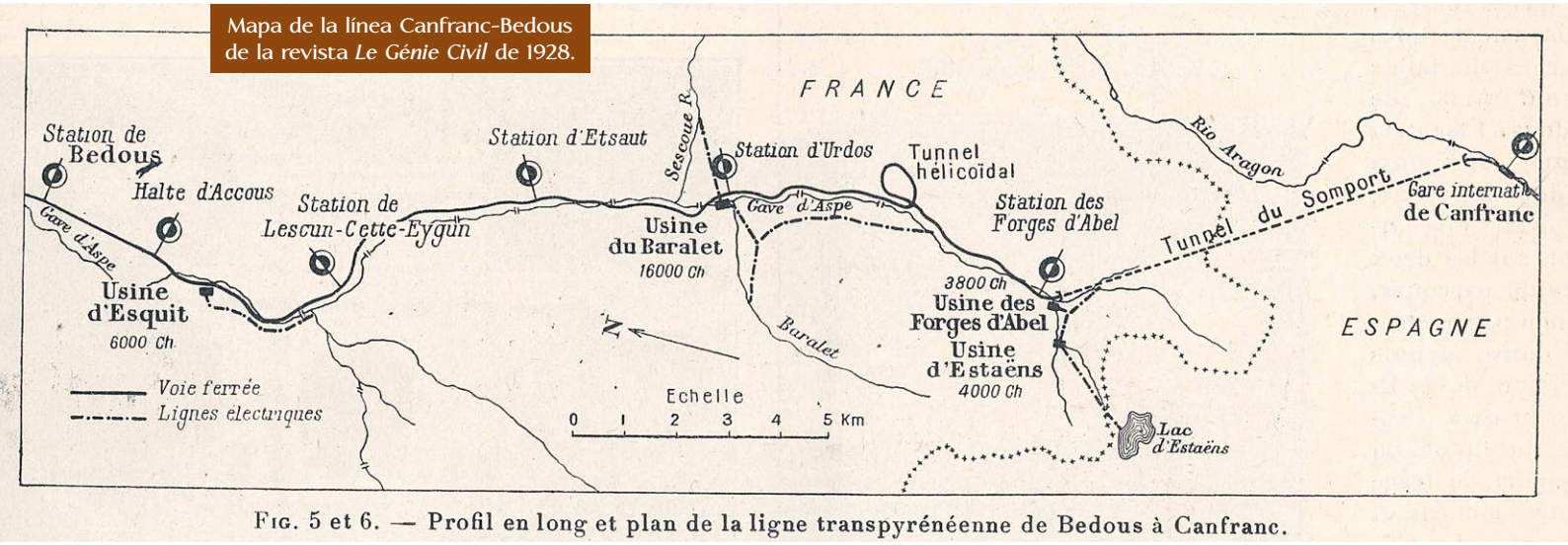


Mapa de la línea Canfranc-Bedous de la revista *Le Génie Civil* de 1928.

Fig. 5 et 6. — Profil en long et plan de la ligne transpyrénéenne de Bedous à Canfranc.

Medio siglo del accidente del puente de L´Estanguet

Se cumplen cincuenta años del accidente que interrumpió el servicio internacional por el paso aragonés de Canfranc. Más tiempo del que estuvo en funcionamiento la línea internacional entre 1928 y 1970, y periodo en el que la reapertura del ferrocarril internacional de Canfranc se ha convertido en una reivindicación permanente.

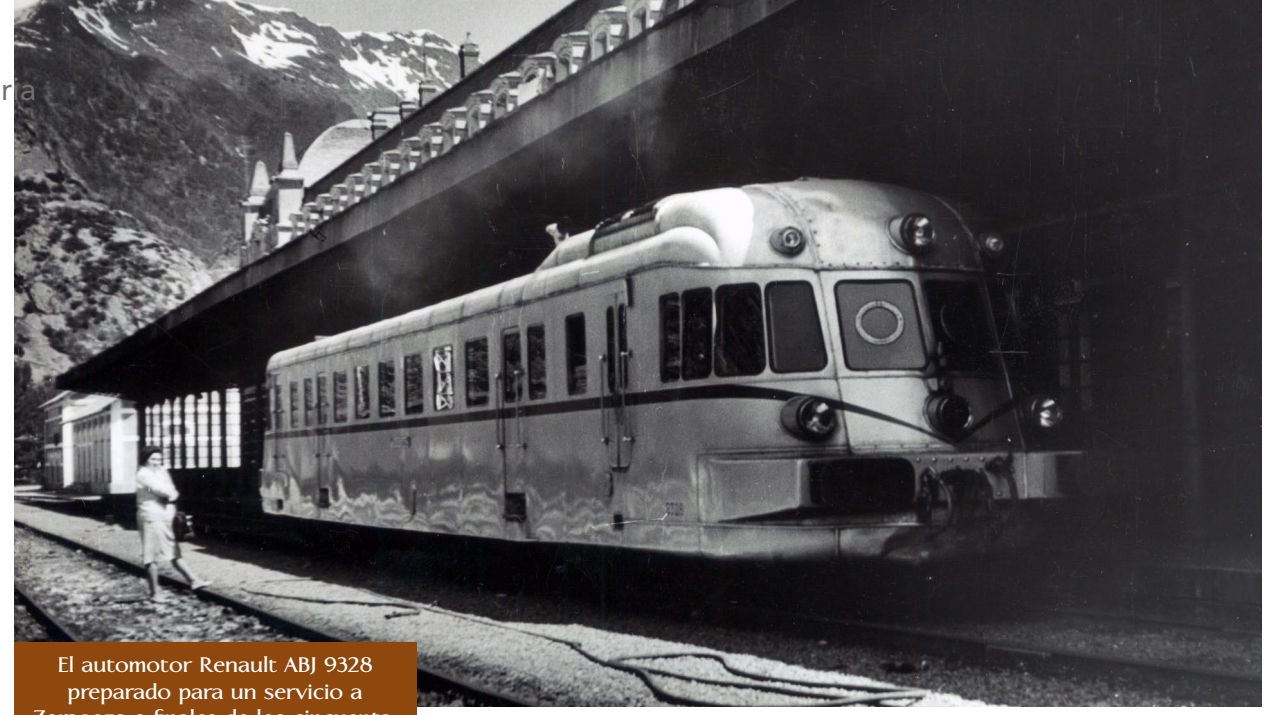
El viernes 27 de marzo de 1970, el tren de mercancías RO 7673 Pau-Canfranc, con las locomotoras BB 4227 y 4235, remolcando diez vagones de maíz, salió de Pau alrededor de las 7.30 horas, tras la llegada del "mercancías con viajeros" 4892 a Pau, a las 7.24.

Hacia las 8.50 pasó por Bedous y poco después de las 9.00 por Lescun Cette Eygun. Sobre las 9.10 quedó detenido a la salida del túnel de Sens, punto kilométrico 285,5 y unos quince minutos más tarde descarriló en el Puente de L'Estanguet, pk 280,644, derribándolo.

En aquella fría mañana, al salir de Lescun-Cette-Eygun, el tren afrontó una rampa de 35 milésimas quedando detenido por patinaje sobre los carriles helados y por la escasez del suministro de energía, debido a que la subestación de Urdos no funcionaba habitualmente, lo que suponía frecuentes caídas de tensión entre Bedous y Forges d'Abel, donde se encontraban las dos subestaciones del trayecto, demasiado distantes, para veinticuatro kilómetros de duro perfil.

En los areneros de las locomotoras, la arena estaba apelmazada por la humedad. Los maquinistas bajaron del tren para asegurarlo, colocando guijarros bajo las ruedas que, al ser aplastados por el tren, permitirían una adherencia mínima para poder reanudar la marcha una vez restablecido el suministro de electricidad a la catenaria.

Al descender de la locomotora, los maquinistas aplicaron el freno reostático pero, dada la insuficiencia de tensión, no fue suficiente. No se sabe si



El automotor Renault ABJ 9328 preparado para un servicio a Zaragoza a finales de los cincuenta.

JOSÉ Mª CUYÁS, ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO DEL MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID.

también accionaron el freno principal y falló o si no lo accionaron. El resultado fue que el tren, sin frenos o con frenos insuficientes o defectuosos, derivó pendiente abajo permitiendo apenas saltar a los maquinistas.

Sin control

El tren, sin control, volvió a pasar por la estación de Lescun-Cette-Eygun, seguramente a unos 100 km/h, y por el paso a nivel automático de la carretera. El jefe de estación de Lescun llamó a Bedous mientras los maquinistas pararon un coche para tratar de alcanzar su tren en algún punto de la línea.

Cinco kilómetros al norte, la línea cruzaba la gave d'Aspe, por el puente metálico de l'Estanguet, de unos cuarenta metros de longitud. Al entrar el tren en el puente, en curva cerrada, desequilibrado por la elevada velocidad, alguno de los vagones tropezó con la estructura del puente, desestabilizándose todo el convoy y derrumbando el puente. Antes había franqueado el túnel de Sens de 384 metros, el puente de Eygun de 30 metros, el túnel de Broca de 621 metros, en formando de "S" de 200+400 metros, la estación de Lescun Cette Eygun y 1,4 kilómetros más de línea hasta llegar al puente de l'Estanguet.

Al haber abandonado el tren, los maquinistas se salvaron, por lo que no hubo víctimas, y sólo se perdieron el puente, el material rodante y la carga de maíz de los vagones, aprovechado para los cerdos de las granjas vecinas.

El ferrocarril de Canfranc en 1970

Tanto en la parte española como, más aún, en la francesa, el ferrocarril proseguía en 1970 su decadencia, visible sobre todo en el acelerado deterioro de las instalaciones, particularmente la infraestructura, algo más acusado en la parte francesa que en la española, como casi siempre en la historia de este ferrocarril.

En 1970, la situación del ferrocarril internacional era la habitual: precaria y frágil y, aunque el accidente precipitó el cierre, la amenaza de clausura era real y latente desde hacía mucho tiempo y la decisión de cerrar la línea se hubiera podido tomar en cualquier momento sin demasiada oposición.

En la parte española se mantenía el servicio de viajeros existente desde los años cincuenta, con tres ida y vuelta Zaragoza-Canfranc que ofrecían clase única, 2ª.

Dos eran ferrobuses, implantados en la relación en 1968, con tiempos de viaje de entre tres horas y cincuenta minutos y cuatro horas y dos minutos (173 kilómetros). Salían de Zaragoza-Arrabal a las 7.35 y a las 18.30 y de Canfranc a las 6.40 y 17.33.

El tercer servicio era un automotor Renault ABJ que invertía poco más de tres horas y media parando sólo en los pueblos principales y circulando vía Huesca (214 kilómetros), a diferencia de los ferrobuses, que circulaban por el ramal Zuera-Ayerbe. Salía de Zaragoza a las 14.55 y de Canfranc a las 11.45.

Mercancías con viajeros

En el lado francés existían tres "mercancías con viajeros" Pau-Canfranc, con plazas de 2ª clase. Invertían entre dos horas y catorce minutos y dos horas y 39 minutos en los 87 kilómetros que separan Pau de Canfranc. Para el servicio se utilizaban dos composiciones remolcadas por una locomotora 4200 ex Midi -en ocasiones dos- y un número variable de coches y vagones, generalmente no más de seis.

En un día laborable, la primera de las composiciones salía de Canfranc a las 5.02 horas llegando a

Pau a las 7.24. A las 7.48 retornaba a Canfranc, llegando a las 10.24. En Canfranc permanecía hasta la segunda salida, a las 12.05 con llegada a Pau a las 14.21, de donde volvía a salir hacia el sur a las 18.27, llegando a las 21.05.

La segunda composición salía de Pau a las 12.49 y llegaba a Canfranc a las 15.04 y de Canfranc volvía a Pau a las 15.28, los martes, jueves, sábados y domingos y a las 18.49, los lunes, miércoles y viernes, acabando el día en Pau a las 18.17 o 21.03, según el día.

El servicio de mercancías era variable, normalmente varios trenes semanales con no más de diez vagones dadas las estrictas limitaciones de carga, sin llegar a una media de uno diario.

La locomotora SNCF BB 4214, en cabeza de un ómnibus con destino Pau, con un mixto de asientos y furgón y dos coches de 2ª y 3ª. Canfranc 1952.

VÍA LIBRE
ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO DEL MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID.

El material rodante francés en Canfranc era escaso, alguna locomotora en espera del próximo servicio de mercancías, las asignadas a las composiciones de trenes de viajeros en el periodo entre servicios y unos pocos vagones.

Esa era la situación habitual y la razón por la que el 27 de marzo, como muchos otros días, en Canfranc hubiera una sola locomotora y ningún material de viajeros ya que el que pernoctaba en Canfranc ya había salido hacia Pau y el que regresaba aquel día, no pudo volver.

El simple análisis de la situación permite afirmar que no hay razón, ni mucho menos prueba, para afirmar que la escasez de vehículos franceses en Canfranc se debiera a algún tipo de planificación o conjura.

Tras el accidente, enseguida se organizaron transbordos por carretera entre Canfranc y Bedous para los servicios de viajeros y alrededor de una semana después, la locomotora cautiva en Canfranc remolcando los vagones existentes circuló hasta Urdos, siendo allí transbordados los vehículos en camión hasta Bedous y puestos de nuevo en la vía.

El tráfico del Canfranc

En lo referente al tráfico de viajeros internacionales las ya bajas cifras se encontraban en línea descendente. En 1966, el número de viajeros internacionales fue de 26.912 (74 al día); 24.570 (67) en 1967; 22.500 (61) en 1968; 21.026 (58) en 1969 y 1.035 (doce) hasta el 26 de marzo de 1970.

Superiores eran las cifras del tráfico nacional español, en los años 60 unos 149.000 anuales, poco más de cuatrocientos diarios y muy inferiores en el tráfico interior en Francia, con cifras anuales de entre 10.000 y 20.000 viajeros anuales.

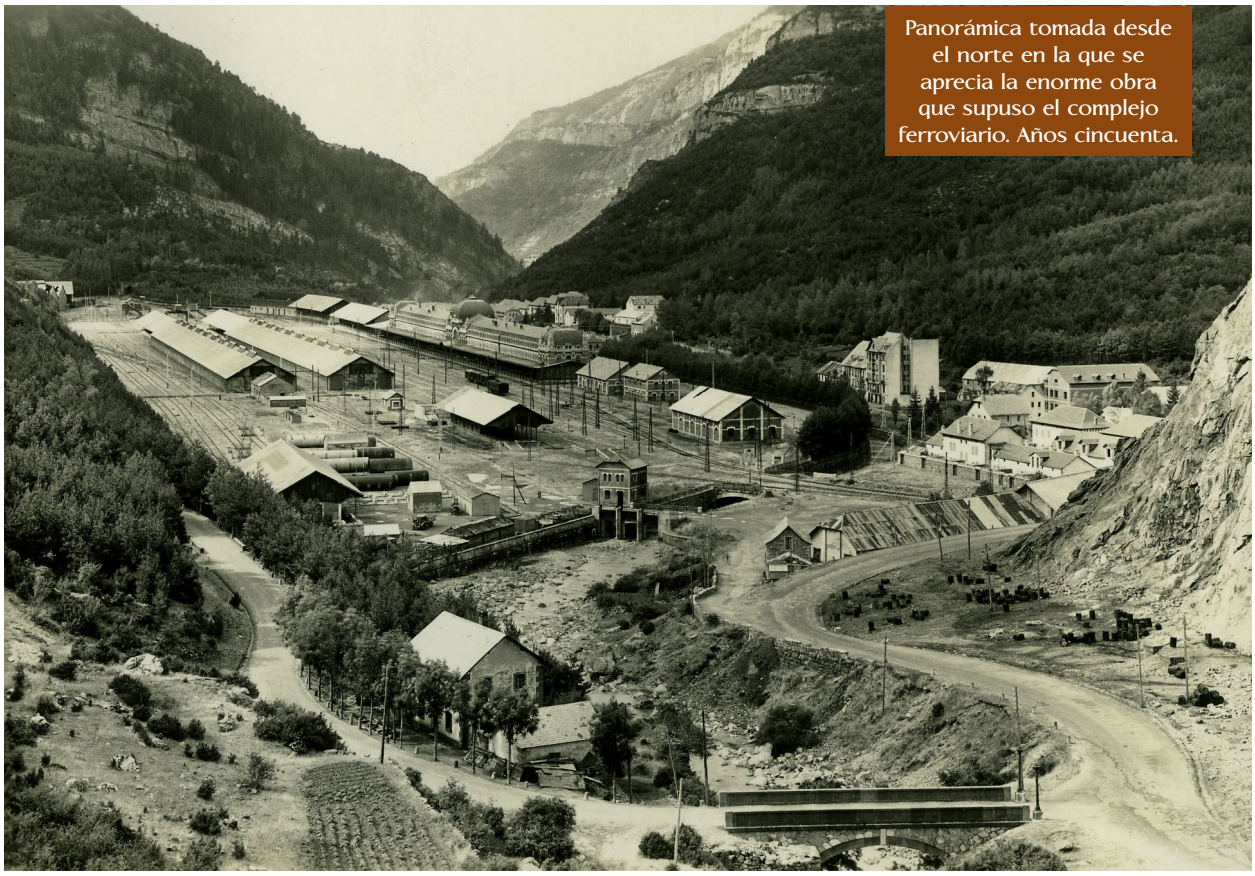
Referencia especial merecen los trenes de peregrinos, presentes en toda la historia del Canfranc y particularmente en 1958, centenario de la advocación católica de las apariciones de la Virgen María a Bernadette Soubirous en la gruta de Massabielle, a las afueras de Lourdes.

En cuanto a mercancías, aunque las expectativas siempre estuvieron muy por encima de la realidad, los años sesenta fueron de los mejores de la historia. Hasta la constitución de Renfe las cifras usuales de mercancías transportadas eran como mucho unas 30.000 toneladas anuales importadas y unas 2.000 de exportación, lo que supone una media de ochenta toneladas al día de exportación y apenas seis de importación.

Hubo un notable repunte, a partir de estas cifras tan modestas, tras la reapertura en los años de la Segunda Guerra Mundial, al reabrirse en 1944, con un tránsito máximo de unos 65 vagones y cerca de 1.000 toneladas diarias en los momentos de mayor movimiento.

En la posguerra, tras su reapertura, se asistió a un modesto incremento del transporte de cítricos y cereales. El apogeo de los cítricos se produjo entre 1954-59, reactivando las modestas cifras desde 1948.

En 1959, Canfranc fue desechado para la aplicación de "Iberiatarif" y la instalación de un sistema de cambio de ancho, perdiendo la posibilidad de exportar ventajosamente, a lo que se unirían el argumento de que se helaban las naranjas, aunque sin explicarse nunca por qué no se helaban en los climas más fríos de sus destinos.



Panorámica tomada desde el norte en la que se aprecia la enorme obra que supuso el complejo ferroviario. Años cincuenta.

ARCHIVO DEL MUSEO DEL FERROCARRIL DE VILANOVA.

Esta decadencia del transporte de cítricos fue suplida desde 1964 por el auge del maíz, la única mercancía siempre presente en la historia del Canfranc.

Los seis años finales, al margen de la coyuntura excepcional durante la guerra mundial, fueron la etapa con mejores cifras de la historia (en cuanto a importaciones ya que las exportaciones siempre fueron crónicamente ínfimas), representando normalmente el maíz las tres cuartas partes de la mercancía.

Fue la época de los trenes especiales de maíz, a veces de hasta ochocientas toneladas que había que fraccionar para llegar a Canfranc dadas las limitadas cargas máximas. Aun así, las cifras oscilaron entre las 10.000 toneladas anuales de 1959 y el máximo de casi 120.000 de 1967, único año desde la Segunda Guerra Mundial en el que se superaron las 100.000 toneladas.

Una reapertura pendiente

La destrucción del puente provocó la suspensión inmediata del tráfico internacional. La mera sustitución de un puente pequeño es algo relativamente sencillo técnicamente, y su coste moderado. En este caso su reparación se estimó en 50 millones de francos, unos 15.000 euros al cambio actual. Los aspectos técnicos y económicos fueron pues, en este caso, secundarios.

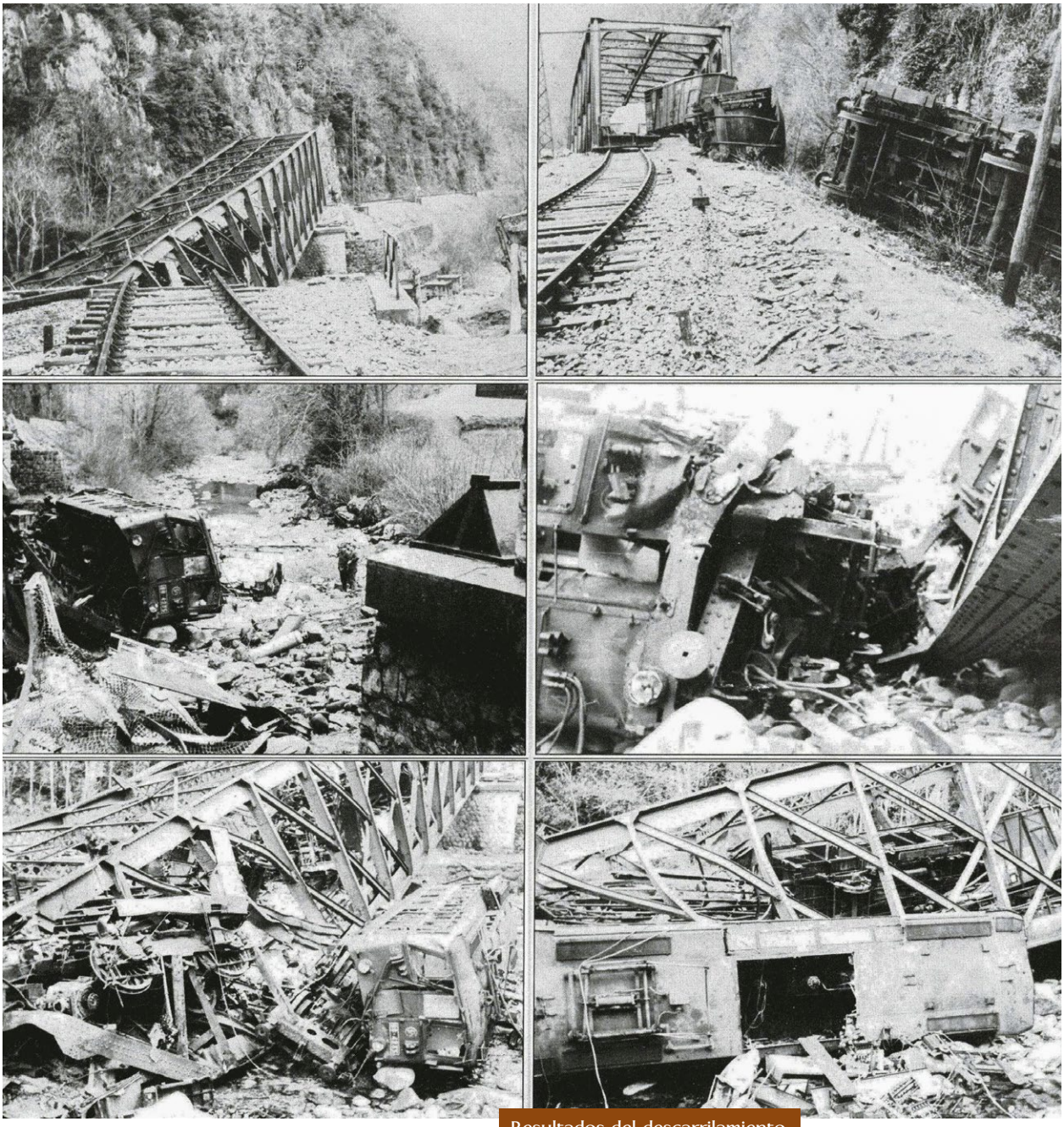
Sin embargo, el accidente fue el detonante de un cierre que amenazaba desde hacía mucho tiempo ya que la administración francesa, y en muy inferior medida la española, no tenía interés en la línea.

Renfe preguntó con cierta insistencia a SNCF sobre la reapertura de la línea y parece que SNCF preparó enseguida un puente nuevo como parte del procedimiento ordinario en estas situaciones, pero instancias superiores paralizaron la sustitución, manteniendo el cierre del tráfico internacional.

En 1971, una comisión mixta franco-española abordó formalmente la reapertura, más allá de la cuestión técnica de colocar un nuevo puente, valorando las cifras de tráfico de una línea definida como altamente deficitaria.

Se cifró su rentabilidad en un tráfico mínimo de mercancías de 130.000 toneladas anuales. Además, SNCF quiso imponer como condición para la reapertura, un acuerdo con Renfe para compartir el déficit de explotación en el tramo francés, así como la reposición del puente, lo que Renfe estimó inasumible.

Aun así, Renfe invocó la vigencia por 99 años del convenio hispano-francés de 1904, y el hecho de que el convenio no permitía cerrar la



Resultados del descarrilamiento.

línea unilateralmente. A ello la parte francesa alegó que una incidencia como la ocurrida lo justificaba. Aquella divergencia débilmente planteada era en aquellos tiempos letra pequeña de hacía mucho tiempo y nadie haría de la reapertura del Canfranc una cuestión diplomática.

En 1970, 1971 e incluso en 1972, resulta llamativo, tanto en Renfe como en medios periodísticos españoles, el optimismo respecto a una pronta reapertura, cuando en realidad cuanto más tiempo pasaba, más se alejaba la posibilidad de la reapertura.

El Canfranc comenzó entonces su larga etapa como factor de movilización y de melancolía en España y, muy especialmente, en Aragón.

Aquel ya lejano 1970 comenzaba un largo periodo que aún dura, en busca de ver en el paso aragonés de nuevo activo, reivindicación que no ha cesado desde entonces, con etapas de gran intensidad, como a finales de los años ochenta, cuando en 1988 hubo una solicitud formal de reapertura por parte de la 5ª zona de Renfe y en la actualidad, cuando la rehabilitación del complejo de la estación de Canfranc avanza con paso firme.

Desde 1970, la vida del Canfranc ha seguido sólo en la vertiente española que, en algunas etapas, intentó incluso reactivar la línea y mejorar los servicios y, en la mayor parte de este dilatado periodo al menos se ha mantenido abierta con un servicio básico como el actual.

Medio siglo después del forzado cierre del tráfico internacional, la reivindicación sigue activa y la esperanza del ferrocarril de Canfranc como elemento de unión entre naciones vecinas sigue vivo.

Alfonso Marco