

## Ferrocarril de Canfranc

# Ahora le toca a España

Durante los 40 años que los aragoneses llevamos luchando por recuperar el ferrocarril de Canfranc (Crefco se creó hace solo 22, pero ya en 1975 viajé en el tren “memorial” organizado por el SIPA), siempre he oído decir a los mandamases de turno que los trenes españoles no han dejado de subir a la estación internacional y que qué iban a hacer ellos si Francia mantenía cerrada la línea. Siempre me sonó a excusa, porque la utilizaban para justificar el abandono de la parte española, hasta tal punto que los trenes tardan hoy tanto tiempo como en los años 30 del siglo pasado. Pero no podía sino darles la razón: La vía estaba cortada al sur de Oloron-Sainte-Marie.

El pasado sábado volví a viajar, en autobús, qué remedio, hasta Pau y el valle de Aspe con representantes de todas las organizaciones que integran la Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Oloron (Crefco) y medio centenar largo de amigos que quisieron acompañarnos. Lo hicimos, invitados por la asociación francesa hermana Creloc, para visitar las obras que van a reabrir la línea entre Oloron y Bedous. No solo se han levantado ya los viejos carriles y traviesas, sino que se trabaja en la plataforma, se construyen pasos a distinto nivel, se sustituyen puentes metálicos por otros de hormigón, se refuerzan taludes y trincheras, se colocan vallas para evitar la caída de piedras a la vía... Miles de toneladas de balasto y de traviesas de hormigón esperan ya a ser tendidas a lo largo del trazado. Su coste, 102 millones de euros, lo paga la región de Aquitania.

En marzo de 2016 los trenes de la SNCF volverán a circular por esta vía que hace poco estaba invadida por el bosque. Entonces solo faltarán 32 kilómetros para llegar a Canfranc. Ese último tramo es el más difícil y el que más tiempo lleva abandonado; recuperarlo costará el triple de lo que ahora se invierte. Aquitania sola no puede, tiene que ser el Gobierno de Francia el que, con la ayuda de Europa, aborde ese último capítulo y el Canfranc vuelva a funcionar en 2020, como en 2013 firmaron Rudi y Rousset (presidente de Aquitania) en Burdeos.

Tras la fuerte apuesta de Aquitania, ahora le toca al Gobierno de España. Pero no demuestra tener capacidad de convicción, ni querer ejercer presión sobre su homólogo francés, manteniendo la línea española en las pésimas condiciones actuales y el ancho de vía ibérico.

Cuando, en 2003, se inauguró el túnel carretero de Somport, el ministro de Fomento Álvarez-Cascos nos aseguró a Víctor López, entonces alcalde canfranqués, y a mí, como portavoz de Crefco, que la mejor manera de presionar a Francia era renovar la vía española y cambiar su ancho. Encargó los proyectos pero solo tuvo tiempo de poner en marcha la variante de Huesca. El Gobierno del PSOE abandonó la idea y se limitó a renovar 35 km. de vía, sin mejorar la traza del s. XIX. Y cuando el PP volvió al poder

en 2011, siguió manteniendo en los cajones aquellos proyectos que ni siquiera con la Ley de transparencia hemos conseguido que nos enseñen.

Si, como parece y deseo, las recientes elecciones municipales y autonómicas son el prelude de la llegada al Gobierno en noviembre de una alianza de izquierdas, será el momento de adoptar la decisión política y de disponer los recursos económicos para modernizar y “europeizar” el ferrocarril de Canfranc. Y de mover los hilos políticos y diplomáticos para que Francia reabra el último tramo cerrado.

Luis Granell Pérez  
Representante de Ecodes en Crefco