

Trabajo Fin de Grado

PROYECTOS DE DESARROLLO
TURÍSTICO EN TORNO A LA ANTIGUA
ESTACIÓN INTERNACIONAL DE
CANFRANC

Autora

ANA CEJUDO COHEN

Director

RAÚL LARDIÉS BOSQUE

Facultad de Filosofía y Letras

Grado en Geografía y Ordenación del Territorio

2021/2022

«Yo voy contigo, tren, trepidante tren de la frontera [...]. Oh tren explorador de soledades, cuando vuelves al hangar [...] duermes tal vez por una noche triste un sueño sin perfume, sin nieves, sin raíces, sin islas que te esperan en la lluvia, inmóvil entre anónimos vagones»

P. NERUDA (1959): "Oda a los trenes del sur", Navegaciones y regresos

Resumen

Este Trabajo de Fin de Grado analiza la Estación Internacional de Canfranc, su área circundante y las propuestas de dinamización territorial que, con ella como bandera, se quieren llevar a cabo en el municipio altoaragonés.

El estudio plantea un doble objetivo: por un lado, analizar las iniciativas que se están realizando (o que se quieren realizar) en la propia estación y su entorno y, por otro, comprobar si dichas iniciativas son necesarias, viables y sostenibles en función de la oferta y la demanda turísticas de la zona.

Todo esto lo hemos planteado dentro de un marco teórico que, en lo que al turismo respecta, evoluciona muy rápidamente, pero que, a grandes rasgos, ha venido afianzándose como disciplina académica desde la publicación en 1942 del estudio de Hunziker y Krapf sobre sus principios generales. A este marco teórico se han ido añadiendo elementos de sostenibilidad desde el Informe Brundtland de 1987, y con el respaldo de la Organización Mundial del Turismo (OMT) y de la Agenda 21 de Naciones Unidas, aspira a garantizar las necesidades del presente sin comprometer su futuro.

Las fuentes utilizadas han sido datos estadísticos de datos obtenidos tanto del Instituto Aragonés de Estadística como de encuestas realizadas a turistas y excursionistas. En él, se concluye que las actuaciones que se están llevando a cabo diversifican la oferta turística de Canfranc, y en su mayoría, responden a una demanda real de la población turista encuestada. Algunos de los proyectos propuestos ayudarán probablemente a mitigar el carácter estacional del turismo de montaña, mientras que otros parecen destinados a aumentarlo.

En cuanto a los efectos de una hipotética reapertura del tráfico ferroviario internacional Zaragoza-Canfranc-Pau, estos son impredecibles, aunque todo parece indicar que el volumen de pasajeros potenciales de la línea sería muy inferior al de mercancías y, por lo tanto, la rentabilidad del proyecto dependerá de su éxito como corredor logístico.

Palabras clave: Estación Internacional de Canfranc, turismo sostenible, rehabilitación arquitectónica, desarrollo rural, infraestructuras.

Abstract:

This dissertation analyses Canfranc International Station, its surrounding area, and the proposals of territorial revitalization which, with the station as a banner, are intended to be carried out for this municipality of the Alto Aragón.

The study has a dual objective: on the one hand, to analyse the initiatives that are being carried out (or that are planned to be carried out) in the station itself and its surrounds and, on the other hand, to examine whether the said initiatives are necessary, viable and sustainable based on tourism supply and demand in the area.

We have approached all of this within a theoretical framework that, in the case of tourism, evolves rapidly, but which, broadly speaking, has become established as an academic discipline ever since 1942 when Hunziker and Krapf published a study of its general principles. To this theoretical framework, elements of sustainability have gradually been added since the Brundtland Report in 1987 and, with the support of the World Tourism Organisation (UNWTO) and the United Nations Agenda 21, it aspires to guarantee the needs of the present without compromising its future.

The sources used have been statistical data obtained both from the Aragonese Institute of Statistics and from surveys carried out on tourists and excursionists. The conclusions drawn from these are that the actions that are being carried out diversify Canfranc's tourism offer, respond, for the most part, to a real demand of the tourist population surveyed. Some of the proposed projects are likely to help mitigate the seasonal nature of mountain tourism, while others seem destined to increase it.

As for the effects of a hypothetical reopening of international rail traffic between Zaragoza-Canfranc-Pau, these are unpredictable, although there is every indication that the volume of potential passengers would be much lower than the volume of freight transport and, therefore, the cost-effectiveness of the project will depend on its success as a logistics corridor.

Keywords: Canfranc International Station, sustainable tourism, architectural renovation, rural development, infrastructures.

Agradecimientos

Lo primero, agradecer a mi director de este trabajo, Raúl Lardiés Bosque, por el esfuerzo y la ayuda que me ha aportado en la realización de este trabajo.

A la Universidad de Zaragoza y a todos los demás profesores del Departamento de Geografía por sus valiosas aportaciones y consejos.

Por otra parte, agradecer el apoyo y los ánimos que me han dado, tanto mi familia como mis amigos de carrera en todo momento.

Finalmente, también quisiera agradecer al Ayuntamiento de Canfranc, a Fernando Sánchez Morales (alcalde de Canfranc) y a la Oficina de Turismo de Canfranc, por ayudarme a comprender mejor las actuaciones que se están llevando a cabo y las que se plantean en un futuro en la explanada de Canfranc.

ÍNDICE

Introducción	7
1. Objetivos	10
2. Fuentes y metodología	11
3. Marco teórico	14
3.1. El turismo	14
3.1.1. Oferta y demanda.....	16
3.2. El turismo sostenible	18
3.3. El turismo en zonas de montaña	20
4. Los inicios históricos de Canfranc: El Canfranero	22
4.1. El Canfranero: desde 1888 hasta 1970.....	22
4.2. Aprobación del proyecto de recuperación y rehabilitación del edificio y su entorno (2018).....	25
5. Análisis del sector turístico en Canfranc	27
5.1. Oferta turística	27
5.1.1. Actuaciones enfocadas al desarrollo turístico.....	29
5.1.2. Proyecto Canfranc Estación Royal Hideaway Hotel cinco estrellas.....	31
5.1.3. Proyecto museo del ferrocarril de Aragón (Canfranc).....	34
5.1.4. Proyecto Urbanización con temática ferroviaria.....	35
5.1.5. Proyecto Centro de Acogida Transfronteriza del Camino de Santiago francés.....	36
5.2. Proyectos a futuro	38
5.2.1. Reapertura internacional con Francia.....	38
5.2.2. 100K Astún - Candanchú.....	42
5.2.3. Teleférico desde Canfranc estación al ibón de Ip.....	43
5.3. Características sociodemográficas de los turistas	46
5.3.1. Perfil socioeconómico.....	46
5.3.2. Estancia.....	49
5.3.3. Valoración de los turistas de los proyectos actuales y futuros.....	52
6. Valoración de los proyectos: una prospección a futuro	55
7. Conclusiones	58
8. Bibliografía y fuentes	62
Anexo	71

INTRODUCCIÓN

El tren a Canfranc es ahora mismo final de trayecto; no va a ninguna parte; duerme por una noche triste un sueño sin perfume inmóvil entre anónimos vagones. Canfranc ha estado siempre entre dos tierras, desde el momento mismo de su fundación; una estación en el camino de los peregrinos, el paso obligado de quienes querían atravesar el Pirineo central; por lo tanto, la interrupción de la línea dejó carente de sentido a una estación que se había construido como internacional y, por extensión, al propio municipio de Canfranc.

Canfranc es un asentamiento que se remonta hasta la Edad Media. Se ubica al nordeste de la provincia de Huesca, comarca de la Jacetania, valle del Aragón, anteriormente denominado Valle de los Arañones, colindando con Francia. Consta de dos núcleos de población, Canfranc-Pueblo y Canfranc Estación, separados 4 km. Cuenta con un total de 599 habitantes empadronados (INE, 2021) y presenta un turismo característico de invierno (de nieve) y verano, con bastante carácter estacional.

El área de estudio de esta investigación se centra en el municipio de Canfranc Estación, donde se están llevando a cabo las actuaciones pertinentes relacionadas con la rehabilitación de la estación internacional. Como todo proyecto, las actuaciones no se limitan a una frontera administrativa, ya que afectan a su entorno, el valle del Aragón, todo el Pirineo Aragonés y Catalán, dinamismo con la frontera de Francia, pero también con el resto del mundo, en el contexto de la globalización (Ver ilustración 1 localización de la zona de estudio).

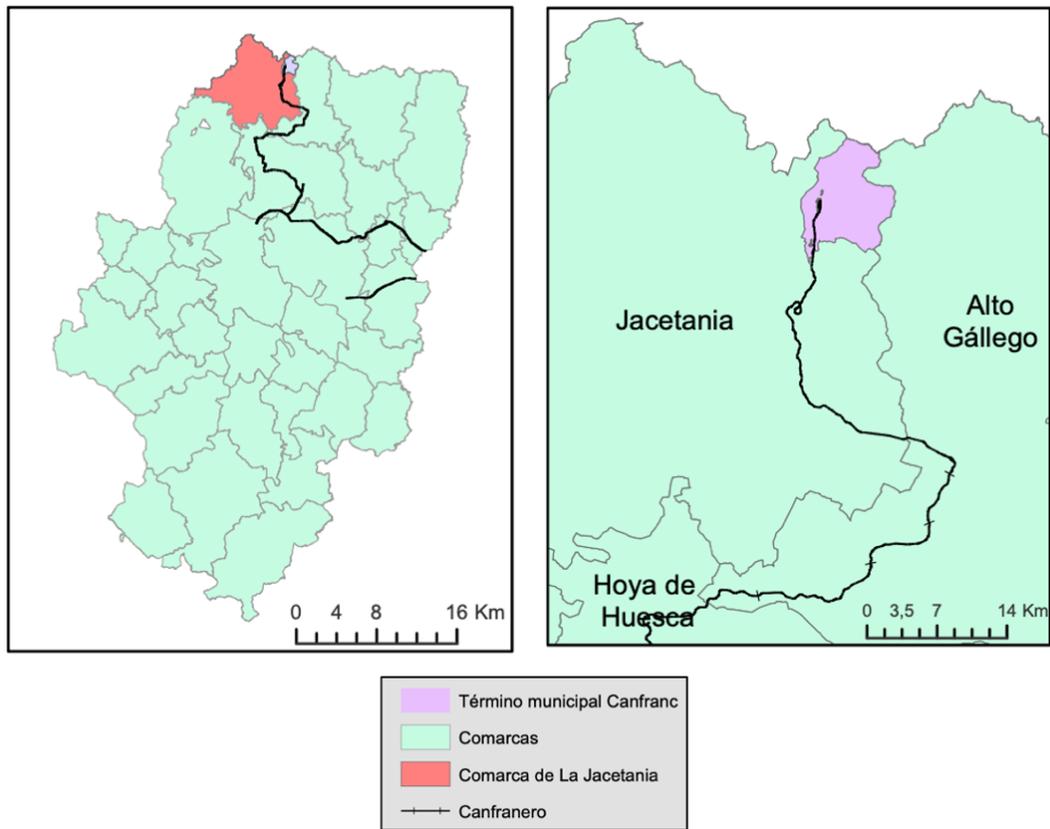


ILUSTRACIÓN 1. ÁREA DE ESTUDIO. ELABORACIÓN PROPIA

La presencia de sus valores patrimoniales, naturales y recreativos han hecho posible que el municipio reoriente su actividad hacia el turismo, un modelo de turismo enfocado hacia la diversidad, y que está alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Parece que en un futuro se quiere reabrir la línea internacional, pero en un mundo postfordista no se puede pretender volver al modelo anterior (basado casi exclusivamente en el desarrollo industrial) y prescindir del polo de desarrollo que ofrece el turismo. Por lo tanto, con independencia de que se reabra la línea o no, varios de los proyectos estudiados tienen un marcado carácter turístico, ya sea de turismo cultural (la estación, museo del ferrocarril), natural (teleférico al ibón de Ip, unión de las estaciones de esquí), residencial (urbanización con temática ferroviaria) o religioso (centro de acogida de los peregrinos). Sin embargo, es innegable que la reapertura de la línea Pau-Canfranc favorecería el desarrollo turístico de ambas vertientes del Pirineo.

Este trabajo pretende analizar las propuestas planteadas en la explanada de la estación internacional de Canfranc y ver la idoneidad y sostenibilidad del modelo turístico. Con ello, se pretende comprobar si dichas iniciativas son necesarias, viables y sostenibles en función de la oferta y la demanda turísticas de la zona.

Las fuentes utilizadas son los datos (estadísticas) obtenidos del IAEST (Instituto Aragonés de Estadística), y del INE (Instituto Nacional de Estadística), así como las encuestas realizadas a turistas y la lectura de noticias de periódicos.

Todo esto lo hemos desarrollado dentro de un marco teórico que, en lo que al turismo respecta, ha evolucionado muy rápidamente y, a grandes rasgos, en el seno de una disciplina académica (Geografía del turismo) que ha evolucionado rápidamente desde la publicación en 1942 del estudio de Hunziker y Krapf (Hunziker y Krapf, 1942). Este marco teórico ha ido contemplando progresivamente en el tiempo elementos de sostenibilidad aplicados al desarrollo turístico.

Los proyectos actuales son muy diversos: la reconversión de la estación en un hotel de cinco estrellas, ubicar una de las tres sedes del museo del ferrocarril de todo Aragón en Canfranc y la construcción de una urbanización con temática ferroviaria. Con el impulso de dichos proyectos se pretende recuperar la relación internacional con el proyecto de recuperar la línea internacional Pau-Canfranc-Zaragoza, así como la posible unión de las estaciones de esquí Astún Candanchú y finalmente, la construcción de un teleférico al ibón de Ip.

El presente trabajo se estructura en distintas partes. En la primera, se muestran los objetivos planteados en el mismo. Posteriormente se profundiza en el concepto del turismo con el propósito de ofrecer un marco teórico para el trabajo. A continuación, se realiza un contexto histórico de la línea del Canfranero (desde su construcción en 1888 hasta el fin de la conexión en 1970). Seguidamente, se expone el análisis del sector turístico, la descripción de las actuaciones actuales y futuras y las características sociodemográficas de los turistas. Posteriormente, se aborda la valoración de los proyectos y finalmente, fruto de todo el trabajo, se aportan las conclusiones a las que se han llegado.

1. OBJETIVOS

El objetivo principal de este trabajo es analizar el sector del turismo en Canfranc, así como las propuestas planteadas en la explanada de la estación internacional de Canfranc, y ver su idoneidad y sostenibilidad en el ámbito del turismo. Con ello, se pretende comprobar si dichas iniciativas son necesarias, viables y sostenibles en función de la oferta y la demanda turísticas de la zona.

Para ello, los objetivos concretos serían:

- Analizar el desarrollo turístico de Canfranc a partir del estudio de las llegadas, la ocupación hotelera y la oferta-demanda que genera (periodo 2020-2022)
- Analizar el impacto territorial de la estación internacional en la configuración de Canfranc y su entorno
- Analizar los proyectos que se están desarrollando en Canfranc
 - Evaluar el potencial de los proyectos para crear empleos y fijar población.
 - Analizar la rentabilidad social y ambiental de los mismos
- Realizar una valoración con prospección de futuro desde la perspectiva geográfica

2. FUENTES Y METODOLOGÍA

Para la elaboración de este trabajo se ha llevado a cabo una revisión bibliográfica exhaustiva que no se ha limitado a la consulta de libros, manuales o revistas académicas, sino que, por el contrario, ha incluido también noticias de prensa -especialmente de prensa digital-, por ser nuestro objeto de estudio un tema de interés social que trasciende el ámbito académico. A esta base bibliográfica de la que hablaba, que me ha ayudado a definir el marco teórico, se han ido agregando además datos de carácter estadístico; datos obtenidos a veces del Instituto Aragonés de Estadística y datos procedentes otras veces de un trabajo de campo directo para el que he realizado una encuesta (adjuntada en el Apéndice).

Empecemos este apartado comentando brevemente la bibliografía.

Los manuales empleados entran dentro de dos tipologías: aquellos que tratan la cuestión turística en general como Hunziker y Krapf (1942), Alcaide (1964), o Parra (2007) y aquellos que tratan la cuestión turística con un enfoque específicamente geográfico como Brundland (1987), Díaz (1998), Lafferty (2001) o Blasco (2005). Entre estos últimos destaca especialmente el del profesor Javier Callizo del Departamento de geografía y ordenación del territorio de la Universidad de Zaragoza (Callizo, 1991). Asimismo, hemos revisado libros sobre Canfranc como Marco (2017) y un seguimiento de las noticias publicadas en prensa sobre la estación de Canfranc (y las actuaciones turísticas y urbanísticas que en ella se pretenden realizar).

En lo tocante al inventario estadístico del sector turístico, debemos distinguir entre los datos relativos a la oferta y aquellos relativos a la demanda. Los de la oferta han sido fácilmente extraídos del Instituto Aragonés de Estadística (IAEST, 2020): número de plazas disponibles (según el tipo de establecimiento¹), empleos generados, ingresos y oferta de restauración. En cambio, los datos de la demanda se obtuvieron con trabajo de

¹ Hotel, casa rural, camping o apartamentos.

campo mediante la realización de encuestas a turistas y excursionistas que han visitado Canfranc estación durante el periodo de realización de este Trabajo de Fin de Grado.

Diseñada para poder ser contestada en un tiempo medio de cinco minutos, la encuesta consta de veinticuatro preguntas divididas en preguntas de respuesta cerrada (perfil del turista, nacionalidad, edad, género, motivo de su visita, transporte, nivel de ingresos...) y preguntas de respuesta abierta. Las del primer grupo, orientadas a obtener datos de carácter cuantitativo, han sido tratadas de forma estadística, en tanto que para las del segundo grupo, orientadas a recopilar información cualitativa sobre las opiniones de los encuestados, se ha recurrido a un método hermenéutico.

Vayamos ahora con la selección de la muestra.

Para que la mencionada muestra fuera significativa se hacía necesario realizar un número mínimo de encuestas determinado por el volumen anual de visitantes, el nivel de confianza otorgado a las respuestas de estos y un margen de error razonable. En nuestro caso, hemos establecido este último en un 10%, asignando al nivel de confianza un valor de 95/100. El número anual de visitantes ha sido más difícil de obtener, ya que las cifras oficiales están en poder de la Oficina Turística de Canfranc y ésta no nos los ha ofrecido. No obstante, una fuente periodística (que remitía, por su parte, a la propia Oficina) estimaba 125.000 en los últimos cuatro años (Heraldo, 2017). Por ello, hemos dividido 125.000 entre cuatro para llegar a 31.250 turistas anuales.

De este modo, el umbral a alcanzar se situaba en 96 encuestas. Habiendo encuestado a un total de 123 personas consideramos por lo tanto que la muestra obtenida es lo suficientemente representativa (ver Tabla 1).

TABLA 1. CÁLCULO DE LA MUESTRA SIGNIFICATIVA. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

Nivel de confianza	Margen de error	Turistas al año	Tamaño de la muestra (n)
95%	10%	31.250	96

La mayor parte de las encuestas fueron realizadas de forma presencial (preguntando *in situ* a turistas que se acercaron a la estación internacional durante el primer fin de semana de mayo²); algunas otras fueron realizadas gracias a una salida de campo de la asignatura Ordenación del Territorio impartida por el Profesor Carlos López Escolano; y, un tercer grupo, por último, fue tramitado más tardíamente (mediante un formulario de Google difundido por el Profesor Alfredo Ollero Ojeda a alumnos y profesores de la Universidad de Zaragoza).

² Las encuestas fueron realizadas un fin de semana en aras de recoger el mayor número de respuestas posibles.

3. MARCO TEÓRICO

3.1. EL TURISMO

El turismo es una actividad económica que, tras la crisis económica de los años 70, se presenta como "un negocio más dinámico, estimulando sectores industriales en crisis, fomentando el sector servicios, alterando el medio físico y ocasionando modificaciones en la distribución espacial de la población" (Callizo,1991, p.11).

Para entender el término de *turismo* y todos los conceptos vinculados (actividad turística, desarrollo turístico, turismo sostenible...) son muchos los trabajos y las disciplinas que han dado diferentes aportaciones sobre el turismo. Desde Alcaide Inchausti (1964) hasta Fernández Fuster (1986) o López Palomeque (1982), con su tesis doctoral sobre el turismo de montaña, todos los autores que han estudiado la cuestión han comenzado reflexionando sobre el concepto de turismo en aras de dar con la mejor definición posible.

Esta reflexión previa no es banal, pues si bien es cierto que todos los conceptos evolucionan con el tiempo, es importante darse cuenta de que, en lo que al turismo se refiere, nos referimos a un campo de estudio bastante nuevo. Un campo de estudio que, de unos años a esta parte, ha comenzado a consolidarse como disciplina académica específica, pero que tradicionalmente ha sido abordado desde disciplinas afines como la Economía o la Geografía. Disciplinas que parten, en cualquier caso, de enfoques distintos.

Quizás debamos, por ello, perder brevemente de vista el objeto de nuestro estudio (el turismo) para fijarnos un momento en los sujetos que lo estudian y reconocer que cada investigador arrastra consigo su propio bagaje; y que la gran cantidad de conceptos que existen en torno al turismo están ligados al enfoque científico del investigador, en tanto en cuanto se trata de una persona con una formación especializada en economía, o geografía o cualquier otra disciplina académica (Alcaide, 1964, p.18).

El primer concepto de turismo fue formulado por los profesores economistas suizos Hunziker y Krapf en 1942, que entendían el turismo como el "conjunto de

relaciones y fenómenos que se producen como consecuencia del desplazamiento y estancia temporal de personas fuera de su lugar de residencia, siempre que no esté motivado por razones lucrativas" (Hunziker y Krapf, p. 27). Este concepto no definía el periodo mínimo de estancia para un turista ni tampoco incluye aquellas personas que tienen una segunda residencia, y, el problema más conflictivo, no incluye el turismo como una actividad económica con ánimo de lucro.

Años más tarde, Michaud (1983, p. 18) definía el turismo como "conjunto de actividades de producción y consumo, a las que dan lugar determinados desplazamientos seguidos de una noche, al menos, pasada fuera del domicilio habitual, siendo el motivo del viaje el recreo, los negocios, la salud (termalismo, talasoterapia) o la participación en una reunión profesional, deportiva o religiosa". Esta segunda definición adopta una visión económica diferenciando los desplazamientos en función de su tiempo de estancia en un lugar turístico. Sin embargo, el estudio espacial de las actividades económicas (como es el turismo) no aparece hasta la teoría del espacio turístico, donde se pasa de ser algo meramente descriptivo a algo más explicativo (Callizo, 1991).

Por otro lado, también desde el enfoque de la Geografía hay una gran cantidad de autores que se remontan a Élisée Reclus o Kohl (Callizo, 1991) dando lugar al nacimiento de la Geografía del turismo, una Geografía que aportaba un enfoque más territorial al término del turismo. Es entonces cuando se analiza el turismo en términos de las "fuerzas transformadoras del medio en función de los desplazamientos de personas en el territorio" (Callizo, 1991, p. 22).

Ya en los años 90, la Organización Mundial del Turismo (OMT) retoma el impacto espacial del fenómeno turístico para entender las necesidades creadas por el alojamiento y la estancia, así como las repercusiones espaciales que genera. La OMT define el turismo como el "fenómeno social, cultural y económico que supone el desplazamiento de personas a países o lugares fuera de su entorno habitual por motivos personales, profesionales o de negocios. Esas personas se denominan viajeros (que pueden ser o bien turistas o excursionistas; residentes o no residentes), y el turismo abarca sus actividades, algunas de las cuales suponen un gasto turístico" (OMT, 2015).

La Organización Mundial del Turismo (OMT) define la investigación turística como “la formulación de preguntas y la organización y análisis de los datos con el fin de obtener pautas de comportamiento, relaciones y tendencias que ayuden al entendimiento del sistema, a la toma de decisiones o a la construcción de predicciones bajo el abanico de varios escenarios alternativos de futuro” (Parra, 2007, p. 7).

La actividad turística es un resultado complejo de interrelaciones entre diferentes factores que hay que considerar conjuntamente y evolucionan dinámicamente (OMT, 2018). Sus elementos básicos son cuatro: la demanda, la oferta, el espacio geográfico y los operadores del mercado.

El turismo lleva implícito el contacto de personas de mundos diferentes con un impacto en las identidades individuales y colectivas. Por otro lado, los turistas tienen concepciones previas de la cultura local y el legado histórico que esperan encontrar, lo que contribuye a la construcción de un "producto" turístico por parte de los visitantes. Es por ello por lo que, es fundamental que las poblaciones decidan qué quieren mostrar a los turistas.

3.1.1. OFERTA Y DEMANDA

De acuerdo con el enfoque económico desde el que se ha venido estudiando tradicionalmente la actividad turística, dos son efectivamente los elementos constitutivos de la misma: la oferta y la demanda. Analizar la oferta es desentrañar cuáles son los componentes que sirven para definir las excelencias turísticas de un espacio. Estudiar la demanda es analizar la procedencia de los turistas, sus preferencias y sus inclinaciones. Las dos perspectivas son complementarias y no se pueden entender sino en concurrencia (Díaz, 1989, p.17), pues un destino turístico es la suma de la demanda que genera y de la oferta que contiene: representa un todo integrado por cuantos productos turísticos contiene (OMT, 2018, p.51).

En el inicio de cualquier estudio turístico debemos tener presente el tipo de individuo que demandará servicios. Para cuantificarlo se analizan diferentes componentes: volumen de la demanda, el origen de los turistas, bienes y servicios que solicitan,

tendencias espaciales de los desplazamientos (Díaz, 1998, p.19). Así, el lugar de origen de los turistas y el destino elegido permite diferenciar entre: turismo doméstico, turismo receptivo, turismo emisor, y, estas a su vez se pueden combinar dando lugar a turismo interior, nacional e internacional (OMT, 2018, p.51).

Por otro lado, la oferta está compuesta por el conjunto de las organizaciones, productos y servicios involucrados activamente en la experiencia turística. Los servicios se ofrecen porque hay demanda, y comprenden servicios previos al acto turístico (servicios de información, gestión), servicios síncronos con el acto turístico y servicios complementarios (Díaz, 1998, p.24).

Los productos, por su parte son "una combinación de elementos materiales e inmateriales, como los recursos naturales, culturales y antrópicos, así como los atractivos turísticos, las instalaciones, los servicios y las actividades en torno a un elemento específico de interés, que representa la esencia del plan de comercialización de un destino y genera una experiencia turística integral, con elementos emocionales, para los posibles clientes. Un producto turístico se comercializa a través de los canales de distribución, que también fijan el precio, y tiene un ciclo vital" (OMT, 1995). Siguiendo a la OMT, entiende que todo producto conlleva un gasto turístico por parte de un visitante durante su desplazamiento y estancia en el lugar de destino. De esta forma, los productos turísticos se conforman de la combinación del alojamiento, alimentación, transporte, ocio y compras.

3.2. EL TURISMO SOSTENIBLE

El turismo sostenible es un concepto relativamente reciente que nace como respuesta a los grandes flujos turísticos producidos por la globalización. Presenta una evolución epistemológica que varía desde los años noventa del siglo XX (Blasco, 2005).

El turismo sostenible se define por primera vez en el informe sobre nuestro futuro común (también conocido como *Informe Brundtland*) de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo de 1987; lo define como "aquel desarrollo que garantiza las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades" (Brundtland, 1987, p.24). Esta idea es retomada más adelante en el marco del 41º congreso de la Asociación Internacional de Expertos Científicos en Turismo de 1991 (Brundtland, 1987).

Las aportaciones multidisciplinares (políticas, científicas...) en relación con el turismo y la sostenibilidad se multiplican tras la Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro de 1992, donde el desarrollo sostenible se concibió como el eje para cualquier estrategia de los sectores económicos, como es el caso del turismo.

Esto favoreció que, meses después, la Unión Europea, el *Tourism Concern* y el *World Wildlife Fund* (WWF) tuvieran en consideración el turismo como uno de los sectores económicos clave para llevar a cabo las medidas en materia de medioambiente y de desarrollo sostenible. La Unión Europea aprueba el V Programa Comunitario de Política y Actuación en Materia del Medio Ambiente y Turismo Sostenible, favoreciendo la implantación de la Agenda 21 y reflejando un consenso y compromiso político más alto para el desarrollo sostenible (Lafferty, 2001, p. 4).

Desde entonces, la aplicación de la Agenda 21 ha requerido que la OMT haya ido incorporando matices al concepto, añadiendo a la definición que "el turismo sostenible responde las necesidades de los turistas actuales y las regiones receptoras, protegiendo y agrandando las oportunidades de futuro [...] y es rector de todos los recursos, de modo que las necesidades económicas, sociales y estéticas puedan ser satisfechas

manteniendo la integridad cultural de los procesos ecológicos esenciales, diversidad biológica y sistemas de defensa de la vida" (OMT, 1993, p. 23).

Así, por ejemplo, la Carta Mundial del Turismo Sostenible implanta en 1995 dieciocho principios que sientan las bases de una estrategia turística basada en el desarrollo sostenible, tema sobre el que se vuelve en la Cumbre Mundial sobre el desarrollo Sostenible de Johannesburgo de 2002. También de 2002 es la declaración de la ONU y del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) del año 2002 como "Año Mundial del Ecoturismo" (ONU, 2002).

Ya en 2015, Fernández ofrece una definición mucho más consolidada: "el turismo sostenible debe dar uso óptimo a los recursos ambientales, debe respetar la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas, conservar sus activos culturales y arquitectónicos y sus valores tradicionales, y asegurar unas actividades económicas viables a largo plazo, que reporten a todos los agentes unos beneficios socioeconómicos" (Fernández, 2015, p. 17).

También según Fernández, el turismo sostenible pretende aplicar los principios de desarrollo sostenible a la actividad turística. Para poder corregir los impactos negativos producidos por la actividad turística se deben introducir "regulaciones que garanticen un desarrollo sostenible del turismo" (Fernández, 2015, p. 14), ya que estos impactos obligan a elaborar políticas sostenibles que corrijan esos efectos negativos. Para avanzar hacia la sostenibilidad, se debe cambiar la manera de pensar y de vivir, no solo los actores económicos y políticos, también la sociedad y los individuos. Dicho de otro modo, el turismo sostenible debe implementarse, en definitiva, con una política incremental, y no mediante una única y arriesgada gran inversión (Economía Aragonesa, 2000, p. 147).

3.3. EL TURISMO EN ZONAS DE MONTAÑA

El turismo en zonas de montaña no es algo nuevo. La montaña está vinculada al fenómeno turístico desde los orígenes de este, ya sea motivados por la hidroterapia o por la mera contemplación de agrestes escenarios naturales a través del excursionismo. Se puede analizar como una verdadera colonización del espacio que tiene su máximo exponente en invierno con la temporada de deportes de nieve hasta el punto de que la implantación de dichas estaciones de esquí se revela como la única posibilidad de supervivencia de ciertas áreas deprimidas de montaña (Callizo, 1999, p.134).

Como a menudo sucede con aquellas actividades turísticas de marcado carácter estacional, el turismo de montaña presenta dos caras. Por un lado, el incremento de periodos vacacionales y la subida de las rentas propia de países industrializados genera la masificación de las zonas de montaña en determinados periodos del año (Callizo, 1999, p.134), sin poder ofrecer a cambio un verdadero revulsivo económico. Por otro lado, en la montaña predominan las economías locales centradas en la agricultura, la silvicultura y la ganadería. Estas actividades tradicionales se enfrentan a numerosas dificultades como la climatología y la baja competitividad en el mercado, y a veces la diversificación de sus ingresos es una necesidad para la población local (Université de Genève, 2014, p. 5). En el caso del Pirineo aragonés, y como comentó el consejero general de los Altos Pirineos de Jaca “actualmente el turismo es la actividad esencial de nuestros valles. Prácticamente no vivimos de otra cosa” (Economía Aragonesa, 2000, p. 80).

Esta explotación en zonas de montaña se puede analizar mediante los dos criterios de concepción de la ordenación turística del espacio montañoso de Guérin (1981, p. 445) en el caso de los Alpes franceses. El desarrollo se debe entender como explotación de los recursos y como una conservación de la montaña. El primero de ellos hace hincapié en que la inversión y explotación de los recursos naturales que ofrece la montaña debe satisfacer las necesidades de la demanda y conseguir los máximos beneficios. Guérin afirma a su vez que la implantación de nuevas estaciones reestructura la economía y la sociedad local.

Ante la masificación, las zonas de montaña ofrecen posibilidades para toda clase de turistas. Según la Organización Mundial del Turismo, “tanto vertical como horizontalmente, las variedades que albergan las montañas del mundo son inmensas. Las condiciones ecológicas pueden cambiar a escasos metros de altitud” (OMT, 2005, p. 286). Los aficionados al deporte pueden practicar senderismo, escalada o esquí. Otros pueden ir por su diversidad paisajística o su patrimonio cultural (Université de Genève, 2014, p. 5).

En cualquier caso, las zonas de montaña vienen sufriendo desde la revolución urbana-industrial un éxodo considerable, y ni siquiera el desarrollo turístico ha conseguido solventar el problema (Callizo, 1991, p.108).

A continuación, examinaremos algunos de los problemas a los que se enfrentan los proyectos turísticos que intentan implementarse en zonas de montaña.

Probablemente, el principal problema sea la accesibilidad, ya que, si bien la falta de infraestructuras ha contribuido a conservar el encanto natural de las zonas de montaña, también dificulta el acceso de visitantes y suministros. (Callizo, 1991).

Vinculado con lo anterior, encontramos igualmente problemas de tipo social, político y económico, los cuales que han jugado un papel importante en un éxodo rural especialmente prevalente durante el último medio siglo. En este sentido, cabe destacar que el turismo, incluso allí donde existe una convergencia entre la curiosidad de los turistas y el interés de los locales, no garantiza por sí solo ni el desarrollo ni que éste, en caso de darse, será equitativo y sostenible.

Otro de los problemas a los que debe enfrentarse el turismo de montaña es la competencia generalizada entre los destinos turísticos, un verdadero reto para todos los que buscan fomentar el desarrollo del turismo local y regional.

El desarrollo del turismo en zonas de montaña depende de factores: el atractivo del destino, la seguridad, el profesionalismo de los negocios locales y las estructuras de atención a los visitantes, la disponibilidad de capital, etc. En el caso de Canfranc Estación, se trata de una zona transfronteriza con buena accesibilidad e infraestructuras.

4. LOS INICIOS HISTÓRICOS DE CANFRANC: EL CANFRANERO

4.1. El Canfranero: desde 1888 hasta 1970

Siempre ha existido relación entre ambas vertientes del Pirineo a pesar de estar Francia y España aislados por la cadena montañosa de los Pirineos.

Ya en la época del Imperio Romano los Pirineos se percibían como una posible barrera a su expansión o como el choque de dos culturas. Para los Austrias el Pirineo era una frontera que les separaba de sus enemigos, idea por lo demás compartida por esos mismos enemigos, los reyes de Francia, tal y como el Tratado de los Pirineos recoge (Capdevila, 2009).

A nivel local, sin embargo, las cosas suelen percibirse de otra manera, y para los habitantes de la montaña la verdadera barrera (una barrera mental a la vez que física) estaba a pie de monte, siendo los lazos entre ambas vertientes del Pirineo más estrechos que los de las zonas altas con sus respectivos llanos (Capdevila, 2009).

En 1853 comienza a estudiarse la posibilidad de hacer una línea de ferrocarril transpirenaica, pero Francia no estaba de acuerdo ante la existencia de otras conexiones internacionales por el País Vasco y Cataluña.

El ferrocarril llega a Huesca con la apertura del servicio comercial del tramo Zaragoza-Lérida el 26 de septiembre de 1861. La concesión de este ramal de 21 km fue construida por Eduardo Bové. En 1878 se incorporó Zaragoza-Pamplona-Barcelona a la compañía de los Caminos de Hierro del Norte hasta la nacionalización de las compañías en la nueva Red Nacional de Ferrocarriles (Renfe) en 1941 (Marco, 2017).

En 1885 el Gobierno francés cambia su postura y muestra un verdadero interés por el eje transpirenaico, llegándose a un acuerdo entre España y Francia para la construcción de la línea e iniciando el tramo de Jaca a Canfranc en 1888. No obstante, recelosos ambos países de las intenciones de sus vecinos, no fue fácil llegar a un acuerdo sobre dónde ubicar la nueva estación. Al final, y al no encontrar los franceses un lugar apropiado para ello en su abrupta vertiente del Pirineo, la estación se construyó en España.

Para no ser menos, los españoles discutieron largamente dónde emplazar la estación, pues buscaban un lugar lo suficientemente accesible como para poder construir en ella una vía, pero lo suficientemente inaccesible como para poder defenderla fácilmente de un potencial ataque francés. Al final se decidió levantar la estación internacional en Canfranc, en la gran explanada de los Arañones, a 1.195 metros de altitud, protegida por una torre de fusilería³ y un fuerte militar⁴.

La obra tuvo diversas dificultades técnicas y financieras. Se tuvo que desviar el río Aragón, construir muros de contención en las laderas (reforestadas, para mayor seguridad, con más de doce millones de árboles) y allanar una explanada colosal de 1200 x 170 metros para ubicar en ella la nueva estación (Marco, 2017).

En 1904 se firma el Tratado Internacional que dio impulso para la finalización de la línea, del túnel y de la estación. En 1908 se iniciaron las obras, que tuvieron cierto retraso por la Primera Guerra Mundial. No fue hasta 1928 cuando el Rey Alfonso XIII y el presidente de la República Francesa Pierre-Paul-Henri-Gaston Doumergue inauguraron la línea y la estación, que para 1934 contaba con dos líneas transpirenaicas, Toulouse-Puigcerdá-Barcelona y Pau-Canfranc-Zaragoza (Marco, 2017).

La línea ferroviaria contaba en el segundo semestre de 1928 con un volumen de pasajeros de 34.032 (200 pasajeros de promedio), con 315 toneladas de mercancías exportadas, y con 10.322 toneladas importadas (Marco, 2017). Estas cifras tan modestas se vieron afectadas por los diferentes obstáculos macroeconómicos: la grave crisis mundial entre los años 20 y 30 con la caída del poder adquisitivo en toda Europa y el aumento de las tarifas aduaneras, aunque también influyeron las nevadas de 1928-29 generando atascos en toda la línea (Marco, 2017).

³ Torre de los Fusileros, entre Villanúa y Canfranc.

⁴ Fuerte de Coll de Ladrones, Canfranc.

Las cifras eran bajas, y a raíz del hundimiento del puente de L'Estanguet en Francia en 1970, y con el tráfico internacional interrumpido, se inició una larga decadencia que se mantiene hasta hoy en día.

La falta de interés por parte de Francia de reparar el puente se debía a la poca rentabilidad que la línea había tenido hasta ese momento, pues los costes de mantenimiento eran elevados y, sin embargo, el volumen de tráfico de personas y mercancías era más bien modesto.

Con este derrumbe, y la subsiguiente interrupción del tráfico ferroviario con Francia, la estación de Canfranc pierde su carácter intermodal e internacional.

Tras la pérdida en 1970 de la conexión internacional con Francia el ambiente para la recuperación de la línea era favorable por parte de España, a diferencia de Francia, que decidió ponerle fin. Tal era el optimismo por parte de Renfe y de los medios periodísticos españoles que se publicaron artículos como "Se restablecerá el tráfico ferroviario de Canfranc" (Marco, 2017, p. 195). El Canfranc era y es un factor de movilización y de melancolía para España y Aragón.

Desde entonces, los proyectos subsiguientes tuvieron como objeto fomentar la línea de Canfranc, mejorando en 1980 los servicios de cercanías y regionales (Marco, 2017, p. 199). En 1992, el recorrido Zaragoza-Huesca-Canfranc quedó limitado a dos servicios diarios de ida y vuelta.

En el año 2000 se decidió incluir en el itinerario del Plan de Infraestructuras 2000-2007 el tramo Zaragoza-Canfranc, línea en la que se contemplaba la instalación del ancho de vía internacional UIC en todo el trayecto (Radio Huesca, 2003). Este proyecto pretendía además definir las obras necesarias para la mejora del tramo Caldearenas-Jaca, que finalmente no se terminaron ante la escasa financiación. No obstante, este proyecto será retomado por el Gobierno en abril de 2022 (Alonso, 2022).

Otro de los proyectos acometidos a raíz del accidente de 1970 fue el del Túnel de Somport, inaugurado en 2003. Dicho proyecto, iniciado al constatar que el tráfico

ferroviario con Francia no se iba a restablecer, tenía como objetivo reabrir las conexiones internacionales, solo que esta vez por carretera.

Tras décadas de abandono, en el año 2005 se aprueba finalmente un proyecto de rehabilitación de la estación de Canfranc, proyecto para el cual se solicitan fondos europeos dentro del marco “Conectar Europa 2014-2040” (Ayuntamiento de Canfranc). Por primera vez, los Gobiernos de España, Francia, Aragón y Nueva Aquitania concurren en una iniciativa⁵ que pretende recuperar el tráfico ferroviario internacional de viajeros y mercancías y crear un corredor ferroviario hispano-galo alternativo a los ejes mediterráneo y atlántico.

4.2. APROBACIÓN DEL PROYECTO DE RECUPERACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL EDIFICIO Y SU ENTORNO (2018)

Desde el derrumbe del puente de L'Estanguet en 1970, se ha intentado más de una vez encontrar la manera de recuperar la conexión transpirenaica por la travesía central que Canfranc representa. A fecha de 2022, la línea mantiene su servicio en el lado español. En cuanto al lado francés, el tramo Pau-Oloron nunca llegó a cerrarse definitivamente, en tanto que el tramo Oloron-Bedous se reabrió en 2016. Por lo tanto, existe la posibilidad de una línea internacional Pau-Canfranc-Zaragoza.

Ya en 2016, las regiones de Aragón y Nueva Aquitania, representadas por Javier Lambán y Alain Rousset, presentaron un anteproyecto de reapertura ante la comisión de transporte y enlaces transnacionales de la Unión Europea. Desde la Comisión Europea se aprobó una parte de la financiación del proyecto.

Paralelamente, en 2017 el consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda de la DGA (Gobierno de Aragón), José Luis Soro, publicó en el Boletín Oficial del Estado una licitación para todas las obras de rehabilitación, urbanización y arrendamiento del

⁵ Superando las conexiones perdidas entre España y Francia: estudios para la rehabilitación de la sección ferroviaria transfronteriza Pau-Zaragoza”

entorno de la estación internacional: el "Plan Parcial Sector Entorno Estación Internacional" (Expte. 2017/66). El mismo año se aprueban el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) y el Plan Parcial, y en 2018 se inician las obras del proyecto de recuperación y rehabilitación del edificio y su entorno.

5. ANÁLISIS DEL SECTOR TURÍSTICO EN CANFRANC

Una vez analizado el marco teórico general, procedemos a abordar la oferta turística específica de Canfranc, las características de la demanda, y los proyectos que en este municipio se pretenden llevar a cabo, así como los planteados para un futuro.

5.1. OFERTA TURÍSTICA

Antes de mencionar las actuaciones actuales hemos realizado un análisis de la ya existente oferta turística de Canfranc. En lo que, a la hostelería y restauración se refiere, Canfranc presenta un total de 14 establecimientos contando bares, cafeterías y restaurantes (Ayuntamiento de Canfranc) caracterizados por tener gastronomía aragonesa y tapas. Por otro lado, según los datos del Instituto Aragonés de Estadística del año 2020, Canfranc cuenta con 672 (ver Tabla 2 de tipos de establecimiento año 2020) plazas disponibles entre hoteles, hostales, viviendas de turismo rural, campings, apartamentos turísticos y viviendas de uso turístico, de los cuales la mayoría (348 plazas) en hoteles y hostales.

TABLA 2. TIPO DE ESTABLECIMIENTO (2020). FUENTE: IAEST

TIPO DE ESTABLECIMIENTO		
Tipo de establecimiento	Establecimientos	Plazas
Hoteles, hostales	4	348
Viviendas de turismo rural	4	30
Campings	1	90
Apartamentos turísticos	42	92
Viviendas de uso turístico	22	112

A esta oferta hotelera está previsto que se le añada un hotel de cinco estrellas en construcción (proyecto que desarrollaremos en profundidad en el siguiente subapartado) y un nuevo albergue exclusivo para peregrinos (del cual hablaremos igualmente en los siguientes subapartados).

La oferta hotelera cuenta con un total de tres hoteles y un hostel. Las plazas se distribuyen de la siguiente forma: 222 plazas en dos hoteles de tres estrellas, 120 plazas en un hotel de dos estrellas y 6 plazas en un hostel (Ver Tabla 3 de la oferta hotelera).

TABLA 3. OFERTA HOTELERA (2020). FUENTE: IAEST

OFERTA HOTELERA		
Hoteles, hostales	Establecimientos	Plazas
Hotel 1 estrella	0	0
Hotel 2 estrellas	0	0
Hotel 3 estrellas	2	222
Hotel 4 estrellas	1	120
Hotel 5 estrellas	0	0

La oferta del turismo rural presenta un total de 30 plazas distribuidas en cuatro establecimientos, uno superior con 4 plazas y tres básicos con 26 plazas (Ver Tabla 4 de la oferta de turismo rural).

TABLA 4. OFERTA TURISMO RURAL (2020). FUENTE: IAEST

OFERTA TURISMO RURAL		
Viviendas de turismo rural	Establecimientos	Plazas
Básica	3	26
Superior	1	4

La oferta de campings permite que Canfranc cuente con 90 plazas en un único camping. Por otro lado, oferta 140 plazas entre sus tres albergues y un refugio. Finalmente, en lo que respecta a la oferta de apartamentos cuenta con 92 plazas disponibles entre los 42 diferentes establecimientos.

Si recordamos la definición de oferta turística, ésta incluye como parte de la oferta a todas las organizaciones involucradas en la experiencia turística, y engloban a los agentes del viaje como es la oficina de turismo, muy activa y presente en Canfranc. Estos agentes realizan visitas guiadas a la explanada a todos los turistas e interesados en conocer las actuaciones presentes y futuras.

El espacio geográfico también lo hemos considerado dentro de la oferta turística ya que el mero hecho de que Canfranc se emplace en los Pirineos ya le otorga oferta turística. Son muchos los turistas que buscan deleitarse con los paisajes montañosos con el estampado de cualquier estación (verano, otoño, invierno y primavera). Como sugiere Eduardo Martínez de Pisón, la mirada civilizada convierte lo funcional en patrimonial (De

Pisón, 2021, p. 21). Y es ese patrimonio que la civilización genera lo que la convierte en demandada por turistas. Así, el espacio geográfico se convierte en oferta turística; oferta que Canfranc retiene por estar ubicado en un valle como el del Aragón, en plenos Pirineos de la vertiente española.

La climatología, por su parte, favorece que la oferta turística de Canfranc tenga un marcado carácter estacional; un turismo hasta cierto punto “de masas” que tiene sus momentos álgidos en verano (en torno a actividades de senderismo) y en invierno (por la oferta de esquí con las pistas de esquí de Astún y Candanchú).

5.1.1. ACTUACIONES ENFOCADAS AL DESARROLLO TURÍSTICO

A toda esta oferta turística que ya presenta Canfranc se le piensan añadir además la reconversión de la estación internacional en hotel de cinco estrellas, la creación del museo del ferrocarril, la construcción de una urbanización ambientada en el mundo ferroviario y el albergue-centro de acogida del peregrino. Actuaciones todas éstas que ya se están llevando a cabo en la explanada de 14 hectáreas en la que la propia estación está emplazada. La financiación de más de la mitad de coste total del proyecto corre en parte a cuenta del proyecto internacional Canfraneus II bajo el marco del programa POCTEFA 2014 – 2020⁶. (Proyecto Canfraneus, 2021)

Todas estas actuaciones se están llevando a cabo en la explanada de 63.850 m². Han hecho falta décadas y varios intentos para poner en marcha la actual rehabilitación. La recuperación de este enclave histórico y fronterizo llegó a un consenso con el Convenio Canfranc 2000, un nuevo plan de urbanismo para redimensionar la instalación ferroviaria para el tráfico regional (y la hipotética recuperación internacional), aprovechar los terrenos sobrantes de la explanada y rehabilitar el edificio destinado a alojamiento hotelero (Crespo, L., 2020).

⁶ Con un coste total de 556.419 euros, las ayudas FEDER son un total de 361.672 euros.

En la ilustración 2 se pueden observar los edificios existentes antes del macroproyecto que se está llevando ahora mismo a la práctica, y que pretende convertir el almacén curvo en el Museo del Ferrocarril, el cocherón y pabellón postal en una urbanización con temática ferroviaria, la estación internacional en el nuevo hotel cinco estrellas y las cocheras en el nuevo albergue para peregrinos.



ILUSTRACIÓN 2. EDIFICIOS DE LA ESTACIÓN. FUENTE: ZARAGOZABUENASNOTICIAS, 2016

Para poder llevar a cabo estas obras se tuvo que reubicar la nueva estación de viajeros y la nueva playa de vías iniciadas el 18 de octubre de 2018. Una vez finalizado, las obras de urbanización de la explanada suponen la intervención de un total de 131.906 m² destinados a uso público. La nueva estación de viajeros ocupa una superficie de 1.1413 m² y se ubica en lo que era el antiguo hangar francés. Se ha diseñado con un cubo, diáfano y funcional en el que poco a poco se irán incorporados servicios. Cuenta con un espacio destinado a cafetería, las taquillas, baños y espacios libres. En el antiguo hangar español se han colocado los andenes de 200 metros y las dos vías principales para el tráfico de viajeros. Unos andenes que están conectados a través de un paso inferior al que también se puede acceder a través de un ascensor. Siguiendo a Soro, era fundamental preservar los edificios recuperando la estructura original, un entramado metálico en estos momentos tiene función estética e histórica. Los trenes ya circulan desde el 14 abril 2022 por las nuevas vías (Ilustración 2), tres destinadas a viajeros y cuatro a mercancías con un ancho de vía traviesa polivalente, preparadas para enlazarse con la vía que atraviese el nuevo túnel del Somport (Diario Alto Aragón, 2021a).



ILUSTRACIÓN 3. EXPLANADA DE CANFRANC DONDE SE ESTÁN REALIZANDO LAS ACTUACIONES. FUENTE: AUTORA, 2022

En resumen, Canfranc es un municipio fuertemente vinculado al turismo de montaña. A fecha de hoy, cuenta con un total de 672 plazas de alojamiento (IAEST, 2020), a las que está previsto que se le sumen otras 104 cuando se inaugure el nuevo hotel de cinco estrellas. Reconvertir la antigua estación en hotel ha requerido alterar considerablemente los usos del suelo, construyendo una nueva estación, desplazando las vías ferroviarias ya existentes y aprovechando otros edificios emblemáticos de temática ferroviaria para darles un nuevo propósito.

5.1.2. PROYECTO CANFRANC ESTACIÓN ROYAL HIDEAWAY HOTEL CINCO ESTRELLAS

El proyecto del hotel cinco estrellas pretende dotar de utilidad a un edificio emblemático (Bien de Interés Cultural y patrimonio histórico Cultural Ferroviario) que tiene, sin embargo, un tamaño desmesurado para el volumen de tráfico al que la estación de Canfranc debe hacer frente hoy en día. Concebido para convertirse en un referente hotelero (bajo el nombre Royal Hideaway Luxury Hotels & Resorts), el proyecto deberá respetar la integridad del edificio y del entorno comprendido dentro de los planos paralelos a las fachadas Norte, Sur y Este hasta una distancia de 50 m, extendiéndose el límite Oeste del entorno hasta la carretera de acceso (Consejo de Protección de la

Naturaleza de Aragón, 2017, p. 3). Este icono para todos los aragoneses vuelve a la vida con el proyecto de rehabilitación⁷.

Esta intervención urbanística, iniciada el 28 de julio de 2021, es una de las más ambiciosas jamás emprendidas por parte de la cadena hotelera Grupo Barceló, y las previsiones esperan que el macroproyecto de lugar a 150 empleos directos, incrementando la oferta turística de Canfranc con 104 nuevas plazas hoteleras⁸. En cuanto a la distribución de sus servicios, la planta baja albergará la zona *wellness* (con piscina climatizada), una biblioteca y el restaurante principal del hotel, usándose el vestíbulo original de la estación como recepción del nuevo hotel (Ver ilustración 4 del interior del futuro hotel).

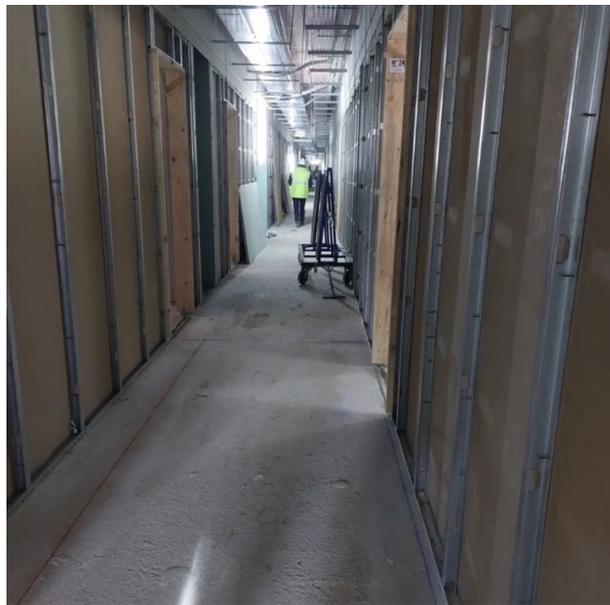


ILUSTRACIÓN 4. INTERIOR DEL FUTURO HOTEL. FUENTE: ALCALDE DE CANFRANC, 2022

⁷ Siguiendo la afirmación de Soro, uno de los objetivos de la recuperación de la Estación Internacional se encuentra el preservar las características geométricas y el volumen del edificio. En este sentido, ha señalado que "el diseño conserva la estructura horizontal de la cubierta, formada por cerchas metálicas y con uniones roblonadas, algo poco frecuente en la edificación de la zona y de la época (Europapress, 2018). El proyecto conservará el patrimonio cultural del edificio y respetará su ADN. El encargado del diseño interior inspirado en antiguas estaciones será Andrea Spada, usando vagones y otros elementos representativos con enfoque moderno. De esta manera, se resaltarán materiales como la madera, el latón, el terciopelo y una gama cromática característica de los años 20: tonos de beige, verde y petróleos (National Geographic Viajes, 2022).

⁸ De este modo, cuando el nuevo hotel abra sus puertas (la inauguración está prevista para finales de 2022), el municipio de Canfranc contará con 776 plazas hoteleras.

La conversión del edificio está siendo llevada a cabo por *Ingennus Urban Consulting SLP*, ejecutada por la UTE Acciona – Avintia, y supervisada por Suelo y Vivienda de Aragón, ya que la propiedad del edificio permanecerá en manos del Gobierno de Aragón. En total, la inversión necesaria para la rehabilitación del edificio suma 14,2 millones de euros, siendo, en palabras de Soro, un "compromiso del Gobierno con Canfranc firme e inquebrantable con el fin de llenar la estación de vida". (Heraldo, 2021a).

No obstante, en lugar de apostar por un modelo de usos mixtos, el proyecto de rehabilitación de la antigua estación entraña suprimir el uso ferroviario de la misma y la construcción *ex novo* de una nueva estación, desviando para ello el trazado original de las vías y eliminando parte de los accesos tradicionales a las mismas⁹.

⁹ La nueva estación de viajeros está en servicio desde el 15 de abril de 2021, y las obras están diseñadas, en teoría, para la recuperación del tráfico ferroviario internacional. El Gobierno de Aragón, a través de la empresa pública Suelo y Vivienda de Aragón, ha invertido en las vías y la estación más de 9,7 millones de euros, cofinanciados por la Unión Europea a través del Mecanismo Conectar Europa. Las obras han sido ejecutadas por la UTE Acciona-Avintia (Aragon Digital, 2022).

5.1.3. PROYECTO MUSEO DEL FERROCARRIL DE ARAGÓN (CANFRANC)

El Museo del Ferrocarril, tercero de este género en el territorio aragonés (uniéndose a los previamente existentes museos del ferrocarril de Caminreal y Zaragoza), se localizará en el antiguo depósito de locomotoras (ver ilustración 5).



ILUSTRACIÓN 5. ANTIGUO DEPÓSITO DE LOCOMOTORAS. FUENTE: CARLOS ABADÍAS, 2020

A fin de dotarlo de contenido, se firmó un contrato entre la DGA y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para ceder el uso y depósito temporal de 59 vehículos históricos (Heraldo, 2021). Esta cesión se incluye dentro del Programa de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico Cultural Ferroviario gestionado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) (Jacetania Express, 2020).

El convenio firmado en junio de 2021 fija como obligaciones comunes para todas las partes buscar líneas de financiación para el conjunto de las actuaciones. También se comprometen a realizar trámites y gestiones que les competan y otorgarles celeridad y prioridad necesaria para evitar la dilatación de las actuaciones. Esta firma contribuye a la consecución de los ODS, en especial del ODS 11 que tiene como metas redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural, fomentar la urbanización inclusiva y sostenible, y la capacidad para la planificación y gestión participativa (El Periodico de Aragon, 2021).

5.1.4. PROYECTO URBANIZACIÓN CON TEMÁTICA FERROVIARIA

El proyecto urbanístico de crear una urbanización con temática ferroviaria contempla el trazado de nuevas calles, plazas y espacios peatonales aglutinados por elementos ferroviarios históricos que recuerden los usos originales de la explanada de 14 hectáreas en la que la urbanización ha de emplazarse. En aras de hacer posible este nuevo proyecto, el Gobierno de Aragón tuvo que modificar el plan urbanístico, ya que el uso del suelo de la zona en la que se ha de emplazar era inicialmente de usos terciarios¹⁰.

Esta urbanización mantendrá el espíritu ferroviario y siguiendo a Fernando Sánchez, alcalde de Canfranc, no quiere que sea una urbanización al uso, sino que quiere que guarde elementos ferroviarios históricos para recordar la misión cumplida por esa explanada, de manera que las calles y las plazas verdes estén ligados al pasado ferroviario característico del municipio de Canfranc (Diario Alto Aragón, 2021b).

Cerca de la urbanización se localizará el centro de acogida de peregrinos (ver el siguiente apartado), pero también un aparcamiento de autocaravanas, un anfiteatro, un parque infantil y el ya mencionado museo del ferrocarril (Radio Huesca, 2022).

¹⁰ La urbanización estará parcialmente emplazada en una zona afectada por riesgo de aludes.

5.1.5. PROYECTO CENTRO DE ACOGIDA TRANSFRONTERIZA DEL CAMINO DE SANTIAGO FRANCÉS

Finalmente, el proyecto Centro de Acogida de Peregrinos pretende recuperar el antiguo edificio usado como cochera francesa y transformarlo en el Centro de Acogida e Información Transfronteriza del Camino de Santiago Francés en aras de impulsar este tramo del Camino de Santiago como un motor de desarrollo económico. Se trata de una intervención urbanística iniciada en 2018.

El edificio a reconvertir es de una sola planta de 377m² y techos de nueve metros. (Ver Ilustración 7). Estará equipado con un vestíbulo de recepción, área administrativa, zona expositiva, sala de audiovisuales, biblioteca y zona de ordenadores. Las cerchas roblonadas *polonceau* son características de la arquitectura industrial y ferroviaria de la época (Radio Huesca, 2019).



ILUSTRACIÓN 6. ALBERGUE PARA PEREGRINOS. FUENTE: PIRINEWS, 2019

En este caso, el proyecto de acogida transfronteriza es efectivamente una intervención bilateral con actuaciones de mejora a ambos lados de la frontera (en el caso de Francia, el Camino Francés Voie d'Arles). Tiene un presupuesto de 3 millones y contempla acciones como el plan de señalización conjunto, intervenciones de conservación y mantenimiento del Camino y mejora de la seguridad del itinerario, un albergue en Canfranc pueblo y un Plan de Comercialización y Promoción de carácter transfronterizo

(Radio Huesca, 2017). El proyecto también prevé la construcción de una pasarela en el Desfile de Portalet en el lado francés de Somport (Radio Huesca, 2016).

Por parte de Aragón, participan el Gobierno de Aragón, la empresa pública de Turismo de Aragón, el Ayuntamiento de Canfranc. Por parte de Francia, el Departamento de Pirineos Atlánticos (al que pertenece el Valle de Aspe, directamente implicado). Este proyecto está financiado con una dotación de 412.644 euros, de los cuales el 65% están financiados por el programa Interreg POCTEFA 2014-2020 (Go Aragón, 2021).

A modo de resumen, las actuaciones en la explanada aprovechan los edificios preexistentes para potenciar el turismo, poner en valor el patrimonio histórico cultural ferroviario e impulsar el Camino de Santiago. De entre todas estas actuaciones, destaca especialmente la apertura del primer hotel cinco estrellas de Canfranc, que sumará a la oferta turística 104 nuevas plazas hoteleras.

5.2. PROYECTOS A FUTURO

Una vez finalizados los proyectos actuales, se prevé que en un futuro se recupere el transporte entre Francia y España (recuperando la Travesía Central Pirenaica como corredor alternativo a los ejes Mediterráneo y Atlántico), la posibilidad de unir las estaciones de esquí de Candanchú y Astún, y la construcción de un teleférico desde Canfranc Estación al Ibón de Ip.

5.2.1. REAPERTURA INTERNACIONAL CON FRANCIA

De todos los proyectos a futuro, la reapertura de la línea ferroviaria con Francia es sin duda la intervención más esperada.

El proyecto *Canfraneus II*, desarrollado en el marco del programa POCTEFA 2007-2013 responde a la voluntad compartida de las regiones de Aquitania y de Aragón de restablecer el tráfico ferroviario de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con los objetivos de aumentar y mejorar los servicios de transporte de viajeros y mercancías entre Aragón y Aquitania y facilitar el desarrollo económico y turístico de la zona transfronteriza. El coste previsto es de 556.419,97 euros. Cuenta con ayudas FEDER: 361.672,98 euros (Proyecto Canfraneus, 2021). El diagnóstico de la situación actual y los planes de acción para convertir la reapertura en un éxito territorial están establecidos en su propio Libro Blanco (La Vanguardia, 2019).

5.2.1.1. PROMOTORES

El Gobierno de Aragón lidera desde hace décadas el proyecto de reapertura de la línea internacional, una iniciativa que el cuatripartito de los gobiernos España, Francia y las regiones de Aragón y Nouvelle Aquitaine quiere llevar a término para que los trenes de viajeros y mercancías vuelvan a conectar Zaragoza con Pau y Burdeos antes del año

2025¹¹. El cuatripartito internacional y Adif están trabajando desde 2017 a través del mecanismo "Conectar Europa".

5.2.1.2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Se pretende crear una línea única interoperable donde los requerimientos técnicos sean los mismos (mismo ancho de vía, mismos gálibos para el túnel, misma carga por eje, etc.). El ancho de vía a emplear en sus 312 km de trazado (220 km españoles y 92 km franceses) es el estándar europeo, con 22,4 toneladas de carga por eje y una longitud máxima de 450 m para trenes de mercancías y de 160 m para trenes de pasajeros (Ventura, 2020).

La mayoría de estos 312 km parecen estar ya bastante avanzados, quedando por salvar, sin embargo, los 33 km que separan Canfranc de la localidad francesa de Bedous. Su conexión pasa necesariamente por el viejo túnel ferroviario de Somport, de 7.871 m de longitud (4.714 m en el tramo español y 3.157 m en el tramo francés), que atraviesa los Pirineos desde Los Arañones de Canfranc hasta Les Forges D'Abel.

Para la reapertura se prevé que se realicen diferentes estudios: medio ambiente, situación actual del túnel, gestión y explotación, así como la gobernanza y actuaciones a realizar (Diario el Canal, 2020a). La línea internacional podría denominarse Goya en homenaje al pintor de Fuendetodos quien vivió en la capital aragonesa y murió en Burdeos (Europapress, 2021).

¹¹ No obstante, no se espera que los apartaderos estén terminados antes de 2030. La electrificación, por su parte, depende de las ayudas europeas y tendrá que esperar hasta 2040.

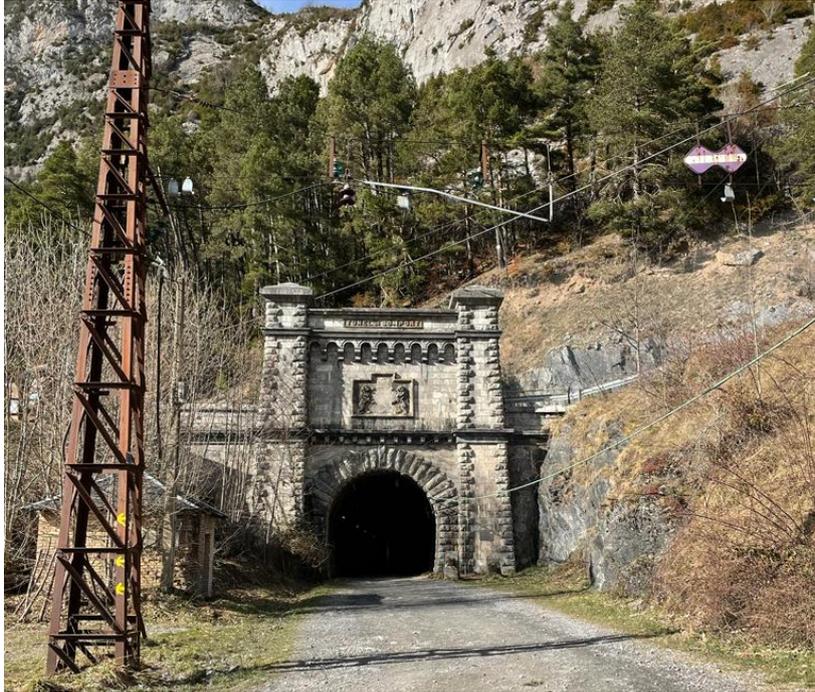


ILUSTRACIÓN 7. TÚNEL DE SOMPORT POR FERROCARRIL. FUENTE: AUTORA, 2022

5.2.1.3. REPERCUSIONES EN EL TERRITORIO

Este proyecto permitirá crear una gran zona turística transnacional que sirva para el desarrollo económico y social. Favorecerá que Canfranc sea un foco turístico importante y un referente internacional, la creación de un tren turístico y el impulso del Camino de Santiago con la creación del ya citado centro de acogida de peregrinos en la Explanada de los Arañones, creación del Albergue de Peregrinos en Canfranc pueblo, así como la mejora de los senderos (La Vanguardia, 2019). Siguiendo a Soro este proyecto es "un acto de amor" para "llenar de vida" esta histórica villa cerca del Summus Portus, paso natural recorrido en la Antigüedad.

5.2.1.4. REPERCUSIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS

Según Soro, también la logística podría verse beneficiada. En cifras, la futura línea "Travesía Central Pirenaica" podría transportar hasta dos millones de toneladas de mercancías (lo que supondría sacar de la carretera unos 200 camiones diarios), dato importante en el proceso hacia la movilidad sostenible. Por otro lado, se estima que hasta 600.000 personas se trasladan por carretera en el eje Pau-Canfranc-Zaragoza y parte de esos desplazamientos podrían realizarse en tren (La Vanguardia, 2019). Según Arturo Aliaga, vicepresidente y consejero de Industria del Gobierno Aragonés, la travesía central es un elemento clave para el futuro logístico de Aragón y de España, favoreciendo el crecimiento del PIB con la logística empresarial (Heraldo, 2022b).

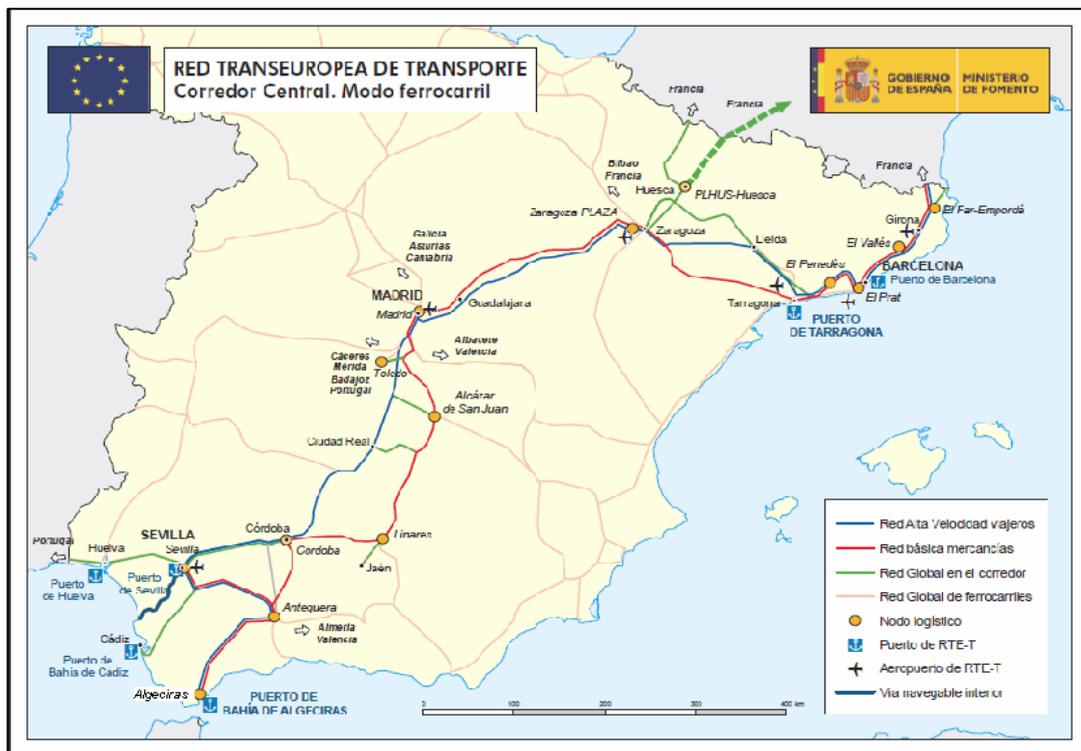


ILUSTRACIÓN 8. RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES. FUENTE: HERALDO, 2022

5.2.2. 100K ASTÚN - CANDANCHÚ

Aspiración desde más de 40 años, los 100K¹² Astún - Candanchú llevan tiempo encima de la mesa. Tras varios estudios, todo apunta a que el proyecto dará pasos firmes en este año 2022, ya que el Gobierno de Aragón ha avalado esta unión asegurando la financiación con fondos europeos. El Ministerio de Transición Ecológica, por su parte, ha dado por buenos los proyectos presentados para recibir fondos europeos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia *Next Generation 21* (Radio Huesca, 2022).

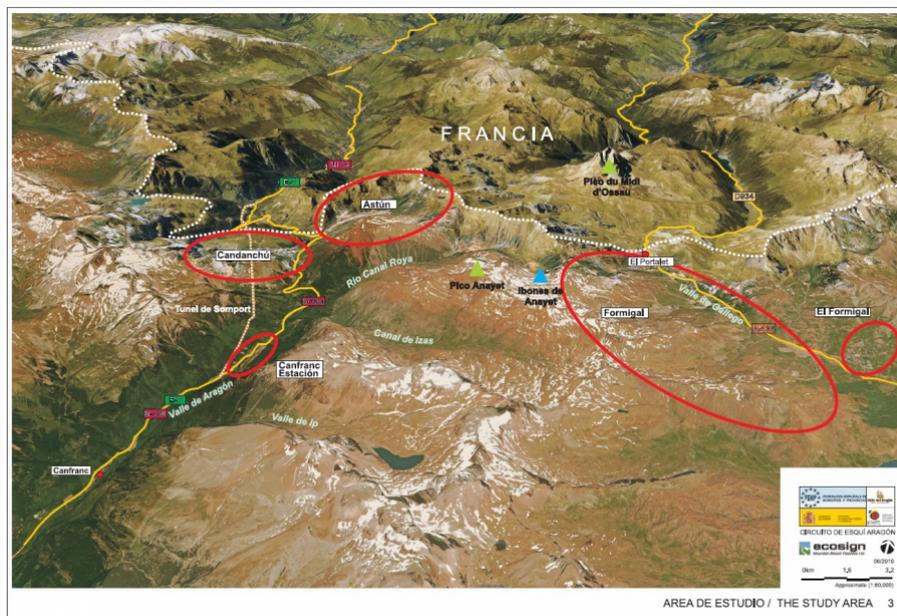


ILUSTRACIÓN 9. ZONA DE ACTUACIÓN. FUENTE: LUGARESDENIEVE, 2022

La unión conocida con el nombre *100K* (por los kilómetros que suman Candanchú y Astún en su conjunto) pone a disposición del esquiador 101 pistas (15 verdes, 30 azules, 37 rojas y 19 negras). En un futuro no muy lejano se podrá ir de una a otra en telecabina¹³.

¹² 100K hace referencia a los kilómetros esquiables con la suma de Candanchú y Astún.

¹³ Uno de los trazados posibles es la línea a través de La Raqueta (del telesilla Sofía, a 1500m, al de Astún a la altura de La Raca, a 2.300m).

El proyecto permitiría, en teoría, habilitar nuevas pistas y ampliar el dominio esquiable, sentar las bases de su futura conexión con Canfranc y, gracias al ferrocarril, descongestionar el tráfico de las cabeceras (Lugares de Nieve, 2022).

Con una inversión inicial de 29,8 millones de euros, gestionados por la mancomunidad del Valle de Aragón (en el caso de Astún y Candanchú) y la Diputación Provincial de Huesca (para el enlace de Astún con Formigal), la ejecución del proyecto debería resultar en la mayor superficie esquiable de España, convirtiendo a Aramón en el primer grupo empresarial de turismo de nieve y montaña de nuestro país (Radio Huesca, 2022).

No obstante, el apoyo a este proyecto no es unánime. La Plataforma en defensa de las Montañas de Aragón (PDMA) ya se ha manifestado en contra, mencionando que el proyecto no se ha sometido a evaluación ambiental y que no respeta los criterios de la Comisión Europea para la adjudicación de Fondos *Next Generation*, pues no es respetuoso con la protección de la naturaleza y del paisaje. En esta línea, este proyecto tampoco tiene en cuenta el cambio climático ante la poca viabilidad de la nieve artificial para compensar el aumento de las temperaturas en alta montaña.

Ecologistas en Acción, por su parte, también se ha manifestado en contra del proyecto, señalando que la creación de nuevos espacios esquiables tiene una dudosa rentabilidad económica y social y recalcando que existen otras prioridades mucho más urgentes (Ecologistas en Acción Huesca, 2022).

5.2.3. TELEFÉRICO DESDE CANFRANC ESTACIÓN AL IBÓN DE IP

El proyecto ha sido promovido por la multinacional Doppelmayr, una empresa con experiencia en la construcción de telecabinas de estaciones de esquí. Según explica el proyecto “la línea de teleférico proyectada requiere la instalación de dos estaciones (una inferior y una superior) y una torre intermedia. La estación inferior (estación valle) se localizaría en la estación internacional de ferrocarril de Canfranc. El transporte de materiales se realizaría por helicóptero. La estación superior se situaría en la llegada superior del antiguo carretón que transportó personas y material desde la base de la central hidroeléctrica de Ip al ibón de Ip. Existe una pista que comunica dicho punto con

el ibón. (...) La línea del teleférico se encuentra a altitud suficiente para que no sea necesario el desbroce de la franja que queda bajo la misma" (Radio Huesca, 2020).



ILUSTRACIÓN 10. ZONA DE ACTUACIÓN. FUENTE: RADIOHUESCA, 2022

El sistema de cable iría desde la explanada de la estación internacional de tren, junto al Museo del Ferrocarril, hasta el Ibón de Ip, junto al carretón utilizado para la construcción y mantenimiento de la central hidroeléctrica (Heraldo, 2019a).

Este proyecto se encuentra dentro de una zona de la Red Natura, del área Anayet-Partacua, simultáneamente LIC (Lugar de Interés Comunitario) y ZEPA (Zona de Especial Protección) de la Collarada-Canal de Ip. La zona, por lo tanto, está incluida en los planes de protección del quebrantahuesos y del urogallo pirenaico. Este proyecto requiere una inversión de casi 4 millones de euros con el objetivo de facilitar a los visitantes el acceso al entorno del Ibón y generar un reclamo turístico en la zona (El Diario, 2019).

Según el alcalde de Canfranc, el impacto de este proyecto es limitable para los recursos que puede generar en la población y sostenible, ya que podría favorecer la dinamización del territorio y asentar población en el mismo (Radio Huesca, 2020).

Según representantes del partido político Equo, además de las evidencias ambientales existentes, el modelo de turismo que promueve es el de "una masificación turística puntual en una misma zona que, además de saturar territorios, resulta un modelo poco

rentable a medio plazo y puede suponer el deterioro precisamente de su riqueza natural, así como un riesgo para los ecosistemas más sensibles" (Heraldo, 2020).

En suma, muchos son los proyectos que se quieren llevar a término. De todos los planteados a futuro, el más esperado es la reapertura internacional de la línea ferroviaria con Francia. Además, existen otros proyectos como la unión de dos estaciones de esquí (que convertiría a Aramón en el primer grupo empresarial de turismo de nieve) o el proyecto de la construcción del teleférico de Ip (que favorecería la visita de todos los turistas interesados en el lago glaciar, pero que conlleva una serie de impactos ambientales).

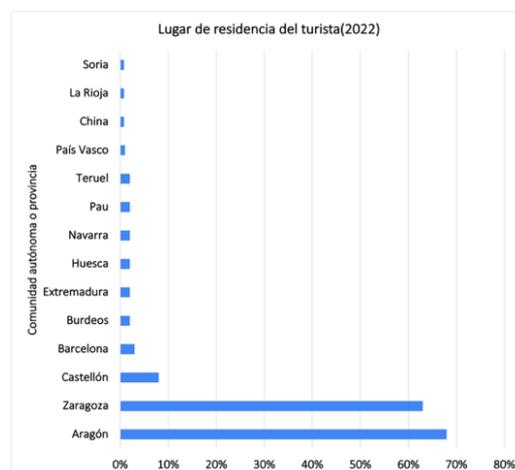
5.3. CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LOS TURISTAS

Uno de los objetivos del presente trabajo es analizar el desarrollo turístico de Canfranc a partir del estudio de las llegadas de visitantes (objetivo justificable por el número de visitantes que recibe Canfranc cada año, superior a los 30.000). Como hemos explicado en la metodología, hemos elaborado una serie de encuestas a los turistas y excursionistas que visitaron Canfranc en el periodo de realización de este Trabajo Fin de Grado. Con el objetivo y la herramienta escogidas, hemos podido analizar el perfil sociodemográfico del turista, motivación para realizar el viaje o nacionalidad, entre muchas otras variables.

5.3.1. PERFIL SOCIOECONÓMICO

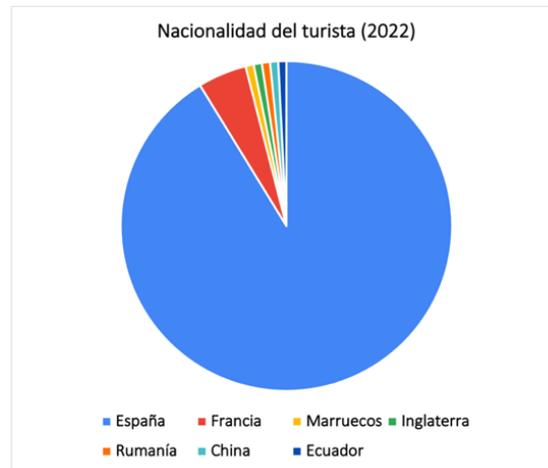
Los resultados obtenidos del análisis de las diferentes variables encuestadas son los siguientes:

1. *Lugar de residencia.* Esta variable hace referencia al origen del turista que visita Canfranc. En la Gráfica 1 se muestra el porcentaje de las diferentes comunidades autónomas o provincias de dónde vienen los turistas. La mayoría de los turistas que visitan Canfranc (con un abrumador 63% del total) provienen de Zaragoza, dato significativo habida cuenta de que los turistas aragoneses suponen el 68% del total. Estas cifras eran de esperar por la cercanía de Zaragoza a Canfranc, con algo más de una hora y media de trayecto en la autovía.



GRÁFICA 1. LUGAR DE RESIDENCIA DEL TURISTA. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

En relación con el lugar de residencia se puede mencionar la *nacionalidad* de los turistas (Gráfica 2). La mayoría de los turistas que visitan Canfranc son de origen español (un 92%), seguidos de los franceses (un 4,8% del total de turistas encuestados).



GRÁFICA 2. NACIONALIDAD DEL TURISTA. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

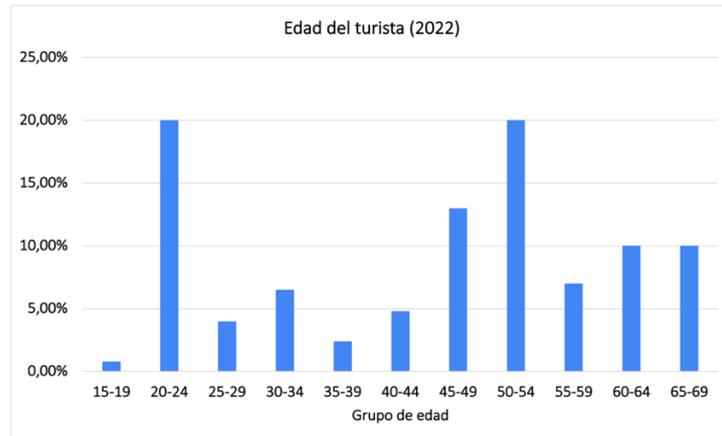
2. *Género*. La mayoría de los turistas encuestados (60%) son hombres (Gráfica 3).



GRÁFICA 3. GÉNERO DEL TURISTA. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

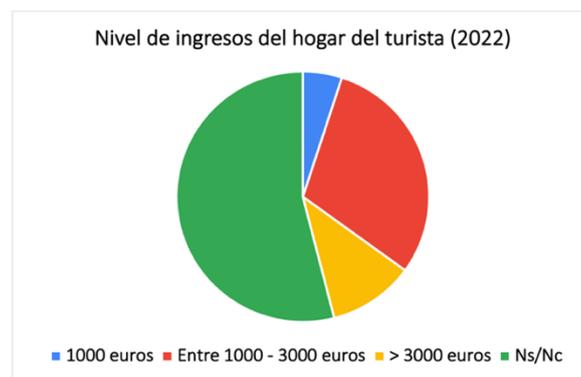
3. *Edad*. La mayoría de los turistas encuestados pertenecen a tres franjas de edad: jóvenes de entre veinte y veinticuatro años (el 20%), personas de mediana edad de entre cincuenta y cincuenta y cuatro años (también el 20%), y personas jubiladas o cercanas a la jubilación, de entre sesenta y sesenta y nueve años (otro 20%) (Gráfica 4). El primer grupo suele viajar en compañía de amigos, alojarse en compañía de amigos, o bien volver a casa en el día. El segundo grupo viaja en familia, alojándose en segundas residencias y, en menor medida, en hoteles. Finalmente, los miembros del tercer grupo, jubilados en

su mayoría y, por lo tanto, sin restricciones de tiempo, tienen de media estancias de duración más prolongada.



GRÁFICA 4. EDAD DE LOS TURISTAS. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

4. *Renta o nivel de ingresos del hogar.* Los turistas con renta media son mayoritarios (30%), si bien el 54% de los turistas encuestados respondieron *no-sabe / no-contesta* a esta pregunta (Gráfica 5). Esta característica influye en la duración de la estancia y el tipo de alojamiento, y es una de las características clave para conocer si el hotel de cinco estrellas tendrá éxito.

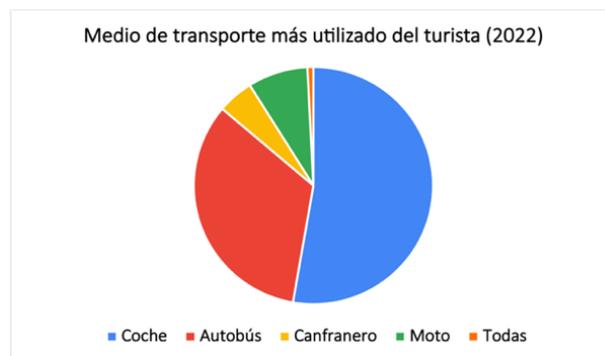


GRÁFICA 5. NIVEL DE INGRESOS DEL HOGAR DEL TURISTA. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

5.3.2. ESTANCIA

En cuanto a las variables relativas a la estancia:

1. *Transporte*. Más del 52% del total de los turistas encuestados confirma que usa el transporte privado (coche) para llegar a Canfranc, seguido del 33% de los turistas que prefieren usar el autobús. El uso del Canfranero se limita a una vez al año o una sola vez de las muchas visitas que hacen a Canfranc (4,8%) (Gráfica 6).



GRÁFICA 6. MEDIO DE TRANSPORTE MÁS UTILIZADO POR LOS TURISTAS. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

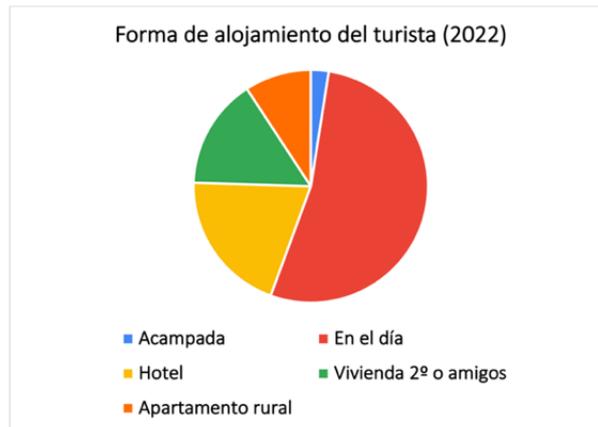
2. *Cómo realizan la visita*. Los turistas encuestados prefieren viajar en grupo (54%), en familia (24%) o en pareja (19%). Los que prefieren viajar en grupo se caracterizan por ser peregrinos, grupos de moteros o del IMSERSO (Gráfica 7).



GRÁFICA 7. COMO REALIZA LA VISITA EL TURISTA. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

3. *Forma de alojamiento*. El 52% de los excursionistas encuestados no pernocta, realizando la visita de Canfranc en el día. A pesar de ello, el 19% de los turistas encuestados prefiere alojarse en hoteles, en tanto que el 15% de los encuestados visitan

Canfranc porque tienen segundas residencias en el municipio o viviendas de amigos o familiares (Gráfica 8).



GRÁFICA 8. FORMA DE ALOJAMIENTO DEL TURISTA. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

4. *Duración de su estancia.* En relación con la forma de alojamiento, la duración de la estancia es, en el 63% de los casos, de un solo día. Por otro lado, un 32% de los encuestados deciden pernoctar y prolongar su estancia durante dos días (Gráfica 9).



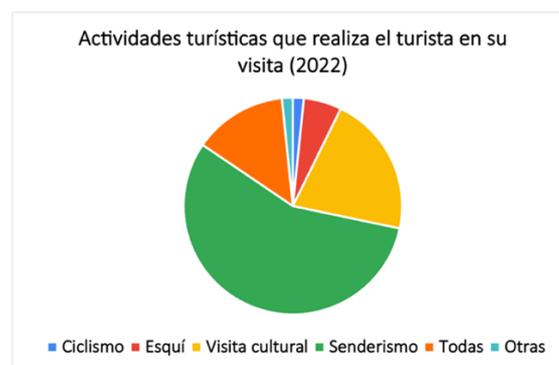
GRÁFICA 9. DURACIÓN DE LA ESTANCIA DEL TURISTA. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

5. *Temporada favorita para viajar.* El 40% de los turistas encuestados no tienen preferencia por una época del año y otra cuando se trata de viajar a Canfranc. El 22% de los turistas prefieren ir en primavera (para realizar senderismo o visitas culturales), y el 19% prefiere el invierno por la temporada de esquí (Gráfica 10).



GRÁFICA 10. TEMPORADA FAVORITA PARA VIAJAR. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

6. *Actividades turísticas favoritas.* Las actividades turísticas favoritas vienen predefinidas por la temporada favorita que prefiere el turista (o viceversa). La mayoría de los turistas encuestados prefiere el senderismo (56%), seguido de la visita cultural (21%) de quienes se acercan a visitar las actuaciones que se están llevando a cabo en la explanada de Los Arañones (Gráfica 11).

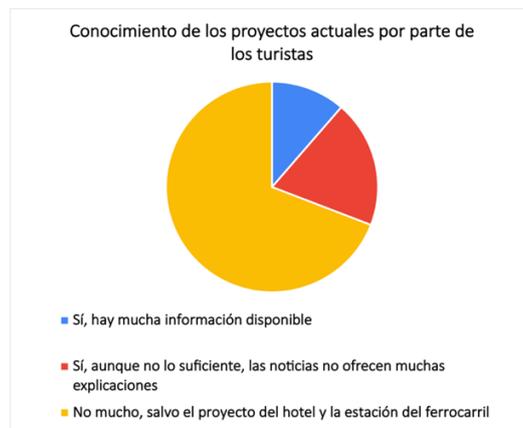


GRÁFICA 11. ACTIVIDADES TURÍSTICAS QUE REALIZA EL TURISTA EN SU VISITA. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

Los resultados de la encuesta revelan que el turista promedio es hombre, de entorno a 20, 50 o 65 años, español, residente en Zaragoza y de renta media. Este turista puede ir acompañado de familia o amigos, vaya y vuelva en el día y realice su visita para llevar a cabo actividades como el senderismo.

5.3.3. VALORACIÓN DE LOS TURISTAS DE LOS PROYECTOS ACTUALES Y FUTUROS

En lo relativo a la valoración de los proyectos realizados en la explanada de Canfranc, hemos preguntado a los turistas encuestados si conocen o no los proyectos que se están llevando a cabo en la explanada (Gráfica 12), y, en caso de conocerlos, si están a favor o en contra de estos. Por otro lado, les hemos preguntado también por los proyectos futuros previstos (en la Tabla 5 se recogen en porcentaje sus respuestas).



GRÁFICA 12. CONOCIMIENTO DE LOS PROYECTOS ACTUALES. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

TABLA 5. RESPUESTAS DE LOS TURISTAS DE SU CONOCIMIENTO DE LOS PROYECTOS ACTUALES Y FUTUROS. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

	PROYECTOS ACTUALES				PROYECTOS FUTUROS		
	Hotel	Museo Ferrocarril	Urbanización temática ferroviaria	Centro del Peregrino	Reapertura con Francia	Teleférico Ibón de Ip	Proyecto 100K
Si lo conoce	87%	63%	69%	75%	92%	78%	86%
No lo conoce	13%	37%	31%	25%	8%	22%	14%
A favor	87%	66%	31%	74%	86%	20%	67%
En contra	13%	34%	69%	26%	14%	80%	33%

Por lo visto, la mayoría de los turistas encuestados no conocen mucho las actuaciones salvo las más repetidas por todos los medios audiovisuales y publicidad (el gran proyecto del hotel cinco estrellas y la posible estación del ferrocarril "internacional").

El 87% de los encuestados conoce el proyecto de la reconversión de la estación en hotel y de éstos, el 87% está a favor (solo el 13% de los que lo conocen están en contra por no ver viable un hotel de cinco estrellas en Canfranc).

El 63% de los encuestados han oído hablar del museo del ferrocarril, y de estos, el 66% están a favor (solo el 34% de los que conocen el proyecto están en contra de este, por creer que dicho proyecto generará una masificación de Canfranc).

En lo que respecta al proyecto de la urbanización con temática ferroviaria el 69% de los encuestados conocen o han oído del proyecto. En este caso, la oposición al mismo es bastante alta, con un 69% de los encuestados en contra de este (por creer que aumentará la presión urbanística y que su uso será temporal y reducido, igual que ocurre en el resto de las urbanizaciones turísticas del entorno, habitualmente vacías).

El último proyecto actual, el centro del peregrino, es conocido por el 75% de los encuestados. De estos, el 74% está a favor.

En lo que respecta a los proyectos futuros, el 92% de los encuestados conoce la reapertura del ferrocarril con Francia, y de éstos, el 86% se muestra a favor. Un 14%, sin embargo, se muestra contrario a la mencionada reapertura por considerarla innecesaria o creer que los costes medioambientales y paisajísticos superarían el posible beneficio que una hipotética reapertura supondría.

El proyecto del teleférico, por su parte, es conocido por el 78% de los encuestados, de los cuales el 80% está en contra por la masificación, los impactos negativos paisajísticos, no contar con un estudio de impacto ambiental o la saturación turística que supondría.

Finalmente, la unión de las estaciones de esquí Candanchú y Astún (proyecto 100k) es conocido por el 86% de los turistas encuestados, de los cuales el 67% se muestra a favor del proyecto. Solo el 33% de los mismos adoptan una postura contraria por la destrucción del paisaje, la poca sostenibilidad que tiene el esquí o la climatología poco favorable por el cambio climático.

Los resultados de la encuesta revelan que el turista promedio es hombre, de entorno a 20, 50 o 65 años, español, residente en Zaragoza y de renta media. Este turista puede ir acompañado de familia o amigos, vaya y vuelva en el día y realice su visita para llevar a cabo actividades como el senderismo.

Este turista promedio no conoce mucho, o en profundidad, de los proyectos actuales, salvo los más repetidos por los medios (hotel cinco estrellas y la reapertura internacional con Francia), y en general se muestra en contra a la construcción de viviendas de segunda residencia y proyectos que puedan afectar al medio ambiente (como el posible teleférico al Ibón de Ip).

6. VALORACIÓN DE LOS PROYECTOS: UNA PROSPECCIÓN A FUTURO

Tras exponer el contexto histórico, analizar e interpretar las diferentes actuaciones que se están llevando a cabo en la explanada y aquellas previstas a medio-largo plazo a través de diferentes técnicas, procedemos a la discusión de los resultados obtenidos en aras de ayudar a definir posibles líneas de investigación futuras en torno a la Estación de Canfranc y el modelo turístico más favorable para la misma.

A grandes rasgos, el turismo de Canfranc se caracteriza por presentar una estacionalidad muy marcada, en sintonía con las actividades de ocio que oferta y la demanda que los visitantes generan. Sin embargo, tal y como hemos visto, el espíritu de los tiempos parece dirigirnos hacia modelos turísticos alternativos, más sostenibles y desestacionalizados. Esa sería la dirección hacia la que sería deseable encaminar el desarrollo futuro de Canfranc.

Paralelamente, y habida cuenta del origen geográfico de la mayoría de los visitantes, es innegable que la mejora de las comunicaciones Canfranc-Zaragoza afectará significativamente al desarrollo turístico de la zona. En este caso, y dado que las conexiones por carretera son ya excelentes, las principales oportunidades de crecimiento están ligadas a un tendido férreo que, si bien desatendido durante años, parece estar a punto de ser reforzado y mejorado con una hipotética (aunque plausible) reapertura del tráfico del túnel de Somport y, con éste, de la línea internacional Zaragoza-Canfranc-Pau.

Llegamos así a la pregunta de investigación de este Trabajo de Fin de Grado, que es comprobar si los proyectos que se están llevando a cabo y que se quieren llevar a cabo en Canfranc son los que sería deseable llevar a cabo. A esto debemos contestar que, en nuestra opinión, algunos sí y otros no tanto.

La reapertura del tráfico internacional, el hotel cinco estrellas, el museo del ferrocarril y el centro de peregrinos son, a nuestro juicio, viables¹⁴, ya que satisfacen una demanda real expresada por los propios turistas encuestados. Por otro lado, proyectos como la urbanización, el teleférico o la unión de las estaciones de esquí no se ven tan viables. La urbanización, porque aumenta la presión urbanística en la zona con segundas residencias de uso temporal; los otros proyectos, porque presentan impactos negativos para el medio ambiente y/o refuerzan el carácter estacional del turismo de Canfranc.

En líneas generales, los turistas encuestados coinciden con esta apreciación, ya que se muestran a favor de proyectos como el hotel, el centro de acogida de peregrinos o el museo, rechazando, por el contrario, aquellos que son excesivamente intrusivos para el medio ambiente.

Naturalmente, y con todas las cautelas a las que nos obligan las constricciones de tiempo y espacio, la insuficiencia de los datos y la procedencia de buena parte de estos de fuentes periodísticas, creemos que proyectos como la reapertura de la línea férrea internacional, el hotel cinco estrellas, el museo del ferrocarril y el centro de acogida de los peregrinos son viables, favorecen la diversidad y pueden convertir a Canfranc en un polo de desarrollo turístico. Por otro lado, proyectos como el teleférico al ibón de Ip, la urbanización ferroviaria o la unión de las estaciones de esquí tienen poco respaldo de los turistas encuestados, son contestados por grupos ecologistas y tienen difícil encaje en la legislación actual, en materia de medio ambiente¹⁵.

¹⁴ Actuaciones similares han sido llevadas a cabo con éxito en el Pirineo Catalán, en el Valle de Núria (Gerona). Presenta un santuario y una estación de esquí, y su singularidad radica en que la única forma de acceder es mediante un tren cremallera inaugurado en 1931.

¹⁵ Ver análisis DAFO de la página siguiente (Ilustración 11).



ILUSTRACIÓN 11. ANÁLISIS DAFO DE LOS PROYECTOS QUE SE ESTÁN LLEVANDO A CABO EN LA EXPLANADA DE LA ESTACIÓN INTERNACIONAL DE CANFRANC. ELABORACIÓN PROPIA, 2022

7. CONCLUSIONES

A modo de cierre de este trabajo podemos señalar que el modelo turístico al que aspira Canfranc es de carácter diversificado alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Una vez analizadas las actuaciones, el resultado más relevante de esta investigación es que ayudan a diversificar la oferta turística de Canfranc, y en su mayoría, responden a una demanda real de la población turista encuestada.

Cabe destacar también la relevancia que tiene la imprecisión de los efectos que puedan tener los proyectos actuales. Dicha incertidumbre, sumado a los intereses políticos, pueden dar lugar a diferentes escenarios, por lo que conocer a ciencia cierta los impactos socioeconómicos y territoriales es complejo. Algunos de los proyectos propuestos ayudarán probablemente a mitigar el carácter estacional del turismo de montaña, mientras que otros parecen destinados a aumentarlo.

Los proyectos que más beneficios van a generar son diversos: el hotel cinco estrellas añadirá oferta hotelera a la ya existente en Canfranc, pero la rentabilidad del hotel está por ver. Por otro lado, el museo del ferrocarril, siendo una de las tres sedes de todo Aragón, es lógico que se ubique en la estación de Canfranc por toda la historia que presenta. En cuanto a su rentabilidad, ayudará a la diversificación del sector turístico de Canfranc, acercando al municipio al nuevo modelo turístico más diversificado y no de carácter estacional. Finalmente, la tan esperada reapertura internacional será rentable si cuenta con un enfoque logístico y mercancías ya que cuenta con una deficiencia notoria en cuanto a volumen de pasajeros. Todos estos proyectos son beneficiosos de una manera u otra ya que, de manera indirecta pueden generar empleo, atraer población, dar a conocer Canfranc, aumentar la actual oferta y satisfacer la demanda de los turistas. Otros proyectos como la urbanización, el teleférico o la unión de las estaciones no parece que vayan a ser rentables ni beneficiosos, ni sostenibles ambientalmente.

En cuanto a los efectos de una hipotética reapertura del tráfico ferroviario internacional Zaragoza-Canfranc-Pau, estos son impredecibles, aunque todo parece indicar que el volumen de pasajeros potenciales de la línea sería muy inferior al de mercancías y, por lo tanto, la rentabilidad del proyecto dependerá de su éxito como corredor logístico.

Si bien la reapertura de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau es una reivindicación histórica de ambas vertientes del Pirineo, ésta, de realizarse algún día, supone en la práctica poco más que trasladar la última parada 100 km al Norte; y que por lo tanto sería deseable, a nuestro juicio, que la línea continuara hasta Toulouse. Si la línea terminara en Pau sería dejar las "cosas a medio hacer" ya que Pau (77.000 habitantes, 2015) es una ciudad que se asemeja en población a Huesca (52.000 habitantes, 2018) y por eso se busca potenciar la línea hasta Toulouse, ciudad que muestra una densidad de población similar a Zaragoza (sería unir dos grandes ciudades que superan los 500.000 habitantes) (Ver Ilustración 12).



ILUSTRACIÓN 12. RED FERROVIARIA FRANCESA. FUENTE: GOOGLE-IMAGENES

Considerando los posibles impactos territoriales que puedan acarrear las diferentes actuaciones de la explanada, se pueden mencionar varios. En primer lugar, las nuevas modificaciones al actual Plan General de Ordenación Urbana, sumando aquellas necesarias (modificación 14) que se tuvieron que llevar a cabo para la aprobación de dichas actuaciones.

Adicionalmente, el aumento de la presión urbanística de uso temporal supondrá una masificación de la zona. Esta saturación dará lugar a cambios en la dinámica territorial, encaminados a los servicios y más residencial. Quizá se podría hablar de un nuevo

Canfranc, entendiendo nuevo como un innovador tejido o entramado urbano caracterizado con la llegada de población dispuesta a vivir en Canfranc con la promoción de viviendas de la urbanización con temática ferroviaria.

Todos estos impactos territoriales que puedan acabar sucediendo en el nuevo Canfranc pueden no estar alineados con el modelo territorial al que se aspira conseguir con las actuaciones de la explanada. Por ende, se puede constatar que algunas las actuaciones se encuentran dentro de mi marco teórico, donde se planteaba que el modelo turístico favorable era el sostenible

En el proceso de la realización de este trabajo hemos encontrado diferentes limitaciones del presente trabajo. No hemos obtenido algunos datos, lo cual han frustrado alguno de los objetivos que en principio nos habíamos planeado, como los datos relativos a la inversión e impacto económico. Asimismo, hemos encontrado dificultades para dar con datos del volumen de turistas que visitan Canfranc cada año por no haber datos a nivel municipal, ni del IAEST ni del INE. A la vez, el número de investigaciones que hay de Canfranc son escasas, sumado a que es un tema de investigación muy reciente del cual la bibliografía es escasa y la información se recopila fundamentalmente de noticias. Tampoco hemos podido recibir respuestas por parte de algunos agentes sociales relacionados con las actuaciones para las entrevistas solicitadas. La falta de tiempo ha supuesto la no realización de encuestas a la población local de Canfranc para conocer su apoyo y opiniones respecto a los proyectos actuales y futuros, así como el impedimento de realizar encuestas al sector hotelero.

La proyección más evidente de este Trabajo Fin de Grado es valorar las actuaciones de Canfranc con el fin de que dicha investigación sirva de apoyo para futuras investigaciones cuando se inaugure el hotel cinco estrellas. El apoyo enfocado a poder analizar los efectos económicos y turísticos que genere. Otras líneas futuras podían ir en relación con la reapertura internacional de Canfranc, analizar su potencialidad y rentabilidad desde la logística, entre otras muchas posibles líneas de investigación.

En definitiva, el tiempo dirá, pero, personalmente espero que se vuelva a abrir la conexión ferroviaria Pau-Zaragoza. Quizá estas actuaciones no sirvan para impulsar la reapertura, pero sí fomenten el turismo, o, por el contrario, impulsar la reapertura para fomentar la logística de Aragón. En cualquier caso, igual que hay un deseo de que el tren de Canfranc vuelva a ser lo que fue, una parada más en el camino, es deseable que este TFG no sea el destino final, sino una estación más en mi particular viaje por la Geografía.

8. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

ALCAIDE, A. (1964). Econometría del turismo, Disponible en: https://turismo.janium.net/janium/Objetos/REVISTAS_ESTUDIOS_TURISTICOS/41981.pdf.

Aragón Digital (2022). "La reapertura de la línea internacional de Canfranc, un nuevo impulso para la logística aragonesa", Aragón Digital, 24 marzo. Disponible en: <https://www.aragondigital.es/2022/03/24/la-reapertura-de-la-linea-internacional-de-canfranc-un-nuevo-impulso-para-la-logistica-aragonesa/>.

Arles Aragón (2022). Proyecto Europeo de cooperación transfronteriza: ARLES ARAGÓN. Disponible en: <https://www.canfranc.es/arles-aragon-poctefa.php>.

Ayuntamiento de Canfranc. Disponible en: <https://www.canfranc.es/urbanismo.php>

BLASCO, M. (2005). Primeras Jornadas sobre Turismo Sostenible en Aragón. Disponible en: <https://www.aragon.es/documents/20127/674325/INTRODUCCION-2019.06.12.11.39.00.pdf/ede0fddd-740e-bbf1-60f0-c3a8288d167f>.

BRUNDTLAND, C.G. (1987): Our Common Future. Oxford: The World Commission on Environmental Development.

CALLIZO, J. (1991) *Aproximación a la geografía del turismo*. Madrid, Síntesis, D.L., pp. 210. Disponible en: https://www.academia.edu/7023353/Callizo_Soneiro_Javier_Aproximacion_A_La_Geografia_Del_Turismo.

Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón (2017). Dictamen del consejo de protección de la naturaleza de Aragón sobre la modificación aislada del PGOU de Canfranc (huesca) y el plan parcial de la estación internacional, pp 6. Disponible en: https://www.aragon.es/documents/20127/674325/DICTAMEN_CPNA_MODIF_CANFRANC_PGOU_20170604.pdf/d61a9de3-e1a0-e40b-9629-d756a001a71b

Consortio Urbanístico Canfranc 2000. Disponible en: <https://transparencia.aragon.es/content/consorcio-urbanistico-canfranc-2000>

CRESPO, L. (2020). "Canfranc, regeneración para recuperar el tiempo", Acciona. Disponible en: <https://planetainteligente.elmundo.es/retos-y-soluciones/canfranc-regeneracion-para-recuperar-el-tiempo>.

Diario Alto Aragón (2021a). "Próxima parada, nueva estación de Canfranc", Diario del Alto Aragón, 18 abril. Disponible en: <https://www.diariodelaltoaragon.es/noticias/comarcas/jacetania/2021/04/18/proxima-parada-nueva-estacion-de-canfranc-1485631-daa.html?autoref=true>.

Diario Alto Aragón (2021b). "Canfranc empieza a urbanizar 13 hectáreas junto a la estación", Diario Alto Aragón, 4 mayo. Disponible en: <https://www.diariodelaltoaragon.es/noticias/comarcas/jacetania/2021/05/04/canfranc-empieza-a-urbanizar-13-hectareas-junto-a-la-estacion-1489458-daa.html>.

Diario Alto Aragón (2021c). "La antigua estación de Canfranc da un nuevo paso hacia la reconversión", Diario Alto Aragón, 31 mayo. Disponible en: <https://www.diariodelaltoaragon.es/noticias/comarcas/jacetania/2021/05/31/la-antigua-estacion-internacional-de-canfranc-da-un-nuevo-paso-hacia-la-reconversion-1496244-daa.html>.

Diario el Canal (2020a). "El corredor ferroviario central logra un nuevo impulso tras 50 años después", Diario el Canal, 13 octubre. Disponible en: <https://www.diarioelcanal.com/el-corredor-ferroviario-central-logra-un-nuevo-impulso-50-anos-despues/>.

Diario el Canal (2020b). "Nuevo impulso a la conexión ferroviaria a través de Somport", Diario el Canal, 1 diciembre. Disponible en: <https://www.diarioelcanal.com/nuevo-impulso-a-la-conexion-ferroviaria-a-traves-de-somport/>.

DÍAZ J. (1998). Geografía del turismo. Madrid, Síntesis. pp. 152.

Ecologistas en Acción Huesca (2022). "Sobre la unión de estaciones de Candanchú-Astún-Formigal", Ecologistas en Acción Huesca, 21 enero. Disponible en: <https://www.ecologistasenaccionhuesca.org/sobre-la-union-de-estaciones-de-candanchu-astun-formigal/>.

Economía Aragonesa (2020). Publicación trimestral de la Caja de Ahorros y M.P. de Zaragoza. Servicio de estudios.

El Diario (2019). "Una empresa proyecta un teleférico para llevar 80.000 turistas al año a un lago glaciar del Pirineo", El Diario, 3 diciembre. Disponible en: https://www.eldiario.es/aragon/ibon-teleferico-red-natura-animales-peligro-extincion_1_1205425.html.

El periódico de Aragón (2021). "Firmado nuevo convenio para la rehabilitación, gestión y desarrollo del área ferroviaria de Canfranc", El periódico de Aragón, 22 junio. Disponible en: <https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2021/06/22/firmado-nuevo-convenio-rehabilitacion-gestion-54053205.amp.html>.

Estación de Canfranc, DGA. "Pasos para la reapertura internacional de la línea ferroviaria", Disponible en: <https://www.estaciondecnfranc.es/pasos-para-la-reapertura-internacional-de-la-linea-ferroviaria/>

Europapress (2018). "Soro confía en que Aragón recuperará su importancia como referente dentro del Camino de Santiago", Heraldo, 27 septiembre. Disponible en: <https://www.europapress.es/aragon/noticia-soro-confia-aragon-recuperara-importancia-referente-dentro-camino-santiago-20180927111244.html>.

Europapress (2021). "El proyecto ferroviario de Canfranc (Huesca), "un acto de amor" para "llenar de vida" esta villa fronteriza", Europapress, 18 abril. Disponible en: <https://www.europapress.es/aragon/noticia-proyecto-ferroviario-canfranc-huesca-acto-amor-llenar-vida-villa-fronteriza-20210418162744.html>.

FERNÁNDEZ F. (1984). El Polo de Desarrollo de Oviedo. *Ería*, (7), 135-147. Disponible en: <https://doi.org/10.17811/er.0.1984.135-147>.

FERNÁNDEZ, J. (2015): "El turismo sostenible en España: análisis de los planes estratégicos de sostenibilidad en el ámbito local". Tesis Doctoral, Universidad Da Coruña. A Coruña. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/61914699.pdf>.

Go Aragón (2021). "La pasarela en el fuerte de Portalet fomentará el uso del Camino de Santiago por Aragón", Go Aragón, 21 septiembre. Disponible en: <https://www.goaragon.es/la-pasarela-en-el-fuerte-de-portalet-fomentara-el-uso-del-camino-de-santiago-por-aragon/>.

GUERIN, J, P. (1981). Le ski de fond: nouveaux loisirs, nouveaux espaces, Revue de Géographie Alpine, 3, pp. 445-464.

Heraldo (2017). "Las visitas turísticas a Canfranc se disparan a 125.000 en solo cuatro años", Radio Huesca, 17 agosto. Disponible en: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2017/08/17/las-visitas-turisticas-canfranc-disparan-125-000-solo-cuatro-anos-1192181-300.html>.

Heraldo (2019a). "Equo afirma que el proyecto del teleférico de Canfranc al ibón de Ip "es inviable", Heraldo, 9 enero. Disponible en: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/huesca/2020/01/09/equo-afirma-proyecto-teleferico-canfranc-ibon-ip-es-inviable-1352494.html>.

Heraldo (2019b). "Una multinacional proyecta un teleférico desde la estación de Canfranc al ibón de Ip", Heraldo, 21 agosto. Disponible en: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/huesca/2019/08/21/una-multinacional-proyecta-un-teleferico-desde-la-estacion-de-canfranc-al-ibon-de-ip-1330593.html>.

Heraldo (2020). "El riesgo de aludes condiciona la operación urbanística de la estación de Canfranc", Heraldo, 1 marzo. Disponible en: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2021/03/01/el-riesgo-de-aludes-condiciona-la-operacion-urbanistica-de-la-estacion-de-canfranc-1421209.html>.

Heraldo (2021a). "Arrancan las obras para convertir la estación de Canfranc en un hotel de lujo", *Heraldo*, 28 julio. Disponible en: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/huesca/2021/07/28/arrancan-las-obras-para-convertir-la-estacion-de-canfranc-en-un-hotel-de-lujo-1509347.html>.

Heraldo (2021b). "El riesgo de aludes lleva a la DGA a sustituir suelo terciario por pisos en estación de Canfranc", *Heraldo*, 1 noviembre. Disponible en: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2021/11/01/el-riesgo-de-aludes-lleva-a-la-dga-a-sustituir-suelo-terciario-por-pisos-en-la-estacion-de-canfranc-1530579.html>.

Heraldo (2021c). "Vía libre al futuro Museo del Ferrocarril en Aragón en un tren histórico", *Heraldo*, 27 abril. Disponible en: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2021/04/27/museo-ferrocarril-aragon-convenio-dga-fundacion-azaft-1487884.html>.

Heraldo (2022a). "El Gobierno aprueba la mejora del último tramo de la línea ferroviaria de Canfranc", *Heraldo*, 26 abril. Disponible en: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2022/04/26/gobierno-aprueba-mejora-ultimo-tramo-linea-canfranc-1570031.html>.

Heraldo (2022b). "Un grupo de expertos urge recuperar la Travesía Central Pirenaica por su carácter geoestratégico", *Heraldo*, 24 mayo. Disponible en: <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2022/05/24/un-grupo-de-expertos-urge-recuperar-la-travesia-central-pirenaicapor-su-caracter-geoestrategico-1576575.html>.

HUNZIKER, W, KRAPP, K (1942). *Grundrissetler Allgemeine Fremdenverkehrslehre*. Zurich, Polygraphischer Verlag. (extraído de Muñoz, F, 1992), "Turismo y desarrollo p.23-44, estudios turísticos). Disponible en: https://turismo.janium.net/janium/Objetos/REVISTAS_ESTUDIOS_TURISTICOS/69869.pdf.

Jacetania Express (2020). "Nuevo paso para el futuro museo del ferrocarril de Aragón, que tendrá su sede en Canfranc", Jacetania Express, 26 octubre. Disponible en: <https://jacetaniaexpress.com/nuevo-paso-para-el-futuro-museo-del-ferrocarril-de-aragon-que-tendra-una-sede-en-canfranc/>.

La Vanguardia (2019). "El Libro Blanco de la línea internacional de Canfranc (Huesca) destaca su potencial económico y social", La Vanguardia, 11 diciembre. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/local/aragon/20191211/472182844254/el-libro-blanco-de-la-linea-internacional-de-canfranc-huesca-destaca-su-potencial-economico-y-social.html>.

LAFFERTY, W.M. (2001): Introduction. En Lafferty, W.M. (ed) Sustainable Communities in Europe, London, Earthscan, p. 1-14.

Lugares de Nieve (2022). "Los alcaldes, Astún y Candanchú quieren la unión de los dominios sea por La Raqueta", Lugares de Nieve, 20 mayo. Disponible en: <https://www.lugaresdenieve.com/?q=es/noticia/alcaldes-astun-y-candanchu-quieren-union-dominios-sea-por-la-raqueta>.

MARCO, A (2017). El Canfranc, historia de un tren de leyenda. Editorial Doce Robles.

Modificación aislada Nº14 del Plan General de Ordenación Urbana de Canfranc, relativa al entorno de la estación internacional. Disponible en: https://www.canfranc.es/docs/urbanismo/modificaciones/mod_pgou_14/doc2-cumplimiento-prescripciones.pdf

OMT (1993). Sustainable Tourism for Development. Guide for Local Planners, Madrid.

OMT (1997): Agenda 21 for the Travel and Tourism Industry: towards environmentally sustainable development. Madrid, Unesco. p.78.

OMT (2015): Desarrollo turístico. Organización Mundial del Turismo (OMT). Disponible en: <https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible>.

OMT (2015): Desarrollo turístico. Organización Mundial del Turismo (OMT). Disponible en: <https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible> .

OMT (2018). Introducción al turismo. pp. 394. Disponible en: <http://www.utntyh.com/wp-content/uploads/2011/09/INTRODUCCION-AL-TURISMO-OMT.pdf>.

OMT. (2005). Indicadores de desarrollo sostenible para los destinos turísticos, guía práctica. Madrid, España: OMT.

ORGANIZACION MUNDIAL DEL TURISMO (OMT), (1995): Concepts, Definitions, and Clasifications for Tourism Statistics: a Technical Manual, Madrid, ed. World Tourism Organization (UNWTO).

PARRA, E. (2007). Estadística para turismo. Madrid, Spain: McGraw-Hill España. Disponible en: <https://elibro.net/es/ereader/unizar/50126?page=23>.

Plan Parcial Sector "entorno Estación internacional". Expte. 2017/66. Disponible en: <https://idearagon.aragon.es/archivoSIUa/ConsultaDocumento?CODEXP=CPU-22/2017/66&FECHA=31/05/2017>

Proyecto Canfraneus (2021). Proyecto Europeo de cooperación transfronteriza. Línea ferroviaria Pau- Canfranc- Zaragoza: Canfraneus II. Programa POCTEFA 2014-2020, regiones de Aquitania y el Gobierno de Aragón. Disponible en: <https://www.aragon.es/-/poctefa-canfraneus2>.

Radio Huesca (2003). "Adjudicado el proyecto del tramo Caldearenas-Jaca de la línea ferroviaria Huesca-Canfranc", Radio Huesca, 24 septiembre. Disponible en: <https://www.radiohuesca.com/noticia/248353/adjudicado-el-proyecto-del-tramo-caldearenas-jaca-de-la-linea-ferroviaria-huesca-canfranc>.

Radio Huesca (2016). "El nuevo proyecto para la estación de Canfranc reduce las viviendas y conserva los edificios históricos", Radio Huesca, 5 mayo. Disponible en: <https://www.radiohuesca.com/noticia/563270/el-nuevo-proyecto-para-la-estacion-de-canfranc-reduce-las-viviendas-y-conserva-los-edificios-historicos>.

Radio Huesca (2017). "Aragón consigue financiación europea para el nuevo centro de acogida de peregrinos de Canfranc", Heraldo, 8 noviembre. Disponible en: <https://www.radiohuesca.com/noticia/595041/aragon-consigue-financiacion-europea-para-el-nuevo-centro-de-acogida-de-peregrinos-de-canfranc>.

Radio Huesca (2019). "El centro de acogida de peregrinos en Canfranc Estación está a punto de acabar su construcción", Radio Huesca, 6 septiembre. Disponible en: <https://www.radiohuesca.com/comarcas/el-centro-de-acogida-de-peregrinos-en-canfranc-estacion-esta-a-punto-de-acabar-su-construccion-06092019-129102.html>.

Radio Huesca (2020). "El ayuntamiento de Canfranc apoya el proyecto del teleférico de Ip", Radio Huesca, 13 enero. Disponible en: <https://www.radiohuesca.com/comarcas/el-ayuntamiento-de-canfranc-apoya-el-proyecto-del-teleferico-de-ip-13012020-134070.html>.

Radio Huesca (2021). "La unión de las estaciones de esquí se pone en marcha", Radio Huesca, 1 enero. Disponible en: <https://www.radiohuesca.com/comarcas/la-union-de-las-estaciones-de-esqui-se-pone-en-marcha-29122021-162785.html>.

Radio Huesca (2022). "Habrá un nuevo Canfranc, pero seguirá su espíritu ferroviario", Radio Huesca, 28 abril. Disponible en: <https://www.radiohuesca.com/comarcas/habra-un-nuevo-canfranc-pero-seguira-su-espiritu-ferroviario-28042022-166861.html>.

Resolución de 14 de junio 2021, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio con el Gobierno de Aragón, el Ayuntamiento de Canfranc, el Consorcio Urbanístico Canfranc 2000 y la Sociedad Pública Suelo y Vivienda de Aragón, SLU, para la rehabilitación, gestión y desarrollo del área ferroviaria de la estación de ferrocarril de Canfranc (Huesca). Boletín Oficial del Estado, 174, de 22 de julio de 2021, páginas 88153 a 88164. Disponible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-12296

Secretaría de Turismo, ONU (2002). Folleto "Año Internacional del Ecoturismo", Sectur, Semarnat, INI, México. Disponible en: https://paot.org.mx/centro/ine-semarnat/informe02/estadisticas_2000/compendio_2000/02dim_economica/02_05_Turismo/data_turismo/RecuadroII.5.2.5.htm.

SUTER, J. 2007. Valoración de una línea de ferrocarril internacional por el Pirineo central. Estudio de demanda y viabilidad del servicio para viajeros y mercancías en la línea Zaragoza - Canfranc – Pau. Departamento de Geografía de la Universidad de Berna.

Universidad de Ginebra. (2014). El turismo en las regiones de montaña. Ginebra, Suiza: Université de Genève.

UNWTO. El turismo sostenible puede ofrecer a las comunidades de montaña prosperidad y la inclusión. Disponible en: <https://www.unwto.org/es/news/el-turismo-sostenible-puede-ofrecer-a-las-comunidades-de-montania-prosperidad-y-la-inclusion>

VENTURA (2020). "El Canfranc tendrá una línea única de ancho europeo para los 312 kilómetros de trazado", El Pirineo Aragonés, 27 noviembre. Disponible en: <https://elpirineoaragones.com/2020/11/27/elevate-your-listening-with-these-top-notch-sound-systems/>.

Vía Libre (2011). "Se inaugura en Francia la vía renovada del ferrocarril de Pau a Olorón", Vía Libre, 27 enero. Disponible en: <https://www.vialibreffe.com/noticias.asp?cs=inte¬=6593>.

Viajes National Geographic (2022). "Así será el hotel de lujo que resucitará la estación de Canfranc", Viajes National Geographic, 26 enero. Disponible en: https://viajes.nationalgeographic.com.es/lifestyle/asi-sera-hotel-lujo-que-resucitara-estacion-canfranc_17735.

World Travel and Tourism Council (1997): Agenda 21 For the Travel and Tourism Industry. Towards environmentally sustainable development. Madrid, World Tourism Organization, pp.78.

ANEXO



Zaragoza, Mayo de 2022

Estimado señor/señora,

El motivo de esta carta es solicitar su colaboración en el trabajo fin de carrera titulado PROYECTOS DE DESARROLLO TURÍSTICO EN TORNO A LA ANTIGUA ESTACIÓN INTERNACIONAL DE CANFRANC que estoy realizando, como estudiante del Grado de Geografía y Ordenación del Territorio, bajo la dirección del Dr. Raúl Lardiés.

El trabajo trata de analizar las propuestas planteadas en el municipio de Canfranc y ver su idoneidad y sostenibilidad. Con ello, se pretende potenciar la actividad turística en el municipio de Canfranc a través de una serie de propuestas que permitan optimizar los proyectos que ya se están llevando a cabo en la Estación internacional y su entorno.

Solicito su colaboración completando esta encuesta, teniendo en cuenta que **toda la información obtenida será tratada de forma anónima y únicamente se utilizará para los objetivos de la investigación.**

La encuesta puede ser completada por cualquier turista. Si tras realizarla se presta a llevar a cabo posteriormente una entrevista personal, le agradeceríamos que se pusiera en contacto conmigo para poder concertar una cita. También puede contactarme para resolver cualquier duda o hacer el comentario que desee.

Ana Cejudo Cohen
Estudiante de la Universidad de Zaragoza
Geografía y Ordenación del Territorio
Email: 779286@unizar.es

Agradeciendo nuevamente su amabilidad y atención, reciba un cordial saludo,

Ana Cejudo Cohen
Universidad de Zaragoza



Universidad
Zaragoza

Encuesta

Proyectos de desarrollo turístico en torno a la antigua Estación Internacional de Canfranc

Gracias por colaborar en el TFG *Proyectos de desarrollo turístico en torno a la antigua Estación Internacional de Canfranc*

Este cuestionario puede ser completado por cualquier turista. La información obtenida será tratada de forma totalmente anónima y se usará sólo para fines de la investigación.

Contacto: Ana Cejudo Cohen. Estudiante Universidad de Zaragoza, Geografía y Ordenación del Territorio, Facultad de Filosofía Letras. Correo electrónico: 779286@unizar.es

A. INFORMACIÓN PERSONAL

1. Fecha de la encuesta: / /2022 [1]

2. Lugar de nacimiento

Municipio [2.1]

Provincia [2.2]

País [2.3]

3. ¿Es usted...? [3]

Hombre (1) Mujer (2)

4. ¿Cuál es su edad? años [4]

5. ¿Cuál es su estado civil? [5]

Casado/pareja estable (1)

Viudo (2)

Divorciado (3)

Soltero (4)

6. ¿Cuál es su nivel de ingresos del hogar? [6]

1000 euros (1)

Entre 1000 - 3000 euros (2)

Más de 3000 euros (3)

Ns / Nc (6)

B. CARACTERÍSTICAS ESTANCIA TURÍSTICA

7. ¿Cuál es el objeto de su visita a Canfranc-Estación? [7]

Turismo [7.1]

Trabajo [7.2]

Otro. Indicar [7.3]

8. ¿Cuál es su medio de transporte más utilizado para viajar a Canfranc-Estación? [8]

Coche [8.1]

Autobús [8.2]

Canfranero..... [8.3]

Otro. Indicar [8.4]

Con qué frecuencia usa el Canfranero.....

9. ¿Cómo realiza la visita? [9]

En pareja [9.1]

En grupo..... [9.2]

Con familia..... [9.3]

Otro. Indicar [9.4]

10. ¿Cuál es su forma de alojamiento? [10]

Hotel [10.1]

Camping [10.2]

Apartamento rural..... [10.3]

Segunda residencia..... [10.4]

Viviendas familiares/amigos..... [10.5]

Otro. Indicar..... [10.6]

11. ¿Cuál es su duración de su estancia en Canfranc-Estación? [11]

2 o más noches [11.1]

De 3 a 5 noches..... [11.2]

De 6 a 9 noches..... [11.3]

De 10 noches o más..... [11.4]

12. ¿Cuál es su temporada favorita para viajar a Canfranc-Estación? [12]

- Primavera [12.1]
- Verano..... [12.2]
- Otoño [12.3]
- Invierno [12.4]
- Es mi primera vez que visito Canfranc ... [12.5]
- Otro. Indicar [12.5]

13. En su viaje, ¿Qué actividades turísticas prefiere realizar? (otorgue números, 1 la más preferida) [13]

- Visitas culturales (Camino Santiago) [13.1]
- Senderismo [13.2]
- Esquí [13.3]
- Otro. Indicar [13.4]

C. PROYECTOS REALIZADOS EN LA EXPLANADA

14. ¿Conoce lo que se está realizando en la explanada de Canfranc-Estación? [14]

- Sí, hay mucha información disponible.....[14.1]
- Sí, aunque no lo suficiente, las noticias no ofrecen muchas explicaciones.....[14.2]
- No mucho, salvo el proyecto del hotel y la estación de ferrocarril..... [14.3]
- Otro. Indicar [14.4]

15. ¿Conoce el proyecto Canfranc Estación Royal Hideaway Hotel 5 de la cadena hotelera Barceló? ¿Está a favor o en contra?[15]

- Sí lo conozco y estoy a favor..... [15.1]
- Sí lo conozco y no estoy a favor..... [15.2]
- Otro. Indicar [15.3]

En caso de estar en contra, indique por qué

.....

.....

.....

.....

16. ¿Conoce el proyecto del Museo del Ferrocarril? ¿Está a favor o en contra?[16]

- Sí lo conozco y estoy a favor..... [16.1]
- Sí lo conozco y no estoy a favor..... [16.2]
- Otro. Indicar [16.3]

En caso de estar en contra, indique por qué

.....

.....

.....

.....

17. ¿Conoce el proyecto de la urbanización con temática ferroviaria? ¿Está a favor o en contra?[17]

- Sí lo conozco y estoy a favor..... [17.1]
- Sí lo conozco y no estoy a favor..... [17.2]
- Otro. Indicar [17.3]

En caso de estar en contra, indique por qué

.....

.....

.....

.....

18. ¿Conoce el proyecto del Centro Peregrino y la mejora del Camino de Santiago? ¿Está a favor o en contra? [18]

- Sí lo conozco y estoy a favor..... [18.1]
- Sí lo conozco y no estoy a favor..... [18.2]
- Otro. Indicar [18.3]

En caso de estar en contra, indique por qué

.....

.....

.....

.....

19. ¿Conoce el proyecto de reapertura de la Estación Internacional de Canfranc? ¿Está a favor o en contra?[19]

- Sí lo conozco y estoy a favor..... [19.1]
- Sí lo conozco y no estoy a favor..... [19.2]
- Otro. Indicar [19.3]

En caso de estar en contra, indique por qué

.....

.....

.....

.....

20. ¿Conoce el proyecto del teleférico para subir al Ibón de IP? ¿Está a favor o en contra?^[20]

- Sí lo conozco y estoy a favor..... [20.1]
- Sí lo conozco y no estoy a favor..... [20.2]
- Otro. Indicar [20.3]

En caso de estar en contra, indique por qué

En caso de estar en contra, indique por qué

.....

21. ¿Conoce el proyecto de la unión de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún? ¿Está a favor o en contra?^[21]

- Sí lo conozco y estoy a favor..... [21.1]
- Sí lo conozco y no estoy a favor..... [21.2]
- Otro. Indicar [21.3]

En caso de estar en contra, indique por qué

22. ¿Cree que los proyectos van a ser favorables para la población y el Valle del Aragón?^[22]

- Sí..... [22.1]
- No [22.2]
- NS/ NC [22.3]

En caso de estar en contra, indique por qué

23. Una vez inaugurado el hotel y la urbanización de la explanada ¿Qué efectos cree que van a generar? (Marcar con una X según crea "Mucho", "Algo", o "Poco o nada" efectivo) ^[23.1]

Efectos	Mucho (1)	Algo (2)	Poco o nada (3)	
1. Convertir Canfranc en polo de desarrollo turístico sostenible				.1]
2. Dar a conocer Canfranc				.2]
3. Crear empleo				.3]
4. Fomentar el turismo de invierno				.4]
5. Fomentar el turismo cultural				.5]
6. Atraer turismo de alto nivel adquisitivo				.6]
7. Evitar turismo estacional				.7]
8. Prosperidad al Valle de Aragón				.8]
9. Fijar población				.9]
10. Otro:10]

24. Puede realizar algún comentario sobre la experiencia de Canfranc Estación. ^[24]

MUCHAS GRACIAS por participar en esta investigación