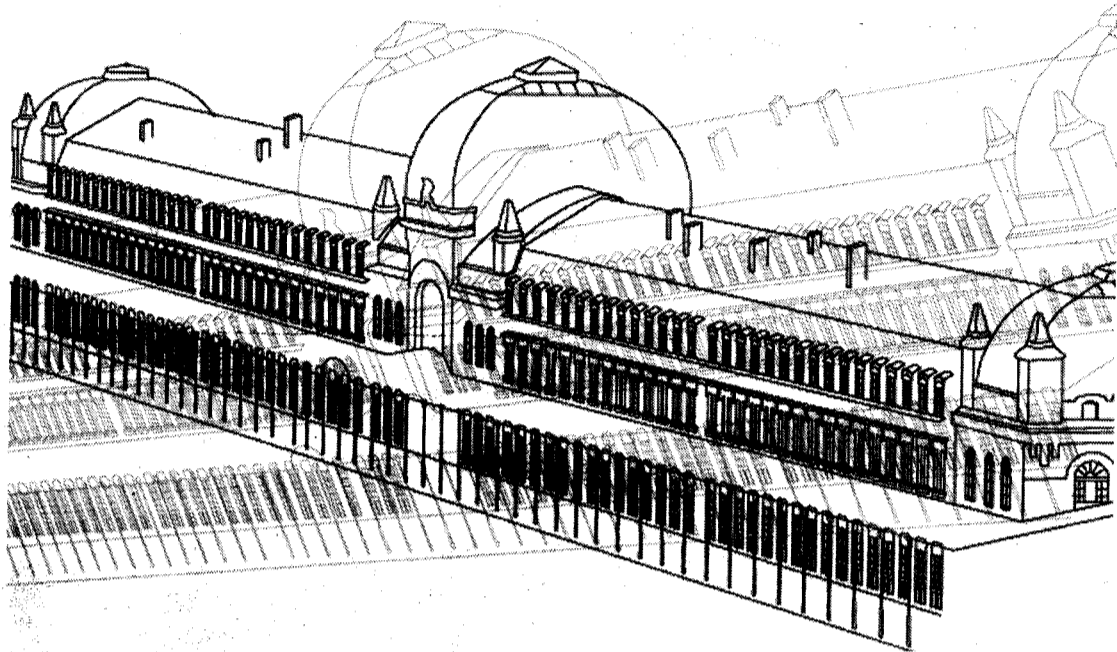


La firma | Aragón batalla desde mediados del siglo XIX por conseguir unas comunicaciones modernas con Europa a través del Pirineo. Es necesario recordarlo cuando se celebra en Zaragoza la Reunión Hispano-Francesa. Por **Guillermo Fatás**

Un calvario de Guinness



GRAÑENA

ESPAÑA tuvo ferrocarril en noviembre de 1837. No estaba en suelo europeo, sino americano, pues se trataba de la línea entre La Habana y Güimes, la primera de Iberoamérica. La fecha ayuda a valorar el dato de que, ya en 1853, se pidiese al Gobierno de la nación que España construyese una vía férrea para comunicarse con Francia por suelo aragonés. Conseguirlo fue un calvario, como es sabido. La línea se logró en 1928, se perdió en 1970 y recuperarla de su vergonzoso abandono está siendo otro igual de doloroso o más. Ayer como hoy —pienso en las apabullantes obras para el AVE en el Guadarrama—, otras líneas no tardaron tanto. Al poco de que Aragón pidiese en 1853 un tren europeo, el general Espartero, presidente del Gobierno nacional por tercera vez, viajó a Zaragoza, que lo idolatraba, y puso la primera piedra del gran ferrocarril español Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), germen de la futura Renfe, negocio adjudicado a una compañía detrás de la cual estaban los Rothschild. Era en 1856, y en 1863 el tren ya viajaba entre Madrid y Zaragoza. Siete años en total.

Por eso no es exageración llamar calvario a los esfuerzos aragoneses ni hipóbole elogiar su visión y tenacidad, a menudo sin recompensa, a partir de la primera petición, formulada por Juan Bruil, activo financiero aragonés de estirpe bearnesa, dato significativo. No es victimismo decir que desde que se pidió hasta que circuló el tren pasaron setenta y cinco años. Y desde que fue inutilizado hasta hoy, cerca de cuarenta. Franca-mente vergonzoso.

Tras la petición de 1853, en 1865 se creó una comisión. En 1880, se fijó el paso por un túnel interna-

cional en el Somport. En 1882 se perfiló la cooperación con Francia para excavar el túnel y comenzaron los trabajos, con capital privado. La línea tardó once años en llegar a Jaca (el doble de lo previsto). La compañía no dio de sí y fue sustituida por otra, a la que ayudó ya el Estado. Llegar a Huesca costó un lustro y, para colmo, el ramo de Guerra puso obstáculos al tren, a causa del peligro (?) de invasión y hubo que construir carísimos fuertes en Rápitan, Coll de Ladrones y Canfranc, alguno de ellos surtido con cañones de barco.

Aragón no dejó de lamentar tantas demoras y el irritante desinterés de los Gobiernos, que cerraban, una generación tras otra, a los aragoneses ese acceso a la modernidad. No crean los políticos de hoy que están inventando nada: en 1904 se firmó con Francia un convenio para construir no uno, sino tres ferrocarriles transpirenaicos. La Expo de 1908 —también entonces había Expos— fue un clamor reivindicativo y en ese año se empezó a perforar el túnel, obra de primera magnitud, que se acabó en 1915. Y aún se tardó trece años más en completar la línea.

También se saben en Aragón las lamentables circunstancias en que se dejó morir al tren en 1970,

por un accidente menor, causado por la falta de electricidad en el lado francés, que hizo resbalar marcha atrás a un convoy de mercancías. Desde entonces, la desidia ha podido con todo y ha generado una gelatina retórica invencible que no logra disimular la decisión que ningún gobernante tiene el valor de proclamar: el Canfranc no se reabrirá. El discurso dominante es, en consecuencia, viscoso: se está modernizando el lado español, pero en realidad es la parte que se usará para otra línea, pero lo rentable sería otro trazado, pero hay oposición francesa a la reapertura, pero solo en París y no en Aquitania, pero París se muestra cooperativo, pero es mejor la Travesía Central que Europa considerará en el año 2013, etc. Peros y peros. Los aragoneses estamos sin tren a Europa, vamos a seguir así durante lustros y eso es una vergüenza, se mire por donde se mire, y en la nueva patria de la logística famosa. Quien no sienta enfado por ello es que no tiene sangre.

HERALDO decía el 4 de marzo de 1907: «Cada día que se pierde es un capital que se malgasta y una riqueza que se malogra. De abrir antes o después el túnel del Somport depende la orientación arriesgada o rutinaria que ha de tomar nuestra juventud y quién sabe si la gloria o el fracaso de varias generaciones». Y esto otro: «Estamos convencidos de que el ferrocarril de Canfranc se hará, pero no es lo mismo que se haga dentro de veinte años que dentro de diez». Exacto. La convicción, hoy, es mucho menor que entonces. Apenas un rescoldo de esperanza. Pero, a fuer de aragonés, uno no quiere perderla, porque existe desde 1853. Merece pasar al registro Guinness de marcas mundiales.

«Los aragoneses estamos sin tren a Europa, vamos a seguir así durante lustros y eso es una vergüenza, se mire por donde se mire»