

# El Oro de Canfranc en el Archivo Histórico Ferroviario

Raquel Letón Ruiz y Leticia Martínez García

Archivo Histórico Ferroviario (AHF). Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE)

Página web FFE: [www.ffe.es](http://www.ffe.es) Catálogo del AHF: [www.docutren.com](http://www.docutren.com) Correo electrónico: [archivo\\_historico@ffe.es](mailto:archivo_historico@ffe.es)

## Introducción

La estación fronteriza de Canfranc, bajo jurisdicción hispano-francesa, fue durante la Segunda Guerra Mundial un lugar estratégico, ya que fue el punto de encuentro de distintos agentes y espías, la puerta de fuga de judíos y perdedores, y el paso del oro procedente de los bancos centrales europeos de países ocupados o del exilio a los judíos.

En el Archivo Histórico Ferroviario (AHF) de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) se conservan los documentos que demuestran que entre julio de 1942 y el diciembre de 1943, por la Aduana Internacional de Canfranc pasaron 86,552 Tm en lingotes de oro.



Foto central: Estación de Canfranc, AHF, FE-0006-9, Fondo: Postales, AHF, FP-0076, FP-0080-0084.

## Historia de la estación de Canfranc

1853, 11 noviembre	Reunión en Zaragoza para solicitar al Gobierno la prolongación de la línea Madrid a Zaragoza hasta Francia. Surge una comisión de las Dip. de Huesca y Zaragoza, Ayto. de Zaragoza, Junta de Comercio y la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País.
1864	Ingenieros españoles (Jacobo Arnao y Gabriel Rodríguez) y franceses estudian los pasos pirenaicos para las nuevas líneas férreas.
1881, 14 octubre	El ministro de Fomento Albareda presenta en el Congreso el proyecto de Ley para la construcción del ferrocarril de Canfranc.
1882, 3 septiembre	La Sociedad Económica Aragonesa consigue en subasta la concesión del ferrocarril de Canfranc.
1893, 3 mayo	El Gobierno autoriza, tras diferentes acuerdos, el traspaso de la concesión de la línea a la Compañía del Norte.
1893, 24 noviembre	Reunión en París de la Comisión hispano-francesa. El ingeniero español Bellido presenta su proyecto de construcción de la Estación Internacional en la explanada de los Arañones y el emplazamiento del túnel de Somport.
1894-1903	Un largo parón en las relaciones entre los dos países. España se enfrenta a EEUU en la Guerra de Cuba.
1908, 13 julio	Se adjudican las obras del túnel del Canfranc a la sociedad catalana "General de Crédito", que al poco las traspasa a la bilbaína "Calderal y Bastianelli, S.L."
1913	Estudio de la adopción del ancho internacional para toda la red española y en especial para los transpirenaicos.
1918, 9 febrero	Tras la Guerra Europea, el ingeniero Ramírez de Dampierre ultima el segundo proyecto de la estación internacional. (Modificado posteriormente por Martínez de Velasco).
1921, 7 abril	Se adjudica la construcción de la Estación Internacional por 2.796.000 pesetas a la sociedad bilbaína "Obras y Construcción, S.A."
1928, julio 18	Inauguración de la estación con el Rey Alfonso XIII, el General Primo de Rivera y el presidente de la República francesa Gaston Doumergue.
1929, marzo	Apertura al tráfico de viajeros.
(1936-1939)	Cerrada durante la Guerra Civil Española. La estación fronteriza reanuda sus servicios en 1940.
1941, enero 24	Con la nacionalización de las antiguas compañías, RENFE tomó su explotación y la Agencia Internacional de Canfranc.
(1939-1945)	Segunda Guerra Mundial, momento de esplendor por el tráfico de mercancías. Alemania controló la aduana internacional de Canfranc. Presencia de oficiales de las SS y miembros de la Gestapo, puerta de fuga de judíos, de alemanes perdedores y episodios de contraespionaje.
1970, marzo 27	Descarria un tren de mercancías francés en el puente de L'Estanquet. Cierre del tráfico.
1975, junio 22	Los aragoneses reivindican su reapertura, el Sindicato de Iniciativas y Propaganda de Aragón (SIPA) organizó un "tren memorial".
1992	Cierre definitivo de la Aduana Internacional.
2001, agosto 8, 9,...	El periodista Ramón J. Campo publicó unos artículos en <i>El Heraldo de Aragón</i> sobre los documentos hallados en la estación en noviembre de 2000 por Jonathan Díaz, donde se acreditaba el transporte de oro durante la II GM a España y Portugal.
2002, marzo 6	Decreto 87/2002, de 6 de marzo, del Gobierno de Aragón, por el que la estación se declara Bien de Interés Cultural.
2005, octubre 11	Firma del convenio por el que el Ministerio de Fomento, la Diputación General de Aragón, ADIF y el Ayuntamiento de Canfranc se comprometen a rehabilitar el edificio de viajeros de la estación internacional.
Actualmente	Obras de rehabilitación de la estación.

FUENTE: "El ferrocarril de Canfranc". Revista de Obras Públicas, 1888, 36, tomo VI (7), 97-102. // PARRA DE MAS, Santiago (1988). *El ferrocarril de Canfranc y los transpirenaicos*. Madrid, Aldaba. // Expedientes del Archivo Histórico Ferroviario: AHF, D-0449-13, AHF, S-262-1, AHF, C-0037-9, AHF, C-0038-14.

## La ruta del oro

Al comienzo de la Guerra Civil Española, las reservas de oro eran de 707 Tm. El Gobierno de la República mermó estas reservas al utilizarlas como garantía para la compra de armamento. El 25 de octubre de 1936, cuatro buques mercantes soviéticos zarparon de Cartagena a Odesa con 510 Tm de oro. Tras la contienda Franco necesitaba aprovisionar de nuevo los estantes con el precioso metal. En 1945, al final de la Segunda Guerra Mundial, había en las cámaras del Banco de España 67,4 Tm de oro. ¿Cómo tras una guerra civil un país destrozado y casi sin tránsito pudo reunir tal cantidad de oro? Datos e informes demuestran que la España franquista contribuyó con el suministro de materiales estratégicos a la Alemania nazi, principalmente wolframio y blenda, recibiendo a cambio oro y bienes de dudosa procedencia. Las investigaciones sobre este tema por parte de varios organismos internacionales, no han logrado aclarar del todo la cantidad de oro que fue sustraído a los bancos centrales de los países ocupados, a los judíos perseguidos y a todos los que ingresaban en los campos de concentración, pero sí que el oro y dinero expropiado era lavado en la neutral banca suiza, bajo cuentas abiertas con nombres falsos, y que varios países, entre ellos España, Portugal, Turquía, Suecia, Argentina, y el Estado Vaticano fueron destinatarios o colaboradores.

A la península ibérica la mercancía llegó a través de varios pasos fronterizos, pero las características de Canfranc favorecieron la centralización de la mayor parte del tránsito de oro. La ruta ferroviaria comenzaba en Bellegard (Suiza), continuaba por las localidades francesas de Grenoble, Nîmes, Narbonne, Toulouse, Pau y Oloron, finalizando en Canfranc. Allí el oro se descargaba en la estación y se volvía a cargar en camiones suizos para llevarlos hasta Madrid, o hasta Portugal a través de los pasos fronterizos de Badajoz, Valencia de Alcántara o Fuentes de Oñoro.



Traslado dibujado sobre mapa ferroviario alemán, 1939. Biblioteca Ferroviaria, MAP-05-19. Imagen: Adolf, el superhombre. Traje oro y habla hopalaza (AIZ 23, 17 de julio de 1932), de John Heartfield.

## Los documentos del Oro de Canfranc

La publicación en el *Heraldo de Aragón* en agosto de 2001 de una serie de artículos del periodista Ramón J. Campos, relativos al descubrimiento por parte de un ciudadano francés, Jonathan Díaz, de unos documentos en el muelle postal de la estación de Canfranc que acreditaban el tránsito de oro por dicha estación, permitió confirmar la veracidad de este asunto. En general, la documentación recuperada está formada por hojas de ruta, formularios, circulares internas, impresos, boletines oficiales de la provincia de Huesca e informes diarios de carácter interno. Estos últimos recogían la situación del tráfico internacional en la estación, y eran enviados desde la Agencia Internacional de Aduanas de Canfranc al Servicio Comercial de la Dirección General de Aduanas de Madrid. Tras la resolución en 2003 de la demanda de apropiación indebida de documentos públicos interpuesta por RENFE a Díaz en el Juzgado de Instrucción número 2 de Jaca, éstos fueron entregados finalmente a RENFE en 2004, quien los remitió al Archivo Histórico Ferroviario de la FFE para su tratamiento y conservación definitiva. Sin embargo, es preciso puntualizar que no todos los documentos fueron transferidos, según se desprende de las citas y fotografías incluidas en el libro y documental realizados por el periodista antes mencionado.



## Transporte de Oro

Fecha	Vagones	Destino	Lingotes/Tm
16 julio 1942	1	Portugal	1,000
30 julio 1942	1	Portugal	1,096
22 octubre 1942	1	Portugal	1,089
3 noviembre 1942	1	Portugal	1,097
8 febrero 1943	1	Portugal	1,803
16 junio 1943	1	Portugal	*6,892
17 junio 1943	1	España	3,568
23 junio 1943	1	España	1,635
26 junio 1943	1	España	1,714
26 junio 1943	1	Portugal	1,732
3 julio 1943	1	España	1,666
3 julio 1943	1	Portugal	1,809
8 julio 1943	1	España	1,711
9 julio 1943	1	España nazi	1,823
9 julio 1943	1	Portugal	1,964
13 julio 1943	1	Portugal	1,752
19 julio 1943	2	Portugal	3,529
22 julio 1943	1	Portugal	1,865
26 julio 1943	1	Portugal	1,616
29 julio 1943	1	Portugal	1,842
6 agosto 1943	1	Portugal	1,898
12 agosto 1943	2	Portugal	3,340
16 agosto 1943	1	Portugal	1,602
19 agosto 1943	1	Portugal	1,780
23 agosto 1943	1	Portugal	1,656
28 agosto 1943	1	Portugal	1,714
2 septiembre 1943	1	Portugal	1,927
7 septiembre 1943	1	Portugal	1,647
9 septiembre 1943	1	Portugal	1,652
14 septiembre 1943	1	Portugal	1,647
16 septiembre 1943	1	Portugal	1,794
20 septiembre 1943	1	Portugal	1,639
28 septiembre 1943	1	Portugal	3,479
22 octubre 1943	1	Portugal	1,670
25 octubre 1943	1	Portugal	1,647
28 octubre 1943	1	Portugal	1,650
4 noviembre 1943	1	Portugal	1,655
9 noviembre 1943	1	Portugal	1,651
11 noviembre 1943	1	Portugal	1,601
18 noviembre 1943	1	Portugal	1,633
25 noviembre 1943	1	Portugal	1,627
2 diciembre 1943	1	Portugal	1,620
9 diciembre 1943	1	Portugal	1,615
16 diciembre 1943	1	Portugal	1,610
24 diciembre 1943	1	Portugal	1,613
27 diciembre 1943	1	Portugal	1,621
<b>TOTAL</b>	<b>46</b>		<b>86,552</b>

\*Además 1 vagón con 3.800 toneladas de lingotes de plata.

Estos documentos NO fueron transferidos al AHF

Toneladas de oro  
12,117 con destino España  
"importación" el 14% y  
74,435 con destino Portugal  
"tránsito" el 86%



Valor actual del oro:  
86,552 Tm =  
2.033.972.000 €  
338.424.465.192 ptas.  
(88% presupuestos generales del Estado en España 2009)

## Conclusiones

En base al hallazgo de estos documentos y al resto de fuentes disponibles sobre este tema, podemos confirmar sin ningún género de dudas la certeza histórica del tráfico de casi 86,6 Tm de oro procedentes del exilio nazi a través de España, que se llevó a cabo a pesar de la teórica posición de neutralidad mantenida por el régimen franquista durante la Segunda Guerra Mundial. Por último, es preciso no dejarse de tener presente que estos cálculos y datos podrían variar si nuevas pruebas documentales son catalogadas, desclasificadas o simplemente descubiertas, arrojando así más luz a una de las páginas más tristes y oscuras del siglo XX.

CITA: "Hay quien se pregunta si no hay demasiadas exposiciones, archivos y monumentos, si no se ha explorado demasiado en el pasado. La respuesta es no: la confrontación con el pasado es necesaria para construir el futuro". Wolfgang Tiefensee, ministro de Transportes alemán, en la inauguración de la Exposición "Trenes especiales a la muerte", trenes nazis. EFE 23/01/2008.

## Referencias bibliográficas

El oro de Canfranc / Campo, Ramón J. - Zaragoza : Ibercaja, Obra Social y Cultural, 2002. - 206 p., 24 cm. - (Biblioteca aragonesa de cultura ; 7) (Publicación número 2266 de la Institución Fernando el Católico)

Canfranc km. 0 [Video] / guión y dirección, Ángeles Diamand-Hartz, Luis Vega, [et al.]. - [Zaragoza]: Heraldo de Aragón, Fundación Canfranc, D.L. 2005. - 4 videodiscos (DVD) (ca. 227 min.); son., col.; v. l.; n. l. + 1 folio (D9 p.)

La estación espía : las claves de la derrota de los nazis en los Pirineos / Campo, Ramón J. - Barcelona : Península, 2006. - 175 p., 23 cm. - (Aisthesis ; 178)

Los papeles de la vergüenza : Canfranc, 1942-43 / Jonathan Díaz. - [s.l.] : J. Díaz, [2006] ([Zaragoza]).-Arles Graf. Con Otro Color. - 236 p., 21 cm.

El oro de Moscú y el oro de Berlín / Pablo Martín Aceña. - Madrid : Taurus, [2001]. - 420 p., [32] p. de lám., 25 cm. - (Eurasia Historia)

El oro nazi / Jean Ziegler; traducción de María del Mar Durá. La trama nazi en España, Portugal y Argentina / de Juan Gasparini. - Barcelona : Planeta, [1997]. - 381 p., 23 cm. - (Documento)

Los movimientos de oro en España durante la Segunda Guerra Mundial : (R.D. 113/1197 de 11 de julio) / dirigido por Pablo Martín Aceña; equipo de investigación, Pablo Martín Aceña. [et al.]. - Madrid : Ministerio de Asuntos Exteriores. Secretaría General Técnica, 2001. - 239 p., 25 cm. - (Biblioteca diplomática española. Estudios ; 22)

Revised Estimate of German Gold Movements from March 1938 to May 1945. U.S. National Archives, RG 43, M-88, Box 201, memorandums of O.F. Fletcher.