



# El tren turístico Canfranero regresa en primavera

MARC LURIGADOS

Este tren, que asume el nombre popular con el que se conoce a este ferrocarril en estas comarcas, está inspirado en los viajes de principios del siglo XX, y por ese motivo estuvo formado en su primera campaña de funcionamiento por una composición histórica de cuatro vagones de época: los coches “Prestigio” del Museo del Ferrocarril de Madrid, unos singulares y lujosos coches restaurante contruidos en 1930.

Estos coches dejaron de circular de modo regular por las vías españolas a finales de los años ochenta del siglo pasado y fueron comprados por Renfe a la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL), con el propósito de formar con ellos una composición de época para realizar trenes chárter de lujo destinados a eventos singulares. En 1999, Renfe cedió la subserie completa al Museo del Ferrocarril de Madrid y los cuatro coches pasaron a formar parte del inventario del Museo.

El tren, con una capacidad de 152 pasajeros, circuló diariamente los días 27, 28, 29, 30 y 31 de julio del año pasado, 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. El éxito de esta iniciativa fue total, ya que se colgó el cartel de “no hay billetes” todos los días. Este año la oferta se ha ampliado y en total ofrecerá cuatro viajes en

Durante el mes de julio de 2013 se puso en marcha una interesante y acertada iniciativa turística para revitalizar la línea de Canfranc y, de paso, fomentar el turismo de verano en las comarcas de la Jacetania y Alto Gállego: el tren turístico “El Canfranero”, gestionado por los consorcios turísticos de la zona, el Museo del Ferrocarril de Madrid y Renfe.

Semana Santa, del 17 al 20 de abril, y siete fines de semana: dos en julio y cinco, en agosto. Según los presidentes comarcales, esta frecuencia podría atraer al tren turístico unas seis mil personas. La composición será la misma que el año pasado.

## ■ Historia

La realización de una conexión ferroviaria entre Francia y España por la parte central de la cordillera pirenaica ya estaba más o menos plasmada en varios proyectos desde mediados del siglo XIX, cuando todavía faltaba mucho para completar la red ferroviaria española. El objetivo era unir las ciudades



El "Canfranc" francés: automotor X73500 realizando un servicio regional Pau-Olorón en el apeadero de Haut-de-Gan.

de Zaragoza y Pau, acortando notablemente la distancia por ferrocarril entre Madrid y París.

En 1860, los gobiernos de ambos países ya acordaron que la futura línea ferroviaria probablemente podría realizar el paso por la frontera pirenaica siguiendo los valles del Aragón y de Aspe, construyéndose un largo túnel internacional por el paso de Somport.

El verdadero comienzo de la conexión ferro-

viaria Zaragoza-Canfranc hay que situarlo en 1864, que es cuando se inaugura la línea ferroviaria entre Huesca y Tardienta, donde enlazaba con la línea Zaragoza-Lérida-Barcelona, que había entrado en servicio en 1861. Pero fue en 1882 cuando el gobierno español aprobó definitivamente la construcción del tramo que quedaba hasta Canfranc, pasando por Ayerbe, Sabiñánigo y Jaca, y las obras comenzaron en ese mismo año, a cargo de la Compañía del Norte. En



Los viajeros son atendidos por azafatas vestidas de época.

MARC LURIGADOS



Estación de Olorón, comienzo del tramo francés en servicio hasta Pau.

Más información  
[www.museodelferrocarril.es](http://www.museodelferrocarril.es)  
[www.elcanfranero.es](http://www.elcanfranero.es)  
[www.renfe.es](http://www.renfe.es)



el proyecto de construcción de la línea se había previsto un acortamiento de la línea desde Zaragoza a la frontera, que sería el futuro ramal Zuera a Turuñana, y que era una exigencia primordial para el gobierno francés.

Sin embargo, los problemas económicos y políticos retrasaron continuamente las obras, y el primer tren no llegó a Jaca hasta junio de 1893. Debido a la demora en la construcción del tramo Huesca-Jaca, el gobierno francés solicitó un nuevo convenio para la conexión transpirenaica en el que exigió la electrificación de la línea en la parte española, la construcción de la conexión Zuera-Turuñana y la conversión al ancho internacional, que el Gobierno español rechazó por razones militares. De este modo, y estando a tan sólo 25 kilómetros de la frontera, el proyecto se estanca, debido al desinterés y la incapacidad de los políticos.

Afortunadamente, en 1904, se firma un nuevo convenio internacional en el que se establece la construcción de una estación internacional conjunta en Canfranc y la perforación del túnel internacional de Somport, de 7.875 metros (3.815 metros en España y 4.060 en Francia). El túnel se construyó entre 1908 y 1914, pero la construcción de la monumental estación y la explanada en la que se asienta, comenzada en 1915, se demoró hasta 1928, a pesar de que las líneas ferroviarias desde Jaca y desde Bedous habían llegado unos años antes.

Finalmente, el 18 de Julio de 1928 se inaugura la estación con la presencia de Alfonso XIII y Primo de Rivera por parte española, y Gaston Doumergé como Presidente de la República francesa, aunque los servicios ferroviarios no comenzarían hasta 1929, es decir, 65 años después de la puesta en funcionamiento del tramo Tardienta-Huesca.

Sin embargo, el tráfico internacional de esta línea nunca llegó a ser como se había planeado (ex-

cepto en los primeros años de la década de los 50), ni en viajeros ni en mercancías, con unos números muy modestos para los enormes costos que supuso la construcción de la línea a ambos lados de la frontera.

Por eso no es de extrañar que en 1970, tras el descarrilamiento sin víctimas de un tren de mercancías en la parte francesa que destruyó un puente sobre el Aspe, la SNCF decidiera suspender el tráfico ferroviario desde Bedous hasta Canfranc (pocos años más tarde, en 1980, ampliaría el tramo cerrado hasta Olorón), incumpliendo un convenio internacional que no permitía de manera unilateral la interrupción de las comunicaciones ferroviarias. A pesar de las quejas españolas –más bien escuetas–, el gobierno francés sólo cedió estableciendo un servicio alternativo de autobuses Olorón-Canfranc, que todavía sigue en activo.

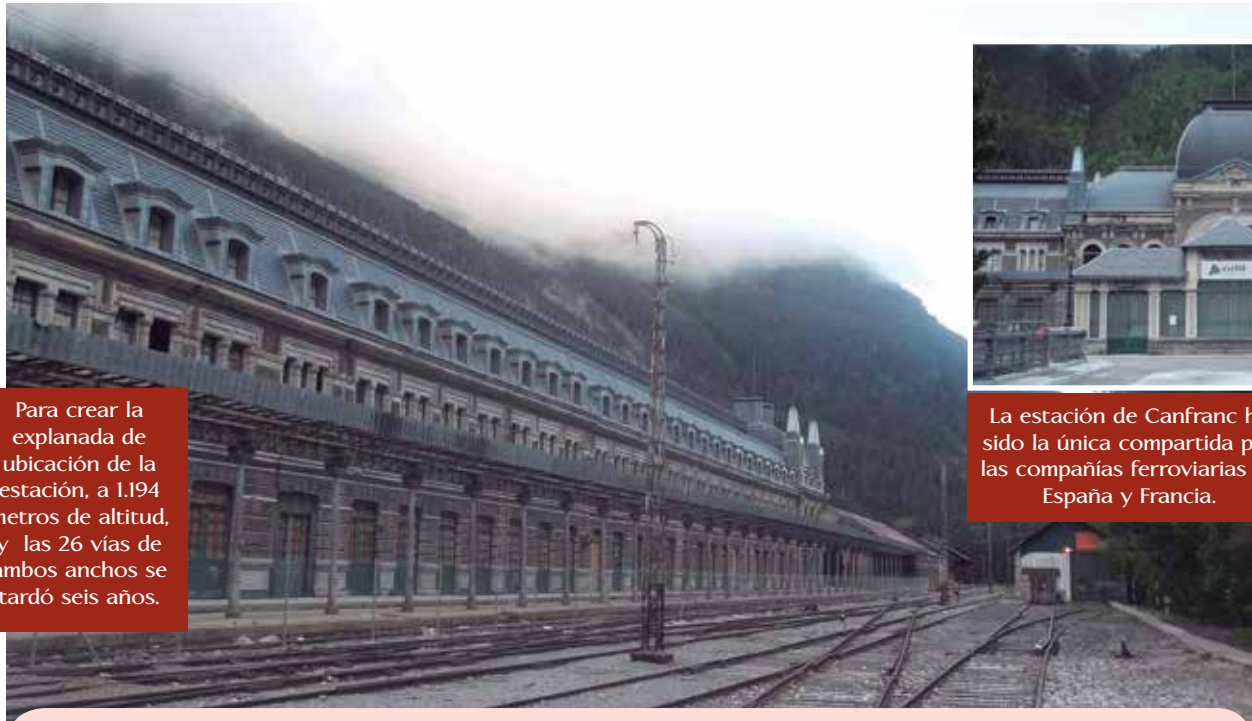
Por lo que se refiere a la parte española, en 1971 se cerró el tramo Zuera-Turuñana (a juicio de Renfe, no tenía sentido con el tramo francés cerrado) y se mantuvo el servicio como una línea regional, con un escaso tráfico, tanto de viajeros como de mercancías, aunque hasta hace pocos años siempre hubo un servicio directo Canfranc-Madrid, que enlazaba con uno de los servicios de autobuses de la SNCF a Olorón. En el lado francés, sólo se ha mantenido en servicio el tramo Pau-Olorón, aunque, en 2014, se va a volver a poner en servicio el tramo Olorón-Bedous, solicitado durante muchos años por las autoridades del valle de Aspe.

## ■ Un recorrido del siglo XIX al XXI

Si se sube al pequeño tren que realiza el servicio regional entre Canfranc y Zaragoza (el Canfranero, como se lo denomina popularmente), además de realizar uno de los recorridos ferroviarios más interesantes de España desde todos los puntos de vista, recorreremos en poco menos de cuatro horas la mayor variedad de tipos de vías y sistemas de seguridad y explotación que se pueden encontrar: 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 cuatro 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.

Así, el recorrido del Canfranero en su parte



Para crear la explanada de ubicación de la estación, a 1.194 metros de altitud, y las 26 vías de ambos anchos se tardó seis años.

La estación de Canfranc ha sido la única compartida por las compañías ferroviarias de España y Francia.

## ■ Edificio monumental en los Pirineos

Debido a la imposibilidad de establecer una estación adecuada en el lado francés del túnel de Somport, la estación de Canfranc ha sido la única compartida por compañías ferroviarias de Francia y España, ya que en el resto de los pasos ferroviarios fronterizos, cada país tiene la suya, aunque conectadas por vías de ambos anchos: Irún-Hendaya, Puigcerdá-La Tour de Carol y Port-Bou-Cerbere.

Pero no ha sido ésta la única peculiaridad de esta monumental estación: el proceso de construcción de la misma y el propio edificio son unas verdaderas obras de ingeniería, teniendo en cuenta, además, la época en la que se construyó. Para crear la explanada para la ubicación de la estación (situada a 1.194 metros de altitud), así como a las 26 vías de ambos anchos, de 1.200 metros de largo y 170 de anchura media, se tardaron seis años (de 1915 á 1921). Para ello hubo que desviar y canalizar el río Aragón y realizar ingentes trabajos de corrección de barrancos y de reforestación en las laderas próximas, para evitar los aludes.

Sin embargo, problemas políticos y económicos impidieron que el edificio de la estación, situado entre las vías francesas y españolas, no se empezara a construir hasta 1923, terminándose en 1928. Esta llamativa tardanza en la construcción se debió, en parte, a las discusiones a la hora de realizar el proyecto del ingeniero Ramírez de Dampierre, pero también se comprende cuando se observa el imponente edificio de planta alargada de 241 metros de largo, 365 ventanas y 75 puertas en cada uno de sus lados, que, en su momento, hizo que fuera la estación más grande de Europa, después de la estación alemana de Leipzig. Aunque por su estilo palacial francés recuerda a las grandes estaciones europeas del siglo XIX, fue un edificio pionero para su época ya que se construyó enteramente en hormigón y no en mampostería, como era lo habitual en la época.

A pesar de la magnificencia del edificio, nunca llegó a utilizarse ni la mitad del mismo, aunque, durante años fue también un hotel y un restaurante de marcado estilo "art nouveau". Los usos ferroviarios nunca llegaron a necesitar unas instalaciones de tal magnitud, y todavía mermaron más cuando en 1970 se cierra el tramo francés y la SNCF abandona la estación, acelerándose a partir de entonces el creciente deterioro que iba adueñándose del monumental edificio, a pesar de ser declarado Bien de Interés Cultural en 2002.

Finalmente, en el año 2008 Adif abandona la estación y reutiliza un pequeño edificio a la entrada del recinto ferroviario como gabinete de circulación y despacho de billetes. En enero de 2013, la estación es vendida por Adif al Gobierno de Aragón, que inicia las obras de restauración con la intención de que el edificio albergue usos hoteleros, educativos, comerciales y culturales, con un posible museo ferroviario y exposición de la historia de la propia estación y de las relaciones entre España y Francia.

## ■ El Canfranc francés: el sueño de la reapertura

Si se habla del ferrocarril de Canfranc, no podemos olvidarnos de su tramo francés –Canfranc a Pau– por el hecho de que la mayor parte del mismo ya no está en servicio. Los 93 kilómetros del “Canfranc francés” tienen, como ocurre con el tramo español, diferencias notables según los tramos, aunque no tantas como en la línea Zaragoza-Canfranc. De hecho, la mayor parte del tramo francés, entre Canfranc y Olorón, está cerrado al tráfico, aunque con la mayor parte de la vía aún sin desmontar.

El único tramo en servicio es el de Olorón-Pau -36 kilómetros-, un trazado casi llano y sin ninguna dificultad reseñable, dotado de vía única electrificada, aunque en no muy buen estado, y con unos ocho servicios diarios de ida y vuelta. Al contrario que en el tramo español, los escasos servicios de mercancías que recorrían este tramo -transporte de madera, principalmente- dejaron de hacerlo en 2004.

Entre Olorón y Bedous -25 kilómetros que fueron clausurados en 1980-, el trazado sigue siendo más o menos llano, con poca pendiente, aunque con alguna infraestructura relevante, como el espectacular viaducto de Escot. Afortunadamente, este tramo lo está acondicionando el Consejo Regional de Aquitania para ponerlo de nuevo en servicio, probablemente a lo largo de 2014, como ya se ha indicado anteriormente.

Por último, el tramo de 32 kilómetros entre Bedous y Canfranc (que permanece sin servicio desde 1970) es, junto con el de Canfranc-Jaca, el más espectacular de toda la línea Zaragoza-Pau. Desde Bedous la línea debe ascender desde los 360 hasta los 1.212 metros de altitud que se alcanzan en el interior del túnel internacional de Somport, un trazado con grandes dificultades que se tuvo que salvar con medios técnicos al límite de la tecnología ferroviaria de principios del siglo XX. Para realizarlo se tuvieron que horadar 16 túneles, entre los que destacan, además del de Somport -7,87 kilómetros-, el túnel helicoidal de Sayerce, que con sus 1,8 kilómetros en curva constante de 300 metros de radio permite ganar casi 60 metros de altitud, y también se tuvo que construir catorce puentes y viaductos de grandes dimensiones, algunos de ellos tan impresionantes como el viaducto de Arnousse.

En el tramo Olorón-Canfranc la SNCF sigue manteniendo un servicio de autobuses, con paradas en todos los pueblos del valle de Aspe por los que pasa la carretera, que finaliza en la entrada de la estación de Canfranc, aunque sus horarios no permiten enlazar fácilmente con los dos servicios diarios que salen de allí con destino Zaragoza.

española presenta dos tramos claramente diferenciados: entre Zaragoza y Huesca la línea está electrificada y en excelente estado, dotada de vías de anchos UIC e ibérico, que, con una peculiaridad úni-

ca en España, discurren separadas entre Zaragoza y Tardienta, y conjuntas, mediante el sistema de tercer carril, entre Tardienta y Huesca. Dispone de bloqueo automático, CTC y tren-tierra, y la velocidad máxima





El verano pasado, el Canfranero colgó el cartel de “no hay billetes” todos los días, lo que ha llevado a sus organizadores a plantearse aumentar el número de días de circulación en 2014.

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

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. No está electrificada y las velocidades no superan los 60 km/h, habiendo varias limitaciones a 30 y 20 km/h por el estado 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 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 kilómetros, remontando el curso alto del río Aragón. En este tramo no se superan en la actualidad los 50 km/h, habiendo varios tramos (túneles, especialmente) con limitaciones de hasta 10 km/h, que, por otro lado,

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 5.594 metros), nueve puentes metálicos y el viaducto en curva de Cenarbe, con 28 arcos de 6 metros 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, solo dos de ida y vuelta, que emplean en recorrerlo casi cuatro horas. Los trenes que realizan estos servicios son los automotores de un solo coche de la serie 596 (conocidos entre los ferroviarios como los “Tamagochis”), que, de hecho, son los únicos del parque de material motor de Renfe que quedan en servicio. Hasta el cambio de horarios de julio de 2013, también había un servicio diario de ida y vuelta Zaragoza-Jaca que se realizaba con automotores de la serie 594, pero ha sido suprimido por su baja ocupación.

Por lo que se refiere a los servicios de mercancías, hay un tren diario de lunes a viernes que transporta maíz en vagones-tolva desde Canfranc hasta Zaragoza, para luego encaminarse hacia Barcelona. Esta mercancía 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. Este tipo de trenes, arrastrados normalmente por locomotoras diesel de la serie 333, recorre la línea hasta Huesca a una velocidad que no supera los 40 km/h



Los servicios de pasajeros que recorren la totalidad del tramo Zaragoza-Canfranc son, en la actualidad, solo dos de ida y vuelta. Imagen de la estación de Zaragoza.

por el estado de la vía y de algunos puentes metálicos, velocidad que, junto a la colorida variedad de tolvas que lo forman, permiten 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. Fotos del autor. ■

VÍCTOR LURI



El tren turístico "El Canfranero" entrando en la estación de Canfranc.