

Agradecimientos	11
Prólogo	
<i>José Luis Soro, consejero de la DGA</i>	12
<i>Alain Rousset, presidente de la región Nueva Aquitania</i>	13
Introducción y propósito	14
Abreviaturas	15
1. Canfranc: sueño, realidad y frustración	17
2. Antecedentes y orígenes (1853-1928)	21
2.1. El siglo XIX	21
2.2. El convenio hispano-francés de 1904	23
<i>En primera persona: José M^o Marco</i>	25
3. La construcción del ferrocarril (1904-28)	31
3.1. La compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España	31
3.2. La compañía Chemins de Fer du Midi	32
3.3. La construcción del ferrocarril	33
<i>El túnel de Somport</i>	35
4. La estación internacional	37
<i>Las ventanas de la estación</i>	41
<i>En primera persona: José Luis Mazo</i>	42
5. La apertura del nuevo transpirenaico	47
6. Características y trazado de la línea	51
6.1. El trayecto Zaragoza-Canfranc	51
6.2. El trayecto Canfranc-Pau	56
7. Los trenes de Norte	61
7.1. Trenes del siglo XIX. Locomotoras	61
<i>Locomotoras de vapor</i>	62
7.2. Trenes y coches de viajeros del siglo XIX	64
7.3. Trenes y coches de viajeros de comienzos del siglo XX	65
<i>Nomenclatura de los coches de viajeros</i>	67
7.4. Los coches de viajeros de Norte	68
<i>En primera persona: Isabel Frías</i>	71
7.5. La tracción a comienzos del siglo XX	73
<i>El vapor y el oficio de maquinista</i>	74
8. Trenes y servicios en el periodo de apertura: 1928-29	79
<i>Categorías de los servicios ferroviarios</i>	80
9. Trenes y servicios en los años de esplendor (1929-36)	85
9.1. Coches de viajeros metálicos	85
9.2. Coches de viajeros del Ferrocarril Central de Aragón	87
9.3. Servicios durante el periodo 1929-36	89

10. Esperanza y decepción (1929-36)	93
10.1 Ilusiones frustradas	93
10.2. El Fomento del Canfranc.....	99
11. Los trenes de Midi	105
11.1. Los servicios de viajeros en Francia	105
11.2. Las locomotoras Midi.....	106
11.3. Coches de viajeros	111
<i>El "anfíbio" y otras especies</i>	117
12. Modernidad e innovación en España (1934-36).....	121
12.1. El tren de Valencia y los autovías	121
<i>Trenes pioneros: el autovía</i>	123
12.2. El viaje de demostración.....	126
12.3. Los servicios del bienio	128
<i>Más allá de Pau</i>	129
13. Periodos bélicos y posguerra (1936-48)	133
13.1. El Canfranc en la Guerra Civil.....	133
13.2. La posguerra y la guerra mundial	135
13.3. Los servicios de viajeros 1939-40.....	136
13.4. Canfranc durante la segunda guerra mundial.....	138
<i>El tráfico de oro</i>	141
14. Nacionalización española: la Renfe (1941-53).....	143
14.1. La nueva Renfe. Los servicios pioneros (1941-42)	143
14.2. Los automotores Renault ABJ.....	144
14.3. Nuevo reinado del vapor. 1942-54	148
14.4. Antiguos y nuevos coches	150
14.5. Los "verderones" y los coches 3000 y 5000	152
<i>Mercancías</i>	156
15. El impulso del centenario (1953-66).....	167
<i>Los trenes de peregrinos</i>	168
15.1. Los años cincuenta. El TAF y los nuevos Renault	169
15.2. Esperando la dieselización. Los primeros sesenta.	171
<i>El singular correo 886/885 (u 810/811)</i>	173
16. Dieselización (1967-70)	177
16.1. El final del vapor	177
<i>En primera persona: Jaime Larruga</i>	178
16.2. Las locomotoras 1900 y las "Yé-yé"	180
16.3. Los nuevos servicios diésel.....	181
<i>En primera persona: Luis Fraga</i>	182
16.4. Los ferrobuses.....	185

17. El principio del fin (1970-80)	189
<i>El accidente de 1970</i>	190
17.1. La nueva etapa del ferrocarril nacional (1971-81)	194
18. Relanzamiento en España (1982-92).....	199
18.1. La era de los "camellos"	199
18.2. Los servicios regionales de los "camellos" (1982-1992)	201
<i>En primera persona: Benjamín Casanova</i>	202
18.3. El servicio rápido de Madrid (1982-1992).....	204
18.4. Trenes especiales reivindicativos	208
<i>Trenes de la nieve</i>	209
19. Atonía y espera (1993-2017).....	215
19.1. El final de una época (1992-2003)	215
19.2. El "Transaragonés" y los trenes ligeros (1992-2001).....	216
19.3. El AVE en Huesca (2002-13).....	218
<i>En primera persona: Carlos Abadías (Azaf)</i>	219
20. El Canfranc hoy	225
20.1. El lado español.....	225
<i>En primera persona: Luis Granell (Crefco)</i>	227
20.2. El lado francés	229
<i>En primera persona: Gérard López (Créloc)</i>	230
20.3. La situación actual	232
Epílogo	
<i>Alberto García Álvarez, director general de Estrategia y Desarrollo de Renfe</i>	233
Apéndice documental.....	235
Fichas de material rodante	235
Locomotoras de vapor	235
Locomotoras diésel.....	236
Locomotoras eléctricas	237
Automotores diésel	237
Coches.....	241
Hitos.....	246
Cronología del material rodante.....	250
Cronología y tiempos de Canfranc a Pau, Zaragoza, Madrid, Barcelona y Valencia	251
Cuadro general de servicios	254
Documentación	258
Revistas y periódicos	258
Páginas web y blogs.....	258
Libros.....	259

Una imagen adecuada de la realidad ordinaria del ferrocarril de Canfranc sería la de un tren con dos locomotoras de vapor de principios de siglo remolcando cuatro o cinco coches y furgones bastante usados. Eso en el lado español. En el francés, un aún más modesto tren con tres pequeños coches remolcados por una vieja locomotora eléctrica. El tren invertiría más de dos horas en llegar a Pau y el español más de cuatro en llegar a Zaragoza. Nada de placas de bronce de la Compañía Internacional de Coches Camas ni de servicios directos a París sino, en el mejor de los casos, un coche a Madrid que tres días por semana llegaría a Madrid tras quince horas de viaje. Entre los trenes españoles y franceses un enlace de alcance limitado tras una espera, con suerte no demasiado larga, tras los tediosos trámites aduaneros, en los que apenas se puede contemplar la estación.

Este escenario limitado y gris, casi permanentemente amenazado de cierre y siempre muy por debajo de las enormes expectativas que despertó no es, empero, toda la historia del Canfranc. A pesar de todo, nada desmerece su potencial utilidad, su encanto y el enorme caudal de energías y dificultades que han marcado su existencia.

El Canfranc es hoy un impresionante legado, potencialmente útil, que merece reconocimiento más allá de su triste existencia. Hoy, casi medio siglo después de la forzada pérdida de su carácter internacional, al menos un par de trenes españoles llegan y salen de Canfranc cada día, manteniendo viva una tenue esperanza de que el ferrocarril llegue a ser lo que soñó ser.

Como ferrocarril internacional todo el Canfranc, la línea en sus dos vertientes, la propia estación, su emblema, es una especie de involuntario mausoleo ferroviario de enorme valor patrimonial y sentimental, algo que forma parte del paisaje pirenaico aragonés y es una parte de la historia que no se puede ignorar y que merece ser conocida y valorada.

La obra quiere reivindicar el valor del ferrocarril internacional y su historia legendaria tomando como eje el tren, auténtico protagonista de una historia ferroviaria, aunque frecuentemente obviado. Esta perspectiva no excluye de ningún modo la consideración de nuestro ferrocarril como algo más allá de lo ferroviario y valora lo que supone desde otras perspectivas, sociales, paisajísticas, económicas o históricas. Sin trenes, el Canfranc no tendría sentido pero al mismo tiempo tiene una dimensión que trasciende lo ferroviario.

Para abordar estas cuestiones el planteamiento no puede sino partir desde la honestidad, sin caer en la sentimentalidad, la parcialidad o el voluntarismo. Eso es algo difícil para cualquier aficionado y amigo del ferrocarril, "creyente" en sus valores y posibilidades; más aún para alguien nacido en Canfranc, dentro de la estación internacional, caso del autor, lo que hace de él apasionado en el reconocimiento y la difusión de lo que es el Canfranc pero desapasionado en el análisis y la descripción.

Ese es también el propósito: contar esta historia que es sobre todo ferroviaria de modo que no sea un tratado de ferrocarriles, en el que quien busque el tren lo encuentre pero sin excluir a quien se acerque a esta lectura con pretensiones que vayan más allá de este medio de transporte.

Este trabajo es pues decididamente divulgativo y por ello se advertirá que en su estructura se evita conscientemente el uso extensivo de notas al pie, obligado en muchos trabajos pero de menor importancia en otros, como éste, en el que se procura citar la fuente en el propio texto. También debe señalarse la importancia de los apéndices documentales al final del libro pues en ellos quien quiera más detalles de carácter técnico los podrá encontrar sin que quien desee prescindir de ellos pueda igualmente leer el libro sin la servidumbre de leer información en la que no tiene particular interés. También en estos apéndices se encuentran datos relacionados con la cronología y la historia general del ferrocarril de Canfranc, no necesariamente para especialistas, cuya consulta durante o después de la lectura puede resultar interesante y clarificadora.