

LA OPINIÓN | Un vídeo muestra la capacidad de una locomotora del ferrocarril de Canfranc para superar obstáculos que clausuran otras vías de comunicación. Razón de más para su reapertura

Por *Guillermo Fatás*

El viaje invernal de la 319

CON astucia patente, un antiguo profesor mío decía que no hay teoría que resista un ejemplo. Les sugiero por eso que, si quieren apreciar de cerca la utilidad del ferrocarril de Canfranc, vean una hermosa filmación de tres minutos y medio, en el portal Youtube o en la Videoteca de HERALDO.es, sobre lo que hace una locomotora diésel en el invierno pirenaico cuando un pequeño temporal corta Aragón de Francia porque se cierran las carreteras que nos comunican con Europa. Unos palmos de nieve se convierten en un obstáculo tan insuperable que la frontera, en el siglo XXI, se clausura por semanas y aun meses. Pero no para el tren.

Cualquier día de este invierno ha podido leerse un parte viario lleno de incidencias. En marzo, los está habiendo con una larga lista de carreteras cortadas e intransitables, lo cual no tendría importancia salvo que, como todos los aragoneses saben —y soportan—, Aragón queda cortada de Europa y esos sucesos climáticos, nada excepcionales, nos devuelven al pasado preindustrial. Si nieva —leo un día cualquiera en un suelto de HERALDO—, se cortan la carretera N-330 en Somport, donde también cierran el paso por aludes en la parte francesa; la A-2617, de

Cerler al Amprú; la A-2606, de acceso al balneario de Panticosa; la A-135, entre el Puente de los Navarros y Ordesa; y la A-136, de Sallent de Gállego al Portalet y todo el tramo francés. No hay modo de pasar a Europa.

Si alguien quiere comprobar el valor añadido de una simple locomotora y cómo supera a bajo costo estos inconvenientes, auténticas evidencias de incompetencia gubernamental, que no deje de ver unas imágenes que muestran, en un paisaje cuajado de hielo y nieve, la tarea, desmaquillada e impresionante, que lleva a cabo una vieja bicabina 'Retales' 319, diseñada en los años sesenta. Va de Jaca a Canfranc y, sin más, despeja el tramo. Las tomas, hechas el 11 de febrero, son de Luis Fraga, un profesional comprometido con la defensa del transporte ferroviario como más seguro, ahorrativo y limpio que cualquier otro terrestre. Ese tramo está en uso, pero

«La parálisis de este tren, a sabiendas de que Francia no mejorará sus carreteras fronterizas, posterga los intereses de Aragón»

envejecido y esperando en vano las mejoras que el PSOE prometió en 2007. Entre Caldearenas y Jaca algo se ha hecho, pero no lo previsto (en Sabiñánigo, tras la 'modernización', se siguen haciendo a mano los cambios de aguja); y nada de nada entre Alerre y Caldearenas.

El abandono contrasta con los casi 25 millones de euros por kilómetro del AVE vasco, que medirá 172 y costará, en total, 4.178 millones, aunque no podrá circular a más de 220 por hora. Con el dinero para cinco o seis de esos kilómetros (el AVE León-Asturias sale por el doble), quedaría, según muchos expertos, restablecida en dos años y con rentabilidad suficiente toda la línea Zaragoza-Pau.

La parálisis de este tren, a sabiendas de que Francia no mejorará sus carreteras fronterizas, es una postergación de los intereses de Aragón. Y más cuando el trayecto ferroviario entre Oloron-Sainte-Marie y Canfranc parece haberle ganado la competición a la Nacional 134 francesa. Añoranza de 1928, dolor de 1970, vergüenza del 2009. Véanlo en la web de HERALDO: es gratis.

HERALDO.es

VIDEO La aventura de la locomotora 319, en la Videoteca