



El túnel -en la imagen la entrada española- llevó cerrado desde los años 70

FABIAN SIMÓN

Agentes sociales y políticos recordaron ayer, en el centenario de la construcción del túnel, la importancia económica de reabrir esta línea internacional

Aragón suma esfuerzos para reabrir el Canfranc

YOLANDA AZNAR
ZARAGOZA

En octubre de 1912 se iniciaron las obras del túnel del Canfranc. Tras un largo y complicado proceso, más de una década después un tren pudo cruzar por primera vez la barrera de los Pirineos. Sin embargo, poco duró el sueño. El 27 de marzo de 1970, tras el descarrilamiento de un tren de mercancías, el Gobierno francés decidió unilateralmente cerrar el túnel transfronterizo que unía ambos lados de la frontera. Acababa así la historia del «canfrancero», término con el que se conoce popularmente al tren que cubría el trayecto entre Zaragoza y Pau. Se cerraba una página de la historia de las comunicaciones transpirenaicas, y la seguridad de la línea fue la excusa utilizada para cerrar el paso.

Desde entonces, su reapertura ha sido un clamor en Aragón. Varios han sido los proyectos que se han puesto sobre la mesa para que los trenes volvieran a cruzar la frontera. Sin embargo, todos ellos han quedado en papel mojado. La falta de voluntad política, sobre todo por parte del Gobierno francés, ha echado al traste cada una de las iniciativas. Ahora la tendencia parece invertirse y, tras muchos años de espera, Aragón comienza a ver la luz al final del túnel. Por primera en estos años se trabaja con un calendario de obras y se habla oficialmente de las inversiones necesarias.

Para la Comunidad se trata de una infraestructura «irrenunciable». Con su reapertura, Aragón conseguiría salvar la barrera de los Pirineos y se conectaría con el centro de Europa a través de unas comunicaciones ferroviarias modernas. Se estima que más de

dos millones de mercancías puedan cruzar en tren los Pirineos, lo que le daría a la línea una rentabilidad del 3,6 por ciento al año. Además, esta infraestructura serviría para aliviar el tráfico tan congestionado que soportan los pasos transfronterizos de País Vasco y Cataluña.

El Gobierno de Aragón y el de la región francesa de Aquitania han comen-

Años cerrado
El túnel lleva sin actividad desde 1970, año en el que descarriló un tren

Luz al final del túnel
Aragón y la región de Aquitania confían en que la reapertura sea un hecho

zando a dar los primeros pasos en pro de la reapertura, y ya se habla de que las obras de modernización de la vía y la reapertura del túnel podrían estar listas entre 2016 y 2020. Ponerla en marcha requiere una inversión superior a los 400 millones de euros, la mayor parte de ellos en la vertiente francesa. Además, solo acondicionar el túnel costaría 40 millones de euros.

Ayer, agentes sociales y políticos volvieron a reclamar la reapertura de esta línea internacional. Lo hicieron en el centenario de la construcción del túnel. El acto estaba convocado por la Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco) y la organización hermana francesa Crecol.

Desde la oposición aseguraron que «no nos cansaremos de insistir» en que el paso fronterizo que permitiría la reapertura de la línea ferroviaria internacional del Canfranc es «la única alternativa necesaria, viable, sostenible, sin contestación social, barata y posible a corto plazo en nuestras comunicaciones con Francia hoy en día».

El diputado de IU en las Cortes de Aragón, Miguel Aso, «el Canfranc es, de alguna manera, el hijo que tenemos abandonado y al que hay que mimar insistentemente». Algo en lo que coinciden también los agentes sociales que ayer se dieron cita en el túnel internacional del Canfranc. Todos ellos pidieron el apoyo unánime del Gobierno central y sobre todo partidas presupuestarias para que la reapertura sea una realidad.