

LA FIRMA | Un nuevo estudio, editado a la vez en España y en Suiza, insiste en la utilidad y rentabilidad del ferrocarril internacional hispanofrancés de Canfranc, tristemente abandonado pronto hará cuarenta años.

Por Guillermo Fatás

Funcionaría



POL

EL descarrilamiento de un mercancías en Riglos, el 24 de marzo, cortó la línea férrea Huesca-Canfranc y ha puesto de nuevo en evidencia a quienes aseguran que se ocupan en serio de esta infraestructura. Siempre dicen verdades a medias. Lo cierto es que, con excepción del tramo entre Caldearenas y Jaca, el tendido es viejo y deficiente y, además, no está bien atendido desde 2003, cuando los descarrilamientos continuados obligaron a invertir algún dinero en paliativos como retocar ciertas curvas, dotar a los puentes de encarriladoras y sanear los taludes para minimizar los desprendimientos de rocas.

La tesis de que reabrir este tren internacional, yugulado hace treinta y nueve años, no es una quimera en el 2009 tiene defensores cualificados, aunque no son poderosos. A ellos se ha sumado el estudioso Jürg Suter. Si se admite que los helvéticos saben de trenes alpinos y que la Universidad de Berna no es una institución risible, se debería otorgar valor al estudio 'Valoración de una línea de ferrocarril internacional por el Pirineo central', publicado como 'Diplomarbeit' en edición bilingüe por esa universidad y la Institución 'Fernando el Católico'. La obra ha ganado el primer premio de la Sociedad Suiza de Geografía Aplicada (Schweizerischen Gesellschaft für Angewandte Geographie).

Volvamos, empero, al tren. Los arreglos de 2003 se presentaron como un interín, mientras se confeccionaban cinco proyectos, cinco, por el Ministerio de Fomento para modernizar la línea entera. Desde entonces solo se ha hecho

el de la variante de Huesca, obligado por el crecimiento de esa capital, y por eso está tan mal la vía entre Alerre y Caldearenas y entre Jaca y Canfranc, tramo este, por cierto, con el que se comprometió el PSOE en las municipales de 2007, parece que en vano.

Sufre por ello nuestro negocio con el mucho maíz francés que ahora tiene que llegar por carretera a Canfranc, para ser cargado en vagones. Es todo tan precario que solo puede disponerse un tren mercante por día y muy limitado en su carga: vagones sin llenar, en número escaso y sin locomotoras pesadas. Así, claro está, cualquiera puede probar que el tren de Canfranc es detestable y antiguo. Tiene toda la razón: los viajeros están hartos también de tanto fallo y desertan del servicio. Es un perfecto círculo vicioso.

La entidad Crefco ha hecho notar que, a la vez que descarrilaba el mercancías el 24 de marzo, la entonces ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, declinaba pedir a Francia la reapertura de la línea en la próxima cumbre bilateral y contaba en el Senado que había invertido 70 millones en la línea. Lo que no dijo es que casi to-

do se invirtió en la variante de Huesca, programada por el PP, y un poco en el tramo Caldearenas-Jaca, cuyo plan se rebajó a una renovación de la vía. Del resto, ni oxe ni moxe. Y, sin eso, el tren está condenado a ser una birria y una fuente de inquietud en materia de seguridad.

En 2003 las quejas se dirigían a Francisco Álvarez-Cascos. Luego, a Magdalena Álvarez, por limitarse al parcheo de urgencia. Ahora, José Blanco debería asegurar, al menos, la mejora de la vía en los largos tramos inseguros y presionar con interés a París. Esta semana, dos senadores oscenses, Bermúdez de Castro (PP) y Elboj (PSOE), han debatido sobre el caso, a instancias del primero, pero no constan avances.

El estudio de Suter, amparado por el Instituto Geográfico de la Universidad de Berna, es una pieza redactada con competencia y con conocimiento práctico del problema. No es una especulación, sino una defensa pragmática de la utilidad social y económica de un ferrocarril internacional de alta montaña analizado en sus circunstancias concretas y comparado con otros similares que están en servicio y son rentables. Concluye, en fin, que el Canfranc restaurado añadiría un valor muy estimable al listado de activos aragoneses, que no es infinito.

Otra cosa es la impotencia política, ante Madrid y ante París, que, desde 1970, venimos exhibiendo en este asunto. Para disfrazarla, dicen algunos (en voz baja) que se trata de una reclamación pintoresca y rancia. No es así. Técnica, económica y socialmente, el Canfranc funcionaría.

«La impotencia política exhibida desde 1970 respecto del Canfranc no debe hacernos creer que se trata de una reclamación pintoresca y rancia»