

EL CANFRANC, CLAVE PARA EL FUTURO DE CASTILLA Y ARAGÓN

ANTECEDENTES

En **1928** se inauguró la **Línea Internacional del Ferrocarril de Canfranc**, que atravesaba el Pirineo central y junto a las tradicionales conexiones del Norte por el País Vasco y del Mediterráneo por Cataluña, constituían el núcleo de las comunicaciones ferroviarias comerciales entre Francia y España. Tenía la ventaja además, de llegar directamente al corazón del norte de la Europa comercial y mercantil, centro de la actividad económica, en vez de al sur como hacía el Eje Mediterráneo. Su gigante estación internacional, que por su gran tamaño es conocida como **El Titanic del Pirineo**, fue centro de espionaje e intercambios comerciales, de contrabando y de personas durante la segunda guerra mundial. Hoy tras ser restaurada recientemente, ha recobrado todo su esplendor. Se puede ver el documental dirigido por **German Roda** disponible en **RTVE Play**, que cuenta toda su historia ([JUEGO DE ESPÍAS](#)).

Sin embargo, a mediados del siglo pasado, se aprovechó un pequeño **accidente** para, **en vez de solucionarlo, abandonar toda la línea en beneficio de las del Norte y el Mediterráneo**, lo que **favoreció un desarrollo desequilibrado en España**, entre la periferia norte y mediterránea y el interior, concentrando todo el crecimiento económico y la población en las periferias, **condenando así a las poblaciones del interior a la emigración**. Una decisión política de graves consecuencias para los pueblos del interior de España. Esta situación no puede volver a repetirse. Estamos a tiempo de cambiarla de cara al futuro. Por ejemplo, veamos **las conexiones ferroviarias entre Francia e Italia** a través de los Alpes mucho más altos, y a pesar de la menor anchura en kilómetros de los Pirineos, tienen hasta **seis conexiones ferroviarias** que atraviesan las montañas, mientras en España, solo tenemos **dos**, con las consecuencias antes mencionadas.

La **Unión Europea** estableció a finales del siglo pasado, una serie de **Ejes Ferroviarios** a modo de **corredores** para el **transporte de mercancías de alta velocidad**, de importancia **estratégica** para el desarrollo de las diferentes áreas geográficas europeas, **favoreciendo** un **crecimiento equilibrado** de las poblaciones y especialmente del **empleo** en las diferentes Áreas. En particular, uno de singular importancia para toda la España interior era **El Eje 16, Pau-Canfranc-Zaragoza**. Por ello, la reapertura del Canfranc estaba incluida en la **Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)**. Sin embargo, ante la falta de interés de los diferentes Gobiernos de España y Aragón PP/PSOE, **NO se utilizó esta opción**. Su abandono reiterado, provocó que **en 2011** dicha Red fuera revisada y la UE la retirara del Proyecto conjunto, por lo que ya no figuraba como eje prioritario. Con el paso de los años, tanto el paso Norte como el Mediterráneo se han visto saturados, por lo que se han ampliado nuevamente ambos corredores, **mientras siguió sin reconstruirse el del Canfranc**.

SITUACIÓN ACTUAL

Afortunadamente, con la entrada de **Chunta Aragonesista (CHA)** en el **Gobierno de Aragón** en el **2015**, se recuperó el Proyecto, estableciéndose las comisiones conjuntas necesarias entre Francia y España, y comenzando a encargarse los estudios técnicos para su realización, habiendo recibido financiación del mecanismo **“Conectar Europa”**. Está claro que “Gracias al trabajo impulsado desde CHA y al esfuerzo conjunto con los compañeros de **Nouvelle-Aquitaine**, hoy el proyecto tiene respaldo técnico, apoyo social y financiación europea”, y se ha solicitado una reunión con el primer ministro francés, **François Bayrou**, así como con el presidente de Nouvelle-Aquitaine **Alain Rousset**, para tratar estos asuntos. Para su realización, la UE contribuye con hasta **un 50% de la inversión total**, desde la redacción de los proyectos hasta la ejecución final. Fruto de todo ello, es que pronto se restablecerá el transporte de personas y a continuación el de mercancías de alta velocidad, en un horizonte 2027-2030 que se espera esté terminado completamente en el **2032**.

Además, en estos momentos la UE en su lucha contra el **cambio climático**, se ha fijado el objetivo de que disminuya el transporte de mercancías por carretera, altamente contaminante y sin embargo el más empleado con diferencia en

Europa para el transporte de mercancías, **llegando actualmente al 95%**. Por ello, la UE ha establecido varios objetivos para que, de una parte, de aquí al **2030 se alcance el 30%** del transporte de mercancías por carretera, y **para el 2050, se supere el 50%**, apoyándose para ello en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías como el **Eje 16**. Hay que señalar, que según los cálculos más optimistas, aún con las dos ampliaciones de los corredores Norte y Mediterráneo, e incluso con la terminación del Canfranc, difícilmente se superará el **14%** del transporte total de mercancías por tren, razón por la cual, **urge** la realización de esta conexión por el Canfranc cuanto antes. Otras ventajas claves que ofrece la alternativa del Canfranc son las siguientes:

- **RENTABLE**: Pues aprovecha la infraestructura ya existente, conecta los principales puertos y plataformas logísticas de las provincias españolas y portuguesas con Aquitania-Limousin-Poitou-Charentes; ofrece nuevas oportunidades dada su capacidad complementaria con las rutas ya existentes, tanto de pasajeros como de mercancías y es un itinerario **complementario y alternativo** a los actuales y saturados corredores costeros tanto por Cataluña como por el País Vasco.
- **VERTEBRADOR**: Pues **impulsa una verdadera cohesión de los territorios del interior, Aragón, Castilla, norte de Andalucía, sur de Galicia, Extremadura y Portugal; creará actividad económica, riqueza y empleo a lo largo de todo su recorrido**. Es la apuesta por una Europa de los pueblos, **del equilibrio territorial y del ferrocarril como columna vertebral de una movilidad justa**.
- **SOSTENIBLE**: Supone un ahorro de emisiones de CO2 al reducir el transporte por carretera.

LA ALTERNATIVA

Por todo ello, desde CHA defendemos que “El Canfranc ya no es una promesa, es una infraestructura en marcha. Pero no podemos permitir que todo se quede en una operación estética o en un decorado para el turismo. El

verdadero salto cualitativo es **reabrir la conexión internacional con Francia y activar la dimensión estratégica del proyecto**". Por otro lado, resulta esencial estar presentes en el **Marco Financiero Plurianual 2028-2034** que va a presentar este verano la Comisión Europea, en el que se va a exigir que se tenga en cuenta **las especificidades del pueblo aragonés y castellano**, especialmente, que los criterios para repartir los fondos contra la despoblación reflejen de verdad la realidad de Aragón y Castilla.

Por todo ello este proyecto, como decíamos antes, es vital para la recuperación de nuestras Comunidades. No podemos permitir que nuestras poblaciones del interior sean **nuevamente sacrificadas** en aras de un desarrollo no solo **insostenible** ecológicamente hablando, sino moralmente injusto.

La reapertura del ferrocarril **Pau-Canfranc-Zaragoza, entrando desde Francia por Huesca hasta Zaragoza**, llevaría hacia Madrid y las dos Castillas, además del sur de Galicia y norte de Andalucía para terminar en Portugal, **un corredor de transporte de alta velocidad de mercancías** para unas poblaciones y empresas que de otra manera se quedarían fuera de los circuitos y por tanto, de la instalación de empresas y de la creación de puestos de trabajo. La apertura de la línea traerá una esperanza de trabajo, dotándolas de la cohesión económica que les permita enfrentar su futuro con dignidad, **sin condenar a su población nuevamente a la emigración**.

Para que nuestros pueblos tengan futuro, vida y esperanza, **hay que crear puestos de trabajo dignos para sus habitantes**, que les permita comprar una casa y exigir servicios básicos esenciales de salud y educación para sus hijos, y así dejarán de ser territorios de sacrificio o de servidumbre. No se puede pedir a la gente que se sacrifique para vivir en el interior.

Precisamente publiqué hace 30 años un libro sobre las posibilidades que ofrecía **El Eje 16** con el Canfranc, y ahora estamos cerca de lograrlo. Hace pocos días se presentaron varias iniciativas ante la **Unión Europea** para impulsar definitivamente la reapertura del **CANFRANC**. Desde Jaca, **Chunta Aragonesista (CHA)** volvió a exigir que se priorice la **modernización** de la línea Zaragoza-Canfranc-Oloron y que el tramo Teruel-Sagunto reciba las

inversiones necesarias para integrarse en un corredor Cantábrico-Mediterráneo de altas prestaciones.

EL FERROCARRIL COMO EJE VERTEBRADOR

Algunos pueden pensar que estos proyectos requieren tiempo para la obtención de resultados, pero no es eso lo que la experiencia nos demuestra. Veamos por ejemplo **el caso canadiense**. El Gobierno canadiense a **mediados del S.XIX**, estaba preocupado observando como los ciudadanos de EE.UU. que se habían instalado en los **estados mexicanos** del oeste, California, Nuevo Mexico, Colorado, etc., ante la imposibilidad del Gobierno de Mexico de llevar el crecimiento económico hasta sus tierras, habían acabado proclamando primero su independencia, como hizo la república de California y antes la de Texas, para más tarde unirse a los EE.UU. de América. Ante el temor de que lo mismo pudiera ocurrir con la costa oeste de Canadá, se tomó la decisión de impulsar El **Ferrocarril Transpacífico Canadiense**, también conocido como [Canadian Pacific Railway](#). Se trata de una línea ferroviaria que conecta el este y el oeste de Canadá, **desde Montreal hasta Vancouver**. Se pretendía unir las provincias canadienses y facilitar el desarrollo económico, **especialmente en el oeste del país**. El ferrocarril fue **fundamental para la unión de Canadá y para el desarrollo económico del oeste del país**, facilitando el transporte de personas y mercancías. A día de hoy El Canadian Pacific, sigue siendo un elemento **fundamental** en el transporte de Canadá y **una conexión vital entre las costas del Pacífico y el Atlántico**. El resultado fue inmediato, hasta el punto de que en un punto intermedio del camino, existía un lago. Los ingenieros decidieron establecer la estación al sur del lago, en torno a la cual creció una ciudad. Tiempo después se dieron cuenta de que la elección había sido errónea porque planteaba numerosos problemas que no habían previsto, por lo que decidieron trasladar la estación a la orilla norte del lago. La ciudad existente en la orilla sur desapareció poco después ...

Una situación similar se vivió en **EE.UU.** El ferrocarril transcontinental de Estados Unidos, completado en **1869**, conectó las costas este y oeste del país por primera vez, facilitando el transporte de personas y mercancías a través del continente. La construcción de esta red ferroviaria, liderada por las compañías

[Central Pacific](#) y [Union Pacific](#), marcó un hito histórico y tuvo un profundo impacto en el desarrollo económico y social de la nación. EE.UU. no sería la potencia económica que es hoy sino fuera por esta red ferroviaria. Las compañías no recibían ningún pago por la obra, solamente terrenos en torno a las estaciones que se iban construyendo en el camino, en torno a las cuales pronto crecieron ciudades, y los terrenos que habían recibido las compañías, les permitían obtener grandes ingresos alquilando corrales para el ganado o construyendo diferentes instalaciones para las futuras ciudades. Es decir, el Gobierno de EE.UU. pagó el ferrocarril con los beneficios que provocó la construcción del mismo.

CONCLUSIÓN

Ni Canadá ni EE.UU. serían lo que son hoy en día sin la construcción de estas líneas de transporte. Así de rápido y de eficaz. La misma situación que se vivió en España con la construcción de **los ramales norte y mediterráneo, que han dado riqueza y prosperidad durante estos años a sus habitantes**, tanto en el País Vasco como en Cataluña, prosperidad **negada** a los pueblos del interior, pero provocando también en esos territorios problemas por la concentración de población, falta de espacio, de agua y contaminación ambiental. Ya es hora de que esa prosperidad llegue también a los pueblos del interior de España. Quienes ahora viven hacinados en la costa, les espera un interior abierto, con aire limpio y agua abundante, espléndido y lleno de oportunidades ... en cuanto el ferrocarril se haya construido. Un país más equilibrado y justo para todos los pueblos.

Chusé Inazio Felices

Economista. Miembro Fundador de CHA

Presidente del Ligallo de Emigración de CHA en Madrid