

Canfranc-Estación: la necesidad de un cambio de paradigma territorial

El 27 de marzo de 1970, el tren francés que hacía el trayecto entre Pau, Olorón y Canfranc, descarriló a la altura del río Aspe, derrumbando el puente del Estanguet. Esto supuso la interrupción de la conexión ferroviaria con el país vecino a través del valle del Aragón, conexión que hoy por hoy no se ha recuperado.

La reparación del puente metálico era bastante sencilla en comparación con las grandes infraestructuras que habían sido necesarias en la construcción de la línea. Sin embargo, detrás del escaso interés francés por su recuperación residía la poca rentabilidad de la línea hasta ese momento. A la baja ocupación, tanto de mercancías como de personas —en 1969 no llegaba a las 60 personas diarias—, se unían los altos costes de inversión, por lo que el hundimiento del puente supuso la mejor excusa para el cierre de la línea.

Desde ese momento, la estación de Canfranc perdió su carácter internacional e intermodal, lo que ha condicionado en gran medida el desarrollo del municipio y su entorno. La población comenzó un rápido descenso, pasando de 1000 habitantes en 1970 a tan solo 538 en el año 2001. Únicamente en los últimos años ha comenzado a recuperarse, teniendo en el año 2010 una población de 624 habitantes.

A pesar de las peticiones y reivindicaciones de la reapertura por parte de las autoridades españolas, Francia siempre ha sido reacia a la reconstrucción de una línea que en ningún momento ha considerado prioritaria. Actualmente se encuentra en servicio la línea Pau-Oloron, gracias a la cual alcanza los 140 km/h, y está prevista la apertura del tramo hasta Bedous para el

año 2015. Pero los 25 kilómetros que restan hasta Canfranc se encuentran todavía sin fecha de inicio, aunque la última fecha barajada por el Gobierno de Aragón es para el año 2020.

Frente a las reticencias al corredor ferroviario, Francia sí apoyó la creación de una conexión viaria a través del túnel del Somport que facilitara la comunicación transpirenaica entre los dos países. En 1994 comenzaron las obras del túnel carretero que, finalmente se inauguró en el año 2003. El elevado uso de esta infraestructura ha reforzado la idea francesa sobre la innecesidad y previsible escasa rentabilidad de la línea ferroviaria.

En cuanto al tramo ferroviario español, aunque se mantiene el tráfico, tampoco atraviesa un buen momento. La ocupación del recorrido entre Zaragoza y Canfranc es muy baja, con dos trenes diarios que tardan cuatro horas en hacer el trayecto, y el estado de la línea, aunque se han realizado sucesivas renovaciones en los últimos años, todavía necesita bastantes mejoras.

La alternativa a la reapertura del ferrocarril recaía en la posible ejecución de la Travesía Central Pirenaica. Sin embargo, el análisis de alternativas del Estudio Informativo realizado por el Gobierno de Aragón en el año 2002 y redactado por BB&J Consult, S. A. e Ingeniería 75, S. A., situó a la antigua conexión por Canfranc (opción 1 en la imagen), como la peor puntuada de todas las alternativas analizadas. El estudio aboga por una conexión a baja cota a la altura de Biescas (opciones 3 y 4) como la mejor opción, mientras que las opciones francesas se decantan por un trazado más oriental a la altura de Lanneme-

zan (opción 7), para conectar con Toulouse. Estas opciones tienen la ventaja de evitar las grandes pendientes que se producen sobre todo en la parte francesa del trazado antiguo. Hay que añadir que el 19 de octubre de 2011, la Red Europea de Transportes fue revisada y la TCP ya no figura como eje prioritario, por lo que su futuro es ahora más incierto.

Las circunstancias actuales parecen llevar a la conclusión de que el futuro de Canfranc no puede depender únicamente de la reapertura o mejora de la línea del ferrocarril, ya que la ocupación y rentabilidad de la línea internacional no parece que vayan a ser elevadas. La baja población del valle, la estacionalidad de las actividades del entorno y la delicada situación económica actual no animan a los entes ferroviarios de ambos países a apostar por esta línea.

Sobre las inversiones en infraestructuras ferroviarias hay que constatar que, contrariamente a lo que se defendía anteriormente, los hechos han demostrado en los últimos años, que la oferta no genera la demanda, sino que debe hacer una demanda previa, una masa crítica potencial, para que una infraestructura sea utilizada. Ejemplos que lo demuestran pueden ser las conexiones de alta velocidad realizadas entre localidades de poca población, que no están teniendo la afluencia esperada. Sin embargo, aquellas líneas que enlazan grandes poblaciones o las líneas de cercanías que enlazan zonas de gran densidad dentro las ciudades están teniendo mayor uso que el estimado inicialmente. Sobre esto último cabe citar el tranvía de Zaragoza, cuyo alto índice de ocupación es debido a que conecta el

norte de la ciudad con el centro –y el sur dentro de un año–, atravesando zonas de gran densidad de población.

En vez de incidir en la inversión ferroviaria –aunque sea necesaria–, los esfuerzos inversores se deberían concentrar en la generación de diversas actividades económicas que incrementaran la población y el intercambio, tanto de personas como de mercancías, que reactivaran e hicieran necesario el aumento de las conexiones ferroviarias. Por tanto, se manifiesta en Canfranc la necesidad de un cambio de paradigma territorial en este sentido.

El Consorcio Canfranc 2000 y la candidatura olímpica de Jaca

En el año 1994, fruto del deterioro creciente y la preocupación por la situación del complejo ferroviario de Canfranc, el Gobierno de Aragón, junto con el Ayuntamiento de Canfranc y el Ministerio de Fomento, a través de RENFE, firmaron el primer convenio para la rehabilitación de la estación de ferrocarril, así como para el desarrollo urbanístico de su entorno, creando para su gestión el Consorcio Canfranc 2000. El consorcio convocó un primer concurso de ideas para el entorno de la estación internacional, que ganó el proyecto de José María Valero y Ezequiel Usón.

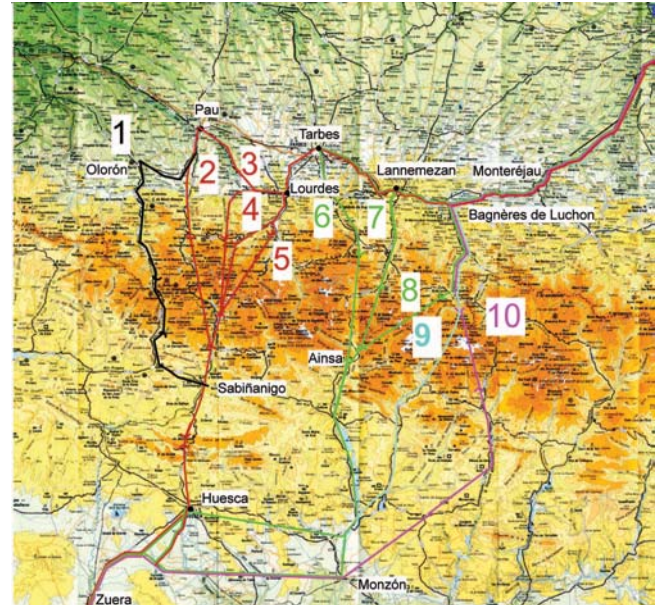
En el año 2000 se aprueba el texto refundido del Plan General de Canfranc. En este plan, el entorno de la estación internacional se clasifica como suelo urbanizable delimitado, para ser desarrollado mediante un plan parcial, con unas condiciones



Descarrilamiento en el puente del Estanguet, 1970. Foto: AZAFT (Asociación Aragonesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías). www.azaft.org

definidas de aprovechamiento: 19,4 Ha de superficie, 0,30 m²/m² de edificabilidad bruta residencial; 0,10 m²/m² de edificabilidad en usos ferroviarios, un número máximo de 440 viviendas y un 30% mínimo de superficie para equipamientos y zonas verdes. Ese mismo año, el arquitecto municipal José Antonio Lorente redacta una propuesta para el plan parcial del entorno de la estación con los parámetros aprobados en el Plan General.

Pero es la idea de promocionar la candidatura de Jaca a los Juegos Olímpicos de Invierno de 2010 la que impulsa al Consorcio a convocar un concurso internacional de ideas. El resultado del concurso da como ganador al equipo del estudio de arquitectos barcelonés MBM (Martorell, Bohigas y Mackay). Sin embargo, la posterior eliminación de Jaca del proceso de la candidatura de los juegos enfrió el proceso de ejecución del plan. Además, la necesidad de adaptación al Plan vigente, las prescripciones sectoriales emitidas y la falta de empuje político sobre la operación ayudaron a la prolongación del proceso. En los años siguientes se desecharán algunos elementos del proyecto, como la pista de hielo y la torre, aunque se mantendrán



Estudio de alternativas de la TCP. Foto: Fundación Transpirenaica-Travesía Central del Pirineo. Estudio informativo Travesía Central Pirenaica

los usos residenciales.

En el año 2005 se redacta un nuevo convenio en el que las tres administraciones se comprometen a impulsar la remodelación de las instalaciones ferroviarias de Canfranc y a ejecutar el proyecto sobre los terrenos que resulten liberados del servicio ferroviario. ADIF, como nueva empresa gestora de las infraestructuras ferroviarias, se compromete a desafectar los terrenos que no sean necesarios para el uso del ferrocarril y a transmitir estos suelos a Suelo y Vivienda de Aragón, por un precio que se compensará con la obra ferroviaria ejecutada en el lugar. En caso de que la obra ferroviaria sea inferior al valor de los terrenos, se compensará con la parte proporcional de aprovechamiento en el ámbito.

A su vez, ADIF se compromete a ceder gratuitamente el edificio de la estación al Gobierno de Aragón, que lo destinará a aquellos usos que resulten compatibles con el mantenimiento de la titularidad pública del inmueble, posibilitando su rehabilitación. Este punto será foco de conflicto posterior cuando el Gobierno de Aragón plantee usos lucrativos privados en la Es-



Entrada española al túnel del Somport. Foto: Flickr.com



Valle de Izas. Foto: Google Earth

tación y ADIF se niegue, en ese caso, a cederlo gratuitamente.

La previsión de inversión en el ámbito por el convenio asciende en esos momentos a un total aproximado de 42 millones, que incluyen el coste de las fases de rehabilitación ya realizadas, alrededor de 8 millones de euros y las obras pendientes de realizar, tanto en el propio edificio como en la reposición de las vías, la nueva estación de ferrocarril y las cocheras. En el convenio también se incluye la construcción de un funicular desde Canfranc a las estaciones de esquí, el gran motor de actividad económica del valle.

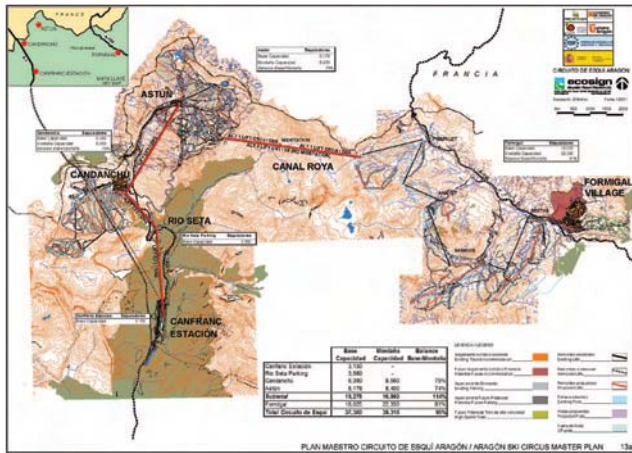
EL ESQUÍ COMO MOTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

La unión de las estaciones de esquí de Astún, Candanchú y Formigal mediante telecabina, tomando como base la plataforma ferroviaria de Canfranc, ha sido uno de los proyectos más reivindicados en los últimos años. La primera propuesta de unión se realiza en el Plan Especial del Valle de Izas, de José Antonio Lorente, en el año 2000. El plan propone la creación de una nueva estación de esquí en el fondo del valle de Izas que conecte la estación de Formigal, concretamente en la zona de Izas, con la plataforma de Canfranc, donde se preveía la construcción de un *parking*. En el plan también se propone la conexión mediante remontes con Candanchú y Astún, creando

un conjunto entre las tres estaciones, con Canfranc como base de la conexión. La inversión estimada en el plan era de unos 25 millones de euros, aproximadamente.

El plan recibirá un fuerte rechazo por grupos ecologistas, que recurrirán la aprobación del plan. No es hasta el año 2005 cuando la sentencia es finalmente favorable, permitiendo que el documento aprobado siga siendo legal hasta la actualidad. Para ese año, la creación de Aramón, participada por el Gobierno de Aragón e Ibercaja, había cambiado la situación del sector. Las estaciones del valle del Aragón, Astún y Candanchú, eran las únicas estaciones aragonesas que no habían entrado a formar parte de la sociedad mixta, y las inversiones se centraban en las estaciones de su propiedad. En concreto, de Aramón, la ampliación de Formigal en el valle de Tena, donde se ha realizado la mayor inversión en los últimos años.

En estos momentos, los estudios realizados se decantan por una conexión entre las estaciones de Astún y Formigal por el valle de Canal Roya. La plataforma de Canfranc, Candanchú y Astún se enlazarían mediante un funicular con parada en Rioseta, donde se plantea un *parking* de 3500 plazas. El plan general del proyecto Aragón Ski Circus, realizado por la empresa Ecosign en el año 2010, valora la inversión necesaria en 41 millones de euros.



Masterplan Aragón Ski Circus de Ecosign. Plano: <www.valledelaragon.com>



Masterplan Aragón Ski Circus de Ecosign. Studyarea Masterplan

La crisis económica ha afectado de lleno al sector del esquí, con grandes pérdidas en este último año, y también a las inversiones inmobiliarias previstas por Aramón, lo que hace difícil que en los próximos años se pueda realizar, tanto por parte de las estaciones como por parte de la Administración, una inversión de esta dimensión en un plazo breve de tiempo.

El esquí ha sido una de las actividades que más ha revitalizado los valles del Aragón, de Tena y de Benasque. El contraste de actividad con el resto de valles aragoneses sin estación de esquí es notable. Sin embargo, este sector es muy sensible a los ciclos económicos, requiere de una gran inversión, es muy dependiente de factores climatológicos y muy estacional; solo ocupa cuatro o, a lo sumo, cinco meses al año.

Por tanto, al igual que en el caso del ferrocarril, es necesario desarrollar para Canfranc algún otro tipo de actividad más ligada al territorio, más sostenible, que tenga en cuenta la historia del lugar y ponga en valor los elementos ya existentes. El paradigma territorial de crecimiento urbanístico incontrolado debería dar lugar a actuaciones más controladas y en consonancia con la dimensión y características del entorno.

EL LABORATORIO SUBTERRÁNEO DE CANFRANC

Otra de las implantaciones llevadas a cabo en Canfranc en los

últimos años, con una actividad en aumento, es la instalación del laboratorio subterráneo del grupo de Física Nuclear y Altas Energías de la Universidad de Zaragoza en el túnel ferroviario de Canfranc. Inicialmente, el laboratorio comenzó su actividad con dos salas y un módulo prefabricado de 15 m² sobre las vías, en el año 1989. Desde entonces, se han realizado numerosos experimentos y el laboratorio ha sufrido considerables ampliaciones y mejoras.

En la actualidad, se encuentra ubicado en una de las galerías que comunican el túnel ferroviario con el túnel carretero, por lo que no se vería afectado por la reapertura de la línea ferroviaria. Situado bajo el monte Tobazo, la ubicación dentro del túnel es idónea para la realización de determinados experimentos, ya que la profundidad protege de los rayos cósmicos y ofrece un entorno de bajo fondo radiactivo ideal para los próximos experimentos, centrados en la materia oscura y la física de partículas y astropartículas.

A finales del 2010 se inauguró el nuevo edificio de la sede exterior del laboratorio, obra de Basilio Tobías, que cuenta con 2000 m² construidos, 28 despachos, laboratorios, nave taller, sala de reuniones y de exposiciones. Este edificio, que destaca por su integración en el entorno, está contribuyendo al aumento de actividades de carácter científico y divulgativo



Sede del laboratorio subterráneo de Canfranc. Foto: Pedro Pegenaute



Sede del laboratorio subterráneo de Canfranc. Foto: Pedro Pegenaute

en Canfranc y se ha convertido en uno de los mayores valores actuales del lugar. Aprovechar las sinergias que generan las actividades de este edificio para la implantación de empresas relacionadas con el sector puede ser una de las propuestas para estudiar y llevar a cabo para el desarrollo de Canfranc.

LA REACTIVACIÓN DEL PROYECTO URBANO

La actuación más importante realizada en estos últimos años en Canfranc es la rehabilitación del edificio de la estación internacional por José Manuel Pérez Latorre. Esta obra ha permitido la recuperación del edificio, aunque todavía está pendiente la definición de su uso, ya desechada la idea de adecuación como hotel de lujo prevista anteriormente.

El nuevo Gobierno de Aragón ha retomado el proyecto y está dando los pasos para impulsarlo. En el consejo de administración del Consorcio Canfranc 2000, celebrado en abril de este año, se acordó la compra del edificio de la estación a ADIF por parte de la comunidad autónoma, lo que supone un paso importante para la reactivación del proyecto. En este mismo consejo, el consejero de Obras Públicas del Gobierno de Aragón planteó diversos usos para el edificio de la estación, tales como un museo-escuela internacional del ferrocarril que funcione como centro de divulgación e investigación; un hotel;

un centro universitario centrado en el ferrocarril, la nieve o la ecología del Pirineo; y espacios comerciales y de ocio. También transmitió la intención de presentar el edificio a emprendedores y empresas que puedan usarlo en el futuro, y la posibilidad de sacar a concurso la explotación de su actividad.

Por otra parte, el alcalde de Canfranc organizó en marzo de este año un concurso de ideas entre los habitantes de Canfranc sobre el edificio de la estación y su entorno. En la mayoría de las ideas propuestas predomina la puesta en valor de los edificios existentes y el respeto a los elementos singulares y la historia de Canfranc-Estación. Entre las ideas ganadoras se encuentra la integración de la parte ferroviaria y la obra hidráulica realizada, la formación de una escuela de montaña o la creación de miniresidencias. Para el entorno de la estación se propone, entre otras ideas, la construcción de un lago que se podría usar como pista de patinaje en invierno, un parque de ocio o la construcción de un museo del ferrocarril.

Por último, el Gobierno de Aragón ha manifestado que solicitará ayuda a los colegios de ingenieros y arquitectos para que aporten sus ideas sobre el futuro de la estación. En este sentido, el taller Repensar Canfranc se apunta como una excelente oportunidad para aprovechar el nuevo impulso, retomando, recopilando y ordenando todo el proceso, las ideas y las ac-



Estado en el que se encuentra la Estación de Canfranc actualmente

tuaciones llevadas a cabo en el lugar, extrayendo conclusiones que ayuden a aportar soluciones y propuestas relacionadas con el entorno y que tengan en cuenta la situación actual.

Es un momento para replantearse el modelo de desarrollo territorial de un lugar con un gran potencial, pero en el que ya no se puede abordar un paradigma urbano basado en el crecimiento urbanístico, ni basado en el turismo con sus periodos estacionales asociados. Estas actividades económicas deberían entenderse como soporte y complemento, pero se hace necesario encontrar nuevas actividades que permitan el establecimiento de la población y remitan la fuerte estacionalidad que sufren las localidades del valle.

Actividades de este tipo pueden ser el establecimiento de actividades energéticas, actividades productivas ligadas al lugar o la utilización de los espacios existentes y los recursos públicos en apoyo a emprendedores, sobre todo del valle, que no encuentran en la mayoría de los casos el apoyo suficiente ni un espacio físico compartido que les dé el impulso necesario. Se podrían generar ayudas a la creación de proyectos y empresas que repercutirían en beneficio del lugar, facilitando un espacio para la creación y desarrollo de estas empresas, como un vivero o incubadora de empresas. Actuaciones de este tipo se están desarrollando en otras zonas de la Comunidad Autónoma. Pro-

yectos como Walqa, en Huesca, o Zaragoza Activa y el Centro de Incubación Empresarial, en Zaragoza, están a pleno rendimiento, y creciendo. El desarrollo de las nuevas tecnologías permite la deslocalización de ciertas empresas que, con unas buenas condiciones de apoyo, podrían desarrollarse en un entorno natural atractivo y bien conectado como Canfranc. Empresas ya conocidas, como Barrabés, pueden servir de modelo para este tipo de actividad económica, que serviría como motor de otras actividades del valle.

Esta es solo una de las posibilidades, pero existen otros muchos sectores y opciones sobre las que se podría potenciar y asentar una actividad económica que mantenga y acreciente la población y el futuro del valle. Con todo lo expuesto, se refleja que el proyecto de Repensar Canfranc es complejo; debe abordarse desde distintas ópticas, teniendo en cuenta el territorio en el que se enmarca, el desarrollo de los diferentes proyectos en diferentes fases temporales, en un proceso que no va a ser acelerado dada la situación actual, formando equipos multidisciplinares que permitan abordar el proyecto desde sus diferentes aspectos, entendiendo el proyecto desde un punto de vista sostenible y actuando de manera integrada en las diferentes escalas que lo componen.