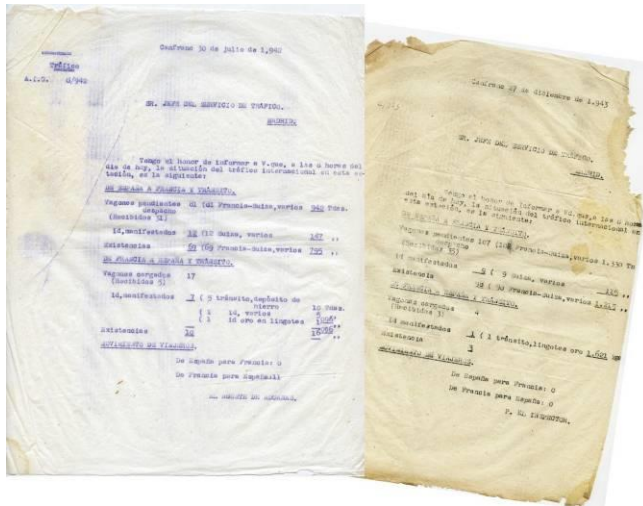


1942 julio 16. Canfranc – 1943, diciembre, 27. Canfranc

Informes diarios enviados desde la Agencia Internacional de Aduanas de Canfranc al Servicio Comercial de la Dirección General de Aduanas de Madrid con los datos del tránsito de mercancías y viajeros desde Francia a España. Contiene: Información del número de vagones y toneladas cargadas de lingotes de oro. 36 h. Copias. Mecanografiadas. B. Nota: Los documentos del 28 de agosto al 20 de septiembre de 1943 no fueron transferidos al AHF.

AHF-MFM (Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid). Signatura JD-0094-002.

### Documentos sobre el tránsito de lingotes de oro por la estación de Canfranc



En el Archivo Histórico Ferroviario se conserva la documentación que prueba que por la aduana internacional de Canfranc pasaron, entre julio de 1942 y diciembre de 1943, con destino España y Portugal, 86.552 toneladas en lingotes de oro.

Durante la Segunda Guerra Mundial la estación fronteriza de Canfranc, bajo jurisdicción hispano-francesa, fue un lugar estratégico que favoreció el encuentro de agentes y espías, la puerta de fuga de judíos y perdedores, el paso de volframio y blenda utilizado para blindar tanques y cañones, y la más importante salida del oro procedente de los bancos centrales europeos de países ocupados o del expolio a los judíos.

Alemania, con un grupo de oficiales de las SS y miembros de la Gestapo que residían en el hotel de la estación y en el del pueblo, vigilaba y controlaba la aduana internacional de Canfranc. España no estaba en guerra, pero Franco tenía que devolver a Alemania el apoyo prestado durante la Guerra Civil, lo que se tradujo en el envío de toneladas de volframio de las minas gallegas. Según los datos recogidos en los documentos conservados en el Archivo Histórico Ferroviario, a cambio de esa ayuda estratégica, España recibió 12 toneladas de oro y 4 de opio, en tanto que con destino Portugal llegaron 74 toneladas de oro, 3,8 de plata, 44 de armamento, 10 de relojes y otros enseres. Canfranc combinó el paso de trenes en ambos sentidos, con la implantación de un sistema de distribución de camiones suizos, bajo el acuerdo secreto establecido entre España y Suiza.

La ruta ferroviaria comenzaba en Bellegarde (Suiza), continuaba por las localidades francesas de Grenoble, Nîmes, Narbonne, Toulouse, Pau y Oloron, finalizando en Canfranc. Allí el oro se descargaba en la estación y se volvía a cargar en camiones suizos para llevarlo hasta Madrid o Portugal a través de los pasos fronterizos de Badajoz, Valencia de Alcántara o Fuentes de Oñoro. Desde Portugal se enviaban las mercancías a Sudamérica y, al final de la Segunda Guerra Mundial, fue la ruta de salida de muchos alemanes que se refugiaron en Argentina, Uruguay, Brasil o Paraguay.

En general, la documentación recuperada está formada por hojas de ruta, formularios, circulares internas, impresos, boletines oficiales de la provincia de Huesca e informes diarios de carácter interno. Estos últimos recogían la situación del tráfico internacional en la estación, y eran enviados desde la Agencia Internacional de Aduanas de Canfranc al Servicio Comercial de la Dirección General de Aduanas de Madrid.

Esta documentación fue hallada de manera casual en noviembre de 2000 por un ciudadano francés, en la estación de Canfranc. En agosto de 2001 se publicó el hallazgo en prensa y posteriormente se editó un libro. Mientras, Renfe tenía interpuesta una demanda de apropiación indebida de documentos públicos que, finalmente y tras una resolución favorable, fueron en su mayoría entregados en 2004 y transferidos al Archivo Histórico Ferroviario para su catalogación, conservación y difusión.