

HERALDO

DE ARAGON

Año CXVI · Nº 38.486 · 1,10 €

Sábado 27 de marzo de 2010

Esta noche, cambio de hora

A las 2.00 de la madrugada el reloj se adelanta a las 3.00

ESPAÑA **PÁG. 31**



Sergio Azagra y su Gastrológica

Alta cocina en tapas y raciones, propuesta del chef altoaragonés

CULTURA Y OCIO **PÁG. 56**



CON MUCHO GUSTO

La trucha, la más buscada por los pescadores

SUPLEMENTO DE GASTRONOMÍA

CASO PALMA ARENA

La Fiscalía pide prisión eludible con fianza de 3.000.000 de euros para Matas por corrupción

➤ El juez retira el pasaporte al ex presidente de Baleares hasta su decisión del lunes

La Fiscalía Anticorrupción ha pedido al juez instructor del caso Palma Arena prisión eludible con fianza de 3 millones de euros para el ex presidente de Baleares y ex ministro de Medio Ambiente Jaume Matas, a quien le atribuye delitos que acarreen penas de hasta 24 años de cárcel. El juez le ha retirado el pasaporte hasta el lunes. **PÁG. 29**

AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

Catalá se escuda en descalificaciones al PP para eludir el debate económico

Francisco Catalá, consejero de Economía en el Ayuntamiento de Zaragoza, logró desviar el debate sobre la situación económica municipal en el pleno convocado por el PP, a base de descalificaciones al PP y a su portavoz. **PÁG. 14**

PRIMERA DIVISIÓN

EL ZARAGOZA, OBLIGADO A GANAR AL VALENCIA

➤ Gay afronta el partido de hoy como si fuera "una final de la Champions" **PÁGS. 43 A 46**

EL TIEMPO

Temperaturas sin cambios y viento de componente oeste, flojo o moderado. La cota de nieve estará entre 1.100 y 1.400 metros. **PÁG. 69**

BONOLOTO

1-12-26-38-42-47
Com. 18. Re. 6

ONCE

32960
Supercupón 104

SUMARIO

Aragón	2	Mundo	34	Cartelera	64
Heraldo Abierto	24	Economía	38	Agenda	66
Tribuna	26	Deportes	43	Esquelas	71
España	29	Cultura y ocio	56	Comunicación	77

HOY, LA 6ª FICHA DE ARAGÓN MONUMENTAL: UNCASTILLO Y SOS DEL REY CATÓLICO



MARZO DE 1970

FOTO DEL LIBRO 'CANFRANC. EL MITO' CEDIDA POR PIRINEUM EDITORIAL



MARZO DE 2010

JAVIER BLASCO

Un accidente que cerró de forma indefinida una línea renqueante

Cuarenta años separan estas dos fotografías. El día 27 de marzo de 1970, un convoy tirado por dos viejas máquinas de 1922 se precipitó sobre el puente de L'Estanguet y ade-

lantó un cierre ya anunciado. Ahora, asociaciones francesas y españolas, como Creloc y Crefco -en la fotografía, algunos de sus representantes- luchan por su reapertura.

CANFRANC

40 AÑOS DE CIERRE

La reapertura acumula ya una docena de estudios, pero España y Francia dan largas al paso

PÁGS. 2 A 9. EDITORIAL EN **PÁG. 26**

ARAGÓN

“La historia es un incesante volver a empezar”. Tucídides (460 a. C.-396 a. C.), historiador ateniense.

LA SALIDA HACIA EUROPA PRESENTE Y PASADO DE LA LÍNEA INTERNACIONAL

La reapertura del Canfranc continúa sin fecha 40 años después de su clausura

La recuperación de la línea acumula ya una docena de estudios, pero los Gobiernos de España y Francia dan largas al paso internacional

Relegado a la categoría de proyecto regional hace ocho años, el corredor carece de fondos estatales para su rehabilitación integral

ZARAGOZA. La reapertura de la línea internacional de Canfranc sigue sin tener fecha cuando se cumplen 40 años del desgraciado accidente de L'Estanguet, que provocó el cierre indefinido del único paso ferroviario con Francia del que dispone Aragón. La falta de voluntad política real por parte de los gobiernos de España y Francia ha condenado a este corredor ferroviario al ostracismo, lo que ha traído consigo una degradación paulatina de la infraestructura y de los servicios ferroviarios.

Las únicas intervenciones se han limitado a la ejecución de la variante de Huesca, a la renovación del tramo Caldearenas-Jaca y a puntuales intervenciones ante el deterioro que sufre un corredor internacional que se abrió por fases entre 1893 y 1928. En Francia, el accidente de un tren de maíz que motivó el hundimiento del puente de L'Estanguet supuso también su paulatino abandono, con el cierre del tramo entre Canfranc y Bedous en 1970, que se amplió hasta Olorón diez años después. Ahora, el Ejecutivo regional de Aquitania dará el primer paso con la reapertura de los 25 kilómetros entre Olorón y Bedous, previsto para 2011.

Pese a la saturación de tráfico que sufren las carreteras que cruzan el Pirineo y la contrastada viabilidad técnica y económica de la línea Zaragoza-Pau, el paso internacional se ha relegado a una línea de mero interés “interregional”.

El único compromiso de Fomento se limita al encargo de más estudios, y ya son una docena los que se acumulan sobre el canfranero en una y otra vertiente. Y ni siquiera en esta materia cumple su palabra: el ministro José Blanco se comprometió a relanzar los trabajos en otoño con la firma de un protocolo de colaboración entre su Ministerio y su homólogo francés y los Gobiernos de Aragón y Aquitania. A estas alturas, aún se deben encargar sendos estudios sobre la seguridad recíproca de los túneles ferroviario y viario (Somport), la capacidad de la línea y su impacto socioeconómico. Del primero se responsabilizan Fomento y la DGA, que lo prevén contratar al fin en abril, mientras los otros corren a cargo de Francia.

La frustración aún es mayor por haber estado tan cerca su reapertura hace una década. El Gobierno conservador de Aznar y el socialista de Lionel Jospin asumieron reabrir el túnel en las cumbres his-

pano-francesas de 2000 (Santander) y 2001 (Perpiñán). Pero el giro político en Francia, con la llegada de la derecha en 2002 con Jean-Pierre Raffarin, degradó el Canfranc a un proyecto regional.

Incluso se han dado pasos atrás en España. El ex ministro popular

Francisco Álvarez Cascos puso las bases de la modernización de la línea con el tramo de velocidad Zaragoza-Huesca y el encargo de los proyectos para extender el ancho internacional y la electrificación hasta la frontera. Sin embargo, el Gobierno de Zapatero optó

por dejarlos en el cajón con la excusa de estudiar un trazado más rápido y directo por la sierra Caballera. El número dos de Fomento, Víctor Morlán, apuntó que solo se acometerían obras en el único tramo compatible con la Travesía Central, entre Caldearenas y Jaca, que suma 37,5 kilómetros.

Esta obra se remató el verano pasado y quedó limitada a la renovación de la vía, sin corregir siquiera el trazado. Esto provocará que la reducción del tiempo de viaje, aún por aplicar, se reduzca a poco más de diez minutos.

Las dos coordinadoras que lu-

chan por la reapertura, la francesa Creloc fue la primera al constituirse en 1986 y luego se unió la aragonesa Crefco en 1993, se mantienen en sus trece pese a que la fuerza de los hechos van en su contra. La jornada de hoy, en la que se cumplen 40 años del cierre de la línea, será reivindicativa con la colocación de las tradicionales cintas tibetanas en la verja de la estación de Canfranc, en la que los ciudadanos podrán escribir sus deseos. La iniciativa se alargará hasta el 18 de julio, con motivo del aniversario de apertura de la línea. También habrá una mesa redonda en Bedous.



Estado de la vía, junto a la boca francesa del túnel y con la estación de Forges d'Abel al fondo, la semana pasada. JAVIER BLASCO

LA RANILLA
Enrique Mored

La línea de las ilusiones

PÁGINAS y páginas de revistas y periódicos amarillentos dan idea de la ilusión depositada y los esfuerzos y obstáculos que encontraron nuestros antepasados hasta conseguir que el ferrocarril internacional Zaragoza-Canfranc-Pau lograra

traspasar la barrera de los Pirineos. Fue una lucha tremenda, de tres cuartos de siglo, para vencer la resistencia en España y Francia y lograr abrir un paso que conectara por tren Aragón y Europa. La quimera se convirtió por fin en realidad entre 1928 y 1929 después de una colosal obra de ingeniería, pero el ferrocarril solo logró estar activo un puñado de años, unas cuatro décadas aproximadamente. Prácticamente el mismo tiempo que el paso del Canfranc lleva clausurado. ¿No fue demasiado desvelo para tan escaso resultado?

La parte mayoritaria del Go-

bierno aragonés contempla el objetivo de reabrir el Canfranc como una aventura de cuatro románticos. Los socios del PAR se desmarcan levemente, pero no han logrado jamás convencer a los aliados socialistas. En Madrid, desde la salida de Álvarez Cascos del Ministerio de Fomento, nadie, absolutamente nadie, ha mostrado el menor interés por la idea, que tanto París como Madrid consideran un “proyecto regional”. Como maniobra de distracción, todos apuestan, de boquilla, por un nuevo túnel de baja cota (la travesía central pirenaica, la TCP), un proyecto

que acumula estudios, pero que se sigue contemplando con un horizonte de más de 25 años mientras el corredor mediterráneo gana enteros cada día por la presión de Cataluña, Valencia y Murcia.

Si no se reabre el Canfranc es porque no hay voluntad política. Los estudios demuestran que recuperarlo es viable y conecta con la especialización logística que ha implantado Aragón. Con los pasos de los dos lados de los Pirineos repletos de tráfico de camiones y trenes, pensar en el Canfranc y en la TCP, a más largo plazo, es una ilusión cargada de futuro.

HEMEROTECA



7-12-1908. La primera página recogía el inicio de las obras de perforación del Pirineo para lo que se dispusieron 18 barrenos cuya mecha encendió el ministro de Fomento



28-3-1928. Un total de seis páginas dedica HERALDO para contar las características de la línea internacional y los detalles de la inauguración que iba celebrarse ese día



22-2-1948. El restablecimiento de la línea después del parón posterior a la Segunda Guerra Mundial es motivo de apertura en primera página en una crónica muy institucional

Sus responsables destacan que reabrir el túnel de Canfranc es más necesario que nunca por el colapso que se vaticina a medio plazo en las comunicaciones transfronterizas. Y argumentan que los hechos también les dan la razón, como lo demuestra el último y más completo estudio sobre el Canfranc, encargado por el Consejo Económico y Social de Aragón y presentado hace solo cuatro meses: la reapertura en ancho internacional y sin electrificar cuesta 318,5 millones de euros y sería rentable económicamente desde el primer año.

Sin embargo, todo sigue a la espera, incluso el estudio del túnel por la sierra Caballera encargado por el Ministerio y que debía haberse entregado el pasado verano. Nadie da información sobre este trabajo, con el que Fomento justificó en su día dejar empantanada la ansiada modernización.

JORGE ALONSO

ESTUDIO DEL CESA

RENTABLE DESDE EL PRIMER AÑO

El último estudio sobre la reapertura del Canfranc deja en evidencia que su explotación sería rentable desde el primer año y con un coste reducido, 318 millones de euros, en comparación con la Travesía Central del Pirineo (TCP). Redactado por las ingenierías Ineco y Claraco por encargo del Consejo Económico y Social de Aragón (CESA), deja en evidencia que se podría reabrir en solo cuatro años y, de paso, generar un flujo que beneficiaría a la TCP. “Si se presta un buen servicio ferroviario a las mercancías, la reapertura del Canfranc permitiría ir consolidando clientes, usos y experiencia que redundaría positivamente cuando se abriese el túnel de baja cota”, destaca.

El presupuesto incluye la completa modernización en ancho internacional, sin electrificar a ambos lados de la frontera y con la reapertura del ramal Zuera-Turuñana. De esta forma, las ingenierías consideran que se podrían captar 2,6 millones de toneladas anuales, más de la mitad de todo el tráfico ferroviario que atraviesa el Pirineo.

Aunque las fuertes pendientes del lado francés no se pueden suavizar y se mantendría la vía única, podrían circular hasta 36 convoyes al día y cubrir el viaje de Zaragoza a Pau en solo cuatro horas.

Accidente de 1970 | Un convoy, tirado por dos viejas máquinas de 1922, se precipitó el día 27 de marzo de hace ahora 40 años sobre el puente de L'Estanguet. Era la confirmación de una sentencia anunciada.

El mazazo a una vía renqueante

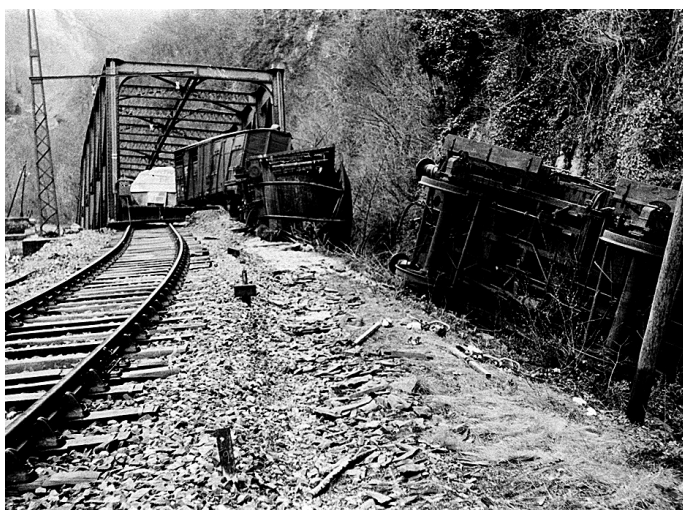
Los mal pensados tenían una teoría. A Francia no le interesaba el paso ferroviario por el Canfranc y el accidente de L'Estanguet, ocurrido un día como hoy hace 40 años, fue más bien un sabotaje en toda regla. Este supuesto forma parte de la literatura que ha ido corriendo a los largo de las últimas décadas, pero nada se ha podido demostrar, salvo que al otro lado de la frontera no había mucho interés en desarrollar y mantener una línea. “El tren francés llegaba a Canfranc a las 10 horas y 10 minutos de la mañana, mientras el español ya había salido 20 minutos antes. Los viajeros tenían que permanecer en la imponente estación internacional nada menos que 6 horas y 20 minutos para poder enlazar con el tren siguiente”. Este era el argumento que utilizó en esos años Joseph Suza Calix, el último jefe de la parte francesa de la estación de Canfranc, que se jubiló en 1985, para poner de manifiesto el escaso interés existente por la línea. Definitivamente, con esos horarios no habría manera de que fuera rentable, por más que tampoco lo fueran los convoyes de mercancías. Según datos de la Dirección General de Aduanas, en 1960 el número de toneladas importadas por el Canfranc era de 20.000. La cifra fue aumentando hasta 158.000 en 1967 para iniciar un progresivo descenso situándose en 109.573 en 1969. A su vez, las exportaciones fueron siempre muy poco significativas: casi 5.500 en 1960 para pasar a 2.691 en 1969.

Por lo que respecta a los viajeros, los datos no eran mucho más positivos. 38.370 personas atravesaron la frontera por el mítico tren en 1965 y 21.026 en 1969. Ni 60 viajeros de media diaria.

El convoy iba tirado ese día del 27 de marzo de 1970, por dos viejas máquinas de 1922 y en un momento dado, las ruedas patinaron sobre unos raíles cubiertos de hielo. En dicho instante, los maquinistas, tras frenar el tren se bajaron para echar piedras -no disponían de arena- sobre las vías con el fin de hacer frente al deslizamiento. Pero los frenos fallaron y el convoy, con nueve vagones llenos de maíz, comenzó a descender fuera de control y se abalanzó sobre el puente de L'Estanguet cuya caja metálica fue aplastada.

De un repaso que se ha realizado a los periódicos aragoneses de la época, la noticia no tuvo ninguna repercusión. En los medios nacionales españoles, tampoco se encuentra una palabra. Tuvieron que pasar seis meses, en setiembre, para que ‘Aragón/express’ informara de la interrupción, según cuenta Sergio Sánchez en el libro ‘Canfranc. El mito’. Así era de es-

EL DESASTRE, EN IMÁGENES



FOTOS DEL LIBRO 'CANFRANC. EL MITO' CEDIDAS POR PIRINEUM EDITORIAL

MARTIRIO EN VIERNES SANTO

“Era un Viernes Santo cuando comenzó su martirio. Cayó muerto y jamás resucitó”. Quien así se expresa es el periodista Sergio Sánchez, autor del artículo publicado en el libro ‘Canfranc. El mito’. Fue a las 6,45 de la mañana cuando el tren empieza a patinar. No había arena para evitar el deslizamiento pues los areneros

de las máquinas están vacíos. Sánchez cuenta la pericia y habilidad de que tuvieron que hacer gala los dos maquinistas tras meter piedras con el fin de recuperar la adherencia. Se supera la rampa pero entonces se interrumpe el fluido desde la subestación Les Forges d'Abel y el convoy se precipita desbocado.

perar, a su vez, la nula sensibilidad de las instancia política de ambos países. El propio Suza Calix recordaba a HERALDO en 1985 que “a pesar del escaso coste que hubiera supuesto la reparación del puente, nunca existió intención de restituirlo”. Pero es que los franceses encontraron en el accidente una buena excusa para no restituir una línea cuyos gastos eran 9 veces mayores que los ingresos, según la Sociedad Nacional Francesa de Ferrocarriles (SNFC).

El puente de L'Estanguet era un paso metálico bastante sencillo si se compara con los enormes viaductos y los túneles helicoidales que tuvieron que construir los franceses para salvar la acentuada pendiente que existe en ese lado de los Pirineos. Pero lo más curioso es que a principios de abril de 1970 llegó hasta Pau el material necesario para reponer la infraestructura afectada. Al final, no fue enviado hasta su destino. Desde entonces, poco a poco las huellas de L'Estanguet se han ido desdibujando y ahora hay que adivinar que hace 40 años hubo un puente.

Las flora salvaje de zarzas, hiedras, árboles, jabalíes, zorros y algún tejón conforman el nuevo hábitat que se desenvuelve ajeno a los raíles oxidados de la línea ferroviaria Forges d'Abel-Olorón. Otro puente -el del Vallon de Bedous- fue arrastrado por una riada. El túnel de Psilhou, cercano a la salida del túnel de Somport, también está destrozado y varios tramos de vía fueron arrancados en la década de los 90 para dar paso a un nuevo trazado de la carretera N-134 que discurre paralela a la vía por el valle del Aspe.

Ahora, está por ver si la anunciada llegada del tren hasta Bedous dentro de dos años va a suponer un espaldarazo para un futuro reivindicado al norte y el sur de los Pirineos. El tren sigue llegando a Canfranc en una línea subvencionada para enjugar el déficit.

La interrupción del Canfranc fue el último capítulo de la crónica de una muerte anunciada, si se tiene en cuenta que este enlace se puso en marcha en circunstancias poco propicias. Tras su inauguración en 1928 vino una seria crisis económica, la del 29. Después la Guerra Española y la Segunda Guerra Mundial. A finales de la década del 60, época de mayor esplendor, el rápido desarrollo del transporte por carretera redujo seriamente la demanda del ferrocarril. El accidente de L'Estanguet fue la estocada. Con la llegada de la democracia la recuperación del Canfranc se convirtió y sigue siéndolo una señal de identidad aragonesa.

RAFAEL BARDAJÍ

LA SALIDA HACIA EUROPA LA LÍNEA, EN EL LADO ARAGONÉS

Servicio | El viaje de Zaragoza a Canfranc se alarga cuatro horas en tren, más del doble de tiempo que cuesta hacerlo por carretera. La velocidad media que alcanza el 'Tamagochi' apenas supera a los 58 km/h

Un ferrocarril de vía lenta y anticuada

No tiene que pagar un céntimo por el billete, pero el tren es tan lento que prefiere rascarse el bolsillo y bajarse en autobús. Así lo confiesa la canfranera Mercedes Barba, una viuda de ferroviario de 77 años que lamenta cómo languidece el Canfranero tras haber dado trabajo al pueblo entero. Su postura no es para menos, ya que el viejo 'Tamagochi' emplea cuatro horas en recorrer los casi 200 kilómetros que separan Zaragoza y Canfranc. Dos horas más que si hace el viaje por carretera.

Ni siquiera la renovación de la vía entre Caldearenas y Jaca, a lo largo de 37,5 kilómetros, ha permitido recortar un ápice el trayecto desde que acabaron las obras el verano pasado. El Ministerio de Fomento optó por la solución más sencilla y barata, sustituir los raíles y las viejas traviesas de madera por otras de hormigón. El trazado, por tanto, se mantiene tal y como estaba hace 117 años, cuando se abrió el tramo Huesca-Jaca.

Las curvas impiden ganar velocidad, aunque el ente público ferroviario ADIF ha instalado nuevas señales que recortan las limitaciones vigentes, de 60 km/h. Pero ni siquiera en esto son diligentes: se instalaron hace meses y a estas alturas aún no han entrado en vigor pese a que todos los maquinistas pueden leerlas (las protecciones se desprendieron hace tiempo por completo). Según los propios ferroviarios, no se ganarán más de diez minutos.

Este recorte será en todo caso testimonial para unos trenes que circulan en una línea decimonónica. De hecho, solo se ha construido un nuevo tramo, la variante de Huesca, a lo largo de los 200 kilómetros de la vía de ancho ibérico.

Da igual que circule el 'Tamagochi' o el más moderno TRD de

CAF, capaz de alcanzar los 160 kilómetros por hora, ya que la velocidad máxima se limita, en el mejor de los casos, a 120. Y exclusivamente en el tramo entre Miraflores y Plasencia del Monte.

A la velocidad de un Vespino

En el resto del trayecto, los escasos viajeros deben armarse de paciencia, aunque tienen la oportunidad de disfrutar hasta el más mínimo detalle del paisaje. Da tiempo de sobra para hacerlo, ya que la velocidad media del convoy se reduce a 58,4 km/h, la misma que alcanzaban los ciclomotores Vespino.

No puede ser de otra manera, ya que el trazado y el lamentable estado de conservación de la infraestructura impiden superar los 70 km/h de velocidad punta desde Ayerbe hasta Canfranc.

Los ferroviarios cuestionan especialmente que no se pueda correr entre Huesca y Ayerbe, donde aseguran que los TRD podrían alcanzar los 160 km/h con muy poca inversión, "tan solo corrigiendo el radio de las quince curvas existentes y sin necesidad de construir viaductos ni de hacer desmontes". Con esta intervención, unida a la modernización del trazado entre Anzánigo y Caldearenas, sostienen que se podría recortar el viaje de cuatro a tres horas.

La única intervención prevista se reduce a la sustitución de la vía y de las traviesas con material reciclado proveniente de Cataluña, que se acometerá con retraso. Se cambiará a lo largo del trazado sin renovar, desde la variante de Huesca hasta Caldearenas y de Jaca a Canfranc, con un coste estimado por el ADIF en diez millones de euros.

Para evitar el cierre de la línea, estos trabajos que afectan a 89 kilómetros del corredor pirenaico se



Acumulación de raíles de segunda mano en Santa María y La Peña para reparar la línea. RAFAEL GOBANTES

INFRAESTRUCTURA

89

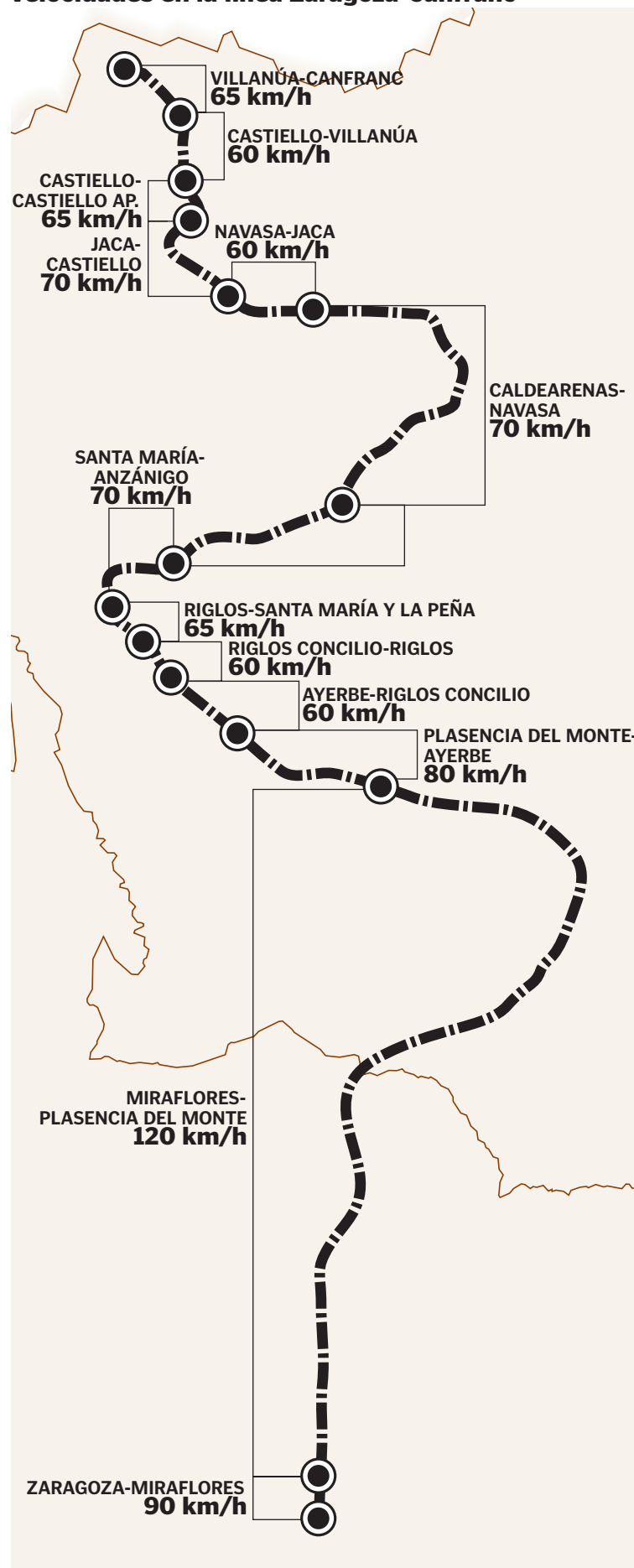
Los dos tramos pendientes de renovación entre Huesca y Canfranc suman 89 kilómetros y seguirán en las mismas condiciones sine die, aunque se sustituirán ahora la vía y las traviesas para garantizar la seguridad. El propio personal ferroviario advirtió de que la situación era ya insostenible.

harán fuera del horario de explotación. Las citadas fuentes ferroviarias señalaron que se requerirán unos tres años. La última reparación sustancial se hizo en 2003 tras una serie de descarrilamientos. Entonces, se planteó como una actuación de emergencia a la espera de la modernización, aunque ahora queda claro que no servirá para la reapertura al mantenerse el ancho convencional.

Los resultados de la situación son visibles. Los trenes van prácticamente vacíos, con una media de ocupación de poco más de ocho viajeros por trayecto en el último año. Y así seguirá mientras las administraciones no decidan invertir de forma decidida en la línea y se haga una oferta comercial competitiva, ya que los horarios de los trenes impiden incluso hacer la mínima gestión en el día en Zaragoza a los que bajan desde el valle del Aragón.

J. ALONSO

Velocidades en la línea Zaragoza-Canfranc



LA EXPLOTACIÓN

LA LÍNEA NO ES COMPETITIVA NI PARA LA CARGA

"Sería más rentable llevar todo por camión, pero queremos mantener el tren, no por romanticismo, sino porque los precios pueden volver a subir y el ferrocarril permite mover grandes volúmenes sin riesgo". Con esta contundencia habla Luis Encabo, el gerente de la única empresa que mantiene el tráfico de mercancías en la línea, Silos de Canfranc, con tres trenes se-

manales que llevan 800 toneladas de maíz desde la estación pirenaica hasta Martorell. Y lo harían desde Pau si el túnel estuviera abierto, como hicieron hasta 1970.

De las 180.000 toneladas de cereal que importan, cerca de 120.000 se mueven por tren.

Encabo subrayó que si el ferrocarril fuera competitivo enviarían un tren diario, aunque incidió en que Renfe ha mejo-

rado "notablemente en eficacia". En este sentido, señaló que difícilmente se podrá potenciar el tráfico de mercancías por ferrocarril cuando las factorías preparadas son la excepción y las instalaciones de descarga han ido desapareciendo en el país. "Es una lástima que el tren vaya perdiendo, cuando es el medio de transporte más eficiente para grandes volúmenes", concluye. J. A.

AVANCES EN EL VALLE DEL ASPE

Aquitania da un paso y reabrirá en 2011 el tramo entre Olorón y Bedous

La región sufragará la renovación, con un coste de 30 millones

Este año moderniza junto al Estado otros 34,8 km en servicio entre Olorón y Pau

OLORÓN. La región de Aquitania demuestra con hechos su apuesta por la línea internacional de Canfranc. Su presidente, Alain Rousset, pretende reabrir el tramo entre Olorón y Bedous, para lo que invertirá el próximo año

cerca de 30 millones de euros en el saneamiento de la plataforma y la renovación de la vía. Los trabajos previos, con el desbroce de la maleza del corredor, se acometieron el año pasado y se completaron con sondeos sobre el estado de la infraestructura.

El secretario del Comité francés para la Reapertura de la Línea Olorón-Canfranc (Creloc), François Rebillard, indicó que la modernización del corredor comenzará este año por el único tramo en servicio, entre Pau y Olorón. Con un presupuesto de 35 millones de euros, aportado por el Estado, el Gobierno regional y la Red Ferroviaria de Francia (RFF, el homólogo galo del ADIF), se renovará por completo el balasto y la vía. Las traviesas de madera se sustituirán por otras de hormigón, como se

hará ahora en la vertiente española. “Los raíles datan de 1930 y están castigados. Con esta obra, creemos que el viaje se podrá recortar de 40 a 30 minutos, que no está nada mal para este tramo de 34,8 kilómetros”, explicó Rebillard en el andén de Olorón.

Las obras comenzarán este verano y se alargarán seis meses, según el plazo oficial. También se desmontará la catenaria, que revisaban hace una semana técnicos de la Renfe francesa (SCNF) y de la contratista española (Electren) junto a la terminal de Olorón. “No hay alimentación desde octubre de 2008. El tráfico se cubre con trenes regionales”, detalló.

En la actualidad, tres servicios diarios de cercanías unen las ciudades de Olorón y Pau, a los que se unen entre dos y tres convoyes

de mercancías cada semana. “Suelen transportar madera, maíz y abonos”, añadió Rebillard.

Intervención completa

El secretario de Creloc señaló que la región de Aquitania acometerá después la reapertura de la vía entre Olorón y Bedous. Sus 25 kilómetros se cerraron en junio de 1980, una década después del paso internacional. Si se cumple la previsión, estará de nuevo en servicio a finales de 2011, con sus tres grandes viaductos y seis túneles.

En este tramo se incluye con una de las infraestructuras más singulares de la línea, el viaducto de Escot, que salva en un solo arco el curso fluvial de la Gave d'Aspe y la carretera RN-134. Construido en piedra, se encuentra en

perfecto estado. Hasta sus barandillas metálicas apenas reflejan el paso del tiempo.

En menos de un año, los contratistas sanearán la plataforma ferroviaria y los sistema de drenaje, consolidarán los taludes y las trincheras, renovarán el balasto, además de las traviesas de madera y los viejos raíles. Y todo se hará bajo la supervisión de la autoridad ferroviaria estatal, la RFF.

Los 2.500 habitantes del valle del Aspe dispondrán de nuevo de ferrocarril, ya que se recuperarán las paradas en Gurmeçon, Lurbe Saint-Christau, Sarrance y Bedous. Las terminales estarán ahora alquiladas a particulares, “pero los trenes podrán estacionar en las explanadas sin problemas”, según aclaró François Rebillard.

La reapertura no suprimirá los pasos a nivel existentes, ya que complicaría las obras y dispararía su coste. “El Estado francés ha tenido que hacer una excepción con la línea, ya que ahora cualquier obra ferroviaria conlleva obligatoriamente su supresión”, argumentó el secretario de Creloc.

J. ALONSO



Rebillard, en la vía desbrozada entre Olorón y Bedous. J. B.



Viaducto de Escot, construido en piedra sobre la RN-134. J. BLASCO



Restos del puente de L'Estanguet reposan junto al río. J. BLASCO



Estación de Sarrance, con su campana eléctrica. J. B.

Compromiso | Las dos coordinadoras por la reapertura del Canfranc de ambos lados del Pirineo exigen un compromiso real para dejar atrás la política de “parcheos”. Recuerdan que los estudios certifican su rentabilidad, pese a que la línea esté “muy lejos” de Madrid y París

Hartos de remiendos y romanticismo

Las últimas traviesas reparadas en el lado francés del Canfranc datan de 1973. En cada travesaño de madera está incrustado un clavo con la fecha. François Rebillard, secretario del Comité francés para la Reapertura de la línea (Creloc), se los enseña a Benjamín Casanova y Pedro Navarro, miembros de la coordinadora española (Crefco), en el viaducto de Escot. Sobre sus pies, no paran de pasar camiones por la angosta carretera RN-134. “La media en días laborables puede llegar a 200 tráileres”, apunta Rebillard. Durante unas horas recorren los

57 kilómetros que separan Canfranc de Olorón por un ferrocarril que parece parte del paisaje del valle del Aspe. En algunos puntos ni se aprecia la vía, oculta por la vegetación. “Los gobiernos de París y Madrid no creen en el Canfranc, ven la línea muy lejos, pero nuestra reivindicación se apoya en datos. Hay una demanda de tráfico que justifica su reapertura”, explica el secretario de Creloc.

Entre Olorón y Bedous se ha desbrozado la línea, que la Compañía de Midi construyó con raíles reversibles para abaratar su mantenimiento, como destaca el

portavoz de Crefco. Benjamín Casanova lamenta que solo Aquitania se haya dado cuenta de la alternativa que supone el ferrocarril. “En España lo que se hace es parchear el trazado para ‘comernos el tarro’ a los aragoneses. Se actúa en lo más barato y en lo que no sirve para la reapertura”, sentencia.

En la misma tesis insiste su compañero Pedro Navarro, que no puede entender cómo se sustituyó la vía entre Caldearenas y Jaca sin instalar traviesas polivalentes que permitan en un futuro explotar toda la línea en ancho in-

ternacional. “Es una cuestión de voluntad política. La velocidad alta entre Zaragoza y Huesca se hizo en tres años”, apostilla.

François Rebillard les conduce hasta los restos esparcidos del puente de L'Estanguet, donde reconoce la dificultad para salvar las reticencias. “Francia no reabre líneas antiguas. En París solo piensan en el TGV (el AVE francés), en el lujo del ferrocarril”, lamenta.

Pero lo que más le preocupa, casi más que la actitud de los gobiernos galos, es que en España no se llegue a apreciar el interés por la línea internacional y los esfuerzos

que se están haciendo a nivel regional por recuperar el trazado. “No perdemos el ánimo tras 25 años de lucha. El tren es necesario para respetar el medio ambiente”, añade.

Pedro Navarro confiesa que está harto del “halo de romanticismo” que rodea el Canfranc, como si fuera un ferrocarril del pasado, pese al potencial que encierra. Para Casanova es mortal para las aspiraciones de reapertura si se une a la “dispersión” que ha supuesto la Travesía Central y, ahora, el corredor del Mediterráneo a la hora de presionar a Francia. “Y lo peor es que los pasos del Pirineo están colapsados y nuestra línea se podría reabrir en tan solo cuatro años”, concluye.

J. A.

LA SALIDA HACIA EUROPA LOS PROYECTOS

El trazado alternativo no ha superado aún ni la fase de estudio de viabilidad

Fomento encargó hace tres años los trabajos, que acumulan un desfase de nueve meses

La partida presupuestaria es exigua para continuar con la tramitación del nuevo túnel

ZARAGOZA. El trazado alternativo de la línea de Canfranc que sirvió de excusa para paralizar su modernización sigue a la espera de los estudios previos tres años después. El Ministerio de Fomento debería disponer desde el verano pasado del estudio de viabilidad del tramo alternativo Huesca-Caldearenas, que incluye un túnel por la sierra Caballera, pero a estas alturas no sabe detallar cuándo dispondrá del documento. Además, tampoco ha presupuestado una partida suficiente para continuar este año con la tramitación del preceptivo estudio informativo.

El Gobierno adjudicó en junio de 2007 la redacción del estudio de esta variante de trazado a la ingeniería Proser, que tenía un plazo de dos años para entregarlo. La empresa, por orden del Ministerio, no pudo concretar a este diario si había entregado el trabajo a

finales del año pasado. Fuentes oficiales de Fomento no facilitaron información el pasado jueves, mientras la DGA desconocía la suerte de este documento. Según ha podido saber este diario de técnicos implicados, la entrega se ha demorado ante la complejidad de los estudios geotécnicos. Además, se han ampliado los sondeos para definir mejor la viabilidad del túnel de la sierra Caballera.

El importe de adjudicación ascendió a 369.595 euros, que incluía un estudio previo de corredores y un posterior análisis de la o las alternativas seleccionadas. En el trazado se incluye un túnel de casi once kilómetros para superar la sierra Caballera, lo que encarece su ejecución a unos 250 millones de euros, según las estimaciones iniciales.

La realidad es que ni siquiera hay dinero consignado para continuar la tramitación de este pro-

yecto, que teóricamente iba a servir para la futura Travesía Central del Pirineo (TCP). De hecho, las licitaciones posteriores son más complejas, y por tanto caras, y Fomento cuenta con una partida genérica de 300.000 euros para la TCP. Y en el caso de recurrir a los fondos consignados para la línea Huesca-Canfranc, solo se dispondría de 1,1 millones, de los cuales casi 400.000 irán ya al estudio de seguridad del túnel de Canfranc.

Pese a esta realidad, fuentes oficiales del Gobierno de Aragón subrayaron este misma semana el "absoluto compromiso y voluntad" del Estado a la hora de construir el trazado alternativo entre Huesca y Caldearenas.

La ex ministra socialista Magdalena Álvarez aparcó la renovación integral del corredor entre Huesca y Canfranc, cuyos proyectos dejó encargados su antecesor, Francisco Álvarez Cascos,

El proyecto



en la pasada legislatura. Los socialistas solo remataron la variante de Huesca, que había adjudicado el PP, y han sustituido la vía entre Caldearenas y Jaca, muy lejos de la intervención planteada para lograr la reapertura en ancho internacional y sin corregir el trazado para hacer al ferrocarril más competitivo.

El secretario de Estado de Infraestructuras, el oscense Víctor Morlán, justificó este frenazo en el hecho de que la renovación integral de los 219 kilómetros no supondría ninguna mejora sustancial en los tiempos de viaje. Y defendió la alternativa de trazado por la sierra Caballera, para lo que se adujo su mayor eficiencia ferroviaria y su posterior utilización para el recorrido de la TCP.

De hecho, Morlán dejó muy claro que solo se iban a acometer obras en el único tramo del Canfranc compatible con la futura Travesía, entre Caldearenas y Jaca. En sus 37,5 kilómetros se han instalado traviesas polivalentes, compatibles con el ancho internacional previsto para la TCP.

Renovar la vía, la mitad de coste

La opinión de los responsables estatales difiere de la realidad reflejada en los proyectos de renovación del Canfranc, cuya ejecución hubiera supuesto un desembolso de 139 millones de euros, algo más de la mitad del coste estimado pa-



La estación de Canfranc, inaugurada en 1928, abrirá de nuevo como hotel tras completarse su rehabilitación, que ha proyectado el arquitecto zaragozano José Manuel Pérez

Futuro | La última fase de conversión en hotel de la estación de Canfranc, pendiente de la financiación del Instituto de Crédito Oficial, se alargará todavía dos años

Una joya 'beaux arts' a la espera de un crédito

Es una joya arquitectónica de estilo 'beaux arts' anclada en el corazón del Pirineo. 250 metros lineales de pureza y simetría que costó casi 2,8 millones de las pesetas de principios del siglo XX. Diseñada por un ingeniero, Fernando Ramírez de Dampierre, su rehabilitación lleva la firma del arquitecto zaragozano José Manuel Pérez Latorre, que requiere una última inyección económica de 30 millones de euros para rematar las obras y levantar una nueva terminal de viajeros. Y todo depende de un crédito solicitado al Instituto de Crédito Oficial (ICO), ya que la falta de financia-

ción mantiene estancada la tercera fase de los trabajos desde el pasado verano.

El consorcio Canfranc 2000, constituido por el Gobierno aragonés, el ADIF y el Ayuntamiento, prevé retomar los trabajos en el mes de otoño, para lo que también se requiere trasladar el material histórico ferroviario para dejar a la nueva terminal.

Los andamios que tapaban la estación histórica se retiraron el año pasado, lo que sacó a la luz la cuidada recuperación de la cubierta y la cúpula central, además de las decenas de ventanales. Si se hubiera dado una capa de pintura

a la fachada parecería nueva. En la tercera fase de las obras se rehabilitarán también las marquesinas, aunque cabe la posibilidad de rescatar las originales diseñadas por Ramírez de Dampierre y que no se llegaron a ejecutar en su día por falta de presupuesto.

El resto de los trabajos pendientes no se llegarán a apreciar por el gran público, dado que se centrarán en el subsuelo de la estación. La pretensión es abrir una galería de servicios de 3,50 metros de profundidad a lo largo de la base del edificio.

La intervención es muy delicada, puesto que la terminal se cons-

COSTE ESTIMADO

250

Las administraciones calculan que el trazado alternativo entre Huesca y Caldearenas costará al menos 250 millones de euros, dado que incluye la construcción de un túnel de entre diez y trece kilómetros de longitud para salvar la sierra Caballera.

PLANIFICACIÓN

El Gobierno de Aragón fue el primero en idear este tramo alternativo para el Canfranc al diseñar las alternativas de trazado de la Travesía Central Pirenaica. En dicho estudio informativo, que data de 2002, se plantea la construcción de hasta nueve túneles que suman 60,5 kilómetros de longitud. El segundo en importancia, tras el previsto bajo el macizo central del Pirineo, es de la sierra Caballera. Alcanzaría los 12.970 metros, según la propuesta autonómica.

ra el trazado alternativo por la sierra Caballera. Los documentos reconocían un incremento de las velocidades máximas en todos los tramos, especialmente en la zona de la Galliguera que cuestionaban los responsables socialistas. Según ferroviarios consultados, el viaje podría recortarse de cuatro a tres horas.

En los tres años que acumula ya la tramitación de Fomento para el trazado alternativo al Canfranc se podría haber licitado y ejecutado la modernización íntegra de la línea existente, desde la variante de Huesca hasta Canfranc. Su plazo de ejecución requería únicamente dos años.

El primer proyecto, de 2002

La construcción del túnel de la sierra Caballera ya se planteó en el estudio informativo de la Travesía Central Pirenaica que encargó la DGA. Dicho trabajo, que se remonta a 2002, planteaba su construcción en doble vía de ancho internacional. Desde el norte de Huesca, la traza se separaría totalmente de la vía actual, "atravesándola al norte de Huerrios y encaminándose hacia el norte donde se cruza la sierra Caballera mediante un túnel". Antes de desembocar en el valle del Gállego habría que salvar la orografía no solo con un paso subterráneo, sino con una sucesión de viaductos.

J. ALONSO

Realidad | España y Francia crearon en octubre un ente para impulsar los estudios de la Travesía Central, pero ni siquiera dispone de la sede comprometida en Zaragoza

Un lobi para la TCP que solamente figura en los papeles

Se hicieron la foto en la Delegación del Gobierno de Aragón hace justo cinco meses y casi no se ha vuelto a saber nada. El lobi que debía impulsar los estudios de la Travesía Central Pirenaica (TCP), la denominada Agrupación de Interés Económico Europeo para la Travesía, se firmó el 27 de octubre de 2009, pero a estas alturas solo figura en los papeles. La primera reunión se mantuvo el jueves en París entre responsables técnicos de España y Francia para ir fijando "la organización interna" del nuevo ente, según fuentes cercanas al proyecto.

Su presidente será Jean Marc Delion, director general delegado de la Red Ferrovia Francesa (RFF), el homólogo francés del ADIF, lo único seguro en estos

momentos. Su sede se abrirá en la capital aragonesa, pero no sabe aún si se le hará un hueco en algún edificio público o se buscará un local. Y, por supuesto, tampoco se ha fichado al equipo de técnicos que deberá encargarse de "coordinar" todos los estudios y de "analizar" los trabajos realizados hasta ahora.

Hasta el momento, la Travesía Central no ha completado la fase previa de análisis por parte de los gobiernos de España y Francia, aunque está incluido como un eje estratégico de las comunicaciones de la Unión Europea. La DGA llegó a encargar un estudio informativo con diez posibles trazados, pero lo único que está definido a estas alturas es que los trenes deberán pasar por Aragón. Para los trabajos previos que debe coordinar

la Agrupación se dispone de diez millones de euros aportados por la Unión Europea y los Estados. El objetivo es perfilar itinerarios, su impacto y viabilidad en un plazo de cinco años para que los políticos tomen después una decisión sobre el recorrido idóneo.

En el acto de la firma, el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, destacó que la Agrupación de Interés Económico Europeo suponía "un punto y seguido fundamental" en el impulso a la TCP. Han pasado los meses y todavía se carece de una estructura mínima, aunque Fomento anunció este mismo jueves que el citado ente se constituirá como tal en abril en una asamblea que se celebrará en Zaragoza. A la cita está prevista la asistencia del máximo responsable de la futura Agrupación, Jean Marc Delion. "Crear una nueva estructura jurídica que afecte al ADIF cuesta en España, pero mucho más en Francia con la RFF. Son ente públicos lentos y pesados", explicaron.

Las citadas fuentes implicadas en el proyecto incidieron también en que la misma lentitud tuvieron que sufrir en su día las otras dos Agrupaciones de Interés constituidas entre España y Francia, con las que se impulsaron los proyectos de las líneas transfronterizas Vitoria-Dax y Figueras-Perpiñán.

J. A.



Latorre, y adjudicarse su futura explotación. JAVIER BLASCO

truyó sobre una capa de relleno de cascajo, que llega a alcanzar los doce metros de profundidad y que se acumuló veinte años antes de la construcción definitiva.

Esta intervención se alargará durante dos años y aún requiere de un proyecto específico, todavía sin adjudicar. Pérez Latorre explicó que a este diario que el edificio descansa sobre una cimentación previa, constituida por una sucesión de pilas de piedra careadas unidas con arcos de hormigón en masa. La complejidad reside en el "riesgo de desmoronamiento" de excavar la citada galería en este entramado.

Con esta intervención, la estación histórica estaría lista en 2012 para ser acondicionada como hotel, el nuevo uso acordado por las instituciones. Pérez Latorre dejó escrito en el libro 'Canfranc. El mito' que las características del emplazamiento tienden a "una cierta introspección, al verse el hombre frente a una naturaleza tan potente". Por ello, apuntó, "no es éste un mal lugar para la realización de jornadas de estudios y de pequeños congresos".

Con este objetivo, el proyecto de rehabilitación incluyó toda una zona dedicada a salas de ponencias y reuniones, además de un

auditorio con capacidad para 400 personas. También se prevé una pequeña zona balnearia anexa con piscinas y juegos, "todo ello cubierto para que pueda usarse en cualquier temporada del año".

Para plantear el proyecto, José Manuel Pérez Latorre pasó horas en el Archivo General del Estado, en Alcalá de Henares, donde se guarda el proyecto de la estación. El planteamiento de Ramírez de Dampierre sufrió importantes modificaciones, planteadas por la constructora, que tendieron a la simplificación de "todos los elementos que había proyectado el ingeniero".

Y esta joya de estilo 'beaux arts' no se libró de incidencia que la asemejan un siglo después con otra monumental estación, la del AVE de Zaragoza: sufría numerosas goteras en 1933, solo cinco años después de su inauguración, que también corrió a cargo de un monarca, en este caso, Alfonso XIII.

Una nueva estación para viajeros

El diálogo con el pasado se mantiene en el proyecto paralelo que se encargó al arquitecto zaragozano para construir una terminal de viajeros. Tendrá una escala muy distinta, acorde a los nuevos tiem-

pos y que tendrá como elemento más característico su cubierta de chapa galvanizada en forma de onda. De una superficie comparable a la de un campo de fútbol, albergará dos andenes y sendas vías con un edificio anexo para los viajeros de 744 metros cuadrados.

Su presupuesto ronda los doce millones de euros y su plazo de ejecución es de año y medio, por lo que también habrá que esperar para verla con vida. En el diseño, visado por el ADIF, las dos vías mueren bajo la terminal, sin atisbo de continuidad con el túnel internacional. Todo un presagio.

J. A.

LA SALIDA HACIA EUROPA LA ETERNA ASPIRACIÓN ARAGONESA

Ingeniería audaz para superar las pendientes más pronunciadas

En los 32 kilómetros de Bedous a Canfranc, se contabilizan 16 túneles y 6 puentes

El viaducto de Cénarbe y el túnel helicoidal son las obras más espectaculares

ZARAGOZA. Los franceses ya habían ensayado con éxito la construcción de audaces obras de ferrocarril en la montaña. El precedente en el que se fijaron los ingenieros del Canfranc fue el túnel de San Gotardo, entre Francia y Suiza, construido entre los años 1871 y 1881. Se trata de una infraestructura de un total de 15 kilómetros con una altura máxima de 1.151 metros. La montaña pirenaica no era más sencilla, por su orografía, por la necesidad de salvar pendientes pronunciadas y por la sensibilidad de un terreno sometido a las avenidas de los barrancos y ríos. Por este motivo, el túnel de San Gotardo está en la mente del redactor de HERALDO que el 18 de julio de 1928 -día de inauguración de la línea- refleja los detalles de una obra que, sobre todo en los 32 kilómetros entre Bedous y Canfranc, salva unas especiales características orográficas. Para superarlas fue preciso construir 16 túneles y 6 puentes o viaductos. Entre ellos, el del Somport, de 7.900 metros de longitud y una pendiente máxima de 34 milésimas.

Pero, ejemplo de osadía constructora, lo constituye el túnel helicoidal de Sayerce, situado entre Urdós y Forges d'Abel, de 1.783 metros de longitud. Dicho túnel penetra en pleno corazón de la montaña y describe una inmensa espiral de unos 700 metros de diámetro. "De suerte -se recoge en el artículo de HERALDO de julio de 1928- que las dos bocas se encuentran unidas una sobre otra, separadas por un desnivel de unos 60 metros". La pendiente alcanza la máxima permitida de 43 milésimas. Pero no es el único. Hay numerosas rampas con estas condiciones, entre ellas, una de 15 kilómetros.

Sin duda, el tramo entre Bedous y Canfranc es el que presentó más dificultades de una línea entre Za-

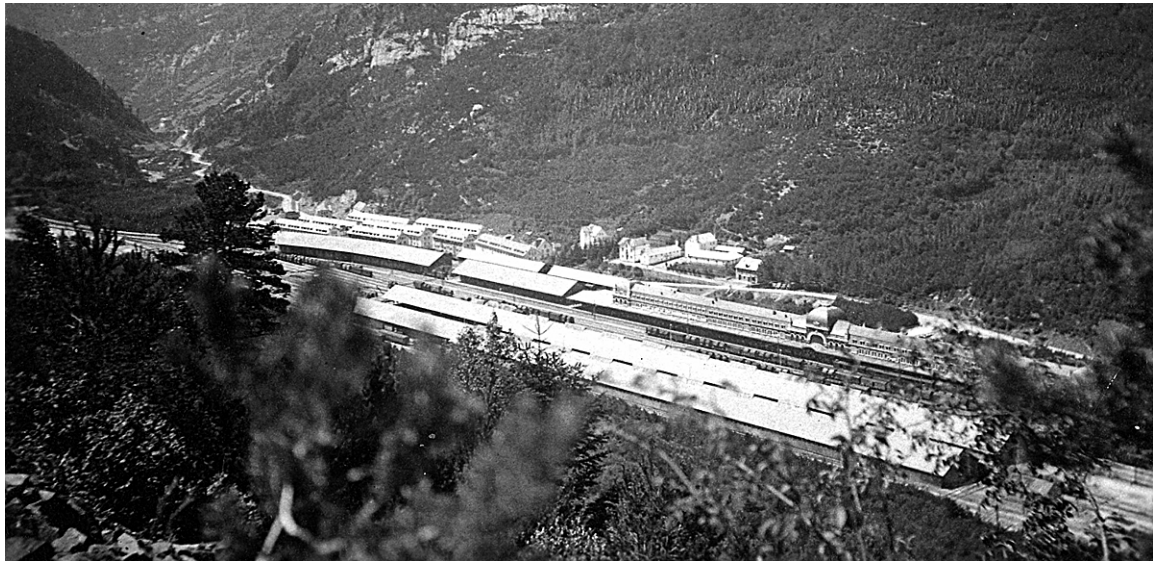
ragoza y Pau, con un recorrido total de algo más de 300 kilómetros. Los 32 kilómetros acumulan 790 metros de desnivel del total de 1.020 que tiene el trazado desde Canfranc a Pau, con 92 kilómetros. De esta forma, entre Bedous y Canfranc, la velocidad se reducía a 40 km/h en buena parte del recorrido.

En la parte española, de Jaca a Canfranc, de 25 kilómetros y un desnivel mucho más suave, de 370 metros, existen a su vez 19 túneles, rampas de 20 milésimas de pendiente y numerosas curvas de 300 metros. Como en la francesa, hubo que realizar costosas inversiones para salvar depresiones en el trayecto, entre las que destaca el viaducto curvo de Cénarbe.

Pero antes de proceder a la construcción de la vía, no faltaron las rivalidades regionales para reivindicar el paso por Canfranc, por Puigcerdá o el Noguera Pallaresa. 'La Vanguardia' recoge en setiembre de 1886 informaciones en las que se hace eco del interés por la línea del Canfranc por parte de España y Francia y aprovecha para exigir el paso por el Noguera Pallaresa, en un trazado que ahorraría "100 kilómetros entre París y Cartagena".

Hoy, el trayecto del ferrocarril del Canfranc está integrado dentro del paisaje y en la memoria de los humanos en sus dimensiones de tiempo, espacio y estética. La repoblación forestal, sobre todo en la explanada de Los Arañones, donde se ubica la estación, junto a los puentes y canalizaciones son huellas imborrables que marcan la singularidad de un territorio en el que el ferrocarril realza el paisaje y le aporta perspectiva. Pero el tren tenía otras aspiraciones más funcionales después de un ingente esfuerzo inversor para ganar velocidad y atraer viajeros.

R. BARDAJÍ



La estación internacional de Canfranc, cuyo entorno se tuvo que reforestar. ARCHIVO MARÍN CHIVITE/HERALDO



Un convoy estacionado en la estación justo después de su reapertura en 1948. FRANCISCO MARTÍNEZ GASCÓN/HERALDO



La línea fue inaugurada por el Rey Alfonso XIII y el presidente francés, Gastón Doumergue. HERALDO

Lo pasos ferroviarios de Irún y Portbou se adelantaron 60 años

El primer ferrocarril fue el de Mataró a Barcelona, en 1848. Cinco años después, Huesca y Zaragoza ya reclaman una línea transfronteriza.

ZARAGOZA. Francia estaba más adelantada que España cuando empezó la era del ferrocarril. A finales de la década del 20 del siglo XIX, al acabarse el periodo de la

Restauración Borbónica, se ponen en marcha los primeros ferrocarriles. En 1833, le toca el turno a la línea entre Olorón y Pau, pero se ignora cualquier posibilidad hacia el sur y más la de cruzar los Pirineos. En España, la primera línea fue la de Mataró a Barcelona, de un total de 28 kilómetros y que fue inaugurada en 1848. Tres años después se pondría en servicio el ferrocarril entre Madrid y Aranjuez, con 46 kilómetros. Pasan muy pocos años para que en Aragón em-

piece a plasmarse el interés por atravesar los Pirineos. En noviembre de 1953 surge una comisión, formada por las diputaciones de Huesca y Zaragoza, ayuntamientos, la Sociedad de Amigos del País y otras organizaciones, que redactan una petición al Gobierno para la construcción de un paso internacional. No sería hasta 1904 cuando se producen los acuerdos franco españoles que contemplan la construcción de tres pasos transpirenaicos, el de Puigcerdá,

el del Noguera Pallaresa y el del Canfranc. Este último se inauguró el 18 de julio de 1928 cuando terminaron el trazado los franceses, ocho años después de los españoles. Contó con la presencia del Rey Alfonso XIII y el presidente de la República Francesa Gaston Doumergue. Un año después se puso en marcha el paso ferroviario de Puigcerdá, en Gerona, que fue mucho más discreta. El ferrocarril del Noguera Pallaresa, que debía unir Poblá de Segur con Saint Gi-

rons a través del puerto de Salau, fue abandonado. Mientras tanto, hacia 64 años que funcionaban y con éxito los trenes por los extremos de la cordillera. En 1864 se terminó el ferrocarril Madrid-Irún y en 1878 empezó a utilizarse el paso de Portbou. Lo complicado del trazado y su pendiente obligaban al Canfranc a circular, en muchos tramos, a 40 km/h. Las compañías ferroviarias se sintieron, siempre, más atraídas por los extremos.

R. B.

LA CONSTRUCCIÓN

Interés militar. Quizás el ferrocarril de Canfranc hubiera tenido distinta suerte si los jefes militares de entonces no hubieran insistido en las razones de estrategia defensiva. De esta forma, el túnel pirenaico se construyó a una altura de 1.200 metros. El Estado Mayor del Ejército español se opuso a cruzar el Pirineo a una altura de 1.000 metros porque la estación internacional estaría emplazada bajo el fuego directo del fuerte del Col de Ladrónes. Esto supuso que en el lado francés la pendiente fuera de 43% y, por supuesto, un coste mayor para ambos países. Los militares españoles tenían el recuerdo de 1808 y existía el temor de una invasión francesa.

Ocho millones de árboles. La seguridad frente a los aludes y a las aguas torrenciales de la explanada Los Arañones donde se iba a instalar la estación de Canfranc exigió serios estudios de repoblación forestal con el fin de poner en marcha una plantación en que lo que hasta entonces eran praderas y montes con baja vegetación. Las crónicas de la época cuentan que se plantaron ocho millones de resinosas y 20.000 frondosas. Tal como describe HERALDO el 19 de julio de 1928, para poder ejecutar todas esas obras y poder llegar a los distintos tajos se construyó una red de caminos compuesta de uno forestal de primer orden y 90 kilómetros de montaña. “Se consideró en esa época -interpreta el

cronista- y, por los resultados, con acierto, que la única manera de hacer frente a los efectos naturales con idea de continuidad era proceder a un repoblación forestal dado que los árboles constituyen el manto protector, una gigantesca estacada viviente, que además produce renta”.

Electrificación. Con las pronunciadas pendientes en la parte francesa que alcanzaban los 43 milésimas, la tracción a vapor resultaba ineficaz. Por tal motivo, se tuvo que acudir a la tracción eléctrica. Así, entre Pau y Canfranc fue necesario construir 5 subestaciones en Gaut-de-Gan, Gurmencon, Bedous, Ur-dos y Forges d'Abel.

Los muertos olvidados. Se desconoce el número de obreros muertos durante las obras del ferrocarril. Fueron ellos los héroes anónimos venidos de toda España y que perdieron su vida arrollados por las excavadoras, sepultados por las rocas o accidentados por la inestabilidad de un terreno donde el agua salía a borbotones de los acuíferos. Juan Gavasa, en el libro ‘Canfranc. El mito’, recuerda que fueron decenas de trabajadores los que murieron durante las obras, pero fácilmente la cifra se pudo elevar a más. En el testimonio de Lola Pardo a Ramón J. Campo, que recogió este periódico en 2003, se habla de 400 muertos. En otras obras de similar envergadura, como la de San Gotardo, los fallecidos fueron 177.

EL ORO DE CANFRANC

WOLFRAMIO PARA LOS TANQUES

Al menos 86 toneladas de oro nazi, expoliado por las tropas de Hitler en bancos europeos y a los judíos, pasaron por la estación de Canfranc durante la Segunda Guerra Mundial. Este fue uno de los aspectos desconocidos durante más de medio siglo y que fue divulgados en HERALDO y en el libro ‘El oro del Canfranc’ del periodista Ramón J. Campo. En esta obra, que dio origen posteriormente a un documental, se da cuenta del contenido de los documentos en-

contrados por el conductor francés Jonathan Díaz en la estación de Canfranc en verano de 2001. Según cuenta Campo en su libro, el metal precioso sirvió para pagar el wolframio portugués y español con el que se blindaban los tanques alemanes. Alemania controló la aduana internacional de Canfranc durante la Guerra Mundial (1939-45) con un grupo de oficiales de las SS y miembros de la Gestapo, que residían en el hotel de la estación y en otro del pueblo. **HA**

Testimonios | Un grupo de personas relatan la intensa relación personal y sentimental que han mantenido con la línea, un mito de las infraestructuras de Aragón

Entre la nostalgia y el desencanto

San-tiago Marraco tuvo que construir un silo en Canfranc para evitar que Renfe cerrase la línea a partir de Jaca a mediados de los años 80. El entonces presidente de Aragón, nacido en la localidad pirenaica, entendió que era la única manera de garantizar el tráfico ferroviario de cereales y, con ello, la aspiración de reabrir el túnel internacional. “Conseguimos que no se cerrase el tramo final de la línea y, de paso, que el tráfico de camiones en el lado francés forzara la construcción de circunvalaciones. En esos tiempos aún no se había construido el túnel de Somport”, explica.

Su relación con el tren le viene desde pequeño. Con poco más de diez años, se encargaba de recoger en la boca española del túnel las “cinco o seis barras de pan blanco” que traían los maquinistas de contrabando para el negocio familiar, la fonda Marraco. “Era la época del racionamiento, y este pan solo se servía a clientes significados”, recuerda.

Otros no tenían que recurrir a estas argucias para comer pan de calidad en aquellos tiempos. El librero zaragozano Luis Marquina viajaba una vez al mes hasta Pau para adquirir antigüedades, especialmente relojes, para este otro negocio que regentaba en los años sesenta en la capital. “El viaje se tenía que hacer en dos etapas, por lo que dormía en la fonda de la estación. Solíamos cruzar el túnel unos cinco o seis viajeros”, explica.

Lo que más le impactaba era la vuelta. “Salías de Pau con lluvia y conforme subía el tren el valle del Aspe se echaba la niebla. De repen-

HAN DICHO



R. GOBANTES

“Tuvimos que construir el silo de Canfranc porque Renfe iba a cerrar la vía desde Jaca en los ochenta”

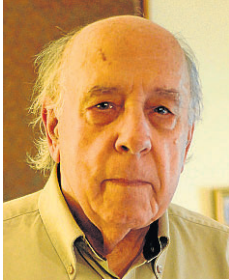
SANTIAGO MARRACO
Ex presidente aragonés



J. BLASCO

“Es una pena ver el abandono. El túnel daba vida y había un importante trasiego de mercancías y de viajeros”

MERCEDES BARBA
Vecina de Canfranc



L. URANGA

“El viaje a Pau se hacía en dos etapas, por lo que dormía en la estación. Solíamos cruzar el túnel seis viajeros”

LUIS MARQUINA
Librero

te, tras la oscuridad del túnel, ¡¡¡zas!!!, la luz de España”, detalla con vehemencia a sus 77 años.

La imagen que conserva la canfranesa Mercedes Barba es muy distinta. Con 16 años, se pelaba las manos y se le cubrían de sangre en el transbordo de las naranjas de los vagones españoles a los franceses. Estas exportaciones garantizaban la principal entrada de divisas al país hace medio siglo, y durante tres años estuvo todos los inviernos trabajando con un cesto de mimbre, haciendo viajes de un vagón a otro por una estrecha tabla de madera. “Es una pena ver el abandono del entorno de la esta-

ción. El túnel daba vida y había un importante trasiego de mercancías y viajeros”, sentencia esta viuda de ferroviario de 77 años.

Otros tienen un recuerdo tangencial de la estación. Como el arquitecto Fernando Ramírez de Dampierre, nieto del ingeniero que la diseñó a principios del siglo XX. No lo conoció en vida, pero sí los planos de la terminal que guardaba su abuela. “Tendría seis o siete años. Eran unos dibujos larguísimo que me llamaban la atención y que se me quedaron grabados. La he visitado y sé que la están rehabilitando”, concluye.

J. ALONSO

RESPALDO



MÁS DE MIL APOYOS EN LA RED DE REDES

Más de mil personas se han adherido en Facebook a los dos grupos de apoyo a la reapertura de la línea internacional de Canfranc, uno abierto en España y otro en Francia. Llama especialmente la atención que el presidente de Aquitania, Alain Rousset, sea el único político con responsabilidades ejecutivas en la materia que figure en la lista. Lo que no faltan son políticos españoles de la oposición, como

el senador José Atarés, el edil y secretario general de CHA, Juan Martín, aunque también figura el director general de Vivienda del Gobierno aragonés, Julio Tejedor. Las adhesiones se multiplican entre periodistas (Camino Ibarz y José Juan Verón, entre otros), fotógrafos (Julio Foster), artistas aragoneses (Miguel Ángel Arrudi), ecologistas (Cristina Monje) y constan hasta médicos (Gustavo Cimorra).

YARZA RADIOLOGO

RADIODIAGNÓSTICO - ECOGRAFÍA
MAMOGRAFÍA - SCANNER

C/ LUIS VIVES, Nº 8, BAJO - TELÉFONO 976 565 700

RAPS: 50/073/06

VIP JARDÍN, S. L.

Convocatoria Junta General Extraordinaria
Fecha: 13-4-2010. Hora: 13 horas. Lugar: calle Reina Fabiola, 22-24, segundo A, de Zaragoza. Orden del día: Cese y nombramiento de administradores.
Zaragoza, 25 de marzo de 2010.-EL ADMINISTRADOR, **Diego Vilchez Sánchez**.

Lo que vemos es sólo una mínima parte de lo que está pasando. Hazte socio.

**Amnistía Internacional**

www.actuaconamnistia.org 902101026

BOLSOS HELEN

GRAN VÍA, 44

CIERRA POR JUBILACIÓN

DESCUENTOS DEL 30 AL 60%



He estado en Loarre