

*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.*



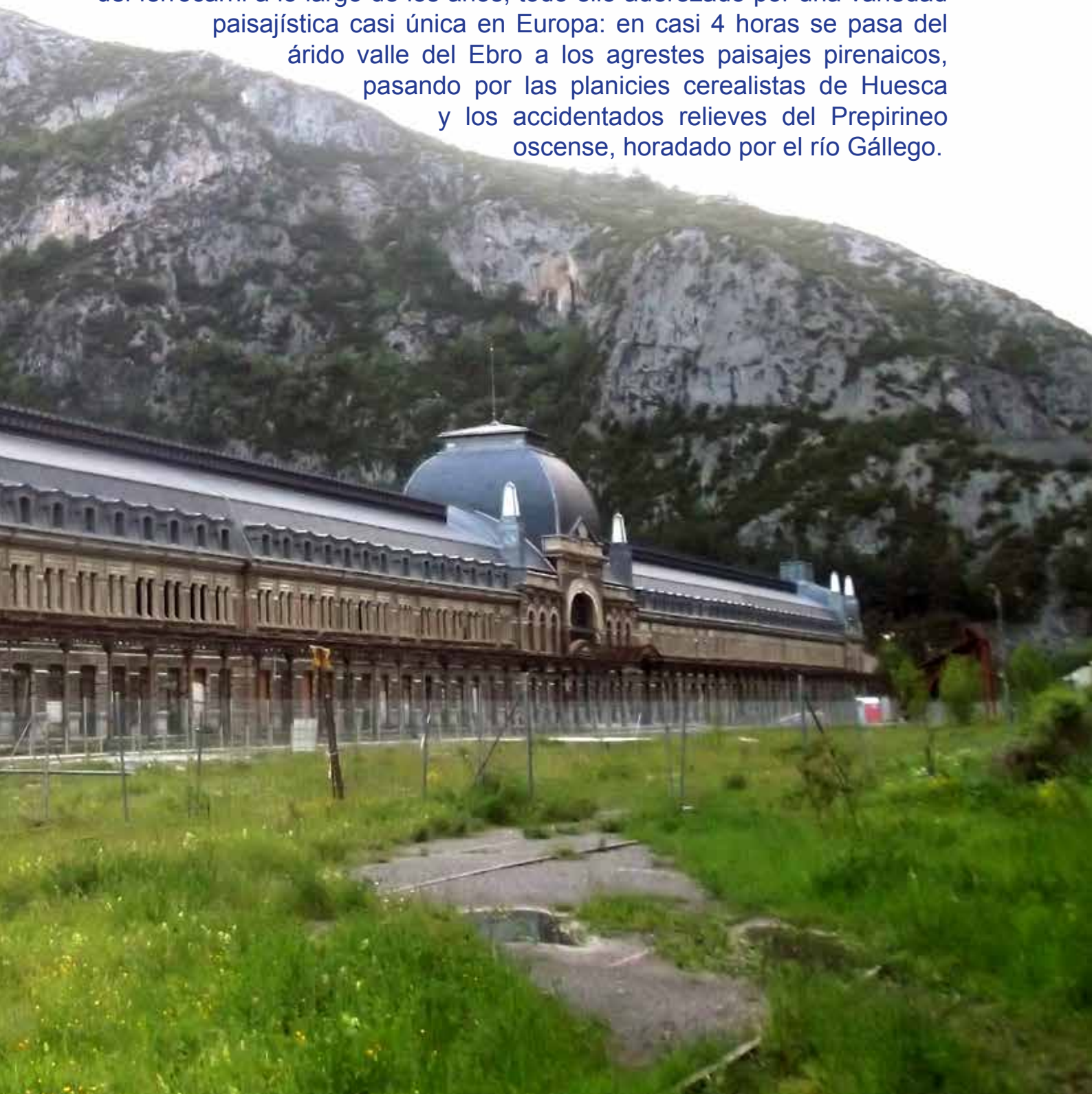


# La línea de Canfranc

## Un recorrido del siglo XIX al siglo XXI

AUTOR: VÍCTOR LURI

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.







vía única, vía doble y hasta vía de tres carriles, bloqueo telefónico con enclavamientos manuales, bloqueo automático y CTC...

Así, el recorrido del “canfranero” en su parte 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 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 es de 160 km/h, aunque los automotores que realizan el servicio del “canfranero” no superan en este tramo los 120 kms/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.

En realidad, la línea del “Canfranero” empieza propiamente desde Huesca. 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 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 km, remontando el curso alto del río Aragón.

**S**i subimos 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 4 horas la mayor variedad de tipos de vías y sistemas de seguridad y explotación que se pueden encontrar 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,

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

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







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, 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 Cenarbe, 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, solo dos de ida y vuelta, que emplean en recorrerlo casi 4 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 prácticamente los únicos de este tipo que quedan en servicio en Renfe. 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.

Otros servicios de pasajeros son los trenes turísticos (principalmente, de aficionados al ferrocarril españoles y extranjeros) que muy de vez en cuando suben hasta Canfranc.

**Uno de los últimos automotores 596 en servicio en la estación de Canfranc; el tren más corto de Renfe en la estación con los andenes de mayor longitud de España.**





Sin embargo, hace años hubo un intento de revitalizar la línea con trenes especiales para esquiadores, que enlazaban Zaragoza con Canfranc sin paradas (realizados con automotores 592), pero no tuvieron el éxito esperado.

Más reciente es el intento más serio de revitalización y con mayor implicación de instituciones que se ha dado en la línea: el tren turístico "El Canfranero" ([www.elcanfranero.es](http://www.elcanfranero.es)).

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 salidas los días 27 a 31 de julio de 2013 y del 1 al 4 de mayo de 2014, 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. La capacidad total del tren ha sido de 152 pasajeros.

*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*



*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.*





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 del Ferrocarril de Madrid, unos singulares y lujosos coches restaurante contruidos 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.

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 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 arrastradas por locomotoras diesel 333.3 y se componen de 14 tolvas que transportan 800 tn de maíz. Estos trenes, arrastrados normalmente por locomotoras diesel 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.



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



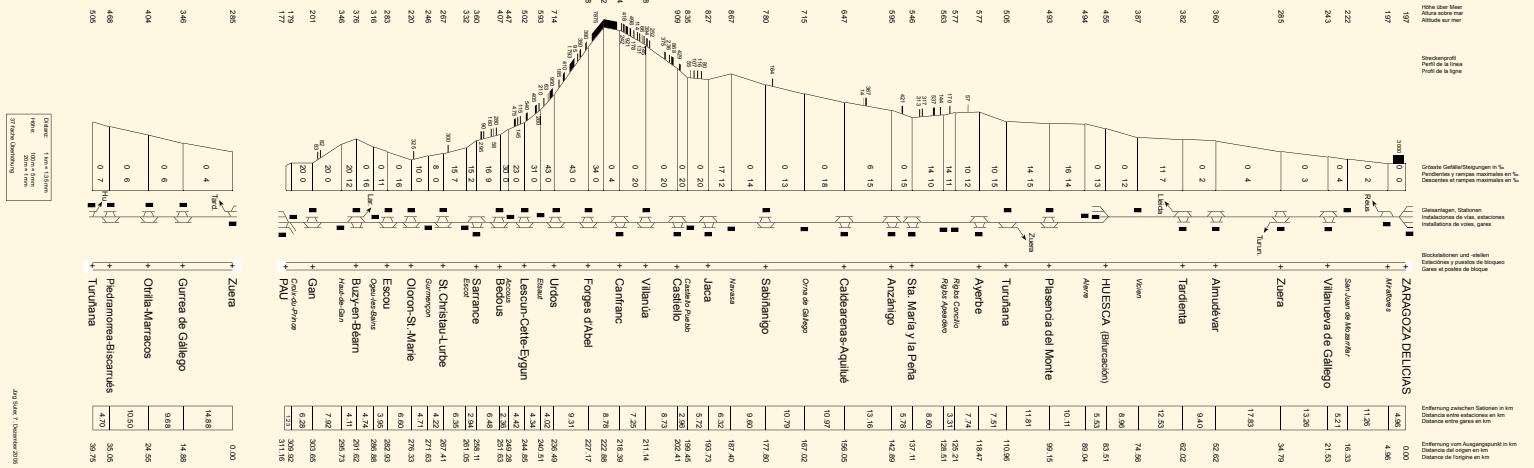
*Puente metálico sobre el barranco La Selva, entre Castiello y Jaca.*

*Vista del viaducto de Cengarbe, lado Jaca, con la imponente figura de La Collarada al fondo.*



## El "Canfranc" francés: el sueño de la reapertura llega en el siglo XXI

Si hablamos del ferrocarril de Canfranc, no podemos olvidarnos de su tramo francés (Canfranc-Pau) por el hecho de que la mayor parte del mismo ya no está en servicio. Los 93 kms del "Canfranc francés" tienen, como ocurre con el tramo español, diferencias según los tramos, aunque no tantas como en la línea Zaragoza-Canfranc.

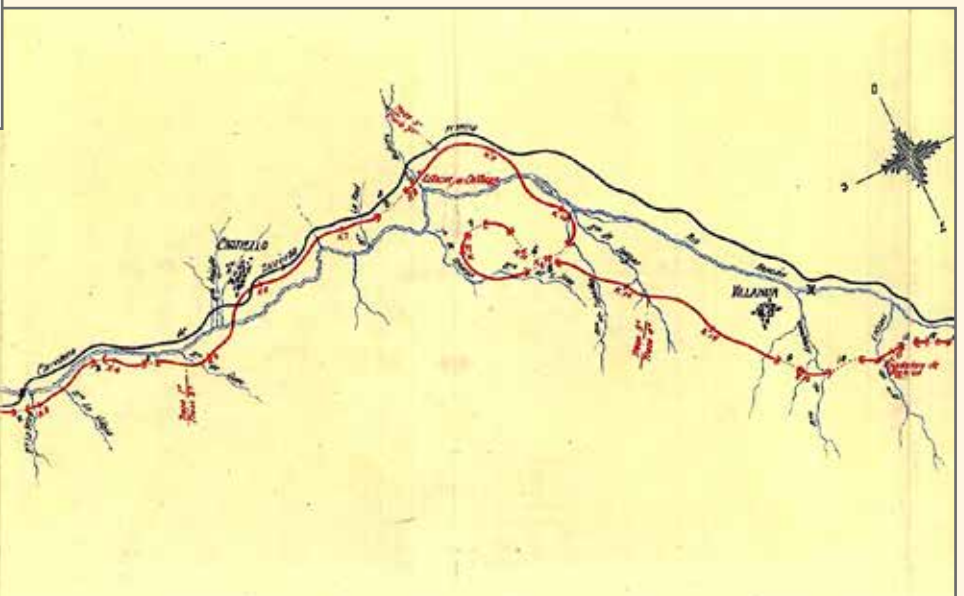
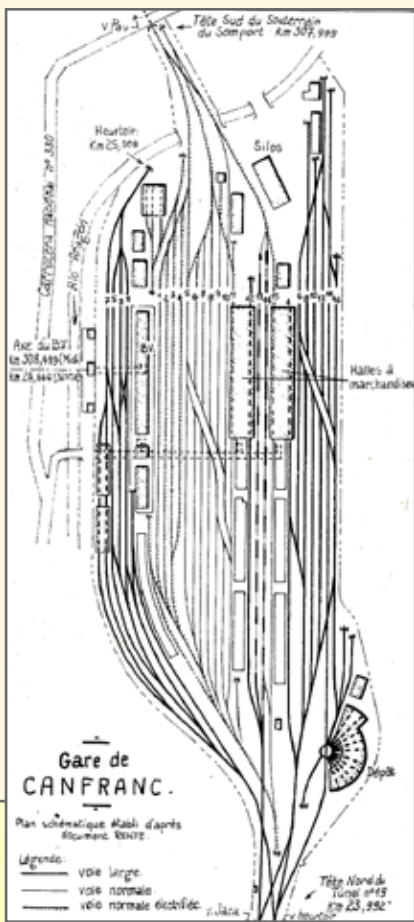


De hecho, la mayor parte del tramo francés (entre Canfranc y Olorón) está cerrado al tráfico, aunque con la mayor parte de la vía aún sin desmontar; así, el único tramo en servicio es el de Olorón-Pau (36 kms), un trazado casi llano y sin ninguna dificultad reseñable, dotado de vía única electrificada (aunque ya no está en servicio), aunque en no muy buen estado, y con unos 8 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.

Sin embargo, hay una similitud con el tramo español: los servicios de viajeros son realizados por los automotores diesel de un solo coche de la clase X73500 (fabricados por Alstom), muy utilizados en la mayoría de las líneas regionales de Francia.

Entre Olorón y Bedous (25 kms 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 kms 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 m. 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 kms), 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 14 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.

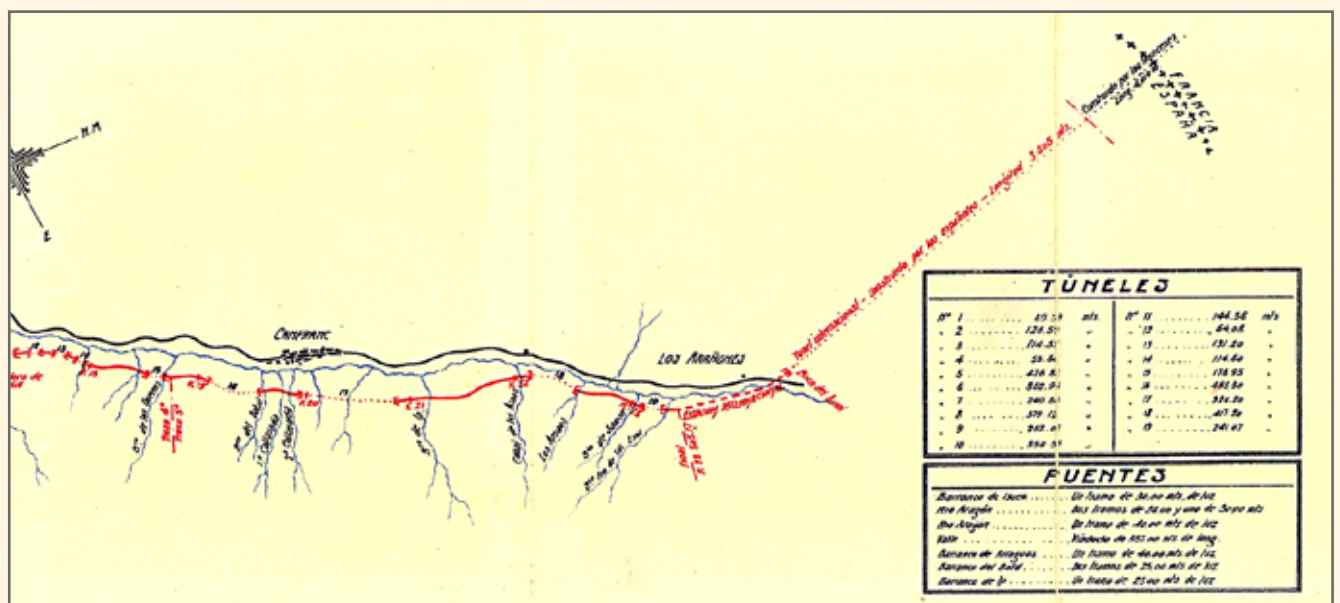


Vagones tolva para el transporte de maíz, en la zona de carga del silo de Canfranc. (Foto Jürg Suter).

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

## Zaragoza-Canfranc: un ferrocarril con mucha 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 de Zaragoza y Pau, acortando notablemente la distancia por ferrocarril entre Madrid y París, de tal manera que 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 ferroviaria 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 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 kms 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



Vías de entrada de la estación de Jaca, lado Canfranc.

## TÚNELES HUESCA - JACA

Número/nombre	Longitud	P.K.	Tramo de la línea
Del Conejo	57 m.	38,206	Ayerbe-Sta. María y la Peña
Peña Meseguera	170 m.	43,244	Ayerbe-Sta. María y la Peña
Sanchillerín	144 m.	45,860	Ayerbe-Sta. María y la Peña
Lecinar	537 m.	46,985	Ayerbe-Sta. María y la Peña
Gargocha	317 m.	49,854	Ayerbe-Sta. María y la Peña
De la Peña	313 m.	50,342	Ayerbe-Sta. María y la Peña
De las Lanás	421 m.	57,163	Ayerbe-Sta. María y la Peña
Santa Quiteria	367 m.	66,319	Anzánigo-Caldearenas
Oval	14 m.	66,599	Anzánigo-Caldearenas
De la Salve	164 m.	92,400	Anzánigo-Caldearenas
<b>TOTAL TUNELES HUESCA-JACA: 10</b>		<b>LONGITUD TOTAL: 2.504 m</b>	

## TÚNELES JACA - CANFRANC

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





*Un mercante cerealero, encabezado por la 319.255 saliendo de la estación de Canfranc una soleada mañana de julio de 2009.*



*Uno de los túneles del tramo Canfranc-Jaca, con limitación a 30 por humedades en el interior.*



*Puente metálico sobre el Aragón en Castiello de Jaca.*





*Un 596 llegando a la estación de Jaca desde Sabiñánigo.*



*Y el mismo 596, al día siguiente en Jaca, procedente de Canfranc, salvajemente grafitado esa noche cuando pernoctaba en Canfranc. Por desgracia, la de Canfranc es una de las estaciones más propicias para este tipo de delitos...*



*Apeadero de Caldearenas-Aquilú, lado Huesca. La mayor parte de los apeaderos de la línea han sido renovados en los últimos años.*



*Estación de Santa María y La Peña, lado Jaca. En la actualidad, esta estación está rebajada a apartadero sin servicio, aunque los cambios de vía están activos, pudiendo intervenir en la explotación si fuera necesario.*



*Estación de Ayerbe, la única en servicio entre Huesca y Sabiñánigo.*



*Cruce en la estación de Ayerbe con un TRD 594 procedente de Jaca. En junio de 2013 realizaba sus últimas circulaciones el regional Zaragoza-Jaca, suprimido en el cambio de horarios de ese verano por baja ocupación. Este servicio se realizaba principalmente con automotores de este tipo.*



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 Doumerg  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 (excepto 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.

TÚNELES PAU - CANFRANC		
Número/nombre	Longitud	Tramo de la línea
1	83 m.	Pau-Oloron
2	82 m.	Pau-Oloron
3	325 m.	Oloron-Bedous
4	300 m.	Oloron-Bedous
5	295 m.	Oloron-Bedous
6	90 m.	Oloron-Bedous
7	58 m.	Oloron-Bedous
8	160 m.	Oloron-Bedous
9	280 m.	Oloron-Bedous
10/Esquit	475 m.	Bedous-Urdos
11/Farol	145 m.	Bedous-Urdos
12/Canal du Farol	115 m.	Bedous-Urdos
13/Broca	540 m.	Bedous-Urdos
14/Sens	405 m.	Bedous-Urdos
15/Etsaut	260 m.	Bedous-Urdos
16/Poutou	210 m.	Bedous-Urdos
17/La Cloche	63 m.	Bedous-Urdos
18/Portalet	950 m.	Bedous-Urdos
19/Lagaube	185 m.	Urdos-Canfranc
20/Larry	410 m.	Urdos-Canfranc
21/Sayerce	1.793 m.	Urdos-Canfranc
22/Lazaret	95 m.	Urdos-Canfranc
23/Pene d'Arret	350 m.	Urdos-Canfranc
24/Peillhou	390 m.	Urdos-Canfranc
25/Somport	7.875 m.	Urdos-Canfranc
TOTAL TUNELES CANFRANC-PAU: 25		LONGITUD TOTAL: 15.934 m

*Un regional procedente de Zaragoza, entrando en la estación de Sabi nigo.*



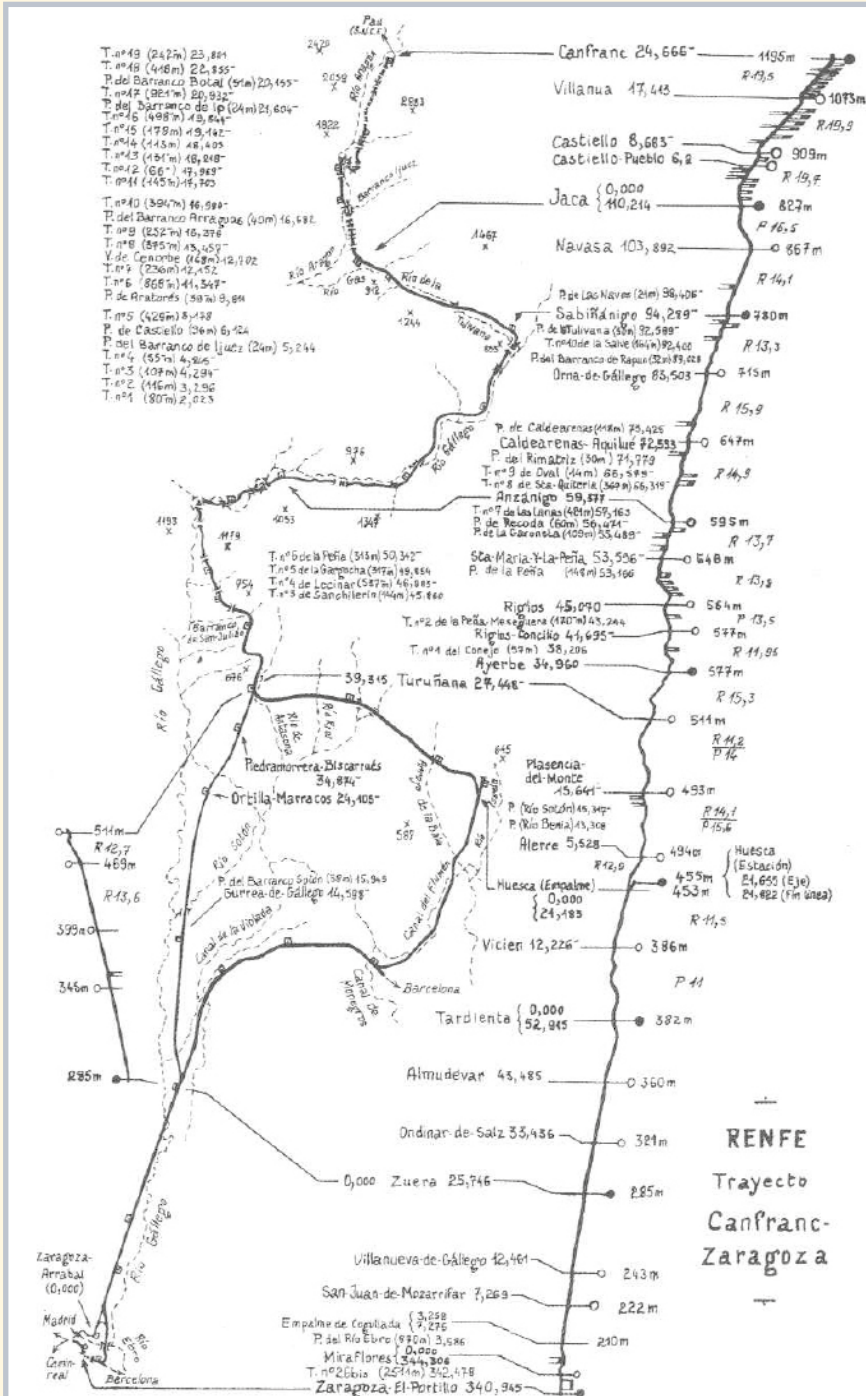


## La Estación Internacional de Canfranc: Un edificio monumental en los Pirineos.

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 6 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 observamos 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.







*Puente metálico sobre el embalse de La Peña, lado Huesca.*



*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.*



*Vía electrificada y con tres carriles entre Huesca y Tardienta.*



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



*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. (Foto Fabio Gil).*



*Un 596 procedente de Canfranc, esperando cruce en las vías de Tardienta. Las dos vías de la derecha son las de ancho UIC a Huesca.*

*<- Un cerealero arrastrado por una 319, saliendo de Sabiñánigo hacia Huesca en 2006. (Foto Jürg Suter).*





**La antigua y la nueva estación zaragozana de Delicias, ejemplo de acertada convivencia generacional.**



A pesar de la magnificencia del edificio, nunca llegó a utilizarse ni la mitad del mismo, a pesar de que 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.

**La inmensidad de la estación de Zaragoza aún hace más pequeño al 596 recién llegado de Canfranc.**

**Composición del tren turístico “El Canfranero” entrando en la estación de Canfranc en el verano de 2013. (Foto A. Vázquez).**





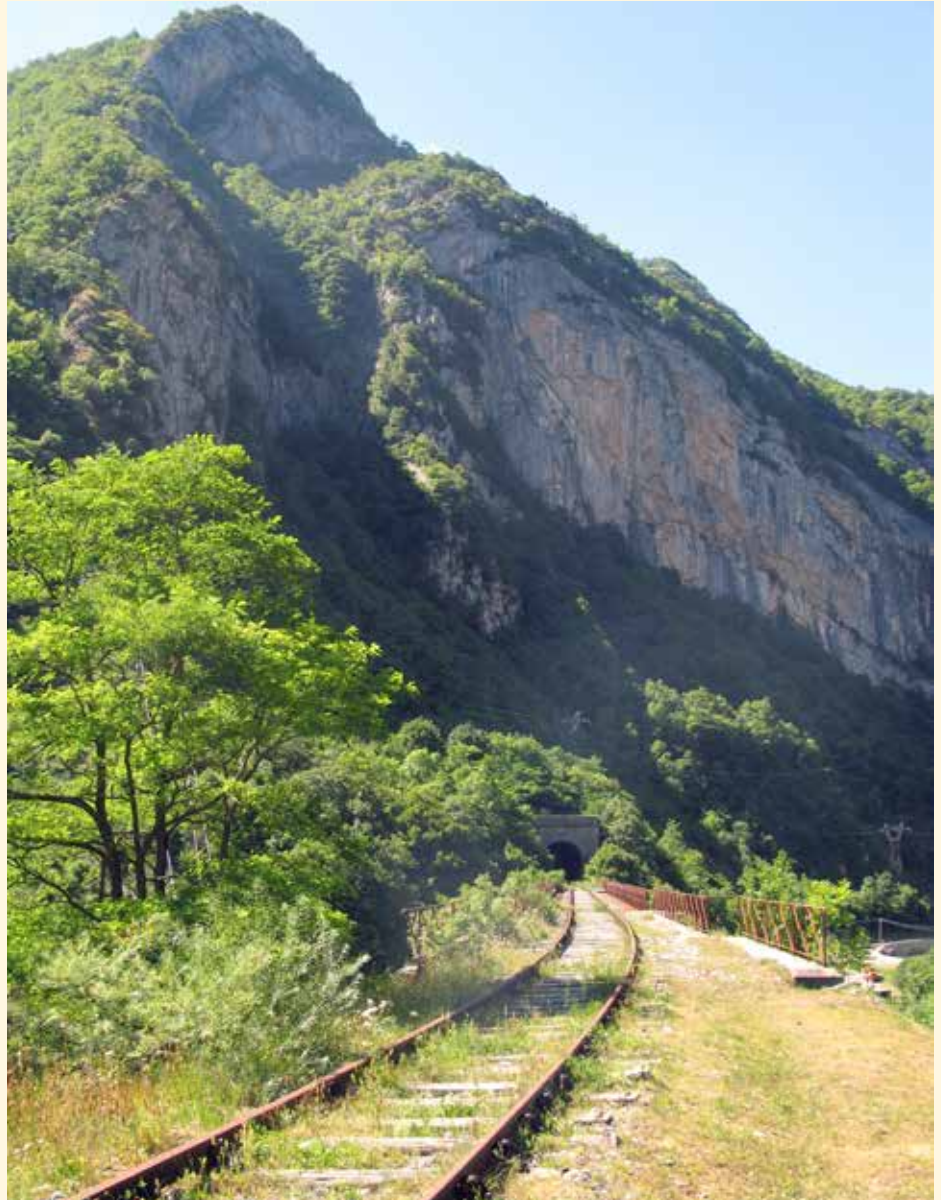
## AGRADECIMIENTOS:

A Jürg Suter, A. Vázquez y Fabián Gil, por sus fotografías. A los responsables de Comunicación de Renfe y Adif, que me dieron todo tipo de facilidades para recorrer la línea y fotografiar estaciones durante varios días, y, de manera especial, a Joaquín Benito, maquinista de Renfe, por el espléndido viaje que realizamos en la cabina de un 596 desde Zaragoza a Canfranc una tarde de junio de 2013. 📷



**El "Canfranc" francés: antigua estación de Lescun-Cette-Eygun, donde se acoplaban locomotoras para dobles tracciones hasta Canfranc.**

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



**El "Canfranc" francés: tramo cerca de Urdos.**

