



Vía electrificada y con tres carriles entre Huesca y Tardienta.



Un 596 esperando su salida hacia Jaca y Canfranc en la estación de Huesca.



Comienzo de la variante de Huesca, lado Zaragoza: a la izquierda, vía de tres carriles hacia Huesca, a la derecha, vía directa hacia Canfranc.



Cambiador de ancho de ejes de Huesca, utilizado solo al principio de la entrada en servicio de la electrificación Tardienta-Huesca por los TRD con bogies "Brava" que hacían el servicio Zaragoza-Jaca. Los TRD que llegaban de Zaragoza por vía estándar, cambiaban de ancho antes de entrar en Huesca y luego seguían hasta Jaca por vía de ancho ibérico. Al poco tiempo, el servicio Zaragoza-Jaca se empezó a hacer con TRD sin bogies intercambiables, realizando todo el trayecto por vía de ancho ibérico.

De Huesca a Canfranc: disfrutando del tren por una de las líneas más espectaculares de España

Texto y fotos: Victor Luri



Vías de entrada a la estación de Huesca: a la izquierda, antigua vía a Canfranc, hoy sin servicio, y a la derecha, vía de tres carriles hacia la estación.

La línea de Canfranc: un recorrido del siglo XIX al siglo XXI

No es la intención de este artículo hablar sobre la historia de la línea de Canfranc, los vaivenes de la posible reapertura, los aspectos políticos, etc. Sobre esta línea hay ya suficiente cantidad de artículos, informes, etc. Simplemente pretendo realizar una somera descripción del tramo Huesca-Canfranc en la actualidad: estaciones, túneles,



Comienzo de la variante a Canfranc, a la salida de la estación de Huesca.



Bifurcación a Huesca (izquierda) y hacia Zaragoza (derecha) en la variante de Huesca, vista desde la vía lado Canfranc.



Punto de cruce denominado "Hoya de Huesca" en la variante de Huesca, construido con andenes y paso subterráneo, pero sin parada comercial desde su entrada en servicio.



puentes, material motor, servicios... Una línea concebida con planteamientos del siglo XIX que se resiste a morir en el siglo XXI. Probablemente si esta línea estuviera en el Reino Unido, Suiza, Francia o Alemania tendría una realidad muy distinta: sería uno de los puntales del desarrollo turístico de la zona, tanto en invierno como en el resto del año, por no decir que podría ser un elemento vertebrador transpirenaico de primer orden, similar a las grandes líneas alpinas; ¿Será en el siglo XXI cuando esta línea alcance los objetivos para los que nació a principios del siglo XX?

Actualmente el recorrido entre Zaragoza y Canfranc es uno de los recorridos ferroviarios más interesantes de España desde todos los puntos de vista: en poco menos de 4 horas podemos encontrar la mayor variedad de tipos de vías y sistemas de seguridad y explotación que se hay en nuestro país y, probablemente, en todo el mundo: trazados realizados con criterios del siglo XIX y nuevos trazados con soluciones técnicas del siglo XXI, vías electrificadas y no electrificadas, vía única, vía doble y hasta vía de tres carriles, bloqueo telefónico con enclavamientos manuales, bloqueo automático y CTC...

Sin duda, el trayecto Zaragoza-Canfranc es como un recorrido temático de la evolución del ferrocarril a lo largo de los años, todo ello aderezado por una variedad paisajística casi única en Europa: en casi 4 horas se pasa del árido valle del Ebro a los agrestes paisajes pirenaicos, pasando por las planicies cerealistas de Huesca y los accidentados relieves del Prepirineo oscense, horadado por el río Gállego.

Entre Zaragoza y Huesca la línea está electrificada y en excelente estado, dotada de vías de anchos UIC e ibérico, que, con una peculiaridad única en España, discurren separadas entre Zaragoza y Tardienta, y unidas (mediante el sistema de tercer carril) entre Tardienta y Huesca. Dispone de bloqueo automático, CTC y tren-tierra, y la velocidad máxima

Solo entre Huesca y Plasencia del Monte la línea tiene grandes rectas, ya que en el resto del tramo Canfranc-Huesca las rampas, túneles, puentes, curvas y contracurvas son la tónica general.



Puente metálico a la entrada del apartadero de Plasencia del Monte.

es de 160 km/h, aunque los automotores que realizan el servicio del "canfranero" no superan en este tramo los 120 kms/h.

El tramo Huesca-Canfranc

Sin embargo, la línea a partir de Huesca cambia radicalmente, ya que, salvo los primeros kilómetros que se modificaron con la construcción de una variante en 2007, el resto de la línea, ya sin electrificar, se encuentra en muy mal estado, con traviesas de madera y carriles de principios del siglo XX, aunque hay algunos tramos renovados entre Ayerbe y Jaca. Nos encontramos en la línea de Canfranc en estado puro: esta parte de la línea no está electrificada y las velocidades no superan los 60 kms/h, habiendo varias limitaciones a 30 y 20 kms/h por el estado

Apartadero de Plasencia del Monte.



Antigua estación de Turuñana, donde nació el enlace directo a Zuera, evitando el paso por Tardienta y Huesca, y ahorrando muchos kilómetros entre Zaragoza y Canfranc. Este tramo quedó fuera de servicio a principios de los años 70 del siglo pasado y necesitaría muy poca inversión para ponerlo de nuevo en servicio.

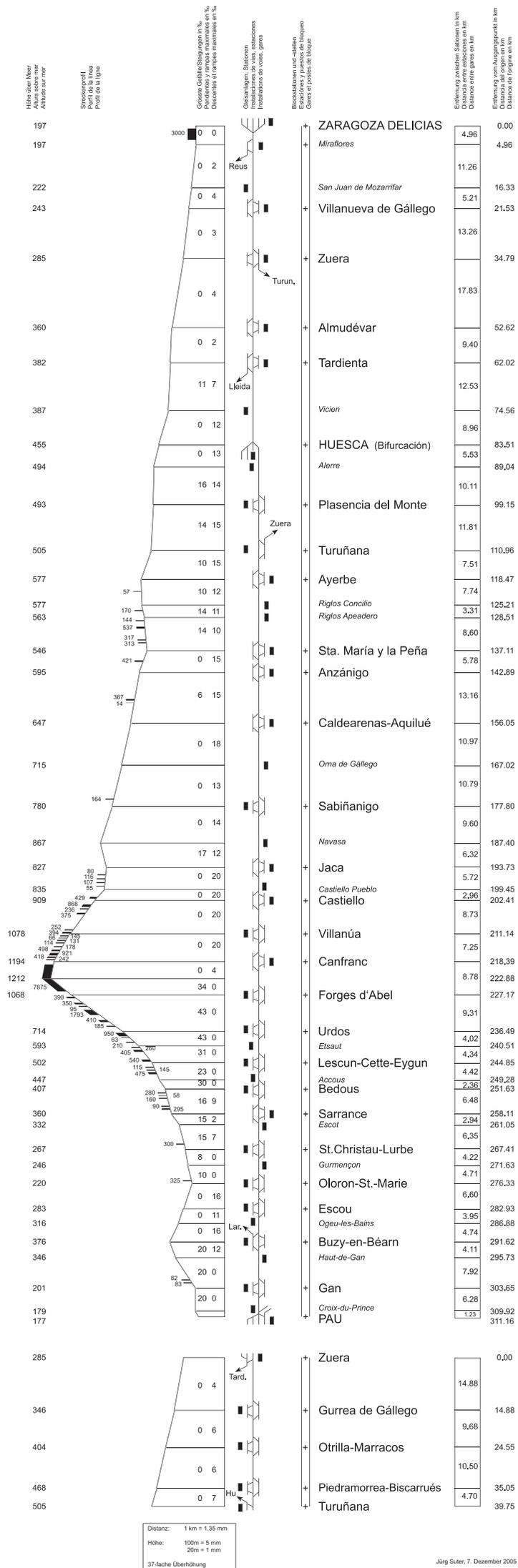


Señal mecánica de entrada a la estación de Ayerbe.

de vía. El tráfico se controla por bloqueo telefónico desde las estaciones de Ayerbe, Sabiñánigo, Jaca y Canfranc, que son las únicas en servicio entre Huesca y Canfranc. Hasta Jaca la vía no tiene pendientes importantes, aunque sí numerosas curvas de pequeño radio, ya que la línea aprovecha el recorrido del río Gállego. Los tramos más interesantes están entre Ayerbe y Sabiñánigo, especialmente el trazado por los Mallos de Riglos y el angosto paso por el

Uno de los escasos 592 que se adentran por la línea de Canfranc, saliendo de la estación de Ayerbe.

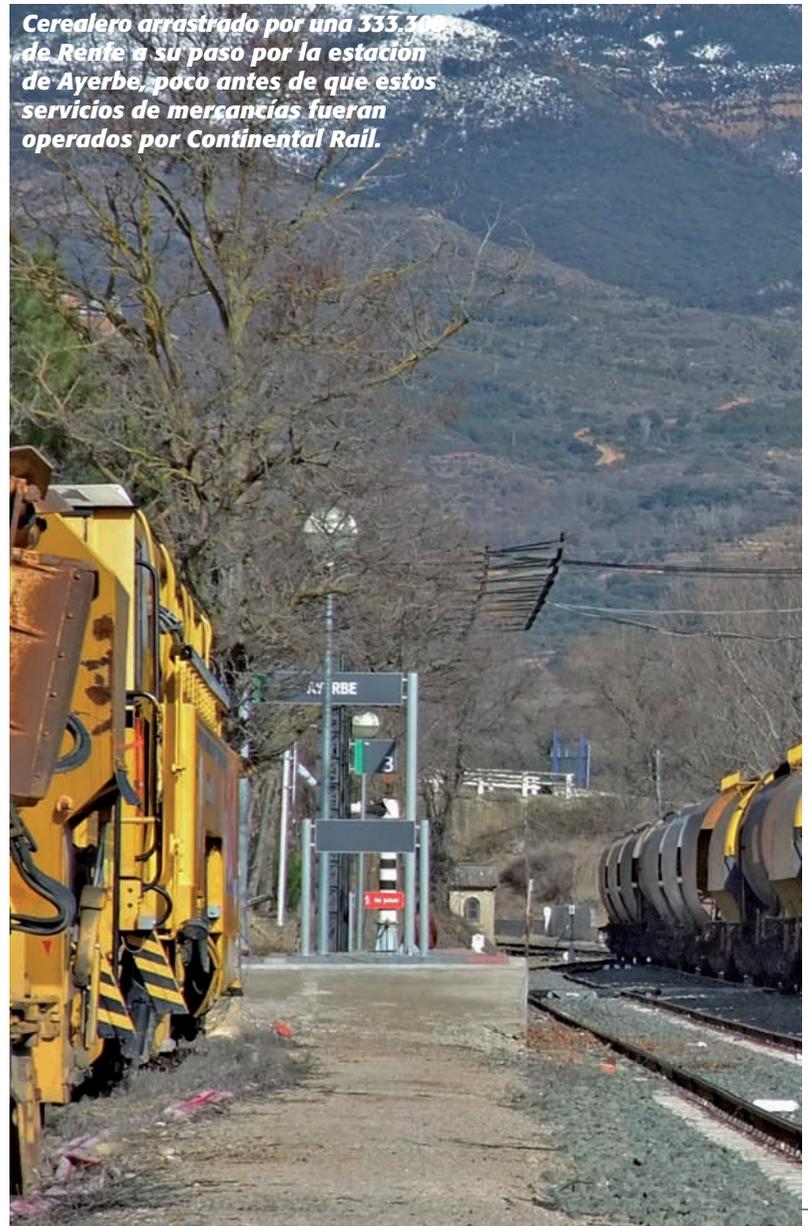




Estación de Ayerbe, único punto de cruce de trenes entre Huesca y Sabiñánigo.

embalse de la Peña.

En cambio, entre Jaca y Canfranc la línea adquiere características de línea de montaña, ya que debe ascender 368 metros en solo 24,6 km, remontando el curso alto del río Aragón. En este tramo no se superan en la actualidad los 50 kms/h, habiendo varios tramos (túneles, especialmente) con limitaciones de hasta 10 kms/h, que, por otro lado,



Cerealero arrastrado por una 333.300 de Renfe a su paso por la estación de Ayerbe, poco antes de que estos servicios de mercancías fueran operados por Continental Rail.



Un TRD con los nuevos testeros, esperando el cruce en la estación de Ayerbe.



Cruce de un TRD y un 596 en la estación de Ayerbe. El TRD procede de Jaca y el 596 tiene como destino Canfranc.

permiten disfrutar de unas vistas impresionantes del valle del Aragón desde la altura. Las obras de fábrica de este tramo son numerosas, ya que se atraviesan 19 túneles (con una longitud total de 5.594m), 9 puentes metálicos y el viaducto en curva de Cénarbe, con 28 arcos de 6 m de luz, uno de los más espectaculares de la red ferroviaria española.

Los servicios de pasajeros que recorren la

totalidad del tramo Zaragoza-Canfranc son, en la actualidad, dos de ida y vuelta, que emplean en recorrerlo casi 4 horas. Los sábados y domingos hay también un servicio adicional Zaragoza-Jaca. Los trenes que realizan estos servicios son los automotores de un solo coche de la serie 596 (conocidos entre los ferroviarios como los "tamagochis"), aunque de vez en cuando también se utilizan algunos de



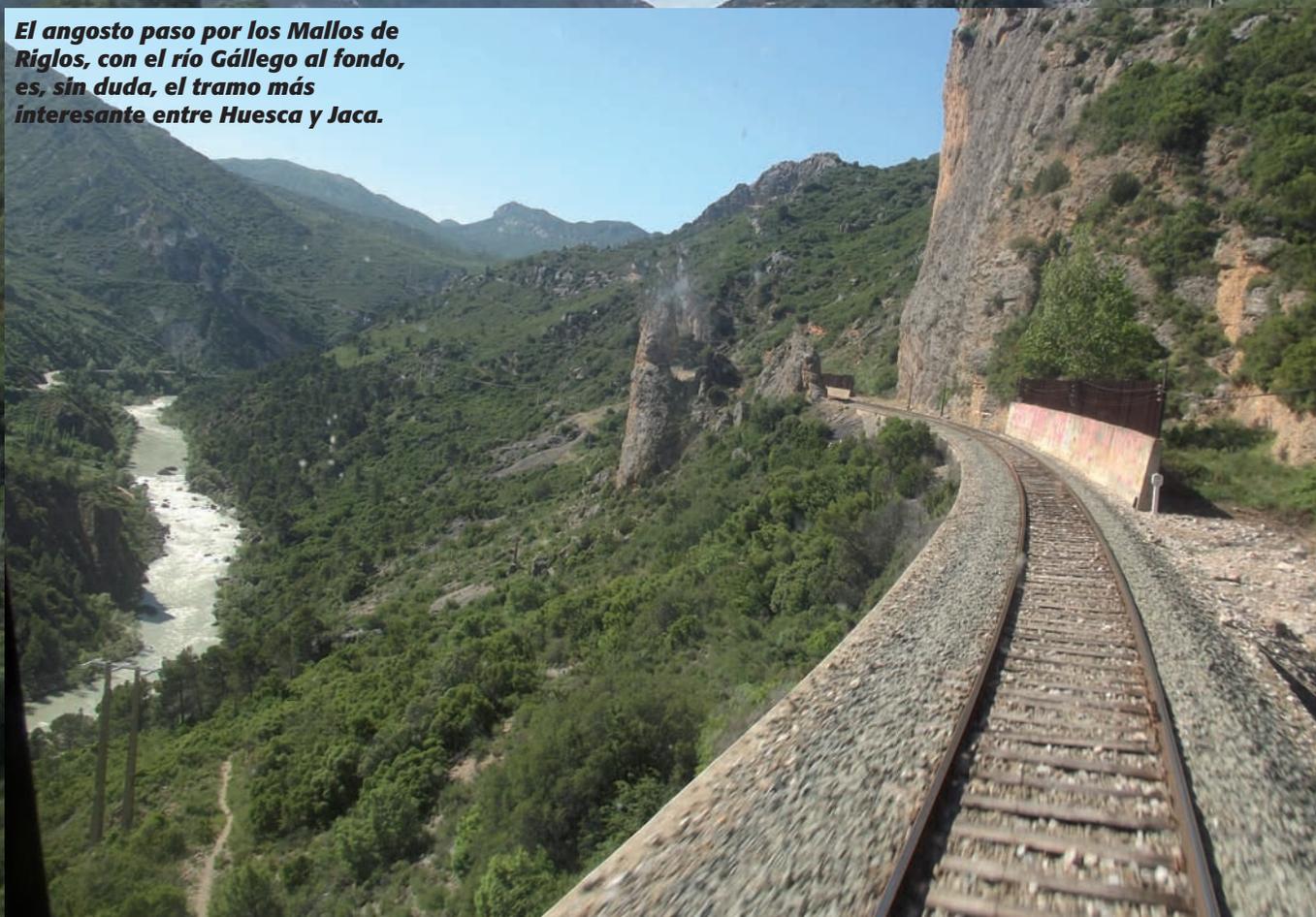


Apeadero de Riglos. Se observa el precario estado de la vía, especialmente de las traviesas.



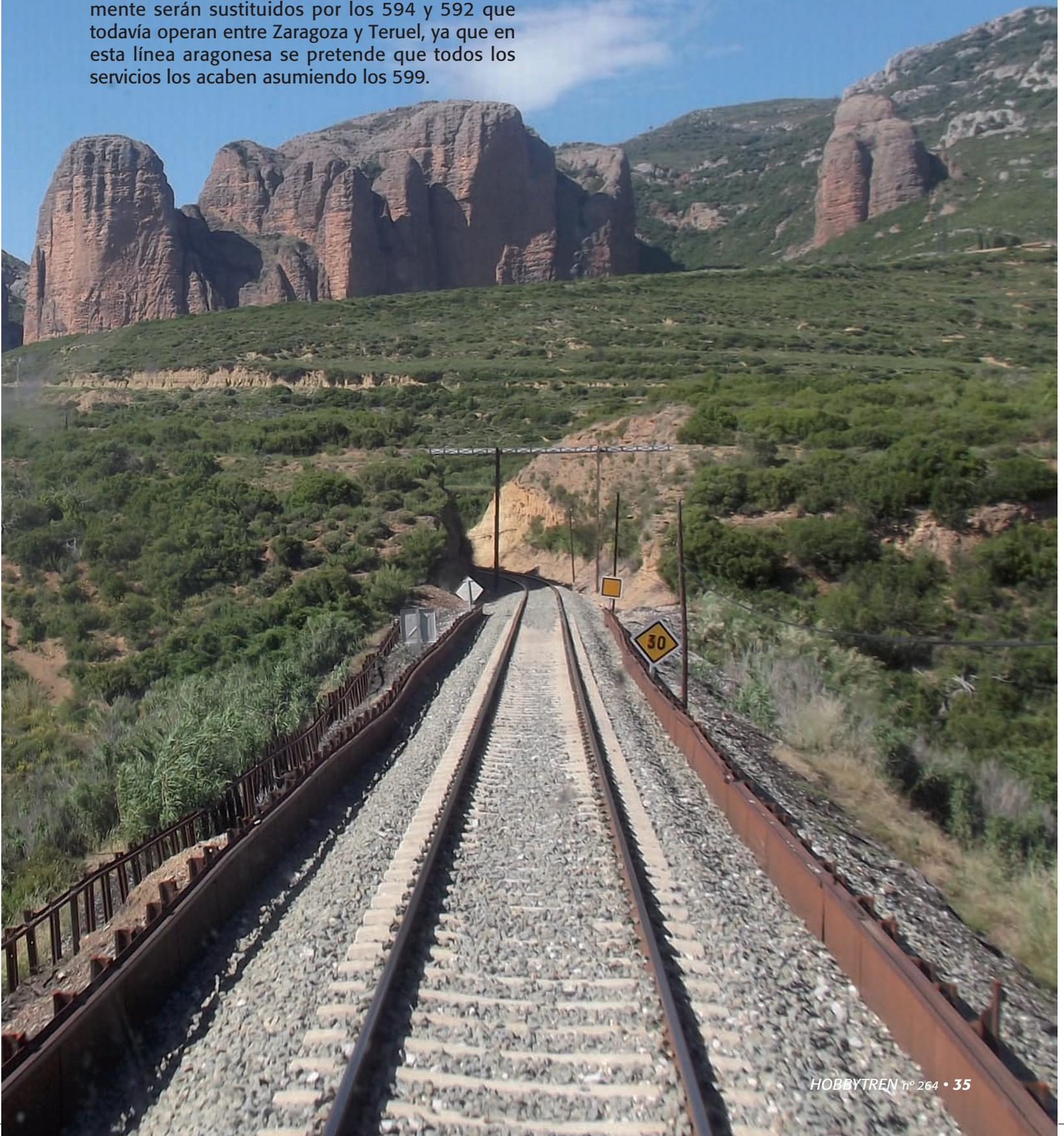
Antigua estación de Riglos-Borau, hoy llamado apeadero Riglos-Pueblo. El único viajero que espera el tren es un antiguo maquinista que trabajó muchos años en el "canfranero".

El angosto paso por los Mallos de Riglos, con el río Gállego al fondo, es, sin duda, el tramo más interesante entre Huesca y Jaca.



los 592 y 594 que quedan en servicio en el depósito de Zaragoza y que frecuentan con mayor asiduidad la línea de Teruel y Sagunto. De todos modos, aunque las 56 plazas de los "tamagochis" se adaptan como anillo al dedo a la demanda habitual de viajeros del tramo Huesca-Jaca, parece ser que les queda poco tiempo de servicio en esta línea (y en el resto de las líneas de Renfe en las que operan, como en Murcia o en Galicia), ya que se prevé darlos de baja definitiva a lo largo de 2016. Muy probablemente serán sustituidos por los 594 y 592 que todavía operan entre Zaragoza y Teruel, ya que en esta línea aragonesa se pretende que todos los servicios los acaben asumiendo los 599.

Llegando a Riglos con los famosos Mallos de Riglos al fondo. El tramo renovado que se observa se debe a un descarrilamiento de un mercancías hace unos años.





Espectacular puente metálico sobre el embalse de La Peña, lado Huesca.



Vías de entrada al apartadero de Santa María y La Peña, lado Huesca.



Vías de entrada al apartadero de Santa María y La Peña, lado Canfranc.



Interesante vista de la antigua estación de Santa María y La Peña desde el pintoresco puente que hay viniendo de Jaca.



Señal mecánica de entrada a Santa María y La Peña, lado Jaca. A la izquierda se ve la caseta del guardagujas del paso a nivel de la carretera Ayerbe-Jaca . Este fue uno de los últimos pasos a nivel guardados de Aragón en suprimirse.



Apedero de Anzánigo.



Túnel entre Anzánigo y Caldearenas.



Excelente estado de la vía entre Anzánigo y Sabiñánigo, aunque la ausencia de rectificaciones de trazado no permiten aumentar significativamente la velocidad de los trenes.



Puente metálico antes de llegar a Caldearenas.



Apeadero de Caldearenas, como casi todos los de las línea, renovado en los últimos años.

TUNELES HUESCA-JACA			
Número/nombre	Longitud	PK (Inicio Huesca)	Tramo de la línea
Del Conejo	57m	38,206	Ayerbe-Sta. María y la Peña
Peña Meseguera	170m	43,244	Ayerbe-Sta. María y la Peña
Sanchillerín	144m	45,860	Ayerbe-Sta. María y la Peña
Lecinar	537m	46,985	Ayerbe-Sta. María y la Peña
Gargocha	317m	49,854	Ayerbe-Sta. María y la Peña
De la Peña	313m	50,342	Ayerbe-Sta. María y la Peña
De las Lanás	421m	57,163	Sta. María y la Peña-Anzánigo
Santa Quiteria	367m	66,319	Anzánigo-Caldearenas
Oval	14m	66,599	Anzánigo-Caldearenas
De la Salve	164m	92,400	Caldearenas-Sabiñánigo
Total Túneles: 10 Longitud Total: 2,504mm			

TUNELES JACA-CANFRANC		
Número/nombre	Longitud	Tramo de la línea
1	80m	Jaca-Castiello
2	116m	Jaca-Castiello
3	107m	Jaca-Castiello
4	55m	Jaca-Castiello
5	429m	Jaca-Castiello
6	868m	Castiello-Villanúa
7	236m	Castiello-Villanúa
8	375m	Castiello-Villanúa
9	252m	Castiello-Villanúa
10	394m	Castiello-Villanúa
11	145m	Villanúa-Canfranc
12	66m	Villanúa-Canfranc
13	131m	Villanúa-Canfranc
14	114m	Villanúa-Canfranc
15	178m	Villanúa-Canfranc
16	498m	Villanúa-Canfranc
17	921m	Villanúa-Canfranc
18	418m	Villanúa-Canfranc
19	242m	Villanúa-Canfranc
Total Túneles: 19 Longitud Total: 5.625mm		

Los trenes turísticos

El intento más serio de revitalización y con mayor implicación de instituciones que se ha dado en la línea es el tren turístico "El Canfranero". Este tren, creado por los consorcios turísticos de la zona, el Museo del Ferrocarril de Madrid y Renfe para fomentar el turismo de verano en las comarcas de la Jacetania y Alto Gállego, realizó varias salidas durante los últimos tres años, con el recorrido Sabiñánigo-Canfranc-Sabiñánigo, incluyendo parada en Jaca (con visita al centro histórico de la ciudad) y visita guiada a la Estación Internacional de Canfranc.

nigo-Canfranc-Sabiñánigo,

includiendo parada en Jaca (con visita al centro histórico de la ciudad) y visita guiada a la Estación Internacional de Canfranc.

El material con el que se ha formado este tren turístico ha sido una composición histórica de 4 vagones de época: los coches "Prestigio" del Museo

Apeadero de Orna de Gállego. La mayoría de los edificios de estas antiguas dependencias ferroviarias están habitadas, como ocurre en este caso.



Otro de los espléndidos puentes metálicos de la línea, entre Caldearenas y Sabiñánigo.





Vista de los Pirineos, llegando a Sabiñánigo.

del Ferrocarril de Madrid, unos singulares y lujosos coches restaurante construidos en 1930 y que dejaron de circular de modo regular por las vías españolas a finales de los años 80 del siglo pasado desde 1999 pertenecen al Museo del Ferrocarril de Madrid. La locomotora titular de esta espectacular composición ha sido una 334, siendo, curiosamente, la primera de este tipo que circula por la línea de Canfranc.



Boca sur del túnel que hay antes de entrar a la estación de Sabiñánigo.

Estación de Sabiñánigo, renovada hace pocos años.



Un 596 esperando el cruce con el regional que baja de Canfranc.



Un 592 entrando en la estación de Sabiñánigo, realizando un tren especial de aficionados al ferrocarril con destino Canfranc. Este material ya se ve muy poco por la línea de Canfranc.



Enclavamiento Bouré de la estación de Sabiñánigo, en perfecto estado de funcionamiento.

Un TRD realizando el regional Canfranc-Zaragoza entrando en Sabiñánigo. Ese día no era un 596 el que realizaba este servicio porque numerosas personas de una excursión organizada regresaban de Canfranc Zaragoza.

Señal mecánica de entrada a Sabiñánigo, lado Jaca.



Viajando



Un 596 sin carenar entrando en Jaca procedente de Zaragoza.



Vista de la marquesina de la estación de Jaca.



Un cerealero con una 333-300 en cabeza, realizando un cruce con un 596 en la estación de Jaca.



Un 596 carenado, con decoración de trenes turísticos, esperando su salida en Jaca hacia Zaragoza.



Un 596 salvajemente grafitado esa noche en Canfranc, saliendo de Jaca con destino Zaragoza. Ese día los "artistas" que lo habían hecho estaban esperando cerca de Ayerbe para inmortalizar su "hazaña", algo que, según me comentaron los maquinistas de la línea, es bastante habitual, por desgracia.



Reloj ferroviario donde los haya en la estación de Jaca. Solo le falta funcionar...

Túnel a la salida de la estación de Jaca, con una de las numerosas limitaciones de velocidad que hay en la línea, en este caso, por humedades y mal estado en el interior del túnel.





Vistoso puente metálico sobre el río Aragón en Castiello de Jaca.



El mismo puente de la fotografía anterior, desde la cabina de un 596.

Los servicios de mercancías

Por lo que se refiere a los servicios de mercancías, hay tres trenes a la semana que transportan maíz en desde Canfranc hasta Zaragoza, para luego encaminarse



Puente metálico en Castiello de Jaca sobre la carretera Jaca-Canfranc.

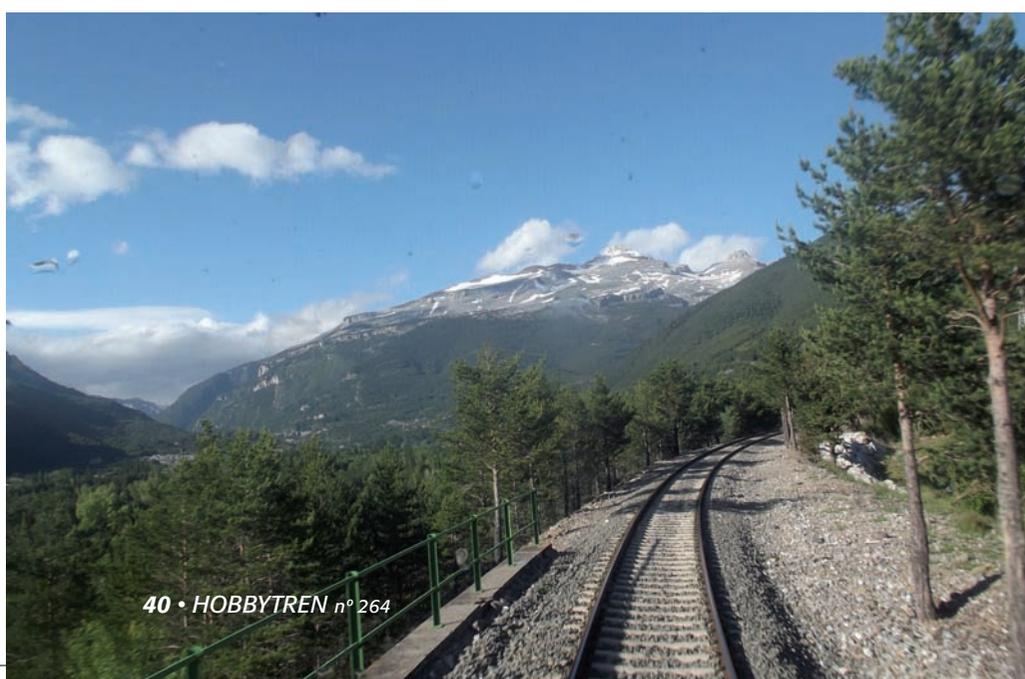


Puente metálico sobre el barranco La Selva, entre Castiello y Jaca.



Apeadero de Castiello-Pueblo, más cercano a la localidad que la antigua estación de Castiello.

hacia Martorell. Hasta diciembre de 2014 este servicio lo prestaba Renfe Mercancías, pero desde ese mes lo hace Continental Rail. El maíz procede del sur de Francia y llega en camiones por el valle de Aspe hasta la estación de Canfranc, donde existe un silo con cargadero, propiedad de Silos Aragoneses de Canfranc. Las composiciones están



Entrada al conocido como Túnel del Caracol, antes del viaducto de Cenarbe.



Impresionante vista de la Collarada desde la vía, entre Castiello y Villanúa.



Entrando en el viaducto de Cénarbe, lado Jaca, con la imponente figura de La Collarada al fondo.

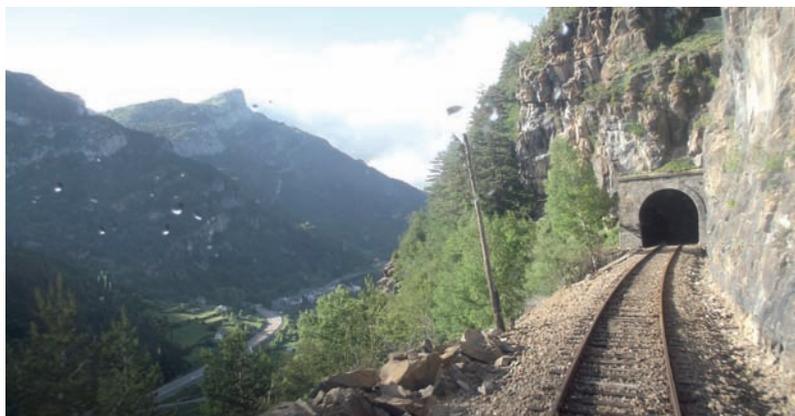


Viajando

Otra vista del viaducto de Cénarbe, esta vez entrando desde Canfranc.



Apeadero de Villanúa, muy alejado de la localidad a la que supuestamente da servicio...



Vista del valle del Aragón desde la vía, entre Villanúa y Canfranc.

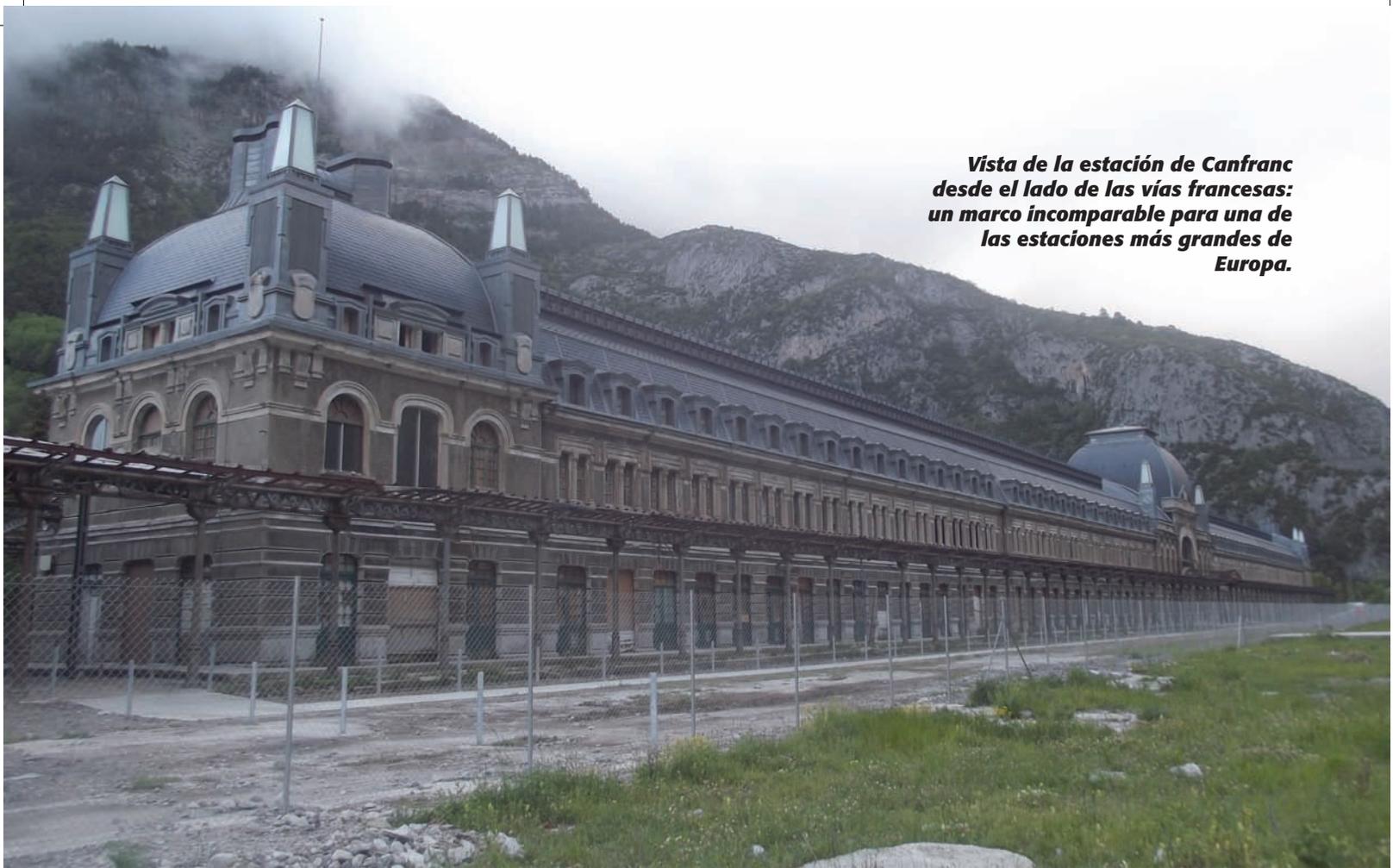


Señal luminosa de entrada a la estación de Canfranc.

Vías españolas de entrada a Canfranc. A la derecha se ven restos de los postes de la catenaria de las vías francesas.

Detalle de la boca del túnel de salida de Canfranc, en el que se puede observar a la derecha la señal de limitación temporal de velocidad: 40 kms para trenes mercantes y 50 kms para trenes de viajeros.





Vista de la estación de Canfranc desde el lado de las vías francesas: un marco incomparable para una de las estaciones más grandes de Europa.



Vista de la playa de vías de Canfranc, lado español, desde la cabina de un 596.

Fachada del impresionante edificio de la estación de Canfranc, desde el puente sobre el río Aragón.



Un 596 a punto de salir hacia Zaragoza desde Canfranc en el servicio de la tarde. el tren más corto de Renfe en la estación con los andenes de mayor longitud de España.

Sala de espera de la monumental estación de Canfranc, ahora sin uso ferroviario y rehabilitada por el Gobierno de Aragón, actual propietaria del edificio.





Vista del cocherón donde se guardan los 596 por las noches, que no evitan, sin embargo, la visita nocturna de los "grafiteros"...



Un 596 carenado, con decoración de trenes turísticos, esperando su salida hacia Zaragoza.



Antiguo puente giratorio y rotonda de locomotoras de la estación de Canfranc. Sin duda, en sus años de servicio fue de las menos utilizadas de España.



Vagones tolva para el transporte de maíz, en la zona de carga del silo de Canfranc.

arrastradas por locomotoras diesel 333.3 y se componen de 14 tolvas que transportan 800 tm, de maíz. Estos trenes, arrastrados normalmente por locomotoras diésel de la serie 333, recorren la línea hasta Huesca a una velocidad que no supera los 40 kms/h por el estado de la vía y de algunos puentes metálicos, velocidad que, junto a la colorida variedad de tolvas que lo forman, permite obtener excelentes fotografías en los muchos lugares que en esta línea se prestan a ello, especialmente en los puentes metálicos que hay entre Ayerbe y Canfranc. ○



Silo de Canfranc, uno de los símbolos de la esperanza de vida de esta línea inasequible al desaliento...

Junto a Joaquín Benito, uno de los maquinistas que mejor conocen la línea de Canfranc, delante de un 596 carenado en la estación de Canfranc, después de un inolvidable viaje desde Zaragoza.



Entrada sur del imponente túnel de Somport, que, en la actualidad, sirve de vía de servicio para el túnel de carretera y, también, como laboratorio de experimentos físicos.

