

El ferrocarril del Canfranc

Por **Santiago Parra de Más**
Presidente del Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón (SIPA)

Resumen

El ferrocarril a Francia por Canfranc no es sólo un vestigio romántico del ideario aragonés, un sueño de ilustrados y regeneracionistas. Su historia es una epopeya del tesón –no cabezonería– de las gentes de esta tierra. Desgraciadamente tal como se construyó sirvió para muy poco.

Ahora sin embargo, con el AVE a las puertas de Zaragoza, esta comunicación directa con Europa puede desempeñar un papel fundamental. Su vocación habrá de ser la del transporte de mercancías: el Canfranc va a ser la única línea española que acceda a Francia con ancho internacional. Con ello cobrarán nuevo sentido proyectos ambiciosos como el de la plataforma intermodal del aeropuerto zaragozano y hasta cabe esperar un cierto tráfico de viajeros.

Por paradojas de la vida ha sido el rechazo que los vecinos del valle del Aspe han mostrado hacia la temida avalancha de camiones hacia España, por el nuevo túnel carretero del Somport a punto de estrenar, lo que ha hecho volver los ojos al viejo ferrocarril. No se trata sin embargo de un episodio local: hay que trasvasar el transporte de la carretera al ferrocarril. El tráfico aumenta sin cesar y la red viaria no basta. Hay una permanente crisis de petróleo, cuya combustión contamina. Además si la línea demuestra su utilidad podrá acometerse la ambiciosa idea del túnel de baja cota bajo el Vignemale en el horizonte del 2020.

Aclaraciones de términos

Línea UIC: de ancho internacional (1,44 m).

Línea convencional: de ancho «ibérico» (1,67 m).

AVE: alta velocidad (más de 300 km/h), ancho internacional.

GV: gran velocidad (más de 150 km/h), ancho ibérico.

Plaza 2000: plataforma logística de transporte del aeropuerto de Zaragoza.

Estación intermodal: la que se proyecta en Zaragoza para el AVE, las líneas convencionales y las de autobuses.

Ronda sur: La que se construye al sur de Zaragoza con vía doble para el AVE y sencilla para el ferrocarril convencional: es el llamado by-pass por el que los trenes directos Madrid-Barcelona pasarán sin entrar en la ciudad.

Segunda parada del AVE: es la que se pretende construir en el by-pass, cerca del aeropuerto y de la Feria de Muestras, un simple apeadero para que los «directos» puedan tener una parada rápida en Zaragoza sin entrar en la ciudad.

El ferrocarril de Canfranc: un proyecto de lenta ejecución

1. *Aislamiento y despoblación*

Para nadie es un secreto que la vertebración del territorio sigue siendo en Aragón una asignatura pendiente. Como cantaba nuestro diputado Labordeta: «polvo, niebla, viento y sol, y al Norte los Pirineos»: esa muralla infranqueable. Y en los demás puntos cardinales sierras, cordilleras, mesetas y desiertos. Pocas salidas al exterior, difícil acceso para el tráfico y los intercambios culturales: fundamentalmente la ruta del Ebro al Mediterráneo. Hay que recordar que fue en pleno siglo XII cuando don Ramiro *el Monje* desposó a su hija Petronila con el conde de Barcelona dando lugar a la futura Corona de Aragón: el reino pirenaico necesitaba salidas al mar.

El aislamiento regional comenzó a romperse a comienzos del siglo XIX gracias a una incipiente red de caminos y carreteras: un proyecto de tiempos de Carlos III. Poco después llega la red ferroviaria. Entre 1861 y 1864 Zaragoza se conecta por ferrocarril con Madrid, Barcelona y el Cantábrico. Huesca consigue un ramal a Tardienta algo más tarde. Teruel tiene que esperar hasta 1903 para unirse por Calatayud con la red nacional. Hoy, ya en el siglo XXI, es la única provincia española sin un kilómetro de autovía.

Consecuencia del «radialismo» (la red ferroviaria es una malla que tiene su centro en Madrid), las líneas ferroviarias pasan por Aragón pero sólo parcialmente están al servicio de Aragón. Extensos territorios de las tres provincias (sobre todo de Huesca y Teruel) quedaron sin este medio de progreso. Muchos debieron de emigrar: los hombres a los tajos de otras tierras más favorecidas, las mujeres a servir, muchas veces a Francia. Tengo para mí (es una interpretación pintoresca) que eso de la «chambrá» (en aragonés la toquilla que se echan encima las mujeres como «salto de cama») viene de estos deberes domésticos de las aragonesas que pasaban a Francia como criadas y que se alojaban en sus *chambres* (muchas veces en las buhardillas).

De aquellos polvos de antaño arrancan los lodos de hogaño: la despoblación y el envejecimiento. Así lo han significado los estudiosos de nuestra economía regional. Resulta que nos hallamos ahora, como en plena época de la Reconquista, ante la tarea de repoblar Aragón. Habrá que expurgar aquellas cartas-pueblas medievales para ver si hay medidas trasladables. Evidentemente no podemos conceder amnistías penales a los repobladores como entonces se hacía (y se hizo luego en los territorios coloniales) aunque sí beneficios fiscales (método usado también en el medievo). Como los «media» han cambiado hemos de recurrir a las «caravanas de mujeres», tal como idearon los «tiones» del valle de Gistau (la repoblación «vaginal»: la frase provocadora la empleó hace algunos años Mario Gaviria), o a campañas mediáticas como la de «Teruel existe», o a la captación de españoles-americanos, como están haciendo en Sádaba con ecuatorianos o en Aguaviva con argentinos.

2. *La significación de este ferrocarril*

La opinión ilustrada aragonesa siempre fue perfectamente consciente de la importancia que las comunicaciones tenían para remediar este aislamiento. La Real Sociedad Económica

Aragonesa de Amigos del País se pasó la vida luchando por la «salida del Ebro», canales y caminos hacia Vinaroz y San Carlos de la Rápita. No eran los únicos: tanto en el Alto Aragón como en otras localidades concretas (en Alcañiz existía a mediados de siglo una «Junta» para promover las comunicaciones) se hablaba de ferrocarril y carreteras. De aquellas inquietudes nació la idea del ferrocarril del Canfranc, que en 1853 se presentó a la «Nación Española» como iniciativa de progreso.

Muy a la manera española la defensa de esta vía de comunicación se ha desempeñado por toda clase de «juntas» y «gestoras» que durante siglo y medio tomaron los relevos generacionales. El incipiente capitalismo aragonés pudo «comprometer» en 1883 el dinero necesario para la constitución de una sociedad ferroviaria regional, único caso de este tipo que se registró en nuestra historia económica del siglo pasado. La construcción del Canfranc fue uno de los objetivos de los escasos políticos aragoneses que desempeñaron un papel significativo en la Restauración. Dentro de su increíble pobreza económica ayuntamientos y diputaciones hicieron lo que pudieron en la defensa de la línea. También apoyaron las personas, partidos y asociaciones que ya al filo del 1900 se inscribían en el «regeneracionismo», acaudillados por Costa y Paraiso. Ahora es la CREFCO, «Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón», la que capitanea este esfuerzo secular. Se creó esta asociación en 1993 al estímulo de la francesa CRELOC: «Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc». En ambos casos estos comités agrupan una serie de colectivos de variada ideología predominando los sindicatos ferroviarios y las asociaciones regionales y de ecologistas.

Significativa historia la del Canfranc, cuya reivindicación es una de las ideas fuerza que aglutina el ideario aragonés contemporáneo (que no anda sobrado de ellas). La región se alzó una y otra vez en pro de este ferrocarril, en el que se veía la solución a «todos los problemas». Siempre se intuyó en Aragón lo que suponían las comunicaciones con Europa. El fracaso de tantos esfuerzos pone en evidencia la escasa entidad político-económica aragonesa y propicia el victimismo. En cuanto a «enseñanzas» la primera que nos proporcionan estas peripecias del Canfranc es que los proyectos de infraestructuras han de hacerse en «su momento» y no a golpe de pequeñas partidas en presupuestos electoralistas. La experiencia demuestra que cuando culminan estas obras seculares están casi siempre desfasadas.

Y otra enseñanza importante es la de que no basta con hacer infraestructuras: hay que hacerlas bien. En el caso del Canfranc su falta de operatividad cuando al fin se abrió era ya un secreto a voces. Inconvenientes monumentales, como la no adopción del ancho europeo y la falta de electrificación de la línea, impidieron un rendimiento normal. A estos dos defectos habría que sumar otros varios, algunos también de tipo técnico: rampas, radios de curva (hoy de menor importancia). Y los de significado político-económico: la resistencia de los *lobbies* franco-españoles constituidos en los dos extremos del istmo que el Estado, perezosamente, nunca ha intentado remediar.

La historia ferroviaria, entretejida desde sus comienzos por la política y la especulación, por el romanticismo y la geo-economía, es un trasunto de las motivaciones humanas y al parecer guarda todavía páginas por escribir.

3. *El comienzo de la aventura*

A mediados del siglo XIX España encuentra el momento propicio para incorporarse a la revolución ferroviaria. Como han señalado los historiadores, bien por su orografía o por la extensión territorial, eran España y Rusia los países europeos que mayores ventajas podían esperar de los ferrocarriles. Avatares políticos, las guerras carlistas, la falta de capital y el retraso tecnológico de nuestra sociedad habían impedido tomar la salida diez o quince años antes, como lo habían hecho los demás. No obstante se había producido un fructífero debate legislativo y las bases estaban sentadas.

En noviembre de 1853 surge por primera vez la idea de un enlace ferroviario entre Aragón y Francia a través de los Pirineos. Tras varias reuniones de las diputaciones y ayuntamientos de Zaragoza y Huesca, la Junta de Comercio y la Real Sociedad Económica constituyen una comisión de «notables» que redacta una petición al Gobierno solicitando su construcción. La Comisión, «apretadamente», según confiesa, tiene aún tiempo para resumir sus razonamientos, que son luego publicados en un delicioso opúsculo (reeditado por la Facultad de Ciencias Económicas) titulado *Los aragoneses a la Nación española. Consideraciones sobre las ventajas del ferrocarril del Norte por Zaragoza y Canfranc.*



Cubierta del folleto de solicitud al Gobierno.

4. *Los razonamientos de la petición y la posición francesa*

No deja de ser significativo que esta conexión transpirenaica se preconizara desde Aragón con preferencia a otras que pudieran parecer más importantes, como la unión con Madrid y Barcelona. Ciertamente lo que se pretendía entonces era que la línea de Madrid a Francia eligiera esta opción de Zaragoza-Pirineos. Pero aunque esto no pudo ser (porque no era racional entre otras cosas) no cejó el deseo aragonés de disponer de una salida directa hacia Francia. Habrá que evocar la «memoria histórica» del intercambio comercial y humano con Francia, más intenso en muchos periodos que el que se mantenía con otras regiones españolas.

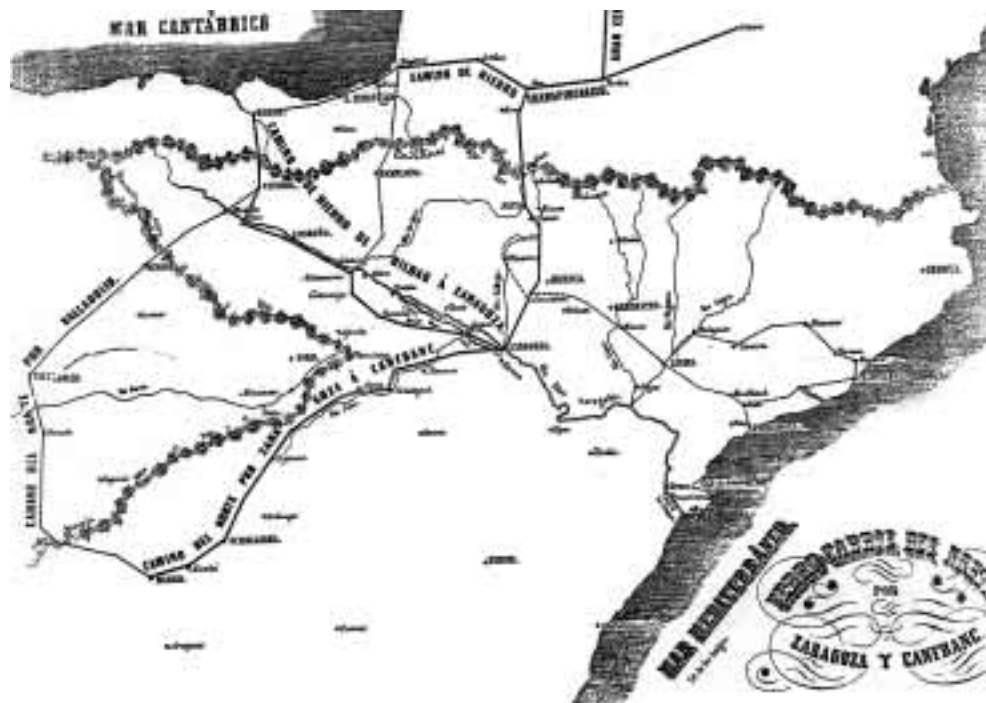


Gráfico que la RSEAP acompañaba en su folleto «Los Aragoneses a la Nación Española» de 1853, en el que se aprecian los dos posibles itinerarios de Madrid a Francia.

Las razones que esgrimían los peticionarios del ferrocarril en 1853 siguen vigentes: las políticas como el conflicto vasco (entonces las guerras carlistas) de forma tristemente reiterativa, otras con la tozudería que suele brindar la geo-economía: salida de las producciones agrarias del interior peninsular, disminución de kilometraje entre París-Madrid, reparto del transporte entre los extremos del istmo.

Hoy por supuesto se esgrimen nuevos argumentos. Francia paga el precio de su centralidad europea y ve atravesado su territorio por los pesos pesados del transporte que saturan sus carreteras. Ello despierta el interés por la red ferroviaria, no sólo entre los ecologistas sino en los despachos de los tecnócratas.

Naturalmente estas cosas no se podían conjeturar cuando en el siglo pasado se hablaba del Canfranc. El asunto se veía en Francia desapasionadamente. No faltaron nunca apoyos de localidades como Olorón, Tarbes o Pau, ciudades que en ocasiones y un poco asombradas del esfuerzo que se hacía desde Aragón enviaron representantes incitando a sus políticos locales. Pero en París se desconfiaba del volumen de los tráficos y de nuestras posibilidades financieras. Es sintomática la nota diplomática que con ocasión de la firma del Tratado de 1904 recibía desde París nuestro ministro de Fomento: se le preguntaba, con cierta ironía, de dónde iban a salir los fondos para los tres transpirenaicos proyectados: confesaban los franceses que se «se sentirían dichosos» de saberlo.

En fin, no hay que romperse la cabeza para caer en la cuenta de que la cuestión nunca suscitó en Francia el mismo apasionamiento. El tema ha sido hasta ahora de interés regional, resucitado en cada campaña electoral. Y es que aun teniendo el Bearn una situación geográfica comparable a la aragonesa dista mucho de estar aislada de su territorio nacional. Además Burdeos y Toulouse, las dos ciudades más importantes del sur del país, tenían sus preferencias: el País Vasco y Cataluña. París veía el asunto muy poco «prioritario» y aspiraba preferentemente –alta política– a buscar una conexión pirenaica más oriental que permitiera una comunicación directa con el Levante español, donde rendían líneas marítimas hacia Argelia y el Oranesado. Se sentía suficientemente comunicada con España por los extremos del istmo peninsular: Hendaya y Port-Bou.

5. *La legislación ferroviaria: el ancho de vía*

Fueron muchas las causas del retraso de la implantación ferroviaria en España. Aparte del recelo del «Ramo de Guerra» –tan patente en el caso del Canfranc– existía una falta de sensibilidad general. Se pensaba que nuestra arisca geografía no iba a permitir la instalación de la red. Había falta de acuerdo en muchas cosas. No se sabía si debía ser el Estado quien definiera las líneas y financiara su construcción (para lo que ya se vio pronto que no existían medios económicos suficientes) o debía dejarse el campo libre a los posibles concesionarios. La elección de itinerarios era tema de continuas disputas entre los representantes de los distritos. Tampoco se conocían los tráficos posibles: no había existido nunca un mercado nacional. Al final prevaleció un cierto buen sentido: líneas preferentes con ayudas estatales y otras de libre elección empresarial. Por cierto que el hábito de sacar a concesión tramos cortos una vez que se habían «estudiado» por la Administración originó luego grandes perturbaciones y fue semillero de intereses especulativos: las compañías debían comprar los tramos intermedios a precios abusivos.

La creación a comienzos del siglo XIX de la Escuela de Ingenieros del Estado fue un factor decisivo para disponer de profesionales en la materia. Para salir de tantas indecisiones se le encomendó la redacción de un estudio para la implantación de la red. El informe –noviembre de 1844– propuso un cuadro de soluciones según las experiencias recogidas en el extranjero. Fue al parecer un informe brillante y moderno aunque muy riguroso. Exigente en cuanto a las características técnicas: radios de curva y rampas. Luego hubo que ceder en casi todo. Sirvió no obstante para proporcionar un punto de partida a la posterior legislación ferroviaria española.

Lo que sí quedó configurado (ya hasta nuestros días) fue el ancho de vía en el de «6 pies castellanos», o sea, 1,67 m, frente al europeo o «normal» de 1,44 m. No sólo fueron razones «defensivas» las que impulsaron la adopción de este ancho «español» (adoptado luego por Portugal y otros países americanos). Existían en aquel momento argumentos técnicos: la mayor capacidad de las calderas de las locomotoras y por lo tanto una superior fuerza de tracción, que es lo que demandaba nuestra orografía. La decisión pudo ser ajustada aunque pronto los avances tecnológicos la descartaron. La red europea no tenía todavía un ancho homologado e incluso existían algunos mayores, pero prontamente se acabó adoptando el

«normalizado». Las conexiones internacionales lo exigían. Aquí faltó el dinero y la «voluntad política» para tomar esta medida. Naturalmente éste fue un factor muy negativo para las líneas internacionales, cuyas mercancías y viajeros se veían obligados a transbordar. También encareció el precio del material móvil.

Hay que advertir que no faltaron intentos para adaptar la red al ancho internacional. Hacia 1910 el problema de la homologación ferroviaria preocupaba al mismo monarca, Alfonso XIII, tan interesado siempre por la incorporación del país a las corrientes europeas. Don Alfonso preconizó en algún momento la construcción de un ferrocarril nuevo de Madrid-Algeciras, de características modernas y por supuesto de ancho internacional, que sirviera de enlace entre Francia y África. Expresión de este pensamiento es una nota de Félix Boix (delegado del Gobierno español en la Comisión Internacional de los transpirenaicos en 1911) en la que explica una conversación mantenida con el monarca en enero de 1914. De cualquier modo el rey está persuadido de las dificultades que habría de suponer el estrechamiento general de la red, que opina debe de quedar circunscrito a las líneas «internacionales» a través del Pirineo. Sin duda todo ello respondía a las inquietudes que se sentían entonces y quizá al deseo del rey y del Gobierno de que las elevadas ayudas estatales a los transpirenaicos fueran bien aprovechadas.



En 1861, se inauguran simultáneamente las líneas de ferrocarril Barcelona-Zaragoza, por Lérida y Zaragoza-Alsasua, por Pamplona.

Se interesaba don Alfonso además en una nueva línea Madrid-Algeciras. La opinión de los franceses era ya entonces clara: sin ancho homologado ni electrificación no había nada que hablar. Y es que la electrificación ferroviaria, desde que fue implantada a título experimental hacia 1900 en Alemania entre Berlín y una ciudad cercana, se había extendido por toda Europa, sobre todo en los ferrocarriles de montaña.

Las dos grandes compañías ferroviarias existentes a la sazón, esto es, el «MZA» y la del «Norte», no parecían muy proclives a invertir en estos trabajos. La MZA redactó inmediatamente un estudio en el que se evaluaban las inversiones y gastos que para su tendido podría representar la ejecución de estas obras, que parecieron desmesurados en relación con los beneficios que se podrían obtener. Se hablaba de un coste de unos 600 millones (quizá superior a un billón de pesetas de ahora). Para la línea del Canfranc la Compañía del Norte cifraba la conversión en unos 10 millones. Hubiera sido una excelente inversión.

Ocurría además que el estrechamiento de una línea, conservando el resto de la red la anchura anterior, no lograba solucionar el problema: simplemente la trasladaba al punto donde rendía. Esto lo observaron con toda claridad las compañías explotadoras, primeras en oponerse a estos proyectos, que para toda la red resultaban prohibitivos y acometidas para una línea o un grupo de líneas chocaban al final, de forma indefectible, con los problemas de conexión.

En el caso del Canfranc los franceses reclamaron una y otra vez la adopción del ancho internacional hasta Zuera o Zaragoza. Así lo expresaron ya en fecha tan temprana como 1893, cuando España pretendía la ratificación del Tratado Internacional de 1885 por el legislativo: los comisionados galos en la reunión que se celebró en París exigieron que España cumpliera los condicionantes mínimos para un buen funcionamiento en cuanto al ancho, rampas, radios de curva y tramos que evitaran mayores recorridos (como el de Zuera-Turuñana. Más adelante se añadió la electrificación). Éste era a su entender el único medio de que se hicieran efectivas las ventajas del acortamiento entre Madrid y París que el Canfranc pretendía conseguir. En ese mismo año (1914) los señores Rived y Sancho Arroyo presentan un escrito ante la Diputación Provincial de Zaragoza pidiendo la construcción de un «tercer carril» para conseguir el estrechamiento con poca inversión. La idea, técnicamente desechable, resucitó muchas veces.

El problema de la adaptación al ancho normal quizá pueda superarse ahora por el conjunto de dos factores: el automatismo del cambio de ejes, invento español de la tecnología Talgo, y la sucesiva implantación de las líneas de alta velocidad, ya de ancho normal, que probablemente permitirá combinar una red principal y otra secundaria convencional.

6. *Los primeros pasos del Canfranc: se enfrían los entusiasmos.* ***Los enlaces ferroviarios de Zaragoza.*** ***Las compañías ferroviarias se estructuran***

La petición del ferrocarril a Francia por Canfranc que se había hecho al Gobierno en 1853 fue muy acogida. Incluso se interrumpieron los «reconocimientos» de campo de la línea del Norte, Madrid-Francia por Valladolid y Alsasua, para estudiar la opción que desde

aquí se proponía. Un informe del Ministerio de Fomento pondera el ahorro «de más de cien millones» (de reales) que esta solución representa frente a la de Irún desde Madrid. La línea por Canfranc no sólo aprovechará la proyectada Madrid-Zaragoza sino también al menos «doce leguas» de la que unirá esta ciudad con Barcelona; en cambio la del Norte ha de cruzar tres cordilleras: «la del Guadarrama, los Montes de Oca y los Pirineos». La persuasión ha sido tan completa que se ordena suspender todo procedimiento para llevar a cabo el Ferrocarril del Norte y continuar los estudios de la línea a Francia por Zaragoza y Canfranc.

Pero pronto se complican las gestiones. El Ministerio de Guerra se opone a la continuación de estos estudios iniciando una oposición que va a durar casi cincuenta años. La Diputación Foral navarra trabajaba políticamente para que Pamplona no quedara aislada e incluso aspiraba a disponer de una conexión francesa con línea propia a Bayona. Castilla, en fin, quiere con toda lógica conectarse con la línea Madrid-Valladolid-Alsasua-Hendaya. El ferrocarril del Canfranc, como itinerario puramente aragonés, queda postergado.

Mientras tanto han «desembarcado» ya en España los bancos de negocios y las compañías ferroviarias francesas, que trasladan aquí su competencia doméstica. Los trazados en el cuadrante nororiental peninsular van a quedar así: la Compañía del Norte (Hermanos Pereire, Credit Mobilier, luego Español de Crédito) se quedará tras muchas peripecias con la línea Barcelona-Lérida-Zaragoza-Alsasua, enlazando en este último punto con la de Madrid-Irún (y por Castejón a Bilbao). La de Madrid-Zaragoza queda para la MZA (Madrid, Zaragoza, Alicante, Banca Rotschild); más tarde esta misma compañía construirá un enlace propio a Barcelona (por Caspe).

En 1861 llega a Zaragoza desde Barcelona el rey consorte Francisco de Asís para inaugurar la línea; al día siguiente se abre también la que une Zaragoza con Pamplona-Alsasua, promovida por el «especulativo» marqués de Salamanca. En 1863 queda inaugurada con mucho retraso la de Madrid. Poco después se construye el (primer) puente de La Almozara para conectar las estaciones de «Campo Sepulcro» (actual del «Portillo») y la del Arrabal o del «Norte». La capital aragonesa se convierte así en un importante nudo ferroviario. Del Canfranc se habla poco.

7. Se estudia un paso por el Pirineo central

La Ley General de Ferrocarriles de 1855, bajo cuya vigencia se habían hecho éstas y otras líneas, impulsó brillantemente la red ferroviaria española. En una década se construyeron más kilómetros que en otros países europeos. Los tráficos no respondieron a las expectativas (exageradas) de las concesionarias. Los escándalos de las concesiones habían sido sonados y salpicaron a muchos políticos.

Con más calma ya el Gobierno impulsa una nueva Ley de Ferrocarriles para ir cerrando la malla y organizar razonablemente estos problemas. Se dicta la Ley de 13 de abril de 1864. Es una nueva ocasión que no dudan en aprovechar los partidarios del Canfranc. El asunto se retoma nombrando una nueva Comisión de estudios compuesta por los ingenieros Jacobo Arnao y Gabriel Rodríguez, que viajan a Francia con el encargo de reconocer cuanto

se había ejecutado al norte de la frontera en orden al establecimiento ulterior de conexiones transpirenaicas. Se trata de «marchar en común» (con Francia) pues de nada valía llegar a la frontera si no existía la seguridad de que la línea se prolongara por la otra parte. Recelo mutuo también ahora.

Se perfilan, en fin, varios posibles pasos, no todos aragoneses. Las soluciones eran variadas e interferían en los intereses regionales de las dos naciones. Poco a poco se fue perfilando la idea de París de que en este asunto eran dos ejes los que debían determinar la solución: el que proporcionara la distancia más corta entre las capitales de Estado (Madrid y París) y el que facilitara en mayor grado las comunicaciones entre la metrópoli francesa y las posesiones del norte de África. Todo ello con sujeción a una serie de determinaciones técnicas (perfiles, curvas, tracción y ancho de vía) a las que nosotros no prestábamos la debida atención probablemente por las escaseces presupuestarias.

Algún tiempo después se publica una nueva Ley General (la de 23 de abril de 1870), en cuyo artículo 5.º se recogía la idea de que el Gobierno presentaría a las Cortes un proyecto de Ley especial para la línea que ha de penetrar en Francia cuando la Comisión hubiera culminado los estudios oportunos. La cuestión (elección del Somport) seguía, pues, sin resolverse.

8. *Una victoria pírrica: la Ley del Canfranc*

Siguen haciéndose estudios sobre las comunicaciones ferroviarias pirenaicas, incorporándose a la Comisión el ingeniero Eusebio Page, que iba a representar un papel destacado en colaboración con su colega francés E. Decomble. Pero nada práctico ocurre en el terreno diplomático hasta que en 1878 Francia traslada a España una nota en la que destaca su interés por una posible línea hacia Lérida siguiendo el curso del Noguera-Pallaresa: éste sería el trayecto más corto entre París y Orleans (vía Toulouse) y Alicante y Cartagena. De nuevo el interés por los puertos del Levante y las comunicaciones con Argelia. Otros posibles trayectos, dice la nota, «se estudiarán más adelante».

Estas soluciones del Noguera hacia Lérida no sólo parecían supeditadas casi exclusivamente al interés francés sino que aquí ni se habían estudiado ni existían concesionarios a la vista dada la dificultad de las obras. No obstante desde el punto de vista oficial se resalta muy sensatamente la necesidad de colaborar pues «no quedarían armonizados los intereses de ambos países si por falta del debido acuerdo se estableciera en uno de ellos una línea férrea en condiciones de gran tráfico y velocidad a costa de grandes sacrificios, construyendo con suaves pendientes y curvas de gran radio con objeto de establecer el gran tráfico internacional, para que se pierda esta ventaja al penetrar en la otra nación en que dichas condiciones técnicas fueran más restringidas a consecuencia de una apreciación distinta del referido tráfico».

Todo esto no puede estar mejor dicho: entonces, como ahora, en las conexiones internacionales hay dos partes que deben ponerse de acuerdo.

La situación del proyecto «Canfranc» quedó así muy malparada. No sólo era que Francia se decantara por otras conexiones sino que también el estamento militar veía con muy

malos ojos el abrir portillos ferroviarios por el Pirineo central. Se pensaba que un ejército «extranjero» podría situarse en Zaragoza en cuestión de horas y barrer de este a oeste el territorio al norte del Ebro. Los generales-diputados disfrutaron explicando lecciones de estrategia en las Cortes. Se publicaron estos debates por la Imprenta del Hospicio de la Diputación de Zaragoza y no tienen desperdicio.

Sin embargo, como esas cosas que ocurren a veces sin demasiado fundamento, los acontecimientos evolucionaron favorablemente. El proyecto de la línea del Canfranc estaba muy estudiado, lo que suponía una ventaja. Hacia 1880 hubo en Zaragoza y en todo Aragón un grado de «agitación patriótica» en defensa del ferrocarril que trascendió a Madrid. Y hubo políticos aragoneses, como Albareda en el Ministerio de Fomento del Gobierno Sagasta, que lograron concitar voluntades. En 1882 se aprobó la Ley autorizando la construcción del ferrocarril a Francia por Canfranc, lo que suponía la subvención de 60.000 pesetas por kilómetro, 7.800.000 pesetas a fondo perdido, cantidad nada despreciable para la época.

9. Adjudicación de la línea. Visita real. El Convenio de 1885

Aprobada la Ley había que ocuparse de la concesión de la línea. Y como el asunto había sido llevado en Aragón como cuestión regionalista se pretendía acometerlo con capitales propios, garantizando así la independencia del proyecto frente a las grandes compañías. De esta manera y con gran disciplina la «Comisión gestora», que hasta ese momento había llevado la empresa con éxito, cede su papel a una sociedad anónima local, que como antes hemos señalado fue la única sociedad regional que aportó capitales para la construcción de ferrocarriles en Aragón. Al menos en el siglo XIX. Disponemos de los estatutos de esta sociedad y de la distribución del capital, figurando como accionistas lo más granado de la bur-



Don Alfonso XII



Mr. Jules Grevy

OCTUBRE
1 8 8 5

Don Alfonso XII y Mr. Jules Grevy firmaron el convenio de 1885.

guesía local. Recordemos, sin embargo, que las leyes mercantiles eran entonces muy laxas en cuanto al desembolso del capital escriturado.

Pero es en ese momento, todavía en 1882, cuando flaquean los ímpetus patrióticos de los accionistas locales: con el dinero no se juega. Dirigentes de la Compañía Aragonesa toman contacto con las gentes de la Compañía del Norte de España y llegan al acuerdo de que aquélla adelantará el dinero pero las obras serán dirigidas por la del Norte, a quien se transmitirá la concesión, devolviéndose el anticipo con algunas primas y ventajas que no parece que resultaran muy fructíferas a la postre para los accionistas locales. Fue el llamado pacto del «Monasterio de Piedra» porque allí se reunieron los comisionados de ambas empresas. Supuso indudablemente una pérdida de independencia. Pero hay que comprender la «traición» porque el negocio ferroviario estaba ya muy concentrado y la viabilidad de la línea resultaba difícil.

Mientras tanto el monarca había venido a Zaragoza y Huesca, trasladándose luego a Alcañiz (aquí por la línea a San Carlos de la Rápita), «inaugurando» simbólicamente las obras de estos ferrocarriles. Remozando de paso la imagen de la monarquía liberal en una región cuyos habitantes eran por tradición «progresistas».

Cumplido el trámite inaugurativo Francia sigue sin decir nada y la Compañía del Norte tampoco muestra ninguna prisa en iniciar las obras: no había que correr aventuras. Un pequeño incidente vino a despejar el panorama. En 1883 recaló en París don Alfonso XII, que volvía de Alemania: en la visita oficial que había hecho al kaiser Guillermo no habían faltado paradas militares y revistas de tropas. En la parisina Estación del Norte el rey español fue abucheado seriamente por la multitud, indignada por estas veleidades prusianas. El presidente de la República, Mr. Grevy, quiso desagrar a don Alfonso montando un almuerzo de compromiso y desempolvando el asunto de las comunicaciones por el Pirineo Central. Se llega a un principio de acuerdo que se plasma poco después en el llamado Convenio de 1885, en el que ambas partes ceden: se harán dos conexiones internacionales, la de Lérida y la del Canfranc; por la parte española se habrán de cumplir determinadas reglamentaciones que aseguren la viabilidad, entre otras la construcción de un ramal directo entre Zuera y Turuñana. El Convenio, sin embargo, no fue ratificado por los legislativos de los dos países porque Francia siguió poniendo inconvenientes.

10. *La Ley de Anticipos Reintegrables. Comienzo de las obras. La línea se fortifica*

El Convenio de 1885 se había firmado dentro de un clima de suspicacia, graduando el esfuerzo y las obras a realizar por cada país en razón de lo que el otro hubiera hecho. El Gobierno (Albareda está otra vez en Fomento) intenta sin éxito que Francia lo ratifique.

Así las cosas, acuciado por la opinión pública y la concesionaria (la local y la emboscada Compañía del Norte), da el legislativo español un nuevo salto en el vacío aprobando otra subvención. Se trata de la aplicación de la Ley de Anticipos Reintegrables, que presenta el diputado por Zaragoza don Tomás Castellano. Este instrumento financiero se utilizaba para

fomentar la construcción de determinadas líneas sin que normalmente se devolvieran las ayudas. En este caso el «anticipo» es de 40.000 pesetas/kilómetro, lo que unido a la subvención de la Ley de 1882 eleva la suma disponible a 100.000 pesetas/kilómetro.

La Ley se aprueba por las Cortes en mayo de 1888. Hay que decir que a los diputados catalanes se les ha asegurado que la misma solución de los «Anticipos» se aplicará en su momento a la línea de Lérida. Tanto en este debate como en el que se produjo en 1881 para la del Canfranc el sector «duro» del Ejército pone el grito en el cielo. El general Sanromán, «lamentando tener que interpretar el ingrato papel de Casandra», dice que «Zaragoza será ceñida con un anillo inmenso de

pedra, hierro y bronce, como plaza fuerte de primer orden». Otros generales más razonables (como Jovellar) explican que después de todo hay un sinnúmero de carreteras y rutas que comunican a los dos países a través del Pirineo: no es para tanto. Pero el Ramo de Guerra ha conseguido compromisos secretos para fortificar la línea. No era nada raro: toda Europa fortificaba sus fronteras incomparablemente en mayor medida que España, como destacaban los ingenieros militares. Fruto de estas inquietudes son esos hermosos fuertes del Coll de Ladrones (creo que hoy adquirido por un particular), Rapitán, Samán, las dos Torres de Fusilería (subsiste una, recientemente rehabilitada como museo del o ya de los túneles del Somport), que calladamente y a costa de presupuestos embozados se fueron construyendo durante los años siguientes y que hoy se desmoronan sin haber disparado un solo tiro.

Con este nuevo acicate financiero la Compañía del Norte decide empezar las obras. Por los datos que tenemos puede pensarse que en este tramo de Huesca a Jaca y aparte del material móvil, la concesionaria no tuvo que desembolsar un duro de su bolsillo. De Jaca a la frontera fue ya otro cantar.

Como puede apreciarse claramente las cosas «se habían obtenido con sacacorchos». De 1886 es una carta de Emilio Castelar (que era en ese momento diputado por Huesca y se interesaba por su circunscripción) diciendo: «Ventura lleva mis instrucciones para senadores y diputados, mientras Gil Berges tendrá que ir a Madrid si quiere que yo le arregle aquí cuestión tan peliaguda y difícil como su dichoso ferrocarril a Canfranc».



Torreón de fusilería, 1877. Otro gemelo se derribó cuando la estación Internacional cambió de emplazamiento. Actual museo del túnel del Somport.



Menú Jaca, 1883.

Que en las obras se gastó lo indispensable es cosa clara. Baste considerar que los carriles que se utilizaron, subsistentes hasta no hace mucho (fueron sustituidos por otros procedentes de desguaces de otras líneas aragonesas, como la del Val de Zafán), estaban fechados en Bochum 1877, esto es, diez años antes de su colocación, lo que hace pensar en una compra de ocasión.

Cuando el ferrocarril llega a Jaca hay inauguración oficial aunque no asisten autoridades relevantes, ni siquiera altos cargos de la Compañía del Norte. Quizá se quiso que la Sociedad Aragonesa protagonizara los acontecimientos en lo que era su último acto. En el fondo cunde el pesimismo porque Francia no se ha pronunciado dejando que la línea llegue hasta Jaca sin salir de su postura posibilista.

Sin embargo los trabajos de replanteo hasta la zona fronteriza no se interrumpieron. Fue significativa en ese momento la labor del ingeniero Joaquín Bellido, que propuso una inte-

En fin, sea como fuere las obras comienzan en Huesca en el mismo año 1888. Este arranque era el dispuesto por la Ley de 1882, aunque no el establecido en el Convenio hispano-francés de 1885. Pesaron razones políticas y sentimentales para no orillar a la capital del Alto Aragón. En 1892 el tren llega a Jaca. Banquetes, discursos y larga paralización de las obras.

11. Parón en Jaca (1892-1908). El protocolo de 1895

La Compañía del Norte había al menos usado de su experiencia en conseguir una rápida y económica ejecución de las obras. Técnica-mente el trazado –que sigue el curso del Gállego– estaba, dentro de su modestia presupuestaria, muy bien realizado, como reconocieron los ingenieros franceses. Buena prueba de ello es que sigue en uso sin que pueda decirse que se le haya prestado demasiada atención de mantenimiento.

resante modificación: llevar la Estación Internacional a la explanada de Los Arañones, protegida por el dominante Fuerte del Coll de Ladronez: en el proyecto estaba situada en Villanúa, primer punto en el que se ensancha el valle del Aragón. Esto exigía una especie de «pasillo internacionalizado» que hacía muy poco felices a los militares.

De Bellido fue también la idea de proyectar el túnel con tres rasantes diferentes: la primera, partiendo de Francia y siempre subiendo hacia España, con 0,015 metros de inclinación en una longitud de solamente 100 metros; la segunda, también subiendo al 0,027 metros, en una extensión longitudinal de 4.982 metros; la tercera, ya de bajada, con rasante del 0,002, pendiente estrictamente necesaria para la salida de las aguas a la boca sur, extensión de 2.693 metros. Se seguía la experiencia del túnel de S. Gotardo.

Provisto de estos estudios el Gobierno cursa instrucciones a su embajador en París para iniciar negociaciones. La nueva Comisión Internacional se reúne por primera vez en París el 24 de noviembre de 1893. Aunque lo hecho no se acomodaba exactamente a lo dispuesto en el Convenio de 1885 y la línea a Lérida por el Noguera no está ni empezada, Francia accede a firmar un Protocolo en el que por lo menos se reconoce lo hecho en la parte española y se formulan compromisos de continuación. El Protocolo, firmado en 1895, es un simple documento diplomático.

12. *Tres transpirenaicos: el Tratado de 1904*

La posición francesa de no hacer nada hasta que España adelantara la construcción del ferrocarril a Lérida por el Noguera resultó irreductible. Después de ese Protocolo diplomático de 1895 nuestro país dio pasos para mostrar su buena voluntad en lo relativo a esta última línea: se aprobó el trazado, el presupuesto, el emplazamiento del túnel del Salat, la subvención a fondo perdido y el anticipo reintegrable. Incluso, como no se encontró concesionario, se acordó que las obras se harían a cargo del Estado.

En 1903, súbitamente, como siempre ha tratado Francia este tema, se retoma la cuestión. Su embajador en Madrid presenta una nota preguntando acerca de las posibilidades que tendría una puesta a punto del Convenio de 1885, estudiándose la posibilidad de una nueva conexión catalana por Ax-les-Thermes a Ripoll. Ante la dificultad de la línea leridana Francia sugería la apertura de una conexión más oriental por Puigcerdá-Bourg Madame, que rendiría en Barcelona.

Rápidamente comenzaron las conversaciones en Madrid y París abriéndose unas perspectivas que a todos habían cogido por sorpresa. De la nueva situación recelaban tanto los aragoneses como los leridanos porque estaba claro que esta solución ponía en peligro las otras dos. Para España el esfuerzo financiero tras la guerra de 1898 era muy considerable.

Hay, pues, un cierto malestar, secundado por el estamento militar, que a duras penas había ido cediendo en lo relativo a las otras dos líneas, ya casi fortificadas, y que ahora se encontraba con una tercera. No obstante como en este caso sí que había una voluntad de seguir adelante se tranquiliza a todos, asegurando que las tres líneas van a construirse pues todas eran necesarias. Costa interviene a petición de Mompeón, director de «Heraldo», publicando un artículo en el que señala «Aragón no pide gracia ni privilegio alguno: reivin-

dica sencillamente lo suyo». La frase sería aplicable ahora en el asunto del trasvase del Ebro. La historia se repite pero ahora no tenemos a don Joaquín.

El 18 de agosto de 1904 se suscribió en París el Convenio Internacional; fue aprobado por parte española el 18 de enero de 1906 y ratificado el 28 de enero de 1907; no conocemos la fecha de ratificación por Francia. Su articulado constituye la «legalidad vigente», a la que habría que recurrir en caso de reclamaciones por la interrupción unilateral del tráfico.

Convenio de 1904 fue desarrollado por protocolos adicionales posteriores, como el Reglamento de 8 de marzo de 1905, que fija los plazos de ejecución de las líneas pirenaicas; el de 15 de abril de 1908, sobre el régimen de las estaciones internacionales, etc. En 1907 un cambio de notas postergó *sine die* la línea de Lérida. Alguno de ellos, como el relativo a la Estación Internacional de Los Arañones, es muy meditado y sin duda podría servir de punto de partida en el caso del restablecimiento de la línea.

13. *Culminación de la línea: el túnel del Somport y la Estación Internacional. Repoblación de Los Arañones*

Algún tiempo costó reconstruir los contactos y comisiones mixtas, desmantelados durante el largo parón. Se constituyó entonces, permaneciendo en funcionamiento hasta el comienzo de nuestra guerra civil, una Comisión Internacional. Se reunía en París y Madrid, alguna vez en San Sebastián. Sus miembros eran destacados funcionarios de los ministerios de Fomento, diplomáticos y observadores militares. Las actas de estas reuniones, que se imprimieron y se conservan escritas en los dos idiomas, constituyen una magnífica fuente para conocer los trabajos de los tres transpirenaicos y los debates entre las partes. En ocasiones algunos de sus miembros se destacaron a otros países, sobre todo a Suiza, donde se estudiaron los métodos empleados para la construcción de los túneles bajo los Alpes y la maquinaria utilizada. El Reglamento, muy complejo y detallado, del uso de la Estación Internacional de Los Arañones, estaba inspirado por los que Francia había hecho con otros países fronterizos.

La Comisión subsistió nominalmente hasta el fin de nuestra guerra civil. En 1939 el señor Machimbarrena, delegado del Gobierno, pregunta al «Jefe Nacional de los Ferrocarriles» qué ha de hacerse con ella.

No será éste sin duda el momento de reconstruir una «comisión» de este estilo, cuya memoria evoca el clima pacífico de la *Belle époque* con su cohorte de diplomáticos, ingenieros y miembros de los Estados Mayores. Pero indudablemente si se ha de reemprender la conexión internacional comisión habrá de haber porque el asunto requiere un entendimiento fluido que evite los mutuos recelos.

La Compañía del Norte comienza la infraestructura de los dos primeros trozos, que comprenden una longitud de 8.527 metros de Jaca a la estación de Castiello-Villanúa.

Hay que empezar a perforar el túnel del Somport, obra que es por cuenta del Estado. Miembros de la Comisión visitan en 1907 el túnel del Simplón, que se construía en los Alpes Berneses. Este túnel tenía una longitud de 14.536 metros, aproximadamente el doble del

proyectado para el ferrocarril del Canfranc. De ahí se trajeron notas sobre técnicas y maquinaria (las perforadoras Ingersoll Rand) que luego se aplicaron. Se importó también maquinaria suiza de precisión para las mediciones, otra partida se compró en los talleres zaragozanos de Laguna de Rins.

El proyecto había quedado fijado finalmente así: dos rasantes, de 3.960 metros de longitud e inclinación del 34 por mil la francesa, y de 3.700 metros de longitud e inclinación del 42,9 por mil la española, separadas ambas por un tramo horizontal de 100 metros. La sección de la galería apta para los dos anchos aunque la vía tuviera el internacional. Tracción eléctrica.

Presupuesto de contrata en la parte española (14 de abril 1908) de 7.112.609 pesetas. Las obras se adjudicaron el 13 de julio a la sociedad catalana General de Crédito, la cual lo transfirió a la bilbaína Calderai y Bastianelli, que las ejecutó.

De forma análoga procedió la Administración francesa ya que la construcción de cada tramo era independiente. La ausencia de un adjudicatario único complicó las obras. Entre otras cosas el contratista español suscitó más tarde un pleito que llegó hasta nuestro Tribunal Supremo solicitando una indemnización por «daños morales»: el precio había sido aquí muy inferior y los materiales excavados muy distintos a los previstos. Pero la demanda no prosperó.

Con grandes dificultades, por la dureza de la roca y a las continuas venas de agua, avanzaron en los siguientes años las obras del subterráneo. El 13 de octubre de 1913 se encontraron las galerías de avance españolas y francesas. Los cálculos habían sido correctos y el anuncio constituyó una gran alegría para todos. El Estado otorga a los obreros un día de jornal extra.

Inauguración y funcionamiento

1. *Culminación de las obras*

Aparte de la perforación del túnel las obras fueron avanzando en su último tramo Villanúa-Los Arañones. Sin incidencias importantes se realizaron los túneles (hay veintiuno entre Jaca y Canfranc) y viaductos. Las agujas de entrada a Los Arañones marcaban el acceso al tramo «internacional» de ancho normal, que había de seguir hasta la salida del túnel en las Forges d'Abel. En 1922 el tendido llegaba ya hasta Los Arañones y se consiguió su apertura al tráfico de viajeros.

Desde este momento se trabajó muy activamente en la culminación del proyecto, dentro ya de la política de grandes obras públicas propiciada por la dictadura de Primo de Rivera. España se aprestaba a cumplir puntualmente los términos del Tratado de 1904 levantando la gran Estación Internacional (en las Forges d'Abel no existía espacio), así como los andenes, hangares y vías. Junto a la Estación se levantó el «poblado» de Los Arañones: pabellones de viviendas, escuelas, hospital, iglesia (bonito aunque sencillo edificio, derribado no hace mucho para construir apartamentos), etc. Se hizo una intrincada red de

caminos forestales y defensas antialudes, acceso a la fortaleza del Coll de Ladrone, carretera general, etc. Un total de 54 millones de inversión de 1927.

Fueron muy importantes los trabajos de repoblación forestal, defensas y corrección de cauces, que siguieron incluso después de nuestra guerra civil. Se plantaron más de siete millones de árboles autóctonos y de otras especies aptas para el caso, convirtiendo la desolada garganta en un auténtico parque forestal. Un trabajo bien hecho que siguió luego en nuestra posguerra (a veces con penados). Se pretendía corregir los frecuentes aludes que asolaban la zona donde se construyó la Estación y la verdad es que, salvo alguna excepción muy concreta, se consiguió plenamente.

En Aragón se vive un momento ilusionado, propio de quien tras tantos años de espera ve ya la miel en los labios. La Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País, dirigida

en este momento por el canónigo Florencio Jardiel, vigila y propicia la terminación de las obras. Mientras tanto al Canfranc le había salido un nuevo valedor: el Sindicato de Iniciativas y Propaganda de Aragón (SIPA), entidad regeneracionista surgida de la Exposición Hispano-francesa y revitalizada en 1925, bajo la que se agruparon personalidades regionalistas de la burguesía y (menos) de la Universidad. El SIPA, dirigido por Eloy Chóliz y Eduardo Cativiela, pasó a desempeñar un papel propagandístico de la línea que hasta hoy no ha abandonado: eso es perseverar. Poco antes de la apertura del ferrocarril organizó una semana aragonesa en Pau, a donde llega una caravana de más de cincuenta automóviles. Banquetes y bellas palabras. Parecía que al fin no iba a haber más Pirineos cumpliéndose así la famosa frase de Luis XIV (una simple *boutade* del «Rey Sol», de quien no se sabe que hiciera nunca nada por la labor). No nos hubiera venido mal a los aragoneses que no hubiera Pirineos pero ha seguido habiéndolos. Zaragoza y Aragón pretendieron entonces relacionarse sólidamente con el Bearn, objetivo que casi se consiguió aunque los desastres de la guerra, la nuestra y la de ellos, agostaron una laboriosa tarea de confraternización.



Itinerario de la línea, en el que se aprecia el ramal Zuera-Turuñana y la desviación para seguir el curso del Gállego que se hubiera podido evitar con varios túneles hacia Jaca.

Al fin el 18 de julio de 1928 llega la hora de la inauguración. Don Alfonso XIII y Gastón Doumergues, presidente de la República francesa, se trasladan a Canfranc en trenes especiales para solemnizar la apertura de esta nueva comunicación internacional. En la imponente Estación de Los Arañones hay desfile militar: la *Marcha Real* y la *Marseleses*. Para la ocasión se ha pintado un retrato de nuestro monarca que preside el salón de reuniones de la Estación (y que hoy yace olvidado en el



Cubierta de la Revista Aragón del SIPA.

Museo Provincial). La revista «Aragón» del SIPA dedica a la ocasión uno de sus más bellos números con portada del dibujante Cidón.

En cualquier caso nadie está muy seguro de que aquello vaya a funcionar, ni nadie puede tampoco adivinar que está al caer la gran crisis de 1929 que va a golpear duramente al tráfico ferroviario. España y Francia contemplan, sin embargo, con benevolencia esta nueva conexión esperando que se produzca el milagro. La jornada es especialmente emotiva en Aragón y en el Bearn. Aún así es evidente que faltan muchos servicios (Aduanas, Telégrafos, Correos) pues todo se ha improvisado para la apertura.

2. *El ramal directo por Zuera y el ferrocarril del Caminreal*

Como se había previsto en los tratados internacionales se construyó y abrió, el 4 de marzo de 1929, el ramal de Zuera a Turuñana (Ayerbe). Este tramo, de unos 40 kilómetros de recorrido, suponía un importante acortamiento para los «directos» aunque orillase Huesca capital. El tren discurre «triumfalmente» por el nuevo trayecto aplaudido por los pueblos en las esta-



La Estación Internacional recién inaugurada.

ciones. La prensa recoge situaciones emotivas: dos ancianas lloran al ver pasar el ferrocarril «del que les hablaba su padre» ante el fogaril. En Jaca el alcalde de Zaragoza, señor Allué Salvador, enaltece la ocasión: pronto quedará terminada la línea del Canfranc con su prolongación a Valencia por el Caminreal. En Pau se celebra días después una nueva «semana española».

El ramal de Zuera se cerró al tráfico poco después de la ruptura de la conexión internacional: el Canfranc se había convertido en un tren regional que sólo circulaba por la línea de Zaragoza-Barcelona, desviándose en Tardienta hacia Huesca y Los Arañones. La presión ciudadana ha conseguido al menos que las obras de la autovía Zaragoza-Huesca hayan respetado el trazado ferroviario, previendo incluso una doble vía. Desde Zaragoza en menos de una hora pueden ponerse los trenes convencionales al pie del Subpirineo y enfilarse las gargantas del Gállego hacia Sabiñánigo y Jaca. Otros trenes podrán hacerlo desde Huesca. Este segundo tramo –Ayerbe Jaca– tampoco guarda grandes dificultades para obtener un recorrido en tiempo normal: 240 metros de desnivel a subir en 76 kilómetros. El trayecto difícil es el de Jaca-Somport, con 21 túneles y 400 metros de desnivel.

También se abrió hacia 1932 la línea directa Zaragoza y Teruel, lo que permitía configurar el eje Canfranc-Valencia. La conexión se adjudicó a la Compañía del Norte y tuvo mucho que ver en ello don Nicolás Escoriaza, que tenía en Zaragoza una importante factoría de material ferroviario (Carde y Escoriaza), hoy todavía en funcionamiento aunque adquirida por la CAF. La línea se hizo absorbiendo una compañía local que explotaba un

ferrocarril de vía estrecha Zaragoza-Cariñena; desde aquí se siguió hasta Caminreal, donde se empalmó con la línea Calatayud-Caminreal-Teruel-Valencia, de la que era concesionaria una compañía belga, adquirida para el caso por la del Norte. De esta manera se completaba el Canfranc hasta Levante con ancho normal español. El arquitecto Gutiérrez de Soto hizo unas bonitas estaciones mezclando estilos (la de Zaragoza va a conservarse dentro de la futura «intermodal», donde rendirá el AVE, como museo ferroviario), y en general el tendido en su parte nueva respondía a concepciones modernas aunque ahora esté destrozado.

Se tenían grandes esperanzas en que completado el ferrocarril desde el Canfranc hasta Valencia, uniendo además las tres capitales aragonesas, la línea pudiera servir para lo que había sido concebida: el tráfico internacional de larga distancia. Se confiaba en la exportación de los cítricos. La prensa destaca la importancia económica de la conexión: Valencia, cuya Cámara de Comercio y Junta del Puerto ha destinado al tráfico de este ferrocarril el muelle de Llovera, va a convertirse en el «puerto de Aragón».

3. *El Canfranc hasta nuestra guerra civil*

Pero tampoco estas nuevas conexiones reanimaron el tráfico bajo el túnel del Somport. La explotación confirmó los peores pronósticos. No había tenido suerte el Canfranc: la crisis de 1929 había supuesto un descenso generalizado en los tráficos y las tradicionales salidas por Hendaya y Port-Bou eran más que suficientes para canalizarlo. En la explanada de Los Arañones las obras de infraestructura y los servicios no habían llegado a culminarse. Se decía que las naranjas se helaban en las duras noches invernales de Los Arañones esperando el trasbordo a los trenes franceses (distinto ancho).

En esas circunstancias las compañías preferían dirigir su tráfico por los puntos habituales (Irún y Port-Bou), donde contaban con establecimientos comerciales y burocráticos. Incluso las tarifas eran superiores a las de las otras conexiones fronterizas sin que nadie llegara mucho a conocer las causas (que no eran otras que los intereses de los *lobbies* fronterizos).

El 21 de septiembre de 1931 se registró un importante incendio en la Estación Internacional. Los daños se evaluaron en unas 700.000 pesetas, incluyendo las pérdidas del hotel. La imponente Estación Internacional, obra de Ramírez de Dampierre aunque reformada por la contrata de la compañía Hormaeche, S.A., había costado 3.300.000 pesetas de 1928. Se construyó en hormigón armado, lo que pudo evitar mayores daños. Hoy, como bien sabemos, el bello edificio, que sedujo hace algunos años a Mme. Mitterrand, se desmorona día a día aunque existan sempiternos proyectos de rehabilitación.

En Zaragoza se palpaban las dificultades de la línea y se hacía lo posible por remediarlas. En el plano de la confraternización hispano-bearnesa se desarrollaron múltiples contactos para el fomento de las relaciones culturales y turísticas. La Unión Franco-Española de Turismo mantenía reuniones periódicas en ambos países involucrando a muchas personalidades y dirigiendo a los gobiernos de las dos naciones peticiones de infraestructuras y nue-

vos pasos carreteros.

En marzo de 1931 se constituyó la asociación Fomento del Canfranc. Presidida por Juan Lacasa y Sánchez Cruzat pertenecían a ella una legión de personalidades de ambos países. Hasta 1936, en pleno o en comisiones, se reunió varias veces haciendo toda clase de propuestas. Así por ejemplo, el de montar automóviles sobre plataformas ferroviarias para evitar en invierno el paso por el Somport: la medida fue autorizada por el Ministerio de Fomento y como era de esperar (se pensaba en avivar el turismo invernal del esquí, muy selectivo entonces) constituyó un sonoro fracaso. Por lo menos es un precedente del *ferroustage* que ahora se pretende hacer con los camiones.

En los debates de estas reuniones se ponen de manifiesto multitud de inconvenientes

Cuadro 1

<i>Viajeros</i>		<i>Primer semestre</i>	<i>Primer semestre</i>	<i>Diferencia</i>
		<i>1930</i>	<i>1931</i>	
Midi	Salidos	5.380	4.125	1.255 en menos
	Llegados	6.243	5.420	823 »
Norte	Salidos	8.637	8.476	161 »
	Llegados	6.542	6.927	385 en más
Totales		26.802	24.948	1.854 en menos
Servicio de paquetes comerciales				
Primer semestre de 1930				222
Primer semestre de 1931				2.145
Diferencia en más en 1931				1.923
Servicio de paquetes postales directos				
Primer semestre de 1930				2.743
Primer semestre de 1931				4.456
Diferencia en más en 1931				1.713
Importación de mercancías en general				
Primer semestre de 1930				7.122 toneladas
Primer semestre de 1931				4.456 »
Diferencia en menos en 1931				587 »
Exportación de mercancías en general				
Primer semestre de 1930				994 toneladas
Primer semestre de 1931				3.745 »
Diferencia en más en 1931				2.751 »

(continúa)

Cuadro 1 (continuación)

<i>Viajeros</i>	<i>1929</i>		<i>1930</i>	
	<i>Salidas</i>	<i>Llegadas</i>	<i>Salidas</i>	<i>Llegadas</i>
Canfranc-Midi	14.014	14.516	11.872	15.440
Canfranc-Norte	23.419	19.409	30.250	25.208
Total	71.356		82.770	
Paquetes postales directos				
Importación en España			8.193	paquetes
Exportación			1.389	directos
Total general: movimiento paquetes			9.582	
Paquetes comerciales				
Importación a España			4.752	paquetes
Exportación			852	directos
Total general: paquetes comerciales			5.604	
Mercancías en general				
Importadas a España			15.145	toneladas
Exportadas			2.737	»
Total general			17.882	»
Automóviles que han cruzado la frontera				
Desde mayo a octubre, pasando por el puerto del Somport			1.416	
Desde octubre, pasando por el túnel sobre vagón			5	
Total de automóviles			1.421	

debidos a la inercia administrativa. Determinados servicios (paquetes postales, telégrafos, correspondencia) no funcionan o tienen horarios limitados y ocurre, por ejemplo, que una carta de Canfranc a Olorón debe de dar la vuelta por Irún. La Compañía del Norte (concesionaria de la línea Madrid-Irún) no tiene ningún interés en hacer funcionar la línea y ha sido siempre «una verdadera rémora». Manuel Marraco, uno de los pocos políticos aragoneses de peso en el momento, piensa que con el «nuevo régimen» (la República) van a cambiar las cosas y propone que se dirija una protesta a las Cortes. Pero las cosas no cambian y años más tarde (1934) es otro diputado aragonés, Jesús Comín, quien hace una interpelación en la que destaca las tarifas discriminatorias que sufre la línea en relación con los otros dos pasos fronterizos, Irún y Port-Bou, lo que perjudica el tráfico frutero. Dice que cuando ocasionalmente la Compañía las ha igualado la fruta de Lérida ha acudido masivamente a esta frontera. Pide también el diputado la electrificación del trayecto puesto que es aquí mismo donde se produce tanta energía hidroeléctrica.

Cuadro 2
PRECIO DE LOS BILLETES DESDE ZARAGOZA-NORTE

	<i>Sencillos</i>			<i>De ida y vuelta</i>			
	<i>Primera</i>	<i>Segunda</i>	<i>Tercera</i>	<i>Primera</i>	<i>Segunda</i>	<i>Tercera</i>	
A Canfranc o viceversa (España) . . .	27,90	20,95	15,40	36,95	27,80	20,40	
De Canfranc o viceversa a (Francia)	Bagnères de Bigorre	76,15	51,40	33,50	114,20	82,25	53,60
	Bagnères de Luchon	105,85	71,45	46,60	158,80	114,35	74,55
	Bordeaux-Saint Jean	144,15	97,30	63,45	216,25	155,70	101,50
	Carcassonne	177,50	119,80	78,10	266,25	191,70	124,95
	Font-Romeu-Odeillo-Via	233,80	152,30	102,90	350,70	243,70	164,60
	Laruns-Eaux Bonnes	39,20	26,45	17,25	58,80	42,35	27,60
	Lourdes	57,20	38,60	25,15	85,80	61,80	40,30
	Olorón Sainte Marie	23,90	16,10	10,50	35,80	25,80	16,80
	París-Quad d'Orsay	409,05	276,15	179,95	613,55	441,80	287,95
	Pau	39,65	26,75	17,45	59,45	42,80	27,90
	Pierrefitte-Nestalas	66,20	44,70	29,15	99,35	71,50	46,60
Toulouse-Matabiau	136,95	92,45	60,25	205,45	147,90	96,40	

NOTA: El recorrido español es en pesetas y el francés en francos: A dichos precios sólo hay que agregar el derecho de sello de recibo.

No conocemos si previamente a la inauguración de la línea llegó a hacerse alguna vez un estudio de tráfico. La realidad fue en cualquier caso muy modesta. En 1929-1930 la revista «Aragón» publicaba estos datos, proporcionados al parecer por la Compañía del Norte (cuadro 1).

No cambió la situación en los años siguientes. A título de curiosidad más que otra cosa reproducimos la tarifa de precios para viajeros existente en mayo de 1936, ya en vísperas de nuestra guerra civil. Por lo menos en la Estación del Norte zaragozana se podía adquirir un billete para ir hasta la parisina del Quai d'Orsay (cuadro 2).

4. *La posguerra*

Durante los años de la contienda española el tráfico con Francia estuvo «eficazmente» interrumpido: se tapió el túnel del Somport. Se temía que llegaran refuerzos para ayudar al ejército republicano. Recordemos que las dos cabeceras de los valles de Tena y del Aragón eran «nacionales» y durante algún tiempo se comunicaron gracias al apoyo de fuerzas especiales. Así se constituyó el primer «batallón de esquiadores» de nuestro ejército, núcleo entonces de elite en el que formaron algunas personas que luego ocuparon cargos importantes en el régimen de Franco, como Luis Gómez Laguna, intercambiaban pertrechos o refuerzos por los trazados de Formigal y la Canal Roya.

En la posguerra la red ferroviaria en Aragón, explotada por la RENFE desde 1941, rindió

Cuadro 3
BILLETES EXPEDIDOS

<i>Años</i>	<i>Billetes</i>	<i>Años</i>	<i>Billetes</i>
1929	174.298	1947	289.827
1941	215.805	1948	304.718
1942	247.141	1954	329.533
1943	244.624	1964	489.581
1946	266.710		

Cuadro 4
MERCANCÍAS

<i>Años</i>	<i>Toneladas expedidas</i>	<i>Toneladas entregadas</i>
1941	67.547	35.803
1943	83.455	116.184
1944	73.041	109.439
1947	74.268	77.244
1954	–	106.212
1964	93.252	41.018

plenamente sus servicios. Incluso se abrieron nuevas líneas regionales, como la de Alcañiz-Val de Zafán. Otra cosa era el tendido y material rodante, en muy mal estado. Eran tiempos en los que apenas existían automóviles y los autobuses de línea, como antes habían hecho las diligencias, enlazaban con los núcleos sin estación ferroviaria. La comunicación internacional por el Canfranc se restableció al final de la guerra, cobrando fuerza con la ocupación alemana. Se dice que durante la guerra mundial discurrieron hacia el «Eje» trenes con mercancías estratégicas más o menos emboscados.

Incidente desgraciado y respuesta pintoresca fue el del incendio del pueblo «viejo» de Canfranc, a un par de kilómetros de la Estación. En 1944 un incendio destruyó 117 casas de las 132 del municipio. Se abrió una suscripción «patriótica» para la reconstrucción, recaudándose una cifra muy importante que nunca llegó a su destino. Fue un escándalo nunca aclarado.

Habría que referirse a los tráficos en este período. Son como siempre muy modestos pero al menos en cuanto a viajeros parecen más importantes que los de la década anterior. Es difícil disponer de estadísticas fiables porque el método de registro de la RENFE cambió respecto al empleado anteriormente por la Compañía del Norte y las que luego exponemos incluyen los trayectos intermedios (desde Ayerbe a Canfranc, incluyendo los pequeños

Cuadro 5
FRONTERAS Y LÍNEAS FERROVIARIAS FRANCESAS INTERNACIONALES,
POR PAÍSES

<i>Países</i>	<i>Líneas</i>	<i>Km frontera</i>	<i>Distancias medias</i>
Bélgica	6	460	77
Luxemburgo	2	60	30
Alemania	6	300	50
Suiza	5	396	79
Italia	3	410	137
Total sin España	22	1.626	74
España	4	570	142

núcleos del ramal Zuera-Turuñana). Resumidas por años y tal como en su momento las obtuve en el Archivo de la Fundación Renfe, son éstas (cuadro 3).

Más difícil es aún determinar el volumen de transporte de mercancías. Con todas las reservas y procedentes de la misma fuente, ofrecemos estos datos (cuadro 4).

A partir de la década de los sesenta cambia el panorama. El modelo de desarrollo español había elegido la carretera y la industria automotriz. Las líneas no prioritarias fueron cerrando una tras otra. Al comienzo de los setenta la amenaza se cernía ya sobre el Canfranc. De nuevo las fuerzas regionales se concitan en su defensa. Manuel Gómez de Valenzuela publica un folleto relatando la historia de la línea y pidiendo apoyo. De aquella misma época es un informe que hace para el CESIE (Consejo Económico y Sindical del Valle del Ebro) Juan Lacasa Lacasa, alcalde de Jaca e hijo del anteriormente mencionado. La ponencia destaca que del intercambio ferroviario total mantenido en aquel momento entre los dos países (unos cinco millones de toneladas) solamente unas cien mil, esto es, el 2 por 100, se transportaban por el Canfranc. La mayor parte además venía de Francia, que se quejaba del escaso contingente español: unos quinientos vagones en 1969, «prácticamente nada».

Destacaba Lacasa que Francia, desde su centralidad europea, encaraba con racionalidad su sistema ferroviario internacional (cuadro 5).

A su entender esto demostraba que respecto a la densidad de estas comunicaciones ferroviarias España estaba aproximadamente a la mitad de la media franco-europea. Pero que si se suprimiera la línea del Canfranc (considerando impracticable por su altura la línea de Puigcerdá, el otro «transpirenaico» construido según el acuerdo de 1904) quedaría nuestro país con sólo dos líneas para 570 kilómetros, además con las conexiones en los extremos, media de frecuencia ocho veces mayor que la general. Éste era, a su juicio, un argumento fundamental.

5. Interrupción del tráfico internacional: el accidente del puente de L'Estanguet

El Canfranc interrumpió su tráfico con Francia cuando un tren descendente hacia Bedous sufrió un accidente en el puente de L'Estanguet. Fue el 27 de marzo de 1970 y pudo incluso haber sido provocado por la SNCF para evitar «gastos» y cumplir planes. No hubo desgracias personales. La compañía francesa no hizo «ademán» de solucionar los pequeños desperfectos ni la RENFE planteó las reclamaciones que hubiera podido interponer. En el fondo las dos compañías estatales contemplaron la ocasión de clausurar la línea.



Alzado original de la boca sur (la de España) del túnel de Somport.

En ambos países la red nacionalizada suscribe con el Estado contratos-programa anuales con el objetivo de reducir «pérdidas»: el que quiera trenes que se los pague. Priman criterios de empresa privada frente a los del servicio público. Dentro de la general cactería ferroviaria española el Estado concede una atención prioritaria a las líneas radiales y a las de cercanías de las grandes ciudades. En Aragón esto se traduce en la modernización de la línea Madrid-Barcelona y el estricto mantenimiento de todas las demás: justo (y no siempre) lo necesario para prevenir accidentes. Como en los primeros tiempos de la implantación ferroviaria nuestra región es justamente un territorio por el que hay que discurrir para comunicar las dos primeras capitales españolas. Y en un segundo término para mantener el servicio hacia Castejón y Alsasua, conectando con la parte norte de la meseta y el Cantábrico.

Para conservar en funcionamiento las líneas «deficitarias» las comunidades autónomas han de pagar ahora una subvención a RENFE que se pacta periódicamente. Los convenios que ha ido suscribiendo nuestra Comunidad Autónoma han sido más bien ramplo-nes. Se trata de pagar para mantener el servicio, como dijimos, pero en otras comunidades, como por ejemplo en Andalucía, el Estado revierte en obras lo percibido por la Comunidad.

Hasta ahora RENFE (y son veinticinco años) «ha mantenido» la línea. A veces se ha dicho que en ello han pesado criterios estratégicos, incluso preconizados por la OTAN. Lo cierto es que nuestra compañía estatal ha tenido mayor sensibilidad que la SNCF. Los trenes siguen «llegando» a la explanada de Los Arañones, muro de lamentaciones de las espe-

ranzas aragonesas. A veces, como ocurrió en alguna de las muchas protestas organizadas para la reivindicación de la línea, las locomotoras se han acercado al túnel y han silbado para hacer llegar su ruido al interlocutor mudo del otro lado. Pero es evidente que todo esto se ha tomado a «chufra» durante mucho tiempo y que ha llegado la hora de la verdad: cerrar o rehabilitar.

El futuro del Canfranc

1. *Irrumpen nuevos factores*

En estos últimos veinticinco años han venido ocurriendo *in crescendo* muchas cosas que poco a poco han cambiado las perspectivas. Son de destacar: la oposición ecologista a la invasión rutera del valle del Aspe y el fulgurante aumento del tráfico con Francia, consecuencia de nuestro despegue económico tras la incorporación a la Comunidad Europea.

Se perfila además (como señalaba Albert Setarrosa en el Simposio de Jaca) un nuevo derecho de los ciudadanos comunitarios: el de salir de «su enclavamiento». Es decir, el derecho a disponer de comunicaciones suficientes en aquellas comunidades que por circunstancias históricas han quedado rezagadas. «Es un derecho inherente a todos los territorios y deriva de la equidad en forma de voluntad europea de cohesión y convergencia»

Hoy Aragón se comunica por carretera con Francia por el túnel de Bielsa-Aragnouet: es un túnel «a tiempo parcial» (prensa francesa), se cierra a veces por riesgo de aludes. Su ruta de acceso es larga. Hay también una conexión muy mejorada a través del puerto del Portalet entre Sallent de Gállego y Laruns, pero la bella carretera de montaña no reúne las condiciones adecuadas para el gran tráfico. Se han descartado *sine die* otras conexiones en su tiempo iniciadas: la de Benasque hacia Bagnères de Luchon: la carretera española llega hasta la prevista embocadura del túnel pero ahí se queda (podría hacerse sin gran esfuerzo económico una ruta de montaña, sin túnel, practicable en verano). En el caso de Gavarnie es la carretera francesa la que llega hasta la posible continuación de la española de Broto por San Nicolás de Bujaruelo: se teme con razón que la apertura de este paso perjudicaría la integridad de los parques nacionales de Ordesa y Gavarnie. Es de señalar que esta última conexión era la que los ingenieros de Napoleón tenían preparada para su acceso al «teatro de guerra de España» en 1811 según cartas de la época. Son, como se ve, dos casos en los que ambos países han ido por su cuenta. Es el peligro de estos negocios.

En la N-330 (Huesca-Jaca-Somport) se han hecho mejoras importantes. La autovía Zaragoza-Huesca del prepirineo en Nueno. De ahí sigue a la frontera en buenas condiciones aunque con una sola vía, hallándose casi ultimado el nuevo túnel carretero de Somport, en el que se han invertido por los dos países más de 20.000 millones.

Pero así como aquí se aceptaron sin demasiadas protestas los destrozos que se hicieron en el valle del Aragón (siempre han primado nuestros deseos de hallar comunicaciones), por la parte francesa los habitantes del valle del Aspe han presentado una feroz oposición. Es desde luego un paraje muy bien conservado, con unos desniveles muy superiores a los

españoles (el Pirineo es mucho más abrupto en la vertiente francesa). Las obras han sido siempre muy contestadas: se teme que el valle se convierta en el corredor pirenaico de las cargas pesadas y peligrosas. Desde luego la doble vía está descartada y aun los tramos convencionales se encuentran muy retrasados, tanto que no estarán terminados antes de diez años.

Los desastres de los túneles de Chamonix y ahora del austriaco de Kaprun, han obligado a continuas revisiones del proyecto del túnel del Somport, lo que sin duda contribuirá a su seguridad y modernidad. Pero no parece que pueda cumplir la función para la que fue concebido. Quedará como conexión turística y transporte ligero.

Como comentaba al respecto Georges Azavant (consejero general de los Altos Pirineos) en el Simposio de Jaca: «Actualmente el turismo es la actividad esencial de nuestros valles. Prácticamente no vivimos de otra cosa»

Resurge así en Francia, de nuevo abruptamente y quizá con más fuerza que nunca, la idea de rehabilitar el Canfranc. Al menos como solución provisional y hasta que llegara el momento de hacer ese túnel de «baja cota» (en el horizonte del 2020 y con un presupuesto estimado en torno al billón de pesetas).

2. Estudios de tráfico

Aunque los políticos no hayan sido en este último período particularmente sensibles a la reapertura del Canfranc algo han tenido que hacer ante tanta «agitación patriótica».

El 17 de julio de 1988 se conmemoró el sesenta aniversario de la inauguración de la línea con una concentración de diez mil personas en Canfranc. En aquel momento pareció que RENFE cambiaba de actitud: el director de la 7.^a Zona, Carlos García Cañibano, creía firmemente en las posibilidades de la línea. La actitud de la compañía ferroviaria cambiaría radicalmente poco después.

En este mismo año la Diputación General de Aragón encargó un estudio de viabilidad a la consultora Sánchez Blasco Asociados, S.A., que rindió un grueso volumen compuesto esencialmente por cuestionarios evacuados por empresas locales y alguna de otros confines, como la Ford de Almusafes. Los encuestados se movieron, como era natural, en términos de posibilismo: los tráficos utilizarían el Canfranc según los precios finales que les propusieran.

Según los datos que manejó la consultora, procedentes de fuentes oficiales, en 1986 habían entrado en España a través de la frontera francesa 19 millones de viajeros por carretera y sólo dos por ferrocarril. Solamente 227.000 viajeros habían entrado por Canfranc: poco más del 1 por 100; la salida algo superior: un 1,4 por 100. El volumen de mercancías transportado a través del Pirineo se podía estimar en unos 13 millones de toneladas anuales, de los cuales sólo dos lo hacían por ferrocarril. Del total de ese volumen las mercancías con origen/destino Portugal suponían alrededor de un millón de toneladas y sólo 100.000 las marroquíes. La concentración de tráficos por las dos fronteras usuales era patente: por La Junquera pasaban un 66 por 100 de las exportaciones españolas y un 55 por 100 de las importaciones; por Irún lo hacían el 43 por 100 de las importaciones y el 30 por 100 de las

exportaciones. Por Canfranc solamente habían pasado en ambos sentidos 35.000 toneladas al año. Datos similares en cuanto al uso de fronteras presentaba el transporte ferroviario, donde en la práctica sólo funcionaban esos dos pasos.

El estudio de las encuestas realizadas permitía aventurar a la consultora (con todas las reservas) que el restablecimiento de la línea podría proporcionar un tráfico aproximado de un millón de toneladas/año, proveniente por mitades de las industrias aragonesas de importancia (Balay, Grupo Luengo, Saica, Cables de Comunicaciones, etc.), y los fabricantes de automóviles (General Motors y Ford de Valencia), aparte de los tradicionales movimientos agrarios: maíz francés y cítricos españoles.

En resumen, nada significativo, aunque en aquel momento se entendió que este volumen de un millón de toneladas de mercancías (de viajeros no se hablaba) bastaría para el funcionamiento no deficitario de la línea. Pero aquí quedó todo.

3. *El «ferroustage». La reapertura de la línea se eleva a la CEE*

A la vista de la resistencia de los habitantes del valle del Aspe los colectivos CRELOC y CREFCO impulsaron la idea del *ferroustage* o «carretera rodante». Era una forma de revitalizar el Canfranc, cosa tanto más acuciante conforme se iban realizando los trabajos de perforación del tan temido túnel y las carreteras de acceso. Sobre la «carretera rodante» publicó en septiembre de 1993 un interesante trabajo Luis Granell, portavoz de la asociación española. Muy sintéticamente este «modo» de transporte consiste en subir camiones a plataformas de tren para salvar los peores puertos de montaña. Se utiliza en algunos tramos alpinos, alemanes y suizos, para combinar así las dos formas de transporte.

El *ferroustage* exige disponer de medios adecuados: plataformas rebajadas, gálibos suficientes en los túneles, radios de curva aptos para el caso, tracción eléctrica, ancho homologado, sin cuyos requisitos no puede ser viable. Granell lo explicó muy bien en su informe de casi cien páginas, en el que hay muchos datos y planos, estudiando la viabilidad del tramo Bedous-Jaca (57 kilómetros), aunque pareciera más interesante que arrancara por la parte francesa un poco antes, en el llano de Olorón, donde sigue rindiendo el ferrocarril de Pau.

La explotación que se proponía se basaba en trenes de 400 TBR, con una sola locomotora y unas 10 o 15 plataformas, aptas para transportar 50 o 75 vehículos ligeros, o 7 plataformas para vehículos pesados. El ciclo completo Jaca-Bedous (ida y vuelta) es de tres horas (una de ida, otra de vuelta y media en cada terminal). La capacidad del tramo Jaca-Bedous es de veinticuatro trenes por día y sentido, con una carga de 19.200 TRB, equivalente a 370 vehículos pesados.

La inversión completa a realizar en el tramo se estimaba en unos 12.980 millones de pesetas, lo que determinaba que la tarifa a establecer, con criterios de equilibrio de coste, ascendería a 1.693 pesetas para vehículos ligeros y 5.079 pesetas para los pesados. Como estos costes resultaban muy altos comparados con los que resultarían del uso de la carretera, se entendía que sería necesario subvencionar el uso del «modo» de transporte para que las tari-

fas se situaran en unas 675 pesetas/turismo y 2.025 por vehículo pesado.

El trabajo de los dos «Comités» para la reapertura de la línea, cuyo primer fruto evidente fue el de evitar el cierre por parte española, tuvo luego sus consecuencias en el Parlamento Europeo. En dos ocasiones (octubre de 1993 y mayo de 1995) se incluyó la línea Zaragoza-Canfranc-Pau en la red transeuropea de ferrocarriles. Pero en ambos casos la decisión fue anulada por el Consejo ante la falta de interés al respecto de Francia y España. Ahora parece que habrá nuevo intento, esta vez oficial.

4. *La inversión no puede contemplarse aisladamente: El Simposio de Jaca*

Poco a poco la cuestión se va perfilando en sus justos términos. No se trata sólo de los tráficos que pueda generar la línea en relación con la inversión a realizar. Desde una perspectiva histórica creo que puede ser útil reproducir aquí una nota del ya citado Bosch, quien muy sinceramente y a propósito de la construcción de los transpirenaicos, escribía en 1911:

«Arduo problema es decir si urge construir ferrocarriles para dar vida a las diversas comarcas que los desean y solicitan, o si es prudente esperar, para incurrir en los gastos que implica un ferrocarril, a que las comarcas acrediten con su riqueza y actividad, lo necesario de aquel gasto y lo justo de que el Estado subvenga a él».

Pero hoy el problema, como cuestión económica, se ha globalizado. Ya no se trata de vivificar «comarcas» sino de una suma de cuestiones de calado más complejo. El transporte por carretera satura y contamina. Hay una crisis permanente de petróleo. Hay una conciencia ecológica que muestra su resistencia a masacrar lo que resta de la reserva natural. Hay catástrofes terribles en los túneles ruterros. Hay una concentración tal en los dos extremos del istmo que impide en ellas actuaciones de importancia. Y hay, en fin, un incremento exponencial de intercambios con Francia que no hará sino aumentar cuando la Península se convierta en el siglo XXI en la ruta directa hacia el norte de África. Esto propiciará que España recupere la situación estratégica que tuvo en el medievo.

De todas estas cuestiones se habló en un Simposio celebrado en Jaca en 1998 bajo el título *Transporte sostenible en zonas de montaña* (cuyas actas fueron editadas). Es difícil resumir tantas intervenciones, provenientes además de personas que representaban intereses e ideologías muy diferentes. En su conjunto constituyen un material muy aprovechable en el terreno de las ideas aunque no en el de las mediciones. Pero al margen de las declaraciones concretas de quienes comparecían en nombre de las dos compañías ferroviarias (siempre cautas y políticas), el «espíritu» que impregna en el Simposio es el de que algo hay que hacer para repartir la carga del transporte entre los dos países, tanto territorialmente como entre los sistemas empleados, basculando hacia el ferrocarril. RENFE y SNCF contemplan ya la idea de un gran subterráneo por el Pirineo central. Su horizonte, el año 2020; presupuesto estimativo, unos 700.000 millones.

5. *Nuevos estudios e iniciativas*

La solución a tan largo plazo no podía contentar a nadie, suponiendo en realidad una nueva dilación. El transporte seguía creciendo. En la actualidad se calcula el transporte que llega a España es de unos 117,4 millones de toneladas, de las que 63 lo hacen por carretera, 49,9 por mar y 4,5 millones de toneladas por ferrocarril.

Estas cifras se traducen en un impresionante tráfico de camiones. En efecto, en 1997 atravesaron cada día el Pirineo 13.000 camiones, de los que 6.727 lo hicieron por La Junquera, 5.669 por Irún y 604 por otros pasos. En sólo diez años este tráfico se ha multiplicado por 3,5 (mientras que en los Alpes se multiplicaba sólo por 2,9). Extrapolando piensa Luis Granell que en el año 2017 podrían ser 30.000 los camiones que atravesarán cada día la frontera hispano-francesa. Esto provocará desvíos hacia los pasos centrales, que por su carácter de carreteras convencionales no podrán absorberlos.

Dominique Becker, ingeniero del Consejo Superior de Puentes y Calzadas, entiende que es necesario multiplicar por cinco el tráfico de mercancías por ferrocarril de aquí al 2015. Para ello cuenta con mejorar los dos pasos existentes, la construcción de la nueva línea mixta de alta velocidad y mercancías Barcelona-Perpignan de ancho normal (horizonte 2008) y la reapertura del Canfranc.

Reabrir el viejo ferrocarril transpirenaico no es ciertamente sencillo, sobre todo por los problemas que presenta la vertiente francesa: existen rampas de hasta 4,3 por 100 en seis tramos, con un total de 7 kilómetros. En el valle de Aspe abundan, además, las curvas cerradas, de hasta 200 metros de radio. Para superar estas dificultades se construyeron atrevidos viaductos y túneles, como el helicoidal de Sayerce, que hoy todavía llaman la atención de los viajeros.

Pero estas dificultades se han exagerado hasta el mito. Precisamente esta línea dispone de los subterráneos más amplios de los ferrocarriles del sur de Francia, con gálibo suficiente: estaban preparados para los trenes españoles hasta Bedous. Los problemas de tracción no son hoy lo que eran. En definitiva se piensa que un Canfranc debidamente modernizado puede constituir una solución eficaz para resolver los problemas de transporte hasta que llegue el momento en que sea estrictamente necesario disponer del túnel de baja cota.

6. *El estudio de la consultora Systra*

Consecuencia de estas preocupaciones fue la petición de nuevos informes. Nuestro Ministerio de Fomento lo encargó en julio de 1999 a la consultora Iberinsa («Viabilidad del corredor ferroviario Valencia-Zaragoza-Pirineos»). Por su parte el Consejo Regional de Aquitania adjudicó otro estudio sobre la parte francesa de la línea a las consultoras Systra (SNCF) y JLR Conseil.

Iberinsa no ha entregado hasta ahora su trabajo. Sí lo ha hecho la consultora francesa, cuyas conclusiones más significativas nos facilita Luis Granell, portavoz de la CREFCO.

El estudio de Systra-JLR contempla tres escenarios diferentes: el primero, utilizar la línea para viajeros, con tres posibilidades que van desde una actuación mínima para permitir la

circulación de trenes turísticos entre Olorón y Bedous (actualmente la línea sigue en funcionamiento entre Pau y Olorón), hasta que puedan utilizarla tanto trenes turísticos como regulares hasta Canfranc, siempre con tracción diesel. El segundo escenario incluye la circulación de trenes de mercancías que, según las tres posibilidades planteadas, serían traccionados por locomotoras térmicas o eléctricas, pero en todos los casos con ruptura de carga, es decir, manteniendo el ancho de vía ibérico entre Canfranc y Zaragoza. El tercer escenario aborda ya la extensión del ancho internacional en España, electrificado y hasta Zaragoza.

El coste estimado de estas distintas posibilidades en el tramo francés oscila entre los 13 millones de francos (325 millones de pesetas) de la reapertura para trenes turísticos hasta Bedous, y los 580 millones (14.500 millones de pesetas) de la solución más ambiciosa. La capacidad de la línea se movería entre 1,4 millones de toneladas (MT) anuales de carga neta si se utiliza tracción diesel y se mantiene la ruptura de carga en Canfranc, y los 5 MT/año si se electrifica y se unifica el ancho de toda la línea. El mismo estudio estima que la inversión a realizar por España en su tramo, en esta última hipótesis, se elevaría a 1.300 millones de francos (32.500 millones de pesetas). Estas cifras eran ya las que avanzaban Crefco y Creloc.

En cuanto a los tráficos pueden sintetizarse así: pocos viajeros pero muchas mercancías.

El tráfico potencial de viajeros sería según este estudio escaso: unos 380 por día en 2015, a los que habría que sumar 640 viajeros locales en la parte francesa y 950 por motivos turísticos (sólo en temporada). En cambio el de mercancías podría ser muy importante. Los modelos aplicados en el estudio arrojan unas cifras que oscilan, para el mismo año, entre 2,35 MT netas al año si se utiliza tracción diesel y 3,5 MT si ésta fuera eléctrica. Este tonelaje supondría el 21 por 100 del total que utilizaría en esa fecha el ferrocarril entre los dos países.

La mayor parte de la carga que utilizaría el ferrocarril de Canfranc procedería o tendría como destino el centro y el sur de la península Ibérica, comprendido Portugal. La prevista plataforma logística de Zaragoza jugaría un papel fundamental en estos tráficos, puesto que las consultoras consideran que buena parte de los mismos se realizarían por carretera hasta la capital aragonesa, para seguir hacia el norte de Europa por ferrocarril. Se entiende que la explotación de la línea, en la hipótesis más ambiciosa (esto es ancho UIC y electrificación), podría ser equilibrada.

7. Aquitania apuesta por reabrir la línea

A la vista de este informe, el 27 de marzo de 2000 el Gobierno francés y el Consejo Regional de Aquitania acordaban incluir la reapertura del ferrocarril Pau-Canfranc en el Contrato de Plan Estado-Región 2000-2006. Desde este momento la cuestión cambió de signo. Una vez más ha habido que esperar las decisiones (e intereses) de la nación vecina. Y si la línea pudo culminarse en su momento por los deseos de disponer de buenas comunicaciones con Argelia (que parecía a muchos que se configuraba como una extensión de la metrópoli), ahora son otras las motivaciones: la necesidad de trasvasar el transporte del camión al ferrocarril. La posición central de Francia en el núcleo actual de las naciones de la U.E. satura sus

carreteras y provoca continuas protestas. Hay contaminación y el petróleo tiene inesperados ciclos alcistas.

Así las cosas en la cumbre hispano-francesa de Santander (23 de mayo de 2000) los ministros Álvarez-Cascos y Gaysot decidieron poner en marcha todas las acciones necesarias para la reapertura de la línea. En comparecencia ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso del 15 de junio Álvarez Cascos afirmó que el ferrocarril de Canfranc se reabrirá con ancho internacional y electrificado hasta Zaragoza. Se pedirá su inclusión en la red transeuropea de transportes, asunto del que hay informes contradictorios aunque las perspectivas sean buenas. Poco después de aquella fecha el Pleno del Congreso aprobaba casi por unanimidad una proposición no de ley recogiendo todas estas aspiraciones.

El asunto sin embargo no había trascendido demasiado en el plano nacional, y lo cierto es que para el año 2001 los presupuestos del Estado solo incluyen nominalmente una partida bastante reducida para el concepto. Los políticos regionales del Partido Popular aseguraron que los 70 millones contemplados en las cuentas del Estado significaban de suyo una «voluntad política» que antes no existía. Representaban el «comienzo» de un proceso a ejecutar en anualidades sucesivas con partidas mucho más importantes.



La llegada del AVE a Zaragoza, abre nuevas perspectivas (croquis de «El Periódico de Aragón»).

8. *Situación actual*

Así estábamos hasta que a fines de año, momento en el que escribo estas líneas, no solo parece que se confirman plenamente estas buenas impresiones del Canfranc, sino que Zaragoza está en trance de experimentar su «segunda» revolución ferroviaria. En pocas semanas el Boletín del Estado «ha hablado», que es la forma con que la Administración (según el ministro de Fomento Alvarez Cascos) debe encarar estas promesas. Y la verdad es que a todos nos ha llenado de alegría lo que hemos leído en estos boletines. El asunto es bastante complejo y ya para terminar conviene que veamos lo que tenemos:

- La línea Zaragoza Teruel va a ser objeto de una remodelación muy importante, habiéndose licitado ya (por unos 500 millones) los proyectos de los distintos tramos.- Seguirá siendo de ancho «ibérico», lo que tiene ventajas e inconvenientes. Entre las primeras de que rendirá con las demás de ancho convencional, pero deberá trasbordar los viajeros al AVE Madrid Barcelona en Zaragoza, y las mercancías a Europa al futuro Canfranc UIC. Por otra parte pensamos que no tendría sentido que la Gran Velocidad de que va a disponer este tramo (hasta 160 km/hora, poco más de una hora Teruel-Zaragoza), no se prolongara hasta Valencia. Al fin y al cabo el tráfico de todo el Cantábrico con la costa levantina (por ferrocarril y carretera) es quizás la principal renta de situación para el despegue de la provincia. Teruel había apostado por constituirse en punto del trayecto del AVE Madrid Valencia, cosa que el ministerio parece haber descartado definitivamente.
- Para Zaragoza la nueva situación brinda posibilidades importantísimas. De una parte el AVE Madrid Barcelona, que la sitúa a poco más de una hora de las dos grandes ciudades españolas. Pero además la línea UIC, electrificada y eliminados algunos de los puntos más duros del trazado, tienen que erigirla en uno de los centros de distribución intermodales de mayor importancia en Europa. Cobra así sentido todo el dispositivo implantado en torno al aeropuerto: apeadero en el «by-pass» para conseguir más paradas del AVE, centro de transbordo de mercancías (la plataforma «Plaza-2000») de los trenes convencionales al ancho UIC, y hasta posibilidad de que algún tren Talgo pueda estudiar nuevas comunicaciones Madrid-Pirineo y por Pau a París. Cartas muy buenas para jugarlas por buenos jugadores.
- Y en fin, el restablecimiento del Canfranc. De ello también está hablando el Boletín. La conexión electrificada Tardienta-Huesca en ancho ibérico. Y finalmente la nueva línea UIC que un tanto sorpresivamente parece que vá a elegir el trayecto habitual de Tardienta en lugar del ramal Zuera-Turuñana que acortaría un buen número de kilómetros.

En todo caso parece que vamos a tener un «final feliz» que ciertamente se han ganado bien los colectivos que durante tantos años han mantenido la llama de la esperanza.

Bibliografía

Los datos de este trabajo han sido obtenidos en los siguientes archivos y bibliotecas:

ARCHIVO HISTÓRICO DE LA ADMINISTRACIÓN, de Alcalá de Henares (Madrid).

FUNDACIÓN RENFE (Madrid).

ARCHIVO DE COSTA (Graus, Huesca)

BIBLIOTECA DE LA DIPUTACIÓN DE ZARAGOZA.

BIBLIOTECA Y ARCHIVO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA.

ARCHIVO DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA ARAGONESA DE AMIGOS DEL PAÍS (Zaragoza).

HEMEROTECA MUNICIPAL DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID.

HEMEROTECA MUNICIPAL DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA.

Respecto a libros y publicaciones:

ARTOLA, Miguel (dir.) (1978), *Los ferrocarriles en España*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España.

WAIS, Francisco (1974), *Historia de los ferrocarriles españoles*, 2.ª edición.

MADRAZO, Santos (1984), *El sistema de transportes en España*, Ediciones Turner.

Francia y el desarrollo económico de Europa, Editorial Tecnos, 1971.

FORCADELL ÁLVAREZ, Carlos y FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy (1999), *Las comunicaciones en Aragón*, Institución «Fernando el Católico».

Actas del Simposio sobre transporte sostenible en zonas de montaña, Diputación General de Aragón, 1999.

Artículos de Carlos Albasini Martínez, y en lo referente a la situación actual a los de Luis Granell, a ambos agradezco su colaboración en este tema de común ilusión; los datos históricos están más extensamente tratados en mi libro *El ferrocarril del Canfranc y los transpirenaicos*, Madrid, Editorial Aldaba, 1988.

Santiago Parra, Zaragoza 1932, licenciado en Derecho, es funcionario del Ministerio de Hacienda. Dentro de su especialidad ha escrito algunos libros y colaboraciones. Presidente del SIPA (Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón), veterana entidad regionalista que arranca sus raíces en la Exposición Hispano Francesa de 1908, se ha interesado desde hace años en la historia del ferrocarril del Canfranc, tema al que ha dedicado varias publicaciones, entre ellas el libro *El ferrocarril del Canfranc y los transpirenaicos*. Dirige la Revista «Aragón».