

La Estación Internacional de Canfranc: historia y actualidad

BORJA LERA AUSED¹

MANUEL MEDRANO MÁRQUÉS²

La **historia de Aragón** está marcada por un contraste de luces y sombras, una especie de ciclo que nos acompaña a lo largo de la historia y que nos obliga a poner los pies en la tierra cuando nuestros sueños parecen tocar los cielos. Un claro ejemplo sería su evolución y su crecimiento paulatino desde el pequeño condado, satélite de Carlomagno en sus orígenes, ubicado entre los valles de Hecho y Canfranc, que fue progresando con el paso del tiempo hasta convertirse en la Corona de Aragón y dominar parte del territorio peninsular, Cerdeña, Nápoles, Sicilia e incluso Atenas. Tras alcanzar un esplendor inimaginable, a finales del siglo XVI comenzó la decadencia que culminaría un siglo después con los decretos de Nueva Planta, desplazando a Aragón a un segundo o tercer plano. La historia de la **Estación Internacional de Canfranc** también sufre ese ciclo, desde la proyección del ferrocarril de la S. A. Aragonesa por Zaragoza y Canfranc, pasando por la Comisión hispanofrancesa, la construcción de la estación, sus escasos años de vida útil y el inicio de su etapa más oscura, a partir de 1970. Sin embargo, en esta ocasión parece que el sueño de todo Aragón resiste al igual que el viejo edificio, negándose a cerrar el ciclo típico de nuestra historia y caer en el olvido, peleando día a día por un futuro mejor. Canfranc también tiene **luces y sombras**, pero la luz que cruzará Somport está por llegar.

Aragon's history is marked by a contrast of lights and shadows, a sort of cycle that follows us throughout history and that forces us to come down to Earth when our dreams seem to reach the sky. A clear example would be its evolution and its gradual growth from a small county that was located between Hecho and Canfranc valleys and served as Charlemagne's satellite, which kept on growing over the years, to become the Crown of Aragon, and dominate part of the Iberian Peninsula as well as Sardinia, Naples, Sicily and even Athens. After a period of amazing splendor, the late 16th century marked the beginning of the Crown's decline and would lead, a century later, to the Nueva Planta decrees, that greatly diminished the importance of Aragon. The history of the **Canfranc International Station** also experienced that cycle, from the development of the S. A. Aragonesa line through Zaragoza and Canfranc, to the Spanish-French Committee, the construction of the station, its short-lived usefulness, and the beginning of its darkest period, from 1970 onwards. However, it seems that this time Aragon's dream is resisting, as the old building is doing. We refuse to repeat our history's typical cycle and fall into oblivion, fighting everyday instead for a better future. Canfranc has its share of **lights and shadows**, but the light that will cross through Somport is yet to come.

1 Máster en Historia Contemporánea. Universidad de Zaragoza. borjaleraused@gmail.com

2 Departamento de Ciencias de la Antigüedad (Área de Arqueología). Universidad de Zaragoza. medrano@unizar.es

La Estación Internacional de Canfranc es una de las estaciones de ferrocarril más bonitas del mundo, que ha sido capaz de vivir en el imaginario de la población aragonesa desde el siglo XIX hasta la actualidad más viva. Pero esta admiración no es exclusiva de dicha unión, ya que toda persona que llega hasta las inmediaciones de la frontera francoespañola se queda embelesada ante la estación. El majestuoso edificio descansa entre las laderas del valle, provocando así un contraste entre la belleza natural de la alta montaña pirenaica y la belleza artificial creada por el hombre. Si a esa primera impresión le sumamos unas nociones básicas de historia sobre la línea ferroviaria que provocó, en última instancia, la construcción del edificio proyectado por Fernando Ramírez de Dampierre, se comprenden fácilmente su relevancia histórica y las expectativas de futuro que la población aragonesa ha depositado en el enlace ferroviario transpirenaico.

A su vez, este artículo es una declaración de intenciones, un grano más en la pirámide del sueño de la reapertura. Organizaciones como CREFCO³ llevan más de veinticinco años luchando por la línea Zaragoza – Canfranc – Pau, y son también reseñables el esfuerzo de cientos de personas a título individual y el especial cariño y la atención que el Gobierno de Aragón ha proporcionado a este proyecto en la pasada y la presente legislatura, donde ha destacado la labor de José Luis Soro, consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Las reivindicaciones que se llevan desarrollando tras el cese de la actividad transfronteriza, allá por los años setenta, han adquirido un matiz político que se ha visto reflejado en algunos partidos, especialmente en Chunta Aragonesista. Otros, dividiendo los esfuerzos y los anhelos de una mejor conexión con Francia, han planteado una travesía central⁴ diseñada para un tráfico entre grandes polos y sin tener en cuenta el impacto medioambiental que produciría en las localidades pirenaicas. Aragón no necesita una gran vía que una Zaragoza con París, necesita una vía actualizada que devuelva la vida a su economía y a sus pueblos, sirviendo a su vez como un instrumento fundamental contra la despoblación que vacía el mundo rural. Mientras se dirime el futuro de la conexión, la Estación Internacional y sus inmediaciones están siendo remodeladas; es posible ver el trasiego de excavadoras y camiones como un augurio de tiempos mejores que están por llegar.

El título elegido resume perfectamente el objetivo que perseguimos, ya que la finalidad de este artículo es poner un foco de atención sobre el edificio histórico de la Estación Internacional de Canfranc, en pocas páginas pero con intensidad. Dada su relevancia a día de hoy, consideramos oportuno hacer un repaso de la historia de la estación, así como sobre la línea ferroviaria, teniendo en cuenta cómo han sido su desarrollo y sus expectativas de futuro. Para ello iremos desglosando a lo largo de tres grandes bloques (antecedentes, estación y futuro) los aspectos más relevantes acerca de cómo puede ser la línea transpirenaica, la rehabilitación del edificio, su vida útil o el renacer de la misma en estas últimas décadas.

El punto de partida son unas lecturas básicas sobre la Estación Internacional, como es el caso de *El oro de Canfranc* de Ramón J. Campo o *Historia del ferrocarril en Aragón* de Daniel F. Alonso Blas. Sumado a ellas, hemos profundizado en el tema mediante otra serie

3 Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc – Olorón.

4 Travesía Central del Pirineo (TCP). Proyecto de altas prestaciones ferroviarias que pretende conectar España con Francia a través de un túnel de gran longitud. A día de hoy no consta en la lista de proyectos prioritarios de la Unión Europea.

de lecturas, conformando así un bloque de fuentes secundarias que ofrecen una visión general sobre la historia de la línea y la estación. Por suerte, gran parte de la información que se utiliza en estas publicaciones procede de fuentes primarias relacionadas con instituciones gubernamentales o de la Administración autonómica, desde consultas en la *Gazeta de Madrid*⁵ a búsquedas de informes en el Archivo de la Administración de Aragón o en el de la Diputación Provincial de Huesca, pasando por el PNOA⁶ Histórico del Instituto Geográfico Nacional, el Ayuntamiento de Canfranc, los fondos propios de Suelo y Vivienda de Aragón e incluso la Hemeroteca Municipal de Zaragoza, en el palacio de Montemuzo. La información encontrada ha servido para ampliar con creces las breves pinceladas que ofrecen los primeros libros que hemos citado. Así pues, con esta mezcla de fuentes, opiniones e informes hemos conformado un artículo crítico, alejado de la comodidad de una sencilla relación de títulos, yendo directamente a las fuentes originales, documentos de los siglos XIX y XX que llevaban años sin ver la luz en sus correspondientes archivos.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

La línea Zaragoza – Canfranc – Olorón, así como el edificio de la Estación Internacional, son elementos recurrentes dada su actualidad política y sus planes de futuro. A día de hoy las publicaciones que conciernen al ámbito ferroviario pirenaico se limitan a noticias o columnas en la prensa digital o impresa. Para encontrar un material más crítico debemos remontarnos a los trabajos editados en los años ochenta y noventa del pasado siglo, las décadas más prolíficas en este sentido. Esto se debe a que, tras el cese de las actividades transfronterizas causado por el accidente de l’Estanguet, comenzó a desarrollarse la conciencia para promover la reapertura, lo que dejó su impronta en movimientos sociales y en el ámbito académico. De esta primera etapa podemos destacar la publicación de María Rosario de Parada, *Ferro-carril a Francia por Canfranc, una esperanza con futuro*, y la de Santiago Parra de Más, *El ferrocarril de Canfranc y los Transpirenaicos*. Años más tarde, especialmente a partir del 2010, han aparecido obras que han puesto su atención en el carácter más técnico de alguno de los elementos históricos de Canfranc, como pueden ser la estación y los trenes. En 2013 se publicó un libro de Ezequiel Usón Guardiola titulado *La Estación Internacional de Canfranc*, en el cual analizaba el edificio desde el punto de vista arquitectónico y lo comparaba con otras grandes estaciones del momento. Más reciente es *El Canfranc: historia de un tren de leyenda*, de Alfonso Marco, donde recoge detalladamente los medios utilizados y pone al tren en el centro de su relato.

Por lo tanto, podemos distinguir dos etapas, una posdesastre y otra prerreapertura, ambas imprescindibles para conocer y comprender la relevancia de la Estación Internacional de Canfranc y la línea transpirenaica. También cabe destacar, en menor grado, una serie de relatos

5 *Gazeta de Madrid* o *Gaceta de Madrid*, publicación oficial periódica emitida desde 1697 hasta 1936. Se puede considerar como la predecesora del *Boletín Oficial del Estado*.

6 Plan Nacional de Ortofotografía Aérea.

construidos alrededor de la estación que distan de las obras anteriormente mencionadas ya que solo utilizan Canfranc para ambientar una historia que, si bien es cierto que puede contener datos verídicos, tiene como finalidad la de situar en la imaginación del lector un sitio idílico mezclado con romances, oro y oficiales de la Alemania nazi.

Hablar de la Estación Internacional sin conocer la situación previa significaría un salto de varias décadas en la historia ferroviaria española, obviando momentos que marcaron puntos de inflexión y que influyeron en la proyección de las líneas, las mismas que acarreaban con ellas la construcción de infraestructuras y edificios de servicios. Antes de llegar a la línea que propició la construcción de la estación de Canfranc debemos remontarnos a los orígenes del tren en España y su llegada a Aragón.

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA

La historia ferroviaria de España comenzó en el primer tercio del siglo XIX lejos de la península ibérica, concretamente en tierras cubanas, con la inauguración de la línea La Habana – Bejúcar en 1837 para conectar la región agrícola de Güines con el puerto de la capital. Uno de sus promotores, Miguel Biada, volvió a Barcelona en 1840 con la idea de construir una línea similar entre Barcelona y Mataró. Tras la aprobación de la solicitud por parte del Gobierno español en 1843, se constituyó un año después la empresa que llevaría a cabo el proyecto, con accionistas barceloneses, puertorriqueños y cubanos que consiguieron aunar una importante suma de capital cercana a los 5 millones de pesetas. Sin embargo, esta cantidad no fue suficiente, por lo que se vio Biada obligado a contar con capital inglés que adquirió la mitad de las participaciones. A mediados de 1845 la empresa fue registrada legalmente ante notario y a finales de año Roca, socio de Biada, firmaba en la capital francesa el contrato con el encargado de llevar a cabo el proyecto, el ingeniero civil británico Joseph Locke.

La Gran Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y Viceversa recibió la real orden que autorizaba el inicio de las obras en 1846. Un par de años más tarde, no sin antes capear un temporal económico debido a la falta de capital por parte de un sector de accionistas poco comprometidos, el humo de la locomotora La Mataró llegaba al cielo barcelonés por primera vez. Era el 28 de octubre de 1848. El pequeño convoy conformado por la locomotora y diez vagones sentaba, sin saberlo, las bases del futuro ferroviario de España. A la línea Mataró – Barcelona le siguieron la de Madrid – Aranjuez (1851), Langreo – Gijón (1852), Játiva – Valencia (1854), Jerez de la Frontera – Trocadero (1854) o Santander – Alar (1866).

Estos pequeños pasos, lentos pero seguros, del ferrocarril español están enmarcados en una época en la cual se producen el auge del modelo capitalista y la paulatina expansión de la Revolución Industrial.⁷ Países cercanos como Francia y Alemania, obviando a Inglaterra por ser la cuna de la revolución del carbón y del acero, habían experimentado de primera mano los

7 Dada la fecha de los primeros ferrocarriles españoles, podríamos ubicarlos en la última fase de la primera etapa de la Revolución Industrial.

cambios producidos por los caminos de hierro y la alta sociedad española no pasó por alto el impacto socioeconómico que se desarrollaba más allá de los Pirineos. Pese al azote de las distintas oleadas de las guerras carlistas que sufrió España durante buena parte del siglo XIX, sumado al impacto económico negativo que generaban, lo que constituía un problema de primer orden, el Gobierno abrió otro frente con una finalidad totalmente diferente: lanzar y promover una ley que sentase las bases del ferrocarril español.

Es aquí cuando aparece, a raíz de este interés estatal, el Informe Subercase,⁸ que marcaría las directrices básicas para las futuras líneas y condicionaría su conectividad, ya que fijaba el ancho en 1627 milímetros, también conocido como *ancho castellano*. La mayor distancia entre raíles permitía la circulación de locomotoras más grandes y potentes, lo cual acarreaba una mayor velocidad, aunque realmente el factor fundamental era la capacidad que tenían para recorrer la escarpada orografía de la Península. En 1855, durante el Gobierno de Espartero y O'Donnell, se aprobó de forma definitiva la ley que serviría de marco de referencia para el ferrocarril de España, la Ley General de Caminos de Hierro.⁹

A partir de dicha aprobación comenzaron a aparecer las grandes compañías que se encargaron de crear la red ferroviaria española, entre las que destacan la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.¹⁰ A lo largo de la Península fueron surgiendo otras compañías de menor peso que intentaron imitar en cierta medida a las grandes, pero la crisis económica que azotó a España en torno a 1860-1870, sumada a la burbuja especulativa creada sobre los beneficios que debía generar el ferrocarril, así como la Revolución de 1868,¹¹ sumieron en la quiebra absoluta a gran parte de estas pequeñas compañías, que acabaron siendo absorbidas o compradas por las únicas que quedaron en pie después de la tormenta financiera. Con la llegada de la Restauración se produce un nuevo resurgir del ferrocarril gracias a la Ley de Ferrocarriles de 1877, promulgada por el Gobierno de Cánovas del Castillo, la cual favoreció la creación de nuevas compañías como la del Ferrocarril Central de Aragón.

Durante los últimos años del siglo XIX España experimenta un crecimiento en el ámbito ferroviario que, si bien es cierto que tiene una implantación desigual y diversa (tranvías, vías estrechas, minas, etcétera), perdura hasta la II República. La dictadura de Primo de Rivera y sus políticas relacionadas con las infraestructuras y las obras públicas favorecieron la modernización de unas líneas que durante la neutralidad española en la I Guerra Mundial demostraron un estado lamentable y obsoleto. Gracias a la concesión de subvenciones se reflataron viejas líneas abandonadas y las compañías capearon el temporal, pero los gastos durante esta etapa, junto al *crack* de 1929, dejaron una situación penosa para el Gobierno republicano que estaba por llegar. Pese a los intentos para mantener a flote el entramado ferroviario, el cese de las ayudas públicas supuso el inicio del fin, que se recrudecería con el estallido de la Guerra Civil en 1936. A partir

8 Llamado así en honor a uno de los autores, Juan Subercase.

9 Aprobada el 5 de junio de 1855.

10 También conocida como MZA.

11 *La Gloriosa*, revolución que dio lugar al Sexenio Democrático y al exilio de Isabel II.

de 1941 es RENFE,¹² de carácter estatal, quien se hace con el control de la red ferroviaria y va asumiendo las competencias, evolucionando acorde con la situación económica y política del momento hasta la actualidad.

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN ARAGÓN

Aragón tardó unos cuantos años en sumarse al impulso modernizador del ferrocarril, algo insólito si tenemos en cuenta su relevancia como punto geoestratégico al encontrarse entre Madrid y Barcelona, cerca de la frontera con Francia y a media distancia del Cantábrico y el Mediterráneo. Pese a que en 1845 ya se había proyectado una línea que debía unir Madrid con Zaragoza y que llegaría hasta Pamplona y la frontera, la propuesta decayó por falta de apoyos económicos. No sería hasta 1852 cuando Zaragoza apareciera en los objetivos del Ministerio de Fomento, el cual llevó a cabo una serie de estudios en los que elaboraba una línea radial con Madrid como referencia central y otorgaba a la capital aragonesa la condición de vía principal. Sin embargo, el ferrocarril no llegó a Aragón de forma definitiva hasta 1861, fecha de inauguración de la línea Zaragoza – Lérida,¹³ construida conjuntamente por aragoneses y catalanes, aunque estos últimos fueron los promotores principales.

Durante las últimas décadas del siglo XIX se proyectaron y construyeron las principales líneas, que conectaban el interior de Aragón con otras capitales españolas y con Francia, de las que la de Madrid – Zaragoza, o Zaragoza – Canfranc – Olorón, sería una de las más importantes para el desarrollo de la región entre finales del siglo XIX y el primer tercio del XX. Pese a que el tramo que unía Zaragoza con Lérida fue el primero en funcionar, la gran línea por antonomasia estaba ultimando las obras que acercaban Madrid a la capital aragonesa. Antes de que la revolución del acero y del carbón llegase a los transportes españoles, ya existía una conexión entre las dos capitales mediante carruajes, la cual en 1840 mostraba claros signos de obsolescencia debido al tiempo que se necesitaba para recorrer los 317 kilómetros que las separan y a su elevado coste, cercano a los 300 reales. El ingeniero británico Jackson ya había proyectado una línea que mejoraría con creces la comunicación e incluso llegaba más lejos, proponiendo un ramal que saldría de Zaragoza en dirección a Pamplona y que continuaría hasta la frontera con Francia. Por desgracia (o por suerte, según se vea, para otros proyectos), su idea no prosperó por falta de interés y apoyos económicos, pero la situación cambiaría unos pocos años más tarde. Jackson no tuvo suerte, pero la MZA llevaría a cabo el proyecto.

En 1851, en el marco del Plan Reinoso, que fue una de las primeras actuaciones del recién creado Ministerio de Fomento, el Gobierno otorgó a la línea Madrid – Zaragoza la condición de primera clase. Dada la situación interna del país, un tanto caótica y convulsa, resultaba complicado aprobar las leyes fundamentales para sacar adelante las gestiones pertinentes y oportunas, por lo que no sería hasta 1855 cuando realmente se pusieran en marcha las construcciones

12 Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

13 Enmarcada en la línea Zaragoza – Barcelona.

ferroviarias gracias a la Ley General de Ferrocarriles ratificada durante el Bienio Progresista. No entraría esta en vigor hasta 1856, fecha en la cual se anuncia la subasta pública de la concesión para la construcción y la explotación de la línea. Esta obra, de tal magnitud y relevancia que generó una gran expectación debido a las posibilidades de negocio que emanaban de ella, sería finalmente adjudicada a una coalición formada por la familia Rothschild y el Gran Central Francés. La compañía fruto de la unión de ambas partes siguió aumentando en los meses posteriores debido a la adhesión de figuras nacionales como el marqués de Salamanca o grupos financieros extranjeros, principalmente franceses.

A finales de 1856 se formalizó la creación de la compañía que llevaría a cabo la obra bajo el nombre de Compañía de los Ferrocarriles de los Pirineos a Madrid y al Mediterráneo, aunque al poco tiempo lo modificó por el de Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, la MZA. Su capital social reunía la cantidad de 456 millones de reales y el Estado le otorgó la concesión por noventa y nueve años y una ayuda de 240 000 reales por kilómetro construido. La línea partía de Madrid – Atocha y el primer tramo, hasta Guadalajara, se inauguró en 1859; el segundo, que alcanzaba Jadraque, se abría en 1860, y el que llegaba a Medinaceli, en 1862. Las obras arribaron a Aragón en 1863 con la continuación de la línea hasta Alhama de Aragón y Grisen, y fue 1864 el año de finalización del gran proyecto con la unión hasta Casetas y Zaragoza. Su éxito fue tal que al poco tiempo de su puesta en funcionamiento se planteó la construcción de una doble vía para dar salida al tráfico ferroviario, que crecía exponencialmente.

Obviamente, no se puede resumir la historia ferroviaria aragonesa hablando de grandes obras, si bien es cierto que más adelante trataremos en exclusiva de la línea Zaragoza – Canfranc – Olorón por la relevancia que tiene para el sujeto principal de este artículo: la Estación Internacional de Canfranc. Cabe destacar también las líneas que vertebraron Aragón a pequeña escala, sin grandes extensiones pero que dejaron su impronta allá donde fueron construidas. Si dejamos a un lado el ramal de Huesca y el tramo Zuera – Turuñana al formar parte de la gran línea transpirenaica, podemos hablar del ferrocarril de Sierra Menera o del de Cariñena – Zaragoza.

El primero difiere de la mayoría debido a que el promotor del mismo no fue ninguna compañía ferroviaria, sino que frente a la negativa que recibió la empresa minera por parte de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón decidió construir su propia línea. Las vías tendidas por la compañía minera conectaban los yacimientos de Ojos Negros con el puerto de Sagunto, las obras finalizarían en dos años y la línea se inauguraría en 1908. Este tipo de ferrocarriles, concebidos con un uso concreto, suelen caer en el olvido, al igual que los tranvías, que debido a su corto marco de acción pasan inadvertidos. Por otra parte, la línea Cariñena – Zaragoza responde a una situación externa que, al igual que el ferrocarril de Sierra Menera, dista de la óptica de negocio de las grandes compañías. A causa de un brote de filoxera en Francia aumentaron las importaciones de *brandy* español para paliar los estragos causados en la producción francesa, y se llegó incluso a cambiar el nombre del producto por *cognac*. Este negocio, sumado a unas producciones agrícolas con grandes excedentes, llevó a los municipios cercanos como Longares, Muel o Cariñena, entre otros, a valorar la posibilidad de sacar sus existencias por los caminos de hierro a las grandes capitales. Finalmente, en 1884 se concedió la construcción y la explotación a la Sociedad Catalana de Crédito, que posteriormente pasaría

a conformar la Compañía del Ferrocarril de Cariñena a Zaragoza. Tres años más tarde, en 1887, se inauguraba la línea que comunicaba social y económicamente ambas localidades. Su vida fue, cuando menos, efímera, ya que el proyecto de un tren entre Zaragoza y Valencia con un ancho normal tiraba por tierra en 1933 las infraestructuras levantadas cuatro décadas atrás.

Estos ejemplos son una muestra de cómo evolucionaba el tendido ferroviario aragonés, desde grandes empresas con unos objetivos ambiciosos al microcosmos local que velaba por el desarrollo de su pueblo o su ciudad, inmerso en un mar de hierro, carbón y vapor. Pero mientras todo esto ocurría había una idea rondando por las mentes de las personalidades más ilustres de Aragón. Querían ver la luz francesa al final del túnel, querían cruzar los Pirineos.

LA LÍNEA Y LA ESTACIÓN INTERNACIONAL DE CANFRANC

Aragón, pese a que siempre parece ir en el vagón de cola de la modernidad con respecto al ámbito estatal, alzó su mirada más alto que cualquier otro territorio durante los primeros pasos del ferrocarril en España. Los Pirineos eran un símbolo de frontera con el país vecino, al cual aún se temía al recordar los sucesos ocurridos entre 1808 y 1814, pero en 1853 la situación y los intereses habían cambiado y se perseguía con ahínco la unión de ambos territorios mediante kilómetros de acero, una conexión política, económica y social que enriquecería especialmente a Aragón y a la actual Nueva Aquitania. Tras varias décadas de pugnas con otras transpirenaicas y una vez firmado el convenio con Francia, la línea llegó a la frontera a principios del siglo xx y la construcción de la Estación Internacional se realizó en los años posteriores. Su magnificencia, pese a la decadencia que sufrió posteriormente, se ha mantenido desde entonces hasta la actualidad, pero gracias al trabajo de muchas personas, asociaciones y entidades políticas el futuro para ambas resulta, cuando menos, prometedor.

Como ya se ha mencionado anteriormente, en el marco de la historia ferroviaria de España el coletazo final de la Revolución Industrial se dejó notar a mediados del siglo xix. Mataró – Barcelona o Madrid – Aranjuez fueron líneas que se materializaron con relativa rapidez, pero en el caso de la de Canfranc se dilató en el tiempo por contratiempos internos y externos. Mientras las primeras locomotoras tiraban de los vagones barceloneses y madrileños, las mentes de los aragoneses de renombre se esforzaban por garantizar un futuro próspero para Aragón y la posibilidad de generar grandes beneficios gracias a una línea transpirenaica que debía enlazar Madrid con París cruzando los Pirineos. En 1853 aún no se había colocado la primera traviesa entre Madrid y Zaragoza, pero la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País ya contemplaba en sus perspectivas de futuro las obras que la MZA llevaría a cabo años más tarde.

Los aragoneses a la nación española: consideraciones sobre las ventajas del ferro-carril del Norte por Zaragoza y Canfranc recoge de una forma sencilla los argumentos de peso que consideraron importantes para que el Estado se decantase por esta línea, no sin antes realizar una breve introducción con cierto trasfondo sentimental, que comenzaba de la siguiente forma: “Los pueblos, así como los individuos, tienen un instinto que les arrastrará a su felicidad: tienen inspiraciones y movimientos que son precursores de grandes acciones, de descubrimientos felices” (p. 3).

Con estas líneas, y una arenga al patriotismo de la ciudad de Zaragoza tras su tenaz resistencia durante la guerra de la Independencia, comenzaba el razonamiento de la petición del ferrocarril por Canfranc. A lo largo de los doce puntos que incluía el manifiesto se hacía hincapié en los factores económico y estratégico de la línea, puesto que dinamizaba Aragón, era más barata y corta de construir respecto a sus competidoras y permitía una conexión directa con Francia. Pero esta argumentación, en el fondo, carecía de una documentación técnica que fundamentase parte de los principios que defendía. La relevancia del paso transfronterizo, la cual se remonta a la época de los romanos y la Vía Tolosana que cruzaba los Pirineos por el Summus Portus, así como la obviedad en lo que respecta a la distancia y la duración de un viaje Madrid – París si se sigue un trazado “directo”, son los dos únicos puntos realistas. El resto son conjeturas, deseos o esperanzas que rondaban por las cabezas de las élites económicas aragonesas, pero sentaron las bases de un anhelo que se extendería por todo el territorio. Desde los pueblos más remotos a las grandes urbes, la idea del ferrocarril a Canfranc arraigó en el pensamiento colectivo, independientemente de la condición socioeconómica. Todos querían que esa vía tendiese lazos a ambos lados de la frontera.

GUERRA DE LÍNEAS FERROVIARIAS

En un primer momento todo parecía favorable para la conexión transpirenaica por Aragón, ya que las labores realizadas por la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País dieron sus frutos tempranamente. El Ministerio de Fomento constituyó una comisión especial para realizar los estudios pertinentes sobre la línea que partiría desde Zaragoza hacia Francia pasando por Canfranc. Cabe destacar que mientras se producen estos primeros pasos existe una dura competencia por parte de la línea del Norte, la cual pretendía unir Madrid con Francia a través de Valladolid, Burgos, Bilbao y San Sebastián para cruzar definitivamente por Irún. Sin embargo, las facilidades que presentaba el proyecto aragonés, sumadas a un menor coste respecto al del Norte, con una diferencia superior a los 100 millones de reales, y el aprovechamiento de la línea Madrid – Zaragoza, consiguieron persuadir al Gobierno para que centrase su atención más allá de la Meseta Central.

Mediante una real orden se mandó suspender los procedimientos para el estudio y el desarrollo del ferrocarril del Norte y continuar los iniciados por la Comisión de Fomento para acometer la línea a Francia por Canfranc. El ingeniero Jacobo Arnao, junto al grupo de los que estaban realizando los estudios de la conexión entre Madrid y Zaragoza, fue el encargado de cumplimentar los trámites para analizar el proyecto hasta Canfranc. Pese a la velocidad inicial que este había adquirido, el primer contratiempo no tardó en aparecer. Los militares, en este caso el ramo de Guerra, se mostraban reticentes por cuestiones estratégicas a las líneas que ascendían verticalmente hacia la frontera. Su presencia a lo largo de la historia ferroviaria española ha condicionado el desarrollo de la misma, ya que aplicaban criterios militares y estratégicos a la disposición de las líneas. En 1852 dieron su aprobación a la conexión Zaragoza – Barcelona, Barcelona – La Junquera y Zaragoza – Pamplona – Alsasua, es decir, autorizaron las líneas transfronterizas por los extremos peninsulares. Si bien es cierto

que el Ministerio de Fomento tenía en consideración los apuntes realizados por los militares, era conocedor de que los caminos de hierro no debían ser construidos siguiendo sus criterios. Pero aun así las reticencias del ramo de Guerra consiguieron enfriar los estudios de la línea hasta tal punto que a finales de 1854, sumadas a las presiones por parte de la Diputación Foral de Navarra, se ordenó el estudio de la línea a Pamplona y la frontera francesa y decayó el interés por Canfranc.

En 1855 se produce un giro en lo que a los intereses ferroviarios españoles se refiere, ya que la ley de 3 de junio estipulaba qué líneas eran consideradas de interés general y cuáles no. Las primeras tenían una consideración especial al recibir este reconocimiento que las facultaba para obtener subvenciones y auxilios económicos por parte del Estado, garantizando en cierta medida la seguridad de las inversiones de capital de los accionistas. Tres de esas cinco líneas tenían a Zaragoza como estación de destino: Madrid – Zaragoza, Barcelona – Zaragoza y Pamplona – Zaragoza. Pese a la unión de caminos en forma de T, Aragón se limitaba a ser un cruce entre la capital de España y el Cantábrico y el Mediterráneo. La conexión que el pueblo aragonés ansiaba seguía sin hacer acto de presencia en la mente de los dirigentes españoles y las grandes compañías ferroviarias.

Como ya se ha mencionado con anterioridad, la línea Madrid – Zaragoza fue la última en entrar en servicio, con la finalización del tramo Casetas – Zaragoza en 1864, mientras que las otras dos fueron terminadas en 1861. Por una parte, la línea que unía Barcelona con Zaragoza no tenía ninguna aspiración oculta, pero la idea que escondía la vía hacia Alsasua era acabar implementando la conexión transpirenaica navarra. La subasta de la línea se produjo en 1857 y fue el marqués de Salamanca el adjudicatario, que se benefició de una subvención por importe de 61 730 000 reales. Las obras se ejecutaron en un corto plazo de tiempo y para 1861 ya se había inaugurado, pero faltaba la clave que perseguía su constructor. En principio se había estipulado que la línea debía conectar con la Norte a la altura de Alsasua, quedando así incluida en el camino hacia Irún y Hendaya, pero las ambiciones del marqués ocultaban el deseo de realizar una conexión entre Pamplona y Bayona. La línea de Los Alduides chocó directamente con los intereses del paso de Irún y el omnipresente ramo de Guerra cuestionó la línea transpirenaica navarra con unos argumentos similares a los que elaboraron con Canfranc. La negativa al tramo Pamplona – Bayona devolvía la esperanza a otros ferrocarriles transpirenaicos.

Al fracasar Los Alduides vuelve a recrudecerse la guerra por la conexión con Francia entre navarros, aragoneses y catalanes, especialmente durante el periodo comprendido entre 1861 y 1863. Gracias a la ley de 13 de abril de 1864 se concede un crédito extraordinario para el estudio de nuevas líneas a Francia por el Pirineo central y es este el momento en el cual Canfranc vuelve a un primer plano, aunque no sin competencia en su propio territorio. Entre 1865 y 1878 se realizan diversos estudios que contemplan la conexión por el Somport, pero no acaba de erigirse como la opción vencedora. En un primer momento los estudios contemplan seis opciones diferentes para el Pirineo central: Canfranc, Gavarnie, Cinca, Ésera, Noguera Ribagorzana y Noguera Pallaresa. A excepción de la última, que discurre por territorio catalán, el resto son propuestas a lo largo del Alto Aragón. A su vez, estas opciones contenían variantes como el ramal Huesca – Turuñana para la línea de Canfranc o la de Huesca – Aínsa en la del Cinca.

Durante los años posteriores, especialmente tras el Plan General de 1867 y la Ley General de 23 de abril de 1870, la cuestión de la línea de Canfranc seguía sin ver la luz y simplemente se intuía en el artículo 5.º de esta última:

El gobierno presentará oportunamente a las Cortes un proyecto de ley especial para la línea que ha de penetrar en Francia por el Pirineo Central tan luego como la Comisión nombrada al efecto haya fijado y se tenga aprobado el correspondiente proyecto; proponiendo entonces, en vista del presupuesto, la subvención que para ella se conceptúe necesaria.

Los estudios se prolongaron hasta 1880, e incluso se aprobaría una nueva ley general en materia ferroviaria, pero el camino a seguir permanecía difuso. En 1878 se produce una explosión de interés por parte de Francia, la cual se había mostrado indiferente a las conexiones transpirenaicas durante varios años. Coincide también con el avanzado estudio de las líneas de Canfranc y del Cinca, de las que la primera estaba bastante desarrollada por los antecedentes que se remontan a 1853. Hasta 1882, fecha en la que se aprueba finalmente la anhelada conexión por el Somport, se vuelve a producir un tira y afloja con el Gobierno y la línea de Los Alduides. En 1878 se crea una comisión gestora por orden del presidente de la Diputación Provincial de Zaragoza, Martín Villar, que aúna los esfuerzos para promover la línea de Canfranc. Tras una serie de disputas entre sus homólogos oscenses respecto al trazado que debía seguir la vía en su ascenso por el Alto Aragón, finalmente se acuerda el desvío a Huesca y se aceptan también conjuntamente las máximas de la gestora, que deben ser transmitidas al rey y al Gobierno.

Pese a las buenas gestiones que parecen encaminar el futuro ferroviario de Aragón en 1880, aparecen dos contratiempos conocidos: la conexión transpirenaica por Pamplona y la Junta Consultiva de Guerra. La negativa de los militares resultó, cuando menos, exasperante. Sus valoraciones se basaban en cuestiones tácticas que veían el ferrocarril como una herramienta favorable para un posible enemigo invasor que podría acceder con gran facilidad al interior de España. Este tipo de argumentos, simples y carentes de sentido si tenemos en cuenta que ya existían carreteras que cruzaban los Pirineos, fueron motivo de mofa y recibieron comentarios sarcásticos por parte de grandes personajes aragoneses, como es el caso de Joaquín Costa en 1882:¹⁴

Se quiso poner veto al ferrocarril de Canfranc, en nombre de la independencia de España, pero el sentido común del pueblo aragonés contestó por boca de un labriego, acaso algún nieto del Tío Jorge: “Pues si el ferrocarril puede servir a los franceses para penetrar en la Península, lo mismo servirá a los españoles para penetrar en Francia”. (Zapater, 1979: 16)

La rápida reacción de la comisión gestora que promovía la línea de Canfranc se materializó en forma de miles de firmas recogidas por todo Aragón. Pese a la visión actual que tenemos sobre este método de protesta, resultó eficaz y directo. Sumado todo ello al buen hacer de políticos locales como Villar, Larraz o Berges, entre otros, capaces de hacer despertar la conciencia de una nación, la suerte se volvió a poner de su parte al llegar los liberales de Sagasta al poder

14 Véase el manifiesto de Joaquín Costa sobre el ferrocarril de Canfranc: <http://www.crefco.org/Manifiesto%20Joaquin%20Costa%20_1882_.pdf>.

en 1881. El Gobierno de los conservadores de Cánovas había mostrado una dicotomía interna respecto a la cuestión de Canfranc, pero los liberales se mostraron favorables a la apertura de esta nueva vía de comunicación. A mediados de octubre de ese año ya se había presentado el proyecto en las Cortes y, tras las discusiones parlamentarias, en las cuales aún se intentó paralizar el transpirenaico aragonés aludiendo a las opciones de Noguera Ribagorzana y Noguera Pallaresa (que habían recibido la aprobación del Gobierno pero no tenían ninguna subvención estatal concedida) o dejando entrever que del lado francés se preferían otras conexiones, finalmente se aprobó la Ley de Canfranc el 5 de enero de 1882.¹⁵

CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA

Como en cualquier otra subasta pública de una concesión ferroviaria, varias empresas y compañías mostraron su interés en la ejecución y la explotación de la línea internacional, pero una de ellas escondía un as en la manga. La Sociedad Anónima Aragonesa tenía un convenio con la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España por el cual se traspasaría la titularidad de la línea junto a las infraestructuras por un importe de 7 640 000 pesetas. Gracias a esta alianza de alto nivel, la S. A. Aragonesa consiguió hacerse con la concesión tras prometer un tiempo más reducido de ejecución y menores costes en las tarifas de peajes. A mediados de octubre de 1882 se formalizó la construcción y el inicio de las obras con la visita de Alfonso XII a tierras aragonesas, con paradas en Calatayud, Zaragoza y Huesca. Los inicios fueron un tanto inciertos, ya que la falta de un convenio firme con Francia para conectar ambos lados de los Pirineos dejaba en el aire la dirección y las características del tendido ferroviario. Aun así, la ilusión estaba a flor de piel y constancia de ello es otro fragmento de Joaquín Costa que escribió en los meses previos al comienzo de la obra:

Por el ferrocarril de Canfranc entra España en la vida moderna. El primer paso fue la guerra de la Independencia. [...] ¡Qué riqueza de formas las de la Historia! Aragón, en 1808, haciendo más altos los Pirineos con toda la gigantesca estatura de sus héroes, y en 1882 horadándolos y allanándolos, parece que ejecute dos actos contradictorios; y sin embargo, ni siquiera son dos actos distintos, sino que son dos momentos de un mismo y solo acto. (Zapater, 1979: 13 y 14)

En 1885 se formalizó el primer convenio, sin carácter internacional, que si bien es cierto que no tenía una base fuerte refrendada por los Ejecutivos de ambos países conformaba una especie de pacto de caballeros entre ambas naciones. Sin embargo, y para sorpresa de los españoles, las condiciones impuestas por sus homólogos franceses incluían la realización de otra línea de forma conjunta. La Noguera Pallaresa debía estudiarse y construirse a la par que Canfranc. Esta variante ya era conocida, puesto que fue una de las enemigas de la conexión aragonesa, pero a diferencia de esta última no contaba con estudios y mucho menos subvenciones. Hasta 1888 la situación volvió a tensarse por dos frentes, el económico y el estratégico. La aprobación

15 *Gaceta de Madrid*, 6 de enero de 1882.

de la Ley de Anticipos Reintegrables modificó sustancialmente la planificación de la S. A. Aragonesa y la Compañía del Norte, de modo que se vieron obligadas a adelantar el inicio de las obras, sumado ello a la reaparición de la cuestión estratégica y la defensa del paso fronterizo. La construcción de elementos defensivos como el fuerte de Coll de Ladrone,¹⁶ aprobada en 1882 en el marco de la Ley de Canfranc, condicionaba el emplazamiento del túnel y de la estación, que derivaría en la expropiación de Los Arañones.

Una vez capeado el temporal, los trabajos comienzan a desarrollarse y cuentan con un apoyo estatal de 100 000 pesetas por kilómetro construido, una mezcla de subvenciones entre la propiamente dicha y citada con anterioridad de 60 000 pesetas sumada a otra de 40 000 en concepto de anticipos reintegrables. La línea alcanzaba Jaca en 1893, conectando la capital de La Jacetania con Huesca, Zaragoza y Madrid. Llegados a este punto, era necesaria la definición y la ratificación del pacto de caballeros de 1885.

En este caso fue el ingeniero Joaquín Bellido el encargado de acompañar el proyecto y las obras hasta los inicios del siglo xx. Junto a otros españoles, mantuvo reuniones con los ingenieros franceses para dirimir la cuestión del túnel, su ubicación, el ancho, la pendiente y un largo etcétera. Como era de esperar, los militares volvieron a inmiscuirse en el proyecto aludiendo a las viejas y conocidas razones estratégicas, de modo que surgieron varias opciones para el emplazamiento de la boca del túnel en suelo aragonés. La solución más adecuada recaía en Los Arañones, zona que pese a la dureza y las condiciones del entorno (torrentes, aludes, etcétera) se erigió sobre las demás, incluso contando con el beneplácito del ramo de Guerra por la cercanía del Coll de Ladrone en caso de invasión.

Las conversaciones con Francia se volvieron a formalizar a partir de 1893 para revisar y refrendar los acuerdos de 1885, pero pese a la buena disposición española los franceses no acababan de sentar las bases de la conexión subterránea por Aragón. La condición de la construcción por la Noguera Pallaresa seguía vigente y la maltrecha economía de Francia no podía asumir fácilmente el importe necesario para la construcción de los túneles. Pese al intento de alcanzar un acuerdo internacional, con peso ejecutivo, las reuniones de 1895 quedaron relegadas a un mero acuerdo diplomático de carácter técnico. El sueño aragonés volvía a verse detenido durante unos años debido a la obstinación de Francia por el comienzo de las obras españolas en territorio catalán, provocando así un parón en el desarrollo de la línea de Canfranc hasta 1903.

Durante este lapso de tiempo Francia vuelve a mostrar un inusitado interés por las líneas transpirenaicas y, cuando regresa a la mesa de negociaciones, pone sobre ella la construcción de la línea Aix-les-Thermes – Ripoll como apoyo a la de Noguera Pallaresa mientras se desarrollan los estudios y los trabajos de esta última. Este convenio, finalmente internacional al ser ratificado por la ley de enero de 1906, volvía a arrojar sombras sobre el futuro de Canfranc.

La presencia de una tercera línea hacía pensar que las dos primeras, históricas cuando menos, podían decaer en el interés estatal en cualquier momento. Como era de esperar, la

16 Coll de Ladrone fue construido en el siglo xix, pero por motivos derivados de su construcción fue abandonado. En 1888 se recuperó y se edificó un nuevo fuerte que serviría para la defensa de Canfranc.

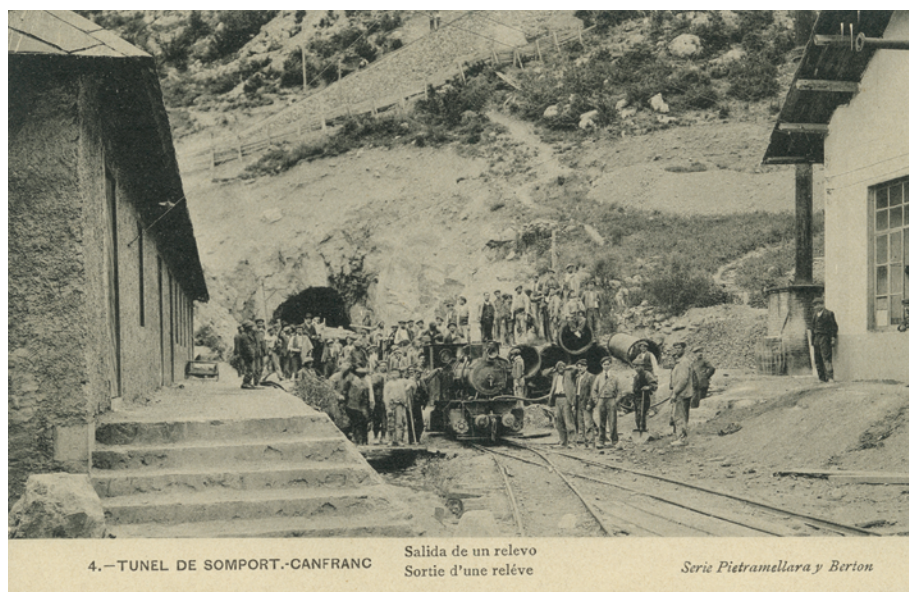


Figura 1. Fotografía de la salida de un relevo en las obras de perforación del túnel del Somport.
(Serie Pietramellara y Berton. Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca)

resolución internacional generó diversas reacciones y, en el caso de Aragón, Joaquín Costa volvió a poner el grito en el cielo. Por suerte, la labor de los ingenieros españoles presentes en la Comisión de los Ferrocarriles Transpirenaicos hispanofrancesa¹⁷ consiguió mantener vivo el proyecto de Canfranc. López Navarro expuso las consideraciones que había realizado y estudiado su compañero Joaquín Bellido en relación con la ubicación de la Estación Internacional en Los Arañones, consiguiendo persuadir a los franceses para que desecharan la idea de Forges d'Abel.

A finales de 1908 vuelve la ilusión al Alto Aragón. Las obras se relanzan de nuevo por partida doble: la continuación del tramo desde Jaca a Los Arañones por Castiello de Jaca y Villanúa y la perforación de los Pirineos por el Somport. El tendido de la vía no suponía ningún problema, obviando la dificultad de la geografía de la zona, pero la construcción del túnel, que recaía en manos del Estado, suponía un gran esfuerzo técnico. Aprovechando las obras del Simplón, en los Alpes berneses, los ingenieros españoles acudieron en 1907 para documentar el proceso, que combinaba una serie de perforaciones, voladuras y máquinas neumáticas. Finalmente, el 13 de julio de 1908 se adjudicaron las obras del túnel a la Sociedad Catalana General de Crédito en un primer momento, si bien sus derechos fueron transferidos a los pocos meses a una entidad bilbaína, Calderai y Bastianelli. Ambas obras progresaron con cierta celeridad, ya

17 Liquidada en 1900, restablecida en 1906 mediante real orden.

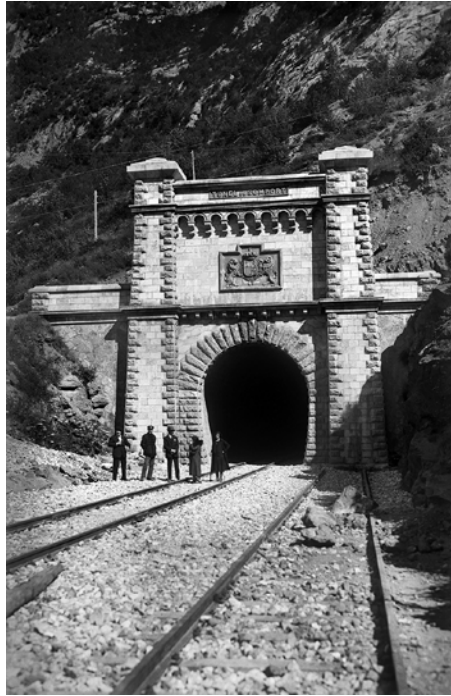


Figura 2. Fotografía del túnel finalizado.
(Foto: Ildefonso San Agustín. Fototeca de la
Diputación Provincial de Huesca)

que en 1909 solo faltaban por tender los 15 kilómetros que separaban Villanúa de Los Arañones y la entrada de la estación, y en el túnel ya se habían conseguido perforar casi 600 metros.¹⁸

En 1911 la Comisión internacional vuelve a reunirse para rendir cuentas de sus avances. El túnel helicoidal de Urdós, necesario para salvar el ascenso por parte de la línea francesa, está en la recta final de su construcción. Por otra parte, el túnel transpirenaico no avanza al ritmo previsto y su finalización, fijada en 1912,¹⁹ se aplaza a 1913.²⁰ Además, el ramal de Zuera a Turuñana, necesario para evitar un desvío a los trenes que van directos a Zaragoza, comienza a construirse y se realizan las primeras explanaciones. La línea que unía ambas naciones por Aragón y Nueva Aquitania estaba prácticamente concluida; ahora llegaba el turno de la Estación Internacional, que debía materializar esa conexión transpirenaica.

18 Véase la figura 1.

19 En octubre de este año se produce el encuentro entre galerías, pero la finalización como tal se retrasa a 1913.

20 Véase la figura 2.



Figura 3. Fotografía de las obras de explanación de Los Arañones.
(Demarcación hidrográfica del río Aragón. Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca)

LA JOYA DEL PIRINEO

Una vez finalizada la obra del túnel, se puso en marcha el proyecto de la Estación Internacional. Mientras la nación vecina hacía frente a las tropas alemanas y se veía inmersa en un conflicto mundial, en España se daban los primeros pasos para construir todas las infraestructuras necesarias en Los Arañones. Teniendo en cuenta los acuerdos del convenio adicional de 1910, el ingeniero Ramírez de Dampierre se encargó de redactar el proyecto, que fue aprobado en 1915 mediante una real orden. Sin embargo, las dos compañías encargadas de gestionar y explotar la línea, la Compañía del Norte y la Compagnie du Midi, presentaron una serie de alegaciones para modificar el proyecto inicial. Entre ellas se encontraba la preocupación por los aludes y los desprendimientos, la falta de superficie de la estación o la necesidad de una playa de vías de mayor tamaño y un túnel de maniobras. Ambas coincidían también en la falta de viviendas y servicios para el personal de las dos compañías, pero la solución que recibieron en un primer momento fue la de una simple ampliación del terreno para la edificación de doscientas viviendas. Tras atender a gran parte de las demandas, Dampierre presentó el proyecto actualizado en 1918.

Durante los tres años que transcurren desde la aprobación del proyecto original a la actualización del mismo se procede a la explanación de Los Arañones²¹ y sus correspondientes

21 Véase la figura 3.

expropiaciones. Estas se realizan acordes con la real orden de 23 de agosto de 1858, la cual recoge las condiciones y las indemnizaciones para la expropiación de terrenos para uso ferroviario; el Ayuntamiento de Canfranc recibe una cifra superior a las 90 000 pesetas. A su vez, en el marco de las obras para adecuar la explanada, se produce el desvío del río Aragón que había sido redactado por el ingeniero Francisco G. de Membrillera y aprobado mediante real orden en 1914. El adjudicatario de esta obra inicial fue Vicente Riestra y Calderón, ya que su presupuesto era ligeramente inferior, por un importe de 2084 000 pesetas. Pese a que el pliego estipulaba que las obras debían finalizar en 1919, las nuevas condiciones que se incluyeron en el proyecto de Dampierre tras las alegaciones mencionadas, sumadas a la instauración de la jornada laboral de ocho horas en España a partir del 1 de octubre de 1919, incrementaron el presupuesto en 1 348 642,25 pesetas y retrasaron la fecha de entrega a 1921. Según las actas de la Comisión internacional, a finales de 1922 se habían concluido gran parte de las infraestructuras españolas, como el túnel de maniobras horadado entre 1919 y 1920, el tramo Jaca – Canfranc, que ya estaba en funcionamiento, o la carretera militar al Coll de Ladrone. Básicamente faltaba el elemento clave, la estación.

El proyecto de Dampierre para la Estación Internacional, un edificio alargado y simétrico de 241 metros de longitud que bebe de la estética del Grand Hotel francés y que guarda cierta similitud con las estaciones francesas de la época y de otras muchas en territorio español,²² queda aprobado en 1920 mediante una real orden con un importe de 2 796 302,82 pesetas. Su construcción sería subastada al año siguiente y adjudicada a Obras y Construcciones Hormaeche, S. A., por 2 796 000 pesetas. En 1922 el contratista presentó una serie de modificaciones sobre el proyecto original, relacionadas principalmente con la mampostería exterior y la sustitución de esta por hormigón armado. A su vez, la Compañía del Norte y la Compagnie du Midi les obligaron a realizar modificaciones para disponer de más habitaciones para sus empleados o para adaptar el andén francés a la tracción eléctrica. Todos los cambios fueron pertinentemente estudiados por el ingeniero Martínez de Velasco, el cual dejó plasmado su asombro en sus memorias ante semejante proyecto:

Entre las obras públicas se presenta rara vez el caso de construir un edificio monumental, dando a esta palabra sus dos sentidos de tamaño y belleza, y no es extraño que el proyecto del señor Dampierre adoleciera de algunos defectos ocasionados por aquella circunstancia. (Martínez de Velasco, 1924)

Estas modificaciones se aprueban en 1924, prorrogando hasta enero de 1925 la construcción de la Estación Internacional, cuyo coste ascendía a 3 260 055 pesetas, casi un 20 % más respecto al proyecto original de Dampierre.

A mediados de 1928, poco antes de su inauguración oficial, todo está prácticamente acabado: vías, electrificación francesa, edificios auxiliares y un largo etcétera. Destacan de esta lista, sin duda alguna, las actuaciones realizadas para defender la explanada de las inclemencias

22 Irún, Valladolid o Burgos fueron diseñadas por el ingeniero francés Grasset, de ahí las similitudes con las estaciones francesas y la Estación Internacional de Canfranc.



Figura 4. Fotografía de las obras realizadas para frenar las avalanchas y proteger la explanada.
(Demarcación hidrográfica del río Aragón. Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca)



Figura 5. Fotografía de la Estación Internacional de Canfranc y sus instalaciones.
(Foto: Ricardo Compairé. Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca)



Figura 6. Portada de *El Noticiero* en los días previos al acto de inauguración de la Estación Internacional de Canfranc. (*El Noticiero*, 11 de julio de 1928)



Figura 7. Portada de *El Noticiero* correspondiente al día siguiente de la inauguración. Este número cuenta con varias páginas dedicadas al acto y a sus protagonistas. (*El Noticiero*, 19 de julio de 1928)

meteorológicas y las avalanchas.²³ Desde 1903 se habían plantado casi 7 millones de árboles, que, junto a la construcción de diques de diversos tipos y estacados de madera, modificaban y desviaban la acción de la naturaleza salvaje lejos de la preciada Estación Internacional y sus instalaciones.²⁴ Además, para garantizar el correcto funcionamiento de la misma y la vía de unión con la estación de Forges d'Abel, se firma un nuevo convenio internacional compuesto por nueve capítulos y cuarenta y nueve artículos un mes antes de la inauguración, el 15 de junio de 1928.

En los días previos a la inauguración, la prensa aragonesa²⁵ se hace eco de los actos que tendrán lugar en Canfranc, como bien recoge la portada de *El Noticiero*, donde aparece una noticia el 11 de julio de 1928 sobre la representación zaragozana que estará presente en el acto. Finalmente, el 18 de julio de 1928 se inaugura la Estación Internacional y sus infraestructuras con la presencia

²³ Véase la figura 4.

²⁴ Véase la figura 5.

²⁵ Véase la figura 6.

del rey Alfonso XIII y del presidente de la III República Francesa, Gaston Doumergue. El mismo periódico aragonés que había anunciado el acto una semana antes recoge el hito histórico en sus tres primeras páginas, dedicando la portada²⁶ exclusivamente a esta inauguración. Tras décadas de lucha obstinada, la línea transpirenaica anhelada por los aragoneses estaba culminada y la Estación Internacional de Canfranc simbolizaba la unión entre ambos países.

VIDA INTERMITENTE

Desde su inauguración oficial en 1928 hasta el cese de las actividades internacionales en 1970 a causa del accidente ferroviario en Francia a la altura de l'Estanguet, la vida de la Estación Internacional de Canfranc estuvo marcada por una serie de altibajos que no permitían que el sueño de Aragón despegase de forma contundente. Los primeros años de explotación no arrojaron resultados halagüeños y los balances de pasajeros y mercancías dan buena cuenta de ello. El segundo semestre de 1928 registró 34 032 pasajeros (con una media cercana a los 200 diarios) y 315 toneladas de mercancías exportadas (apenas llegaba a las 2 toneladas diarias) frente a las 10 322 importadas (cerca de 62 toneladas diarias). En 1929 no mejoraron mucho más las cifras, aunque es cierto que el ramal Zuera – Turuñana no se inauguró hasta mediados de año y pudo suponer algún inconveniente. El volumen de pasajeros se situaba cerca de los 72 000 (unos 195 diarios) y las mercancías mostraban cierto repunte, con 1910 toneladas exportadas (5 toneladas diarias) y 30 000 importadas (poco más de 82 toneladas diarias).

Obviamente no se pueden achacar estos malos resultados de forma exclusiva a la línea transpirenaica; existieron factores externos, como la crisis de 1929,²⁷ e internos, como la falta de infraestructuras ferroviarias adaptadas al ancho internacional o la electrificación del trazado español, sumada a todo ello la fuerza de los pasos fronterizos situados a ambos extremos de los Pirineos, que ahogaban o limitaban la relevancia de Aragón en lo que a las conexiones transpirenaicas se refería. Por si esto no fuera suficiente, el lento arranque de la Estación Internacional de Canfranc coincidió con el incendio de la misma en 1931,²⁸ en el que quedaron afectados el hotel y la zona española. Los daños del edificio se valoraron en 500 000 pesetas, a las que se sumaron otras 250 000 por daños a terceros. Los periódicos se hicieron eco del suceso y la Diputación Provincial de Huesca tomó las medidas oportunas para acometer las reparaciones necesarias. En agosto de 1932 se ratificó en las Cortes²⁹ el convenio internacional firmado en 1928 para el funcionamiento de la estación y desde 1933 el tráfico de mercancías españolas repuntó gracias a la unión con Valencia. Las exportaciones de hortalizas y de frutas fueron

26 Véase la figura 7.

27 También conocida como *la Gran Depresión*, fue una crisis de carácter mundial que se prolongó casi una década y afectó de forma desigual a las principales economías de la época.

28 Véase la figura 8.

29 *Gaceta de Madrid*, 7 de agosto de 1932.



Figura 8. Portada de *El Noticiero* tras el incendio sufrido en la Estación Internacional de Canfranc. (*El Noticiero*, 23 de septiembre de 1931)

las principales materias que cruzaron la frontera y mantuvieron gran parte del tráfico hasta la década de los setenta.

Con el inicio de la Guerra Civil la zona oeste de Aragón quedó en manos de las tropas sublevadas, así que asumieron estas el control sobre la Estación Internacional de Canfranc. Durante el conflicto no se interrumpió la línea pero sí la conexión transpirenaica; se llegó a tapiar el túnel por miedo a una invasión por la parte francesa, un temor que volvería en 1944 con la amenaza de los maquis. Su época de esplendor distó mucho, seguramente, de los sueños aragoneses de 1853.

En el periodo de 1940 a 1944, la dictadura franquista utilizó el enclave ferroviario transpirenaico para permitir el paso de mercancías portuguesas y envíos españoles hacia Alemania. La industria bélica nazi, inmersa en la Segunda Guerra Mundial, necesitaba recursos estratégicos como el wolframio para mantener la producción y resistir en todos los frentes que abría. A cambio, toneladas de oro volvían por las mismas vías a la península ibérica, 47,5 para Portugal y 12,1 para España. Pese al colaboracionismo con la Alemania nazi y la presencia de soldados alemanes en las inmediaciones de la estación, los dos países fascistas no fueron capaces de controlar de forma eficaz la frontera. Cientos de exiliados cruzaban desde Francia a España huyendo del terror de la guerra y el holocausto. Al finalizar el conflicto mundial, la animadversión por el fascismo en Europa giró su mirada hacia el Pirineo y el temor de Franco



Figura 9. Fotografía aérea de la Estación Internacional de Canfranc perteneciente al vuelo Americano Serie A, escala aproximada 1:6000. (Fototeca digital del IGN)

a una invasión reapareció. Sumado a ello, se originó un incendio por causas desconocidas en 1944³⁰ que arrasó el poblado de Canfranc y que hizo saltar las alarmas.

Desde 1944 hasta 1949 se blindaron los Pirineos por orden de Franco con más de 10 000 soldados; el temor ante los maquis y sus acciones estaba a flor de piel. El túnel volvió a ser tapiado e incluso se levantaron un par de centenares de metros de vía para dificultar cualquier acción insurgente.³¹

Con la paulatina aceptación del franquismo a nivel mundial, especialmente gracias al beneplácito norteamericano, que camufló el fascismo español bajo la figura del azote del anticomunismo, otros países como Francia volvieron a relacionarse con España. Desde 1949 la Estación Internacional incrementó el número de pasajeros, hasta sus últimos días en 1970, mientras que el tráfico de mercancías decayó hasta 1960. Desde 1957 el transporte de mercancías sufría limitaciones al calor de la recuperación económica de los tecnócratas del Opus Dei;

30 El incendio fue portada del diario *ABC* el 29 de abril de 1944.

31 Véase la figura 9.



Figura 10. Fotografía del accidente ferroviario de l'Estanguet.
(Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías, AZAFT)

tras la ejecución del Plan de Estabilización, se levantó el veto³² que afectaba a Irún, Port-Bou y Canfranc. La vuelta a la normalidad no duró mucho, ya que por culpa de las fuertes heladas en la vertiente francesa un tren cargado con maíz que se dirigía hacia la Estación Internacional sufrió en 1970 un percance en su sistema de frenado. El tren, sin capacidad alguna de freno, se deslizó sin control marcha atrás llegando a alcanzar más de 100 kilómetros por hora y acabó impactando y descarrilando en el puente de l'Estanguet.³³ Las comunicaciones transpirenaicas por Canfranc quedaban totalmente inutilizadas y la SNCF³⁴ utilizó el incidente para justificar el cierre de la línea. RENFE intentó hacer lo propio con la correspondiente hasta Canfranc, pero la fuerte respuesta regionalista a partir de 1975 acabó con sus oscuras intenciones.

De esta forma, tras décadas de lucha en las cuales consiguió sobrevivir, la Estación Internacional de Canfranc comenzaba su decadencia. Su letargo se prolongó hasta 2015, momento

32 *Boletín Oficial del Estado*, 11 de abril de 1960.

33 Véase la figura 10.

34 Société nationale des chemins de fer français.

en el cual volvió a arder la llama de la reapertura ya no solo en el corazón de miles de personas que llevaban años luchando por ello, sino en el seno del Gobierno de Aragón y su Consejería de Vertebración del Territorio.

RECUPERACIÓN Y FUTURO DE UN SÍMBOLO DE ARAGÓN

Tras el incidente de la vertiente francesa de l'Estanguet en 1970, la Estación Internacional de Canfranc perdió la conexión ferroviaria con Francia. La SNCF miró hacia otro lado, mientras intentaba justificar el cierre con argumentos en contra de la línea por su poca rentabilidad, y en España se intentó hacer lo mismo por parte de RENFE. El Gobierno central también se desentendió de este eje transpirenaico y se centró en Irún y Port-Bou, dejando la Estación Internacional a merced del paso del tiempo. Pero a partir de 1975 comenzó a fraguarse un movimiento pro reapertura del Canfranc que mantiene viva la lucha por el sueño de 1853 y que a día de hoy contempla con esperanzas y cautela los avances que se llevan realizando en la última década.

La respuesta ante la decisión de la SNCF no se hizo esperar y la población aragonesa comenzó a reivindicar la reapertura de la línea internacional desde el primer minuto. El movimiento que empezó a fraguarse tras el cierre de la línea eclosionó en 1975 gracias al Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón (SIPA)³⁵ y a la organización de un tren memorial a Canfranc. Este sindicato ya estuvo presente cuando se materializó la conexión transpirenaica y su papel tras el fin de la misma resultó clave para sentar las bases de una lucha que se prolongaría durante décadas. En un primer momento el SIPA se tuvo que enfrentar a RENFE, ya que la protesta era contra ellos pero el material que necesitaban alquilar para fletar dicho tren provenía de la empresa estatal. Tras un periodo de incertidumbre, la presión a favor del acto por parte de Hipólito Gómez de las Rocas, presidente de la Diputación Provincial de Zaragoza, a la cual se sumaron los de la Diputación Provincial de Huesca y de la de Teruel, consiguió la cesión del material ferroviario necesario. Así pues, el 22 de junio de 1975 se realizó el viaje del tren memorial hasta la Estación Internacional de Canfranc, que demostraba que el sueño aragonés no estaba muerto y que el aragonesismo político y social comenzaba a tomar el pulso a la sociedad.

Dos años más tarde, en 1977, Comisiones Obreras (CC. OO.) fue la encargada de avivar el fuego de las reivindicaciones. Este sindicato había sido legalizado en ese mismo año, pero la recepción del mismo entre la plantilla de RENFE fue tal que a la hora de reunir material para su tren memorial apenas encontraron dificultades en comparación con el SIPA en 1975. Los trabajadores consiguieron los mejores medios disponibles, fletando un tren que conforme subía desde Zaragoza hasta el Alto Aragón levantaba los puños de militantes y empleados por todas las estaciones.

Este tipo de actos levantaba ampollas en la derecha española, que veía cómo se derrumbaba el tardofranquismo durante el final de la década de los setenta con la llegada de la

35 Creado por Basilio Paraíso en 1909.

democracia y la legalización de partidos y sindicatos obreros de izquierdas. A su vez, en contraposición a la violencia de ETA, había organizaciones de extrema derecha que no dudaban en utilizar los mismos medio; la matanza de Atocha sería una muestra de ello. En este clima de tensión y violencia el tren memorial de Comisiones Obreras recibió una amenaza de bomba al llegar a Jaca mediante una llamada al factor de servicio de la estación: “Tome nota: si el tren hijo puta sale, la línea está minada; es un aviso”. Ante la posibilidad de sufrir un atentado reorganizaron el viaje por carretera mientras la Guardia Civil revisaba la vía; al comprobar que era una amenaza falsa, el tren subió vacío hasta Canfranc en tanto se producía el mitin en esta localidad. Tras escuchar las palabras de Marcelino Camacho y la actuación de La Bullonera, se puso fin a una jornada reivindicativa que marcó el inicio de la relación de Comisiones Obreras con la lucha por la reapertura.

Tras el éxito de la movilización de 1977, Comisiones Obreras volvió a la carga en 1978 y el resto de la izquierda española se subió a la ola del Canfranc. El 24 de septiembre de 1978 Comisiones Obreras, el Partido Socialista Obrero Español, el Partido Comunista de España y la Unión General de Trabajadores se dieron cita en la Estación Internacional. Lo lógico hubiera sido que, mediante una coordinación entre todas las fuerzas, se fletasen trenes para ir juntos, pero cada uno decidió organizar su propio viaje. Los cuatro trenes emprendieron la marcha desde Zaragoza y las distintas organizaciones se reunieron con sus homólogas francesas, que, a diferencia de ellas, tuvieron que realizar el viaje en coche. Cabe destacar que en este acto hubo presencia de miembros del Gobierno valenciano, sabedores de la importancia de la conexión transpirenaica para su tierra, por lo que durante las décadas posteriores siempre han apoyado la causa aragonesa desde el Mediterráneo. La lucha continuaba y la llama de Canfranc seguía viva.

Los años pasaban y no se vislumbraba la luz al final del túnel, pero las esperanzas no decaían y se sucedían las muestras de apoyo a la reapertura de la línea internacional. En 1988, coincidiendo con el 60.º aniversario de la inauguración, se produjo la manifestación pro reapertura más grande de la historia, que congregó a casi 10 000 personas; no se ha realizado otra igual en las décadas posteriores. En este caso fue una iniciativa del Partido Socialista Obrero Español, que mediante la Comisión coordinadora de ayuntamientos aragoneses pro reapertura del Canfranc consiguió movilizar a miles de ciudadanos. Los artífices de esta comisión fueron los alcaldes de Huesca,³⁶ Canfranc³⁷ y Sabiñánigo,³⁸ apoyados por el presidente de la Diputación Provincial de Huesca,³⁹ que en un principio marginaron al Partido Aragonés Regionalista tras perder el Gobierno de la Diputación General de Aragón debido al pacto de estos con Alianza Popular y el Centro Democrático y Social. Pese al veto, Hipólito Gómez de las Rocas subió al acto por su cuenta y acabó participando en el mitin, dando una imagen de unidad un tanto postiza. Políticos aragoneses a un lado, también contaron con la presencia de pesos pesados de

36 Enrique Sánchez Carrasco.

37 José Marraco.

38 Antonio Calvo.

39 Marcelino Iglesias.

la política nacional y RENFE. Por parte del Ejecutivo de Felipe González⁴⁰ acudió el director general de Transportes Terrestres, Manuel Panadero, pero no el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Abel Caballero. El ministro socialista había sido purgado días antes y su sustituto, José Barrionuevo, no acudió al acto. Por parte de la empresa estatal ferroviaria llegó el jefe de la Quinta Zona,⁴¹ Carlos García Cañibano, una persona clave en la lucha de los ferrocarriles transpirenaicos y firme defensor de la línea internacional de Canfranc. Así pues, autoridades y aragoneses se dieron cita en la Estación Internacional⁴² el 17 de julio de 1988 y la pequeña localidad fronteriza se vio abrumada con la llegada de nada menos que cinco trenes, casi un centenar de autocares y más de un millar de coches, cifras que treinta años después todavía no se han superado.

A esta movilización popular también hay que sumarle el apoyo que mostró la General Motors al enviar un tren repleto del modelo Corsa de Opel hasta Canfranc para dar a entender las posibilidades comerciales que suponía la vía, un nexo entre la sociedad aragonesa y la francesa, pero también entre las economías de ambas.

El siguiente hito por la reapertura llegó en 1993 con la creación de CREFCO,⁴³ una coordinadora que aglutina sindicatos, federaciones, colectivos y fundaciones que comparten el objetivo de la recuperación de la línea internacional. Su homóloga francesa, CRELOC,⁴⁴ estaba en activo desde 1986 y a partir de la década de los noventa ambas unieron sus esfuerzos para lograr el objetivo común que perseguían. El 25 de julio de 1993 se produjo una reivindicación con un toque festivo por la creación de la coordinadora, a la cual se sumaron la Agrupación de Artesanos de Aragón y UAGA.⁴⁵ Una de las entidades que componen CREFCO, AZAFT,⁴⁶ desplazó parte de su material un día antes y colocó la locomotora Baldwin Aragón de los años veinte en la boca del túnel para simbolizar el tráfico ferroviario internacional, un guiño a la época dorada de la estación. Fue una jornada festiva⁴⁷ y reivindicativa que sentó las bases de la lucha para el siglo XXI, ya que desde entonces CREFCO no ha bajado la guardia en ningún momento.

Durante los últimos años de la década de los noventa y el inicio de los 2000 se produjo un avance notable, ya que las reivindicaciones calaron en los Ejecutivos regionales a ambos lados del Pirineo y se formalizó el apoyo para lograr el objetivo de la reapertura. Pese a que en un primer momento la Cámara Europea desestimó hasta en dos ocasiones las peticiones realizadas a la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, los Gobiernos nacionales y regionales implicados continuaron la lucha, al igual que organizaciones como CREFCO

40 Gobierno de 1986-1989.

41 Compuesta por Aragón y Cataluña.

42 La manifestación fue convocada por una plataforma del PSOE.

43 Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc – Olorón.

44 Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron – Canfranc.

45 Unión de Agricultores y Ganaderos de Aragón.

46 Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías.

47 Véase la figura 11.



Figura 11. Fotografía de los andenes de la Estación Internacional de Canfranc durante la manifestación pro reapertura de 1993. En el fondo hay una pancarta con el lema “Pon en marcha el tren del trabajo”. (Colección particular de Borja Lera Aused)

y CRELOC, que veían la reapertura más cerca. Sin embargo, la lentitud del proyecto hizo que el entusiasmo inicial decayese coincidiendo con la culminación de otras obras como la construcción del túnel carretero de Somport, inaugurado en 2003. En ese mismo año la línea de Canfranc sufrió dos accidentes, uno de ellos de bastante riesgo al descarrilar un *Tamagochi*⁴⁸ en el puente sobre el barranco de Araguás, un suceso que generó una respuesta popular en la estación de Sabinánigo, ya que el temor al cierre de la línea por parte de RENFE, al igual que hiciera la SNCF en 1970, volvió a estar presente. Por suerte, las demandas de renovación de la línea fueron atendidas, aunque solo en los puntos afectados y las zonas gravemente deterioradas. A excepción de la mejora del 2009 en el tramo Caldearenas – Jaca, el resto de la línea siguió sin recibir la atención necesaria desde las últimas mejoras ejecutadas en 1988. El lento y costoso trabajo que habían desarrollado durante todos estos años se encontró con un enemigo en 2010 que, bajo las siglas TCP, ocultaba un proyecto capaz de hacer caer en el olvido a Canfranc.

La propuesta de la Travesía Central del Pirineo (TCP) pretendía conectar Francia y España mediante un gran túnel y un trazado de alta velocidad, una conexión transpirenaica que

48 Nombre utilizado por los propios maquinistas para referirse al automotor TER que cubre la línea.



Figura 12. Fotografía de la manifestación pro reapertura del 2019. (Colección particular de Borja Lera Aused)

podía hacer sombra a la línea Zaragoza – Canfranc – Pau. Por suerte, y pese al empeño de algún partido político en desarrollar esta conexión de alta velocidad que apenas se detendría en Aragón y no permitiría vertebrar el territorio, la utopía de la TCP se quedó en los papeles del proyecto. A modo de respuesta, las reivindicaciones de aquel año se hicieron bajo las siglas TPC (Travesía del Pirineo Central) para seguir reclamando la conexión por Canfranc. En 2011 la TCP quedó excluida de los proyectos comunitarios de la Unión Europea, así que la antigua línea transpirenaica era la única conexión posible. El Gobierno autonómico de Luisa Fernanda Rudi se comprometió en 2012 junto al presidente de Nueva Aquitania, Alain Rousset, a la reapertura para 2020, y en el 2013 se formalizó la compra de la Estación Internacional a ADIF⁴⁹ por 310062 euros, pasando a ser la Diputación General de Aragón su nueva propietaria. Pese a los avances, las protestas volvieron a endurecerse, ya que RENFE suprimió varias paradas, inutilizando las estaciones de localidades como Caldearenas o La Peña, entre otras. En 2014 surgió una nueva forma de protesta que ponía en valor la historia de la Estación Internacional de Canfranc mediante la recreación de la ceremonia de apertura de 1928; aunque no fue la primera vez, ya que en 1998 se había realizado una para conmemorar el 70.º aniversario, en ese momento se consolidó el acto y se lleva a cabo de forma continuada desde entonces.

El cambio de Gobierno en 2015 supuso el punto de partida real en la materialización de los trabajos para la reapertura. El nuevo consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, José Luis Soro, mostró ser un firme defensor del Canfranc y durante la legislatura

49 Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

2015-2019 se lograron una serie de avances en los estudios y su financiación que auguran una reapertura en un breve lapso de tiempo. Por parte francesa, en 2016 se recuperó el servicio entre Bedous – Olorón, el primer logro real, que supuso una inyección de felicidad y fuerza en las coordinadoras pro reapertura, las cuales siguen celebrando sus manifestaciones⁵⁰ sin bajar la guardia pero con una leve sonrisa y una esperanza que no quieren perder.

REHABILITACIÓN Y REVITALIZACIÓN

El lamentable estado de la Estación Internacional propició en 1994 la creación del consorcio urbanístico Canfranc 2000 con el objetivo de preservar la estación y estudiar sus posibles usos como conjunto hotelero. En 1995 se adjudicó la redacción de un plan parcial que nunca llegó a ejecutarse debido al cambio de Gobierno en la Diputación General de Aragón ese mismo año, con lo que el proyecto quedó paralizado. Tras el siguiente cambio de Gobierno, en 1999 se realizó un nuevo concurso para la elaboración del proyecto de futuro para la estación y sus inmediaciones que ganó MBM Arquitectos en 2001. Pese a las intenciones de revitalizar la zona, la lentitud y la crisis del 2008 paralizaron de nuevo el proyecto prácticamente hasta el 2018, fecha en la cual se adjudicó la realización de las obras a la UTE formada por Acciona y Avintia.⁵¹

Mientras se dirimía el futuro uso de la estación y su explanada, la propia Estación Internacional mostraba signos de olvido y degradación acumulados desde 1928, motivo por el cual se tuvo que actuar de urgencia en el 2000. En agosto de ese año se realizó un estudio para conocer el estado real de la estación y planificar las actuaciones pertinentes para conservar el edificio o retrasar su deterioro con vistas al futuro proyecto del hotel. Los esfuerzos se centraron en la sustitución de la cubierta dañada, así como en el cerramiento de los huecos y vanos por los que la nieve, el agua y el frío hacían estragos, además del derribo de las divisiones interiores. El presupuesto de esta actuación de urgencia era de 7 980 000 pesetas, pero la empresa adjudicataria presentó una memoria por valor de 6 036 910,⁵² con lo que redujo el coste en casi 2 millones de pesetas. COPIL, S. L., realizó las obras de emergencia en 2001 a lo largo de dos meses, en los cuales se hizo especial hincapié en la reparación de la cubierta con placas de pizarra o zinc lacado en negro para sustituir las zonas dañadas, impidiendo la proliferación de humedades que deterioraban los materiales constructivos. Sumado a ello se realizaron diversas actuaciones relacionadas con el repaso de las puertas exteriores, la reposición de vidrieras afectadas por las inclemencias meteorológicas y la colocación de un vallado perimetral en los accesos a la Estación Internacional. Al año siguiente, en 2002, se produce un cambio en el edificio y sus inmediaciones, ya que pasa a recibir la condición de Bien de Interés Cultural (BIC) mediante el Decreto 87/2002, de 6 de marzo, en el cual se disponía lo siguiente:

50 Véase la figura 12.

51 Véase la figura 13.

52 36 282,56 euros.



Figura 13. Fotografía de la parte posterior de la Estación Internacional de Canfranc durante el comienzo de las obras.
(Colección particular de Borja Lera Aused)

Primero: Objeto

Es objeto del presente Decreto declarar Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento, la Estación de Ferrocarril de Canfranc, en la provincia de Huesca. La descripción y delimitación concreta del Bien y de su entorno se recogen en los anexos I y II de este Decreto.

Segundo: Régimen jurídico

El régimen jurídico aplicable a los Bienes de Interés Cultural es el previsto en la Sección Primera, del capítulo I, del título segundo, de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, los títulos sexto y séptimo de la misma, así como cuantos preceptos sean de aplicación general a los Bienes de Interés Cultural.

Tercero: Publicidad

El presente Decreto será publicado en el *Boletín Oficial de Aragón* y se notificará al Ayuntamiento de Canfranc (Huesca). Asimismo, esta publicación sustituirá a la notificación personal de acuerdo con lo previsto en el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

A partir de este momento todas las actuaciones que fueran a ejecutarse en la Estación Internacional debían respetar su condición de BIC, independientemente del tipo de trabajo que se realizara. Desde 2002 se han desarrollado varios proyectos en la estación: uno de rehabilitación, que comprende tres fases diferentes de las cuales se han completado las dos primeras; otro relacionado con las actuaciones llevadas a cabo en la primera fase de rehabilitación, y tres destinados a recuperar y mejorar las áreas que son visitables y suponen un elemento de turismo activo, explotado por la oficina situada en la misma localidad. Las fases que componen el



Figura 14. Fotografía aérea de la Estación Internacional de Canfranc perteneciente al vuelo del año 2012 del PNOA, escala aproximada 1:6000. (Fototeca digital del IGN)

proyecto de ejecución, adecuación y rehabilitación de la Estación Internacional de Canfranc para uso hotelero y terciario fueron validadas por la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural en 2005 y la primera fase se ejecutó durante el periodo 2005-2006. En esos años se procedió a eliminar los elementos en ruina y las instalaciones eléctricas, de fontanería y calefacción, y se realizaron estudios para comprobar la integridad estructural del hormigón armado, todo ello sumado a las obras de preparación para la instalación de un andamio que cubriría el exterior de la estación durante la segunda fase. Para ello se llevaron a cabo demoliciones y desmontajes en los andenes y la marquesina del lado francés, así como la construcción de una solera de hormigón que permitía apoyar y deslizar el andamio a lo largo del edificio.

Durante la segunda fase, ejecutada entre 2007 y 2009, se consolidaron los pilares y las jácenas deterioradas mediante un refuerzo de fibra de carbono aplicado junto a un mortero con resinas epoxídicas. Además, se construyó la galería de servicio superior y las ventilaciones de las naves y las cúpulas exteriores. Finalizados estos trabajos, se realizaron mejoras en la cubierta de una forma similar a la actuación de emergencia del 2001, usando zinc en color negro para imitar las tejas de pizarra originales, y se consolidó la cubierta para proteger el edificio. Al acabar esta fase quedó pendiente de realizar la tercera, la cual, dada su envergadura y su coste, no pudo llevarse a cabo en años siguientes por motivos económicos.⁵³ Durante este

53 Véase la figura 14.



Figuras 15 y 16. Fotografías del espectáculo de iluminación y sonido en la fachada de la Estación Internacional de Canfranc. (*Heraldo de Aragón*, 19 de septiembre de 2016 y 12 de junio de 2018)

entreacto forzoso se formalizó la compra de la Estación Internacional por parte de la Diputación General de Aragón a ADIF en el 2013 por un importe de 310 602 euros. Además, se redactó una memoria en ese mismo año en la cual se valoraron diferentes aspectos, entre los cuales se contemplaba la adecuación del *hall* de la estación de cara a las visitas guiadas y la posibilidad de rehabilitar el paso subterráneo entre la sala de espera de ADIF y la estación. Tras comprobar que este paso era seguro, se realizaron una serie de mejoras enfocadas a eliminar la entrada de agua que causaba humedades y desconchones en las paredes, así como reparar los desperfectos causados por la misma en el alicatado durante años. También se tomaron medidas para reducir la peligrosidad de las escaleras de mármol, ya que con una mínima cantidad de agua o humedad resultaban demasiado resbaladizas, y se restauraron elementos como los pasamanos de fundición.

Este fue el primer proyecto de los tres anteriormente citados para mejorar y explotar la capacidad turística de la Estación Internacional. El siguiente por orden cronológico fue la rehabilitación de los lienzos del vestíbulo de la estación gracias a la colaboración de la Escuela Superior de Conservación y Restauración de Bienes Culturales de Aragón durante el periodo comprendido entre 2014 y 2018. A lo largo de estos cuatro años se sucedieron las actuaciones para rehabilitar los lienzos dedicados a España y Francia y las alegorías a Hermes / Mercurio como protector de los viajeros, modelando y reproduciendo sus elementos decorativos de escayola. Primero se rehabilitó el lienzo del muro norte, seguido de los lienzos de los muros este y oeste, el lienzo del muro central y, finalmente, el del muro sur. Estas actuaciones mejoraron notablemente la condición del *hall* de la Estación Internacional de Canfranc, núcleo central de las visitas guiadas que organiza la Oficina de Turismo. Además, durante la campaña del 2017 se procedió a la retirada del escudo franquista ubicado en el *hall* de la estación. La dictadura había sustituido el emblema de Alfonso XIII por el del águila en la década de los cuarenta, pero al ser este contrario a la Ley de Memoria Histórica aprobada en las Cortes de Aragón⁵⁴ se cambió por el original del monarca español. El último símbolo franquista que quedaba en

54 El proyecto fue aprobado en 2017, pero el final de la tramitación de la ley se retrasó hasta el 2018.

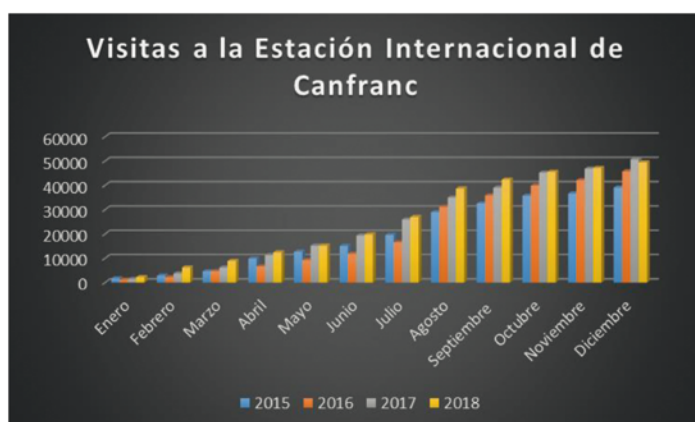


Figura 17. Gráfica comparativa de las visitas guiadas a la Estación Internacional de Canfranc entre 2015 y 2018. (Elaboración propia a partir de los datos de la Oficina de Turismo)

las inmediaciones de la estación, concretamente en la boca del túnel, fue retirado a mediados del 2019 tras varios intentos que chocaron con la pasividad de ADIF, propietaria de dicha infraestructura.

Mientras las rehabilitaciones se sucedían en el interior de la estación, en el 2015 se llevó a cabo el proyecto de iluminación exterior, que dotaba al conjunto del edificio de sonido y luz para ofrecer una propuesta artística diferente. Con el fin de resaltar los elementos arquitectónicos de la estación y exponer su historia de una forma didáctica y visual, se instalaron una serie de equipos que permitían usar la fachada al caer la noche como lienzo para los juegos de luces y proyecciones.⁵⁵ Desde su puesta en funcionamiento se convirtió en el espectáculo estrella, y realizaba pases tanto en español como en francés, pero a día de hoy está cancelado a causa de las obras.

Las mejoras citadas han contribuido a la explotación turística de la Estación Internacional, ya que el número de visitas guiadas ha crecido exponencialmente⁵⁶ hasta 2018, fecha en la cual han decaído ligeramente al coincidir con el inicio de las obras. A esta cifra oficial debemos añadir otra indeterminada debido a que hasta que no se procedió al vallado de la explanada de la estación muchos visitantes optaban por recorrer el exterior entre las viejas vías, vagones y andenes en lugar de adquirir las entradas para visitar el interior.

Actualmente se están llevando a cabo las obras de rehabilitación⁵⁷ de la Estación Internacional, así como la adecuación de la explanada para los nuevos edificios⁵⁸ y actividades

⁵⁵ Véanse las figuras 15 y 16.

⁵⁶ Véase la figura 17.

⁵⁷ Véase la figura 18.

⁵⁸ Véase la figura 19.



Figura 18. Fotografía de la parte posterior de la Estación Internacional de Canfranc realizada durante el mes de noviembre de 2018. (Colección particular de Borja Lera Aused)



Figura 19. Fotografía realizada desde el depósito de locomotoras en dirección norte. Se aprecian los trabajos realizados para limpiar la parte posterior de la estación y los vagones estacionados en el lateral. (Colección particular de Borja Lera Aused)



Figura 20. Fotografía tomada en Canfranc del *Tamagochi*, único servicio ferroviario que conecta la localidad con Huesca y Zaragoza, con una frecuencia de dos trenes al día. (Colección particular de Borja Lera Aused)



Figuras 21-24. Estación Internacional de Canfranc. (Google Earth Pro)

contempladas en el plan parcial, que tiene como objetivo revitalizar la zona, exceptuando la parte destinada a infraestructuras ferroviarias.

FUTURO DE LA ESTACIÓN INTERNACIONAL Y DE LA LÍNEA FERROVIARIA

Tras la adjudicación del proyecto anteriormente citado, comenzaron las obras en la Estación Internacional y sus alrededores, teniendo en cuenta la consideración como BIC de la misma y su perímetro. Desde entonces se han llevado a cabo varias actuaciones a la vez con diversos objetivos, tales como la rehabilitación de la estación con fines hoteleros, la edificación de un centro para peregrinos del Camino de Santiago en las antiguas cocheras francesas, un museo ferroviario gracias a la colaboración de AZAFT con ADIF o la construcción, en la

parte posterior de la antigua, de la nueva Estación Internacional, que imita la estética de los hangares de transbordo pero actualizando sus materiales y su funcionalidad de acuerdo con el nuevo uso. En lo que respecta a las infraestructuras ferroviarias, se han realizado mejoras en la playa de vías, sustituyéndola por una nueva en varias fases debido al uso de la misma por el tren de mercancías que carga y descarga en el silo ubicado al final de la estación. También en relación con la construcción de la nueva estación se han adecuado las vías, de las cuales tres serán destinadas a pasajeros y dos a mercancías.

Esta primera fase concluirá con la inauguración de la nueva estación, la cual debería haberse realizado durante los primeros meses de 2020 pero se ha visto pospuesta a raíz del impacto social, sanitario y económico de la pandemia de la COVID-19. Las siguientes actuaciones tendrán como objetivo mejorar las condiciones de la línea Zaragoza – Canfranc, así como su modernización, apostando por la electrificación, que permitiría el abandono de la tracción diésel y sus inconvenientes medioambientales en pro de la eficiencia eléctrica. El Gobierno de Aragón confía en que la reapertura pueda formalizarse relativamente pronto, en los próximos tres o cuatro años, y que los trabajos de mejora se sigan realizando con la línea operativa. Sea en dos, tres, seis o los años que sean, el objetivo está cada vez más cerca. “Somos la generación que reabrirá Canfranc”, ha manifestado José Luis Soro, consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón.⁵⁹

CONCLUSIONES

La Estación Internacional de Canfranc, así como la línea transpirenaica, suponen un hito en la historia contemporánea aragonesa. Pero no nos referimos única y exclusivamente a lo material, a la obra de ingeniería que supuso horadar los Pirineos para conectar dos naciones o al trazado salvando la complicada orografía altoaragonesa. La creación de una conciencia regional es fundamental para comprender su desarrollo, ya que en gran medida ha sido la fuerza que ha mantenido el pulso ante las adversidades desde la proyección de la línea hasta su defensa a ultranza en las últimas décadas. Por lo tanto, debemos entender este episodio de la historia reciente de Aragón como una unión entre el progreso y la sociedad, un elemento vivo que lleva con nosotros casi dos siglos. Recuperar la vieja Estación Internacional aunque sea con fines hoteleros es una forma de conservar la historia material de una conexión internacional necesaria para el Aragón del pasado, el presente y el futuro. Puede ser la solución que menos guste, al perder su encanto ferroviario, pero es la única forma de asegurar que el diseño planteado por Dampierre hace casi un siglo perdure en el tiempo.

Tampoco podemos olvidarnos del trabajo más acertado o no de los Gobiernos autonómicos y estatales desde la vuelta de la democracia a España tras el franquismo. En el caso del Ejecutivo central, hemos vivido una serie de bandazos, de idas y venidas que a veces han llegado a jugar en contra del proyecto, pero en definitiva ha servido de nexo oficial emulando

59 Véanse las figuras 20 a 24.

en cierta medida a la Comisión internacional hispanofrancesa del siglo pasado. El Gobierno de Aragón ha experimentado una relación similar con el proyecto, coincidiendo las legislaturas de Gobierno de coalición PSOE – PAR con los mayores avances por la reapertura. No se pueden negar los esfuerzos de Hipólito Gómez de las Rocas o de Marcelino Iglesias, pero la situación actual no podría haberse dado sin el esfuerzo de Chunta Aragonesista en el Ejecutivo de Javier Lambán durante la IX Legislatura. En el nuevo Ejecutivo de la X Legislatura vuelve a ostentar la presidencia del mismo departamento, Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, y con un poco de suerte conseguirán que la Diputación General de Aragón al completo se vuelque en el proyecto que ya está encarrilado.

Pero, sin duda alguna, la figura de las plataformas y las coordinadoras que aúnan la lucha pro reapertura ha sido y es indispensable. Si en un primer momento fue la conciencia regional la que hacía que hasta los labriegos de entonces exigieran la construcción del Canfranc, ahora es la misma solo que adaptada a los nuevos tiempos. Cualquiera sabe el valor social, económico y estratégico que supone para nuestra tierra una línea transpirenaica que vertebre Aragón de norte a sur, conectándolo con el Corredor Cantábrico – Mediterráneo, aunque esta infraestructura merecería una mención aparte. CREFCO (y todos los sindicatos y organizaciones que la componen) recogió el testigo de Comisiones Obreras y las movilizaciones de izquierdas, y desde 1993 ha sido el motor popular del futuro de Canfranc.

Europa, España, Francia, Aragón y Nueva Aquitania están trabajando por fin en una misma dirección, la que cruzará el interior de los Pirineos y revitalizará Canfranc. Aún queda mucho por hacer, pero el futuro de Aragón ya está viendo la luz al final del túnel.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AA. VV. (1853), *Los aragoneses a la nación española: consideraciones sobre las ventajas del ferro-carril del Norte por Zaragoza y Canfranc*, edición facsímil con prólogo de José Luis Soro (2018), Zaragoza, Diputación General de Aragón.
- Alonso Blas, Daniel F. (1998), *Historia del ferrocarril en Aragón*, Zaragoza, Diputación Provincial de Zaragoza.
- Campo, Ramón J. (2002), *El oro de Canfranc*, Zaragoza, Ibercaja – Obra Social y Cultural.
- De Parada, María Rosario (1991), *Ferro-carril a Francia por Canfranc: una esperanza con futuro*, Zaragoza, Asociación de la Prensa de Zaragoza.
- Marco, Alfonso (2018), *El Canfranc: historia de un tren de leyenda. Los trenes del ferrocarril internacional, desde sus orígenes hasta la actualidad*, 3.ª ed, Zaragoza, Doce Robles.
- Parra de Más, Santiago (1988), *El ferrocarril de Canfranc y los Transpirenaicos*, Madrid, Aldaba.
- Sanz Aguilera, Carlos (2010), *Historia del Ferrocarril Central de Aragón*, Zaragoza, Delegación del Gobierno en Aragón.
- Usón Guardiola, Ezequiel (2004), *La Estación Internacional de Canfranc*, Barcelona, Àmbit Servicios Editoriales.
- Zapater, Alfonso (1979), *Resurrección y vida de Joaquín Costa*, Zaragoza, Guara Editorial.

Webgrafía

<<https://www.spanishrailway.com/huesca-a-francia-por-canfranc/>>.

<<http://www.crefco.org/>> / <<http://le-creloc.com/>>.

Noticias de prensa

“Ante la inauguración de Canfranc”, *El Noticiero*, 11 de julio de 1928, p. 1.

“Ayer se inauguró, oficialmente, el ferrocarril de Canfranc”, *El Noticiero*, 19 de julio de 1928, pp. 1-3.

“El siniestro ha destruido totalmente los pisos superiores de la parte española de la estación internacional”, *El Noticiero*, 23 de septiembre de 1931, p. 1.

“Canfranc, destruido por un incendio”, *ABC*, 29 de abril de 1944, portada.

Fuentes gráficas

Amado Millaruelo Tolsa, Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca.

Colección de postales, Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca.

Enrique Satué Oliván, Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca.

Google Earth Pro.

Heraldo de Aragón, 19 de septiembre de 2016.

Heraldo de Aragón, 12 de junio de 2018.

Ildefonso San Agustín Mur, Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca.

Ismael Pascual Torres, Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca.

Julio Escartín Barlés, Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca.

Pietramellera y Berton, Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca.

Ricardo Compairé Escartín, Fototeca de la Diputación Provincial de Huesca.

Otras fuentes

Aprobación de la Comisión del informe de contaduría. Diputación Provincial de Huesca (1916). Archivo de la Administración Local.

Gestiones sobre el proyecto de ferrocarril y Estación Internacional de Canfranc. Diputación Provincial de Huesca (1917). Archivo de la Administración Local.

Solicitud de reparación de la Estación Internacional de Canfranc después del incendio sufrido. Diputación Provincial de Huesca (1931). Archivo de la Administración Local.

Decreto 87/2002, de 6 de marzo, del Gobierno de Aragón, por el que se declara Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento, la Estación de Ferrocarril de Canfranc (Huesca). *Boletín Oficial de Aragón*, n.º 35, de 22 de marzo de 2002.

Actuaciones de emergencia: proyecto y expediente administrativo (sign. 1365), contratos (sign. 200913). Canfranc. Estación Internacional. Gobierno de Aragón (2001-2004). Archivo de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Proyecto de ejecución, adecuación y rehabilitación de la Estación Internacional de Canfranc (Huesca) para uso hotelero y terciario (2003). José Manuel Pérez Latorre.

1.^a fase del proyecto visado el 27 de mayo de 2003 (2005). José Manuel Pérez Latorre.

3.^a fase del proyecto visado el 27 de mayo de 2005. Incluye planos del estado actual (2009). José Manuel Pérez Latorre.

Inauguración del ferrocarril a Francia por Canfranc (2007). Zaragoza. La Cadiera.

Memoria valorada de trabajos a ejecutar en la estación de Canfranc para garantizar su conservación y facilitar la visita durante el periodo comprendido entre la Fase II de la obra de rehabilitación finalizada y la Fase III, pendiente de iniciar (2013). Marta Melón. Suelo y Vivienda de Aragón.

Proyecto básico y de ejecución de rehabilitación del paso subterráneo norte de la Estación Internacional de Canfranc (Huesca) (2013). Marta Melón. Suelo y Vivienda de Aragón.

Memoria valorada de trabajos a ejecutar en el muro norte del vestíbulo de la Estación Internacional de Canfranc (Huesca) (2014). Marta Melón. Suelo y Vivienda de Aragón.

Proyecto básico y de ejecución de la restauración del tercio norte de los lienzos este y oeste del vestíbulo de la Estación Internacional de Canfranc (Huesca) (2015). Marta Melón. Suelo y Vivienda de Aragón.

Proyecto de iluminación exterior y multimedia del edificio principal de la Estación Internacional de Canfranc "Los Arañones", Canfranc Estación (Huesca) (2015). Sanclemente y Bernués Ingenieros, S. C. P.

Memoria valorada de demolición de soleras de apoyo de andamios y muestra de cubierta en la Estación Internacional de Canfranc (Huesca) (2015). Marta Melón. Suelo y Vivienda de Aragón.

Proyecto básico y de ejecución de la restauración del tramo central del vestíbulo de la Estación Internacional de Canfranc (Huesca) (2016). Marta Melón. Suelo y Vivienda de Aragón.

Proyecto básico y de ejecución de la restauración del tramo sur del vestíbulo de la Estación Internacional de Canfranc (Huesca) (2017). Marta Melón. Suelo y Vivienda de Aragón.