

CANFRANC, ASIGNATURA PENDIENTE



**EL CRELOC CONVOCO
UNA RUEDA DE PRENSA
EN LA
CAPITAL FRANCESA**

**«HAY QUE EXIGIR A PARIS
LA REAPERTURA DEL CANFRANC»**

El pasado 19 de noviembre, el Comité para la Reapertura de la línea Olorón-Canfranc (CRELOC) organizó una rueda de prensa en la Casa de los Pirineos de París.

Como recordarán nuestros lectores, la línea Pau-Canfranc-Zaragoza fue cerrada en 1970, bajo la excusa formal del derrumbamiento del puente de L'Estanguet (Francia). Desde entonces, representantes de las Administraciones española y francesa han mantenido negociaciones, sin éxito, encaminadas a lograr la reapertura de la línea.

Durante su encuentro con la prensa, los responsa-

bles de CRELOC expusieron sus puntos de vista sobre el futuro del mencionado tramo férreo. A la cita informativa acudieron periodistas españoles, franceses, el representante general de RENFE en Europa, José Capel, y varios parlamentarios galos. VIA LIBRE, que también estuvo presente en esta reunión hispano-francesa, ha elaborado una síntesis de lo que allí se debatió. Se completa la información con una entrevista al director de la 5.ª Zona de RENFE, Carlos García Cañibano, y un significativo «dossier» con datos históricos, técnicos, etc., de la línea.

EL TGV Atlántico llegará a Pau en 1990. Es una buena oportunidad para establecer una correspondencia, a través de Zaragoza - Canfranc, con este tren de alta velocidad. La conexión podría realizarse mediante los trenes Talgo. Esto supondría viajar de Zaragoza a Pau en menos de cinco horas», afirmó Charles Vaillant, vicepresidente del CRELOC, durante la rueda de prensa. «Madrid —prosiguió— tiene que exigir a París la reapertura de la línea. España es, en este caso, víctima de una decisión tomada unilateralmente por Francia hace diecisiete años y tiene todo el derecho a reclamar.»

INFLUENCIA NEGATIVA DE LA SNCF. — La reapertura del tramo Oloron - Bedous - Canfranc y el restablecimiento del tráfico internacional ha sido una reivindicación reiteradamente solicitada por España y especialmente por Aragón, quienes estiman necesaria la existencia de una línea entre Canfranc y Oloron - Saint Marie capaz de cubrir el transporte de cereales y agrios entre Francia y nuestro país.



Viaducto de 28 arcos de Cenarbe.



Tramo metálico en el punto kilométrico 16/682 de la línea Jaca-Canfranc.

COMUNICACIONES FERROVIARIAS ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA



En opinión de Vaillant, la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (SNCF) debería dejar de influir negativamente en el Gobierno francés cada vez que Madrid solicita a París la reapertura por parte gala. «El

OLORON-CANFRANC EN CIFRAS

Entre los Pirineos Centrales, por el Valle de Aspe y bajo el pico de Somport, discurre la línea Oloron-Canfranc, que con una longitud de 56 km. forma la parte central, actualmente abandonada, de la línea internacional Pau-Zaragoza, de 318 km.

HISTORIA DE LA LINEA: INDECISION Y ABANDONO. — Inaugurada en julio de 1928, la línea internacional Pau-Canfranc-Zaragoza, fue clausurada al tráfico en diferentes ocasiones, casi siempre con motivo de conflictos bélicos. Así, la línea permaneció cerrada durante la contienda civil española (1936-1939), reabierta y cerrada de nuevo durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e, incluso, después de ésta (1945-1948).

EL TRAZADO: UNA LINEA DE MONTAÑA. — En Bedous, a una altitud de 410 m., comienza la parte montañosa del tramo, que se extiende a lo largo de 33 km.

— La pendiente, en el lado de Francia, es de 43 milímetros por metro, durante 7,6 km. Esta peculiaridad no representa un obstáculo. Sirva como ejemplo la línea Toulouse-La Tour de Carol, por la que, con una pendiente de 40 milímetros por metro en 40 km., circulan expresos.

LA VIA Y LA TRACCION. — La línea francesa SNCF: ancho de vía 1,44 m., electrificada a 1.500 voltios, corriente continua; energía producida en el mismo valle.

— La línea española RENFE: ancho de vía 1,67 m., tracción Diesel. Como en Irún o

Port-Bou se puede instalar un ancho especial de ejes para los trenes Talgo.

Entre Oloron y Bedous la vía se conserva aparentemente en buen estado. No ocurre lo mismo con el tramo Bedous-Canfranc, donde se encuentran el famoso puente de L'Estanguet (50 m.) y el túnel de Peilhou (355 m.). Solamente la reconstrucción del túnel de Peilhou se calcula en 20 millones de francos. La rehabilitación de estos 32 km. de línea (un viaducto, un túnel, tres subestaciones, etc.) supondría una inversión del orden de 100 millones de francos, cifra avanzada por la SNCF, que, según el CRELOC, habría que aceptar con reservas. Una estimación a «grosso modo» del patrimonio constituido por el tramo Bedous-Canfranc arrojaría la cantidad de 2.000 millones de francos/1987.

LOS TRAFICOS POTENCIALES. — En el sentido Sur/Norte, el más favorable: exportación de agrios con destino a los clientes habituales de la Europa occidental y septentrional: exportación de coches (Opel) fabricados en Aragón y destinados a la República Federal de Alemania, desde donde son distribuidos al resto de Europa.

— En el sentido Norte/Sur: importaciones agro - alimentarias (especialmente maíz, cebada y trigo duro, proveniente de Aquitania) destinadas a Aragón. Los cereales transitarían por los silos de Canfranc, que entraron en servicio la pasada primavera, con una capacidad de 1.800 toneladas. La necesidades agro - alimentarias de Aragón se calculan en 300.000 toneladas/año o, lo que es lo mismo, cuatro trenes de 250 toneladas por día laborable.



Gobierno francés es reacio a la apertura y la SNCF no quiere ni oír hablar del tema. Por otra parte, si España decidiese buscar el apoyo comunitario contaría en estos momentos con una suerte particular, ya que el di-

“Además de cubrir el transporte de cereales y agrios, esta línea podría transportar viajeros mediante los trenes Talgo.”

rector de Transportes en Bruselas es Eduardo Pena Abizanda, originario de Jaca, y el director de los Fondos de Desarrollo Regional (FEDER), Landáburu, es vasco-español.

«Es importante —agregó— saber si la línea será productiva, por lo que sugerimos la creación de un comité que realice un nuevo estudio serio, imparcial y realista, que obligue a la SNCF a no responder con un rechazo lacónico.»

COMUNICACION ENTRE PAU Y ZARAGOZA. — El CRELOC considera que, además de para el tráfico de mercancías, la línea podría utilizarse para el transporte de viajeros por medio del tren Talgo. En este sentido, Brenot, presidente de organización, señaló la posi-

bilidad de instalar en la frontera un ancho de ejes especial para estos trenes articulados ligeros, al igual que en Port-Bou o Irún. A continuación hizo hincapié en la conveniencia de una unión ferroviaria central a través de los Pirineos, de Pau a Zaragoza, entre dos ejes económicos de importante población; al Norte, Bayonne y Toulouse, y al Sur, Bilbao y Barcelona. Brenot también se refirió a la vulnerabilidad del actual paso por Irún. «El pasado 4 de octubre ocurrió un accidente en Alsasua —se hundió parte de la bóveda de un túnel— que paralizó todo el tráfico entre esta ciudad e Irún. El trayecto París-Madrid no presenta problemas. Las dificultades comienzan al otro lado del Bidasoa, donde hay puentes a cuatro metros sobre el nivel del agua. Solamente entre Alsasua y San Sebastián hay treinta viaductos y túneles, algunos de tres kilómetros de longitud. Por eso es fundamental un itinerario políticamente seguro, a diferencia del País Vasco y del Languedoc-Roussillon».

Por otra parte, los responsables del CRELOC marcaron dos plazos claves para la rehabilitación de la línea: el 30 de septiembre de 1990, fecha de la llegada del TGV Atlántico a Pau, y 1992, año en que, por efecto de la firma del Acta Unica, Europa se abrirá a un mercado sin fronteras que, consecuentemente, requerirá mejores y más rápidos medios de comunicación.

RENFE HA SOLICITADO RECIENTEMENTE A LA SNCF LA REAPERTURA DEL CANFRANC

En una reunión celebrada el pasado octubre en Toulouse entre representantes de la SNCF y de RENFE, Carlos García Cañibano, director de la 5.ª Zona de la Red española, solicitó formalmente en nombre de RENFE la reapertura del ferrocarril de Canfranc, cerrado, como es sabido y repetido, por decisión unilateral de la empresa francesa en 1970 con el pretexto de hundimiento del puente de L'Estanguet en el tramo francés, desde entonces sin servicio. Oloron-Canfranc.

La opinión de García Cañibano en relación con el reavivado problema de este paso ferroviario a través del túnel de Somport por el Pirineo central es contundente: «Hay que exigir a Francia que subsane una infracción en las normas de las comunicaciones internacionales y recupere y ponga en servicio el tramo que impide esa relación ferroviaria hispano-francesa, muy necesaria entre Oloron y la frontera pirenaica».

Para el transporte internacional español —opina García Cañibano— Canfranc es una salida óptima que puede ponerse en funcionamiento por nuestra parte sin gastos onerosos. El paso del Canfranc vendría a descongestionar los otros dos pasos fronterizos entre España y Francia, el de Hendaya y el de Port-Bou, normalmente agobiados de tráfico. Esto sin contar las situaciones de caos que a veces se producen cuando por averías, accidentes o catástrofes alguno

“La exportación de vehículos de España hacia el norte de Europa, que actualmente se realiza por vía marítima hasta Holanda, es un tráfico importante y regular que se escapa a los ferrocarriles franceses.”

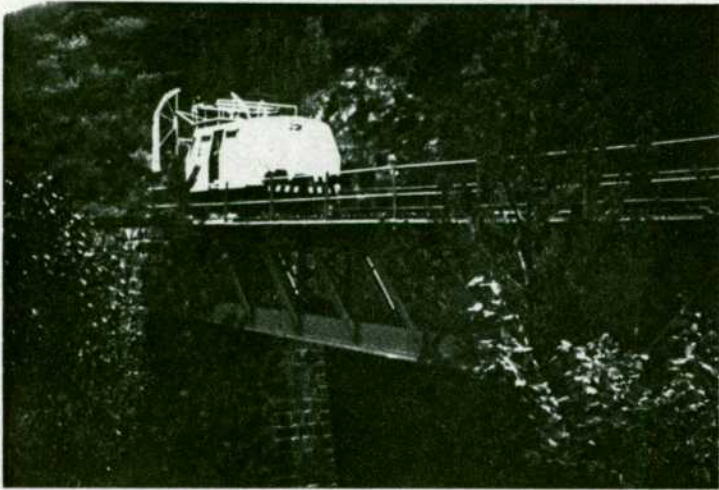
de esos pasos queda obstruido aunque solamente sea por algunas horas. Y mucho peor cuando quedan afectados a la vez los dos pasos, como ha ocurrido recientemente.

Canfranc, según el director de la 5.ª Zona, es el encaminamiento ideal para tráficos regulares de mercancías. Dos ejemplos: el transporte de vehículos fabricados por las multinacionales instaladas en Zaragoza y Valencia y el transporte de naranjas, otras frutas, verduras, etc. En Canfranc hay construidas grandes naves que podrían acondicionarse con escasos gastos como almacenes para esas mercancías agrícolas. La exportación de vehículos de España hacia el norte

“Este paso transpirenaico resulta ideal para ciertos tráficos regulares de mercancías y descongestionaría la circulación por el País Vasco y Cataluña.”

de Europa, que actualmente se realiza desde el norte de la Península por vía marítima hasta Holanda, es un tráfico importante y regular que se escapa a los ferrocarriles franceses. Es una línea que en estos momentos le cuesta a la Administración algo más de seiscientos millones de pesetas de déficit de explotación. En cambio, con el paso del Somport abierto y llevando por él las mercancías apuntadas se amortizarían dichos gastos y sería rentable la línea. Además y fundamentalmente contribuiría a una mejor circulación ferroviaria por el País Vasco y Cataluña.

Lo que pasa —nos subraya finalmente García Cañibano— es que los franceses piensan que los Pirineos son un frontón sin nada detrás. Y están equivocados. No acaban de darse cuenta de que al otro lado del Pirineo Central tienen grandes posibilidades comerciales y económicas, aparte de otras razones de interés, como la siempre beneficiosa comunicación cultural y de buena vecindad entre las poblaciones asentadas a ambos lados de la frontera que administrativamente divide la zona. En resumen, creo que Canfranc es una asignatura pendiente, que urge aprobar para bien tanto de España como de Francia.



Dresina de comprobación de gálibo en el punto kilométrico 21/684 de la línea Jaca-Canfranc.



Estructura metálica sobre el río Aragón en el punto kilométrico 9/811. En Bedous, comienza la parte montañosa del tramo.

EVALUACION DE LOS TRAFICOS.

Finalmente intervino José Capel, representante de RENFE en Europa, quien después de expresar su admiración por el CRELOC y por la defensa entusiasta que de la reapertura de la línea realiza este organismo, afirmó: «A mi entender, el tramo Oloron-Canfranc debería recibir en Francia un tratamiento análogo al que se da, desde hace ya algunos años, en los países de la CEE a las líneas regionales de tráfico débil. Es decir, la región o regiones interesadas suscriben con la red ferroviaria un convenio que obliga a ésta a la presta-

«La llegada del TGV a Pau, prevista para el año 1990, se perfila como una oportunidad histórica para conectar a Aragón con el tren francés de alta velocidad.»

ción de determinados servicios, y a aquéllas a la subvención de una determinada parte de los gastos.

Para llegar hasta ahí es preciso que las regiones afectadas estén convencidas de que la línea

les interesa y la desean. Esta toma de conciencia me parece muy importante en el caso que nos ocupa, y sólo se logrará con el esfuerzo de personas como ustedes y de organismos como el CRELOC. Por otro lado, y dado el carácter internacional de la línea, sería conveniente sensibilizar también a las instituciones estatales e internacionales pertinentes». Seguidamente, el representante de la red española aseguró que por parte de España no pesa ninguna amenaza de cierre sobre la línea. «Al contrario —prosiguió—, la Comunidad Autónoma de Aragón reclama la apertura del lado francés.

Además todo parece indicar que a nivel estatal existe un interés creciente en torno a este tema.

Por lo que a RENFE se refiere creo que se está realizando una evaluación de los tráfico que podrían encaminarse por la línea una vez abierta, especialmente de aquellos que ahora se transportan por otros medios y que serían susceptibles de trasladarse al ferrocarril. Espero que el estudio demuestre la existencia de un potencial de tráfico suficiente que permita una consideración seria de la perspectiva de la reapertura y el inicio de las oportunas negociaciones».

YOLANDA DEL VAL.

Según el Gobierno aragonés

LA LINEA DEL CANFRANC SERIA RENTABLE

«La reapertura del tramo Oloron-Canfranc es vital para los intereses de Aragón. Es una incongruencia que este tramo permanezca cerrado tras el ingreso de España en la CEE», declaró a VIA LIBRE Fermín Molina, director general de Transportes de la Comunidad Autónoma Aragonesa.

En este sentido, un estudio elaborado por el Ejecutivo aragonés demuestra que el ferrocarril del Canfranc tendría rentabilidad económica y social.

«Nosotros —afirma el director de Transportes— no hemos tratado este tema con Francia porque no estamos jurídicamen-

te legitimados para ello. Lo único que podemos hacer es presionar a Francia, a través de RENFE y las instituciones españolas, para que los galos accedan a reabrir la línea.»

«El Gabinete aragonés está dispuesto a estudiar cualquier proposición dirigida a la reapertura de la línea. Se trata —insistió— de una reivindicación que reclamarán, sucesivamente, todos los gobiernos regionales aragoneses, independientemente de su signo político.»

UNA CALLE SIN SALIDA.— Por otra parte, el presidente de

la Diputación General de Aragón, Hipólito Gómez de las Rocas, presentó, el pasado 20 de noviembre, en la reunión de los Segundos Estados Generales, patrocinada por el Consejo de Ministros del Consejo de Europa, una ponencia sobre los grandes ejes de comunicación europeos y las regiones.

Gómez de las Rocas denunció en su intervención que «Aragón es una calle sin salida hacia el resto de Europa». Asimismo aseguró que las comunicaciones a través del macizo central de los Pirineos son un «paradigma de la clase de situaciones que es preciso corregir para garantizar las correspondencias regionales con los grandes ejes de comunicación europeos».

Tras señalar que «no parece que se hayan hecho esfuerzos sinceros para restablecer la línea», el político aragonés resaltó la importancia de la conexión con los trenes franceses de alta

velocidad (TGV) y la elevada rentabilidad económica y social que se derivaría de esta circunstancia.

DE INTERES COMUNITARIO.—De las Rocas defendió, además, la conveniencia de propiciar un procedimiento político y jurídico que permita a las regiones afectadas solicitar ante la CEE la declaración del interés comunitario de ciertas comunicaciones, sin que sea necesario el obligado paso por los gobiernos nacionales.

En esta línea, los representantes de las ciento veinte regiones europeas reunidas en Bruselas aprobaron por unanimidad una propuesta del presidente de la Diputación General de Aragón en la que se estima que la ejecución de todos los proyectos declarados de interés deberían ser vinculantes para todos los poderes públicos.



RESUMEN HISTORICO Y CARACTERISTICAS DEL CANFRANC

Fernando F. SANZ

No es la primera vez que VIA LIBRE se ocupa del ferrocarril del Canfranc. En los números 175 (agosto/78), 261 (octubre/85), 262 (noviembre/85) y 264 (enero/86) se hacía un resumen histórico y un análisis geopolítico de los transpirenaicos y su influencia en la red española. Ahora, con motivo de la rueda de prensa celebrada en París por los representantes del Bearn y de los Amigos del Ferrocarril, el asunto vuelve a estar de actualidad, como se ha informado en páginas anteriores.

En esta ocasión, la actualidad y reivindicación tantas veces protagonizada por los aragoneses ha sido esta vez protagonizada desde el otro lado de la frontera. Por ello, parece conveniente hacer un breve resumen de la historia de esta línea con una información complementaria sobre su trazado en el país vecino, no sólo por esta actualidad, sino por las características que tiene, aspectos nunca tratados en VIA LIBRE por lo que creemos ha llegado la ocasión de ocuparse de ella.

Esta información permitirá contar con nuevos elementos de juicio sobre algunas de las razones por las que el Canfranc fue clausurado y de lo que debiera hacerse si realmente se desea volverlo a poner en servicio.

LAS COMUNICACIONES HISPANO-FRANCESAS.—

Los primeros proyectos para construir un ferrocarril a través del puerto de Somport se remontan a 1853; es decir, antes de que se iniciara la construcción de la línea de Madrid a Irún, primera que cruzó la frontera franco-española, cuyas obras se iniciaron en 1856 y se concluyeron en 1864.

El paso por ese puerto hasta Zaragoza se justificaba porque desde tiempos de los romanos había servido para comunicar las Galias con Hispania. Pero aquel primer intento quedó de momento desechado, pues las dificultades que ofrecían los Pirineos parecían insalvables. En 1870 se aprobó una ley que preveía la construcción de varias líneas férreas entre las que se encontraba la de Huesca a Fran-

cia, por Ayerbe, Jaca y Canfranc, que adquirió carácter firme de concesión el 5 de enero de 1882. La línea partía de Huesca, que había quedado enlazada en 1864 por un ramal de 22 kilómetros desde Tardienta con la línea de Zaragoza a Barcelona, y la concesionaria era la Sociedad Anónima Aragonesa, que emprendió las obras el 22 de octubre de 1882.

Aquella compañía no pudo dar fin a las obras, en 1892 era adquirida por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que el 1 de marzo de 1893 inauguraba el tramo Huesca-Jaca, de 110 kilómetros. Esta línea tuvo la particularidad de

“ De la transversal Bayona-Toulouse se derivan numerosos ramales hacia los Pirineos. ”

que fue la última que adquirió la Compañía del Norte. Quedaba pendiente el tramo de 24 kilómetros hasta Canfranc, que era el de mayores dificultades orográficas, y el proyecto se paralizó.

LOS TRANSPIRENAICOS.—

Hay que recordar que ya en 1885 —el 13 de febrero— se había firmado el primer acuerdo hispano-francés para la construcción de dos ferrocarriles transpirenaicos: uno por el puerto de Somport, ya previsto en la concesión anteriormente citada, y otro, la del Noguera Pallaresa, por el puerto de Salau.

Ya dijimos anteriormente que la línea del extremo occidental de los Pirineos, la de Irún-Hendaya, se había inaugurado en 1864, además ya prestaba servicio también desde 1878 la de los Pirineos Orientales, por Port Bou y Cerbere.

Aquel primer acuerdo no se llevó a la práctica, pero el interés de crear nuevas uniones ferroviarias entre España y Francia volvió a ponerse de manifiesto a principios de siglo. Este nuevo interés fraguó en 1904 con la firma del convenio franco-español para construir tres ferrocarriles transpirenaicos que atravesarían la frontera por Canfranc y Esterri, precisamente las líneas previstas en 1885, y por Puigcerdá. Los dos primeros, como se indicaba en el número 261 de VIA LIBRE, ha-

“ Desde tiempos de los romanos, el puerto de Somport había servido para comunicar las Galias con Hispania. ”

bían de cruzar los Pirineos por los puertos de Somport y Salau mediante túneles internacionales. También se construiría en ambos una estación internacional única: una en España, en una de las líneas, que resultaría al final ser la de Canfranc, y la otra de Francia. El tercer transpirenaico —de Ripoll a Aix-les-Termes— no precisaba la construcción de un túnel internacional y por ello se previó que esta última tuviera dos estaciones internacionales, situada la de España en Puigcerdá y la de Francia en La Tour de Carol.

El convenio tenía un protocolo adjunto que, como punto más importante, especificaba que deberían de llevarse a cabo las obras de la variante entre Zuera y Turuñena (Ayerbe) para evitar el rodeo por Huesca a la línea de Canfranc.

LAS OBRAS DEL CANFRANC.

El 10 de octubre de 1908 comenzaron las obras del túnel de Somport en el lado francés y el 23 del mismo mes y año en el lado español.

En 1909 y 1910, las compañías del Midi francés y Norte de España presentaron los anteproyectos de la estación internacional que debía asentarse en una explanada, cuya realización presentaba serias dificultades.

“La perforación del túnel de Somport se inició en octubre de 1908 y en el mismo mes de 1912 se encontraron los tajos español y francés en el interior del túnel.”

El 13 de octubre de 1912 se encontraron los dos tajos en el interior del túnel que quedaba así perforado, aunque la abundancia de manantiales en su interior creaba serios problemas, imposibilitando la extracción de escombros. El túnel quedó concluido el 21 de febrero de 1915.

Las obras no se paralizaron, del lado español, durante la primera guerra mundial. En septiembre de 1915 comenzaron los trabajos de explanación de la estación de Canfranc. La tarea era ingente, pues había que desviar y encauzar el río Aragón, mover gran cantidad de tierras y construir alcantarillas para el desagüe de los torrentes Cargates, Epifanio y Sanián. En la realización de la explanada, que tiene 1.200 metros de longitud y una anchura media de 170, se emplearon seis años. El tajo de avance de la vía desde Jaca llegó a la explanada de los Arañones en 1920.

También se llegó al acuerdo de proteger la explanación de los aludes y acarreo mediante la plantación de pinos y abetos en las laderas vecinas, construyéndose incluso un poblado para alojar el personal que no

encontrara acomodo en el edificio principal de la estación.

Las obras de la estación tardaron tres años y medio, quedando concluidas en enero de 1925, aunque el ferrocarril del Canfranc no se inauguró hasta el 18 de julio de 1928. (Para más detalles sobre las características de la línea de Canfranc puede consultarse el número 175 de VIA-LIBRE de agosto de 1978.)

EL TENDIDO EN LA PARTE FRANCESA.

Cuando se pone en servicio el primer enlace ferroviario hispano-francés a través de la frontera de Hendaya-Irún ya funcionaba la gran transversal Toulouse-Bayona, paralela a los Pirineos, de la que se derivaban tres ramales hacia la citada cordillera: el de Portet a Foix, inaugurado el 17 de abril de 1862; el de Tarbes a Bagnères, inaugurado el 15 de abril del mismo año, y el de Boussens a St. Girons, puesto en servicio el 15 de febrero de 1863.

Mientras se realizaban los primeros estudios y proyectos para franquear los Pirineos se construyeron otros ramales a partir de la transversal Toulouse-Bayona. Estos fueron los de Lourdes a Pierrefitte (26 de junio de 1871), Montrejeau a Luchon (17 de junio de 1873), Pau a Oloron (1 de septiembre de 1883), que sería luego prolongado para enlazar en Canfranc con los ferrocarriles españoles; Buzy a Laruns (1 de enero de 1884), Puyoo a St. Palais (22 de diciembre de 1984) y la prolongación desde Foix a Tarascon-sur-Ariège en 1877. Antes de algunas de estas puestas en servicio

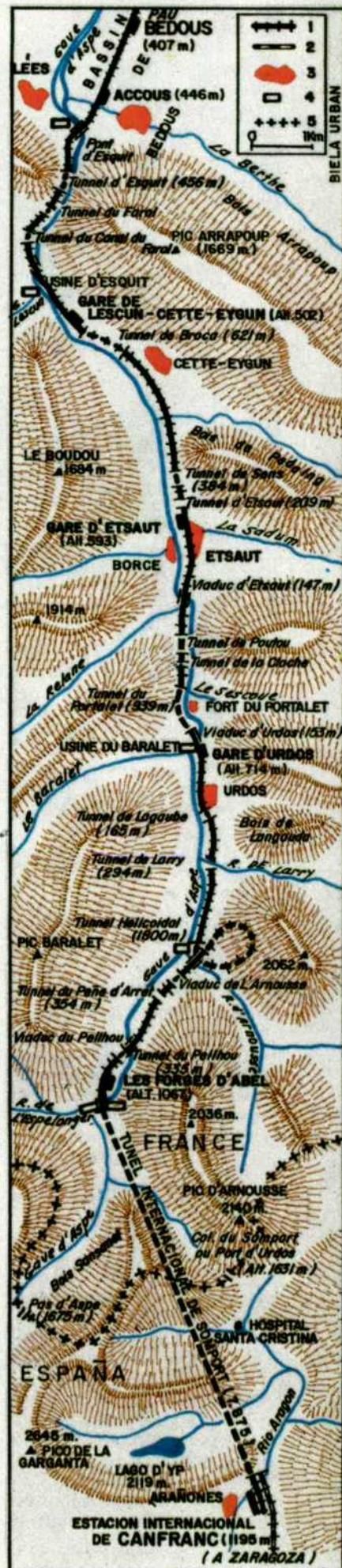
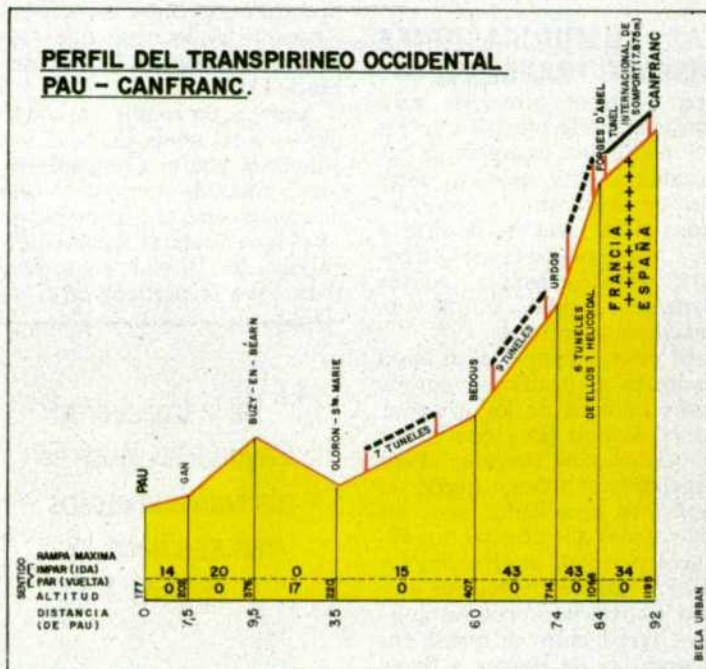
TRANSPIRENAICA OCCIDENTAL PAU-ZARAGOZA, ENTRE BEDOUS Y CANFRANC

1. Línea de la SNCF en vía única y tracción eléctrica.
2. Línea en vía única de RENFE, en ancho de 1,676 metros.
3. Poblaciones.
4. Fábrica hidroeléctrica.
5. Frontera franco-española.

se había concluido el segundo enlace ferroviario hispano-francés a través de la frontera de Cerebere-Port Bou.

Se suceden después los primeros acuerdos para construir nuevos transpirenaicos, aunque —como hemos visto— aquellos proyectos quedaron paralizados de momento. No ocurrió lo mismo con la actividad de la Compañía del Midi que había prolongado la línea de Tarascon-sur-Ariège hasta Ax en 1888 y creado los siguientes nuevos ramales: desde Autevielle a Mauleon (11 de abril de 1887), Bayona a St. Jean Pied-de-Port y St. Etienne-de-Baigorri (19 de enero de 1891), Lannemezan a Arreau (1 de agosto de 1897) y St. Girons a Foix (15 de agosto de 1902).

Las dificultades económicas a las que se unieron las derivadas de la primera guerra mundial, unidas a los problemas de ejecución de las numerosas obras de fábrica que habían de construirse, retardaron la apertura de los transpirenaicos en el lado francés. Desde la inauguración del último tramo entre Olorón y Bedous el 21 de abril de 1914 en el transpirenaico occidental o de



Canfranc, hubo que esperar hasta el mes de julio de 1928 para ver circular los trenes hasta Canfranc.

El enlace Toulouse - Puig - cerdá fue a su vez abierto un año más tarde. En cuanto al itinerario a partir de St. Girons que remontaba el valle del Salat hasta sus fuentes, las explanaciones preliminares se realizaron hasta Oust; es decir, en unos 17 kilómetros, pero no pasaron de allí.

CARACTERÍSTICAS DE LA LINEA PAU-CANFRANC.—

La sección francesa del transpirenaico Pau-Zaragoza tiene una longitud de 92 kilómetros, en vía única. Abierto al servicio en 1928 después de largos años de construcción debido a las dificultades acumuladas en su recorrido, es una línea técnicamente interesante y muy pintoresca. Tiene numerosas obras de fábrica, entre las cuales 24 túneles, de ellos uno helicoidal de 1.800 metros de longitud; para ganar 80 metros de altura, y el túnel internacional del Somport, de 8 kilómetros. Su perfil es extremadamente duro, pues en el recorrido desde Bedous a Canfranc la vía tiene una rampa continua de 43 milésimas en 15 kilómetros. Es la rampa más dura en

una vía normal existente en Francia y únicamente la tracción eléctrica permitía la explotación de una vía férrea de tamaño declive. En el gran túnel de Somport el gradiente disminuye, pero no obstante alcanza las 34 milésimas.

Estas características imponían unas duras condiciones a la explotación. La velocidad máxima desde Bedous en los trenes de viajeros era de 55 kilómetros en la primera parte del recorrido, bajaba a 50 en la última parte y a 40 en el túnel de Somport. En cuanto a los mercancías su velocidad era de 40 kilómetros en todo el recorrido y su carga desde Bedous a la frontera no pasaba de 160 toneladas. Entre las diferentes locomotoras empleadas, las más características eran las BB 4100 de freno reostático.

De Pau a Oloron (km. 35), la línea discurre por la llanura, ferral y ondulada, que separa las cuencas del Gave y del Oloron; en Buzy - en - Bearn (km. 20), se deriva a la izquierda el ramal de Laruns.

Después de Oloron, la línea remonta el valle del Aspe, poblado de una vegetación exuberante. La línea seguirá dicho río hasta su nacimiento. Hasta Escot (km. 50) el valle es ancho,

pero después de esta estación la vía atraviesa el desfiladero rocoso de la Peña de Escot. Se franquea el Gave por un gran viaducto, cuyo arco central tiene 56 metros de abertura. Después alcanza, tras pasar por varios túneles, la estación de Bedous (km. 60), dominado por un castillo y que durante bastante

tiempo fue el término de dicha línea.

A partir de este punto, el ferrocarril inicia la subida de la rampa de 43 milésimas y poco después se encuentra la estación de Accous (km. 62), a la que suceden 9 pequeños túneles abiertos en el desfiladero de Esquit. El trazado en cornisa se ha ele-



El túnel de Somport entre España y Francia, una obra ingente sin utilizar desde 1970.



Entre Jaca y Canfranc, con las aguas del río Aragón en primer plano.

vado sobre el curso del Gave. El siguiente desfiladero, antes de Urdos, último pueblo francés, sobre la vertiente derecha del Gave (km. 75) a 760 metros de altura, está protegido por el fuerte del Portalet, construido en un promontorio a una altura de 150 metros sobre la línea de ferrocarril.

Más allá de Urdos la rampa se acentúa y la línea penetra en un túnel helicoidal de 1.800 metros que permite ganar una altura de 80 metros. Luego continúa elevándose entre los bosques de

“ Entre Bedous y la frontera española (15 km.) hay una rampa continua de 43 milésimas ”

hayas hasta alcanzar en una garganta la estación de Forges d'Abel (km. 84. Altitud 1.067 metros), última estación francesa. Inmediatamente la línea atraviesa una vez más el Gave y penetra en el gran túnel internacional de Somport. Fotos: MAN Y CARLOS DOMINGUEZ