

retroceso. Eso no fue todo ya que a la guerra española siguió la mundial, nuevo freno a su desarrollo, tras un paréntesis de relativa pujanza hacia el final de la guerra mundial y los periodos de cierre del túnel de Somport y del tráfico internacional.

Entonces el estado de la línea era muy deficiente, necesitado de importantes obras de adecuación y de muy reducida utilidad. Aunque Renfe emprendió algunas acciones de mejora de la infraestructura y del material rodante, la línea no alcanzó el volumen de tráfico deseado, ni en la parte nacional ni mucho menos en la internacional, resultado principalmente del escaso interés mostrado tanto por Midi como por SNCF, por una línea poco más que local.

El ferrocarril continuó con su lánguida vida hasta que, en 1970, el descarrilamiento del puente de L'Estanguet, incidente relativamente menor, fue aprovechado para justificar el cierre internacional que acechaba de forma permanente.

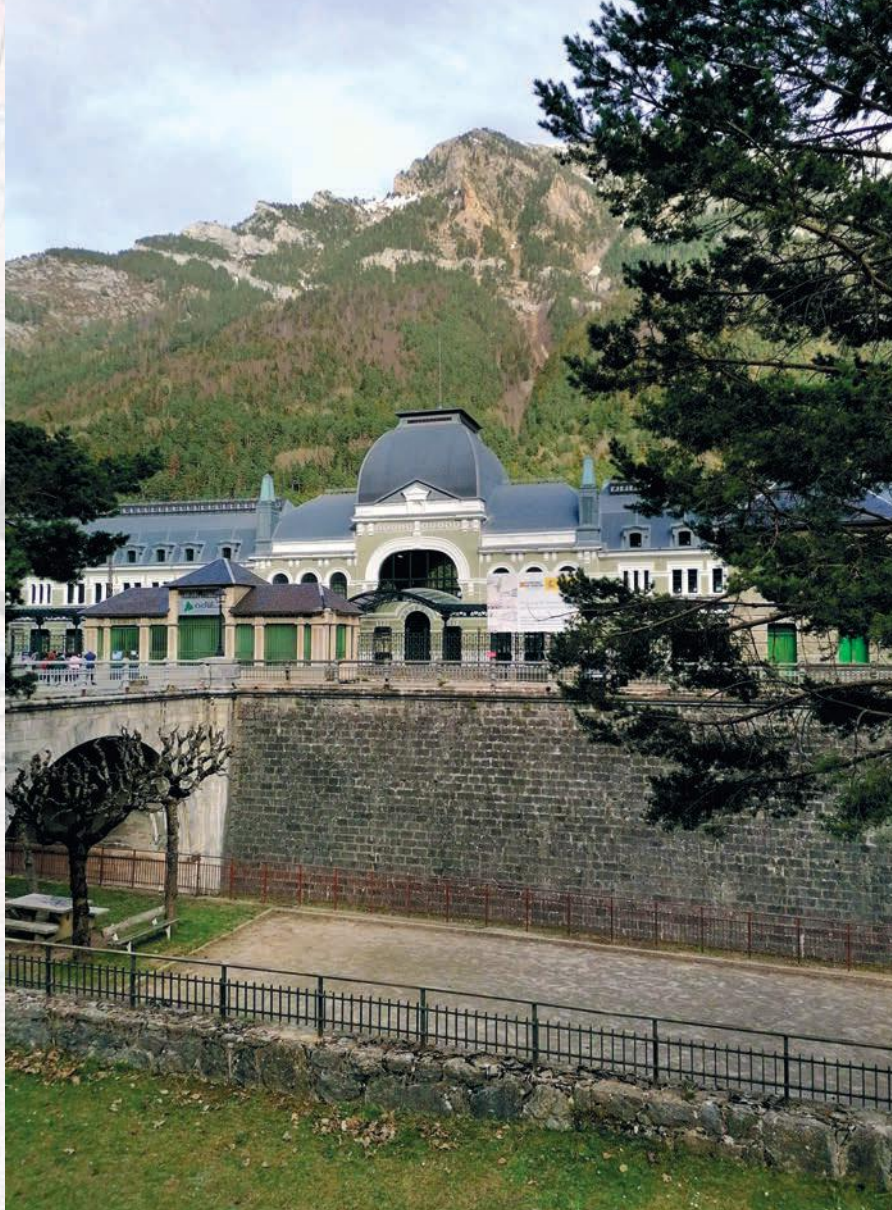
### Trenes y servicios

En su historia ha habido varios intentos, casi siempre por parte española, de mejorar y modernizar el servicio y de promover el carácter internacional del ferrocarril, sin olvidar el hecho de que aquí no se ha dejado de prestar el servicio nacional, especialmente desde 1970, y han circulado los trenes más modernos, aunque desde 1993 solo perviven un par de servicios, testigos mínimos de una historia llena de épica.

Aunque no hubo nunca trenes regulares directos más allá de Pau, con la excepción de un semanal a Hendaya poco antes de la guerra, en la parte española sí hubo durante muchos años servicios más ambiciosos y, aun en su modestia, más propios de una línea internacional o con aspiraciones de serlo. En 1931 se puso en marcha el primer tren directo Madrid-Canfranc, con un coche mixto de 1ª y 3ª, 1ª y camas desde 1935. Interrumpido por la guerra y retomado en 1941, continuó hasta 1965. Después, entre 1984 y 1992 funcionó un TER o rápido.

También hubo un servicio directo irregular de 1ª y camas a Barcelona entre 1948 y 1953 y a Valencia en dos etapas, entre 1934-36 con un rápido diurno con 1ª y 3ª y otra más reciente entre 1992-98, con el regional "Transaragonés". Asimismo, son destacables los trenes de la nieve entre 1985-91, entre otros intentos generalmente con poco éxito de fomentar el Canfranc.

Entre Canfranc y Zaragoza ha habido periodos con hasta cuatro servicios; etapas, antes de la guerra con un tren bandera, incluso con restaurante el TAF o el automotor rápido estrenado en la relación.



Estación de Canfranc.  
Foto: Teo Castell



El tren descarrilado  
en el cauce del Estanguet