntamiento, tan pronto como oyeran tocar a fuego, debían acudir al lugar del incendio para someterse a las órdenes de la autoridad²⁷.

El primero de junio de 1872, fecha en que la sociedad comenzó a ejercer su actividad, se firmaron 61 documentos de seguros. El primer barbastrense que suscribió una póliza con dicha sociedad fue Juan Planas y Solana, que residía en la calle de Madoz, quien aseguró 22 casas y un molino en 173.870 pesetas²⁸. Durante el primer año en que funcionó este servicio, suscribieron pólizas los responsables de los principales edificios públicos, además de numerosos particulares.

4.2. El progreso y las nuevas comunicaciones

a) Estructura metálica para el puente de San Francisco

En enero de 1880, varios vecinos de Barbastro expusieron al Ayuntamiento que el puente de San Francisco se hallaba intransitable; desde hacía dos años estaba ya tan deteriorado que la municipalidad había ordenado la demolición de la parte ruinoso, siendo sustituida por una estructura metálica. Esta se componía de dos perfiles horizontales de hierro unidos por montantes verticales con diagonales de enlace, tal como puede apreciarse en la fotografía nº 12.

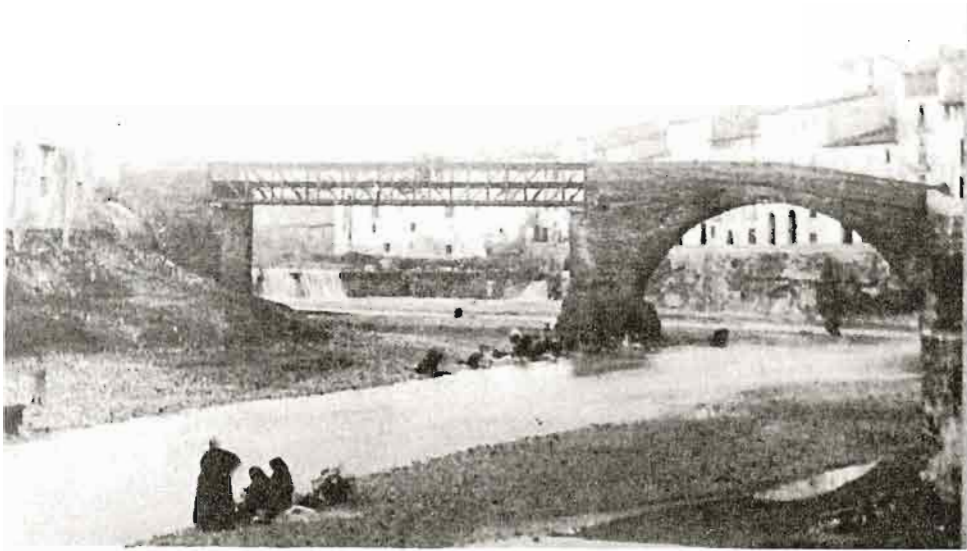
Estos vecinos pedían la oportuna autorización para habilitar un puente de madera sobre el tramo derribado, de manera que, al menos, pudieran transitar las personas, «siendo así, que es necesario para la mayor parte de los vecinos de esta población»²⁹. Por una vez, los barbastrenses vieron cumplidas ampliamente sus peticiones, pues el Ayuntamiento, deseando sumarse a las exigencias de los nuevos tiempos y aprovechando la facilidad de transporte que proporcionaría la puesta en funcionamiento del ferrocarril (que se inauguraría en ese mismo año), decidió sustituir la parte derruida por una pasarela metálica que soportase el tránsito de personas y carros³⁰.

²⁷ A.M.B., *Reglamento de La Fraternal Barbastrense*, ff. 2-3.

²⁸ A.M.B., *Actas de La Fraternal Barbastrense*. Póliza nº 1.

²⁹ A.M.B., leg. nº 206, *Obras públicas* (18-I-1880), s.f.

³⁰ *Ibidem* (26-I-1880).



Fotografía 12. PUENTE DE SAN FRANCISCO

Fotografía tomada desde su parte sur. En ella aparece el puente reconstruido con un tramo metálico, de manera similar a como debió de hacerse en 1880. Foto GALLIFA.



Fotografía 13. ESTACION DEL FERROCARRIL

Estado que presenta actualmente la estación, construida en 1880 y fuera de servicio desde el año 1969. Foto Pepe CUBELOS.

A tal efecto, se iniciaron las gestiones con toda celeridad. En abril de 1880, se firmó el contrato para la reconstrucción de dicho tramo metálico, que sustituiría el arco derruido del puente de San Francisco. Este sería efectuado por la *Herrería y Talleres de Construcción de Nuestra Señora del Remedio* de I. y C. Girona, establecida en Barcelona³¹.

Las obras se llevaron a cabo bajo la protección de la municipalidad, pero fueron costeadas por los vecinos a través de la Junta de Restauración del Puente de San Francisco, que canalizó las ayudas³². En el contrato se detallaban las condiciones a que debía ajustarse la reparación proyectada, así como los aspectos técnicos, que enumeramos a continuación³³.

La Herrería y Talleres de Construcción de Nuestra Señora del Remedio se comprometía a ejecutar toda la parte metálica del tramo al precio de 560 pesetas la tonelada de hierro. Constituirían obligaciones de la fábrica, además del material de hierro y su fundición, el transporte desde los talleres hasta la estación del ferrocarril de Barcelona, dejándolo allí facturado hasta Selgua, y, finalmente, el montaje y pintura del tramo y el suministro de los pasadores necesarios para unir los largueros de madera a las viguetas de hierro.

El Ayuntamiento debía costear los gastos de transporte desde la estación de Barcelona hasta el emplazamiento del puente. Finalizado el montaje, se procedería a la prueba del puente, extendiendo sobre un tablero una capa de tierra que produjera una carga de 200 kilogramos por metro cuadrado. La fábrica se comprometía a reparar las averías que surgiesen en el tramo al realizar la prueba, que tuvo lugar en el verano de 1880³⁴.

b) Inauguración del ferrocarril

Fue precisamente en 1880 cuando Barbastro vio convertido en realidad el anunciado sueño del ferrocarril³⁵. Su construcción había comenzado en

³¹ *Ibidem* (1-IV-1880).

³² A.M.B., leg. nº 206, *Obras públicas* (3-VI-1880), s.f.

³³ *Ibidem*, ff. 1 al 7 del *Pliego de Condiciones* ... (abril de 1880). Ver documento nº 4.

³⁴ A.M.B., leg. nº 208, *Obras públicas* (31-XII-1880), s.f.

³⁵ *Ibidem* (28-VI-1880).

1869, pero se había interrumpido hasta 1878, en que la Compañía del Norte se hizo cargo de la misma, reanudando los trabajos³⁶, que duraron hasta junio de 1880. El día 28 de dicho mes se procedía a la inauguración del ferrocarril con toda solemnidad. El concejo dispuso que el pueblo participara en tan magno acontecimiento y organizó la celebración de festejos populares durante los días 28, 29 y 30 de junio. Se dispararon bombas y morteros; los pasacalles de gigantes y cabezudos, acompañados por la banda municipal, recorrieron la ciudad, distribuyendo poesías de Cándido Baselga alusivas al acto, dedicadas a Pascual Madoz, Francisco Escudero y Constantino Gambel. Asimismo, se quemaron fuegos artificiales y, ¡cómo no!, se celebraron bailes en los casinos de la ciudad³⁷.

Por hallarse vacante la sede episcopal, bendijo las instalaciones el gobernador eclesiástico y realizó el primer viaje desde Selgua a Barbastro, en compañía del alcalde, el gobernador civil y otras personalidades, que fueron obsequiadas con un refresco en la casa consistorial³⁸.

No se puede asegurar que la puesta en funcionamiento del ferrocarril de Barbastro a Selgua defraudara las esperanzas de los barbastrenses, pero lo cierto es que la ciudad no creció del modo espectacular que se esperaba, pues el plano urbano apenas se vio modificado por dicho acontecimiento³⁹. En 1881, Francisco Bescós, vecino de Huesca, pidió permiso al Ayuntamiento de Barbastro para construir casas y almacenes en los terrenos de su propiedad, sitios junto a la estación del ferrocarril⁴⁰, pero las noticias de este tipo no son frecuentes en la documentación consultada.

La inauguración del ferrocarril sí debió de influir, sin embargo, en otro tipo de actividades ciudadanas. En 1886, Emilio VALVERDE escribe en su *Guía del viajero* que la estación del ferrocarril estaba situada a 100 metros de la ciudad y que «salían coches a la llegada de los trenes hacia Huesca y Graus, siendo de 5 y de 5,50 pesetas respectivamente el precio de cada asiento». También cita que existían tres fondas: las de España, Zaragoza y

³⁶ «El Cruzado Aragonés» (Barbastro, 30-VIII-1980), artículo de Florentino FUERTES en el centenario de la inauguración del ferrocarril de Barbastro a Selgua.

³⁷ A.M.B., leg. n° 204, *Obras públicas* (1-VII-1880), s.f.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ Ver fotografía n° 13.

⁴⁰ A.M.B., leg. n° 204, *Obras públicas* (enero-1881), s.f.

San Ramón⁴¹. Esta última, ubicada en la calle de la Fustería, fue inaugurada como hotel el día uno de setiembre de 1903. Más tarde, los propietarios del Hotel San Ramón trasladaron sus actividades a una casa situada en la esquina de las calles del Rollo y de la Fustería, destinada hasta entonces a vivienda de labradores y a almacén de vinos (todavía hoy se conservan sus bodegas). Esta casa fue acondicionada en su interior para la nueva actividad de hotel, a la que ha estado dedicada desde entonces. El nuevo edificio, que presenta algunos detalles modernistas en su decoración interior y exterior, se inauguró como Hotel San Ramón en 1914 y su presencia, junto con el paseo del Coso, constituye uno de los elementos de identificación urbana más característicos de la ciudad⁴².



Fotografía 14. HOTEL SAN RAMON

Vista actual tomada desde el paseo del Coso. Esta casa, que funciona como hotel desde 1914, presenta algunas manifestaciones de modernismo ornamental en su fachada e interior. Foto Pepe CUBELOS.

⁴¹ VALVERDE, E., *op. cit.*, p. 55.

⁴² *Noticias de hace 25 años*, «El Cruzado Aragonés» (Barbastro, 25-VIII-1928). Ver fotografía nº 14.

4.3. Obras de iniciativa privada burguesa

a) *El teatro de la ciudad*

Lamentablemente, quedan pocas noticias gráficas y escritas sobre el teatro de la ciudad, inaugurado en 1888 y demolido en 1969. Se hallaba situado en la calle Caballeros, y era propiedad del hospital civil, que lo arrendaba a particulares para su explotación.

En 1884, el teatro pasó a manos de una sociedad barbastrense, que compró el viejo edificio por el precio de 7.000 pesetas⁴³; inmediatamente, procedieron a su demolición, pues, según sus nuevos dueños,

«el antiguo y destartado edificio que avergonzado de su anacrónico esfuerzo no osaba abrir las puertas al público, ni podía esperar su renacimiento del dominio corporativo al que pertenecía, ha pasado a propiedad privada y sólo aguarda la contribución del patriotismo para ser sustituido por una construcción que en su decorado responda al gusto de la cultura y a las exigencias de esa localidad»⁴⁴.

Para llevar a cabo dicha construcción, se emitieron acciones de 250 pesetas cada una⁴⁵. Desconocemos de qué manera se llevaron a cabo las obras ni cuál fue la duración de las mismas. En 1887, se recibió en el Ayuntamiento un informe de los vecinos de la calle Mayor, denunciando la clase de alumbrado que se empleaba en el teatro⁴⁶, la cual –según ellos– podría ocasionar grandes incendios.

Por la respuesta del Ayuntamiento sabemos que dicho teatro se iluminaba por *kerosaleno*, que, a juicio del concejo, sólo era inflamable en limitadas circunstancias. Además, su instalación ofrecía todas las medidas de seguridad, pues las máquinas de hierro que contenían el referido gas se hallaban en un punto aislado, en la parte superior del edificio, separada del mismo por gruesas paredes⁴⁷.

⁴³ A.M.B., leg. nº 365, *Teatros* (11-XII-1884), s.f. Dicha sociedad estaba formada por Juan de Antonio, José Otto, Conrado Sevil, Alejo Pueyo, Mariano Molina, Alberto José Palá, Ignacio Camps, Antonio Buil y Calixto Martínez.

⁴⁴ *Ibidem* (24-XII-1884).

⁴⁵ *Ibidem* (13-VII-1887).

⁴⁶ *Ibidem* (26-X-1887).

⁴⁷ A.M.B., leg. nº 365, *Teatros* (26-X-1887), s.f.

Según quienes conocieron el teatro a comienzos del siglo XX, su fachada estaba revestida por un revoque de yeso y decorada con las esculturas de tres dramaturgos, cuya identidad no hemos podido desvelar. Al parecer, el interior presentaba semejanzas con el Teatro Principal de Zaragoza, en cuanto a la distribución de sus espacios, aunque el de Barbastro era de proporciones mucho más modestas.

Tenía un aforo de 1.000 localidades, aproximadamente, distribuidas de la siguiente manera:

- Butacas de madera: 100.
- Palcos: 14, con 8 sillas en cada palco.
- Anfiteatro: dos palcos situados a ambos lados del escenario y tres filas de gradas de palco a palco
- General: dos palcos a los lados del escenario y 8 filas de gradas entre ambos.

Las localidades de palcos, anfiteatros y general se hallaban protegidas por una barandilla de hierro forrada de terciopelo en la primera fila. Las paredes estaban tapizadas en rojo y la iluminación se recibía a través de apliques colocados en las plantas inferiores.

El teatro no sólo se destinaba a representaciones teatrales; también se celebraban en él fiestas benéficas⁴⁸ y mítines. El día 8 de setiembre de 1899, la Cámara Agrícola del Alto Aragón organizó un mitin en el que participó Joaquín Costa.

b) La nueva plaza de toros

Durante el siglo XIX, Barbastro contaba con una plaza de toros contigua al hospital civil de la ciudad y propiedad del mismo⁴⁹. En dicha plaza, se celebraban corridas de toros y novilladas, cuyos beneficios solían destinarse a obras sociales. Además, se ofrecían en ella otros espectáculos; el domingo 13 de setiembre de 1868, una compañía de acróbatas madrileños dio una función compuesta por variados ejercicios, entre los que destacaba la ascensión de un globo aerostático «a lo Montgolfier»⁵⁰.

⁴⁸ «El Cruzado Aragonés» (Barbastro, 12-IX-1925). Como recoge este periódico, se solían celebrar fiestas de la infancia en setiembre y benéficas para Navidad.

⁴⁹ A.M.B., leg. nº 96, *Beneficencia* (1848), s.f.

⁵⁰ «El Barbastrense» (Barbastro, 12-IX-1868), número 9.

Pero también se utilizaba para otras actividades; en 1890 se obligaba a los tablajeros y tratantes de ganado a encerrar las reses en la plaza de toros para facilitar el cobro del impuesto que afectaba al ramo de las carnes⁵¹.

A comienzos del mismo año, se encargó el proyecto para la construcción de una nueva plaza de toros⁵², que fue realizado por el arquitecto Alvarez Capra, colaborador de Emilio Rodríguez Ayuso en el diseño de la plaza de toros de Madrid. Lorenzo Alvarez Capra preparó el proyecto de la plaza de toros de Barbastro desde Madrid y debió de terminarlo a principios de 1891⁵³.

Son muchos los detalles que desconocemos de la nueva plaza de toros de Barbastro; ignoramos cuál fue la cantidad de dinero que se presupuestó para llevarla a cabo, así como la identidad de sus promotores. Tampoco se han podido consultar los seis planos en que, según la *Memoria descriptiva*, se hallaba desarrollado el proyecto, aunque suponemos que la actual plaza de toros no debe diferir mucho, en los aspectos fundamentales, de la construida en 1892.

Intentaremos describir la plaza de toros a partir de la citada *Memoria*, para lo cual comenzaremos por su distribución: el perímetro exterior era de forma circular e inscribía en su interior círculos paralelos, que se sustituían en el trazado con polígonos regulares de 72 lados inscritos en aquéllos. Los espacios destinados para corral y enfermería quedan fuera de este polígono mayor o fachada de cerramiento. Dentro del perímetro del edificio, se establecen las distintas dependencias, que pueden agruparse en dos secciones: servicio público y servicio de espectáculos.

Servicio público. Dan acceso al edificio dos puertas, que comunican con el callejón de circulación, al que se abren los huecos de cinco vomitorios situados en el punto más ancho del tendido. Además, existen otras siete puertas más que ponen en comunicación el referido callejón con el rondel; una se halla en la entrada principal, junto a la calle; otra se destina a la entrada de los caballos, y las cinco restantes se encuentran frente a los

⁵¹ A.M.B., leg. nº 74, *Actas del Ayuntamiento* (24-II-1890), ff. 56 vº-57.

⁵² *Ibidem* (15-I-1890), f. 28 vº.

⁵³ *Memoria descriptiva del proyecto formulado para la construcción de una plaza de toros en la ciudad de Barbastro*, Madrid, 3-I-1891 (archivo del autor del proyecto). Ver documento nº 5.

vomitorios de los tendidos. Una vez dentro del edificio, nos encontramos con nueve gradas concéntricas o filas de tendido, la primera de las cuales corresponde a contrabarreras.

Para el acceso a los pisos superiores, se proyectan tres escaleras, de las cuales dos se sitúan a los extremos de la fachada de la calle, y la otra, al fondo o testero, de manera que la entrada y la salida del público se efectúen con facilidad.

Los palcos se hallan en el piso segundo cubierto y ocupan la delantera de la media plaza derecha; en el centro del semicírculo aparece el palco presidencial. Se proyectaron 34 palcos para el público, estableciéndose 17 a cada lado de la presidencia. Por detrás de los palcos, se encuentra un pasillo de circulación que da acceso a los mismos, con lo cual el tránsito del público de palcos es muy cómodo.

Servicio de espectáculos. Puede dividirse en varias partes, que enumeramos a continuación:

- Administración, en la que se encuentran los despachos de billetes, sala de toreros, enfermería para tres camas, sala de la empresa y cuadra de caballos.
- Ganado bravo, en el que se incluye el corral. Debía contar además con un espacio separado para los toros retirados de la lidia.
- El ruedo medía 44 metros de diámetro entre una y otra contrabarrera.

La nueva plaza de toros se inauguró los días 5 y 6 de setiembre, con dos corridas de toros de la ganadería de Pedro Galo Elorz. Actuó en tal ocasión el diestro Antonio Moreno «Lagartijillo de Granada» y su cuadrilla de picadores y banderilleros⁵⁴.

4.4. Obras de iniciativa religiosa

La historia de Barbastro se halla íntimamente ligada a la de las instituciones religiosas que fueron afincándose en la ciudad desde finales del siglo

⁵⁴ Cartel de toros de 1892, conservado en *La Peña Taurina Barbastrense*.

XIII. A comienzos del siglo XIX, la ciudad aparecía rodeada de conventos (con sus correspondientes huertos), cuyo emplazamiento ha influido en mayor o menor medida en la configuración del plano urbano. Estos conventos eran los siguientes, atendiendo a los datos que proporciona LOPEZ NOVOA⁵⁵:

— Trinitarios Delcalzos: su convento, construido en el siglo XVI, estaba situado al oeste de la ciudad, a la derecha del antiguo cenobio, frente a la ermita de Loreto.

— Mercedarios: se instalaron en la ciudad a finales del siglo XIII; su convento dominaba la ciudad por su parte sur.

— Religiosas Clarisas: se asentaron en Barbastro en el siglo XVI. Su convento —demolido recientemente— y huerto estaban situados en el sureste de la ciudad, junto al camino de Monzón.

— Padres Capuchinos: residían en la ciudad desde comienzos del siglo XVII. Su convento estaba situado al noroeste de la ciudad, en la actual calle de Capuchinos, junto a la entrada del camino de Graus.

— Religiosos Franciscanos: se instalaron en Barbastro a finales del siglo XIII, en una pequeña plaza en el Arrabal. Su convento y huerto dominaban la ciudad por su parte norte.

— Religiosas Capuchinas: se establecieron en Barbastro en el siglo XVIII. Desde 1737 ocupan el nuevo convento sito en la calle de San Miguel, en la parte norte de la ciudad.

Otras fundaciones religiosas se habían establecido en el centro de la población, como las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl, que fundaron su colegio en una casa sita en el cuartón de Romeo en 1799⁵⁶; los Padres Escolapios, que se asentaron en una casa junto al Ayuntamiento, y los Misioneros de San Vicente de Paúl, que fundaron su casa seminario en el antiguo convento de las Religiosas Capuchinas en 1759. Este convento cerraba el paseo del Coso por su parte norte.

⁵⁵ LOPEZ NOVOA, S., *op. cit.*, p. 291 y ss.

⁵⁶ A.M.B., *Libro de Gestis*, pp. 222-223. Las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl se establecieron en Barbastro en 1792, en una casa sita en las afueras de la población que pronto se consideró insuficiente, debido al elevado número de niñas que allí se educaban. En vista del bien que proporcionaban a la ciudad, el día 18 de abril de 1799, el Ayuntamiento compró una casa, sita en el cuartón de Romeo, a los herederos de Agustina Marín, viuda de Miguel Blanc, para que se establecieran en ella. Estas se obligaban a mantener en ella escuelas gratuitas para niñas, con la obligación de educarlas. Se hizo esta compra por un valor de 2.000 duros, que fueron tomados de los fondos de propios.

Estas órdenes religiosas gozaron de diferente suerte; algunas desaparecieron de la ciudad al ser destruidos sus conventos durante la guerra de la Independencia, como los mercedarios y trinitarios, de cuyas casas no existe resto alguno; otros sobrevivieron hasta la exclaustración de 1836⁵⁷, como los franciscanos⁵⁸ y capuchinos⁵⁹, cuyos conventos y propiedades pasaron a manos particulares. Los Misioneros de San Vicente de Paúl también abandonaron su convento, destinado posteriormente a Seminario Conciliar.

Como hemos indicado anteriormente, varias instituciones religiosas y sus conventos desaparecieron de la ciudad durante la primera mitad del siglo XIX, pero otras nuevas, que han mantenido gran influencia en la vida ciudadana, se instalaron en los últimos decenios del siglo.

Superada la gran crisis de 1868-74, que obligó a una revisión de los principios eclesiásticos y a la progresiva adaptación de los mismos al nuevo orden, asistimos a la recuperación de la Iglesia, que vuelve a situarse a la cabeza de la sociedad española. La Restauración supone la reimplantación de las comunidades religiosas y la proliferación de organizaciones devotas y caritativas⁶⁰.

⁵⁷ CASTELLS, J.M., *Las asociaciones religiosas en la España Contemporánea*, Ed. Taurus, Madrid, 1973, pp. 125-126. Según este autor, con el real decreto de junio de 1835 (Ministerio de Toreno) se inicia una política de exclaustración sistemática, paralela e íntimamente ligada a la desamortización. Entre los reales decretos que siguen, citaremos los del 11 de octubre de 1835 y el del 19 de febrero de 1836. Por el primero se suprimen todos los monasterios de las órdenes monacales; por el segundo, se declaran en venta los bienes de las instituciones suprimidas y los que hubiesen sido adjudicados a la nación o lo fuesen más adelante.

⁵⁸ Según cita Pascual MADDOZ en su *Diccionario*, este convento pasó a manos de D. Agapito Llanas y D. Juan Serrate; fue acondicionado como casa de habitaciones, con grandes establos, que se veían muy concurridos en los días de feria; por este motivo, se mejoró la plaza en que estaba situado de cara a la mayor comodidad de los viajeros.

En 1850, el *Libro de Gestis* de la ciudad recoge como noticia más importante del año que «D. Antonio López, comerciante de esta ciudad, dio principio a una fábrica para hilar y torcer seda que produce el país y luego otra para la quema de vinos y elaboración de aguardientes en el que fue convento de los Religiosos Franciscanos. También D. Joaquín, diácono comerciante, construyó una fábrica de espíritus y aguardientes y más tarde, en el mismo local, construyó otra para hilar seda, ocupandose 60 entre mujeres y niñas, quemando diariamente 60 litros de vino».

⁵⁹ A.M.B., leg. n.º 68, *Actas del Ayuntamiento* (12-X-1859), ff. 41 v.º-42. El convento se desplomó en 1859.

⁶⁰ CASTELLS, J.M., *op. cit.*, p. 243.

Barbastro no fue ajena a este renacimiento religioso; así, tres congregaciones religiosas se instalan en la ciudad a partir de 1868:

- Misioneros Hijos del Sagrado Corazón de María, en el año 1869⁶¹.
- Hermanitas de los ancianos desamparados, en 1873⁶².
- Siervas de María, en 1899⁶³.

Todas ellas existen aún en la ciudad, si bien sus conventos han sido reedificados o restaurados por completo.

A continuación, comentaremos con más detalle aquellas obras de iniciativa religiosa que se realizaron en esta época y que presentan algún interés desde el punto de vista arquitectónico.

a) *El Seminario Conciliar de la diócesis*

La congregación de Misioneros de San Vicente de Paúl fundó su casa y seminario en el antiguo convento de las religiosas capuchinas en 1759, el cual cerraba el paseo del Coso por su parte norte. Según LOPEZ NOVOA, la casa-seminario de Barbastro llegó a ser una de las mejores del reino, pues

«el edificio en lo material es grande, suntuoso y bello. Sus tres claustros con arqueada bóveda, y cuya longitud es de unos sesenta metros y cuatro de latitud; las espaciosas y ventiladas celdas que a la par que de la influencia solar gozan de alegre y variada vista; la iglesia que en su única nave de piedra sillería cuenta sobre unos treinta metros de largo por catorce de ancho, adornada con seis capillas, tres en cada lateral, y separadas por graciosos arcos, así como el coro y tribunas, levantándose en el centro y como remate de la obra una elegante cúpula con pinturas al fresco, forman un conjunto capaz de interesar la atención del curioso observador»⁶⁴.

El conjunto se completaba con una fachada de concepción barroca tardía, animada plásticamente con el empleo de pilastras de poco resalte y de impostas, que la dividían en dos pisos. Se hallaba rematada por un frontón decorado con una estatua de San Vicente de Paúl. Sobre éste, una espadaña completaba la decoración de la fachada⁶⁵.

⁶¹ A.D.B., leg. n° 834, *Fundaciones*, fasc. 3º, s.f.

⁶² LALUEZA, Santos, *Programa de Fiestas*, 1981.

⁶³ A.D.B., leg. n° 834, *Fundaciones*, fasc. 3º, s.f.

⁶⁴ LOPEZ NOVOA, *op. cit.*, pp. 316-317.

⁶⁵ Ver fotografía n° 15.

Durante la exclaustación de 1836, los religiosos abandonaron el convento, que fue deteriorándose progresivamente. En 1851, el Ayuntamiento acometió la conservación del edificio de los Paúles en beneficio del público. Para ello, se repararía la cubierta del edificio y se atendería al cuidado y cultivo de los árboles plantados con motivo de la construcción del paseo del Coso⁶⁶.



Fotografía 15. PORTADA DE LA ANTIGUA IGLESIA DEL SEMINARIO CONCILIAR
Instantánea de comienzos del siglo XX, tomada desde el paseo del Coso. Foto GALLIFA.

En 1853, se emprendió la restauración de la casa-seminario merced a la contribución de los prohombres de la ciudad, entre los que destacó, una vez más, Pablo Sahún, quien ofreció costear la mayor parte de la obra a sus expensas. El día primero de octubre de 1854 fue la fecha señalada para la inauguración de la reconstruida casa-seminario, la cual desarrolló sus actividades hasta la guerra civil española, en que fue destruida. No se conserva hoy resto alguno.

⁶⁶ A.M.B., leg. n° 67, *Actas del Ayuntamiento* (14-VIII-1851), p. 12.

b) Iglesia de los Misioneros C.M.F.

El día 20 de setiembre de 1869, haciendo uso de las facultades que confería el artículo 29 del Concordato de 1851⁶⁷, se fundó en la ciudad de Barbastro una residencia de Misioneros Hijos del Inmaculado Corazón de María⁶⁸, con el fin de ofrecer misiones y ejercicios espirituales⁶⁹.

Un año después de la revolución de 1868, el padre Xifré, superior general de la Orden, propuso al padre Diego Gavín, nacido en Naval, que fundara una misión religiosa en Barbastro. El padre Gavín aceptó la propuesta con entusiasmo, confiando en el éxito que ésta obtendría entre sus paisanos. En ese 20 de setiembre de 1869, llegó a Barbastro acompañado del padre Homs⁷⁰; se instalaron provisionalmente en la calle de La Seo nº 4, pero pronto se trasladaron a su definitivo emplazamiento, sito en la calle de Monzón, donde ocuparon una casa cedida por un particular, cuya identidad desconocemos. Allí se abrió un Colegio de Humanidades, que fue noviciado y centro de estudios superiores hasta 1888⁷¹.

La primitiva capilla, adosada al colegio, tenía su entrada por la calle del Conde. Dicha capilla se sustituyó en el año 1878 por otra de mayor extensión, con fachada a la calle de Monzón, que pronto resultó pequeña, pues no daba cabida a todos los fieles que acudían a los sermones y novenas del

⁶⁷ CASTELLS, J.M., *op. cit.*, p. 178. El artículo 29 citaba textualmente que «con el fin de que en toda la península haya número suficiente de ministros y operarios evangélicos, de quienes quieran valerse los prelados para hacer misiones en los pueblos de su diócesis, auxiliares a sus párrocos, asistir a los enfermos y para otras obras de caridad y utilidad pública, el Gobierno de Su Majestad, que se propone mejorar oportunamente los colegios de misiones de ultramar, tomará, desde luego, las disposiciones convenientes para que se establezcan donde sean necesarios, oyendo previamente a los prelados diocesanos, casas y congregaciones religiosas de San Vicente de Paúl, San Felipe Neri y otra orden de las aprobadas por la Santa Sede, las cuales servirán al propio tiempo de lugares de retiro para los eclesiásticos, para hacer ejercicios espirituales y para otros usos piadosos».

⁶⁸ La Congregación de Hijos del Sagrado Corazón de María fue fundada por San Antonio María Claret y aprobada por el Reverendísimo Prelado diocesano en 1849, por el Gobierno español en 1859 y por la Santa Sede en 1865.

⁶⁹ A.D.B., leg. nº 834, fasc. 3º, s.f.

⁷⁰ FERNANDEZ, Cristóbal, C.M.F., *Compendio Histórico de los Hijos del Inmaculado Corazón de María*, Ed. Proculsa, Madrid, 1967. Las siglas C.M.F. equivalen a *Cordis Maria Filii* (Hijos del Sagrado Corazón de María); figuran al pie de todos los escritos de estos religiosos.

⁷¹ Número extraordinario de «El Iris de la Paz», en el 75 aniversario de la fundación de la congregación. Editado por la misma congregación, Madrid, 1924, p. 53.

Sagrado Corazón de María, de manera que mucha gente debía escuchar las predicaciones desde la calle⁷².

En los *Anales de la Congregación* correspondientes a julio de 1886, el padre Tomás Bendrell, superior de la casa de Barbastro, escribe que pronto darían comienzo las obras de la nueva iglesia, que habría de construirse contigua a la casa. Dicha iglesia se edificaría sobre el terreno comprado al efecto y sobre una parte de dicha casa, con el objeto de conceder mayor extensión al lugar consagrado al culto. Para llevar a cabo dichas obras, sería necesario demoler el antiguo edificio. Un hermano de la congregación, cuya identidad desconocemos, fue el encargado de formar el plano de la nueva iglesia. La ejecución del mismo corrió a cargo de los hermanos Caraltó y Villaró, procedentes de la casa conventual de Alagón. Fueron ayudados en su labor por Jordá y Arrastio, también pertenecientes a esta congregación⁷³.

La iglesia, de concepción barroca tardía, de la que se conserva la fachada y la distribución del interior, aunque no su decoración inicial, presenta en su fachada la fecha de 1888, si bien las obras comenzaron en 1886 y en 1889 se ultimaron todavía algunos detalles. En conjunto, se trata de una obra sencilla, de ladrillo cara vista hacia la calle de Monzón, y revocado en la calle del Conde.

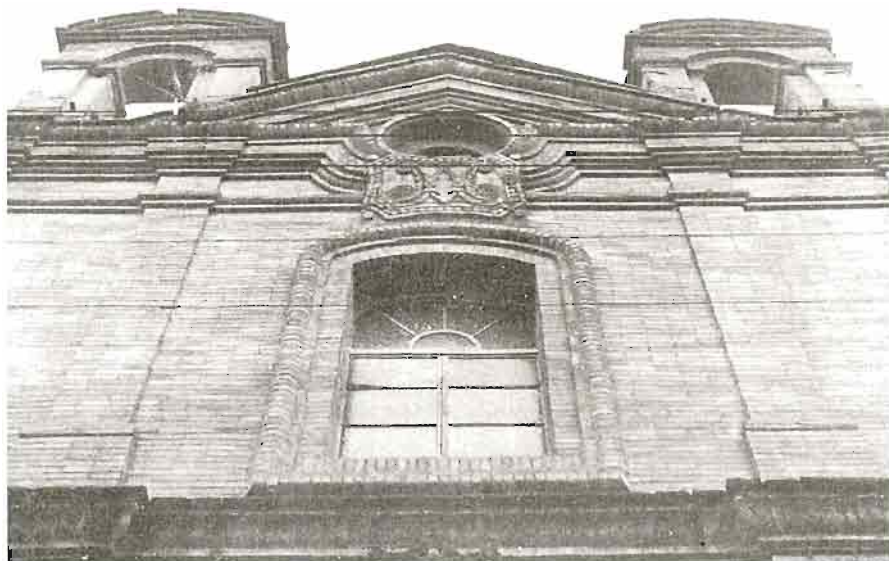
La descripción de la iglesia primitiva se divide en fachada, presbiterio, crucero y nave. La fachada, que mide cerca de siete metros de anchura por quince, aproximadamente, de altura, se anima plásticamente con el empleo de cuatro pilastras y una imposta que la divide en dos cuerpos. En el inferior se encuentra la puerta, cuyas jambas forman dos columnas con dintel adornado con cinco molduras. Sobre el citado dintel, se levanta un pedestal que sustenta el escudo coronado de la congregación, o sea, del Corazón de María, flanqueado por dos florones.

El segundo cuerpo presenta la misma disposición que el primero. En el centro se ubica una ventana, sobre cuyo dintel, algo arqueado, está grabado, a modo de escudo, el monograma del nombre de María. Todo el con-

⁷² *Historia de la congregación*. Ejemplar mecanografiado conservado en la biblioteca que la congregación posee en su casa de Barbastro.

⁷³ *Boletín religioso de la Congregación*. Imprenta de A. Pérez Duburrul, Madrid, 1886, p. 16.

junto queda rematado por un frontón, cuyo tímpano se hallaba decorado con un reloj, flanqueado por dos pequeñas torres o ventanales, que, en aquel tiempo, albergaban sendas campanas. En el espacio restante, desde las torres hasta los bordes de las paredes laterales, había dos esferas de unos 55 centímetros de diámetro apoyadas en sus bases, bellamente labradas.



Fotografía 16. FACHADA DE LA IGLESIA DE LOS MISIONEROS

Fotografía actual tomada desde la calle de Joaquín Costa. De concepción barroca tardía, fue construida en 1888. Foto Pepe CUBELOS.

El interior constaba de una nave, dividida en tramos, con tribunas sobre las capillas laterales, las cuales se prolongaban en un crucero no acusado en planta. Todo este conjunto, que remataba una cabecera recta, presentaba cuatro tribunas con celosías de madera, dispuestas en dos órdenes: el orden superior de tribunas cercaba toda la iglesia, exceptuando el brazo izquierdo del crucero, al modo de las iglesias barrocas jesuíticas.

El crucero se hallaba realizado por una cúpula sustentada por pechinas decoradas con pinturas, las cuales representaban al Sagrado Corazón de María y al Sagrado Corazón de Jesús. Contenía, en su brazo derecho, una capilla de iguales dimensiones que la tribuna, dedicada al Sagrado Corazón de Jesús. El resto de la nave estaba cubierta por una bóveda de medio cañón con lunetos, que filtraban la luz a través de cristales de colores. Bó-

veda y cúpula se hallaban decoradas con pinturas de motivos vegetales que representaban falsas yeserías; el intradós de los arcos estaba decorado con imitaciones de mármol.



Fotografía 17. DETALLE DE LA FACHADA DE LA IGLESIA DE LOS MISIONEROS
Aspecto pormenorizado del escudo coronado de la congregación flanqueado por dos florones.

En 1886, el padre Mariano Costa se quejaba de que la obra iba muy despacio, porque se había despedido por falta de dinero a los trabajadores de fuera y sólo la continuaban los albañiles y carpinteros de la casa⁷⁴. A pesar de ese inconveniente, en 1887, el hermano Lucio Monjas escribe en el *Boletín* que ya estaban terminadas la parte exterior y la cubierta. Según este hermano,

«es digna de mención la fachada principal que está llamando la atención de toda la ciudad y nos ha dejado sus recursos. Su cara exterior es toda de ladrillo fino, que con aceite de linaza y un poco de barniz, adquiriría un ligero brillo; el zócalo, las jambas,

⁷⁴ *Boletín de la Congregación...*, 1886, p. 457. Ver fotografías nºs 16 y 17.

el arco de la puerta y la base del primer escudo son de piedra campanil de las canteras de Graús. Los escudos de ambos pisos son de piedra de la cantera de Fonz cuya blancura, al lado del rojo del ladrillo, resalta de manera agradable»⁷⁵.

La iglesia, que fue la primera levantada en España al Sagrado Corazón de María, se abrió al público en agosto del año 1888. Un año más tarde, en setiembre de 1889, se dieron los últimos detalles: se embaldosó el pavimento del presbiterio con mosaico traído desde Barcelona; en la segunda grada, se colocó una cancela de latón y el púlpito de madera tallado por el artista barbastrense Francisco Arnal; el altar mayor, consagrado a la Virgen, fue labrado por el hermano Caraltó⁷⁶.



Fotografía 18. INTERIOR DE LA IGLESIA DE LOS MISIONEROS

Fotografía de comienzos del siglo XX. Actualmente conserva la misma estructura, pero la decoración que observamos ha desaparecido. Foto cedida por el Padre PALAU, Superior de la Casa que los Misioneros poseen en Barbastro.

⁷⁵ *Ibíd.*, 1887, pp. 9-10.

⁷⁶ *Ibíd.*, 1889, p. 435. Ver fotografía nº 18.

En diciembre de 1889, se bendijo el altar de la Purísima Concepción, donde se colocó una imagen de Nuestra Señora de Lourdes, hecha en cartón-piedra⁷⁷. Finalmente, esta iglesia fue consagrada en 1900 por el obispo diocesano de Huesca⁷⁸.

c) *Convento de las Siervas de María*

Los canónigos José Trucharte, deán; José Laplana, doctoral, y Lorenzo Larios, magistral, respectivamente, de la Catedral de Barbastro, solicitaron la fundación de las Siervas de María, para la que fueron destinadas las religiosas madres Carmen Montañés, superiora; sor Urbana Ros; sor Desamparada Vidondo, y sor Ovidia Azcárate. Estas religiosas llegaron a Barbastro el día 31 de octubre de 1889 y se instalaron, provisionalmente, en la casa nº 4 de la calle de La Seo⁷⁹.

Mediante escritura otorgada el día 12 de mayo de 1899 ante el notario de la ciudad, Antonio Benedet y Naval, Isidora Gómez vendió a estos canónigos un lugar sito en la calle de Las Fuentes, nº 35, que lindaba por la derecha con la casa de Mariano Español, y por detrás, con los huertos de Mariano Toda. Los fundadores construyeron la casa, que fue destinada a residencia de la comunidad de las Religiosas Siervas de María, con la misión de atender a los enfermos⁸⁰.

Su edificación corrió a cargo de los fondos benéficos que administraban las dignidades antes citadas. Se puso la primera piedra el 23 de abril de 1894, y, aún sin terminar, se trasladó la comunidad a ella (todavía permanece ubicada en el primitivo emplazamiento de la calle de Las Fuentes nº 35).

La casa-convento de las Siervas de María mostraba una fachada de ladrillo rojizo dividida en tres cuerpos por dos sencillas impostas, sin otra animación plástica que la equilibrada alternancia de muros y vanos. Todo este conjunto de vanos, cuya superficie disminuye hacia el tejado, se signi-

⁷⁷ *Boletín de la Congregación...*, 1889, p. 15.

⁷⁸ «El Iris de la Paz...», 1924, p. 53.

⁷⁹ A.D.B., sección económica, *Escrituras de fincas* (julio de 1936), s.f.

⁸⁰ A.D.B., leg. nº 834, *Fundaciones* (1963), fasc. 3º, s.f.

ficaba por el empleo de celosías en las ventanas, rematadas por arcos de medio punto en resalte. Un pequeño campanario de ladrillo coronaba la fachada por su parte central. La casa descrita ya no existe, pues, recientemente, fue demolida y sustituida por otra de factura moderna.

El día 10 de setiembre de 1899, se inauguró la iglesia pública, contigua a la casa, con la solemnidad propia de dichos actos. En 1901, los administradores del fondo benéfico donaron legalmente a la comunidad el usufructo de la casa mientras las religiosas permanecieran en Barbastro⁸¹. En el año 1963, las siervas accedieron a la propiedad total de la citada casa, de la que en adelante podrían disponer libremente⁸².

Con la fundación de la casa-convento de las Siervas de María, damos por concluida la relación de obras de iniciativa religiosa llevadas a cabo en Barbastro durante el siglo XIX.

Muchas de las fundaciones comentadas han desaparecido de la ciudad, otras aún permanecen en ella; pero sus religiosos se han trasladado a nuevas casas, siendo sus antiguos solares destinados a diversos fines, con lo que se ha modificado la fisonomía urbana de una manera notable. La destrucción del antiguo Seminario Conciliar durante la guerra civil dio lugar a la construcción de un nuevo Seminario, junto a la carretera de Huesca, en 1953. El solar sobre el que se ubicaba el antiguo Seminario se ha acondicionado como zona verde y constituye la actual plaza de Aragón, que prolonga el paseo del Coso por su parte norte. Ambos constituyen uno de los elementos más característicos de identidad ciudadana, a la par que puntos de reunión tradicionales de los barbastrenses.

En 1974, las religiosas clarisas abandonaron definitivamente la ciudad, donde habían residido desde 1560. Tras la demolición del convento, su solar se ha utilizado para construir el nuevo mercado y modernos bloques de pisos.

El colegio de las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl ha sido la última obra de iniciativa religiosa decimonónica que ha desaparecido de la ciudad, ya que las religiosas, que aún permanecen en ella, se han trasladado

⁸¹ A.D.B., sección económica, *Escrituras de fincas* (1930), s.f.

⁸² A.D.B., leg. n° 834, *Fundaciones* (1963), fasc. 3º, s.f.

al moderno colegio construido junto a la carretera de Berbegal en los años 1976 y 1977. Parte del solar que ocupaba el antiguo colegio ha sido destinado a la construcción de bloques de apartamentos, cuya apariencia externa se integra, con notable acierto, en el casco antiguo de la ciudad, donde se hallan ubicados.

5. FUENTES DOCUMENTALES

5.1. Archivo Municipal de Barbastro (A.M.B.)

Las fuentes documentales sobre las que se basa este libro proceden, en su mayoría, del *Archivo Municipal* de Barbastro. Se han consultado los fondos documentales correspondientes a las siguientes materias:

Obras públicas: Han sido examinados los legajos números 203 al 207, que contienen documentación correspondiente a los siguientes años: 1805, 1807, 1835, 1836, 1841, 1842, 1851, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866, 1867, 1868, 1869, 1870, 1877, 1880, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887 y 1888.

Actas del Ayuntamiento: Se han consultado los legajos números 59 al 74 y 74 bis, que contienen documentación correspondiente a los siguientes años: 1800 al 1807, 1812 al 1818 y 1831 al 1891.

Beneficencia: Legajos números 95 y 96, que contienen fondos documentales correspondientes a los años 1797 al 1809 y 1833 al 1855.

Teatros: Legajo número 365, que contiene la documentación relativa a los años 1848, 1849, 1870, 1874, 1877 y 1888.

Policía urbana: Legajos 256 y 257, en los que se conserva la documentación correspondiente a los años 1800, 1803 al 1809, 1811, 1816, 1820 a 1823, 1831 a 1839 y 1840 a 1859.

Censos de población: Legajos números 119, 127 y 132, que corresponden a los años 1855, 1868 y 1887.

Estatutos y Libro de cuentas de La Fraternal Barbastrense, correspondientes al año 1872.

Testimonios de condena: Legajo 207, año 1887.

Libro de Gestis de la ciudad, en su parte correspondiente al siglo XIX. Años de 1800 a 1823, 1832, 1835 y 1840.

Libro de Gestis de la ciudad (borrador). Contiene la misma documentación que el *Libro de Gestis* oficial y, además, la correspondiente a los años 1834, 1836, 1847, 1848, 1856, 1857, 1858, 1859 y 1882.

5.2. Archivo Diocesano de Barbastro (A.D.B.)

Legajo 834, *Fundaciones.*

Escrituras de Fincas, años 1936, 1963.

5.3. Prensa

«El Barbastrense» (Barbastro, 1868), nº 9.

«El Cruzado Aragonés» (Barbastro, 1885-1924).

«Anales de la Congregación de Misioneros Hijos del Sagrado Corazón de María» (Barbastro, 1886, 1887 y 1889).

«El Iris de la Paz», en el 75 aniversario de la fundación de la Congregación de los Misioneros Hijos del Sagrado Corazón de María (Barbastro, 1924).

DOCUMENTO I

1861, 11 junio, Barbastro.

Presupuesto del puente de la Misericordia

A.M.B., leg. nº 204, *Obras públicas*.

		Precio	Importe
	El valor de los materiales que resulten de la demolición del puente actual servirá de compensación a los gastos de derribo.		
66,50	Metros de sillería para la continuación y ensanche de los estribos hasta la impostilla	133,50	8.877,75
9,36	Metros cúbicos de sillería para la continuación de la pila	133,50	1.249,56
11,00	Metros cúbicos de sillería en los salmeres de la impostilla	207,00	2.277,00
79,20	Metros cúbicos de ladrillo en la rosca de ambos arcos	114,40	9.060,48
86,40	Metros cúbicos de ladrillo en los paramentos de los senos y machones	114,40	9.884,16
8,30	Metros cúbicos de ladrillo en la imposta	114,40	949,52
13,84	Metros cúbicos de ladrillo en los pretiles	126,00	1.743,84
60,10	Metros cúbicos de mampostería en los rellenos de los senos	60,80	3.654,08
10,14	Metros cúbicos de hormigón sobre toda la fábrica	78,00	790,92
176,53	Metros cúbicos de terraplén	4,20	741,42
15,20	Metros cúbicos de piedra machacada para la primera capa del afirmado	16,00	243,20

	Precio	Importe
17,90 Metros cúbicos de piedra machacada de 2ª ca- pa incluyendo la cantidad necesaria para la con- servación durante el plazo de garantía	19,00	340,10
5,70 Metros cúbicos de recebo	6,00	34,20
36,00 Metros superficiales de empedrado en los paseos	5,00	180,00
Por cimbras y andamiages		3.000,00
Por gastos de dirección y vigilancia		3.600,00
		<hr/>
Suma total		46.626,23

Asciende este presupuesto a los figurados cuarenta y seis mil seiscientos veinte y seis reales vn. veintitrés centimos. Huesca, 11 de junio de 1861.

José Secall

DOCUMENTO II

1862, Barbastro.

Petición de los barbastrenses para que la carretera de Benasque empalme con la de Huesca en el interior de la ciudad, conforme al proyecto del ingeniero Sr. Royo.

A.M.B., leg. nº 204, *Obras públicas.*

Alarmados se hallan los ánimos de la mayor parte de los habitantes de esta ciudad con motivo de ciertos rumores que circulan relativos a un nuevo proyecto concebido para la construcción de un trozo de carretera que partiendo desde el principio de las obras de la de Benasque y atravesando el río Vero, debe llegar hasta las puertas mismas de ésta población.

Cuantas veces la acertada dirección del primer Ingeniero que trabaja en ésta obra, el Sr. D. Mariano Royo, se dedicó a los difíciles estudios de ésta carretera. Trazó la parte que falta por concluir en éstas inmediaciones en una dirección perpendicular a nuestra huerta, debiéndose en éste caso, hacer el puente sobre el río junto al rastro, y marchar desde él por el muro a buscar la estación que luego ha de construirse.

Este proyecto es, en nuestro concepto, sumamente ventajoso y económico, pues marchando la carretera por la dirección mas corta, el gasto de indemnizaciones y construcción debe ser insignificante; y, además, absorve la menor parte posible de huerta tan estimada y necesaria como corta y reducida. Desembocando luego en la mas espaciosa y bonita calle de ésta población, proporcionaria a nuestra ciudad un bellissimo ornato y la dotaría de un cómodo y elegante paseo a las mismas puertas de nuestras casas, maxime cuando, en tal caso, sirve la mencionada calle, empalme recto y cómodo, a las dos carreteras de Benasque y Huesca, las cuales, ésta última, ya finalizada bajo este supuesto, pues llegan las obras ya terminadas hasta dentro de la misma ciudad a unirse con la carretera de que queda hecha mención.

Con sumo placer fue recibida en todo el país la idea Sr. Royo secundada posteriormente por otros sujetos que han entendido en los insistentes estudios, pero últimamente

se ha concebido el proyecto de inutilizar parte de la carretera hecha para tomar una marcha diagonal a la huerta salvando a la población, e ir a buscar el río fuera de ella. Bastantes son las desventajas que lleva consigo este plan; siendo mas grande la parte de regadío que abraza, son necesarias mayores sumas para las indemnizaciones del terreno que mas vale por ser el mas escaso; y siendo mas larga su extensión, ocasionaría su construcción mayores gastos, maxime cuando, según el nuevo proyecto, es necesario hacer una espaciosa alcantarilla en un barranco; cuyas avenidas en tiempo de lluvia son bastante escandalosas. Esta obra queda economizada con la idea del Sr. Royo, porque adoptando su plan marcha la carretera paralela al barranco hasta llegar al río. Este proyecto va unido con considerables modificaciones en la carretera de Huesca, que no pudiendo, según él, empalmar dentro de la ciudad, han determinado inutilizar un trozo de cien metros para darle una nueva dirección por las afueras de la población, marchando a buscar, por espacio de un kilómetro el terreno mas escabroso y dificil de estas inmediaciones, por ser imposible de otro su empalme con la de Benasque, si se adopta este segundo proyecto.

En vista de tantas y tan considerables ventajas como reportaría al Gobierno por la economía, y a la población por el nuevo ornato y especiales utilidades, traer la carretera de Benasque, conforme al trazado del Sr. Royo, a desembocar al rastro, hemos determinado hacer llegar a conocimiento de V.S. nuestro pobre modo de pensar, y manifestar nuestros nobles sentimientos en obsequio de nuestra patria, y el grande anhelo que nos anima a favor del progreso de las ciencias y artes, y de la completa perfección de las obras construidas en nuestra nación bajo su Gobierno tan ilustrado como inteligente, y suplicar al propio tiempo a V.S. que en atención a la mayor utilidad del Gobierno, y comodidad de esta población, y tomadas en consideración las fuertes razones que hemos tenido el alto honor de exponer a la Distinguida consideración de V.S., se digne V.S. disponer se lleve a cabo la conclusión de la carretera de Benasque conforme al trazo del Sr. Royo, y se desestime el proyecto posteriormente concebido. Con lo que quedaran satisfechos nuestros deseos y quedaremos eternamente agradecidos a las bondades y rectitud del feliz Gobierno que tan sabiamente dirige nuestros destinos.

DOCUMENTO III

1880, 8 setiembre, Barbastro.

Ferrocarril del Cinca

Copia de la Exposición que ha de dirigirse al Gobierno sobre la conveniencia general de construir dicho camino, redactada por el diputado por el distrito de Barbastro, señor Escudero, y leída y aprobada en la junta que al efecto se celebró en la citada ciudad el 8 de setiembre de 1880.

A.M.B., leg. nº 206, *Obras públicas.*

Exmo Sor.

La ley de 2 de Julio de 1870, ratificada por la de 25 de Septiembre de 1877, ordena la construcción de un camino de hierro por la parte central del Pirineo.

La tramitación que ha tenido este precepto legislativo, ha sido, como no podía menos de ser, dada la complejidad de los problemas que encierra, larga y laboriosa.

Las corporaciones científicas de Estado lo han examinado bajo sus diferentes aspectos, y todas han considerado igualmente viables y convenientes los dos únicos trazados que hasta ahora se conocen y que, en puridad de verdad, pueden llamarse centrales el del Canfranc y el del Cinca, aunque con mucha mas propiedad exactitud, el último.

Cierto, Exmo Sor., que existen tambien otros proyectos por los cuales quierese enlazar, en la grande y civilizadora cadena de los ferrocarriles internacionales, la Monarquía Española y la República Francesa; pero ninguno de éstos, que sepamos, alcanza el caracter oficial y de actualidad que los indicados, y todos seguramente son mas caros y dejan de responder al espíritu amplio y fecundo de la ley, que con la palabra *Centro*, ha querido significar la mayor suma de actividades en todas las esferas de la vida humana, equilibrando las distancias y las transacciones.

Pero la Junta Superior consultiva de guerra, Exmo Sor., con su anacrónico informe desfavorable a toda perforación del Pirineo, ha venido a echar por tierra las esperanzas de todos, y lo que es peor, a oponerse a la ley misma, pues que con la doctrina que estable-

ce, basada en un concepto exagerado e inadmisible del patriotismo, en vez de la actividad y movimiento a que aspiró el legislador con matemática evidencia, vendran a establecer para el país, si prevaleciera, la postración mas lastimosa de todas las fuerzas vivas del país.

Prescindiendo, Exmo Sor., de que los Españoles tienen probado en todos los tiempos de su azarosa y conocida historia, desde Asdrubal hasta Bonaparte, que sus pechos son el mejor escudo para la defensa de su independencia, de su territorio y de su libertad, parecemos y sentiríamos que se nos tachase de inmodestos, que en el siglo de la electricidad y del vapor, que en las corrientes de civilización que hoy día cruzan el continente Europeo casi con la facilidad que atraviesa el aire las regiones del éter, que en esta fraternidad de los movimientos comerciales; que en este progresivo desarrollo de los pueblos modernos; realizar lo que pide en su informe la Junta Superior consultiva de guerra a impulsos de un patriotismo tan receloso y suspicaz en sus procedimientos como noble y levantado en sus fines, es lo mismo que pedir que pongan puertas al campo.

Por ésta razón, y tambien por la de que un camino de hierro se defiende mejor que cualquier otro puesto, que solo el paso del mas insignificante túnel es mas temible y dificultoso, a poca fortificación que tenga, que el célebre de las Termópilas, origen de legendarios heroismos, es por lo que, con fundamento confiamos, no podrá conformarse con el dictamen de la indicada Junta un gobierno que como el que V. S. preside, tantas pruebas tiene dadas de su virilidad, de su amor al país y al fomento de sus intereses.

Descartados por hoy, y fuera de debate a juicio de los que subscriben, Exmo Sor., los que muy bien pudieran llamarse caminos en Navarra y Cataluña, por su proximidad respectiva a los puntos en que el vapor atraviesa y a la cordillera pirenaica en sus extremos, unificando el fuego comprimido y tenue que en sus entrañas arde, con el expansivo y audaz del primer elemento comercial de las Naciones cultas; descartadas, decimos, por su mayor coste y distancia, por sus peores defensas militares y cercano paralelismo, y por eso no responden cumplidamente al desarrollo de la industria, de la agricultura y del comercio, que España con fundamento puede esperar del proyectado camino que solicitamos, la cuestión se contrae a los siguientes términos: "Canfranc o el Cinca".

Estas dos líneas son, Exmo Sor., las únicas que pueden servir en mejores condiciones los intereses generales de España, y los particulares de Aragón, incluyendo en éstos muy singularmente, contra lo que de ordinario se cree por irreflexion y otras causas, los de la misma Zaragoza, cuyo tráfico no puede encontrar mejor compensación que la de esta línea al aislamiento que ha de producirle la directa de Barcelona a Madrid, ya en estudio o en ejecución; y aunque el propósito de los esponientes es, que el Gobierno examine cuentas, se presenten a su ilustrada deliberación porque no son exclusivistas y tienen confianza en la causa que sustentan, por ahora han de concretar su examen y parangón a las ultimamente citadas; sintiendo sobremanera que la coincidencia de arrancar de la misma Provincia, pueda dar lugar a dualismos perniciosos siempre y mas entre vecinos, y a que

se estienda la especie con poco patriotismo vertida, de que por abogar y defender lo que es mejor para los mas, hacen la causa de los enemigos de este antiguo Reyno, cuna de las libertades patrias.

No, y mil veces no. Esa acriminación no es cierta, y a nadie menos que a los descendientes de los antiguos hijos de Sobrarbe, primeros reconquistadores de España, tal vez anteriores a los de Covadonga, y con seguridad a todos los de Aragón, se les puede imputar con ánimo sereno y desapasionado; y contra esa suposición malevola y ofensiva ideada solo por quien puede egecutarla, protestan con varonil esfuerzo, nuestros oscuros pero honrrados nombres.

No impetramos, pues, Exmo Sor., la construcción del ferrocarril del Cinca por motivos de interés regional, ni se modela nuestro deseo en el troquel de egoistas y bastardas aspiraciones de comarca. La ciencia, los números, la geografía y el espíritu mismo de la ley lo declaran preferente al de Canfranc.

Construido este último, resultarían dos vías férreas internacionales en el occidente del Pirineo y en un espacio de 125 kilómetros, y una sola en el extremo oriental y en la larga extensión de 305. Además, el menor número de divisorias de la línea del Cinca y su recorrido kilométrico notablemente mas corto que la del Canfranc, la hacen mas compatible con la penuria del tesoro público, beneficiándole en algunos millones de pesetas.

Por otra parte, como el fin que se persigue no es comunicarnos a todo trance y en cualquier forma con la Nación vecina y por el mayor número de caminos, sino construir el que ofrezca mas abonadas condiciones de vitalidad y movimiento, ninguno como el del Cinca responde tan de lleno al expresado objeto; y a la circunstancia de correr a lo largo del mas caudaloso río de la vertiente del Pirineo Español, tambien lo recomienda; porque sabido es que la red de comunicaciones en los antiguos y modernos pueblos se ajustó siempre por regla general, al curso de las corrientes fluviales, en razón a ser estas las grandes y primitivas vías trazadas por la naturaleza a la prosperidad y numerosa población que se desarrolla al fecundante influjo de sus aguas. Y esta tan obia como ligera consideración, nos hace observar, Exmo Sor., que mientras el trazado del Canfranc cruza por estériles montañas, el del Cinca atraviesa fértiles y risueños valles, circuidos de pueblos y montes de espeso arbolado, riqueza exterior, que cubre con su manto de ramas los tesoros de Cobalto, de hierro, de hulla, de manganeso y de plomo argentífero que estos montes ocultan en su seno, y cuya explotación se ha abandonado por insuperables obstaculos de acarreo.

Tambien merece especial atención la diferencia de altura sobre el nivel del mar de uno y otro ferrocarril, pues mientras el túnel de Canfranc alcanza hasta 1693 metros, el del Cinca apenas llega a 1407, es decir, 286 menos que aquel; resultando de esta notable diferencia una temperatura benigna la mayor parte del año y soportable siempre en la zona de nuestro solicitado ferrocarril, y baja de continuo en la del Canfranc; hasta el extremo de

determinar nieves casi perpetuas, y temibles turbonadas que hacen peligroso frecuentemente el tránsito, y en los rigores del invierno poco menos que imposible.

De igual manera debemos hacer notar la longitud y coste de ambos túneles, por ser estas diferencias altamente favorables a nuestras pretensiones. Si nuestros datos son exactos, el de Canfranc ha de tener en su parte española tres kilómetros 335 metros y el presupuesto de sus obras ha de elevarse a seis millones 660.000 pesetas, mientras que el del Cinca no tiene otra longitud en territorio español que un kilómetro 687 metros y su coste no ascenderá a mas que a dos millones 760.017 pesetas.

Si de lo expuesto, Exmo Sor., se desprende la legitimidad de nuestras aspiraciones, se salta mas todavía si, trasponiendo la frontera, se fija la atención en el punto de enlace de una y otra línea con los ferrocarriles franceses. La de Canfranc penetraría como la de Irún penetra en los Bajos Pirineos, bifurcandose a las pocas leguas con la general que desde ellos conduce a París, y esto traería necesariamente una competencia ruinosa para ambas líneas internacionales y la imposibilidad de dirigirse por el centro del Pirineo a la metrópoli de la República Francesa con la apetecida brevedad. No así la del Cinca: porque desembocando en el departamento de los Altos Pirineos, territorio que no ha oído nunca el estridente clamor de las locomotoras españolas, toma rumbos mas convenientes y acertados puesto que engranando en la importante y comercial Ciudad de Tolosa con la directa a París, se hace el trayecto a este punto en bastante menos tiempo que el que forzosamente ha de emplearse por la del Canfranc.

No será pertinente, Exmo Sor., descender a detalles mas propios de una memoria científica que de una modesta aunque extensa exposición; y por esto nada hemos de decir de la suavidad de las pendientes, del corto radio de las curvas, ni de la facilidad de establecer defensas militares allí donde la naturaleza creó así gastos y formidables desfiladeros.

Basta lo dicho para llevar al ánimo mas exigente y minucioso la convicción de que el proyectado ferrocarril central internacional por el valle del Cinca es el mas conforme a la ley y el mas conveniente a los intereses generales de la Nación por su centralidad, al erario público y al comercio, por su doble economía de tiempo y dinero, al viajero, por su menor distancia desde el punto de empalme hasta la frontera, y desde ésta a Madrid, Zaragoza y París, y en fin, a los particulares de Aragón, porque coincidiendo con los del resto de España, no podrá menos este antiguo Reyno de oír con entusiasmo la voz civilizadora de los ferrocarriles internacionales en las mas fértiles campiñas de su suelo.

Demostrada, Exmo Sor., al entender humilde de los exponentes, la conveniencia de llevar al terreno de la ejecución el plán de línea ferrea a Francia por el Cinca, y al frente de los destinos del país quien, como V.E., lo somete todo al escalpelo de la mas fria razón y de la justicia mas severa, atemperando sus actos a las impresiones del mas independiente y acendrado patriotismo, confían los que suscriben que la resolución definitiva del asunto no ha de defraudar sus esperanzas, y ruegan a V.E. se sirva presentar a las Cortes del Reyno, en su próxima legislatura, el oportuno proyecto de ley.

Si así no fuera, deplorarían la infausta suerte de España, y de la mas extensa zona de la Provincia de Huesca, única que ha de atravesar éste camino; pero tan grande como su proverbial tenacidad Aragonesa y su inquebrantable sustancia en defender lo que consideran justo; sería su acatamiento respetuoso al fallo inapelable de los poderes constituidos.

Dios guarde la vida de V.E. muchos años.

Barbastro 8 de Setiembre de 1880

Exmo Sor.

Por Barbastro. El alcalde, Jorge Puyol.

Por Ballobar. El alcalde, Bernardo Blaiot.

Por Alcolea. Teodoro Zapater.

Por Boltaña. El representante, Antonio Buera.

Por Costean. El secretario, (*ilegible*).

Por Zaidín. El alcalde, (*ilegible*).

Por Vellilla. El alcalde, Andrés Samplón.

Por el distrito de Ilche. El titular, Gregorio Azlor.

Por Bielsa. José Montaner.

Exmo Sor. Presidente del Consejo de Ministros

DOCUMENTO IV

1891, 3 enero, Madrid

Memoria descriptiva del proyecto formulado para la construcción de una plaza de toros en la ciudad de Barbastro, realizada por el arquitecto Lorenzo Alvarez y Capra.

Archivo del autor del proyecto, arquitecto Alvarez Capra.

1º Planos:

Los planos en que se halla desarrollado el proyecto, son los seis siguientes:

1. Fachada exterior en proyección plana con su planta ó sección horizontal armada en relación 1 por 100.
2. Planta baja ó sección horizontal de la Plaza, a la altura de 1,50 metros sobre el nivel del suelo en escala 1 por 100.
3. Planta de tendidos y piso 1º cubierto o sección horizontal del edificio por encima del último asiento de gradas en escala de 1 por 200.
4. Piso 2º cubierto ó sección horizontal de la Plaza por encima del último asiento de andanadas, en escala de 1 por 200.
5. Sección vertical de la construcción trazada desde la fachada exterior o de la Calle hasta la arena, en escala de 1 por 40 (25 milímetros por metro).
6. La fachada interior en proyección plana comprendiendo la octava parte de la plaza o sean 9 de sus 72 lados en escala de 1 por 40 (25 milímetros por metro).

2º Solar:

El solar de que se dispone para la construcción de la Plaza es algo escaso de extensión por cuyo motivo algunas líneas de su irregular perímetro seccionan e interrumpen la prolongación del muro o círculo máximo del cerramiento, especialmente en toda su medianería derecha y parte de su testero.

A pesar de su angostura e irregularidad, la configuración en conjunto del solar resulta bastante agrupada y permite que el trazado circular de la plaza se inscriba con bastante extensión, exceptuando las interrupciones mencionadas anteriormente.

En el ángulo formado por la medianería izquierda y el testero que termina cortado en chaflán, el solar se aguja proporcionando un pequeño espacio fuera del circo que se utiliza para corral y enfermería.

Todo el proyecto queda implantado y distribuido dentro del solar mencionado a excepción de los toriles que se sitúan fuera del mismo y sobre su medianería izquierda disponiendo que existe consentimiento para verificarlo así en el terreno contiguo, hay que tener presente, además, que los encierros de toros han de verificarse por el mismo terreno en que se sitúan los toriles.

Se ha prescindido por completo de galerías voladas sobre los terrenos colindantes de la plaza en sus medianerías derecha y testero, porque pueden hacerse innecesarias según se demostrará al describir la distribución de los pisos superiores cubiertos.

3º Configuración de la Plaza:

La Plaza, o sea, el circo propiamente dicho, afecta en su conjunto la forma circular distribuida en líneas paralelas desde la barrera hasta la fachada exterior; los círculos paralelos se sustituyen en el trazado con polígonos regulares de 72 lados «inscriptos» en aquellos; se exceptúa la fachada circular que limita el circo por su parte exterior en que de cada dos lados se forma uno en la parte contigua al corral, y la que da a la calle, en que el centro de la fachada es una línea que comprende cuatro lados, los frentes de las puertas de entrada laterales que comprenden tres, y los espacios mencionados frentes que se distribuyen en líneas quebradas, cada una de las cuales comprende dos lados de los setenta y dos.

Los expresados polígonos «inscriptos» resultan completos en toda la extensión de los tendidos, fachada interior y 1ª fila de gradas; desde la segunda fila en adelante se interrumpen los polígonos seccionados por las líneas rectas de las medianerías.

En el piso segundo se interrumpe también el polígono correspondiente a la fachada interior en el espacio comprendido por el palco presidencial y otros cuatro contiguos, dos a cada lado, en los que se saca en una sola línea recta el frente de dichos cinco palcos volados sobre palomillas de hierro a fin de obtener un pasillo independiente y sin interrupción entre los palcos del muro de medianería.

Fuera del polígono mayor o fachada de cerramiento del circo queda el espacio destinado a corral y enfermería del que ya se ha hecho mención y otro muy pequeño en la medianería izquierda y próximo a la calle que se utiliza en planta baja para un retrete.

4º Redondel y Callejón:

El redondel tiene 44 metros de diámetro medido desde una a otra contrabarrera; dentro de dicho espacio se halla el redondel libre ó arena y el callejón; el callejón entre barrera y barrera tiene un ancho de 1,50 metros.

La altura de la primera barrera o valla es de 1,60 metros en la parte exterior y de 1,30 en la interior.

El suelo del callejón está inclinado 5 centímetros en pendiente hacia la arena.

La 2ª barrera o contrabarrera tiene 1,80 metros de altura medida desde el punto mas alto del suelo del callejón. Sobre dicha altura se establecerá la maroma colgada sobre hierros fijos a los pilarotes colocados en los ángulos.

En la primera barrera se colocará un estribo general a 45 centímetros de altura de la arena, sostenido por cuñas en forma de mensulitas.

Tanto la barrera como la contrabarrera se construiran con pilastras de madera y tabla colocada horizontalmente y clavadas a los mismos. En cada uno de los ángulos del polígono se colocará un pilarote en el que se clavarán los extremos de las tablas de los dos lados contiguos, tanto en barrera como en contrabarrera; en el espacio recto que queda entre cada uno de los dos pilarotes del ángulo, se colocará otro en el centro a que también se clavarán las tablas.

5º Puertas del redondel:

En toda la linea de valla se colocaran siete puertas de comunicación del callejón con la arena sin contar las del toril. Dichas puertas estaran situadas: Una en la entrada principal frente a la de la calle; otra en la comunicación al corral para el servicio de caballos y salida de la cuadrilla; y las cinco restantes frente a los cinco vomitorios de los tendidos.

En la linea de contrabarrera solo habrá dos puertas correspondientes a la principal y de caballos mencionados anteriormente.

Las puertas del toril seran dos contiguas y mas pequeñas que las anteriores, cortado el callejón entre una y otra y adaptadas en su disposición y construcción a su destino.

6º Tendidos

El número de gradas o filas de tendido es de 9 de las cuales la primera corresponde a los asientos de contrabarreras que mide por dentro 85 centímetros de altura para apoyo de los brazos.

Los tendidos son de mampostería y los asientos cubiertos con losa del país incrustada cada una bajo el frente de piso segundo que contiene los palcos y andanadas.

La fachada inferior de la plaza en la altura de estos dos pisos cubiertos se construye esencialmente de madera pero con bastante empleo de hierro como material mas apropiado, tirantes, abrazaderas y clavazón.

El piso primero es de alguna mayor altura que el segundo pero su construcción es igual, casi idéntica; los 72 lados del polígono constituyen otros tantos huecos formados por pies derechos colocados en los ángulos, zapatas sobre los mismos y carrera sin interrupción, todo ello de madera; sobre la carrera y a plomo de los pies derechos cargan las maderas de piso en prolongación del radio que unen las dos fachadas paralelas y concéntricas; y dichos maderos reciben la carga de otros mas pequeños paralelos al polígono; por último, un suelo formado de tabla entre el piso así formado. Esta es la construcción del piso primero.

La del segundo se repite en la misma forma situando los pies derechos a plomo de los del piso inferior. Hay la diferencia de un piso a otro de que el techo del 2º es la armadura del tejado que tiene los maderos inclinados recubiertos de tabla y teja.

El hierro que ha de emplearse en la construcción de dicha fachada interior consiste en arcos semicirculares de cuadradillo o llanta gruesa colocados en la parte superior de los huecos y abrazaderas en los extremos inferiores de dichos arcos para sujetarlos y clavarlos a los pies derechos; además otras abrazaderas sujetaran por el centro la parte superior de los arcos de hierro a la carrera de madera colocada sobre las zapatas.

Los antepechos de ambos pisos serán barandillas de hierro decoradas con ligero adorno y con un apoyo inferior en el centro de cada hueco para cortar el vano en suspensión.

Además, se emplearán los engatillados necesarios en el atado de las carreras, clavazón y tirantes de una a otra la fila siguiente para que esten fijos.

La huella de los asientos es de 45 centímetros para su distribución, pero contando con 5 centímetros que tendrá de vuelo la losa sobre los frentes, quedarán 50 centímetros de huella para poner los pies de los espectadores de una fila y sentarse los de la inferior; la altura de los asientos es de 40 centímetros.

El respaldo del último asiento tiene 60 centímetros de altura hasta el suelo del piso 1º cubierto.

7º Huecos y vomitorios del tendido:

Las líneas generales del tendido resultan interrumpidas en 8 puntos cuyos ejes son equidistantes entre sí; estos puntos son la meseta del toril, las dos puertas de entrada y de caballos y los cinco vomitorios.

La meseta del toril ocupa el espacio correspondiente a dos lados de la plaza y puede tener dos o tres filas de bancos.

Cada una de las dos mencionadas puertas ocupan tambien dos lados de la plaza y forma una embocadura que ocupa casi toda la altura del tendido; la parte superior y aun las

laterales conviene cercarlas con una barandilla de hierro de 70 centímetros de altura, por encima de dicha embocadura pueden colocarse una o dos filas de asientos.

Los vomitorios son cinco como queda dicho, y estan situados en el punto medio del ancho del tendido; la entrada a los mismos se halla en el callejón de circulación en planta baja, se suben 10 peldaños y terminan en una meseta de 1,60 metros por 1,20.

8º Plaza cubierta

La parte cubierta de la plaza consta de dos pisos superiores al tendido: el piso primero o grada cubierta y el atado de las carreras, clavazón y tirantes de una a otra fachada, que en la ejecución se conceptúen necesarios para la mejor solidez y unión.

9º Grada cubierta:

La grada cubierta tiene en primer lugar las delanteras de grada adosada al antepecho de hierro y, formadas por un banco mueble en cada intercolumnio.

A espalda de dichos bancos hay un pasillo que da vuelta al circo sin interrupción y se halla en comunicación directa con las escaleras.

Después del pasillo se halla la primera fila de grada general, colocada a conveniente altura sobre el suelo para poder ver la arena por encima de los espectadores de la delantera de grada.

El número de filas de grada general, no incluida la delantera, es de siete en los espacios en que el anillo exterior de cerramiento de la plaza no se halla interrumpido por el estrechamiento de las medianerías; pero el primer asiento de grada general resulta completo en todo el desarrollo del circo.

Además del pasillo antes mencionado, entre la delantera y primera fila de grada, hay otro adosado a la fachada exterior cubierto por las tres últimas filas de gradas y que se halla en comunicación con el primero por medio de embocaduras.

En los puntos en que la grada está incompleta en toda su altura por la irregularidad de las medianerías y en que, por lo tanto, no existe dicho paso cubierto, se suprime éste, dando salida inmediata a otro paso mas céntrico. La altura que para el piso cubierto resulta, permite, sin embargo, hacerlo pasar por debajo de una grada inferior a las tres últimas mencionadas a fin de darle toda la longitud posible; pero hay tres puntos correspondientes a los contactos mas estrechos de las medianerías laterales y de testero, en que el paso se interrumpe por completo y tiene que ser reemplazado por el que se halla delante de la primera fila de grada.

Dicho paso cubierto tiene sus entradas mas directas por las mesillas de las escaleras, y no se hallan representadas en el plano correspondiente porque la planta se supone sec-

cionada horizontalmente por encima de la última fila de gradas, en que no hay hueco a la escalera.

Las dimensiones de la grada cubierta que se describe, son las siguientes:

Desde la parte exterior de los piés derechos, que formaban la fachada interior a la Plaza, hasta el frente de la primera fila de gradas, hay un ancho de 1,30 metros, destinado para las delanteras de grada y pasillo que circula a su espalda.

El asiento de la primera fila de grada se hallaba a 80 centímetros del piso para salvar la altura visual sobre las delanteras; a la mitad de dicha altura de 80 centímetros hay un estribo general para apoyar los piés los espectadores de la mencionada primera fila.

Las restantes filas de grada tienen 40 centímetros de huella en distribución, que pueden convertirse en 45 por el vuelo que ha de llevar la tabla del asiento; dichos 45 centímetros se destinan para poner los piés los espectadores de una fila y sentarse los de la interior; la tabla de la última fila tiene solo 30 centímetros sin contar el vuelo, pero solo está destinada a asiento. La altura de todas las gradas es de 40 centímetros.

10º Palcos:

Los palcos se hallan situados en el piso segundo cubierto y ocupan la delantera de la media plaza derecha, en el centro del semicírculo se halla el palco presidencial para cuyo frente se toman dos arcos de la fachada, suprimiendo el pié derecho intermedio que será reemplazado con un arco semicircular de hierro y madera que comprenda todo el frente del palco.

Los palcos para el público serán 34, estableciéndose 17 a cada lado de la presidencia; cada palco comprende uno de los arcos de la plaza.

Por detrás de los palcos hay un pasillo de circulación que da acceso directo a los mismos; los espacios y rincones que quedan entre dicho pasillo y fachada exterior y medianerías, se aprovechan para andanadas que se elevaran lo necesario a fin de poder ver la arena por encima de los palcos.

En el punto en que se establece la presidencia, resultaba muy angosto el espacio cubierto para poder instalar el pasillo de circulación; en vez de proyectar una galería volada fuera de la medianería, se ha preferido avanzar el frente del palco presidencial y los contiguos, dos a cada lado, dando a los maderos de piso la longitud necesaria y apoyando sus vuelos con palomillas de hierro estribadas en los piés derechos del piso inferior. De este modo, sin alterar el polígono regular del primer piso, se salva la angostura del piso segundo y se acusa con el resalto del pabellón presidencial, el sitio de preferencia entre las localidades de la plaza.

La escalera, situada en el extremo derecho de la fachada a la Calle, da acceso inmediato desde su mesilla a cuatro palcos; en dicha mesilla empieza el pasillo de la derecha que circula sin interrupción hasta la mesilla de la escalera de testero, pasando en un pequeño

trozo bajo las últimas filas de andanadas; el mencionado pasillo da entrada directa al palco presidencial y a 21 palcos para el público.

Desde el centro de la fachada a la Calle hasta la proxima escalera a la derecha, hay una porción de piso cubierto en que no hay deformación en su anchura y permite que haya palcos, pasillo y tres filas completas de andanada; estos palcos, que son nueve, tienen su entrada por el pasillo correspondiente situado entre sus respaldos y las andanadas, pero a fin de facilitar el acceso a éstas, se establece por debajo de las mismas un pasillo cubierto que tiene su entrada directa por la mesilla de la última escalera mencionada. Ambos pasillos, cubierto y descubierto, que pueden ser uno solo sin división alguna, se hallan en comunicación y contacto por debajo de la primera fila de andanadas.

El frente de cada palco para el público es de 2,30 metros desde eje a eje de los pies derechos que suponen 5 asientos de frente en una fila, o sean 10 en dos filas.

El fondo de los palcos en general es de dos metros; hay 7 palcos en que por la estrechez del sitio no llega su fondo a los dos metros, pero el mas angosto de los defectuosos tiene, sin embargo, un fondo de 1,50 metros.

11º Andanadas:

Las andanadas ocupan en el piso segundo toda la media plaza de la izquierda; su disposición es la misma que las de las gradas del piso inferior; hay delanteras de andanada, pasillo de circulación al respaldo de las mismas, siete filas de andanadas en los espacios regulares de fondo completo, y pasillo cubierto por debajo de las 3 últimas filas.

La distribución, acceso y comunicación de dichos pasillos con las escaleras son idénticas a las de las gradas.

Las dimensiones de las andanadas son también las mismas que las de las gradas.

En el número anterior, al describir los palcos, se ha hecho mención de los espacios sobrantes detrás de los mismos que se utilizaran para andanadas altas por encima de aquellos. Estas andanadas necesitan para su primera fila unos hierros verticales colocados desde su frente hasta el techo con ojos abiertos en su grueso para pasar otro hierro o una cuerda que sirva de apoyo a los espectadores sentados a unos dos metros de altura del suelo; además, se colocaran estribos para los piés por medio de listones o tablas algo separadas del frente a fin de poder resistir un empuje de los espectadores de la fila siguiente.

Por último, en los sitios indicados en el plano del piso segundo cubierto o en los que, al hacer el replanteo de andanadas, resulten mas adecuados, se armaran dos escaleritas recogidas en el menor espacio posible, destinadas al ascenso a dichas localidades.

12º Localidades de la Plaza:

Con la distribución representada gráficamente en los planos, y con las dimensiones calculadas para las distintas localidades que se expresan detalladamente en los números precedentes de ésta Memoria, la capacidad o número total de asientos o localidades que resulta en la plaza es de 7.744 repartidas según se especifica en el cuadro siguiente:

		Localidades
En descubierto	Contrabarreras	300
	Meseta del toril	24
	Tendidos	2.800
		3.124
Piso 1º cubierto	Delanteras de grada	360
	Gradas	2.230
		2.590
Piso 2º cubierto	Delanteras de andanada	180
	34 palcos a 10 asientos	340
	Presidencia	10
	Andanadas	1.500
		2.030
Total de localidades		<hr/> 7.744

13º Escaleras:

Para el acceso a los pisos superiores de la Plaza se proyectan tres escaleras, de las cuales, dos se sitúan a los extremos de la fachada a la Calle y la otra al fondo o testero.

Las dos primeras se hallan equidistantes de la puerta central de Calle, muy próximos a las puertas laterales y bastante distanciadas entre sí, éstas escaleras son las llamadas a soportar casi todo el movimiento de la entrada y la salida, de la entrada especialmente, porque desde cualquier punto del extenso vestíbulo de entrada se ve por lo menos una de dichas escaleras, pero generalmente dos.

La otra escalera situada al fondo del testero, presentará mas servicios durante la función y a la salida, porque el público de las localidades próximas descenderá por ella a buscar el callejón de circulación del piso bajo.

En la disposición en que se hallen colocadas las tres escaleras, se hará con bastante facilidad el ingreso y salida de público.

Las tres escaleras son idénticas en forma y dimensiones; su planta es la de un pentágono; el número de peldaños será el que exija la altura de cada piso, repartidas en alturas de a 18 centímetros para cada escalón.

Se procurará que la meseta o descansillo de cada piso tenga la forma representada en los planos como mas apropiada para soportar las avalanchas del público de salida, que suele aglomerarse en las mesillas; las de estas escaleras tienen de desarrollo unos 10 metros con revueltos en sus extremidades.

La anchura de los tramos de las escaleras será de 1,40 a 1,50 metros a fin de que, en las grandes afluencias de público, especialmente a la salida, puedan pasar con facilidad tres personas en linea.

Cada mesilla tendrá en su respectivo piso dos accesos al pasillo general, ademas de las entradas a los pasillos cubiertos por debajo de las gradas y andanadas de que ya se ha hecho mención.

Las escaleras se construirán de madera, con peldaños de tablón grueso, entarimadas las mesillas y, con una barandilla de hierro de la suficiente resistencia y algo volada al ojo por medio de codillos inferiores, a fin de proporcionar mayor anchura.

Las tres escaleras estarán suficientemente alumbradas por las ventanas que se indican en los planos.

14ª Circulación en piso bajo:

La circulación en la planta baja se hará por el callejón que se halla debajo de la grada cubierta; esta circulación conviene que sea completa de modo que se pueda dar la vuelta a la plaza sin interrupción alguna, pero en la prosecución de este fin se presenta, como único obstaculo, la salida de los toriles; sin embargo, como el techo de éstos, o sea el piso de la meseta del toril, ha de ser de poca altura, puede continuarse la circulación en dicho punto construyendo los peldaños necesarios a cada lado de la meseta del toril y pasar por el testero o fondo de la meseta.

En los sitios en que se hallan las escaleras, la circulación se hará por un paso independiente de éstas y, además, puede hacerse tambien por dentro de las mismas en que hay otro paso correspondiente a las mesillas; se procurará que el muro de la escalera que divide dichos pasos en planta baja, tenga toda la diafanidad posible por medio de huecos anchos.

En el espacio del callejón en que se establecen las dependencias de toreros, empresa y almacen, la circulación se continúa por un paso mas estrecho, pero debe tenerse en cuenta que es la parte en que la afluencia del público será menor por hallarse alejada de la entrada principal y, desfavorecida por el paso algo incómodo sobre los toriles.

La parte mas amplia y regular del callejón será la correspondiente a la fachada a la Calle por ser la que tendrá mas concurrencia; es un estenso vestíbulo de 3,30 metros de anchura que se estiende de una a otra escalera, ocupando mas de la cuarta parte del polígono de la plaza, contiene las três puertas de entrada, se halla en su centro la puerta principal de entrada a la arena y a sus extremos, dos vomitorios al tendido.

15° Retretes y urinarios:

Los três distintos puntos del callejón de circulación, antes mencionado, se establecen urinarios adosados a las medianerías.

Contiguo a la escalera de la izquierda, queda sobrante un pequeño espacio, no utilizable para otra cosa, en el cual puede establecerse un retrete que resulta contiguo al urinario.

En la entrada al corral se establecen dos retretes mas por ser punto en que se agrupan las dependencias y, con bastante concurrencia probable de gente dependiente de la empresa, pastores, toreros, etc.

16° Toriles:

Fuera de la medianería izquierda del solar se proyectan los toriles en número de 7; puede sin embargo encerrarse hasta 9 toros destinando para dos de ellos las salidas a la plaza que al efecto tienen la forma de toriles.

El encierro de los toros ha de hacerse por el terreno en que los toriles se hallan situados, conviene, además, que uno de los toriles tenga comunicación con el corral según se representa en el plano.

17° Enfermerías:

En el espacio destinado a corral se construirá un pabellón para enfermería que tiene su entrada por una antesala o despacho próximo a la puerta de servicios de caballos.

La enfermería tendrá capacidad suficiente para três camas y en un extremo de la sala, se destinará un pequeño espacio para botiquín.

18° Corral:

El corral está en comunicación directa y fácil con la plaza, estará afecto al servicio de caballos para cuyo alojamiento podrá construirse en su día, un ligero cobertizo y alguna pesebrera.

El corral se dispondrá, además, de modo que puedan ingresar en el mismo los toros retirados de la lidia, para este fin habrá en el suelo basas de piedra con cajas vaciadas en su centro y preparados piés derechos y témpanos de valla, a fin de que, en el momento en que haya de volverse algún toro al corral, pueda armarse con seguridad y celeridad una división que separe el sitio ocupado por los caballos del destinado al toro, que será a la izquierda, junto a los toriles.

19º Otras dependencias:

Además de los departamentos descritos, habrá las dependencias siguientes:

Dos despachos de billetes que pueden construirse de madera a derecha e izquierda de la puerta central, con ventanas para despachar con el público.

Una sala de toreros puesta en comunicación interior con la enfermería.

Una sala o despacho destinado para la empresa.

Y un almacén.

Estos últimos departamentos se hallan próximos al corral y servicios de caballos.

Madrid 3 de Enero de 1891.

El Arquitecto,
Lorenzo Alvarez y Capra.



Excma. Diputación Provincial
HUESCA