

EL TREN QUE ROMPE EL MURO DEL PIRINEO

La cumbre hispanofrancesa acordó impulsar las comunicaciones ferroviarias por el Pirineo. Fijó el corredor mediterráneo de alta velocidad entre Barcelona y Lyon para 2012 y las mejoras entre Burdeos y la "Y" vasca. La Travesía Central y la reapertura del Canfranc-Pau entraron en estudios de rentabilidad. El tren de maíz rompe el muro y muestra su uso

S

omos perseverantes y se roza el quiotismo", proclama Luis Encabo, pero no está en una de las decenas de manifestaciones que reclaman desde la Transición la reapertura de Canfranc. Es un paso internacional lleno de paradojas porque se cerró en marzo de 1970 por Francia por el accidente de un tren de maíz en el puente de l'Estanget y cuatro décadas después, el cereal sigue uniendo a los dos países. Encabo es gerente de la empresa Silos de Canfranc que defiende con su ejemplo la rentabilidad de la conexión ferroviaria por el Pirineo central. "No soy un romántico sino un empresario, que hace negocio porque el tren permite mucho volumen", agrega. Su empresa lleva más de 40 años transportando maíz francés no transgénico desde la región de

Aquitania y las Landas hasta empresas de alimentación en Zaragoza y Barcelona. "En los años 60 se traía el maíz en tren, metido en sacos, y se descargaba en el trasbordo (el almacén de la foto) de un tren francés a uno español hasta que se cerró (marzo de 1970). En 1985 se construyó el silo pensando que no iba a venir maíz de Estados Unidos y nos pusimos a trabajar. Cuesta mucho implantarse", resume.

Mientras España compraba cereal al otro lado de la frontera, los exportadores levantinos escogieron el paso de Canfranc para llevar sus cítricos al centro de Europa porque era el camino más corto. El viaje desde Valencia hasta la frontera aragonesa en los trenes de mercancías de los años 60 costaba unas diez horas, casi el mis-

mo tiempo que tardan ahora los osados que hacen el mismo trayecto en 2009.

"Al pobre Canfranc le niegan el pan y la sal. A todos nos gustaría la Travesía central, aunque vale mucho dinero", argumenta Luis Encabo. Pese a todo, contra viento y marea de una vía en de-

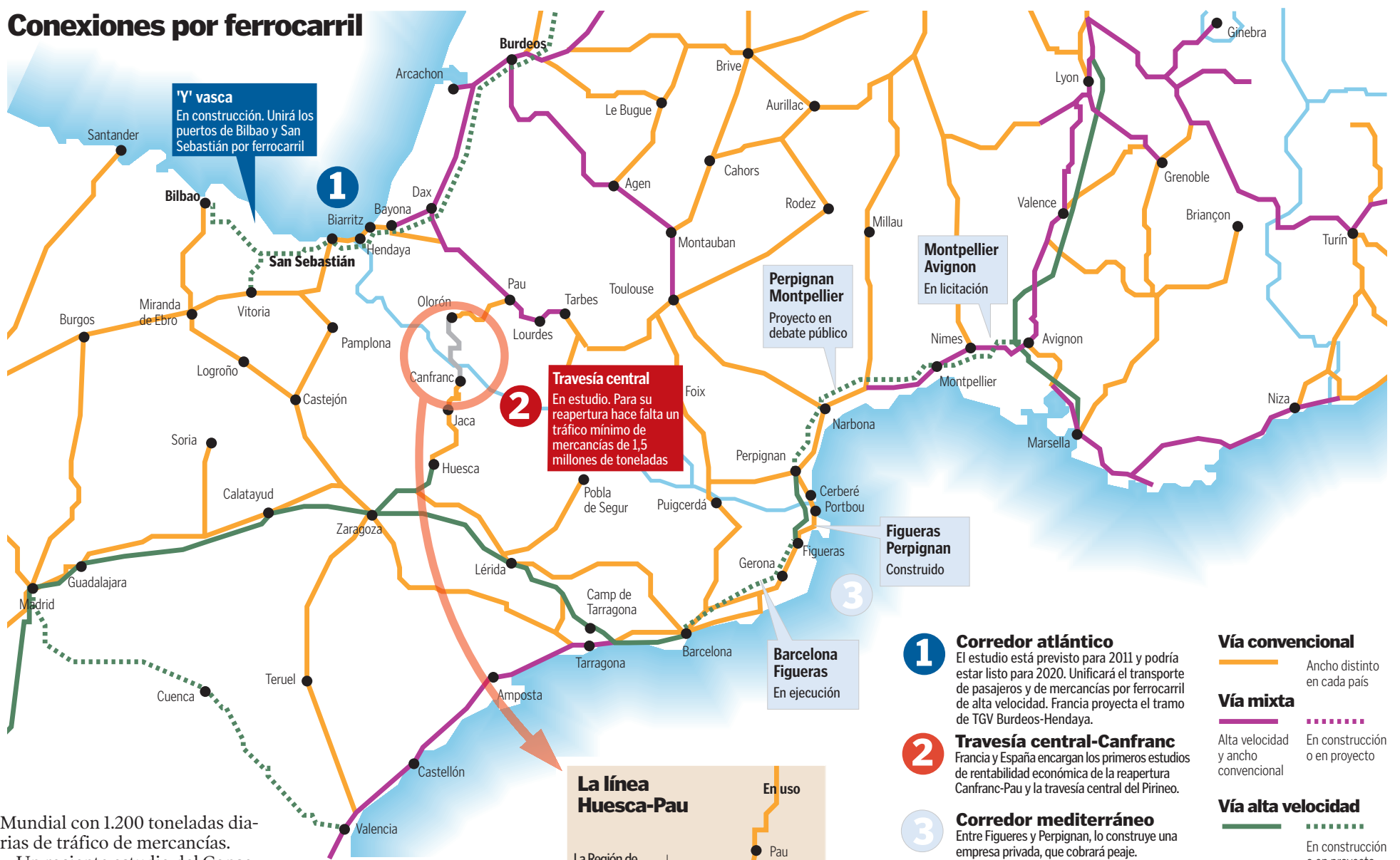
terioro (la única mejora ha sido el trayecto Caldearenas-Jaca por 11 millones de euros), Silos de Canfranc ha logrado seis expediciones semanales y 300.000 toneladas de maíz anuales. Es una conexión combinada entre 35 camiones, que llevan el cereal francés hasta el silo de la estación ferroviaria, con aspecto de la torre de un vigía. Se cargan 14 vagones y salen con destino a la empresa Sydal (antiguo Campo Ebro) en Zaragoza y Cargill, en Barcelona. "Utilizan las isoglucosas del maíz para endulzar las bebidas y su almidón para papeles", explica.

Es el último tren de mercancías que sale desde Canfranc, estación que contempló jornadas doradas del trasbordo en los años 1940-1944 durante la Segunda Guerra



TREN DE MERCANCÍAS Carga 800 toneladas de maíz en Silos Canfranc. Proceden de Aquitania y las Landas en camión. Hay seis expediciones semanales hacia Zaragoza y Barcelona.

Conexiones por ferrocarril



Mundial con 1.200 toneladas diarias de tráfico de mercancías.

Un reciente estudio del Consejo Económico y Social de Aragón (CESA) advirtió la rentabilidad de la reapertura del paso internacional con 2,6 millones de toneladas.

El 'Estudio de las posibilidades y viabilidad para la reapertura del Canfranc', encargado por CESA a la consultora Ineco, confirma que la línea internacional es rentable desde el primer año de explotación. La inversión prevista para los gobiernos español y francés serían 18,5 millones de euros y los gastos de operación serían 13 millones en el primer ejercicio. Se establece como horizontes los años 2013 y 2020, y en todos arrojaría beneficios de explotación.

Los tres pasos en la cumbre

La cumbre hispano-francesa celebrada la semana pasada en Madrid acordó un impulso de todas las comunicaciones ferroviarias por el Pirineo, aunque con un ritmo desigual para los tres pasos internacionales. Irún-Hendaya está pendiente de las obras en ejecución de la "Y" vasca, que une los puertos de Bilbao y San Sebastián, y la vía de alta velocidad servirá para mercancías; la reapertura del Canfranc-Pau y la Travesía del Pirineo central (TPC) entran en fase de estudio; y el corredor mediterráneo Port Bou-Cerbère es la conexión elegida para concentrar el tráfico en la línea de alta velocidad Barcelona-Lyon para 2012, que además contempla unir el puerto de Barcelona en una vía de ancho internacional UIC.

Todos los proyectos apuntan a cambiar la tendencia de que las mercancías abandonen las carreteras por el ferrocarril para aliviar las fronteras. El Observatorio hispano-francés del tráfico de Pirineos certifica que de los 234 millones de toneladas entre los dos países se transportan por mar (un 53%), por carretera (un 45%) y solo un pírrico 2% en tren (4,5 millones). "Las previsiones futuras de 2020 nos hablan de duplicar los 105 millones de toneladas que van

por carretera, de ahí la necesidad de un nuevo eje de transporte como la travesía central", sostiene el ingeniero suizo Jürg Suter, que elaboró su tesis en la Universidad de Berna sobre la línea internacional Canfranc-Pau.

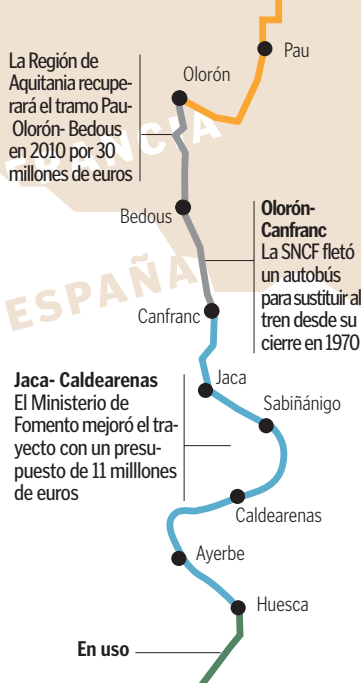
"Los camiones inundan las fronteras y la UE intenta impulsar el uso de la carretera del mar y el ferrocarril desde hace diez años, pero sin éxito. Empiezan a verse tímidos indicios de un cambio para fortalecer las mercancías por tren como potenciar las líneas convencionales Madrid-Valencia y Madrid-Barcelona y comprar 100 locomotoras eléctricas", apunta Luis Granell, miembro de la Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Oloron (CREFCO).

¿Cómo se leen los resultados de la cumbre hispano-francesa? El secretario de Estado para la Unión Europea, Diego López Garrido, consideró esta semana en Zaragoza que Francia eliminó "todos los obstáculos" hacia la Travesía central y tiene "disposición absoluta" a respaldarla. España presidirá la UE el primer semestre de 2010 y López Garrido aseguró que será "una de sus prioridades".

El presidente aragonés, Marcelino Iglesias, dejó en manos de Francia "el lugar donde se hará el túnel" con la condición aragonesa de que una Zaragoza con Toulouse. Iglesias asume que el proyecto de la TPC es "complejo" y su fecha es de 15 años (2025).

¿Y el Canfranc-Pau? Francia se mostró abierta a ser "rápida" en dar su opinión sobre la reapertura, explicó López Garrido. Un portavoz de Fomento valoró que ahora será la primera vez que los

La línea Huesca-Pau



Informe Francia y España encargan el primer estudio de la vía Canfranc-Pau

Futuro Las mercancías por tren crecerán frente al colapso de las carreteras

Cumbre Barcelona apunta como centro logístico al unir su puerto al ferrocarril

dos países se sienten con los estudios de viabilidad económica sobre Canfranc y la Travesía Central. El acuerdo de la reapertura de la cumbre de Santander en 2000 se cayó un año después con el Gobierno de Lionel Jospin.

La consultora Ineco (la misma que hizo el estudio para CESA) ya se ha puesto a trabajar sobre los galibos o altura de los túneles de la vía internacional, la carretera francesa N-134, que cortó parte de la vía ("con un permiso reversible", apunta Granell), y la explotación económica de la línea sobre el tráfico de 1,5 millones de toneladas, cuyo diagnóstico ya emitieron. Buen presagio.

Por primera vez desde que se cerró la vía en 1970, Guillaume Pépy, el presidente de la SCNF, la compañía pública francesa de ferrocarriles, visitó hace un mes el trayecto ferroviario Pau-Oloron para mejorarlo y el de Oloron-Bedous, que la región de Aquitania decidió reabrir en 2010.

"Canfranc perdió diez años para ser la gran línea de mercancías de Europa, desde Pla-Za hasta el puerto de Valencia. Es una obra barata, se hace en dos años y atrae clientes al ferrocarril. Aún se puede", sostiene Granell. "Barcelona quiere el papel de centro logístico de mercancías. Pla-Za se quedará en un polígono industrial".

El Libro Blanco del Transporte en 2001 ya se decantó por el Canfranc-Pau para "aprovechar el túnel ya existente e incitar a los cargadores y transportistas para organizar su cadena logística" en una travesía de gran capacidad. Eso piensa el gerente del tren del maíz, Luis Encabo: "Buscamos rentabilidad, no romanticismo".

Último viaje a Lourdes o el cierre preparado

Era un día de primavera de 1969. El banquero valenciano Juan Villalonga, director del Banco Central, llegó a Canfranc con su "haiga", un Studebaker conducido por su chófer, para organizar las tradicionales peregrinaciones a Lourdes. Se desplazaba a preparar el viaje en tren y los alojamientos en Francia. El alcalde de Canfranc, Mariano Aso, y dueño de la agencia de aduanas más boyante, lo recibió para ayudarle en la gestión administrativa de poder cruzar la frontera con el coche. Villalonga y Aso se dirigieron a saludar al jefe de la estación francesa Joseph Suza-Calix para agradecerle su ayuda. Se despidieron con una frase: "Pour l'année prochaine vous debait chercher une autre voi", anunció el ferroviario galo (Para el año próximo tendrá que buscar otra vía o paso). Y así fue. El 27 de marzo de 1970 se cayó el tren del maíz en el puente de L'Estanget, aunque la noticia se publicó en julio porque Renfe tenía la esperanza de reabrir la línea con sus gestiones. Francia sigue igual.