

Tema del día Páginas 2 y 3

Infraestructuras ferroviarias

CONMEMORACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PASO SUBTERRÁNEO INTERNACIONAL

Aragón y Aquitania escenifican el enésimo compromiso con el Canfranc

Las autoridades subrayan la voluntad política para reabrir la línea férrea en el centenario del túnel

La falta de fondos para los 40 millones de euros del lado español mantiene el 2020 como fecha optimista

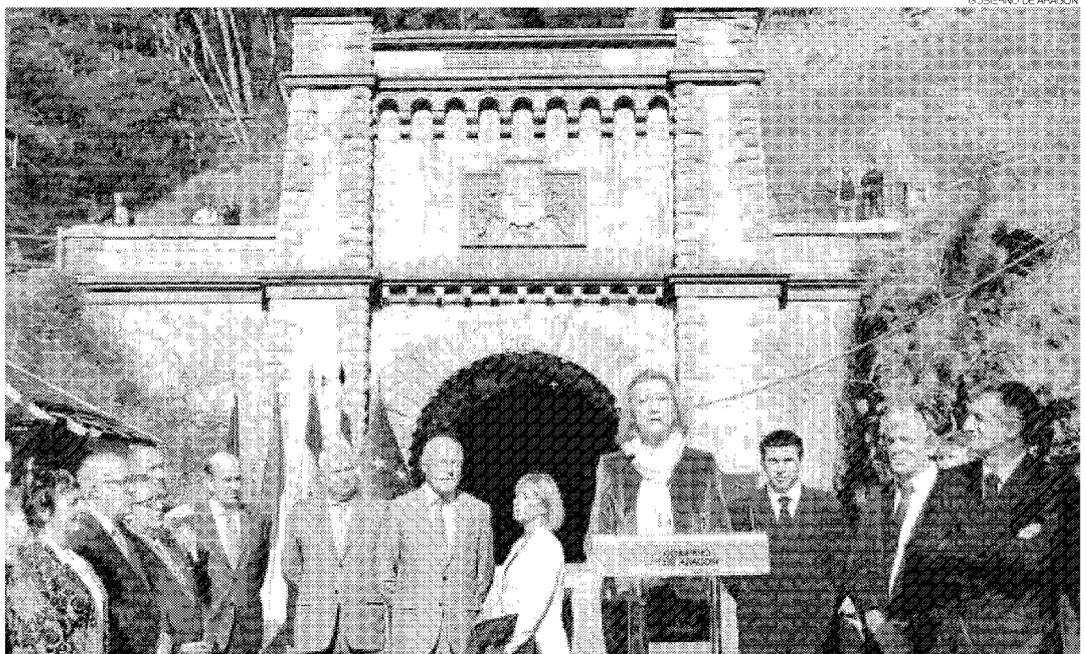
F. MANTECÓN
fmantecon@aragon.elperiodico.com
CANFRANC

Si del entusiasmo dependiera, la línea internacional de ferrocarril entre Zaragoza y Pau volvería a estar operativa hoy mismo. Al menos a tenor del decidido apoyo que le brindaron ayer las autoridades españolas y francesas, de Aragón y de Aquitania, reunidas para conmemorar el centenario de la excavación del túnel que unió ambos lados del Somport. La presidenta del Gobierno aragonés, Luisa Fernanda Rudi, enumeró razones para el optimismo en la recuperación de este proyecto, cuya ilusión «se ha mantenido viva» en los 42 años desde su cierre.

Motivos para ver el vaso medio lleno no faltan. Por ejemplo, la inclusión del eje en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 del Ministerio de Fomento, o el apoyo de la Unión Europea. Los sucesivos informes económicos encargados sobre la obra, como la propia Rudi remarcó ayer, «demuestran su viabilidad», y en el lado francés las obras hasta Bedous finalizarán en el 2015.

Además, el coste relativamente bajo de la actuación en el lado español —unos 40 millones de euros según el último informe— mantiene el optimismo. Y el apoyo recibido tras la cumbre hispano-francesa del pasado 10 de octubre, entre Mariano Rajoy y Francois Hollande —hay quien piensa que espoleado por el auge independentista a ambos lados de Aragón—, ha supuesto la guinda a las buenas noticias.

HORIZONTE 2020 // Como apuntó el consejero de Obras Públicas de la DGA, Rafael Fernández de Alarcón, el pasado mes de noviembre, la última fecha que se baraja para la reapertura es el 2020, con la conexión con el tramo francés restaurada. El homólogo de Rudi en la región de Aquitania, Alain Roussef, incluso aventuró ayer en su intervención que podría ser «para el 2018», al tiempo que llamaba a



► Rudi y Roussef, rodeados por representantes de ambas regiones, ayer.

emular «la tenacidad de nuestros ancestros» en la excavación.

Pero hay a quienes tanto optimismo no les convence. Las fechas para la reapertura han ido cayendo una tras otra. El presidente de las cámaras de Comercio españolas, Manuel Teruel, destacó ayer que el proyecto requiere «voluntad y una pequeña financiación», pero sigue sin estar claro de dónde va a salir esta. De los últimos presupuestos estatales, no.

Por todo ello, a Benjamín Casanova, portavoz de la plataforma Crefco por la reapertura, opinaba que la actuación es «factible» desde todos los puntos de vista, pero los hechos «invitan al pesimismo». Para Casanova, fue «decepcionante» que Rajoy y Hollande dedicaran «apenas unos segundos, cuatro líneas» al Canfranc en su reunión. Por ello, cada conmemoración «seguirá siendo una reivindicación» para el colectivo. ≡

LAS PLATAFORMAS PRO-REAPERTURA

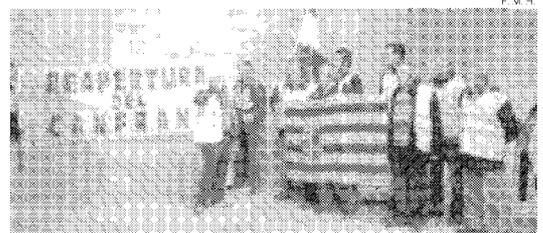
Crefco y Créloc recrean el encuentro de los obreros

Los colectivos llaman a la acción al grito de «basta de proyectos»

F. M. H.
CANFRANC

Paralelamente a la celebración oficial, las plataformas pro-reapertura en el lado español y francés, Crefco y Créloc, escenificaron ayer la reunión de los obreros al excavar el último tramo del túnel, con la rotura de una simbólica pared de cartón al grito de «Hasta la victoria siempre».

Sus dos representantes, Benjamín Casanova y Alain



► Crefco y Créloc escenificaron la unión de los obreros.

Cazenave, se fundieron en un emocionado abrazo en mitad del túnel, acompañados por unos 40 miembros de los colectivos. Homajearon así a la docena de obreros que fallecieron en derrumbes en las obras, y remem-

raron la alegría que llevó a las poblaciones de ambos lados del Somport a proclamar que el Pirineo ya no existía. Cazenave, optimista, llamó a pasar «de las palabras a los hechos» a los políticos, cuanto antes. ≡



El alcalde de Canfranc pide ayuda a Rudi para la financiación

►► Entre los discursos conmemorativos, solo el alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez, añadió un sutil toque crítico a tanto optimismo. El edil socialista mantuvo el tono alegre al señalar la conmemoración como «día importante para Aragón, España y Aquitania», pero reconoció que, pese a que «los estudios avalan» la viabilidad del proyecto, «no hemos tenido buenas noticias» en los últimos presupuestos. «Quitamos los complejos e instemos al Gobierno central a actuar», animó. Para ello, pidió a «la presidenta del Gobierno de Aragón que nos ayude», un brindis que Rudi acogió con sonrisa hierática. Sánchez fue el único en agradecer a las plataformas Crefco y Créloc su apoyo constante a la reapertura. Y estos, que habían colocado pancartas reivindicativas junto a la boca del túnel donde se desarrollaron los discursos, interrumpieron el final del acto con gritos «bilingües» de «no más proyectos, reapertura ya».

►► Ambos colectivos invitaron a mirar hacia el futuro, y según el portavoz francés, Alain Cazeneuve, este podría no ser tan lejano. «Si las obras en Francia terminan en el 2015, sería perfectamente posible seguir hasta el lado español y finalizar en el 2018. Lo que hace falta es voluntad política, y en los últimos tiempos, en Francia la hay», sintetizó. Benjamín Casanova, por parte española, subrayó, en el acto conmemorativo en el túnel, que el gálbo es suficiente para cualquier tren moderno y que la infraestructura —que actualmente actúa como vía de evacuación para el túnel de vehículos— está perfectamente acondicionada. «Esto no puede estar vacío, no hay más que verlo, hay túneles en mucho peores condiciones que siguen teniendo tráfico en la actualidad», reivindicó.

REPORTAJE

Mucho 'pico' y poca pala

Desde que, en 1970, el accidente de un tren francés de mercancías provocara el cierre definitivo del túnel, los compromisos para su reapertura han sido constantes e infructuosos

EL PERIÓDICO
eparagon@elperiodico.com
ZARAGOZA

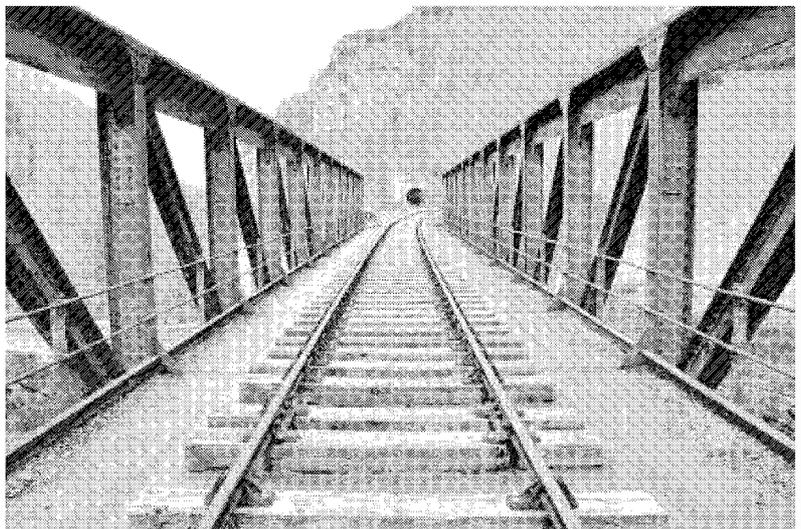
Habían pasado 42 años desde la inauguración del ferrocarril transpirenaico occidental Zaragoza-Canfranc-Pau y la estación internacional de Canfranc y 58 desde que concluyeran las perforaciones que depararon la conexión entre España y Francia. El 27 de marzo de 1970, el tren dejó de pasar por el túnel. El accidente de un convoy francés de mercancías que provocó el hundimiento del puentes del Estanguet, en el valle de Aspe, fue la puntilla para una línea que nunca tuvo un tráfico intenso. Pero sí un gran interés social, al que los Gobiernos han apaciguado pero nunca contentado.

Tras el accidente, la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (SNCF) suspendió el tráfico internacional y abocó a los usuarios de la línea a recurrir al autobús que cubre el trayecto entre Olorón y Canfranc.

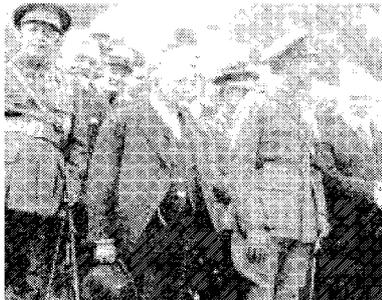
Aire comprimido

No tardaron en llegar las primeras reivindicaciones de reapertura de la línea y de un túnel de casi 8.000 metros adelantado a su tiempo, que ya introdujo la utilización de la perforación de aire comprimido y cuya dimensión obligó a los cientos de trabajadores que habían propiciado su construcción a excavar a una media de unos cinco metros diarios.

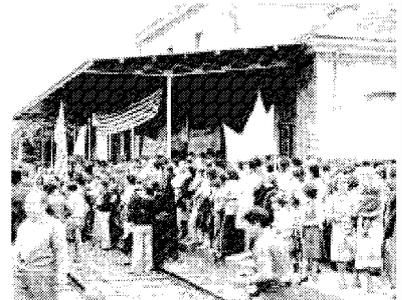
Fue el Sindicato de Inicativas y Propaganda de Aragón (SIPA) quien, a las puertas del verano de 1975, organizó un tren memorial que fue la primera manifestación realizada para reclamar la vuelta a la actividad del túnel y la conexión ferroviaria. Dos años después, el recién legalizado sindicato CCOO, se presentaba públicamente en otro tren especial que viajó hasta Canfranc para simbolizar la adhesión de los



►► Desolación ► El tramo de vía entre Olorón y Canfranc continúa siendo un monumento a la desidia.



►► Ilusión ► La apertura de la estación, en 1928.



►► Protestas ► Concentración en 1978.

trabajadores a la demanda de reapertura.

En 1978, la conmemoración del 50 aniversario de la inauguración de la línea reunió a sindicatos y partidos españoles y franceses, que organizaron nuevos trenes. Diez años más tarde, diez mil personas respondieron a la convocatoria de la Diputación General de Aragón y se concentraron en Canfranc el 17 de julio de 1988, pidiendo también la

reapertura, tras 70 años desde que echara a andar. Luego vinieron los nuevos proyectos de paso bajo el Somport y la polémica con vecinos y ecologistas o la propuesta de la *carretera rodante*.

El 22 de octubre de 1993, el Parlamento Europeo incluyó al ferrocarril de Canfranc en la red transeuropea de transporte combinado pero el desinterés político acabó por retirarlo. De igual modo sucedió con las entradas y

salidas de la línea en las redes transeuropeas de transporte.

En 1995, los alcaldes de las localidades francesas se unieron a los de las españolas para pedir la reapertura. Las movilizaciones se suceden desde entonces, así como los vaivenes políticos y sus compromisos de reapertura. Hace tres años se restauró la estación, pero la línea y el túnel siguen viendo pasar el tiempo. ≡