

# MEMORIAS DE UNA ESTACIÓN OLVIDADA: ESPLENDOR Y DECADENCIA DE LA ESTACIÓN INTERNACIONAL DE CANFRANC

IGNACIO MUSTIENES SÁNCHEZ

LA ESTACIÓN DE CANFRANC pervive casi abandonada desde los años 70 del siglo pasado. El escaso uso ferroviario desde que se cerró el tráfico internacional supuso su declive definitivo. Sin embargo y pese a esta circunstancia, pasa por ser uno de los monumentos más visitados de Aragón. A primera vista nos impresiona su arquitectura y magnitud, y ambas cuestiones quedan dando vueltas en la mente mientras, caminando por sus dependencias, observamos que todavía en su interior existen restos originales; carteles en francés y castellano, escudos de diversas épocas, grúas de carga, mecanismos, hangares o vagones en desuso, le dan al conjunto un sobrecogedor aspecto que marca el inexorable paso del tiempo sobre sus paredes.



*Fig. 1: Fotografía David Ibáñez, Vista del andén francés de la estación de Canfranc, 2004, colección particular.*

En 1915 Einstein demostró que el tiempo es una dimensión relativa; los relojes caminan más lentamente cuando se hallan bajo la atracción de un gran campo gravitacional. De ese modo la estación actúa como un poderoso imán que va marcando sus propios tiempos: de reivindicación, de construcción, de guerra, de espías y nazis y por último de abandono y ruina. En ese mismo año el túnel del Somport abrió por fin sus ojos hacia norte y sur, proyectando definitivamente la luz sobre las reivindicaciones aragonesas de un paso internacional, planteadas desde hacía más de 60 años.

Con estos antecedentes, pretendemos sumergirnos en la relación entre la estación y el tiempo, objetivo y subjetivo, siempre lentos y también la trascendencia de ese tiempo sobre la estación como hecho artístico.

### TIEMPO DE REIVINDICACIÓN 1853-1882

La idea de atravesar el Pirineo mediante una línea férrea por Canfranc se remonta a 1853,<sup>1</sup> coincidiendo con el tenaz espíritu de los proyectos ingenieriles de comunicación ferroviaria y marítima en todo el mundo. El proyecto en principio fue bien recibido en la Corte, que también barajaba otras opciones para conectar las dos naciones. El paso estratégico del Somport había sido históricamente una vía segura de comunicación, incluso durante la primera guerra carlista garantizó la conexión con Francia. Pero el tiempo de reivindicación iba ser muy largo. La oposición de determinados elementos del Ramo de Guerra, que consideraban un peligro para la seguridad del territorio abrir una brecha en la barrera pirenaica, lo impidieron. El impulso definitivo se produjo en 1882 cuando se aprobó la Ley autorizando la construcción del ferrocarril a Francia por Canfranc. El rey Alfonso XII, valedor de la idea, quiso inaugurar personalmente el comienzo de las obras de la sección Huesca y Jaca en octubre de ese mismo año.

### LA CONSTRUCCIÓN 1882-1928

La Ley tampoco sirvió para acortar tiempos y aunque el tren llegó a Jaca en 1892, hubo que esperar hasta 1904, cuando se suscribió en París el Convenio

---

<sup>1</sup> En ese año se publicó el famoso manifiesto *Los aragoneses á la Nación Española: consideraciones sobre las ventajas del ferrocarril del Norte por Zaragoza y Canfranc* redactado por un grupo de próceres encabezado por Manuel Cantín, Presidente de la Comisión y vicepresidente del Consejo provincial.

Internacional que regiría las actuaciones hasta finalizar la línea, que incluía el túnel ferroviario, para que la línea se reactivase. Problemas económicos, el recelo entre los dos países, especialmente por parte francesa, que nunca tuvo clara la rentabilidad a futuro de la línea, y sobre todo la Gran Guerra que heló durante cuatro largos años cualquier esperanza, supusieron un enorme retraso de casi cuarenta años respecto a los seis para la finalización de la línea que contemplaba la Ley de 1882.

El primer bosquejo de lo que sería la estación surgió en noviembre de 1918 en el transcurso de las reuniones de la Comisión de los ferrocarriles transpirenaicos celebradas en San Sebastián,<sup>2</sup> que no se había reunido desde 1913 a consecuencia de la Gran Guerra. Los representantes de las compañías del Norte y del Midi, concesionarias de la línea, establecieron las condiciones que debía tener la estación de Canfranc para poder atender los servicios de viajeros y mercancías y se dibujó, de común acuerdo, un plano que fue aprobado por unanimidad, y con arreglo al cual se desarrollaría el proyecto definitivo. En ese bosquejo ya aparecía la situación exacta de los inmuebles a construir y lo que más nos interesa en este caso, las dimensiones exactas del edificio de servicios, que es como se denomina lo que conocemos como estación de Canfranc.

La climatología del lugar, que obligaba a prever toda la actividad ferroviaria bajo cubierto, justificaría el enorme volumen construido en relación con el tráfico previsto. Pero sin duda la ubicación del complejo en el estrecho valle de Aragón y en la explanada construida al efecto explica la planta extremadamente alargada de la estación, que fue diseñada en 1920 por el ingeniero Fernando Ramírez de Dampierre. El fin de trayecto llegó el 18 de julio de 1928 cuando por fin se pudo inaugurar solemnemente la estación después de 75 años de espera.

Además de su función ferroviaria, el edificio principal se concibió como un gran espacio de representación de los dos países en donde los viajeros prove-

---

<sup>2</sup> «Ferrocarril directo Madrid a París», *La energía eléctrica: revista general de electricidad y sus aplicaciones*, n.º 22, Madrid, 25/11/1918, pp. 8-9.

La Comisión de los ferrocarriles Transpirenaicos se había constituido para afrontar la ejecución de las tres líneas previstas en el acuerdo de 1904 de conexión entre España y Francia. En agosto de 1920 se crearon tres jefaturas para organizar la acción del Estado en la construcción de ferrocarriles a nivel nacional, hasta entonces en manos de compañías privadas. Con esta nueva organización la antedicha Comisión se transformó y dividió en tres jefaturas de estudio y construcción de ferrocarriles: la del Noreste, la del Noroeste y la del Centro y Sur España.

nientes de Europa sintieran el pulso de una nación que quería mostrar su progreso. El día de la inauguración pasa por ser uno de los más rememorados en la vida de la estación, pues contó con la presencia del rey Alfonso XIII y el presidente de la República Francesa Gastón Doumergue,<sup>3</sup> además de distintas autoridades.

Analizar la arquitectura de la estación de una forma sincrónica, sin visualizar la trayectoria histórica del proyecto y el contexto arquitectónico-ferroviario durante el siglo XIX y en la transición al nuevo siglo, puede ocasionar cierta distorsión en su interpretación. Por eso conviene recordar que en pocos ámbitos se percibe tanto la disociación entre tradición y modernidad como en la arquitectura ferroviaria. Por un lado, la obvia ausencia de modelos arquitectónicos, por lo novedoso del sector, suponía un panorama de indefinición donde el recurso de la adaptación de estilos reconocidos suponía una garantía de éxito. Por otro, a medida que los trenes aumentaban rápidamente su velocidad y prestaciones, las estaciones debían también aumentar su escala y funcionalidad para evitar quedar obsoletas, por lo que necesitaban de las novedades y recursos que proporcionaba la nueva arquitectura industrial.

La primera mitad de siglo XIX había estado dominado por los *revivals*, de estilos clásicos o medievales, que además incorporaban en extraña armonía grandes zonas cubiertas con arquitectura de hierro y vidrio para ganar espacios interiores. La estación neogótica de San Pancracio en Londres, de 1868 es un magnífico ejemplo. Ya hacia el final de siglo el espectro de estilos imitables se amplió hacia el Renacimiento, el Barroco, y también a lo oriental como en la estación Sirkeci de Estambul, de 1890, final del mítico Orient Express. Es en este segundo momento cuando comienza a estar en boga el llamado estilo *Beaux-Arts*, desarrollado en la *École Nationale Supérieure des Beaux-Arts* de París, activa desde el siglo XVII.<sup>4</sup> Los arquitectos egresados de la Escuela realizaron los más importantes proyectos edilicios para una ciudad como París, fuente continua de inspiración artística, que celebró cinco exposiciones inter-

---

<sup>3</sup> Desde 2014 el Ayuntamiento de Canfranc, con la colaboración de otros entes públicos, empresas privadas y los habitantes de Canfranc. Organiza la recreación histórica de la inauguración. La finalidad es recordar este acontecimiento histórico, tan importante para la villa y la región, fomentar el turismo, y sobre todo, reivindicar la reapertura de la línea ferroviaria.

<sup>4</sup> La Escuela había sido fundada en 1648 por el Cardenal Mazarino con la intención de garantizar un buen número de artistas de calidad para decorar los palacios de la realeza, entre ellos el proyecto de residencia real de Versalles para el todavía niño Luis XIV.



*Fig. 2: Fotografía Carlos Elorri, Estación Central de Helsinki, 2017, colección particular.*

nacionales entre 1855 y 1900. Estos edificios presentan una estricta simetría y gran profusión de elementos decorativos en exteriores e interiores, generalmente tomados con libertad de distintos estilos históricos con un resultado muy ecléctico.

Esta tipología fue abundantemente empleada en las estaciones de tren no solo francesas sino de toda Europa, incluyendo la arquitectura del hierro y cristal. Desde la temprana estación alemana de Baden Baden de 1844 hasta lugares tan exóticos como Maputo, con la preciosa estación Central construida ya en 1913.

El Modernismo primero y el *Art déco* después, habían iniciado en las primeras décadas del siglo XX un camino hacia la renovación estética. La estación Central de Helsinki, construida en estilo *jugendstil* por el arquitecto Eliel Saarinen en 1919, aunque el proyecto era anterior, suponía un cambio interesante y preludio del *Art déco*. Sin embargo el salto definitivo hacia el nuevo tiempo en arquitectura solo se materializó con el racionalismo, que apenas se atisbaba en ese momento. El gusto historicista y ecléctico permanecían plenamente activos en nuestro país bien entrado el siglo XX, como sucedió en la estación neomudéjar de Toledo de 1919 o el edificio de cierre de la estación Príncipe Pío de Madrid, de estilo *Beaux-Arts* e inaugurado en 1928.

Este último fue también el modelo que Fernando Ramírez de Dampierre utilizó en el diseño de la estación de Canfranc. Sobre la adopción de tal modelo, hay que recordar que ni él, ni Ramón Martínez de Velasco, quien retomó el proyecto tras la muerte del primero en 1921, eran arquitectos sino ingenieros de caminos canales y puertos, del Ministerio de Fomento y que su experiencia profesional estaba orientada a la construcción de trazados ferroviarios, túneles y otras infraestructuras, pero no a edificación habitable.<sup>5</sup> Como dato en nuestra reflexión sobre el Tiempo y el Arte es preciso observar cómo el propio Ramírez en la *memoria* de su proyecto de 1920 califica como «moderno» el estilo que ha utilizado para la fachada.<sup>6</sup>

Es más que probable que la perentoriedad en que en ese momento se hallaba el proyecto y la trayectoria de profesional de los responsables les hiciese permanecer ajenos a las novedades en la arquitectura de principios de siglo,<sup>7</sup> y desde luego a lo que en ese mismo momento el racionalismo estaba ya avanzando, la

---

<sup>5</sup> Ramírez de Dampierre (Madrid 1872-1921) había iniciado su trayectoria proyectando pantanos en el Guadiana hasta que en 1913 fue destinado a los Transpirenaicos. Por su parte, Martínez de Velasco (Madrid 1876-1940) se había dedicado desde 1907 a los Transpirenaicos, siendo el autor del proyecto de la línea Ripoll-Puigcerdá, y partir de 1912 se dedicó en exclusiva a la línea del Canfranc. Tras la muerte de Ramírez de Dampierre en febrero de 1921, Martínez de Velasco se hizo cargo del proyecto de estación, modificando levemente el alzado exterior y además, cambiando toda la decoración interior.

<sup>6</sup> Archivo General de la Administración [A.G.A], Sección Obras Públicas, Caja 25/08126 Proyecto de Ramírez de Dampierre para la Estación de Canfranc 1920: «La decoración del vestíbulo se habrá de hacer con molduras y adornos de escayola, capiteles, frisos, cornisas, clave, escudos, sobrepuerta y jambas, siendo estas dos últimas ejecutadas en cartón piedra y con arreglo a los dibujos de los planos e instrucciones del ingeniero encargado».

El dibujo demostrativo de esta decoración prevista se conserva en uno de los planos originales del proyecto de 1920, que hace referencia al alzado de uno de los lados cortos, concretamente del lado sur, puesto que aparece un escudo timbrado por una corona que solo podría representar evidentemente a la monarquía española.

<sup>7</sup> La Compañía Norte, a diferencia de la Comisión, sí contaba con arquitectos de referencia y experiencia en la construcción de estaciones, quizá el más reconocido fue Demetrio Ribes Marco (Valencia 1875-1921) quien tuvo una corta pero prolífica carrera en arquitectura pública y civil, fundamentalmente en Valencia. En 1902 fue contratado por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, para quien proyectó la estación Norte de Valencia en 1906, inaugurada en 1917 o la remodelación de la estación del Norte de Barcelona, bellos ejemplos de la corriente modernista secesionista. AGUILAR CIVERA, I., «La arquitectura industrial en la obra de Demetrio Ribes. Hacia una arquitectura racionalista», *Fabrikart. Arte, Tecnología, Industria, Sociedad*, n.º 5, Bilbao, Universidad del País Vasco, 2005, pp. 10-24.



Fig. 3: Fotografía David Ibáñez, Decoración interior del vestíbulo la estación de Canfranc, 2005, colección particular. En la imagen se aprecian los relieves alegóricos a Mercurio.

verdadera arquitectura moderna, y además muy cerca, en Zaragoza, con un ejemplo tan conspicuo como el Rincón de Goya, proyectado por Fernando García Mercadal entre 1926 y 1928.

Si como ya hemos visto, el aspecto exterior de la estación no representaba ninguna novedad arquitectónica para la época, todavía más peculiar resultaba la decoración original proyectada para el interior del vestíbulo. Si en las fachadas recurrió a la inspiración ecléctica de las *Beaux-Arts*, para el interior ideó una decoración de gustos renacentistas, que no se pudo materializar y que fue sustituida por Martínez de Velasco por otra de inspiración romana, con todos los elementos del repertorio clásico: tacos, ovas, perlas, hojas, etc. pero utilizados con soltura y sin rigor.

El modelo para esta decoración bien pudo ser extraído de la Chicago Union Station, comenzada en 1913 e inaugurada en 1925, con un imponente vestíbulo con elementos decorativos muy similares a los estudiados, y famosa por la película *Los intocables* y su escena de la escalera, con una balaustrada muy similar a la del vestíbulo de la estación de Canfranc.

Además de la presencia de los dos países mediante los respectivos escudos presidiendo los lados sur y norte, la decoración también incluía 16 relieves alegóricos al dios Mercurio. La aparición de este tipo de representaciones ale-

góricas era algo muy frecuente en la época y cabría entroncarla con las reminiscencias del Simbolismo, uno de los movimientos artísticos más importantes de final de siglo XIX, en literatura pero también en artes plásticas. Esta presencia de Mercurio era sumamente importante pues en el fondo suponía la justificación no solo de la estación sino de todo el proyecto de comunicación internacional, puesto que hacía referencia tanto a su condición de protector de los viajeros, como a la de favorecedor de las relaciones y transacciones comerciales, que en definitiva había sido la intención del proyecto de paso internacional.

### TIEMPO DRAMÁTICO

La prueba fehaciente de que en Canfranc, el tiempo y el arte habían quedado detenidos es que sorprendentemente la fachada del edificio nunca tuvo reloj. Tan indispensable elemento, que preside cualquier estación avisando a los desorientados viajeros, nunca llegó a latir en Canfranc porque jamás fue colocado en la fachada, a pesar de que en el proyecto original se reservó un lugar preferente para él a ambos lados del edificio, en el centro del cuerpo de la cúpula y se realizó la hornacina que lo albergaría.

Pese a ello, la estación ha servido de acompasado metrónomo en la coreografía europea desde el periodo de entreguerras hasta nuestros días; fue ocupada por las tropas de Franco durante la Guerra civil, sirvió de paso seguro para miles de judíos huidos de la Alemania nazi hacia la libertad, protegidos por aquel «Rey de Canfranc» Albert Le Lay, Jefe de la aduana francesa y cabecilla de la red de espías que se alojaba en la propia estación. También sirvió como lugar de paso e intercambio del oro robado por Hitler en toda Europa a cambio del wolframio producido en Galicia y Portugal y que servía para blindar las armas nazis.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Canfranc fue un lugar estratégico en la II Guerra Mundial. Cientos de europeos escaparon en el tren de la libertad del genocidio nazi, como los pintores Max Ernst y Marc Chagall, hasta que las tropas del Tercer Reich ocuparon toda Francia en noviembre de 1942. Para seguir indagando sobre este apasionante tema es conveniente leer toda la investigación de Ramón J. CAMPO, quien desde 2003 ha publicado varios libros con los descubrimientos. El último publicado es: *Canfranc. El oro y los nazis. Tres siglos de historia*, Zaragoza, Mira editores 2015.





*Fig. 4. Fotografía David Ibáñez, 2017, colección particular. Hueco en forma de templete donde iba a ser alojado el reloj.*

## EL TIEMPO DE ABANDONO

A raíz del hundimiento del puente de *L'Estanget* en Francia en 1970 tras un descarrilamiento, el tráfico internacional quedó interrumpido. La falta de mantenimiento a partir de ese momento combinada con la climatología adversa y el vandalismo generalizado, aceleraron la ruina del edificio que ya en los 90 presentaba un aspecto deplorable. Lejos de ser el fin del edificio, su condición de ruina lo ha convertido en leyenda, entre romántica y morbosa, no exclusiva de aragoneses sentimentales, pues la ha situado como uno de los monumentos abandonados más atractivos del mundo en distintas páginas web sobre patrimonio abandonado.

Su fuerte carga histórica y sentimental, también la ha convertido en numerosas ocasiones en sugerente escenario romántico y evocador del pasado en películas de cine, anuncios publicitarios o programas televisivos. La estética de la ruina siempre ha resultado atractiva, quizá porque su decadencia nos revela el efecto inexorable del paso del tiempo, que no se percibe a través de los sentidos sino de sus efectos en los objetos y cómo no en las personas.

El tiempo se detuvo por unos instantes en la estación en el fin de 1999. Televisión Española encargó a la compañía teatral *Els Comediants* la realización del programa especial de fin de año, que iba a despedir el milenio desde España. El programa se llamó *Expreso 2000* y las imágenes tomadas en Canfranc, junto con las de otras producciones de otros países fueron emitidas por cincuenta y cinco cadenas de televisión de todo el mundo el día 31 de diciem-

bre de 1999. En la producción, personajes históricos y fantásticos de la historia y tradición española se encontraban en la estación de Canfranc para acabar con todo lo malo de nuestra historia y en una especie de ritual ponerlo dentro de cajas y quemarlo para iniciar así un nuevo milenio.

En la edición del año 2000 del anuncio de la Lotería de Navidad, el famoso caballero «calvo» nos trasladaba con su gabán negro, estética años 30, y característica melodía a tempo de vals compuesta para la película *Doctor Zhivago*,<sup>9</sup> a un momento indefinido de la primera mitad del siglo xx. Estéticamente la imagen en blanco y negro y sumida en un sugerente efecto *fou*, buscaba llevarnos a un pasado ficticio pero posible. La imagen del pasado gusta porque transmite confianza. La nostalgia genera un estado de ánimo positivo y funciona como un gancho emocional que lleva a experiencias que reconocemos aunque sea por referencias ajenas o iconográficas. En definitiva lo que de verdad vende son las emociones.

Hemos visto cómo por una parte la demora en las obras y por otra la trayectoria y especialización de los proyectistas hicieron que definitivamente la estación naciese con un aspecto ciertamente «tardío» respecto a otras propuestas arquitectónicas más novedosas en aquel momento. Seguramente esta circunstancia la ha excluido sistemáticamente de los manuales de Historia del Arte, aunque sí es protagonista y con todos los honores en los libros de Historia y sobre todo en la memoria y ensueño de muchas personas por ser testigo y protagonista del tiempo pasado, presente y, por supuesto, esperemos que de un futuro que le devuelva su esplendor.

---

<sup>9</sup> La leyenda urbana situó parte del rodaje de la película *Doctor Zhivago* (David Lean, 1965), en la estación de Canfranc, aunque ni un solo fotograma demuestra tal hecho. La confusión puede provenir del referido anuncio de la Lotería donde aparecía el tema «*At The Student Café*» compuesto para una escena de la película por Maurice Jarre.