

CENTENARIO DEL TÚNEL. ACTO INSTITUCIONAL

# Aragón y Aquitania ven «más cerca» la reapertura del ferrocarril de Canfranc

Luisa Fernanda Rudi marca como fecha el 2020, cinco años después de que el tren llegue a Bedous (Francia)

El alcalde pide a la presidenta que haga lo posible por enmendar la escasa partida en los Presupuestos

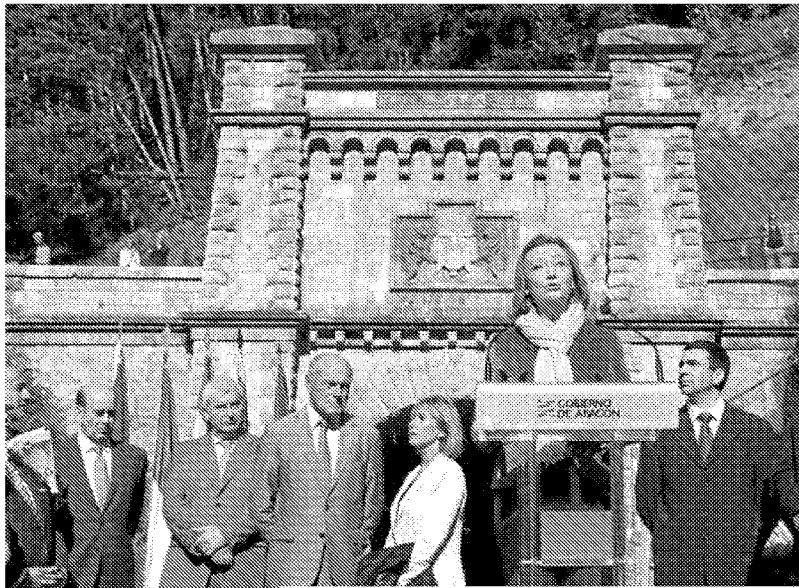
CANFRANC. La presidenta de Aragón, Luisa Fernanda Rudi, y el presidente de Aquitania, Alain Rousset, ratificaron ayer su compromiso en favor de la reapertura de la línea Canfranc-Olorón, durante la conmemoración del centenario de la perforación del túnel ferroviario. La boca española acogió el acto institucional, en el que quedó patente el apoyo a la reapertura, que «está más cerca», aunque como pronto, la fecha marcada es el 2020. De fondo, pancartas reivindicativas en castellano y francés para recordar a los gobiernos que el tráfico por tren lleva 42 años interrumpido.

Luisa Fernanda Rudi llegó a este acto en tren desde Jaca y aunque el recorrido discurrió «sin ninguna dificultad», reconoció que la modernización de la línea «es necesaria». La reapertura del ferrocarril «ha vuelto a recuperar su papel nacional», dijo, y que este tema haya figurado en la cumbre hispano-francesa celebrada la semana pasada en París «es una buena muestra de cómo por parte francesa y española se le da una gran importancia a la reapertura», que debe llevarse a cabo «en los plazos más breves posibles».

Una iniciativa en la que trabajan conjuntamente cuatro administraciones: los gobiernos de España y Francia, Aragón y Aquitania, en el marco de la Agrupación Cuatripartita en el que se están realizando los estudios técnicos. La línea Pau-Canfranc constituye una de las principales prioridades, junto con la Travesía Central de los Pirineos, según apuntó Rudi. A su juicio, las cosas están cambiando a nivel de Estado. «La verdad es que llevamos muchos años trabajando, pero tras 8 años en los cuales la reapertura había desaparecido de las agendas y había bajado a nivel regional, en este momento que vuelve a recuperar el ámbito nacional es importante para el futuro y desde la parte española vamos a seguir trabajando».

## Cuestión de plazos

En este sentido, añadió, el coste de las obras no es demasiado elevado, los estudios aconsejan su acometida «y si en el año 2020 los franceses han llegado hasta Canfranc, los españoles habremos hecho los deberes». Sin embargo, Alain Rousset marcó la fecha entre 2018 y 2020, cuando la línea «estará totalmente abierta», ya que en 2015 el tren llegará a Bedous «y tendremos la mitad del



JAVIER BLASCO

**Los discursos oficiales...** Los actos conmemorativos oficiales se celebraron delante de la boca española del túnel de ferrocarril. En la fotografía, la intervención de Rudi, que estuvo flanqueada por su colega de Aquitania, Alain Rousset (izquierda), y por el alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez (a la derecha).



J.R.

**...y las pancartas** No faltaron las pancartas reclamando la reapertura del Canfranc y la modernización de la línea, exhibidas frente a las autoridades y colgadas junto a la boca del paso subterráneo. Los franceses también portaban carteles con el lema 'El Bearn dice sí al Pau-Canfranc', y hasta camisetas.

camino hecho». En este sentido Rudi subrayó que «ojalá fuera posible, aunque en la fundación transpirenaica se trabaja con el calendario hasta 2020» y reconoció que España «podría adelantarlo» porque la línea ya llega hasta Canfranc y únicamente «hay que modernizarla».

En cuanto a la conmemoración apuntó que el objetivo es recordar un acontecimiento histórico importante para aragoneses y aquitanos, que marcó la ruptura de una frontera física como es el Pirineo, iniciando una vía de comunicación «que ha pasado por momentos de luces y sombras».

Fernando Sánchez, alcalde de Canfranc, recordó que en 1928 el tren pasó por primera vez y después ha habido «épocas buenas y malas», con un punto de inflexión, el año 1970, cuando un tren de mercancías provocó el hundimiento del puente de L'Estanguet, que supuso la suspensión del tráfico. Pero mostró su convencimiento de que el Canfranc «se va a abrir», aunque «no se hacen las cosas lo rápido y contundente que nos gustaría». Recordó que «no hemos tenido buenas noticias en los presupuestos generales (solo hay 100.000 euros consignados)», por ello pidió a Rudi «que haga lo posible por enmendarlos». En el acto institucional también participó el alcalde de Olorón, Bernard Uthurry, satisfecho por los pasos que se están dando, porque ahora «Europa nos apoya».

## Políticos y empresarios

El acto contó con la presencia de representantes políticos de todas las formaciones. Estaban alcaldes de los valles de Aragón y del Aspe; el director de la Red Europea de Movilidad, Jean-Eric Paquet; o Manuel Teruel, presidente del Consejo de las Cámaras de Comercio de España. Éste indicó que solo hacen falta dos cosas para la reapertura, la voluntad, «que ya se tiene», y una pequeña inversión, «no hay que hacer nada nuevo». Los empresarios están convencidos de que es una vía «sostenible y necesaria». Por su parte, el PSOE «espera que el gobierno central rectifique de forma inmediata» para licitar ya el Canfranc.

Como en octubre de 1912, cuando se unieron las bocas francesa y española a varios centenares de metros bajo las cimas del macizo pirenaico, el acto finalizó con música, pastas y champán.

**LAURA ZAMORAÍN**

## CENTENARIO DEL TÚNEL. MARCHA REIVINDICATIVA

**Las asociaciones** | Miembros de Creloc y Creloc recorrieron a pie parte de los casi 8 kilómetros del paso subterráneo para reclamar que los trenes vuelvan a circular. Accedieron al interior desde el túnel carretero

# Abrazo en una galería vacía

**S**i se quisiera, mañana podrían pasar los trenes por el túnel de Somport. Los que ayer acudieron al acto organizado en el interior del túnel, pudieron comprobarlo, ya que se encuentra en «perfectas condiciones» para que se utilice para lo que se creó: la circulación de trenes. La Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefo) y la organización homóloga francesa, Creloc, protagonizaron ayer un recorrido por el interior, al que no asistieron autoridades y que fue conmemorativo y reivindicativo a la vez.

A las 10.15 los asistentes entraron en autobús por el túnel carretero hacia el ferroviario, a través de la galería de evacuación número 13, y marcharon por dentro del túnel en dirección a Francia. Después de unos pocos metros a pie y dejando a lo lejos la entrada española, que se distinguía perfectamente, ya que el túnel es prácticamente recto, se encontraron con el grupo francés, que llegó en sentido contrario a los españoles. Todos al grito de «reapertura».

Bajo el macizo pirenaico y aproximadamente en el mismo lugar, simulaban el calce de las galerías de avance del túnel en 1912. La única diferencia es que en esta ocasión, el encuentro se produjo después de romper una lámina de papel, en lugar de la roca, como ocurría hace 100 años. Fue un acto sencillo, pero muy emotivo e

«importante» para ambas coordinadoras, ya que se puso de manifiesto la utilidad actual del túnel ferroviario de Somport para el paso de trenes. «Reúne las condiciones óptimas, esta en perfectas condiciones y hay túneles en esta línea en peor situación que este», explicó Benjamín Casanova, portavoz de Crefo. Además tiene el gallobo suficiente para que pasen los trenes y se puede poner la catenaria, «que hay gente que decía que no».

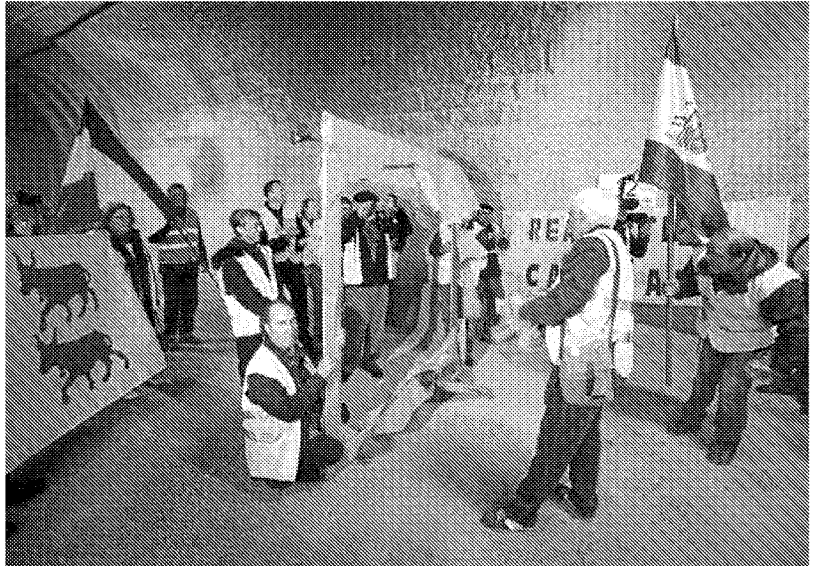
La reivindicación no faltó y tanto españoles como franceses portaron pancartas en las que se podía leer «Reapertura ya» o «Modernización del ferrocarril». «Hoy estamos aquí para conmemorar el centenario de la unión entre Francia y España en este túnel, pero a la vez que celebramos tenemos que hacer reivindicación, diciendo que lo que pasó hace cien años se tiene que volver a repetir, porque el túnel no puede estar vacío, tienen que volver a pasar los trenes y hay que decirles a los gobiernos que tiene futuro», apuntó Casanova.

En este sentido, no se cansa de repetir que todos los estudios avanzan este proyecto, «y estamos diciendo que este túnel tiene vida». Le hubiera gustado que en el acto de ayer tanto la presidenta del Gobierno de Aragón como el de Aquitania «hubieran dado un paso más y decir no solo con palabras, con hechos, que este túnel se va a abrir porque es lo que demanda la sociedad». Pero no en 2020, porque a su juicio, «podría estar abierto en 2018».

Por su parte, Alain Casanova-Piarrot, presidente de Creloc, reconoció que este acto «para nosotros es muy importante», pero hay que mirar hacia delante y el futuro es la reapertura. Recordó que faltan 32 kilómetros de vías y que el presupuesto «no es excesivamente elevado». El proyecto es «fácil» de realizar, pero hay que hacerlo «rápidamente» y con más voluntad política. Le parece bien la fecha de 2015 para llegar a Bedous, «pero queremos que cuando termine esta modernización las máquinas continúen hasta Canfranc».

Las dos coordinadoras han tenido que oír muchas veces que los estudios avalan la viabilidad de la vía, como ocurrió ayer en el acto institucional. Por eso, cuando terminó de hablar Luisa Fernanda Rudi gritaron «No más estudios, reapertura». Igualmente algunas pancartas fueron colocadas junto a la boca española del túnel de Somport, justo detrás de las autoridades, y otras enfrente, portadas por los socios de Crefo y Creloc.

Laura Zamboraín



Dentro del túnel, los grupos llegados de uno y otro país simulaban el calado. JAVIER BLASCO



«Nuestra batalla es el ferrocarril», se leía en los carteles portados por los franceses. J.B.

### AL DETALLE

**Las fechas** La obra del túnel, de 7.810 metros, se inició en 1908. En cada boca trabajaron 300 obreros, que cuatro años más tarde conectaron las dos galerías. La línea se inauguró en 1928.

**Otros túneles de la época** El túnel ferroviario de Somport es el más antiguo y largo de España. Según cuenta el ingeniero Rafael López Guarga, otros de la época de dimensiones considerables eran el de La Perra, en el puerto de Pajares (3 kilómetros), de finales del siglo XIX; y en Aragón el de la Argentera, en la línea a Caspe (5 km). En los años 1950 se construyó en Teruel el famoso túnel de La Engaña (8 km), para la conexión Cantábrico-Mediterráneo, pero nunca llegó a funcionar. Otro también de esa época fue el de Somoierra (5 km).

### OPINIÓN

Ramón J. Campo

## La última oportunidad

EL GATO escaldado del agua huye y la reapertura de la línea Canfranc-Pau parece que tiene bigotes. Los gobiernos de España y Francia ya lo aprobaron en las cumbres de Santander y Perpignan, en 2000 y 2001. El socialista Alain Jospin y el conservador José María Aznar rubricaron esa recuperación de la línea ferroviaria internacional para 2006. La voluntad política murió cuando Francia cambió de gobierno y volvieron casi a 1970, cuando cerraron el tren con la excusa del accidente en el puente de L'Estanget. Al

inaugurar el túnel carretero de Somport en enero de 2003, a pesar de la oposición ecologista francesa, olvidaron el ferrocarril. Han bastado nueve años de funcionamiento de esa infraestructura para que los vecinos del valle del Aspe se manifiesten contra el paso de los camiones españoles. Se han adueñado de la vetusta Nacional 134 al pasar casi 300 cada día. Cruzan la frontera en busca del maíz, pero provocan peligro en los pueblos del Bearn, unos lugares donde el medio ambiente es un valor. Bastó que los franceses dejaran en el camino al conservador Nicolas Sarkozy a cambio del socialista François Hollande para que la reapertura creciera de estatura y en la reciente cumbre de París, Canfranc dejara de jugar en regional para regresar a primera. La política de la década del siglo XXI en el ferrocarril ha sido para olvidar en Aragón

porque de haber cumplido los acuerdos, la UE habría examinado el proyecto de la TCP sin competir con el corredor Mediterráneo y del Atlántico. Ni el presidente socialista José Luis Rodríguez Zapatero ni su compañero Marcelino Iglesias, al frente de la DGA, siguieron la doctrina de su colega aquitano Alain Roussait, quien tiene muy claro que reabrir el Canfranc es «viable, factible y rentable». Ayer llegó a adelantar dos años la posibilidad de reabrirlo —en 2018— ante la presidenta Luisa Fernanda Rudi, y su palabra tiene valor en tanto que su amigo Hollande siga en el Eliseo. Si Mariano Rajoy necesita a Francia para salir de la crisis, cruzar los Pireneos por Canfranc es el futuro para exportar mercancías en tren frente a los camiones y atraer el turismo a Aragón. Pero esta es la última oportunidad que le queda a esta línea de 'low cost', barata y eficaz.