



**Universidad**  
Zaragoza

## Trabajo Fin de Grado

“La estación de Canfranc: situación actual y propuesta para su uso como centro cultural”

Autor/es

**AROA MORCATE ESCUER**

Director/es

**LARA ÍÑIGUEZ BERROZPE**

Escuela de Turismo Universitaria de Zaragoza

2015

# ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. MARCO TEÓRICO.....	5
2.1 Historia de la Estación de Canfranc.....	5
2.2 Situación actual de la estación.....	8
2.3 Asociaciones que han trabajado en la rehabilitación de la Estación Internacional de Canfranc y en la reapertura de la línea.....	9
2.3.1 Coordinadora de la Reapertura del Ferrocarril Canfranc Oloron.....	9
2.3.2 Consorcio Canfranc 2000.....	11
2.3.3 Colonia de Verano de Canfranc.....	13
2.4 Proyectos de rehabilitación de la Estación Internacional de Canfranc.....	14
2.4.1 Rehabilitaciones llevadas a cabo en la actualidad.....	15
3. MARCO JURÍDICO.....	17
4. METODOLOGÍA.....	18
5. ¿QUÉ MOTIVOS EXISTEN PARA QUE NUNCA SE HAYA REABIERTO LA LÍNEA CANFRANC-OLORON?.....	19
5.1 Viabilidad económica y técnica. Situación política actual.....	19
6. PROPUESTAS PARA POSIBLES USOS DE LA ESTACIÓN.....	21
6.1 Introducción.....	21
6.2 Propuesta: Estación de Canfranc como centro cultural.....	22
6.2.1 Centro Cultural de Canfranc.....	22
6.2.2 Centro de Interpretación “Estaciones con historia”.....	23
6.2.3 Recinto Ferial.....	24
6.2.4 Acontecimiento culturales: Transpirenaico de Tango.....	25
6.3 Conclusiones.....	25
7. CONCLUSIONES FINALES.....	26
8. BIBLIOGRAFÍA.....	27
9. ANEXOS	

## INTRODUCCIÓN

Con el siguiente trabajo se pretende conseguir el Título de Graduado en Turismo y para la consecución de ello se ha intentado hacer el trabajo lo más transversal posible.

El trabajo se ha realizado con el objetivo de dar respuesta a aquella pregunta que muchos nos hacemos, ¿por qué no se ha vuelto a reabrir la línea Canfranc-Oloron?. El proyecto turístico que proponemos en la estación sin duda ayudaría, o al menos apoyaría, la reapertura de esta línea que tanto demandan los aragoneses. La situación actual de la estación es intolerable porque lo que era una obra de belleza con fuerte interés arquitectónico y social, aunque ha sido objeto de numerosísimas rehabilitaciones, sigue sin ser sede de un proyecto turístico concreto, a pesar de que muchas han sido las propuestas.

Antes del inicio de la investigación y posterior elaboración del trabajo se crearon las siguientes hipótesis:

- ¿Qué motivos existen para que no se haya vuelto a reabrir la línea después de más de cuatro décadas?
- ¿Por qué el Gobierno de Francia tiene una posición tan reacia a la reapertura de la línea?
- ¿Existiría viabilidad de la línea, y por tanto de nuestro proyecto turístico de la estación, en una hipotética reapertura de la misma?
- ¿Por qué no se ha llevado a cabo ningún proyecto que permita una rehabilitación y puesta en uso de la Estación de Canfranc?

Para dar respuesta a estas hipótesis se trabajaron los siguientes objetivos:

- O.1: Analizar y enumerar todas aquellas iniciativas y asociaciones que luchan por la reapertura de la línea lo que repercutiría en la reapertura de la estación.
- O.2: Análisis de los motivos, dados desde los gobiernos de Francia y España, por los que se cree que no se ha producido la reapertura de la línea hoy por hoy.
- O.3: Estudio de la posición respecto a la reapertura de la línea de distintos niveles de gobierno (regional, nacional y supranacional –Unión Europea-).
- O.4: Analizar la viabilidad económica que supondría la reapertura de la línea respecto a la captación del transporte de viajeros y mercancías.
- O.5: Creación de distintos proyectos sobre los posibles usos de la estación, principalmente turísticos y culturales.
- O.6: Análisis de los pros y contras de la reapertura de la línea. Análisis DAFO.

Para la consecución de estos objetivos se requiere la captación y posterior análisis de multitud de información de fuentes de gran diversidad (internet, libros, videos, etc.) así como analizar las publicaciones existentes que nos puedan aportar una mayor documentación.

El trabajo está estructurado en diversas partes. En la introducción se justifica la elección del tema así como se explica las hipótesis y objetivos del trabajo, el marco teórico es la parte más extensa del trabajo ya que en ella se explica la historia y la situación actual de la estación. En el marco jurídico se pretende ofrecer una visión más jurídica del entorno que rodea a la estación. Tras él, en el apartado de metodología, se explica qué proceso se ha seguido para la elaboración

de este trabajo. Seguidamente está el apartado de la viabilidad en la cual, como su propio nombre indica, se realiza un estudio sobre la viabilidad tanto económica como técnica de la línea y, por extensión, de la estación. Posteriormente se presenta el apartado de propuestas, el más laborioso de todo el trabajo, en el que se explica el proyecto único y transfronterizo mediante el cual se pretende dinamizar la estación. Tras haber recopilado la información y haber elaborado el trabajo se llega a las conclusiones del mismo.

## MARCO TEÓRICO

Los distintos autores que han tratado el tema nos han ayudado a estudiar y a traer a colación aquí una serie de aspectos que presentamos al lector para que, a través principalmente de su historia, conozca la situación actual que sufre la estación de Canfranc. Por tanto, los distintos apartados que vamos a tratar aquí son: historia de la Estación de Canfranc, situación actual de la misma, asociaciones e iniciativas que luchan por la reapertura de la línea y dinamización del edificio de la estación, los proyectos que se elaboraron para la dinamización de la misma y que nunca se han llevado a cabo y finalmente las rehabilitaciones que se han llevado a cabo hasta el día de hoy.

### 2.1 Historia de la Estación Internacional de Canfranc.

El principal objetivo de este trabajo es el estudio de las distintas asociaciones y proyectos que luchan por la reapertura del Canfranc y de su estación internacional. Además de ello, se va optar por proponer distintas alternativas para los posibles usos de esta estación, pero para ello se debe conocer previamente la historia de la Estación Internacional de Canfranc.

El ferrocarril llegó a España un siglo después que en Inglaterra y fue entonces cuando un grupo muy diverso de aragoneses reivindicó un paso fronterizo que uniera España con Francia a través de los Pirineos.

Este proyecto fue durante muchos años un proyecto olvidado ya que se consideraba que era una iniciativa de “interés regional” y no fue hasta 1880 cuando empezó a tomar forma. Por un lado, en 1880 se firmó el Tratado de la creación de la línea y la ubicación de la Estación de Canfranc en la explanada conocida como “Los Arañones” y además, en 1882, el Congreso junto con el Senado crearon la “Ley del Ferrocarril del Canfranc” que aprobaba la construcción de la estación (Usón, 2004).

Fue desde entonces cuando comenzaron los desacuerdos entre el Gobierno francés y el Gobierno español que se siguen manteniendo hoy en día, eso sí por otros motivos<sup>1</sup>

Posteriormente se realizaron distintos proyectos para la construcción de la estación: por parte del arquitecto Joaquín Bellido (1883), de la Comisión francesa (1906), del convenio internacional (1910)... Finalmente el proyecto escogido para la construcción de la Estación Internacional de Canfranc fue el elaborado por el arquitecto francés Ramirez de Dampierre en 1918.

Su tipología responde al modelo general. Su singularidad viene dada de que para la construcción de la estación se buscó que tuviera similitud con la arquitectura de un “Gran Hotel”

---

<sup>1</sup> En 2001 se firmó un convenio entre los ambos países para la reapertura del Túnel de Somport en 2006. Hoy en día el gobierno galo ha cambiado drásticamente de punto de vista porque consideran que “es una inversión elevada para escasos beneficios” y por otro lado que “posee mucha más relevancia el AVE Figueres-Perpiñán.

al estilo francés, con cubierta amansardada, composición académica y simetría (una gran cúpula en el centro y dos menores en los extremos) (Usón, 2004,).

Finalmente, el 18 de julio de 1928, se inauguró la Estación Internacional de Canfranc y el paso fronterizo del Somport. A esta cita no podía faltar, el entonces rey de España D. Alfonso XIII junto con el Presidente del Gobierno D. Miguel Primo de Rivera y su homólogo francés Ms. Gastón Doumergue.



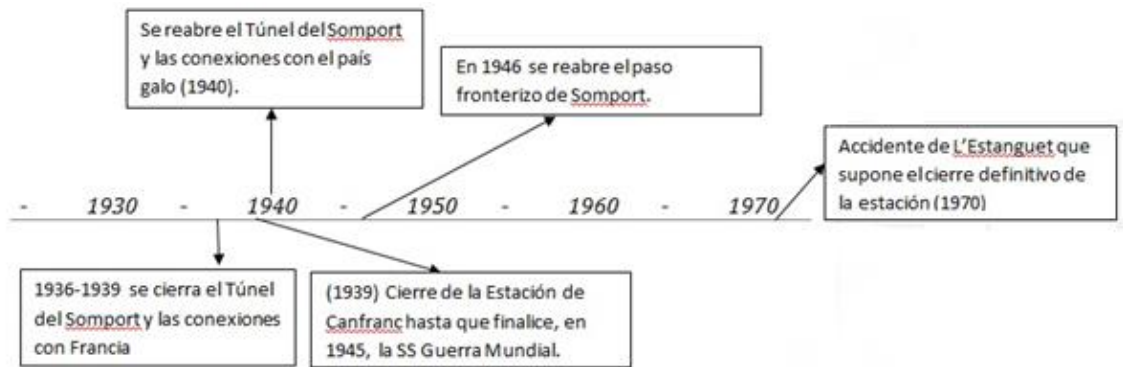
Imagen 1: Inauguración de la Estación de Canfranc (1928). Fuente: Heraldo de Aragón.

El fracaso de esta línea y de la estación estaba firmado por el suceso de numerosos acontecimientos que parecía que querían que la estación no viera luz y que a continuación se enumeran:

- El “Crack del 29” provocó la peor crisis económica de la historia a escala mundial. El empobrecimiento de la población hizo que el uso del ferrocarril, al igual que el resto de medios de transporte, se viera reducido.
- En 1931 se produjo un incendio en la estación que afectó en gran medida al vestíbulo y a la biblioteca, el restaurante quedó devastado y la techumbre de madera gravemente afectada.
- En la Guerra Civil la estación quedó a manos del bando nacional el cual decidió tapiar el túnel del Somport, hasta 1940, para evitar la invasión desde Francia.
- Durante la II Guerra Mundial la estación permaneció cerrada debido a la llegada a la misma del ejército nazi. Esta época es conocida como el “Oro de Canfranc” donde decenas de trenes llegaron a la estación cargados de oro para el gobierno español a cambio de wolframio, utilizado por los alemanes para blindar sus tanques. Por ese entonces la aduana internacional estaba muy bien controlada por los oficiales de las SS y la Gestapo.

La estación, durante la II Guerra Mundial, también sirvió como vía de salida de muchos judíos. Estos hechos los cuenta la escritora Rosario Raro en su novela “Volver a Canfranc”.

- En 1944 Franco decide cerrar el túnel de Somport por posibles invasiones de maquis desde esa zona por lo que las conexiones con Francia se vuelven a ver interrumpidas. Dos años después, en 1946 se reabre el paso fronterizo junto con el de Irún-Hendaya y Port Bou (Usón, 2004).



Cuadro 1: Cronología de la situación de la Estación de Canfranc. Fuente: Elaboración Propia.

El 27 de marzo de 1970 un tren de mercancías de maíz, proveniente de Pau, comenzó a patinar sobre los raíles debido a la escarcha de la época por lo que descarriló y se precipitó al río. Es desde entonces cuando se decidió, más por el interés francés que por el español, cerrar la línea Canfranc-Oloron y por consiguiente la Estación Internacional de Canfranc ya que no tenía sentido mantenerla abierta. “Fue un Viernes Santo cuando comenzó su martirio. Cayó muerto y jamás resucitó” (Sánchez, 2004, p. 92)



Imagen 2: Accidente en el Puente de L'Estanguet. Fuente: Heraldo de Aragón.

## 2.2 Situación actual de la estación.

La situación actual de la estación es similar a la de muchos años atrás. Cerrada desde ese 27 de marzo de 1970 y, hasta hace bien poco, en situación de ruina ya sea debido por el paso del tiempo pero también por vándalos que se llevan lo que pueden de la misma. La Estación Internacional de Canfranc se ha quedado como una mera ilusión para los aragoneses.

Sí que hubo un acuerdo entre el gobierno galo y el gobierno español para reabrir la línea en 1972 pero nunca se iniciaron esas obras. Esto es una falsa esperanza más y promesa incumplida que marcan el devenir de la Estación de Canfranc.

Existen muchas disputas entre los distintos gobiernos implicados ya que apenas se ponen de acuerdo entre ellos, exceptuando los gobiernos de Aragón y Aquitania. Por ello, se va a tratar la situación actual desde los distintos puntos de vista según la administración pública de la que se hable.

Por un lado, el Gobierno francés se negó desde un primer momento a realizar inversiones para la reapertura de esta línea ya que creen que con la línea de AVE Figueres-Perpiñán la línea Canfranc-Oloron queda muy anticuada, en referencia a la infraestructura y sobre todo a la velocidad de un tren y otro. El proyecto del AVE Figueres-Perpiñán fue considerado por muchos como una gran avance en infraestructura ferroviaria a nivel europeo ya que unía grandes ciudades españolas y francesas en un tiempo relativamente “corto”. Además creen que tiene un mayor beneficio para la población francesa que se realice inversiones en las líneas del sudeste como por ejemplo. (“Francia ya no tiene interés en reabrir el túnel de Canfranc”, 2003).

Desde el Gobierno de Aragón se pidió a la Comisión Europea una inversión para que se realizaran los estudio técnicos de viabilidad de la reapertura de la línea Canfranc- Oloron y la respuesta de la Comisión fue un no tajante ya que según S. Kallas, su vicepresidente y comisario de Transporte “el proyecto no está maduro y además carece de gran valor europeo” (Pérez, 2013).

En cambio, el Ministerio de Fomento del gobierno español sigue apostando por la reapertura de la línea realizando constantes subvenciones para la rehabilitación de distintos tramos de la línea. Además se están realizando estudios para la viabilidad de la Travesía Central de los Pirineos (TCP) que consiste en la unión de redes ferroviarias francesas y españolas a través de un nuevo corredor que atraviese los Pirineos.

En 2012 el Gobierno de Aragón compró la estación a ADIF por valor de 310.062 euros con el objetivo de poner en valor la estación para poder atraer proyectos e inversiones ya que “es parte de la historia de Aragón y de España” cuenta R. Fernández Alarcón, consejero de Obras Públicas del Gobierno de Aragón (“El Gobierno de Aragón compra la Estación de Canfranc”, 2012). En un primer momento el objetivo del Gobierno de Aragón era reconvertir la estación en un hotel de lujo pero dicha idea fue desechada por falta de financiación ya que el proyecto no se aclimataba al entorno. Dos años más tarde se otorgó una subvención para el arreglo de las cornisas, marquesinas, proporcionar iluminación así como para realizar una musealización de la



estación. El encargado de esta conservación y musealización es Suelo y Vivienda de Aragón que es un órgano dependiente del gobierno regional.

Apenas dos trenes llegan hoy a Canfranc procedentes de Zaragoza tras más de 4 horas de viaje, estos trenes paran en el andén desde donde da mucha pena observar el estado en el que se encuentra la estación. Es una historia triste a pesar de que existen numerosos estudios que afirman que si existe viabilidad en la reapertura de la línea como el elaborado por las ingenierías Ineco y Claraco tras un encargo del Consejo Económico y Social de Aragón (CESA) (Caballú, 2009).

La Estación Internacional de Canfranc se puede visitar desde el 1 de marzo hasta el 31 de diciembre. Esta propuesta se decidió llevar a cabo debido a que ya que solo en julio del año pasado la estación recibió más de 11.000 visitas. (La Estación de Canfranc continuará abierta al público, 2013).

### **2.3 Asociaciones que han trabajado en la rehabilitación de la Estación Internacional de Canfranc y la reapertura de la línea.**

El objetivo de este apartado es dar a conocer las distintas iniciativas que se han llevado a cabo para la reapertura de la estación así como justificar nuestro proyecto, que sin duda creemos que tendría éxito con el apoyo de estas asociaciones que se muestran, por otra parte, la voluntad aragonesa por llevar alguna de las iniciativas a buen puerto (por qué no la nuestra).

A pesar de las décadas que lleva la Estación de Canfranc cerrada existen distintas asociaciones e iniciativas que luchan por la rehabilitación y reapertura de la línea constantemente ya que para muchos el “Canfranero” es una seña de identidad aragonesa. Por ello vamos a analizar las distintas asociaciones e iniciativas que luchan por la reapertura.

#### **2.3.1 CREFCO (Coordinadora para la Reapertura del ferrocarril Canfranc-Oloron).**

Se creó el 27 de mayo de 1993 a iniciativa de distintos sindicatos y asociaciones aragonesas unidas por el mismo fin: la reapertura de la línea Zaragoza-Canfranc-Oloron. Desde entonces han aumentado el número de asociaciones y sindicatos que buscan el mismo objetivo (Ver anexo 1).

El objetivo principal de esta asociación es la reapertura del tráfico de viajeros y mercancías de la línea Zaragoza-Canfranc-Oloron. Para ello realizaron un estudio en el que plasman la viabilidad y las numerosas posibilidades que tiene la apertura de la línea:

- Tráfico de viajeros: no solo debe centrarse en la unión regional de Aquitania con Aragón sino también en la posibilidad de unir la línea con redes de alta velocidad francesa y española. Cabe recordar la cercanía que tiene Canfranc con las estaciones de esquí de Astún y Candanchú que cada año acogen a miles de esquiadores provenientes de ambos países.

- Tráfico de mercancías: numerosas posibilidades debido a la existencia del mayor centro de logística a nivel europeo, PLAZA además de la existencia de otras empresas con gran importancia a nivel europeo como General Motors, Bosch-Siemens o Saica. La zona francesa de Bearn está dedicada al cultivo del maíz, el cual exporta en gran medida a España.

Para esta lucha constante por la reapertura de la línea la asociación realiza numerosas marchas y manifestaciones que movilizan a miles de personas, la primera se realizó en 1975 tan solo cinco años después del cierre de la estación y la última manifestación fue realizada en 2011 bajo el lema “Canfranc: es el momento” que provocó la llegada de defensores del ferrocarril desde otras ciudades españolas como Zamora, Valencia o Puertollano.

CREFCO tiene constantes reuniones y gestiones tanto como los gobiernos nacionales de ambos países como con la Unión Europea, la mayoría por no decir la totalidad de ellas sin éxito alguno.

Además, la asociación, tiene un trato constante con su hermana francesa CRELOC (*Comité par la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc*) la cual realizó en 2006 una propuesta de alta velocidad Burdeos-Irún que provocaría la reapertura de la línea de Oloron-Canfranc. Esta iniciativa se quedó anticuada tras la inauguración de la línea de alta velocidad Figueres-Perpiñán en 2010 (Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Oloron, s.f.).



Imagen 3: Concentración para la reapertura del Canfranc. Fuente: CREFCO

### **2.3.2 Consorcio Canfranc 2000.**

En 1994 el Gobierno de Aragón junto con el Ayuntamiento de Canfranc y RENFE (hoy ADIF) se unieron para crear el Consorcio Canfranc 2000. A ellos, hoy en día, se ha unido la empresa pública Suelo y Vivienda de Aragón (SVA).

Los principales objetivos de este consorcio son:

- Redimensionar la instalación ferroviaria de acuerdo con las necesidades del tráfico regional así como la futura reanudación del tráfico internacional.
- Posibilitar el aprovechamiento de los terrenos sobrantes de la explanada de la estación respetando en todo momento el edificio de viajeros ya que está catalogado como Bien de Interés Cultural.
- Con las plusvalías, obtenidas de la operación inmobiliaria, trabajar en la restauración de la estación para uso hotelero de alta categoría, centro de información turística y medioambiental del Pirineo.

Para llevar a cabo estos objetivos las tres partes se encargarían de cosas distintas: Renfe cedería el terreno para que el Gobierno de Aragón costeara el planeamiento y el Ayuntamiento de Canfranc sería el encargado de tramitar el expediente administrativo.

El proyecto se adjudicó mediante concurso público a los arquitectos Ezequiel Usón, José María Valero, Félix Arranz y Juan Carlos Pardo. A pesar de que el proyecto fuese aprobado nunca llegó a realizarse ya que las elecciones de 1995 hicieron que cambiaran los responsables políticos tanto a nivel local como regional.

Con la creación del nuevo gobierno aragonés se realizó un nuevo encargo a los arquitectos Ezequiel Usón y Magdalena Maimó, este encargo se basaba en el levantamiento del edificio principal de la estación. Además desde el nuevo gobierno regional se redactó el Proyecto Básico de Rehabilitación del Edificio Principal de la Estación Internacional de Canfranc que sirvió como base para las futuras subvenciones del gobierno nacional al gobierno aragonés para las posteriores obras.

Tras las elecciones de 1999 el Gobierno de Aragón volvió a cambiar de manos, este nuevo gobierno convocó, en 2001, un concurso a nivel internacional para la ordenación urbanística de la Explanada de la Estación (Usón, 2004).

Los dos finalistas del concurso fueron el grupo de Arata Isozaki y el grupo de MBM cuyo proyecto fue el ganador. La principal diferencia de los proyectos fue que el elaborado por Isozaki planeaba una unificación del espacio en cambio el proyecto de MBM era un proyecto más disperso y más coherente con la trayectoria urbanística del terreno.

Isozaki estructuraba su proyecto de la siguiente manera: entre la nueva estación y la vieja estación, que pasaría a ser el Hotel Internacional, se crearía varios espacios polivalentes estructurados a partir de un palacio multiusos. Hacia el norte se construiría la nueva estación la cual tendría forma cilíndrica y albergaría, además de la estación de ferrocarril, la estación de autobuses y un funicular que contactase con las pistas de esquí del valle y finalmente la zona sur se dedicaría a la construcción de viviendas (Tobías, 2012).



Imagen 4: Propuesta de Arata Isozaki sobre la ordenación del entorno de la Estación de Canfranc. Fuente: *Instituto Fernando el Católico*.

En cambio el proyecto de MBM Arquitectos se estructura de forma más longitudinal y dispersa. En la zona sur se construiría una zona residencial así como una pista de hielo de forma elíptica, esta zona sur estaría comunicada con la zona norte, donde se construirían apartamentos y el hotel, mediante un bulevar. Al este de la explanada se situaría la nueva estación de ferrocarril<sup>2</sup> y una amplia variedad de zonas verdes.

---

<sup>2</sup> Esta nueva estación prosigue a la antigua Estación Internacional de Ferrocarril de Canfranc.



Imagen 5; Propuesta de MBM Arquitectos sobre la ordenación del entorno de la Estación de Canfranc. Fuente: Instituto Fernando el Católico, Diputación Provincial de Zaragoza.

A finales del año pasado este consorcio comenzó a realizar trámites para distribuir el suelo ferroviario de la explanada de la Estación de Canfranc en cuatro partes: una parte irá destinada para el ferrocarril internacional, otra a la recuperación de la estación, otro para la unión de las estaciones de esquí de Formigal, Astún y Candanchú y la cuarta parte del suelo será destinada para la construcción de un museo del ferrocarril.

### **2.3.3 Colonia de Verano de Canfranc**

La empresa canfranera Sargantana a colaboración con el Ayuntamiento de Canfranc promueve, este verano, tres campos de trabajo para ayudar en la rehabilitación de la Estación de Canfranc. Dos de ellos son iniciativas del Instituto Aragonés de la Juventud y están destinados a personas de entre 18 y 26 con un coste de 90€ (alojamiento, manutención, actividades complementarias y herramientas) por personas, el otro es de libre inscripción por parte de la empresa, con un coste de 242€ (alojamiento, manutención, actividades complementarias y herramientas), y está destinado a personas mayores de 18 años.

Los objetivos de esta iniciativa son:

- Acondicionar el interior de un vagón de tren antiguo e histórico tipo "Costa" para su puesta en valor turística y ferroviaria en los trenes históricos.
- Contribuir a valorizar un espacio público emblemático para los aragoneses.
- Fomentar los valores de esfuerzo, cooperación, solidaridad e implicación social entre la población juvenil a fin de servir como ejemplo colaborativo de un trabajo social.
- Crear un buen ambiente de trabajo entre los participantes, y propiciar las relaciones entre los mismos y los vecinos del pueblo.

- Desarrollar actitudes de autoformación en materia de rehabilitación del patrimonio.
- Promover valores de sostenibilidad en materia de medio ambiente y patrimonio, su conservación, respeto, divulgación e integración en la vida social de los jóvenes<sup>3</sup>.

## **2.4 Proyectos de rehabilitación de la Estación Internacional de Canfranc**

Como ya se ha mencionado anteriormente, José. M Pérez Latorre es el encargado del proyecto de rehabilitación de la estación y uno de los usos que se quería dar a la estación es el uso hotelero. La idea vino, principalmente, de la ubicación de la estación ya que como dijo el gran artífice de la hostelería el Sr. Hilton “un hotel debe tener tres condiciones importantes: emplazamiento, emplazamiento y emplazamiento” (Parra et al., 2008).

El objetivo de esta iniciativa era construir una zona dedicada a reuniones y conferencias e incluso un auditorio para cientos de personas sin tener que salir del recinto del hotel. Además este proyecto se complementaría con una zona balnearia y de juegos, cubierta, para poder ser utilizada durante todo el año, a ello habría que sumarle un eje comercial subterráneo que conectara con el pueblo. La zona exterior se constituiría de un jardín afrancesado con unas pistas de tenis y un pequeño bosque que dotara de una mayor intimidad al recinto.

Todo esto ha quedado en un posible “gran proyecto” ya que como podemos observar no se ha llevado a cabo. Esto es una desilusión más para la historia de la emblemática estación y para aquellos que luchan por su reapertura (Parra et al., 2008).

Este es solo uno de los posibles usos que se intentan dar a la estación. Otros de ellos son comerciales y de ocio aprovechando una sinergia con el Túnel de Somport, usos educativos, ecológicos, culturales o deportivos...

La Dirección General de Aragón puso sobre la misma cuatro usos sobre los que ella apuesta: Museo Internacional del Canfranc, una plataforma de acceso al esquí de los Valles del Aragón y Tena, un Parador y una sede de la Universidad de verano/invierno de Canfranc.

El Consorcio Canfranc 2000 lanzó, en 2001, un concurso internacional para dar ideas sobre los posibles usos de la estación. El proyecto, que nunca se ha llevado a cabo, ganador fue el del catalán Oriol Bohigas que se basaba en la construcción de un edificio de gran altura y una pista de hielo de dimensiones olímpicas (Montserrat, 2001).

El Ayuntamiento de Canfranc sacó a concurso proyectos sobre los posibles usos de la Estación de Canfranc en 2012, el proyecto ganador fue el de José Castro Alcalina que consideró como una buena iniciativa la integración de la parte ferroviaria y la obra hidráulica además de crear una escuela de montaña y poner en valor todos los edificios de la localidad (“Una escuela de montaña para la Estación de Canfranc”, 2012).

A este concurso se inscribieron más de 16 proyectos y algunos de ellos proponían otros usos como: mini-residencias en la estación, un parque de los sentidos, viviendas de alquiler, sede

---

<sup>3</sup> Esta colonia se estructura en tres campos de trabajo: dos de ellos son llevados a cabo por el Instituto Aragonés de Juventud que depende del Gobierno de Aragón, el otro lo realiza la empresa canfranera Sargantana a colaboración con el Ayuntamiento de Canfranc.

de alguna institución y sobre todo usos comerciales – “Tienda del Ferrocarril”- y de ocio – parque de ocio-.

## **2.5 Pero... ¿Qué hay hoy en día rehabilitado en la estación?**

Hasta hoy en día se han llevado a cabo tres fases de rehabilitación de la Estación Internacional de Canfranc. La primera se produjo en 2009 y se basó en labores de limpieza, desescombro, saneamiento y demoliciones en el interior del vestíbulo.

Entre los años 2006-2009 se llevó a cabo la segunda fase de rehabilitación de la estación, en esta ocasión los trabajos estuvieron dedicados a recuperar la estructura y la cubierta del inmueble, restauración de la fachada y parte de la decoración además de la habilitación del interior y hall de la estación.

La tercera fase estaba prevista que diera comienzo en 2009 pero la situación económica hizo que se retrasara hasta el año pasado haciéndose necesario realizar pequeñas modificaciones. El Gobierno de Aragón invirtió para esta fase aproximadamente 1 millón de euros los cuales se destinaron a restaurar las fachadas del vestíbulo y de la sala de usos múltiples, renovar las marquesinas, recuperar el lienzo de la zona norte del vestíbulo y dotar a la estación de una nueva y moderna iluminación escénica y multimedia.<sup>4</sup>

La recuperación del lienzo norte del vestíbulo fue llevada a cabo por la Escuela Superior de Conservación y Restauración de Bienes Culturales de Aragón en colaboración con Suelo y Vivienda de Aragón. Jesús Andreu, director gerente de SVA, declaró que “nos parece que es fundamental restaurarlo con rigor y con la profesionalidad con la que lo hacen y desde la propia Huesca, lo que tiene también un valor simbólico para la recuperación de este inmueble para Aragón. Queremos que se haga con las mejores de condiciones de seguridad y con rigor histórico, y lo están haciendo así, por lo que estamos muy satisfechos en poder continuar esta colaboración con la Escuela y poder continuar con la rehabilitación” (“Continúa la rehabilitación de la Estación de Canfranc, 2015”).

A pesar de la ansiada rehabilitación, llevada a cabo por J.M Latorre, existe cierta polémica debido a que hay mucha gente que piensa que en vez de una rehabilitación de la estación se está llevando a cabo una destrucción de la misma. Diversos motivos lo corroboran ya que mucha de la decoración reformada de la fachada no se adecua con la que se encontraba en un principio; en el interior de la estación se ha arrancado y destruido multitud de mobiliario el cual proporcionaba una mayor belleza al vestíbulo, se han eliminado las distintas dependencias que había originalmente dentro del interior de la estación quedando en la actualidad un espacio diáfano, etc.

---

<sup>4</sup> Toda esta información se ha obtenido del Buscador de Patrimonio Cultural de Aragón dependiente del Departamento de Educación, Universidad, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón. Fuente: <http://www.patrimonioculturaldearagon.es/bienes-culturales/estacion-internacional-canfranc>



Imagen 6: Exterior de la Estación de Canfranc. Fuente: El Periódico de Aragón.



## MARCO JURÍDICO.

En este apartado nos vamos a centrar en describir la figura jurídica que ostenta la estación de Canfranc. Nuevamente, nos va a servir para justificar la importancia de la misma ya que cuenta con la máxima categoría de protección que un bien puede tener según, tanto la ley estatal (Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español) como la ley autonómica (Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés).

La Estación de Canfranc fue declarada como BIC el 6 de Marzo de 2002 (Categoría-Monumento Histórico) lo cual supone que dicha construcción, según la Ley de Patrimonio Cultural de Aragón, tiene un interés histórico, artístico, científico y social a nivel regional. Desde el Gobierno de Aragón se han realizado distintas rehabilitaciones a lo largo de los años (*ver apartado: Pero... ¿Qué hay hoy en día rehabilitado de la estación?*) que han supuesto una inversión total cercana a los 40 millones de euros.

Bien es cierto que algunas de estas rehabilitaciones no han evitado la polémica, desde APUDEPA se denunció que el proyecto que se iba a llevar a cabo por parte de Pérez Latorre no era un proyecto de rehabilitación si no una remodelación de la estación que suponía la reconversión del edificio originario y un insulto para el patrimonio.

Tras esto aún sale más reforzada la idea de dinamizar la Estación de Canfranc ya que un bien declarado de interés cultural y que además ha sido objeto de muchas inversiones para su rehabilitación, debe ser aprovechado para algo más que para ser objeto de simples visitas guiadas. De esta situación surge la propuesta que presentaremos posteriormente

## **METODOLOGÍA**

La metodología seguida para la elaboración del trabajo está basada en la recopilación de información de distintas fuentes secundarias. Cabe destacar que dicha información procede, en la mayor parte posible, de libros adquiridos en distintas bibliotecas de Zaragoza (María Moliner, Biblioteca CAI “Mariano Pano”, Biblioteca de la Facultad de Económicas, etc.). Y es que no podíamos presentar una propuesta turística sin conocer la historia de la Estación de Canfranc y su situación actual, por eso hemos dedicado gran parte del trabajo al marco teórico.

Se ha realizado una investigación en distintas redes sociales pidiendo opiniones acerca del tema además de investigar las páginas web de distintas asociaciones e iniciativas que luchan por la reapertura de la línea y la dinamización de la estación. Desde el Ayuntamiento de Canfranc y la Oficina de Turismo de la localidad se proporcionó distinto tipo de información como planos, direcciones, etc.

Durante la elaboración del trabajo no se han encontrado grandes dificultades, quizá la principal dificultad fue la elaboración de la propuesta de dinamización de la estación debido a que existían muchos proyectos previos. Por otra parte, muchas veces ha ocurrido que no hemos obtenido información de muchas instituciones y personas a las que hemos consultado, lo cual ha frustrado alguno de los objetivos que en principio nos habíamos planeado.

## ¿QUÉ MOTIVOS EXISTEN PARA QUE NUNCA SE HAYA REABIERTO LA LÍNEA CANFRANC-OLORON?

En este apartado se va a analizar la viabilidad económica y técnica de la línea ya que se considera que la reapertura de la línea y el proyecto de dinamización del edificio de la estación se complementan entre sí y uno de ellos puede ser la base del otro. Además también se va a analizar las opiniones acerca de la reapertura de la línea de distintos órganos de gobierno.

### 5.1 Viabilidad económica y técnica. Situación política actual.

El Consejo Económico y Social de Aragón realizó decenas de entrevistas (empresarios, políticos, etc.) en la vertiente francesa y española en el que cuestionaban los motivos que han llevado a los gobiernos de Francia y España a no reabrir la línea Canfranc-Oloron, lo cual ayudaría a dinamizar de mejor manera la Estación de Canfranc y la localidad ya que este es el principal objetivo del trabajo, pero también se dan motivos por los que los gobiernos, más el de España, cree que sería de interés la reapertura de la línea. Los motivos, que a continuación veremos, se estructuran en dos: los dados desde Francia y los dados desde España (Peraita et al., 2009)(Ver Anexo 2).

Estos son los motivos que dan los gobiernos nacionales de Francia y España por los que creen que la línea no se ha vuelto a reabrir nunca pero ¿qué opinión tendrán realmente sobre la viabilidad de la línea los organismos públicos pertinentes?

- Unión Europea → considera que existe una escasez de desarrollo de la red de transporte entre la Península Ibérica y el resto de Europa principalmente por la diferencia del ancho de vía por ello se está comenzando a trabajar en la Travesía Central de los Pirineos. Desde la UE se cree que la reapertura de la línea es un paso previo y complementario a la Travesía Central de los Pirineos ya que por sí sola tiene escaso interés internacional.
- Gobierno de España → afirma que la mejora de las conexiones transpirenaicas son clave para la mejora de las relaciones de España con el resto de países de Europa. Desde el gobierno nacional se apoya “a escondidas” la reapertura de la línea ya que por un lado, como hemos dicho, se mejorarían las relaciones con el resto de países pero por el otro son conscientes de la escasa rentabilidad de la línea.
- Gobierno de Francia → desde el gobierno galo consideran la línea como secundaria y deficitaria por lo que la financiación para la mejora de la línea la dejan al Gobierno de Aquitania. Afirman que el transporte por carretera proporciona una mayor garantía y para evitar el aglutinamiento de camiones en la zona pirenaica trabajaran en la creación de la TCP.
- Gobierno de Aragón → desde el gobierno aragonés ven factible la reapertura de la línea hasta que se hayan acabado los trabajos de la Travesía Central de los Pirineos. Conocen la desconfianza del gobierno francés debido a la escasa viabilidad y rentabilidad por ello trabajan constantemente para hacer cambiar de opinión al gobierno galo.
- Gobierno de Aquitania → la reapertura de la línea tiene constante apoyo e interés para el gobierno regional de Aquitania a pesar de las limitaciones técnicas, la viabilidad y

escasa rentabilidad de la línea por ello consideran necesario la realización de un estudio analizado de las inversiones necesarias y su posterior rentabilidad.

Como podemos observar existen algunos puntos en común entre ambos países, pero son muchas más las discrepancias entre ellos como la escasa rentabilidad económica y social, el gobierno galo afirma que en el Valle del Aspe viven muchas personas menos que en la vertiente pirenaica aragonesa que atraviesa la línea.

En cuanto a este tema se han realizado varios estudios sobre la posible demanda de la línea, uno de ellos es el realizado por INECO en 1998 en el que estimaba que en el año 2000 la línea tendría una afluencia de 120.000 pasajeros y en 2013 de 160.000. Se han analizado también posibles demandantes de la línea como por ejemplo los usuarios que tiene la línea Zaragoza- Canfranc y Pau-Oloron, los usuarios del autobús Oloron-Canfranc, los peregrinos a Lourdes, usuarios del turismo de ocio y esquí, etc.

Tampoco se ponen de acuerdo en cuanto a los costes de explotación, desde Francia denuncian que España tiene mayor interés ferroviario hacia el atlántico y mediterráneo, y el gobierno francés tiene poca credibilidad en el transporte de mercancías a través de la línea debido a la orografía del terreno.

Al igual que con el transporte de viajeros, también se han realizado estudios sobre la demanda potencial del transporte de mercancías mediante el ferrocarril y para ello se han tenido en cuenta numerosas empresas españolas y del sur de Francia. En el estudio se afirmó que para que la línea de Zaragoza-Oloron tuviera una mayor repercusión se podría desviar el tráfico ferroviario desde los pasos de Portbou e Irún así como existe la demanda detraída del transporte de carretera. A continuación se cita brevemente aquellas empresas aragonesas y francesas que se verían muy beneficiadas por la reapertura de la línea (Ver Anexo 3).

De todas ellas *Sud Epix-Ox Alliance* es la única empresa que se opone a la reapertura de la línea porque España, dentro de los países que más exporta, es el que menor cuota de mercado tiene.

Con estos datos nos damos cuenta de que si es cierto que desde Francia no interesa la reapertura de la línea en contraposición del Gobierno español que ha invertido más de 155 millones de euros en mejorar trazados de la línea en la vertiente española (Ver Anexo 4).

La creación del proyecto de dinamización de la estación podría suponer una mejora en la viabilidad de la línea en el hipotético caso en el que se volviera a reabrir y una mejora de relaciones entre Francia y España.

## **PROPUESTAS PARA POSIBLES USOS DE LA ESTACIÓN.**

### **6.1 Introducción**

Una vez analizados los apartados anteriores llegamos a la conclusión que quizá la creación del proyecto de dinamización de la Estación de Canfranc pueda servir como base para la reapertura de la línea. Un proyecto turístico transfronterizo en la estación (que es como lo queremos concebir) quizá ayudaría a reconciliar las posturas de España y Francia<sup>5</sup> y así no provocar pero sí ser un argumento a favor de la reapertura de la línea ferroviaria tan demandada por los aragoneses.

La Estación de Canfranc ha sido sujeto de numerosos proyectos (zona balnearia, hotel de lujo, auditorio, zona comercial, etc.). Estos proyectos no han sido llevados a cabo porque en realidad eran proyectos de grandes dimensiones que no se adecuan con la superficie ni situación de Canfranc y mucho menos con la realidad económica de hoy en día.

En este trabajo se ha elaborado un proyecto único con cuatro vertientes, retomando precisamente lo que quería hacer el Gobierno de Aragón aparte del hotel de lujo<sup>6</sup> (un proyecto cultural), siempre enfocados al espíritu transfronterizo y de confraternidad entre ambos países, dos de ellos son permanentes (Centro Cultural de Canfranc y Centro de Interpretación “Estaciones Históricas”) y dos eventuales (Recinto Ferial de Canfranc y Encuentro Transpirenaico de Tango). En un primer momento también se pensó en crear un Centro de Interpretación del Valle del Aragón pero se desechó la idea debido a que existen gran cantidad de centros de interpretación con la misma temática.

Con ellos se pretende hacer de la estación un centro de referencia de ese espíritu de confraternidad como intento para acabar con los desacuerdos entre ambos países y crear un primer paso para la reapertura de la línea. Finalmente se ha apostado por crear un proyecto unitario que aúne los cuatro proyectos anteriormente citados y que a continuación se explicarán más a fondo. Este proyecto unitario también facilitará la reconversión del edificio de la estación de ferrocarril en el centro neurálgico de la localidad.

---

<sup>5</sup> Ya hemos visto que desde la vertiente francesa, Gobierno francés, a decir la verdad nunca ha considerado la reapertura de la línea por distintos motivos, en cambio el Gobierno de Aquitania junto con algunos colectivos franceses tienen un mayor interés por la reapertura de la línea por ello están en constante lucha con el gobierno francés (Parra, 2000).

<sup>6</sup> Como hemos visto en el marco teórico, el Gobierno de Aragón desechó la idea de reconvertir la estación en un hotel de lujo, primeramente por falta de financiación y seguido decidió, en la medida de lo posible, reconvertir el edificio de la estación en un centro cultural (centro de exposiciones y museo ferroviario).

## 6.2 Propuesta: Estación de Canfranc como centro cultural.

### 6.2.1 Espacio cultural de Canfranc.

El objetivo de este proyecto es unificar en una misma zona todos los servicios culturales de los que dispone la localidad de Canfranc. El espacio estaría estructurado en pequeñas zonas con funciones diversas entre sí:

- Biblioteca → se intentará dar una forma a la biblioteca fuera de común, es decir innovar en su construcción. Se creará una especie de pequeño bosque y dentro del mismo se ubicará la biblioteca a modo de la típica cabaña del bosque. La biblioteca actualmente se ubica en la Casa de la Cultura (Plaza del Pilar, 1) al igual que la Ludoteca o la Escuela Infantil “La Casita Blanca”.
- Espacio joven → a esta zona se le dedicará una mayor superficie ya que está pensado para que los niños, hasta 18 años, disfruten del ocio tanto en verano como en invierno. Se estructurará en dos zonas: una de ellas dedicada más al ocio deportivo dotada con mesa de ping pong, billar, fútbolín o play station y la otra zona estará más basada en el aprendizaje con juegos de mesa, ordenadores, etc.
- Zona de restauración → se construirán aproximadamente 5-6 casetillas (similares a las de la Feria de Abril de Sevilla) dedicadas a la restauración para que la gente pueda acercarse a comer y degustar los productos típicos de la zona.
- Espacio para la Asociación Turística Valle del Aragón (AVTA) → se creará una zona habilitada para trasladar la sede de la AVTA del Torreón de Fusileros, su ubicación actual, a la estación.
- Otros espacios → se estudiará la creación de pequeñas salas para usos diversos (talleres, cursos, reuniones, etc.) así como la creación de un albergue con capacidad de 30 personas y dotado de todo tipo de servicios (salón, baños compartidos, comedor, etc.)

En la explanada exterior se habilitará una zona deportiva con pistas de tenis, pádel, fútbol sala y baloncesto además de construir un pequeño parque infantil. Los servicios del Polideportivo Municipal se ubican en la Plaza de los Forestales. Así mismo se estudiará trasladar las Piscinas Municipales, ubicadas en la actualidad en el Paseo de los Ayerbe, a la explanada exterior de la estación.

Existen escasas iniciativas culturales en la zona, quizá por la escasez de juventud y la despoblación en la zona rural. Actualmente existen numerosas iniciativas que luchan por combatir la despoblación rural. La financiación es escasa debido a que se suele centran en centros culturales de mayor importancia como por ejemplo Jaca o Huesca.

El principal objetivo de este proyecto es unificar todos los servicios culturales en una misma zona para una mayor facilidad tanto de la población local como de la población potencial<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Canfranc, como muchos pueblos del Pirineo aragonés, son pueblos de segunda residencia en los cuales aumenta la población en verano e invierno.

## **6.2.2 Centro de Interpretación “Estaciones con historia”.**

Muchas de las estaciones de ferrocarril españolas cuentan con una gran historia y muchas anécdotas, la difusión de la misma es el principal objetivo de este proyecto. Se construirán estas estaciones históricas en escala reducida para que los turistas puedan conocer la arquitectura de las mismas sin tener que desplazarse a las ciudades donde están ubicadas.

También se contará con paneles informativos que narren la historia de las mismas así como sus anécdotas ya que estas últimas pueden dinamizar más la historia de las estaciones. Habrá una sala donde se expongan documentales o pequeños fragmentos de películas rodadas en estas estaciones.

Debido a que existe multitud de estaciones históricas se ha decidido hacer una selección de las mismas:

- Estación de la Concordia (Bilbao)
- Estación de Aranjuez
- Estación de Canfranc
- Estación de Toledo
- Estación del Norte (Valencia)
- Estación de Almería
- Estación de Francia (Barcelona)
- Estación de Zamora

Este proyecto creemos que es novedoso y que se aleja de la temática típica de los Centros de Interpretación, hace que se pongan en valor estas estaciones y que no queden en el olvido puesto que portan una gran historia a sus espaldas. El emplazamiento del centro juega también un gran papel a su favor.

Por otro lado puede que sea una temática que no guste a todo tipo de público y resulta difícil que el turista pueda visitarlas personalmente ya que la mayoría de ellas se encuentran cerradas al público debido a la escasez de financiación por parte de la administración para rehabilitarlas.

## **6.2.3 Recinto ferial de Canfranc.**

La buena ubicación de Canfranc le hace un lugar idóneo para la creación de un recinto ferial que permita la confraternación entre empresarios españoles y franceses así como el cierre de acuerdos comerciales. Cabe recordar que la mayoría de turistas del resto de Europa que entran a nuestro país por carretera lo hacen por el Túnel del Somport.

La mayor parte del edificio estaría dedicado a zona ferial para la celebración de ferias de diversos temas (turismo, agricultura, gastronomía, automoción, etc.). Otra zona estaría basada en la construcción de varios salones de pequeño tamaño para la celebración de reuniones, además se construiría un auditorio con capacidad aproximada para 100 personas.

Otra parte del edificio estaría dedicada a la construcción de un hotel de negocios con una capacidad de 50 habitaciones dotado de todo tipo de servicios aclimatados al tipo de cliente que utilizan estos hoteles (habitación por horas, zona de relajación, restaurante, etc.).

Para el desarrollo del proyecto y posterior gestión del recinto ferial sería de gran consideración la colaboración, principalmente, de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales, Confederación de Empresarios de Aragón y la Asociación de Empresarios de la Jacetania así como de cualquier otra asociación, empresa o institución interesada en colaborar.

Se han estudiado las numerosas ferias celebradas en España y, teniendo en cuenta las necesidades y cultura empresarial francesa y española, se han escogido 13 consideradas de interés para ambos países entre las que podemos destacar:

- Aratur (Feria de Turismo de Aragón)
- Fercaza (Feria de Caza) que actualmente se celebra en Ciudad Real.
- Feria de antigüedades.
- Feria Agroalimentaria del Pirineo.
- Barcelona Rail (tecnología, maquinaria, comercio y servicios)
- Figan (Feria Internacional de Producción Animal)

Se considera de interés que las distintas ferias que se realizan en la localidad canfranera como la Feria Medieval de Canfranc, celebrada los días 11-12 de julio, o la Feria Gastronómica Transfronteriza, celebrada el 29-30 de agosto, cambiaran su ubicación al nuevo recinto de la estación.

También sería interesante poder celebrar en este recinto el acontecimiento, que se suele celebrar todos años en Francia a causa de la falta de espacio en España, que se basa en la hermandad de Francia y España a través del tango, y que mejor ubicación para esa celebración que la localidad fronteriza de Canfranc.

Al crear un Recinto Ferial en Canfranc tenemos la contra de que existen malas conexiones en cuanto al transporte público además de que apenas existen hoteles de negocio por la zona. Otra contra que se tiene es que se ha de hacer frente a los productos sustitutivos como el Palacio de Congresos de Jaca que tiene una capacidad, contando todas las salas disponibles, para aproximadamente 800 personas o el Palacio de Congresos de Huesca que dispone de unas 900 plazas además de un pabellón con capacidad para unos 42 stands.

La situación económica repercute en gran medida, en época de crisis o estancamiento de la economía puede que se reduzca el nivel de la economía empresarial por lo que los empresarios tendrán que escatimar en gastos y se centrarían simplemente en las ferias más importantes como puede ser las de Madrid o Barcelona.

La gran fortaleza de esto es que Aragón tiene fuerte importancia a nivel nacional en este tipo de turismo además de que se está produciendo un continuo desarrollo año a año del turismo de congresos. Desde la comunidad autónoma también se realizan constantes iniciativas para atraer a este tipo de turismo que genera fuertes ingresos en nuestra comunidad.



#### **6.2.4 Acontecimiento culturales.**

Otro de los proyectos en los que se han pensado es adecuar una parte de la estación para la realización de acontecimientos culturales. Uno de esos acontecimientos culturales puede ser el Encuentro Transfronterizo de Tango que es un encuentro de tango que se realiza cada año con el objetivo de estrechar los lazos de unión entre los amigos franceses y españoles. Este acontecimiento siempre se ha celebrado en Francia por motivos de mayor capacidad, siempre se elige para la celebración del encuentro lugares históricos y con un encanto especial por lo que la Estación de Canfranc es el lugar idóneo por tres motivos: grandes dimensiones, lugar histórico y con encanto además de situarse en una localidad fronteriza.

El lugar en el que se celebra el acontecimiento se decora con una temática concreta por lo que para ello se podría tener en cuenta a la población local ya que este acontecimiento se basa en la cultura de ambos países y la confraternidad de los mismos, no tiene ningún carácter mercantil ni económico.

Las asociaciones que todos años participan en el encuentro son:

- El Garage (Zaragoza)
- Tanguendo Ibos (Tarbes)
- Agata (San Sebastian)
- Tarazona Tango (Tarazona)
- Tanguendo Pau (Pau)
- Garua (Bilbao)

Las tres primeras asociaciones son las creadoras de este encuentro que se celebra de manera anual desde el año 2005. Posteriormente, en 2005, se decidió que cada una de estas tres asociaciones propusieran a una asociación hermana y es por lo que se introdujeron en el encuentro las tres asociaciones restantes.

El encuentro se podría aprovechar para que los participantes conocieran Canfranc: su cultura, gastronomía, historia así como se recursos turísticos.

#### **6.3 Conclusiones**

El objetivo de estas propuestas ha sido principalmente el fomento de la cultura en la localidad enfocándolos siempre al beneficio del ciudadano local y en su defecto, a los turistas. Como se observa, los proyectos no son macro proyectos como los que se han citado al inicio de este apartado ya que considero que no se adecuan con la realidad.

La principal fortaleza del proyecto unitario transfronterizo es que se pretende hacer de la estación un icono cultural que sea capaz de unir a ambos países, Francia y España, tras años y años de enfrentamiento por la reapertura de la línea. Las malas lenguas dicen que Francia siempre ha tenido intereses ocultos por los que nunca ha querido reabrir la línea Canfranc-Oloron.

## **CONCLUSIONES FINALES**

Tras haber recopilado y, posteriormente, haber analizado la información podemos concluir que si es cierto que la reapertura de la línea conlleva unos altos costes pero habría que valorar si son equiparables a sus posibles beneficios. Desde el Gobierno de la República Francesa parece que nunca se ha tenido en cuenta esos posibles beneficios ya que siempre ha mantenido una postura contraria a la reapertura de la línea en contraposición del gobierno español.

El Canfranc puede ser una línea complementaria a la Travesía Central de los Pirineos ya que su necesidad de inversión es menor al igual que los plazos de su puesta en marcha. Además la reapertura de la línea facilitaría una aproximación de Aragón con el resto de Europa.

A pesar de las numerosas iniciativas que existen para la reapertura de la línea esa reapertura parece que se va a quedar en un sueño frustrado sobre todo para los aragoneses y los habitantes de la Región de Aquitania (Ver Anexo 5).

A partir de este proyecto se propone la creación de distintas líneas de trabajo que puedan profundizar en diversos temas como es el caso de ferias o encuentros basado en estrechar los lazos de unión entre Francia y España o profundizar todavía más en la posibilidad de explotación del edificio de la estación.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alarcón considera viable la reapertura del Canfranc en 2020 si Francia agiliza los trámites (2014). *Heraldo de Aragón*. Recuperado de: [http://www.heraldo.es/noticias/aragon/2014/09/12/alarcon\\_considera\\_viable\\_reapertura\\_del\\_canfranc\\_2020\\_francia\\_agiliza\\_los\\_tramites\\_309724\\_300.html](http://www.heraldo.es/noticias/aragon/2014/09/12/alarcon_considera_viable_reapertura_del_canfranc_2020_francia_agiliza_los_tramites_309724_300.html)
- Alonso, J (2010). La DGA renuncia finalmente a reconvertir la Estación de Canfranc en un hotel de lujo. *Heraldo de Aragón*. Recuperado de: [http://www.heraldo.es/noticias/aragon/la\\_dga\\_renuncia\\_hotel\\_lujo\\_estacion\\_canfranc.html](http://www.heraldo.es/noticias/aragon/la_dga_renuncia_hotel_lujo_estacion_canfranc.html)
- Aragón avanza en la compra de la histórica Estación de Canfranc a Adif (2012). *ABC*. Recuperado de: <http://www.abc.es/local-aragon/20121227/abci-compra-estacion-canfranc-gobierno-201212261945.html>
- Ayuntamiento de Canfranc (s.f.). Recuperado de: <http://www.canfranc.es>
- Bardají, R (2010). El mazazo a una vía renqueante. *Heraldo de Aragón*. Recuperado de: [http://www.heraldo.es/noticias/aragon/el\\_mazazo\\_una\\_via\\_renqueante.html](http://www.heraldo.es/noticias/aragon/el_mazazo_una_via_renqueante.html)
- Caballú Albiac, M (2009). *Canfranc Estación Internacional*. Zaragoza: DELSAL.
- Coordinadora por la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Oloron (s.f.). Recuperado de: <http://www.crefco.org/>
- El Gobierno aragonés y el central pedirán fondos a la UE para reabrir el Canfranc (2014). *Heraldo de Aragón*. Recuperado de: [http://www.heraldo.es/noticias/aragon/2014/11/18/gobierno\\_aragones\\_central\\_pideran\\_fondos\\_para\\_reabrir\\_canfranc\\_322752\\_300.html](http://www.heraldo.es/noticias/aragon/2014/11/18/gobierno_aragones_central_pideran_fondos_para_reabrir_canfranc_322752_300.html)
- El Gobierno de Aragón compra la Estación de Canfranc (2012). *Heraldo de Aragón*. Recuperado de: [http://www.heraldo.es/noticias/aragon/huesca\\_provincia/2012/12/18/el\\_gobierno\\_aragon\\_compra\\_estacion\\_canfranc\\_215649\\_1101026.html](http://www.heraldo.es/noticias/aragon/huesca_provincia/2012/12/18/el_gobierno_aragon_compra_estacion_canfranc_215649_1101026.html)
- Español, M (2015). Se hace luz en la Estación de Canfranc. *Expansión*. Recuperado de: <http://www.expansion.com/2015/02/27/aragon/1425035313.html>
- Francia ya no tiene ningún interés en reabrir el túnel de Canfranc (2003). *El Periódico de Aragón*. Recuperado de: [http://www.elperiodicodearagon.com/noticias/temadia/francia-ya-no-tiene-ningun-interes-reabrir-tunel-canfranc\\_44712.html](http://www.elperiodicodearagon.com/noticias/temadia/francia-ya-no-tiene-ningun-interes-reabrir-tunel-canfranc_44712.html)
- Instituto Aragonés de Juventud (s.f.). Recuperado de: <http://www.aragon.es/estaticos/GobiernoAragon/Organismos/InstitutoAragonesJuventud/Documentos/Canfranc%202.pdf>
- Instituto Fernando el Católico (s.f.). Recuperado de: [http://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/32/92/\\_ebook.pdf](http://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/32/92/_ebook.pdf)
- Lugares abandonados y sus historias (2015). *Esperando al tren*. Recuperado de: <http://esperandoaltren.blogspot.com.es/2013/02/el-canfranc-1-parte.html>
- Más inversión para la rehabilitación de la Estación de Canfranc (2014). *Radio Huesca*. Recuperado de: <http://radiohuesca.com/noticia/513587/Mas-inversion-para-la-rehabilitacion-de-la-estacion-de-Canfranc>

- Mesa, C. (2008). La estación olvidada de Canfranc en Huesca. *Buscando en el planeta insólito*. Recuperado de: <http://www.carlosmesa.com/la-estacion-olvidada-de-canfranc-en-huesca/>
- Mucho “pico” y poca pala (2012). *El Periódico de Aragón*: Recuperado de: [http://www.elperiodicodearagon.com/m/noticias/temadia/mucho-pico-poca-pala\\_797933.html](http://www.elperiodicodearagon.com/m/noticias/temadia/mucho-pico-poca-pala_797933.html)
- Parra, S (2000). *El ferrocarril del Canfranc. Origen y sentido actual de una reivindicación*. Zaragoza: Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón.
- Parra, S., Barrère, B., Brenot, J., Sabio, A., Pérez Latorre J.M (2008). *Canfranc: el mito*. Jaca: PIRINEUM.
- Peraita Cabrera, A., Anibarro García, J., Aragón Carrera, C., Claraco, G., Claraco, R., Hernández Barreta J.R., Llorente Galeán, J.M., López Mateos, M., Pérez Fernández, R., Rojo Moreno, M., Sanz-Pecharromán, C., Serrano González, O., Togores Torres, C. (2009). *Posibilidades y viabilidad para la reapertura del Canfranc*. Zaragoza: Consejo Económico y Social de Aragón.
- Pérez. R (2013). Bruselas rechaza financiar la reapertura del túnel transfronterizo de Canfranc. *ABC*. Recuperado de: <http://www.abc.es/local-aragon/20131127/abci-bruselas-rechaza-financiar-reapertura-201311271853.html>
- Una escuela de montaña para la Estación de Canfranc (2012). *Heraldo de Aragón*. Recuperado de: [http://www.heraldo.es/noticias/aragon/huesca\\_provincia/2012/03/13/una\\_escuela\\_montana\\_para\\_estacion\\_canfranc\\_180079\\_1101026.html](http://www.heraldo.es/noticias/aragon/huesca_provincia/2012/03/13/una_escuela_montana_para_estacion_canfranc_180079_1101026.html)
- Usón Guardiola, E (2004). *La Estación Internacional de Canfranc*. Barcelona: ÀMBIT
- Vallés, M (2014). Francia reconoce que reabrir la línea de Canfranc no es su prioridad. *El Periódico de Aragón*. Recuperado de: [http://www.elperiodicodearagon.com/noticias/aragon/francia-reconoce-reabrir-linea-canfranc-no-es-prioridad\\_953224.html](http://www.elperiodicodearagon.com/noticias/aragon/francia-reconoce-reabrir-linea-canfranc-no-es-prioridad_953224.html)

