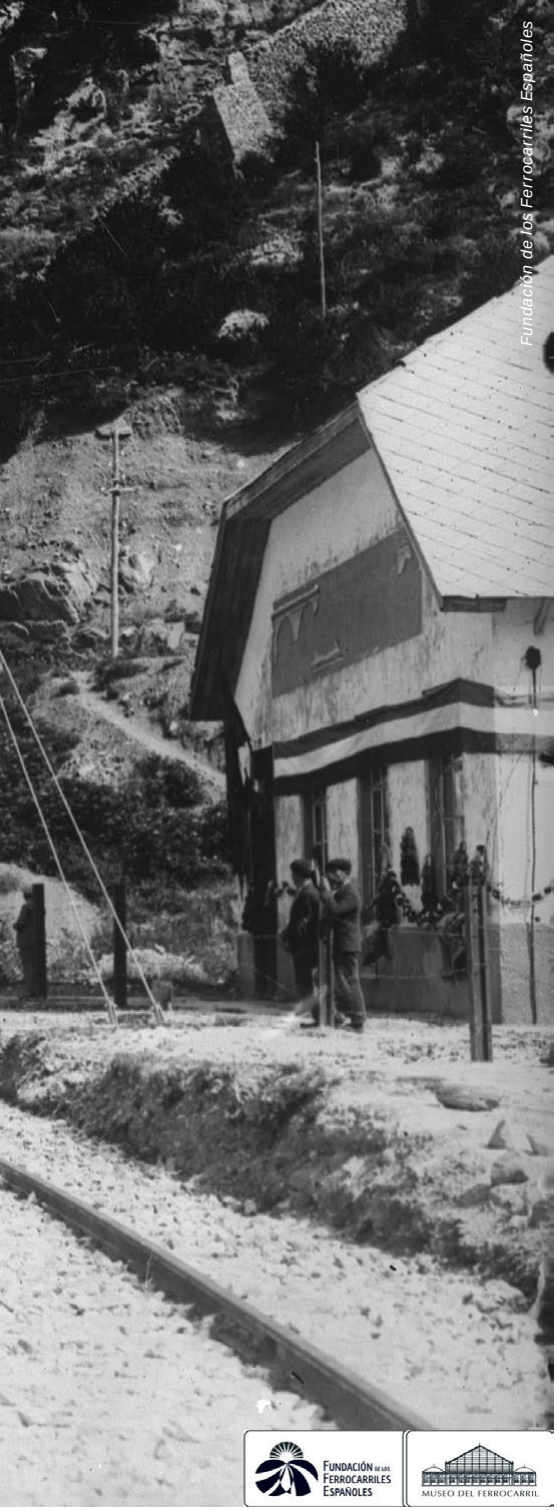
ESPERANZA PARA EL FERROCARRIL INTERNACIONAL DE CANFRANC

El ferrocarril de Canfranc

Texto: Alfonso Jesús Marco Perez. Ferroviario e historiador. Autor del libro "El Canfranc. Historia de un tren de leyenda".



Boca sur del túnel de Somport en Canfranc. 1928. Archivo Histórico Ferroviario.

El Canfranc fue un sueño realizado y al mismo tiempo frustrado; un ferrocarril internacional decimonónico en pleno siglo XX, truncado en 1970. Desde el siglo XIX sigue siendo una reivindicación y una ilusión permanente, con periodos de desaliento junto a otros de esperanza, como este en que nos hallamos.
El ferrocarril internacional se ha convertido en un icono aragonés, español y también europeo por su valor histórico, paisajístico y patrimonial, a la altura de los ferrocarriles más reputados de Europa. Ha trascendido su simple dimensión ferroviaria para alcanzar categoría de leyenda. Aunque hace mucho tiempo que perdió su carácter internacional, su razón de ser, y ha sufrido una degradación casi continua, la esperanza en la reapertura sigue viva.
A pesar de su historia limitada y más bien triste, no puede dejarse de lado su gran atractivo patrimonial y turístico y valorar su contribución al transporte regional e internacional en regiones tradicionalmente desasistidas como las que atraviesa, tanto en España como en Francia.

Primeros pasos

En 1853, solo cinco años después de la apertura del primer ferrocarril peninsular español Barcelona-Mataró, fue publicado el "Manifiesto de los aragoneses a la nación española", origen remoto del ferrocarril, reivindicando la conexión con Francia por el pirineo central.

Desde entonces, más de medio siglo de espera, dificultades, avances y retrocesos hasta el comienzo de las obras en 1904 y su final con la apertura, el 18 de julio de 1928, con la imponente ceremonia presidida por el rey de España Alfonso XIII y Gaston Doumergue, presidente de la República Francesa.

Entre el comienzo de las obras y la apertura, varios hitos destacados. En 1922 llegaba a Canfranc el primer tren de trabajos español, procedente de Jaca, y en 1925 concluyeron los trabajos de construcción de la estación, en 1927 llegaba el primer tren francés en pruebas y en mayo de 1928 se verificaba la recepción formal de la línea, lista ya para la apertura, un par de meses después.

La historia, evolución y características del ferrocarril pueden seguirse cronológicamente, pero sobre todo atendiendo a los pilares que lo sustentan: la propia línea ferroviaria en sus vertientes española y francesa, el túnel internacional de Somport y, la estación, emblema del ferrocarril.

La línea

Más allá de sus importantes dificultades y carácter secundario, la línea se caracteriza por su extraordinario valor gracias a sus impresionantes paisajes, sus atractivos naturales y culturales y el interés que supone experimentar el reto construc-

Panorama del complejo ferroviario de Canfranc desde el norte. Años cincuenta. Museo del Ferrocarril de Vilanova.

tivo que supuso el ferrocarril internacional.

Los 225 kilómetros separan Zaragoza de Canfranc (173 en sus orígenes al circular por el ramal Zuera-Turuñana) no tiene especial interés paisajístico entre Zaragoza y Ayerbe, pero cambia por completo desde allí hasta Santa María y La Peña tramo en el que se hallan algunos de los más bellos paisajes: el valle del Gállego, los imponentes Mallos de Riglos y el embalse de La Peña. Desde allí hasta Jaca entra en un territorio prepirenaico sin mayores dificultades, con la peña Oroel como referencia.

A partir de la capital jacetana se transforma en un ferrocarril de montaña, ascendiendo 368 metros, en los casi 25 kilómetros hasta Canfranc, llegando a los 1.195 en la estación internacional.

Tren de invitados procedente de Pau el 18 de julio de 1928 con la locomotora Midi BB 4023 en cabeza. Archivo Histórico Ferroviario.

Casi el 50 por ciento del tramo está en curva y los radios de las curvas son de 300 metros.

Se cuentan diecinueve túneles, nueve puentes metálicos y el famoso viaducto en curva de Cenarbe, de 168 metros de longitud y veintiocho arcos en piedra, al que se accede desde Jaca tras

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Tren presidencial procedente de Pau el 18 de julio de 1928. Archivo Histórico Ferroviario.

Imagen de la construcción del viaducto de Cenarbe desde el sur. Agosto de 1915.

franquear el túnel número 6, llamado "Caracol", de 868 metros y el 7, de 236. El tren serpentea por la montaña en un angosto trecho, quedando al oeste el río Aragón y a 4 kilómetros de la estación internacional, el viejo Canfranc, dominando el valle cumbres de alrededor de 3.000 metros.

En Francia, los 92,7 kilómetros entre Pau y Canfranc presentan dos partes muy diferentes, una entre Pau y Bedous y, la segunda entre Bedous y Canfranc de 33,2 kilómetros, verdadero reto tanto durante los años de explotación como ferrocarril internacional, como de cara a su reapertura, dadas sus muy difíciles condiciones, al ser la vertiente francesa particularmente abrupta, en un tramo más corto que en España

Cerca de Canfranc, la línea ante el túnel 12, uno de los diecinueve entre Jaca y Canfranc, con el macizo del Aspe dominando el valle del Aragón.

Doble composición de trenes TER cruzando el viaducto de Cenarbe. Es un tren especial conmemorativo del sesenta aniversario del ferrocarril. 17 de julio de 1988.

y con un ascenso mucho más acentuado y concentrado en una distancia corta, a diferencia del tramo español, de ascenso más progresivo.

En este tramo, tras cruzar el infortunado puente de L'Estanguet, se afrontaba la primera rampa de 35 milésimas. Entre Accous y Les Forges d'Abel, 22,1 kilómetros, la línea atraviesa quince túneles y siete puentes y viaductos, antes de llegar al túnel de Somport. Entre Etsaut y Urdos se encuentra la primera rampa de 43 milésimas, al límite de la adherencia ferroviaria. Este gradiente que se alcanza en varias ocasiones, junto a otras de 35 y 39 milésimas, entre Urdos y Les Forges d'Abel y que es el mayor de Francia y uno de los mayores de Europa. Existen numerosas curvas, muchas con radios de hasta 200 metros y, entre los túneles, destacan los de Broca y Portalet de 621 y 940 metros y, sobre todo, el helicoidal de Sayerce de 1.793 metros, con rampa de 34 milésimas en su interior para superar un desnivel de 60 metros. Dadas sus características extremas, el tramo francés del Canfranc debió ser electrificado, a diferencia de la parte española para la que la tracción vapor resultaba suficiente.

El túnel de Somport

Testigo inmóvil de esta historia legendaria es el nexo entre dos países franqueando los Pirineos: el túnel de Somport, orgullo de la ingeniería de la época que sigue admirando en su dificultad y solidez.

Con sus 7.874,8 metros, 3.804 construidos por España y 4.070,81 por Francia, en su interior se encuentra la cota máxima

La estación de Canfranc en su lado francés. Años cincuenta. Museo del Ferrocarril de Vilanova.

de la línea con 1.210 metros sobre el nivel del mar y la frontera internacional. El calado se verificó en 1912 con exactitud en la nivelación y distancias, apenas un desvío de 25 mm. entre alineaciones de los dos tajos, francés y español. Por las circunstancias bélicas apuntadas, sufrió dos cierres, entre 1936 y 1940 y entre 1944 y 1948. Y finalmente, sigue inactivo en lo ferroviario desde 1970.

En buen estado, sirve actualmente de galería de emergencia del túnel de carretera abierto en 2003, en espera de ser nuevamente utilizado para el fin para el que fue concebido y utilizado entre 1928 y 1970, aparte de los cierres forzados por las contingencias bélicas.

La estación

El emblema del ferrocarril es la impresionante estación internacional de Canfranc, involuntario mausoleo ferroviario, de gran valor patrimonial y sentimental. Cronológica y estéticamente pertenece a la época tardía de las "catedrales ferroviarias" y en su monumentalidad, acentuada por el entorno en que se enmarca, es una de las mayores y al mismo tiempo hermosas estaciones de Europa.

Antes de la llegada del tren, el valle de los Arañones, donde se enclava la estación, era un valle pirenaico virgen, en el que hubo de construirse una enorme explanada sobre la que se levantó un nuevo pueblo. Hubo de desviarse y recanalizarse el curso del río Aragón, se practicó una muy intensa reforestación de más de un millón y medio de árboles, muros de contención, defensas en las laderas, un complejo sistema de alcantarillado para desagüe de torrentes, fuertes militares, el poblado ferroviario y, sobre todo, la majestuosa estación.

En 1915 se iniciaron los trabajos de explanación y en 1922 los de edificación, concluyéndose el grueso del edificio en 1925, quedando operativo en mayo de 1928. Las dimensiones del complejo impresionan: 1.487 metros de longitud, una explanada de 1.200 x 170 metros con una superficie de 216.000 m^2. Más de 15 kilómetros en sus veintisiete vías de ancho internacional, ibérico y mixtas de ambos anchos; túnel de maniobras, depósito, puente giratorio y el resto de las instalaciones, muelles, grúas, dormitorios de personal español y francés, talleres, almacenes y cocheras, y no ferroviarias: aduanas, policía, correos, comercios, hotel y restaurante (hasta 1988). También el poblado (casas, capilla, escuela y hospital).

En la planta calle la estación las dependencias y oficinas de Norte y Midi, aduanas, telégrafo, correos, servicio médico, restaurante, cantina y vestíbulo con taquillas, oficina de cambio de moneda y librería. En las plantas segunda y tercera, oficinas de servicios sin contacto directo con el público, el hotel Internacional y alrededor de treinta viviendas. El coste fue estimado en más de 3 millones

La estación de Canfranc con el rápido de Madrid y el "camello" a Zaragoza en segundo plano. 1988.

Vestíbulo de la estación en el que se observan las taquillas, la biblioteca y el estanco. Años cincuenta. Museo del Ferrocarril de Vilanova.

de pesetas, sin contar más de 1 millón para accesos, muelles y otras instalaciones.

El proyecto inicial fue encargado al arquitecto por Enrique Grasset, impulsor de muchas estaciones principales de la compañía Norte, fue ejecutado por el ingeniero alicantino Fernando Ramírez de Dampierre, que murió prematuramente, pasando su proyecto a la sociedad Obras y Construcciones Hormaechea, culminándola Ramón Martínez de Velasco con algunas modificaciones.

De inspiración francesa, la estación internacional también recuerda el estilo monumental de muchas estaciones centroeuropeas y es heredero estéticamente del eclecticismo clasicista y modernista propio de las grandes estaciones europeas.

Su monumentalidad se acentúa por el ritmo repetido de puertas y ventanas en las dos primeras planta y, en la tercera, mansardas coronadas de pizarra, remarcado por dos bóvedas menores en los extremos y el gran pabellón central también abovedado.

El edificio es de hormigón armado, elemento entonces innovador, con pilares de hierro fundido y junto a estos elementos principales y sin perder monumentalidad ni elegancia, otros materiales y espacios como las cubiertas de pizarra, las grandes superficies acristaladas, la balaustrada de la escalera además de pilastras, entablamientos, taquillas de madera y un sinfín de detalles ornamentales.

Llama la atención su disposición longitudinal muy alargada de 241 metros, derivada del tipo de explotación determinada por la diferencia de ancho de vía entre España y Francia, lo que requería instalaciones principales dobles. A ello se debe su gran longitud que la convirtió desde su apertura en una de las

Un automotor Renault Canfranc.Zaragoza en la estación internacional. Años cincuenta. Museo del Ferrocarril de Vilanova.

más largas de Europa, aunque la longitud es una magnitud difícil de comparar con otras grandes estaciones pensadas como estaciones terminales y, por tanto, de diferente morfología.

Los trenes de Canfranc

En la historia del ferrocarril ha habido varios intentos, casi siempre por parte española, de mejorar y modernizar el servicio y de promover el carácter internacional del ferrocarril. Además, no hay que olvidar el hecho de que España no ha dejado de prestar el servicio nacional, especialmente desde 1970.

En España han circulado los trenes más modernos, aunque desde 1993 sólo perviven un par de servicios, testigos mínimos de una historia llena de épica.

En Francia, aunque no hubo nunca trenes regulares directos más allá de Pau, con la excepción de un semanal a Hendaya poco antes de la guerra, en la parte española si hubo durante muchos años servicios más ambiciosos y, aun en su modestia, más propios de una línea internacional o con aspiraciones de serlo. En 1931 se puso en marcha el primer servicio directo Madrid-Canfranc, con un coche mixto de 1ª y 3ª, 1ª y camas desde 1935, acoplado al correo Zaragoza-Canfranc. Interrumpido por la guerra y retomado en 1941, continuó hasta 1965. Después, entre 1984 y 1992 un TER o rápido hasta 1992.

Cronológica y estéticamente pertenece a la época tardía de las "catedrales ferroviarias" y en su monumentalidad es una de las más hermosas estaciones de Europa.

También hubo un servicio directo irregular de 1ª y camas a Barcelona entre 1948 y 1953 y a Valencia en dos etapas, entre 1934-36 con un rápido diurno con 1ª y 3ª clase y otra más reciente entre 1992-98, con el regional "Transaragonés". Son también destacables los trenes de la nieve a Zaragoza, Madrid y Valencia entre 1985 y 1991, además de otros intentos generalmente poco exitosos de fomentar el ferrocarril.

Entre Canfranc y Zaragoza ha habido periodos con hasta cua-

Imagen del ómnibus procedente de Zaragoza, el 12 de abril de 1979, Jueves Santo. La 1922 remolca una variada composición.

tro servicios; etapas, antes de la guerra, con un tren bandera, incluso con restaurante; también el TAF o el automotor rápido estrenado en la relación.

En la línea de Canfranc predominó la tracción vapor hasta su fin en 1967 pero casi siempre hubo presencia de la tracción térmica, antes de la guerra, en un breve periodo después de esta y, permanentemente, desde 1954, con el TAF y más aún con los automotores Renault, coexistiendo ambos con la tracción vapor. Con el fin del vapor, a partir de 1967 se incorporan las locomotoras diesel 1900, desde 1968 los ferrobuses y desde 1982 los "camellos", eliminando completamente los ferrobuses. Precisamente los descendientes de los "camellos" son actualmente titulares del par de servicios Zaragoza-Canfranc en activo. Son los conocidos "Tamagochi" que quizá no pasen de 2021, dado su defectuoso funcionamiento.

Historia y leyenda

El ferrocarril estuvo marcado por la adversidad durante casi toda su existencia. Sus comienzos vinieron marcados por un contexto económico y político difícil en España, seguido por la crisis internacional del 29. Aun recuperándose de aquella coyuntura, el Canfranc tuvo que afrontar, como todo el país, la guerra civil que dividió España en dos y que supuso un importante retroceso. Pero eso no fue todo ya que a la guerra española siguió la mundial, nuevo freno a su desarrollo tras un paréntesis de relativa pujanza hacia el final de la guerra mundial y los periodos de cierre del túnel de Somport y del tráfico internacional.

Entonces el estado de la línea era muy deficiente, necesitado de obras de adecuación y de reducida utilidad. Aunque Renfe emprendió algunas acciones de mejora de la infraestructura y del material rodante, la línea no alcanzó el volumen de tráfico deseado, ni en la parte nacional ni mucho menos en la internacional, resultado principalmente del escaso interés mostrado tanto por Midi como por SNCF, por una línea de carácter secundario tanto en España como, especialmente, en Francia.

Hasta 1970 el ferrocarril continuó con su lánguida vida hasta que de nuevo el infortunio llegó en 1970, con el descarrilamiento del puente de L'Estanguet, incidente relativamente menor, pero aprovechado para justificar el cierre internacional que acechaba permanentemente.

Al hablar del ferrocarril de Canfranc, es inevitable referirse a una parte popular, la de la Segunda Guerra Mundial, en realidad no mucho más que anécdota en una historia llena de épica, pero el aspecto novelesco y llamativo de las historias del oro, nazis y espías ha podido

con la historia "ordinaria", menos llamativa pero llena también de interés y encanto.

Con el cambio de rumbo de la guerra en perjuicio del Tercer Reich, a partir de 1942, la influencia alemana sobre el gobierno títere francés de Vichy se incrementó, declarándose buena parte del territorio "libre" zona prohibida al libre tránsito y sometida de forma creciente a las autoridades nazis, primero desde 1943 y, más estrictamente, desde 1944, año del segundo cierre de la frontera. En tales circunstancias, entre 1942 y 1944 el tráfico de viajeros por Canfranc fue casi inexistente pero el de mercancías floreciente debido a las circunstancias impuestas por la guerra. Con la completa ocupación germana de la zona libre a partir de 1943 se extendió la administración alemana a las áreas bajo administración francesa, sin ningún cambio en el estatus de la estación internacional y mucho menos en la soberanía española, nunca cuestionada. Ni Canfranc ni su estación fueron jamás zona administrada y menos aún ocupada por los nazis, aunque hubo un importante movimiento comercial legal e ilegal y, por supuesto, también un lugar de intercambio de información, espionaje y huida de personas, propio de áreas fronterizas. En tales circunstancias las fronteras eran puntos críticos en toda Europa, incluyendo a España y sus fronteras con la Francia ocupada o conquistada. Una de ellas, la más humilde, Canfranc, se beneficiaba de su escasa visibilidad y su modestia, alejada de las líneas del frente, de bombardeos aliados y con menor actividad de la resistencia.

Después de medio siglo de paciencia, puede acercarse la hora de la ansiada reapertura del ferrocarril internacional de Canfranc.

Presente y futuro

Pasado el medio siglo de la forzada pérdida de su carácter internacional, se mantiene viva la esperanza de que el ferrocarril llegue a ser lo que soñó ser. En Francia ese aliento se acrecentó con la reapertura en 2016 del tramo Oloron-Bedous, prólogo del tramo restante de 33 kilómetros, de gran dificultad.

El Canfranc es una realidad de gran valor paisajístico y patrimonial que hay que preservar. Probablemente esta pudiera ser la primera etapa en el escenario básico de reapertura que propiciaría también las relaciones locales y regionales en unas regiones con unas infraestructuras limitadas.

No habría que descartar otras opciones de reapertura más ambiciosas, aunque valorando de forma precisa las notables dificultades técnicas y económicas que supondrían. Reabrir el Canfranc requiere más que palabras y el simple deseo, dada la complejidad y altos costes que implica. Es un gran empeño en el que han de participar de forma conjugada los dos actores regionales: Aragón y Nueva Aquitania; nacionales: España y Francia, además de la Unión Europea.

Aunque no es la primera vez que se vive un clima de esperanza, estamos ante una etapa en que la esperanza se ha hecho dominante, por una parte, en lo referido a la reapertura y, por otra, en la operación de rehabilitación de la estación internacional y su entorno, cuyas obras están en marcha, con el último jalón de la apertura de la nueva estación ferroviaria.

El 15 de abril de 2021 fueron inauguradas las nuevas instalaciones ferroviarias, dejando de utilizarse las vías y el edificio hasta entonces usados para la explotación ferroviaria. Estas vías se ubicaban junto al edificio histórico, en la vertiente española del complejo histórico y, en la situación presente con las obras del edificio histórico en marcha, resultaba necesario proporcionar a la explotación ferroviaria unas nuevas instalaciones acordes con las necesidades actuales. La nueva estación se halla en el lado francés de las instalaciones originales y ocupa parte de los muelles construidos en el complejo ferroviario histórico.

Después de más de medio siglo de paciencia, de esperanza y desesperanza, puede acercarse la hora de que el resultado sea distinto al de otras veces, acabando por lograr la ansiada reapertura del ferrocarril internacional de Canfranc y devolviendo la razón de ser de este ferrocarril legendario. ■

Eduard Ramírez

El TRD Jaca Zaragoza con el impresionante marco del río Gállego y los Mallos de Riglos. 2009.