

Heraldo de Aragón 31 de diciembre de 2005, página 20.

“Dos consultoras europeas prueban que el Canfranc es técnicamente posible, ecológicamente deseable y económicamente rentable”

Una tarea para 2006

LA FIRMA *Hay que seguir luchando por el ferrocarril internacional de Canfranc, un fracaso doloroso de España y del Midi. Y, para Aragón, un dogal al cuello que estrangula su futuro. Por*

GUILLERMO FATÁS

UN VIERNES frío, de madrugada, en 1970, dos locomotoras BB Midi tiran de nueve vagones repletos de maíz francés camino de España. En Lescun acometen la rampa que suben cada día. Pero a las 6.45, justo cuando el tren sale de un túnel y afronta el tramo más empinado de la ruta, la subestación eléctrica de Urdós va mal y hace que fallen otras dos más abajo, entre Bedous y Les Forges d'Abel. Sin fuerza y sobre raíles escarchados, las grandes ruedas de acero patinan. Incomprensiblemente, los depósitos de arena de las locomotoras están vacíos. Los dos maquinistas bajan y, a toda prisa, ponen bajo el tren piedras del balasto bajo el convoy, para que las triture y haga arenilla. Pero no sirve. El tren se desliza hacia atrás, acelera cuesta abajo, cruza a más de cien por hora el paso a nivel de la carretera de Lescun y, en el kilómetro 280,6, un vagón destroza con su embestida el puente de L'Estanguet. Los maquinistas saltan mientras cincuenta metros de puente y el tren se vienen juntos abajo. Los ingenieros proponen enseguida un puente provisional. Pero París decide que el Valle del Aspe y Aragón se queden sin tren internacional.

Desde entonces, deberíamos estar convocando una jornada de protesta cada 27 de marzo por esa decisión mortificante. París decidió aislar a España de Europa por la vasta frontera aragonesa, en lugar de poner a Zaragoza y Pau a tres horas y media de viaje (cuatro, para mercancías).

Entre Pau y Canfranc hay 93 km de vía con ancho europeo y entre Zaragoza y Huesca otros 83, para velocidad superior a 200 km por hora. Con la previsión española para los 111 km entre Huesca y Canfranc, este tren sería la comunicación más corta entre París, Burdeos, Toulouse, Zaragoza y Madrid. Un interés grande para Huesca, Zaragoza, Burdeos y Pau. Y no se diga para el Valle del Aspe. Pero París dice no.

En 2005, dos consultoras -una alemana y otra francesa- han dicho que la línea es técnicamente posible, ecológicamente deseable y económicamente rentable. Claraco, que conoce bien la red española, cifra en 90 millones de euros, catenaria incluida, la revitalización del Canfranc. La alemana TTK -que gestiona trenes en su país y sabe de qué habla- calcula 200, sumando el ramal Olorón-Pau: mucho menos que las hinchadas evaluaciones del gestor estatal RFF y de la SNCF, los equivalentes franceses del ADIF y RENFE.

Cada semana, decenas de camiones -si la lamentable carretera francesa lo permite- llevan mil toneladas de maíz a los silos de Canfranc mientras el tren Zaragoza-Pau, de 311 kilómetros, está inutilizado porque París ordenó abandonar los 57 kilómetros entre Canfranc y Olorón. Eso nos separa hoy de Europa.

La inviabilidad técnica es un argumento falso. Hay tendidos europeos, de similar dificultad en pendiente y radios, que funcionan a diario, como el Prealpino suizo. Y hacen negocio. Las previsiones para el Canfranc coinciden: su rentabilidad puede lograrse sin especial dificultad. Con railes de 50 kg/m sobre traviesas de hormigón con juntas elásticas "Pandrol fast clip" entre el km 251 y el 308, circularían bien convoyes de 300 toneladas.

La línea se sostendría con millón y medio de toneladas al año. Para mercancías y pasajeros, siete locomotoras -incluida una térmica para emergencias- darían a Pla-Za, el gran centro logístico aragonés, ese respaldo ferroviario que no tiene. Los detalles de estos estudios son precisos y sus costos, asumibles. Y también se han estudiado los mejores modelos de gestión: públicos, privados, mixtos o incluso a cargo de un Grupo Europeo de Interés Económico (GEIE).

Es insufrible la renuncia: el Somport se ganó en 1928. Hoy, cuando un tren une a Francia y Gran Bretaña bajo el océano y España y Marruecos empiezan a trabajar para hacer otro tanto bajo el Estrecho, París dice que no al Canfranc. La saturación de los pasos vasco y catalán aumenta y la pujanza del Ebro central -que ya afecta a Huesca- recomienda con fuerza esta alternativa, cuya ausencia tiene a Aragón en un alejamiento intolerable del continente y de sus zonas de actividad natural: Bearne, el área de Toulouse y una Aquitania con centro en Burdeos que lucha para vencer su arrinconamiento y busca, hace ya tiempo, la alianza con Aragón.

Aquitania, Bearne y Aragón reclaman y apoyan la restauración de un tren nacido de la fraternidad francoespañola y que murió en 1970 por orden de París, que niega su venia para resucitarlo. El año que viene habrá que seguir luchando por algo que no es ni antigualla, ni cabezonería, ni disparate: que funcione el ferrocarril internacional Zaragoza-Olorón, cuya mezquina anulación por el Gobierno francés

es un fracaso doloroso para España y el sur de Francia. Y, para Aragón, además, un dogal al cuello que estrangula su presente y su futuro, que no puede esperar quince años más.