



La eterna esperanza

►► Trazado ► Un tren espera en la vía junto al edificio de la estación.

LA CUMBRE HISPANOFRANCESA QUE TUVO LUGAR EN ZARAGOZA DEJÓ EN MANOS DE LAS REGIONES RESUCITAR EL PASO INTERNACIONAL DEL CANFRANC.

AINHOA CAMINO
CANFRANC

Cuando parecía que estaba todo perdido, la línea del Canfranc parece resurgir. No es una resurrección asegurada, pero al menos las opciones de lograr modernizar la línea desde Zaragoza hasta Canfranc y avanzar hacia la reapertura del tráfico internacional parecen ganar terreno después de que José Luis Rodríguez Zapatero y Jacques Chirac anunciaran, en la cumbre hispano-francesa de Zaragoza, que la reapertura «**quedaba en manos**» de las regiones.

El Gobierno Aragonés, en una rápida reacción, ha planteado la creación de una sociedad mixta para

gestionar la línea del Canfranero. Una opción bien recibida por los diversos estamentos políticos, sociales y económicos aragoneses, y que además parece contar con el beneplácito de la administración francesa, que previo al anuncio aragonés ya se había mostrado partidaria de privatizar una línea que, en el territorio galo, se debe reconstruir casi desde Olorón.

Esperanza

El anuncio del Gobierno de Aragón ha supuesto una esperanza para el futuro canfranqués, principalmente. El alcalde de la localidad pirenaica, Fernando Sánchez, se pronunciaba así sobre la idea de crear una so-

ciudad mixta para el Canfranero: «**Después de lo sucedido en la cumbre hispanofrancesa de Zaragoza, la creación de una sociedad mixta es, ahora mismo, la solución más inmediata y viable, y la propuesta más positiva**».

En este sentido, el edil asegura que lo importante, además de que se cree la sociedad, es que luego «**se dinamice; que no se constituya para que luego la línea se quede muerta**».

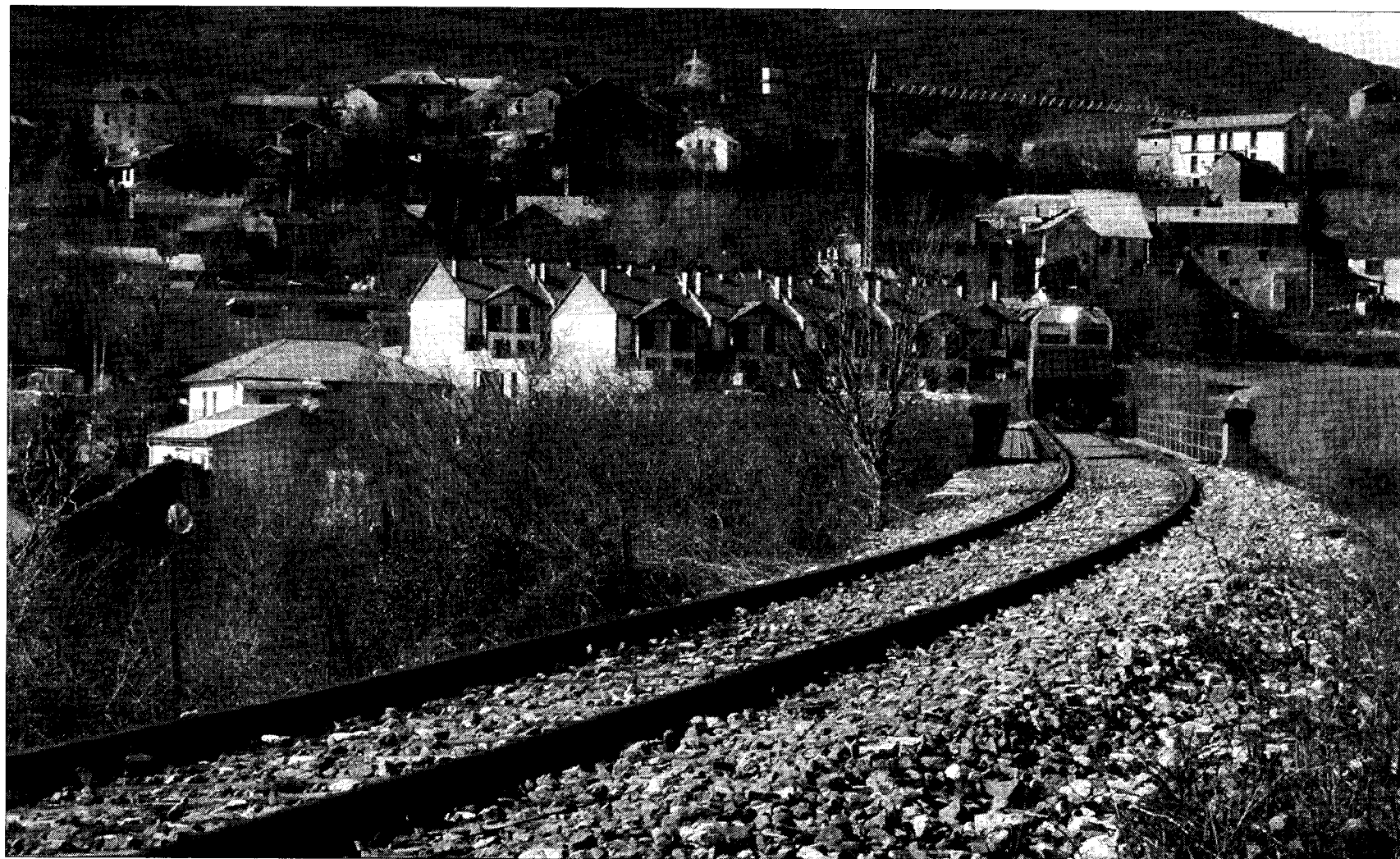
Para analizar las distintas posibilidades, el Gobierno aragonés ha anunciado ya la realización de un Estudio Económico de la Línea pirenaica. En él se recogerán las posibilidades de financiación y posterior explotación de la línea, a través de una

«La creación de una sociedad mixta es la solución más inmediata»

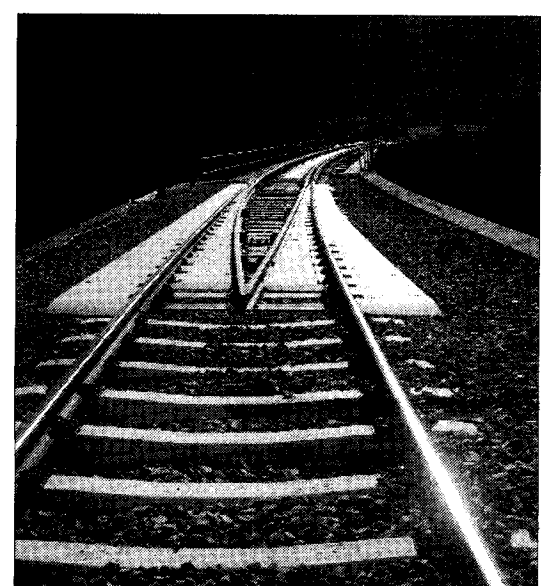
determinada figura. «**No es que vayamos a lograr la reapertura en 4 días; lo que intentamos es buscar la fórmula más rápida para encontrar los escenarios de viabilidad que garanticen el funcionamiento de la línea**», asegura el director general de Transportes y Comunicación del Gobierno aragonés, Jesús Sánchez.

Según se observa en el estudio, la idea de la administración aragonesa es aprovechar parte del trazado que la institución autonómica ha propuesto para llevar a cabo la Travesía Central del Pirineo (Vignemale) para el Canfranero. Así, «**unos 155 kilómetros del eje inicial,**

Pasa a la página siguiente



Arriba, el tren pasa por Castiello. A la izquierda, el convoy atraviesa un puente en Villanúa. A la derecha, un detalle de las vías de la línea. Abajo, un silo, reflejo de la vertiente comercial del trazado.



Viene de la página anterior

comprendidos entre Zuera y la salida del túnel en la vertiente francesa, discurrirán por el actual trazado del ferrocarril Zaragoza - Canfranc». Es decir, desde Zuera hasta Huesca ambas líneas coincidirán.

Además, una vez superada la futura circunvalación ferroviaria de Huesca, el Gobierno de Aragón plantea la creación de un nuevo trazado, que ahorrará los más de 40 kilómetros que supone rodear hoy en día el pantano de La Peña. La propuesta es construir dos túneles, de unos 12 kilómetros en total, por Sierra Caballera, saliendo directamente al valle del Gállego, el término municipal de Calderarenas. Con ello, el Canfranc tardará en completar el trayecto Huesca-Jaca media hora, frente a las dos horas y media que cuesta actualmente.

Errores de concepción

Sin embargo, no es la primera vez en la historia de la línea pirenaica que se plantea este trazado. Ya cuando en el siglo XIX, los ingenieros españoles y franceses estaban planeando el itinerario del ferrocarril entre

La mejor cifra de pasajeros se registró en 1947, trasladando a 300.000 personas

Canfranc y Zaragoza, la recomendación de los galos fue la de crear «un trazado lo más reducido posible en cuanto a su longitud». Frente a esto, los aragoneses apostaron por un itinerario que «vertebrase todo lo posible el territorio, pasando por

cuantas más localidades mejor».

Ahora, la propuesta del Gobierno aragonés da la razón al planteamiento francés y el proyecto de modernización que está registrando la línea reconoce la importancia de una recomendación que los ingenieros galos efectuaron tras la I Guerra Mundial: la necesidad de unificar los dos anchos de vías.

La lucha

Algo que la castigada línea aragonesa ha logrado en muy contadas ocasiones y que la administración aragonesa quiere cambiar ahora, aplicando un modelo de gestión que en

España se podrán en marcha por primera vez en 2009, en la línea Perpiñán-Figueras.

El ferrocarril entre Zaragoza y Canfranc es un superviviente. En cuanto al transporte de personas, vivió sus mejores momentos entre 1940 y 65. El tráfico de mercancías, concedido a la Compañía del Norte, misma empresa que explotaba la línea Irún-Hendaya, venía ya muy mermado desde 1930, debido a la política de precios que la empresa concesionaria aplicó en ambas líneas y que favoreció notablemente el uso de la línea vasca, que también partía desde Zaragoza.

La mejor cifra de pasajeros se re-

gistró en 1947, trasladando a 300.000 personas entre la capital aragonesa y Canfranc. Sin embargo, sólo uno de esos pasajeros empleó el tren para llegar al valle del Aspe. Este escaso uso del tráfico internacional se mantuvo constante hasta que en marzo de 1970, tuvo lugar el accidente del puente del Estanguet, que cerró definitivamente el paso.

A partir de ese momento, la línea continuó su declive, y actualmente, los principales tráficos de personas hasta Canfranc se registran durante los fines de semana, siendo, según

Pasa a la página siguiente

fuentes cercanas a Renfe, «casi nulo su uso durante la semana, sobre todo entre Huesca y Canfranc». La oferta de trenes entre Zaragoza y Huesca es de 7 diarios, más un Alta-ria, de los que 3 llegan a Jaca y 2, a Canfranc. En sentido contrario existe el mismo número de trenes.

En cuanto al tráfico de mercancías, la mayor parte del mismo lo efectúa la empresa Silos de Canfranc. «Ya estamos funcionando a pleno rendimiento, transportando hasta Zaragoza y Valencia, del orden de 1.000 toneladas diarias de cereal», asegura su gerente, Luis Encabo.

Buena acogida

Con estos datos, no es de extrañar que la propuesta planteada por el Gobierno de Aragón haya tenido buena acogida, en general. Además de la esperanza abierta en el municipio canfranqués, desde otros estamentos sociales y económicos se ha valorado positivamente la idea. El presidente de la Coordinadora para la Reapertura de la Línea Canfranc-Olorón (CREFCO), Víctor López, señala que «la línea necesita inversión,

La empresa Silos de Canfranc transporta 1.000 toneladas diarias de cereal

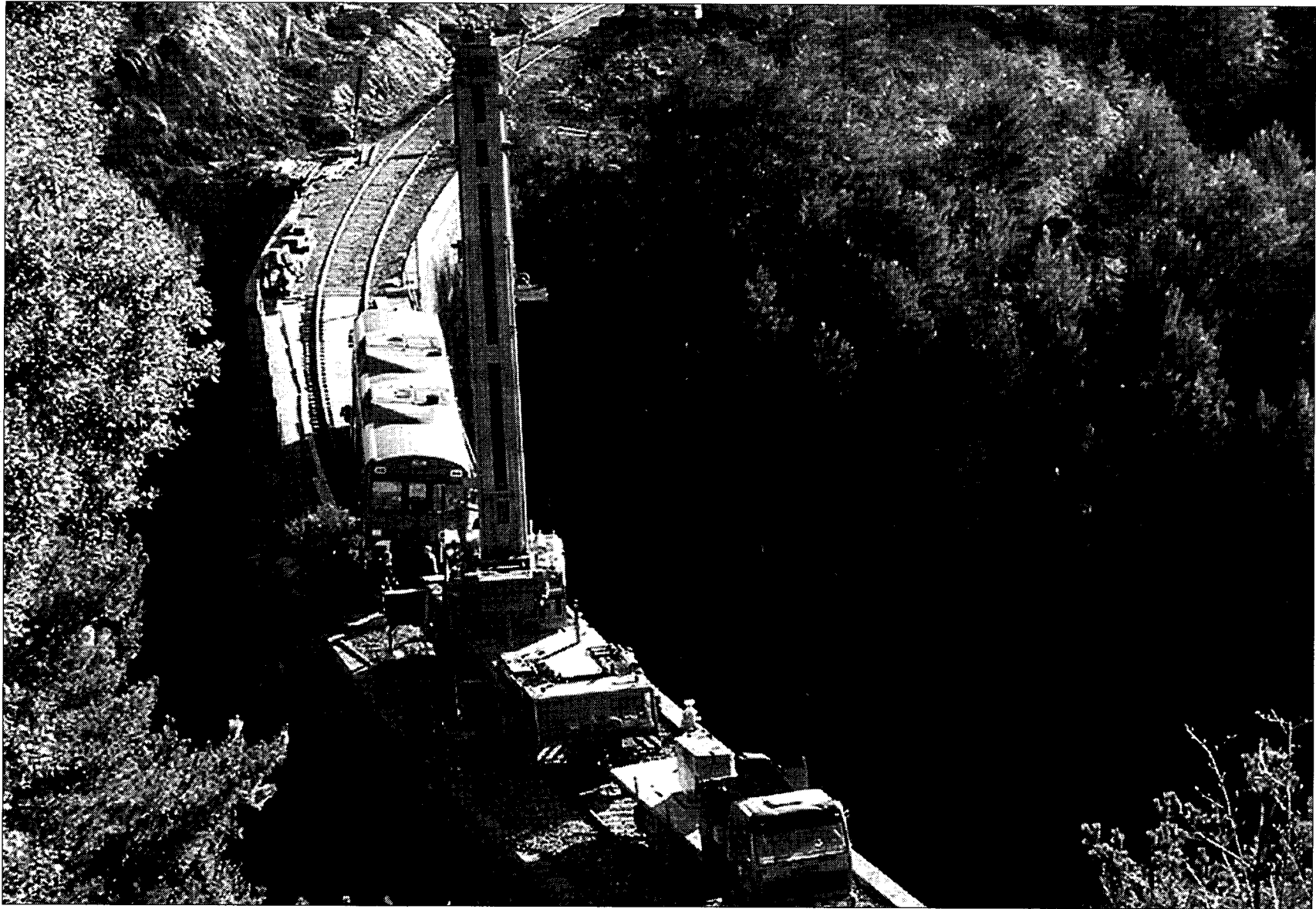
Se está a la espera de celebrar un encuentro entre Aragón, Aquitania y Fomento

de ahí que la entrada de la iniciativa privada sea una buena idea para activarla y sacarle rendimiento».

Desde la CEOS-CEPYME oscense también se ha saludado la posible entrada de capital privado y desde el valle del Aspe se ha mostrado, según fuentes cercanas al Ayuntamiento de Olorón, capital del corredor bearnés, ilusión ante una idea que «parece más adecuada a la realidad actual».

Jesús Sánchez ha recordado que «el próximo año se liberaliza el tráfico de mercancías y después, el de pasajeros, lo que favorecerá nuestra idea de sociedad mixta». De momento, el departamento de Transportes del Gobierno aragonés confirma haber mantenido contactos con «empresas de transporte de mercancías y también de pasajeros, para sondear su opinión y ver su disponibilidad».

Además, y después de haber mantenido conversaciones con el gabinete del secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Víctor Morlán –que ha confirmado la intención de Fomento de continuar el plan de electrificación y modernización de la línea hasta Canfranc– se está a la espera de celebrar



►► **Susto** ► Imagen de uno de los accidentes del canfranero.

A. C.



►► **Construcción** ► Obras de acondicionamiento en uno de los puntos de la vía.

A. C.

un encuentro entre Aragón, Aquitania y el citado ministerio para «comenzar a hablar conjuntamente del nuevo escenario», apuntó Sánchez.

El director general de Carreteras dice que lo importante es «saber con quien vamos a contar para esa sociedad». Tanto el alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez, como el presidente de la CREFCO, Víctor López, expresan su opinión sobre este aspecto: «El motor deberían ser los gobiernos regionales, con el resto de administraciones implicadas (ayuntamientos y comarcas de la línea), y después abrir la oferta a la iniciativa privada de España y Francia; desde las factorías relacionadas con la industria del motor

«En 4 o 5 años Aragón necesitará un paso por el Pirineo», asegura el alcalde

que hay en Aragón, hasta aprovechar la coyuntura que surgirá a partir del 2005, cuando está previsto que pasen las materias peligrosas por el Somport, para subirlas a un tren, y reducir, así, el riesgo de accidente en unos valles que viven del turismo y de su entorno».

La puerta está abierta y aunque asegurado no hay nada, algunos, como el alcalde de Canfranc, se muestran convencidos de que «al final la lógica se impondrá». En este sentido, el edil mantiene ésta es una línea «ya construida y de ejecución casi inmediata». «Teniendo en cuenta que en 4 o 5 años Aragón necesitará un paso por el Pirineo, creo que la línea se reabrirá». ≡

ACCIDENTES

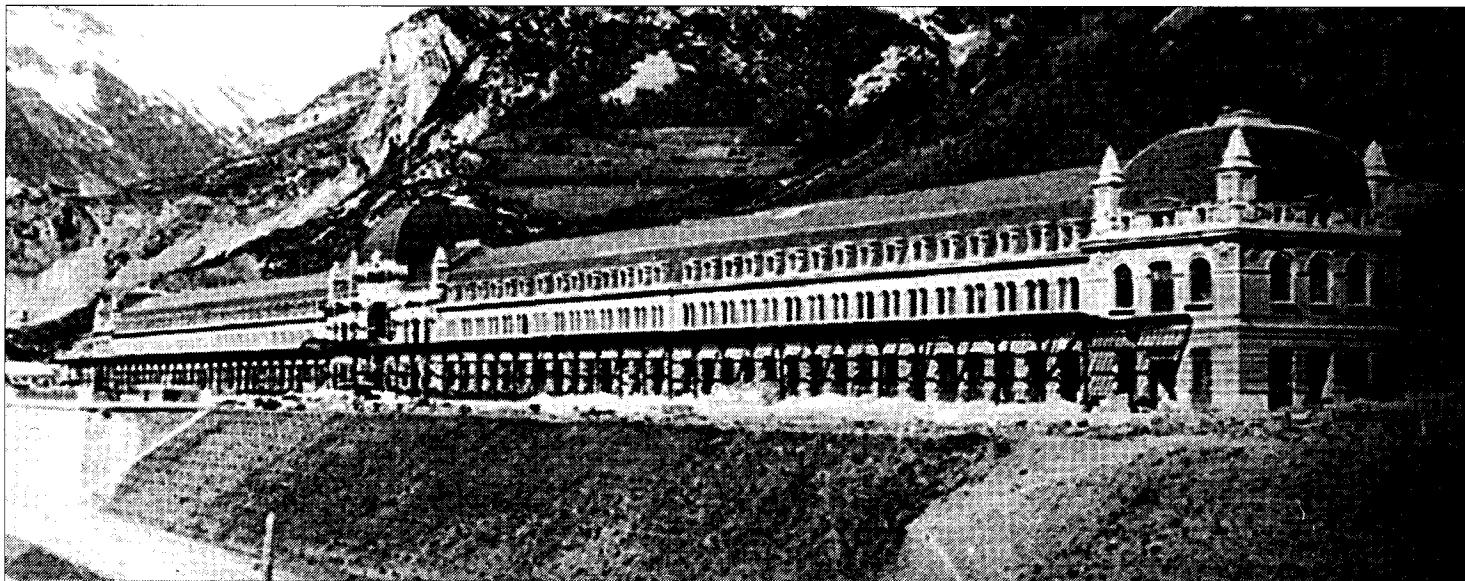
UNA DE LAS LÍNEAS MÁS DESCUIDADAS

↻ La línea Zaragoza-Canfranc vivió uno de sus peores momentos a principios de 2003. En dos meses, entre Huesca y Canfranc, se registraron 4 accidentes, que mantuvieron la línea cerrada durante más de veinte días.

↻ El primer trimestres de 2004, el tráfico entre Huesca y Canfranc se suspendió entre semana para llevar a cabo obras de mejora, por valor de 8 millones de euros. Se actuó en laderas y trincheras ubicadas en tramos complicados, se sustituyeron traviesas de madera por otras de hormigón y se instalaron encarriladoras en tramos metálicos, para evitar los descarrilamientos.

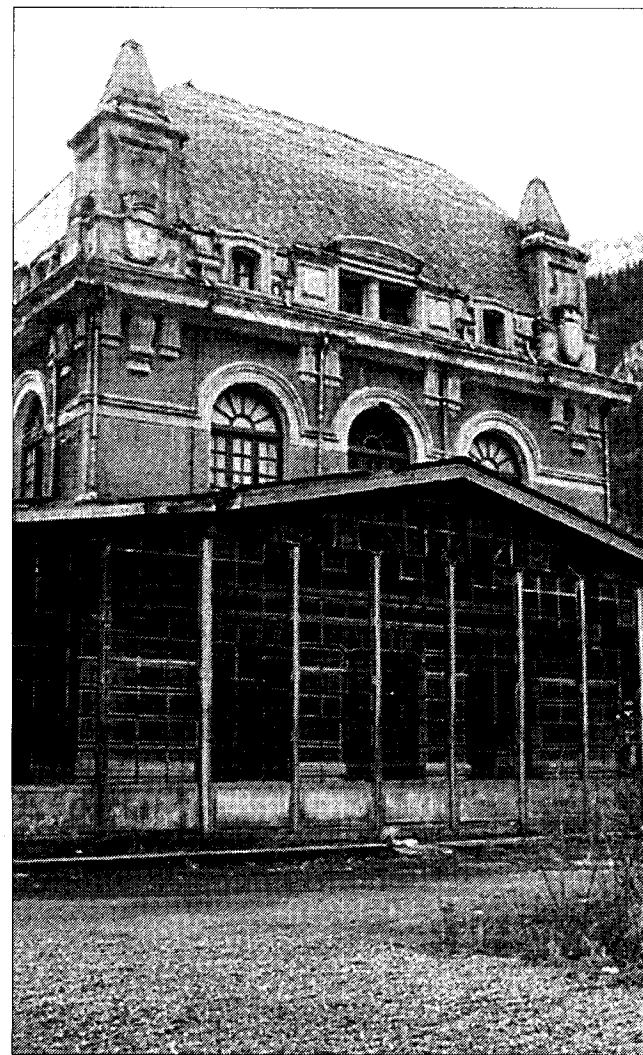
↻ La política de Renfe con la línea en los últimos años ha sido de abandono. Un informe interno de la compañía dio a conocer que de los 85 kilómetros aragoneses, 649 requerían ser rehabilitados, entre ellos, la línea del Canfranero. Por su parte, la Federación de Transportes de UGT denunció que de los 112 operarios que vigilaban y mantenían la línea en 1995 quedaban 58.

↻ El proyecto de modernización de la línea avanza a buen ritmo. La circunvalación de Huesca acaba de ser licitada y los proyectos de los seis tramos que restan hasta Canfranc, están siendo redactados.



FRANCISCO DE LAS HERAS

A.C.



EL ANTES Y EL AHORA.

Arriba, una panorámica antigua de la estación de Canfranc. Debajo, el actual estado del inmueble, con destrozos en el tejado y en los cristales, junto a un cambio de agujas. Sobre estas líneas, una vista general del edificio.

La estación sale de la vía muerta

UN CONVENIO INTERINSTITUCIONAL HARÁ DE CANFRANC UN CENTRO HOTELERO.

A.C.

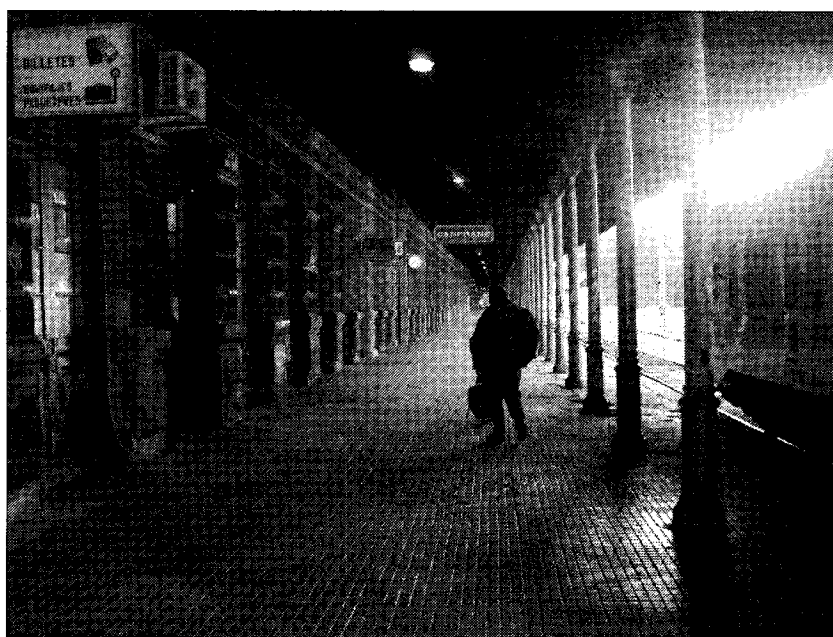
CANFRANC

Ya no hay vuelta atrás», señalaba el alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez, al hablar del proyecto de recuperación de la imponente estación canfranquesa. A principios de este mes se dio a conocer el convenio que hará posible, tanto rehabilitar el inmueble ferroviario y convertirlo en un complejo hotelero, como transformar todo el entorno de la estación en un «nuevo Canfranc». La previsión es que el documento sea ratificado por el Ministerio de Fomento, Renfe, Gobierno de Aragón, Ayuntamiento de Canfranc y Consorcio Canfranc 2000 el próximo miércoles, 29 de diciembre. Si las agendas no coinciden, «como muy tarde se hará después de Reyes».

Esta transformación traerá «una bocanada de aire fresco a la localidad y una luz a su futuro», apuntan los vecinos de Canfranc. Lo cierto es que llevan esperando el momento desde el año 2000, fecha en que se celebraron los concursos para rehabilitar el inmueble de la estación y para dar utilidad a los terrenos que los rodean. El primero lo ganó el aragonés José Manuel Pérez Latorre; el segundo, el gabinete de arquitectos MBM, encabezado por el catalán Oriol Bohigas.

Hoteles y servicios

Latorre plantea un hotel de 159 habitaciones y una serie de servicios comerciales en la planta baja del inmueble. En el ala sur prevé la instalación de los restaurantes y cafe-



► Desolación ► Un viajero se apea de uno de los trenes.

A.C.

terías. La norte la reserva para las oficinas de dirección y para crear una serie de salas de reuniones y convenciones. En total, el presupuesto que se preveía en el 2000 para esta obra ascendía a 14,4 millones de euros.

Sin embargo, como señala Sánchez, «cuanto más tiempo se deje pasar sin hacer nada, los costes de la obra serán más elevados». Cabe recordar que el propio arquitecto zaragozano elaboró un estudio en el 2001 para conocer el estado real del inmueble. Entre las conclusiones de Latorre destacan las siguientes: «La cubierta de pizarra está repleta de boquetes, hay que cambiar todos los pilares que sustentan las marquesinas, es necesario rehabilitar numerosos elementos decorativos y se requiere una limpieza del interior del inmueble, para poder diagnosticar la estructura y el estado del hormigón, afectado por numerosas filtraciones». Deficiencias que, en estos tres años de inactividad, el frío, la lluvia, la nieve y el viento han intensificado.

Por su parte, la idea de Oriol Bohigas tiene como fundamento principal la transformación de la actual carretera en un vial peatonal. Así, el tráfico rodado y el ferroviario, se trasladarán a la zona trasera de la estación, más cerca del monte. En el centro se contempla un sistema residencial de hoteles, apartamentos y comercios, lugares de recreo y restaurantes. Al norte proponen un edificio de 62 metros, destinando 20 plantas al hotel y el resto, a apartamentos. Al sur, habría un pabellón de hielo, con restaurante y piscina y, en la actual zona de máquinas, los catalanes proyectan un lugar con equipamientos museísticos y bibliotecarios. ≡