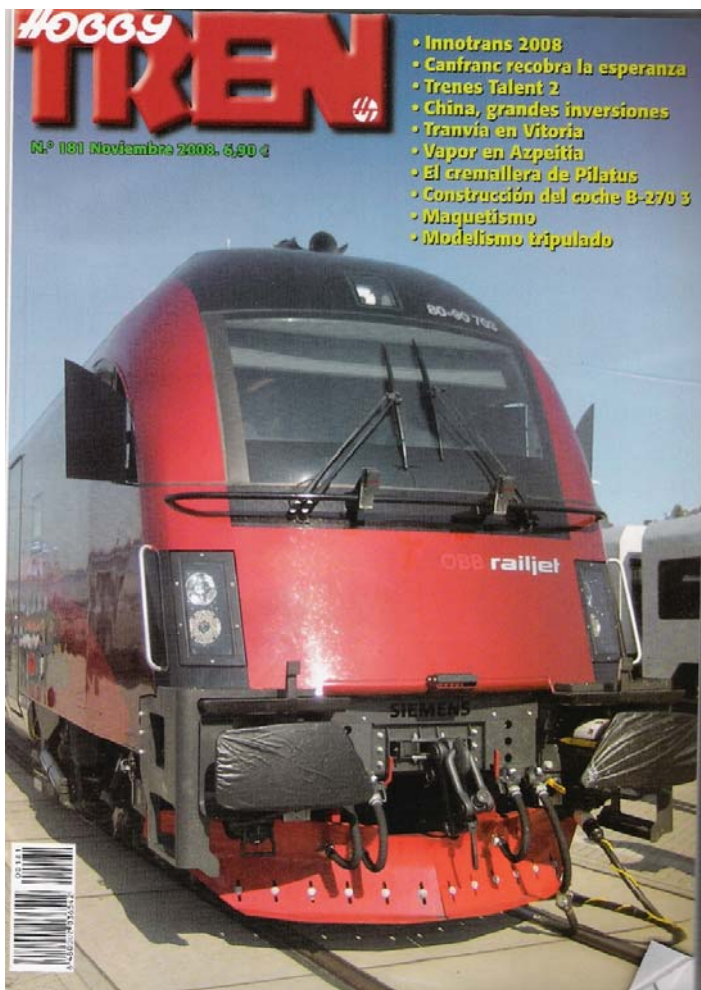


En su 80 aniversario **Canfranc, vuelve la esperanza**

El 18 de julio de 1928, el rey de España Alfonso XIII y el presidente de la República Francesa Gastón Doumerge inauguraban la línea ferroviaria internacional Zaragoza-Canfranc-Pau. En 2008 se han cumplido, pues, ochenta años de uno de los más míticos ferrocarriles de nuestro país: el Canfranc.



Si una imagen puede simbolizar una línea férrea, esa es la de la estación internacional de Canfranc, la única compartida por las compañías ferroviarias españolas y francesas. El soberbio edificio de viajeros, obra del ingeniero Ramírez Dampierre, tiene 241 metros de largo y se sitúa entre los haces de vías de ancho ibérico y UIC. Aunque su estilo recuerda a las grandes estaciones europeas del siglo XIX, fue un edificio pionero para su época ya que se construyó enteramente en hormigón. Para crear la plataforma que lo soporta, así como a las 26 vías de ambos anchos, hubo que desviar el río

Aragón y realizar ingentes trabajos de corrección de barrancos y de reforestación en las laderas próximas, para evitar los aludes.

Pero no fue solo la estación. La construcción del Canfranc entre Jaca y Bedous, el tramo más montañoso de la línea, exigió perforar 35 túneles. Entre ellos el internacional de 7,87 kilómetros, más de la mitad en rampa de 34 milésimas, entre la estación francesa de Les Forges d'Abel y la de Canfranc. Otro túnel emblemático es el helicoidal de Sayerce (Francia), que con sus 1,8 kilómetros en curva constante de 300 metros de radio

permite ganar casi 60 metros de altitud. También hubo que construir 14 puentes y viaductos de grandes dimensiones, algunos de ellos tan impresionantes como el español de Cenarbe, de 357 metros de longitud y 23 arcos, o el francés de Arnousse, soberbias construcciones en piedra que forman parte del paisaje de los valles de Canfranc y de Aspe.

Una historia difícil

El eje ferroviario Valencia-Zaragoza-Burdeos parecía llamado a tener un tráfico importante. Pero solo siete años después de inaugurado el Canfranc, la guerra civil española supuso el cierre de la línea. Reabierta en 1939, inmediatamente se vio afectada por el estallido de la II guerra mundial. Cuando Francia fue ocupada, se convirtió en punto importante para el paso de información entre la resistencia francesa y los aliados, así como de quienes huían de los alemanes. En 1942 los gendarmes franceses fueron sustituidos por militares germanos y la bandera de la esvástica ondeó en el andén “francés” de la estación hasta 1944.

Fue en estos años de guerra cuando el Canfranc registró su record de tráfico. Aparte de que era utilizado por la neutral Suiza, esta línea era más segura que las de Irún y Port-Bou, fácil blanco para los cañones de los barcos aliados. Por Canfranc pasó buena parte del wolframio que España y Portugal vendieron a Alemania para construir blindados. Y, en sentido contrario, el oro con el que el III Reich pagó el mineral. En 2001, un conductor de autobús francés encontró los documentos aduaneros que desvelaron tan insólitos intercambios y que

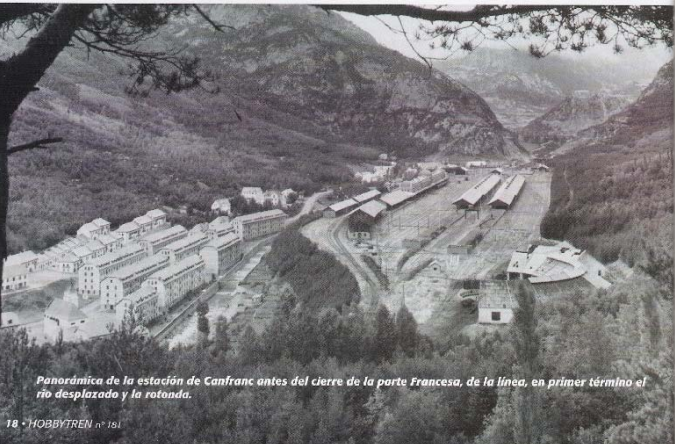


El Canfranc se inauguró el 18 de julio de 1928, en la foto el rey Alfonso XIII, el presidente Francés Doumergue, el dictador Primo de Rivera y el ministro de justicia Francés Berthou (del libro "Canfranc el mito").

Canfranc recobra la esperanza en su 80 aniversario

Texto: Luis Granell Pérez

El 18 de julio de 1928, el rey de España Alfonso XIII y el presidente de la República Francesa Gastón Doumergue, inauguraban la línea ferroviaria internacional Zaragoza-Canfranc-Pau. En 2008 se han cumplido, pues, ochenta años de uno de los más míticos ferrocarriles de nuestro país: el Canfranc.



Panorámica de la estación de Canfranc antes del cierre de la parte Francesa, de la línea, en primer término el río desplazado y la rotonda.

han dado lugar a la publicación de varios libros.

Derrotada Alemania, los vencedores acordaron el bloqueo de la España franquista y la línea volvió a cerrarse. Pero no por mucho tiempo. Cuando los ferroviarios franceses volvieron a Canfranc, empezó a desarrollarse el tráfico de mercancías: de naranjas en dirección a Francia y de maíz hacia España. El movimiento de viajeros nunca fue muy importante, aunque circulaban tres trenes diarios entre Zaragoza y Canfranc, y cuatro entre Canfranc y Pau. También llegó a haber coches directos Madrid-Canfranc. El lujoso Hotel Internacional, que ocupaba la segunda planta de la estación, conoció días de gloria.

Pero la línea quedó fuera de la tarifa que favorecía el transporte de cítricos y tampoco fue dotada de equipos para el cambio de ejes, por lo que el tráfico fue decayendo y, con él, el mantenimiento de las instalaciones. Su explotación resultaba deficitaria sobre todo para la SNCF, porque sus trenes tenían que superar 790 metros de desnivel en los últimos 33 kilómetros, lo que comportaba rampas de hasta 43 milésimas. El fantasma del cierre empezó a sobrevolar el Canfranc y se materializó el 27 de marzo de 1970, cuando un tren cargado de maíz quedó detenido por falta de tensión y, perdidos los frenos, partió marcha atrás hasta que se empotró contra la caja metálica del puente de l'Estanguet, arrancándolo y cayendo con ella a las aguas de la Gave d'Aspe.

El puente podía haber sido repuesto en poco tiempo, pero nunca volvió a su lugar y la línea sigue cortada desde entonces. Así pues, el Canfranc ha permanecido más tiempo cerrado que en servicio.

En 1980 la SNCF cerró el tramo Oloron-Bedous y, desde entonces, los trenes solo cubren el trayecto entre Pau, en la línea Bayona-Toulouse, y Oloron. Un servicio de autobuses continúa hasta Canfranc, aunque sus horarios no permiten enlazar fácilmente con los trenes españoles que siguen llegando todos los días a su estación, gracias a la subvención del Gobierno de Aragón.

En 1971 Renfe cerró también la vía directa Zuera-Turuñana, que ahorraba 40 kilómetros y una hora de viaje, lo que ocasionó cierta pérdida de viajeros. Las carreteras que atraviesan el Prepirineo eran entonces muy deficientes, pero al terminarse a principios de los ochenta la variante de Monrepós, en la N-330, el viaje en coche entre Huesca y Jaca pudo hacerse en menos de una hora, cuando el tren más rápido tarda dos. La consecuencia es que el ferrocarril se ha quedado casi sin clientes.

En la actualidad la línea española dispone de dos servicios diarios Zaragoza-Canfranc, atendidos con automotores 596 (“tamagochi”), y un servicio Zaragoza-Jaca, éste con material TRD y pocas paradas, que sustituye al diurno Madrid-Jaca, desaparecido en 2004 al entrar en servicio la línea de alta velocidad hasta Huesca. En la parte francesa hay ocho circulaciones entre Pau y Olorón en los días laborables. Hasta el pasado mes de agosto se realizaban con ramas eléctricas Z 7300 de dos coches, pero ahora las atienden automotores diesel X 2200.

Situación actual de la línea

El Canfranc español presenta dos partes muy diferentes. La primera, entre Zaragoza y Huesca (79,6 km), en muy buen estado. Está dotada de vías de anchos UIC e ibérico, separadas entre Zaragoza y Tardienta (57,9 km) y conjuntas, mediante el sistema de tercer carril, entre Tardienta y Huesca (21,7 km). La vía de ancho UIC está electrificada a 25000 V corriente alterna y la de ancho ibérico a 3000 V corriente continua. Entre Tardienta y Huesca solo hay catenaria de 25 kV. Dispone de bloqueo automático, CTC y tren-tierra. La velocidad máxima permitida es de 160 km/h por la vía de ancho ibérico y solo de 200 km/h por la UIC, debido a errores de bulto en el diseño de esta última.

En diciembre de 2007 entró en servicio la variante ferroviaria de Huesca que, con una longitud de poco más de 10 km, ha sacado la vía del casco urbano y evita la maniobra de retroceso que los trenes debían efectuar para acceder a la estación oscense. Es de vía única y ancho ibérico, pero se han utilizado traviesas polivalentes que permiten su transformarla al ancho UIC. Dispone de bloqueo automático de liberación en vía única (BLAU), sistema que se ha extendido hasta Ayerbe, y no está electrificada.

La segunda parte de la línea, entre Alerre y Canfranc (124,7 km), se encuentra en muy mal estado. Es de vía única de ancho ibérico, con traviesas de madera y carriles embridados de principios del siglo XX. No está electrificada y el tráfico se controla por bloqueo telefónico a partir de Ayerbe. La práctica totalidad de los puentes son metálicos. Hasta Jaca la vía no presenta pendientes importantes, aunque sí curvas de pequeño radio. Entre Jaca y Canfranc la línea debe ascender 368 metros en solo 24,6 km; la rampa más importante, que no llega a 20 milésimas, se encuentra entre los apeaderos de Castiello-Borau y Villanúa. En la mayor parte del recorrido no se pueden superar los 70 km/h y los vagones de mercancías tampoco pueden cargarse al 100%.

El Canfranc francés tiene también dos partes muy diferentes. Entre Pau y Oloron-Sainte Marie (34,8 km) sigue abierto al tráfico aunque sus instalaciones están muy anticuadas.



El viaducto de Arrouse no tiene nada que envidiar a los más famosos de los ferrocarriles Réticos. Foto: J. Suster

2000, los gobiernos de España y Francia acordaron reabrir el Canfranc en su "cumbre" anual, celebrada en Santander. Al año siguiente, la Unión Europea incluyó este proyecto en el Libro blanco sobre el transporte en Europa. El entonces ministro de Fomento, el popular Álvarez-Cascos, licitó los proyectos para la modernización de la parte española de la línea. Pero su colega francés, el comunista Jean-Claude Gayssot, no pudo hacerlo porque, tras perder las elecciones, tuvo que ceder su puesto en 2002 al conservador Gilles de Robien, quien paralizó todos los proyectos de su antecesor, entre ellos la reapertura del Canfranc.

La llegada del PSOE al Gobier-

El 596 parece surgir de la espesura del bosque, entre los apeaderos de Castilla - Pueblo y Castiella - Borau. Foto: J. Suster.

no español en 2004 supuso el acceso del aragonés Víctor Morlán a la Secretaría de Estado de Infraestructuras. Se pensaba que su nombramiento garantizaba que la modernización del Canfranc seguiría más allá de Huesca a pesar del parón francés, pero no fue así. De los seis proyectos en que se había dividido la modernización de la línea, el ADIF solo continuó con la variante de Huesca y con la renovación de vía entre Caldearenas y Jaca; en esta obra se invierten 11,5 millones de euros cuando en 2004 se había proyectado una mejora mucho más ambiciosa, por importe de 28,1 millones.

Los demás tramos no salieron nunca a subasta ante el anuncio de que se iba a estudiar un nuevo trazado entre Huesca y Caldearenas, para evitar el actual rodeo por Ayerbe. Esta variante es de dudosa viabilidad puesto que exigiría perforar un túnel de más de 10 km, cuyo coste resulta excesivo para una línea cuya capacidad máxima es



HGBBY/TREN nº 181 - 27

Dispone de vía de ancho UIC, con traviesas de madera y carril de doble champiñón embridado, y hasta agosto estaba electrificada a 1500 V corriente continua. El tráfico se controla por bloqueo automático. La obra más destacada de este tramo es el viaducto de Gan. Entre Oloron-Sainte Marie y Canfranc (57,9 km) la vía, fuera de uso, es de características similares pero se encuentra muy degradada e invadida por la vegetación.

La catenaria fue desmontada hace años. La plataforma se encuentra interrumpida en cinco puntos: los puentes de Estanguet y de Acous, arrastrado por una crecida

de la Gave d'Aspe, la rotonda de Bidos y los accesos a los viaductos de Etsaut y Peilhou, cortados a consecuencia de obras en la carretera RN-134.

Hasta Bedous la línea no presenta grandes dificultades, pero entre dicha localidad y Canfranc (33,2 km) debe ascender desde los 360 hasta los 1.212 m. de altitud que se alcanzan en el interior del túnel internacional; la estación se encuentra a 1.196 m. Entre Sarrance y Bedous se encuentra el viaducto de Escot, el más bello y espectacular de todo el Pirineo, solo superado por el puente Séjourné, en la línea del Pequeño Tren Amarillo.

A por la reapertura

Los aragoneses no han dejado nunca de luchar por la reapertura del Canfranc. Solo cinco años después de su cierre, el 22 de junio de 1975, se organizó un tren "memorial" que subió hasta la frontera para reivindicarla. Muerto Franco, sindicatos y partidos

políticos tomaron la antorcha el 24 de septiembre de 1978, con ocasión del 50 aniversario de la línea. Diez años después, miles de personas respondieron a la convocatoria de la Diputación General de Aragón y se concentraron en Canfranc el 17 de julio.

La reivindicación era compartida en Francia. El 28 de agosto de 1986 se había constituido el *Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc* (Créloc), asociación que ha encabezado la demanda en el vecino país. Siguiendo su ejemplo, sindicatos, fundaciones, organizaciones vecinales y ecologistas crearon en Aragón la Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco) el 27 de mayo de 1993.

Solo dos meses después, en su primera convocatoria pública Crefco llevó hasta Canfranc a dos mil manifestantes en dos trenes especiales. Desde entonces, las movilizaciones se han repetido prácticamente todos los años en Pau, en Olorón, en Bedous, en Canfranc, en Huesca o en Zaragoza. Miembros de ambas organizaciones se manifestaron también delante del presidente de Francia, Jacques Chirac, y del del Gobierno de España, primero José María Aznar y luego José Luis Rodríguez Zapatero, con ocasión de las “cumbres” de Salamanca (1997), La Rochelle (1998) y Zaragoza (2004).

Pero la labor de Créloc y Crefco no se ha limitado a las movilizaciones, sino que sus miembros han hecho llegar sus planteamientos a las instituciones públicas, visitando a los gobiernos regionales de Aquitania y Aragón, a los ministerios de Fomento (español) y Equipamiento (francés), e incluso a la Moncloa. Miembros de Crefco han comparecido ante las Cortes de Aragón y ante el Senado, y junto a sus compañeros del Créloc ante el Parlamento Europeo. En Bruselas se entrevistaron también con los comisarios de Transportes Abel Matutes y Loyola de Palacios.

Para cargarse de razones, ambas organizaciones han financiado estudios sobre la reapertura y organizado reuniones técnicas como el Simposio internacional sobre transporte sostenible en zonas de Montaña, celebrado en Jaca en octubre de 1998 en colaboración con la Fundación Ecología y Desarrollo, la Universidad de Zaragoza y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Este trabajo se vio recompensado cuando, en 2000, los gobiernos de España y Francia acordaron reabrir el Canfranc en su “cumbre” anual, celebrada en Santander. Al año siguiente, la Unión Europea incluyó este proyecto en el Libro blanco sobre el transporte

en Europa. El entonces ministro de Fomento, el popular Álvarez-Cascos, licitó los proyectos para la modernización de la parte española de la línea. Pero su colega francés, el comunista Jean-Claude Gayssot, no pudo hacerlo porque, tras perder las elecciones, tuvo que ceder su puesto en 2002 al conservador Gilles de Robien, quien paralizó todos los proyectos de su antecesor, entre ellos la reapertura del Canfranc.

La llegada del PSOE al Gobierno español en 2004 supuso el acceso del aragonés Víctor Morlán a la Secretaría de Estado de Infraestructuras. Se pensaba que su nombramiento garantizaba que la modernización del Canfranc seguiría más allá de Huesca a pesar del parón francés, pero no fue así. De los seis proyectos en que se había dividido la modernización de la línea, el ADIF solo continuó con la variante de Huesca y con la renovación de vía entre Caldearenas y Jaca; en esta obra se invierten 11,5 millones de euros cuando en 2004 se había proyectado una mejora mucho más ambiciosa, por importe de 28,1 millones.

Los demás tramos no salieron nunca a subasta ante el anuncio de que se iba a estudiar un nuevo trazado entre Huesca y Caldearenas, para evitar el actual rodeo por Ayerbe. Esta variante es de dudosa viabilidad puesto que exigiría perforar un túnel de más de 10 km, cuyo coste resulta excesivo para una línea cuya capacidad máxima es solo de tres millones de toneladas/año. Pero ha servido de excusa a Magdalena Álvarez para paralizar la modernización proyectada por el Gobierno del PP.

Otra obra en marcha es la restauración del edificio de viajeros de la estación internacional de Canfranc, pero los más de 20 millones de euros que se invierten en él no significan nada en términos ferroviarios, puesto que dejará de ser estación para convertirse en hotel.

Por fin, Francia se mueve

Pero no todo son malas noticias para el Canfranc. Por primera vez desde el accidente del Estanguet, Francia ha dado un paso hacia la recuperación de la línea: el Consejo Regional de Aquitania ha decidido pagar la reapertura del tramo de 24,7 km entre Oloron-Sainte Marie y Bedous, a cuya estación volverán a llegar los trenes en 2010. Al mismo tiempo se está modernizando el tramo Pau-Oloron, en el que el Gobierno francés, la región de Aquitania y *Résseau Ferrée de France* invierten 35 millones de euros. Alain Rousset, presidente socialista de Aquitania, está convencido de que la totalidad de la línea podría reabrirse entre 2012 y 2015.

Y es que el ferrocarril transpirenaico occidental es más necesario que nunca. Primero porque es la única posibilidad para evitar que los hermosos valles de Canfranc y Aspe se vean invadidos por los camiones, con las consiguientes secuelas de contaminación atmosférica, ruido, accidentes e impacto paisajístico. Pero también porque el necesario reequilibrio entre modos de transporte en el Pirineo pasa, inexcusablemente, por la reapertura del Canfranc.

Más de 100 millones de toneladas atraviesan anualmente el Pirineo, de los que solo 7 utilizan el tren. Las líneas costeras no pueden canalizar mucho más tráfico mientras se mantenga la diferencia de anchos y la nueva Figueras-Perpignan, al ser de peaje, aumentará la parte del ferrocarril pero no lo suficiente. Desde hace años se habla de construir un nuevo paso de gran capacidad por el centro de la cadena, mediante un túnel de más de 40 km. Pero su enorme coste lo hace impensable antes de 30 años y, además, los cargadores confían tan poco en el ferrocarril que no existe demanda que justifique la inversión. Por eso el Canfranc, que por solo 300 millones de euros haría llegar el ancho europeo hasta Zaragoza, eliminando el trasbordo en la frontera, aparece como la única posibilidad a corto plazo para empezar a cambiar las cosas.

Afirmarlo no es voluntarismo. Hoy mismo, a pesar de que el Canfranc está cerrado desde 1970, por este ferrocarril se importan casi 300.000 toneladas de maíz al año. El cereal, cultivado en el sur de Francia, llega por carretera a la estación de Canfranc, de la que todos los días sale un tren de tolvas hacia Zaragoza. Importantes empresas aragonesas como General Motors (automóviles) y Saica (papel), además de las instaladas en PLAZA (la mayor plataforma logística de Europa), han mostrado su deseo de utilizar esta línea que también se reclama desde la Comunidad Valenciana. En los próximos meses la consultora Ineco concluirá un estudio encargado por el Consejo Económico y Social de Aragón, cuyas conclusiones podrían alentar nuevas esperanzas sobre el futuro del Canfranc.

Luis Granell Pérez