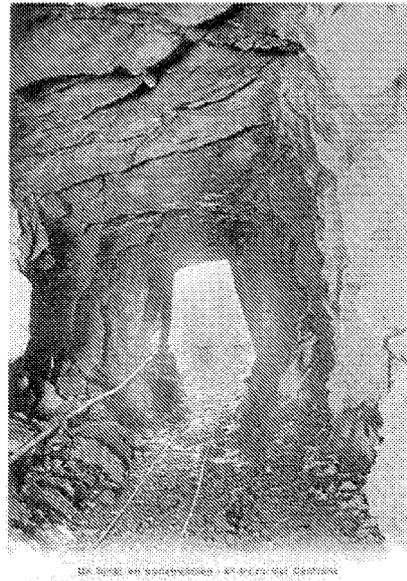
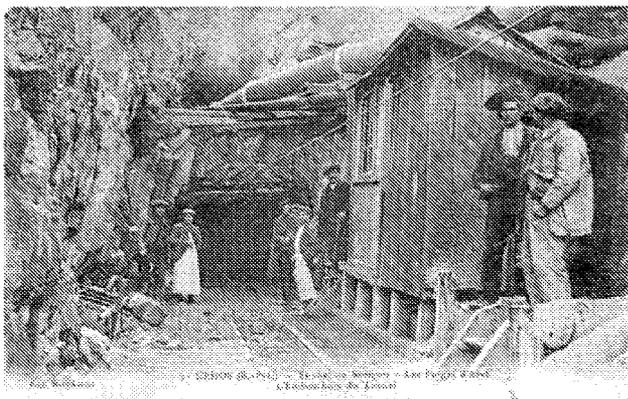


El túnel del Canfranc conmemora, en vía muerta, su primer siglo

El paso subterráneo que rompió la barrera de los Pirineos fue el más largo de España, una gran obra de ingeniería por donde desde hace más de cuatro décadas ya no circulan los trenes



La fototeca de la Diputación conserva algunos testimonios gráficos que reflejan cómo fueron aquellas obras, realizadas en condiciones muy duras, aunque ya se contó con perforadoras de aire comprimido. En la imagen de arriba se puede ver a los trabajadores llegados de todo el país en la boca española, donde emergió un poblado (Los Arañones) que junto a la estación es el germen del actual Canfranc. Sobre estas líneas, la embocadura francesa de Forges d'Abel y uno de los tramos interiores en construcción. LABOUIE FRERES/MARY LACAL/AUTOR DESCONOCIDO

HUESCA. Aragón y Aquitania celebran hoy por todo lo alto y con tintes reivindicativos los 100 años del túnel internacional de Somport o del Canfranc, el primero en romper la barrera de los Pirineos (el 12 de octubre de 1912 se acabó de perforar y se encontraron las dos galerías avance). Las asociaciones francesa y española por la reapertura recorrerán parte de sus 7.810 metros, mientras las autoridades, encabezadas por los presidentes regionales, y todos los partidos políticos conmemoran esta fecha histórica al pie de la boca española.

El túnel funcionó durante 58 años, pero ya lleva 42 cerrado y sin perspectivas cercanas de reanudar el paso de los trenes. Su única función, hoy por hoy, es servir de galería de evacuación del túnel carretero. De lo que fue, una obra única y adelantada a su tiempo, solo quedan las vías ocultas por grava y una capa asfáltica, una vez retirada la catenaria.

La perforación del Pirineo central a través de un túnel ferroviario constituyó «una osadía» desde el punto de vista de la ingeniería y «un gran reto» político con la apertura a Europa, afirma el representante del Colegio de Ingenieros de Caminos de Aragón, Rafael López Guarga, director además de las obras de túnel carretero abierto en 2003. Recuerda que solo había precedentes similares en los Alpes (para hacer la obra se visitó el Simplón, de 20 km.). En Lérida se proyectó uno pero no se llegó a hacer.

Sirvió para ensayar mejoras, como el empleo de la perforación con aire comprimido e hidráulico, y se utilizaron métodos de cá-

culo inéditos en el país. «Perforado según los últimos adelantos y precursor de otros túneles de gran importancia que habrán de construirse en España», escribía en 1911 otro ingeniero de Caminos, Manuel Aguilar, autor del proyecto que ejecutó por contrata la sociedad Calderai y Bastianelli.

El calendario de obras para cuatro años obligó a excavar diariamente entre 4 y 5 metros. A pie de obra hubo que hacer talleres mecánicos y de carpintería, fraguas, almacenes para guardar las perforadoras, una cochera de locomotoras y dos polvorines. Para alojar a los obreros, dos edificios con capacidad para 250 cada uno, un hospital para los heridos que no pudieran ser trasladados a Jaca o Zaragoza y las sedes de la inspección del Gobierno, la empresa contratista, el cuartel de la Guardia Civil y varias cantinas.

La contratista daba primas por cada metro de avance sobre tres fijados para el jornal. «Apenas estaba limpio de humo el avance, los obreros llenaban con rastrillos los cogedores y estos se transportaban en cadena al vagón», contaba el ingeniero Aguilar, quien tuvo graves dificultades por la aparición de manantiales (el primero a 123 metros de la boca), ya que obligaba a interrumpir el tajo.

Rafael López Guarga rememora las duras condiciones de trabajo, con numerosos accidentes, en condiciones insalubres y altas temperaturas. Murieron una docena de obreros, bajo las rocas arrancadas por la dinamita o atropellados por las vagonetas, cuenta el periodista Juan Gavasa en un libro, en el que también se hace eco de las huelgas, auspiciadas por los estallidos anarquistas de la época y reprimidas por la Guardia Civil; o de las visitas del rey Alfonso XIII.

Mirando al futuro, el ingeniero López Guarga opina que existen razones «de peso» para rehabilitar el Canfranc, con una obra duradera y a un coste aceptable. «Realizando las obras necesarias, sería posible la reapertura del túnel ferroviario acorde con la normativa vigente». No es impedimento que dé utilidad al Somport como galería de evacuación, porque se llegó a un acuerdo con Renfe para que si un día se reanuda el servicio, el túnel de carretera se utilizara también para la seguridad del ferrocarril.

Este ingeniero cita el ejemplo de Italia, que ha multiplicado por seis el transporte transalpino de mercancías y ha construido dos grandes túneles de baja cota, «pero hay que tener en cuenta que los antiguos túneles han estado más de 100 años en funcionamiento a pleno rendimiento e incluso actualmente no van a ser retirados del servicio».

M^o JOSÉ VILLANUEVA

La vía férrea del XIX clama una reforma integral que nunca llega

Seis meses después de que la DGA anunciara la compra del edificio de la estación internacional, no hay fecha para la firma

HUESCA. Velocidades limitadas a 60 kilómetros por hora en muchos tramos o incluso a 50 para

los trenes de mercancías hacen que la línea Zaragoza-Canfranc, que conserva el trazado del siglo XIX, no sea competitiva. El viaje completo dura 4 horas y diez minutos frente a las dos horas por carretera. Pero no solo eso, pone en evidencia el grave deterioro de una vía que clama con su traqueteo una reforma integral.

La apuesta por la reapertura de

la línea internacional Canfranc-Olorón ha estado en boca de todos los gobernantes e incluso se ha incluido en el acuerdo de la cumbre bilateral que España y Francia suscribieron el miércoles. Sin embargo, en los presupuestos para 2013 no hay ni un solo euro previsto para mejorar una vía (solo 100.000 euros para el túnel) que se encuentra en buenas condicio-

nes hasta Huesca, pero que a partir de ahí la velocidad ha pasado en algún tramo de 110 km/h a 60 km/h por su mal estado, recuerda Luis Granell, de Crefo. En muchas zonas, los carriles aún están unidos por bridas de metal y con traviesas de madera, que producen el traqueteo. La última reforma fue hace dos años entre Santa María y la Peña y Anzánigo don-

de se colocaron vías recicladas; y más tarde, hubo otra obligada por un descarrillamiento entre Castellillo y Villanúa. Solo son parches.

Por otro lado, el Gobierno de Aragón apuntó el viernes que el Ministerio de Hacienda tiene que dar ahora el visto bueno al convenio para comprar la estación internacional por 310.062 euros.

E. PUÉRTOLAS

TESTIMONIOS | EL NUEVO PUEBLO NACIÓ A LA VERA DEL TÚNEL Y LA ESTACIÓN. LOS MAYORES RECUERDAN LO QUE CONTABAN SUS ABUELOS

«Al dejar de pasar los trenes, el pueblo se vino abajo»

CANFRANC. El túnel, junto a la construcción de la estación internacional, supuso el nacimiento de la localidad de Canfranc y su época de esplendor. Algunos vecinos de Canfranc recuerdan esos años, en los que todo «era muy diferente», y también la época de decadencia, cuando los trenes dejaron de cruzar la frontera y todo el pueblo «se vino abajo».

Julián Herrezuelo, Mariano Torrero y Elvira Pascual todavía no habían nacido cuando se inauguró el túnel ferroviario de Somport, pero conocieron de primera mano todo lo que rodeó al ferrocarril en los años siguientes a la inauguración. De las obras del túnel conocen poco, únicamente «los comentarios de los abuelos cuando éramos chavales», pero son conscientes de que murió mucha gente ya que «las obras se hacían únicamente a base de personas y traían consigo muchos accidentes».

Cuentan que trabajaban cientos de personas, la mayor parte venían de fuera y para ellos se montaron unos grandes barracones, «tal y como hemos visto en fotos antiguas». También se construyeron unos pabellones para empleados de la estación. Todo esto significó «el nacimiento y origen de Canfranc, gracias al ferrocarril».

El padre de Julián era carabnero y hacía servicio en la boca del túnel «y alguna vez, cuando tenía 6 o 7 años, le solía llevar la merienda», recuerda. «Canfranc antes era para lo que había sido hecho Canfranc, para el ferrocarril, y había muchísimos empleados de Renfe, Guardia Civil, Carabineros y aduanas». Sin embargo, lamenta, «el pueblo se ha venido abajo desde que desapareció el ferrocarril, las aduanas dejaron de existir, los empleados se fueron marchando y también había una colonia francesa que igualmente desapareció».

Transbordos en los muelles

Hace pocos días Julián se encontró con el que era administrador de aduanas de Canfranc. «Me preguntó por el pueblo y yo le dije que ahora es muy distinto al que él vivió, únicamente un pueblo turístico». Y es que en la estación internacional se encontraban todos los servicios: correos y telégrafos, policía, viviendas, el Hotel Internacional «y hasta un cine», como recuerda Mariano. El correo salía a las 16.30. «A esa hora la estación era el no va más, porque todo el mundo estaba ahí, era un punto de encuentro y reunión». El tráfico de mercancías era muy elevado «y por esta frontera pasaba de todo», añade. Entre otras cosas, naranjas, cuyo transbordo para que pasaran a Francia se realizaba en los muelles de Canfranc.

Precisamente en estos transbordos trabajó Elvira. «Había que hacerlos porque el ancho de vía no era igual y nos llevábamos muchas naranjas a casa, porque en esa época había necesidad de alimentos, y no éramos las únicas que lo hacíamos», reconoce. «De jóvenes íbamos a pasear por la estación, había mucha animación porque era el lugar de encuentro. Íbamos a las cuatro de la tarde y ahí te encontrabas con toda la gente».



Mariano, Julián y Elvira, en la boca del túnel. | ZAMBORAÍN

Posteriormente el ferrocarril desapareció y todo ha ido a menos. «Me da mucha pena ver la estación y su entorno como está ahora, con lo que esta estación ha sido», añade Elvira. Había mucho tráfico ferroviario, sobre todo en la segunda Guerra Mundial, «y de toda España y Portugal pasaban cosas hacia Francia», apunta Julián. Ahora únicamente sale de Canfranc un tren diario cargado de maíz, cuya mercancía llega en camiones desde Francia.

Julián aún tiene esperanzas. «Parece que el ferrocarril vuelve a resurgir, en París el presidente francés y el español han vuelto a hablar». Los tres confían en que algún día, los trenes volverán a pasar por Canfranc, «pero ya nada será lo mismo, la estación internacional nunca tendrá el uso que antiguamente tenía».

LAURA ZAMBORAÍN