



Agrupación Escala N de Zaragoza: ARTICULOS

Historia

EL FERROCARRIL DE ZARAGOZA A FRANCIA POR CANFRANC

Jose Luis Monforte

El desarrollo de la futura red ferroviaria, tuvo sus antecedentes en la estructura de la red de carreteras, la cual prácticamente hasta el reinado de Fernando VI, no había tenido ningún tipo de definición ni plan de construcción. A lo largo de este reinado, se crea una estructura radial, que partiendo de la capital, deberá unir mares y países fronterizos.

Los ferrocarriles se sumaron a esta política, pero dada la inoperancia de los distintos gobiernos, los cuales no tomaron ninguna iniciativa, fueron los capitalistas, en su mayoría extranjeros los que crearon la estructura ferroviaria de España, por supuesto que a su libre albedrío, realizando las gestiones oportunas ante la Administración Pública para iniciar la construcción de las líneas concedidas.

TARDIENTA - HUESCA

La historia del ferrocarril de Zaragoza a Canfranc, podríamos comenzar a relatarla a partir del año 1864, es esta fecha se consigue la conexión de Huesca a la línea de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en la localidad de Tardienta. A pesar de sus intentos, la capital altoaragonesa no consiguió que la línea del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona, más tarde Norte, pasase por ella. Esta línea fue inaugurada en 1861. Así pues, Huesca hubo de esperar tres años, para obtener una conexión ferroviaria.

La concesión del ferrocarril de Tardienta a Huesca, fue concedida a D. Eduardo Bové, el cual ante la falta de capacidad económica, entregó la concesión al Zaragoza-Barcelona.

Se trataba de un ramal de 22 Km. Sin ninguna importancia económica en si mismo, solo tenía una estación intermedia, pero que aportaba una conexión ferroviaria con Zaragoza.

HUESCA - JACA

En 1870 ya se establece una legislación promovida por Echegaray con una disposición general a un ferrocarril transpirenaico por Canfranc. Esta disposición contemplaba la unión de Huesca con Francia a través de Canfranc. De esto ya se llevaba hablando desde 1855, pero sin ningún tipo de concreción, parece que la historia y los políticos se repiten de forma cíclica. Ya se priorizaban los pasos costeros en cota de nivel del mar. Es decir los actuales de Portbou y Hendaya.

Así pues en 1870 vuelve a estar de actualidad el Canfranc, a pesar de que la ley que incluye el ferrocarril de Huesca a Canfranc no fue aprobada hasta 1882. Exactamente el 5 de Enero víspera de Reyes. Y esta vez iba en serio pues las obras comenzaron en Octubre de este mismo año. Para llevar adelante el proyecto, se constituyó la Sociedad Anónima Aragonesa, la cuál abordó la construcción de la línea. La cosa iba tan en serio que para estas efemérides, se acuñó una moneda con una locomotora de vapor por una cara y en la otra los nombres de Sagasta como Presidente de Gobierno y de Albareda como Ministro de Fomento. 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.

Una vez más, la falta de financiación hace peligrar el proyecto, La Sociedad Anónima Aragonesa, debido a la lentitud y complejidad de los trabajos y a las dificultades económicas no pudo terminar la conexión con Jaca, siendo absorbida por el Norte en 1892.

Fue por tanto Norte, quién concluyo el Tramo Huesca a Jaca por Ayerbe y abordó en ramal de Zuera a Turuñana el cuál concluyo en el siglo XX, después de haber construido el tramo de Jaca a Canfranc. Esto fue debido a que el Norte no tenía ningún interés en el acortamiento en tanto no concluyese la unión internacional.

Es de destacar que la Cia. Del Norte nunca tuvo un excesivo interés en la línea de Canfranc, siendo la opinión del narrador que hubo de abordar el proyecto por razones más políticas que técnicas.

Pero volvamos a la cronología, en 1882 la citada Sociedad Anónima Aragonesa, partiendo del más tarde llamado "Huesca empalme" a uno 500 metros de la estación de la capital, inaugura las obras D. Alfonso XII y los antes citados Sagasta y Albareda. El proyecto dada la distinta orografía que debe de abordar divide en dos tramos. El primero partiendo del anteriormente citado "Huesca empalme", deberá llegar hasta Ayerbe. El segundo partiendo de este último punto acabará en Jaca.

Como hemos comentado las obras comienzan el 1882 en Huesca y en 1883 en Ayerbe, tardando 10 años en superar las dificultades económicas, administrativas, técnicas e incluso militares, que el proyecto hubo de sortear.

Al fin en febrero de 1893, la primera locomotora llega a Jaca, siendo el 1 de Junio la apertura al público de la línea.

JACA - CANFRANC

En 1894 se firma un nuevo convenio para la conexión transpirenaica con el Gobierno de Francia, este pide de acuerdo con el ferrocarril del Midi, la electrificación de la línea en la parte española y la conversión al ancho internacional, a esta petición se une la Diputación Provincial de Zaragoza, pero es desestimada y el Gobierno francés se desinteresa por la conexión rechazando a su vez la falta de compromiso del Norte por no haber realizado la conexión de Zuera a Turuñana prevista en el proyecto del ferrocarril internacional. Esto supone un paro del desarrollo de la línea hasta 1903.

Así pues Aragón veía la conexión cerca, tan solo a 25 kilómetros de la frontera, pero de nuevo el desinterés, la falta de poder político y la incapacidad de los políticos llevan de nuevo al fracaso a este proyecto fundamental para Aragón. Así llegamos a 1904 se firma un nuevo convenio, otro más, se habla de electrificar los túneles y construir el Canfranc en cinco años. Pero no es hasta el 6 de Diciembre de 1908, cuando se inauguran los trabajos de construcción del túnel internacional en la boca española, el 10 de Octubre se habían inaugurado en el lado francés. A la inauguración asiste el Ministro de Fomento Sánchez Guerra y el antes citado Sr. Albareda. El 13 de Octubre se 1912 se produce el encuentro de los obreros de ambos países en el interior del túnel.

Francia insiste de nuevo en el cambio de ancho de vía y un estudio de ¿MZA?, determina el alto costo del proyecto y este queda definitivamente abandonado.

En 1913 el ferrocarril de Jaca a Canfranc está operativo y en 1914 se concluye el túnel de Somport. Pero más problemas para esta línea. Estalla la guerra, Francia detiene sus proyectos de Obra Pública, destinando sus recursos al esfuerzo bélico, el ferrocarril se para de nuevo, el lado español del túnel se inaugura en 1915 sin ningún tipo de ceremonia, el Canfranc está de nuevo muerto o al menos dormido.

Acaba la guerra, pero el Canfranc sigue dormido, de hecho el tren no pasará en tanto no se construya la estación internacional, en 1921 se subasta la estación internacional en 1922 se establece un servicio de viajeros Huesca-Canfranc. En Junio de 1927 las locomotoras de vapor pasan por el túnel y por fin en 1928 se aprueba el Protocolo de funcionamiento de la estación y el 18 de Julio de 1928 se inaugura la estación con la presencia de Alfonso XIII, Primo de Rivera por parte española y Gaston Doumergé como Presidente de la República.

El tráfico de viajeros se pone en marcha el 3 de Marzo de 1929 y al día siguiente se inaugura el tanta veces reclamado tramo Zuera - Turuñana.

En 1930 nuestra preocupación por nuestra soberanía nos lleva a concluir las obras de obstrucción del túnel en caso de guerra.

CONCLUSION

El 18 de Julio de 1928, Aragón se comunica con Francia a través de una línea a de muy difícil explotación, sin electrificar y de ancho ibérico a pesar del clamor a ambos lados del Pirineo exigiendo ancho internacional, la conexión francesa no es mucho más brillante, siendo la única diferencia la electrificación a 1500 V CC, técnicas al uso en la época.

Esta es la historia de un sueño, entre cuyo proyecto y finalización pasaron 76 años, en los cuales hubo guerras, desinterés de gente que nos representaba, dificultades financieras, un colosal esfuerzo técnico y sobre todo una lucha de Aragón por comunicarse con el mundo. ¿Cuánto duró? . El 27 de Marzo de 1970, un tren francés de mercancías descarrila en el valle del Aspe, sobre el denominado Puente d'Estanguet y lo destroza. El ferrocarril se paraliza. Así pues 42 años duró el sueño aragonés. A los que hay que descontar 4 años por la paralización a costa de la Guerra Civil.

Al día de hoy, con el ferrocarril cerrado debemos recordar el manifiesto de 1853 "LOS ARAGONESSES a la Nación Española " . en el que señalaba las ventajas para Aragón y España de este ferrocarril, en el siglo XXI Aragón sigue aislada por ferrocarril de su vecino francés.
