

Juan Lacasa, un luchador por el Canfranc

Antes de la aparición de Crefco, muchos aragoneses lucharon también por reabrir el ferrocarril de Canfranc; entre ellos destaca Juan Lacasa Lacasa. Licenciado en Derecho y comerciante, fue alcalde de Jaca entre 1943 y 1961. Con 18 años había asistido, en 1928, a la inauguración del ferrocarril internacional; tras el cierre de la parte francesa de la línea, escribió artículos, elaboró informes e intervino en diversos foros en pro de su reapertura. Fue quien, el 23 de junio de 1975, con motivo del tren memorial reivindicativo organizado por el SIPA, pronunció un discurso en la boca del túnel. Ya con 83 años (murió en 2004, con 93), todavía acudió a la multitudinaria manifestación que tuvo lugar el 20 de mayo de 1994 en pleno puerto de Somport.

A continuación reproducimos alguno de sus artículos, publicados en el semanario jacetano *El Pirineo Aragonés*, en los que se recogen sus impresiones en momentos inmediatos al cierre de la línea y, posteriormente, sobre las gestiones realizadas para recuperarla en diferentes momentos históricos, así como sobre el nacimiento del Créloc.

PUESTA AL DÍA DEL FERROCARRIL DEL CANFRANC

29/10/1970

Las cosas, a veces, se arreglan precisamente cuando se ponen muy mal. El deficiente servicio de esta línea férrea internacional, el lamentable accidente en el lado francés en Marzo pasado, la reducción del tránsito de viajeros, han sembrado la alarma en todos los círculos afectados, por poco sensibilizados que estuvieran, y parece amanecer un movimiento reivindicatorio y defensivo, que esperamos servirá a Aragón y a España, por tanto a nosotros oscenses y jacetanos, para no perder esta conquista de nuestros mayores, que simbolizó la europeización hace 50 años.

Tras la inquietud manifestada por diferentes órganos de prensa, entre ellos este Semanario, el 4 de julio pasado, en Huesca, quien firma estas líneas hizo presente al Excmo. Sr. Ministro Delegado Nacional de Sindicatos, con la condición de Presidente del Consejo de Empresarios, la necesidad de atender al Canfranc. El Sr. García Ramal se mostró en la mejor disposición. No cesó la atención de Sindicatos al tema. Nos hicimos presentes en las reuniones de Canfranc y de Huesca que han dado lugar a un informe amplio, elaborado con los Ayuntamientos de Jaca y Canfranc representados por sus Alcaldes señores Abadía y Aso, con la Cámara de Comercio de Huesca y con información facilitada por algunas administraciones. Todo ello, por decisión superior, ha encontrado encuadramiento adecuado en los estudios y gestiones del Consejo Económico Sindical Interprovincial del Ebro, cuyo Presidente Adjunto es don Santiago Pardo Canalis, Subsecretario de Agricultura en años no remotos, hoy Presidente del Banco de Crédito Agrícola en Madrid y Consejero Nacional del Movimiento por Zaragoza. Dicha personalidad nos ha encomendado una Ponencia dentro de dicho Consejo del Ebro. El 26 de octubre ha tenido lugar una muy importante reunión en Huesca, con la presencia sobre todo de los cuatro Procuradores en Cortes de representación familiar de Huesca y Zaragoza, señores Peña, Gabriel Ponce, Gómez Laguna y Zaldívar, más amplias representaciones incluso de la provincia de Teruel. Reinó el mayor entusiasmo, se aprobó el informe citado y se planeó un estudio de mayor importancia. Todo ello ha sido aireado ampliamente por la prensa de Huesca y Zaragoza de día 27.

Al presidir estos trabajos, con misión que nos honra y nos abruma al responsabilizarnos altamente en ella, queremos poner la máxima objetividad en lo que pudiera resultar apasionada defensa de lo aragonés, obrando con la cabeza y el corazón, con los puntos de vista, políticos y técnicos, sabiamente ponderados y sobre todo con una puesta al día de las ideas que deben hoy presidir una reordenación de Canfranc, un atrevido replanteamiento de sus fines actuales.

Cuando hacia 1920, terminada aquella Gran Guerra, se acometió la etapa final, para lograr la inauguración en 1928, Francia y España, Europa entera, eran otra cosa que

hoy. La Guerra Mundial II, el Mercado Común, el hecho descolonizador de Africa, los Planes de Desarrollo Económico de ambas naciones, los reajustes técnicos de ferrocarril frente a los automóviles y la aviación, han creado un panorama absolutamente diferente del de hace medio siglo. En muchos aspectos el Canfranc debe servir para lo que se pensó, para la penetración aragonesa hacia Francia y Europa y recíprocamente hacia nosotros, para palanca y apoyo en un Aragón renovado con el regadío y la industrialización. En otros aspectos, hay que ceñirse a las realidades innegables y no pedir más que lo justo. No puede olvidarse, por ejemplo, que entran 10 millones de extranjeros hacia España en automóviles por casi 20 pasos fronterizos pirenaicos de cinco provincias y sólo un millón entra por el tren. Y la proporción a favor de Irún y Port Bou es abrumadora, contra Canfranc y Puigcerdá, líneas montañosas. Y en cuanto a mercancías, hay tráfico coyuntural realmente, como el actual maíz que se importa por España.

Sabemos que, al reavivar las visiones que sobre el Canfranc replanteemos, se nos va a argumentar por el Estado problemas de rentabilidad, de inversión, de preferencias a cosas urgentes. Nada negamos frente a esos puntos de vista. Pero afirmamos rotundamente que por lo menos hay que estudiar si ínfimas inversiones complementarias bien dosificadas acaso pusieran en renta o en menos déficit las inversiones ya hechas por fortuna terminadas, pero que no rinden por la lánguida explotación. Deseamos la inmediata reparación del puente francés roto en las proximidades de Bedous. Queremos movernos prudentemente en los contactos con nuestros cordiales vecinos fronterizos, con amplio sentido de responsabilidad. Queremos beneficiarnos, no hay por qué ocultarlo, del excelente clima de la relación hispano-francesa actual. Aspiramos a tomar parte en los incrementos de tráfico que la integración de España en Europa ocasionará intracomunitariamente. Para esa tarea sentimos desde la Jacetania, desde estos valles que se emocionaron con el silbido de las locomotoras de vapor hoy muertas, la máxima solidaridad hacia todo lo oscense y lo aragonés,

Queremos actuar en total armonía integradora de esfuerzos. La reunión de Huesca aludida fue prueba patentísima de ello. Por eso es obligado cerrar estas líneas con la más honda gratitud hacia quienes han acogido estos trabajos, a cuantos participan en ellos. Y muy especialmente, gracias a toda la prensa provincial y regional, a las Radios de Huesca y Zaragoza y a cuantos estos días están hablando del Canfranc.

JUAN LACASA LACASA

EL FERROCARRIL INTERNACIONAL DE CANFRANC, EN PELIGRO

15/04/1971

Un reciente número de EL PIRINEO ARAGONÉS señalaba la triste conmemoración del accidente ferroviario que el 27 de marzo de 1970 cortó nuestra línea del lado francés, sin posterior reparación. A partir de julio de 1970 se hizo patente la inquietud que en esta frontera, en Huesca, en Aragón todo, surgía en la opinión pública ante esta permanencia de la interrupción.

Por decisión del Excmo. Sr. Gobernador Civil de Huesca, don Víctor Fragoso de Toro se dio cauce sindical a cuanto se venía exponiendo. El 4 de julio, en Huesca, ante el Ministro de Relaciones Sindicales, don Enrique García Ramal, hizo patente quien firma el parecer de todos favorable al restablecimiento, con la mejor acogida por el Excmo. Sr. Ministro. En el seno del Consejo Económico Sindical Interprovincial del Ebro que preside don Santiago Pardo Canalis se constituyó una ponencia que presidimos. Hubo importantes reuniones en Huesca, Canfranc y Pau en Septiembre, Noviembre y Diciembre. El Excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas de España, don Gonzalo Fernández de la Mora, en un viaje a París, mediados diciembre, realizó altas gestiones en el Ministerio francés de Transportes, como señaló ante TV Española en Barajas al regresar. La reiteración de Madrid a París era constante. En febrero de 1971, el Presidente de la RENFE, don Francisco Lozano, si bien señalaba las peculiaridades del recorrido del Canfranc, afirmaba su carácter complementario respecto a Irún y Port-Bou y añadía que en ningún momento se ha incluido el Canfranc en el estudio de líneas suprimibles. En el mismo mes hubo en Zaragoza dos conferencias que organizó la Económica de Amigos del País, con amplio eco en la Prensa.

En 4 de marzo supimos que el Gobierno de París pedía al de Madrid la garantía de tráfico mínimo y el estudio de los aspectos financieros de la explotación y con estos largos antecedentes se ha llegado a una muy importante reunión en París los días 5 y 6 de abril actual. Dentro de la lógica discreción, creemos a la vez deber nuestro informar a la opinión española del estado de la cuestión.

La negociación de París se preparó en la Embajada Española por un equipo de nueve miembros encabezados por el Ministro Consejero, don Luis Villegas Urzaiz, expertísimo diplomático y conocedor de los temas económicos y fronterizos hispanofranceses más los señores Fernández Longoria, Guerrero, Riera, Lasala, Armijo, Solé y quien firma, más el Secretario señor Calle-Cuenca, por Asuntos Exteriores, Gobernación, Obras Públicas, RENFE, Desarrollo y Relaciones Sindicales. Era para nosotros inmenso honor y responsabilidad asumir, a propuesta de don Santiago Pardo Canalis, la representación sindical española y de hecho la aragonesa como único miembro ante los equipos de París y Madrid.

La larga conversación, de cinco horas, con los franceses se desarrolló en el Ministerio de Asuntos Extranjeros, con representantes de tal Ministerio más los del de Transportes, Sociedad Nacional de Caminos Férreos SNCF, Interior, Aduanas y el propio señor Prefecto de Pau, cuya voz fue totalmente favorable al restablecimiento del Canfranc.

La postura francesa es eminentemente técnica y económica. Considera al Canfranc muy deficitario y pretende nivelarlo en sus gastos o cerrarlo. Se barajaron toda clase de argumentos. Se examinó a fondo el conjunto de relaciones ferroviarias francesas con Europa, que por el lado de Bélgica, Luxemburgo, Alemania, Suiza e Italia, además de España, alcanza a más de veinte líneas muy diversas. La representación española esgrimió la saturación de hecho en los extremos Irún y Port-Bou, las perspectivas enormes del desarrollo agrícola e industrial del Valle del Ebro, el turismo pirenaico, el Tratado Preferencial con el Mercado Común y los posibles pasos subsiguientes hacia la integración. Francia ofrece una pobre solución de recambio, suplir el muerto tren por camiones que transporten containers movidos con grúas en Canfranc y unos autobuses Canfranc-Pau y regreso.

Con todos los respetos a Francia, seguros nosotros a la vez de la firmeza de la postura española, tememos que nos quedemos sin tren, que costó un siglo de esfuerzos y con una carretera muy deficiente, taponada por camiones que maten el turismo, como ocurre ya en parte en el taponamiento y punto negro de Candanchú, impracticable a veces por la nieve, como se ha hecho patente estas semanas. Se acordó estudiar a fondo nuevo tráfico para ver de hacer nivelable el gasto francés y reunirse de nuevo en Madrid el 18 de junio inmediato.

Creemos interpretar el sentir fronterizo, el de todo Huesca y el de Aragón y aun el patrio español al decir que es imprescindible superarse en este estudio acelerado, abarcando todos sus aspectos. Sería increíble malograr el uso del enorme túnel de ocho kilómetros, a altura inferior a 1.200 metros en España y en Francia a menos de 1.100, boca de Forges D'Abel, cuando se han hecho gastos, y se piensa hacer más, en túneles de hacia 1.700 metros de altura. Sólo una auténtica autopista, al menos de perfil básico REDIA, con doce metros de calzada y arcenes, que usase el túnel readaptado, ensanchado, ventilado, asfaltado, debería permitir suprimir el tren si razones invencibles en su técnica y economía lo aconsejaban. Pero frente a esto están las recientísimas orientaciones del III Plan de Desarrollo Español, que aconseja lanzar los tráficos pesados y largos hacia el ferrocarril, como recientemente ha hecho Alemania y practican otras naciones, coordinando el tráfico privado de turismo por carretera con el público por las vías férreas.

En fin, estamos ante la más alta ocasión. Urgen los días y urge que las voces aragonesas, ordenadas, respetuosas, conscientes, inspiren al Gobierno Español en su postura. Duro sería ver morir el Canfranc. Pero aún más duro si ello ocurre ante la inconsciencia y la indiferencia de Aragón. Porque queremos ser españoles útiles y no

infra-desarrollados queremos el Canfranc renovado, equilibrado, sin déficit, sin decadencias y sin olvidos, como pieza indispensable de la relación España-Europa.

JUAN LACASA LACASA

SIGUE LA LUCHA POR EL CANFRANC

15/12/1977

En el magnífico marco del Palacio de Congresos de Jaca, que sorprendió gratísimamente a la representación francesa de París, Burdeos y Pau, se ha celebrado el 29 de Noviembre una reunión realmente importantísima, acaso la más constructiva y concreta de cuantas se han promovido desde la rotura de un puente cerca de Bedous en Marzo de 1970.

De nuestra famosa cuestión ferroviaria internacional se ocupa con frecuencia la Comisión de Límites de los Pirineos, que en Asuntos Exteriores de Madrid preside el Embajador Ramón Martín Herrero. Tal Comisión, hispano-francesa, se reunió el 4 de Julio en Madrid y creó un grupo de trabajo, de unas 10 personas, más eventuales asesores. Tal grupo se encontró en Pau el 7 de Septiembre y ahora lo ha hecho en Jaca. Encabezaba la representación francesa de 11 personas el Sr. Malaurie de la Secretaría de Estado para Transporte del Gobierno francés. Había amplia representación técnica de la SNCF y estaba también el Prefecto de Pirineos Atlánticos Sr. Maufraix. Por parte española encabezaba el Presidente de la Diputación D. Saturnino Arguis, en representación del nuevo Gobernador de Huesca, D. José Gómez Salvago. De Madrid acudieron máximas representaciones del tema ferroviario en Obras Públicas, nuevo Ministerio de Transportes y RENFE, señores Otaola, Lowy, Lasala y Fungairiño. Por las fuerzas vivas, el Sr. Borobio de la Cámara de Comercio de Zaragoza y el firmante de esta nota como experto regional del tema. Por la Diputación de Huesca el Alcalde de Jaca, D. Armando Abadía y D. Félix Recreo.

Se despachó todo el orden del día de la reunión, cuyo objeto esencial era determinar, los tráficos posibles en una línea mejorada. También, precisar las ventajas que tendría el restablecimiento en lo económico-social y los inconvenientes del abandono definitivo de la línea.

Por fortuna, en esta ocasión un informe de Madrid de los Organismos y personas citados fue mucho más concreto y optimista que en otras ocasiones. Afirma la posibilidad de que el tramo Zaragoza-Canfranc movilice hasta 250.000 viajeros año, nacionales e internacionales, y el tráfico de mercancías alcance, por ejemplo, 40.000 toneladas mínimas de Francia a España y 75.000 de España a Francia. Con esto las pérdidas de tal recorrido Zaragoza-Canfranc serían las normales en el conjunto de la red española, tan conocidamente deficitaria.

Correspondió al firmante informar sobre lo económico-social. Nuestra insistencia se centró en demostrar que, por el lado de Aragón, la región de hoy es totalmente distinta y muy superior a la de hace 50 años, inauguración del Canfranc en 1928.

Zaragoza ha pasado de 100.000 a 500.000 habitantes, tiene una industria diversificada, ampliada por el Polo de Desarrollo. Maneja unas 7.500 licencias de exportación con unos 10.000 millones de pesetas, en mas de la mitad hacia Europa. Huesca se ha

despoblado en parte en su campo, pero éste se mecaniza y se riega y lo hará mucho más. La industria eléctrico-química de Sabiñánigo y Monzón maneja cientos de miles de toneladas que el Ferrocarril no ha sabido aceptar aún.

Desde el lado francés, Pau ha crecido con el Gas de Lacq y se amputaría el marco de sus relaciones si se le privase de las ferroviarias del sur hacia España por Canfranc, limitándose a las poblaciones de Toulouse y Burdeos al Este y al Oeste. Turísticamente se controlaron en las Aduanas de Bedous-Canfranc más de 800.000 personas en 1976, en ambos sentidos, en transporte individual en plena crisis del petróleo. La presencia de España ya en el Consejo de Europa y en pocos años en el Mercado Común anima estas relaciones.

La reunión terminó casi con euforia restablecedora del tren. El 1 de Febrero habrá en Pau nueva reunión, con lectura del texto definitivo a someter a Madrid y a París. Los franceses mostraron su agradecimiento tras el almuerzo de verdadera fraternidad, en el que hablaron los señores Arguis, Malaurie, Maufraix y Abadía. Se felicitó a la intérprete que realizó una espléndida traducción simultánea.

Parece dan al fin frutos la larga etapa de esfuerzos de 7 años, pasando por las actividades del Consejo Sindical del Ebro, CESIE, el gran trabajo de informe económico-social de la Diputación de Huesca y la tarea de este grupo actual que se esfuerza en precisar.

Como aspiración en lo técnico, nos permitimos opinar que es clave el establecimiento de cambio de ejes de vagones en Canfranc. Esta inversión sería la más potenciadora de rápido tráfico. Y a la vez se habla de grandes mejoras en la Estación de Huesca, con supresión del paso a nivel urbano y un apeadero en nuevo Ensanche, evitando la compleja maniobra actual.

No cejaremos desde cualquier puesto y esperamos que el éxito corone la labor, como 50 años antes nuestras padres y abuelos lograron el enlace triunfalmente, tras decenios de tenacidad.

JUAN LACASA LACASA

HACIA EL RESTABLECIMIENTO DEL FERROCARRIL DEL CANFRANC

18/01/1979

Los cuatro últimos meses, mediados Septiembre 1978 a mediados Enero 1979, parecen excepcionalmente prometedores para el Canfranc. Hay una sucesión de fechas importantes en ellos. El 9 de Septiembre, en el Ayuntamiento de Zaragoza, en una magna asamblea de ochenta personas, convocada por la Diputación General de Aragón, se instaba a los Gobiernos de los dos países a afrontar de nuevo el tema. El 30 de Octubre, el Presidente de esa Diputación, Juan Antonio Bolea Foradada, visitaba al Ministro Oreja Aguirre que se mostró decidido partidario del Canfranc. El 30 de Noviembre asistíamos en Asuntos Exteriores de Madrid a la reunión de la Comisión española que debía acudir a París, razones personales nos impidieron ir a la capital de Francia el 14 y 15 de Diciembre, a donde estábamos citados. Esa reunión, como refleja el acuerdo escrito suscrito por los Embajadores Presidentes Martín Herrero y Michel Fontaine, es desde luego la más optimista y decidida de cuantas han tenido lugar en casi nueve años, y mucho más constructiva que las visitas a París de 1971 y 1973 que quedan ya muy lejos. Finalmente, el Consejo de Ministros español ha aprobado en 11 de Enero ese texto de París.

Los acuerdos de París representan la maduración de esfuerzos y estudios que, en medio del general desánimo y escepticismo, han ido sucediéndose casi un decenio. A los viejos textos del Consejo del Ebro siguió el momento muy importante, que data de unos dos o tres años, del trabajo general socioeconómico de la Diputación de Huesca, en el que se dedicó unas cien páginas al Canfranc. Y esto mismo indujo, al conocerlo los franceses, un trabajo de análogo carácter, por su parte, alentado por el muy eficaz Presidente Dubosq, aliado de los españoles ahora en París, que se encomendó a la Universidad de Pau y de los Países del Adour, con el aliento de la Cámara de Comercio del mismo Pau y el Departamento de Estudios Regionales, Laboratorio de Investigaciones Industriales y Urbanas. Damos estos largos títulos, al tener a la vista y leer muy detenidamente los cincuenta folios del texto, porque estimamos ha sido decisivo en los criterios de París, al dar formas concretas a la constante petición popular a niveles regionales pro Canfranc.

Especial claridad se muestra allí al analizar el tráfico general transpirenaico. Se deja en claro que el 27 por ciento es ferroviario, con 1,6 millones de toneladas en cerca de 6 millones globales. Que España es el séptimo cliente de Francia y su décimo proveedor, pero que los Pirineos Atlánticos tienen en España su primer proveedor y su segundo cliente. A la vez se recoge la nota comarcal pesimista de que el valle de Aspe, nuestro vecino tan inmediato, ha bajado de 12.000 habitantes hace cien años a 5.000 hace diez y a solo 3.000 ahora, con una desertización comparable o aun más intensa que nuestro Norte altoaragonés. Se hace pormenorizado estudio de lo ferroviario.

Se examina el tráfico carretero por Urdos-Canfranc, con 90 vehículos solo por día en los Febreros pero con puntas de 3.000 día los Agostos. En fin, se dice todo lo necesario para fijar el tema y propugnar el restablecimiento de la línea. El acuerdo de París hace alusión concretísima a este decisivo trabajo, cuya lectura recomendamos a quienes sigan con objetividad, lejanos de la política diaria y atentos a lo permanente, estos temas socioeconómicos.

El acuerdo de París es lo suficientemente preciso en sus palabras para que esta vez alimentemos más esperanzas. Se proclama que el restablecimiento del Canfranc es altamente deseable. A la vez se pide que ello se haga con garantías de viabilidad financiera y técnica. Se alude a la rápida integración de España en las estructuras europeas. Se pide buscar fórmulas de explotación conjunta a largo plazo. Consecuencia casi forzosa por parte francesa es pedir, como ya se hace desde 1973, participación de España, aunque sea parcial, en el déficit en recorrido francés. Pero también en esto parece más elástico el criterio español, como muestran sobre todo las declaraciones del Subsecretario de Ordenación del Territorio Eduardo Merigó, referidas en los diarios recientes Informaciones de Madrid y Heraldo de Aragón de Zaragoza.

Podríamos seguir este análisis y síntesis informativa, pero creemos haber dicho lo esencial. Queda solo hacer constar la honda gratitud a dos personas: el Embajador español Ramón Martín Herrero, que lleva más de seis años en la brecha con el Canfranc, aguantando con paciencia la constancia aragonesa exigente, elevándola al Gobierno español, y a Juan Antonio Bolea Foradada, que ha llevado brillantemente la antorcha de lo aragonés ante esas instancias nacionales e internacionales, recogiendo el anhelo popular, que por ejemplo se expresó también en la Jornada pro Canfranc de las Sindicales obreras. Junto a Bolea estuvieron en París el Gobernador de Huesca, José Gómez Salvago y por la Cámara de Comercio de Zaragoza, Alfonso Borobio. Sentí no acompañarles. Como viejo luchador del Canfranc quien firma, pienso que nunca es tarde si la dicha llega, y esta vez considero que estamos en puertas de ella y que podremos aplaudir las locomotoras francesas en Canfranc como lo hicieron nuestros padres en 1928.

JUAN LACASA LACASA

EL CANFRANC, INQUIETUD QUE NO CESA

05/09/1986

La bondad de amigos franceses que conocen nuestro interés de siempre por el Canfranc hizo que fuéramos convocados a título personal a una muy interesante reunión pro reapertura de la línea, que iba a tenerse en el Ayuntamiento de Bedous, el sábado 3 de agosto. Encontramos hasta cincuenta personas de muy diversa extracción, pudiendo llamarlas las fuerzas vivas del valle del Aspe, entre ellas bastantes ligados en las últimas etapas al servicio ferroviario a través del túnel. Pero también había, junto al señor Alcalde de dicho Bedous, otros muy representativos como M. Alain Cazenave, de la Confederación de Asociaciones de Usuarios del Transporte, sigla CNAUT, o un antiguo médico de la SNCF de la comarca de Bayona, M. Vaillant, que se mostraron especialmente conocedores de cuanto concierne a la línea Pau-Zaragoza. Alain Cazenave había venido a Jaca en inicio de enero de 1986, a través de la nieve del Somport, y nos había hecho entrega de un interesantísimo estudio de perfiles, topografía y alturas de la línea desde el túnel a Pau, novedades españolas ferroviarias como el TALGO, que al ser muy ligero permite facilitar la tracción y, en fin, cuanto podía ser útil para considerar la reapertura del Canfranc.

Confirmamos la observación ya reiterada del diluimiento del interés francés. Hay más deseo en Bedous que en Olorón, aquí más que en Pau, aquí más que en Burdeos, aquí más que en París, como unos grados de 100 a 0. Frente a ello, nos permitimos insistir a esos amigos, en la larga sesión de tres horas, que deben prodigar su acción reiterada, diaria, noblemente exigente casi coactiva políticamente, cerca de todos sus representantes, alcaldes de los grandes centros, consejeros generales del Departamento, consejeros regionales ahora, diputados y senadores de Pirineos Atlánticos en las Cámaras de París, ministros del ramo. No basta la voz, noble pero forzosamente reducida, de quienes están asentados en los últimos 25 kilómetros del Canfranc en el lado francés. Hay que gritar desde mayores longitudes.

También quisimos subrayar que España está haciendo mucho más que Francia por reabrir. Al menos los servicios Madrid-Zaragoza-Huesca-Jaca-Canfranc están mejorados, por ejemplo, con el TER diario desde la capital de España, el Tren Estrella a las Estaciones de Nieve o el logro elemental, pero por el que hubo que trabajar, de que no se diera por suprimible en 1984 el tramo Huesca-Frontera cuando se trataba de cerrar 3.000 kilómetros entre los 13.000 de la ya escasa red española.

Igualmente expusimos lo relativo al comercio de importación de maíz. Estos días, en alguna prensa madrileña ha aparecido muy interesante texto con la nueva situación del comercio de cereales tras la entrada de España en el Mercado Común. Pudiéramos decir que, empezando con camiones, acaso no esté lejana la llegada de lo equivalente a un tren diario de maíz, mostrando las posibilidades de tráfico. Los franceses sabían también

de la General Motors en Zaragoza. Hay que apoyarse en hechos nuevos más o menos recientes y ajustar el Canfranc a la hora de ahora.

En nuestro bucear por lo histórico del Canfranc, aunque la mera evocación no sirve para ponerlo en marcha, queremos citar dos textos, uno que nos resulta nuevo o ignorado en nuestro archivo y otro refrescado y releído. El primero es una carta manuscrita del joven Louis Barthou, ya concejal de Pau, a mi padre Juan Lacasa Sánchez Cruzat, desde Pau a Barcelona, donde vivían cada uno, recién venido Barthou de la Exposición de París de 1889, que había dado ocasión para erigir la Torre Eiffel, a la que llama muestra del genio de Francia y casi gloria de la Humanidad, muy progresista. Animaba a mi padre a visitar París. Era aún el tiempo de las diligencias, sin tren en Jaca y llegado a Olorón 6 años antes.

El otro texto, es un periódico de Pau del 18 de julio de 1861, hace 125 años ahora, en que se narran a cinco columnas los solemnes actos tenidos en este fraternal valle del Aspe con motivo de acometerse los últimos ocho kilómetros de carretera internacional, por Somport, del lado francés, con Napoleón III aún. Todo esto sorprendió a esos amigos de Bedous y nos dio ocasión a todos para reavivar la amistad transfronteriza y no cejar por la batalla. Finalmente, se nos mostró una carta de fin de junio de la gran personalidad bordelesa y nacional de M. Jacques Chaban Delmas, que afirmaba otra vez la actual gran prioridad a la ruta carretera del Somport, que imaginamos verdadero enlace a través de nosotros, de este Alto Aragón Occidental, con la red europea de autopistas apoyada en el sur de Francia.

Muy grata nos fue en Bedous también la presencia y compañía española de don Julio Ara, en representación de la Alcaldía de Canfranc. Verdaderos gemelos de Bedous, los canfranqueses son una baza simbólica y objetiva, a la vez, en la defensa de cuanto lleva su nombre.

JUAN LACASA LACASA

LA JORNADA DEL CANFRANC

22/07/1988

La fecha evocada

Han pasado 60 aniversarios. Los actores del día inaugural, 18 de Julio de 1928, han muerto hace 30, 40 o 50 años. Alfonso XII en 1941 en un Hotel de Roma, Primo de Rivera en París, solitario, en 1930, Luis Barthou bajo las balas magnificadas de Marsella en 1934, las figuras aragonesas presentes entonces, ya ausentes también hace decenios de la escena zaragozana u oscense.

Pero dejaron su recuerdo ejemplar, de vencedores, de conquistadores del enlace que había sido su ilusionada meta. Grandes sombras de aquel ayer que se hunde en la Historia, su recuerdo estimulante, ejemplificador, estaba en el ambiente, sobre todo en los corazones de algún superviviente como el que firma aquí. También por ellos debemos luchar ahora para mostrar que somos consecuentes, solidarios con su hacer, aragoneses de su altura, renovadores de su ensueño y de su logro, con glorias de ayer y con esperanzas de mañana apoyadas en el trabajo de presente.

Sin ellos, la muchedumbre de este 17 de Julio de 1988 no tendría sentido, habría visitado un paisaje pirenaico, límite de la Patria española, sin el túnel, sin la luz europea que hemos dicho se avizora por la enorme perforación. Ahora, a esperar que nuevos aniversarios no sean solo nostálgicos, sino plenos de logros, de realidades tangibles, decisivas para el futuro regional.

El escenario

En las cumbres brillaba la alta luz del verano y una primavera de mil aguas exaltó el verdor vegetal y enriquecía las laderas de la montaña esbeltísima. También allí triunfaba la memoria de los que repoblaron y trazaron defensas, de los que hicieron la explanada, de los que dejaron puestos los cimientos de la Estación Internacional.

El recorrido del tren desde Jaca nos resumía la tarea de los que horadaron túneles, tendieron puentes y viaductos, sujetaron laderas, alzaron muros, en un delirio ascendedor, en un ganar altura sobre el río, sobre la carretera y sobre las trazas del camino santiaguista. Castiello, Villanúa renovada y turística, Canfranc viejo quemado, el de la Aduana antigua aun recordada, el del fuego devastador de 1944. Nos entraba anchamente por las puertas del alma el inmenso, sublime, teatral escenario de la Naturaleza dominada por el hombre. El recuerdo de aquellos abuelos se hacía oración.

La Renfe

Hay que entonar un canto y un loor exaltado a los ferroviarios de Zaragoza, con el impulso benevolente y preceptivo de Madrid y Barcelona, que pusieron en marcha los cuatro trenes que del Ebro subieron al Pirineo, con potencia tractora, con longitud para muchedumbres que los llenaban de vida y de canciones. Y era esperanzador el que la inmensa red de la Estación, los kilómetros de vía española, tuvieran aplicación al menos una vez, la solemne y extraordinaria, la conmemorativa, la reivindicadora.

Nos parecía un sueño el jugar a ancho europeo o al menos a ensayo conectador, el tercer carril, colocado paralelo al par francés, que permitió la penetración simbólica del material español en el túnel.

Esa RENFE, tantas veces deficiente y denostada, aparecía ayer como eficaz y superadora, jugando la baza española de la reapertura. Y hay que dar el aplauso y la entusiasta ovación a quienes tras el amenazante 1984 que planeaba cerrar el tráfico desde Huesca, sostienen hoy día tras día el enlace directo de Madrid a la frontera, definen el déficit que causa pero también el tráfico potencia que lo haría cambiar en superávit. Personalicemos en Carlos García Cañibano y Antonio Sierra, ejecutivos de la V Zona en Barcelona y Zaragoza.

¿No tenemos derecho a pedir a la SNCF, bordeando la cerrazón y el empecinamiento, la barbarie del especialismo en palabras de Ortega y Gasset, de los que no saben más que mucho de trenes pero nada de equilibrios regionales, de rentabilidad social, de calidades de vida y audazmente, que acaso merezca su sarcástica sonrisa, pedirle y aun exigirle que ponga un directo de París a la Estación Internacional?

Los Españoles

No hay mal que por bien no venga. Semanas de distingos y de enfrentamientos, sutiles comunicados sobre recíprocas invitaciones, o primacías en la iniciativa, o calendarios de gestiones han abocado a un estímulo recíproco de esfuerzos. Al fin, todos presentes, todos contentos, todos unánimes, todos gritando vivas y sumando esperanzas.

Nos atrevemos acaso a desvelar de donde nació el gesto de la final concordia, del encajar intervenciones oratorias, de sumar adhesiones. Creo que fueron los Alcaldes de Canfranc y de Jaca, los amigos José Marraco y Armando Abadía, los que supieron esperar a pie firme el tren de Autoridades con la Coordinadora de Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales y los automóviles con un pleno de Consejeros de la Diputación General de Aragón. Resumamos en los nombres de Hipólito Gómez de las Rocas y de Enrique Sánchez Carrasco la capitanía de esas dos fuerzas aragonesas. Una interior satisfacción debe colmarles. Como dicen los castizos cronistas de toros cuando llegan las orejas tras los avisos “el cielo nos debía tras de tanto dolor tanta alegría”.

No vale la pena resumir discursos ni detalles oratorios. Añadamos que junto a esos nombres primordiales, bien hablaron tales primates y bien estuvieron el Presidente de las Cortes de Aragón, Monserrat Mesanza y medidas creemos las frases del Director General de Transportes Terrestres de Madrid, Manuel Panadero. Bien Marcelino Iglesias por lo oscense y bien la floreada adhesión valenciana. Bien las palabras de las Sindicales Obreras y bien todo, si alguno se queda sin picar en la máquina de escribir. Bien el presentador Jesús Dumall de canfranquesa raigambre. Bien presente el Justicia Emilio Gastón.

Los Franceses

Muchos serán los llamados y pocos los escogidos. Frente a esos miles de aragoneses, los amigos bearnesees eran realmente una muy reducida minoría testimonial, sacrificada, valiente hasta el heroísmo.

Resumiendo también entre ellos, decisivas nos parecieron las voces del Alcalde de Oloron, Raymond Dieste, gemelizado con Jaca, y el Dr. Vaillant por el infatigable e irreductible grupo CRELOC, con el que nos habíamos reunido la víspera en el Ayuntamiento de Bedous. Ellos están logrando que la llamita del Canfranc no se extinga del lado galo y el menos prodigue aldabonazos, solicitudes, referencias de Prensa, gritos de auxilio, permanente clamor, aunque sea minoritario.

Volvemos la vista hacia el tiempo ido y recordamos Alcaldes de Pau de todas las épocas, visitantes de España, montadores de relaciones en Zaragoza, Huesca y Jaca, al margen de políticas e ideologías, con un alto sentido de la Historia y también del diario acontecer. Esperamos que el Alcalde de Oloron haya transmitido al de Pau, M. Labarrere, al que representaba, el coro unánime de los españoles.

Mientras llega el día en que forzosamente se harán eco de este gesto abierto de los vecinos del Sur, permítasenos repetir lo que hemos dicho a veces, con el beneplácito de altas representaciones de París, por ejemplo en el Palacio de Congresos de Jaca. Que el Bearn sin una frontera activa con el Aragón Centropirenaico habrá perdido su cuarta dimensión y su equilibrio, sin que le basten el Norte hacia París, el Noroeste de Burdeos y Aquitania, el Oeste bayonés y vasco, el Este de Tarbes y Lourdes y el Noreste tolosano.

Mientras, gracias inmensas a la representación francesa.

El pueblo aragonés gran al actor

La jornada del 17 de julio de 1988 ha sido un Fuenteovejuna del Canfranc. La sociedad aragonesa de hoy no es la de 1928, esta acaso elitista, burguesa, un tanto dieciochesca o al menos decimonónica, pero a la vez poderosa, eficiente, ejecutiva, conductora de su pueblo hacia la meta conseguida en 1928. Ahora hay una inmensa clase media o una baja ya con medios hacia el discreto bienestar. Esa masa, de industria zaragozana o de campo oscense, de todo el recorrido canfranquista, se hizo presente este domingo en el escenario del viejo Arañones.

A este pueblo no se le puede decepcionar. Que nadie llegue a decir ¡Qué buen vasallo si hubieran buen señor! Todos los dirigentes aragoneses deben recoger el grito, el impulso y el estímulo de los que subieron a Canfranc. Desde esta Jaca y este Semanario, que en su nombre secular se llama EL PIRINEO, la más ancha gratitud a cada uno y la más viva esperanza restauradora de nuestro tren, en una hora solemne de Europa.

JUAN LACASA LACASA

SIEMPRE EL CANFRANC. RENACE LA ESPERANZA

23/11/1990

Una primera impresión de optimismo y hasta de euforia ha recibido la Región Aragonesa con las noticias de Prensa, tras la reunión ministerial de París en 12 actual, el amplio diálogo de los dos Gobiernos español y francés encabezados por el Presidente del equipo hispánico Felipe González y por François Mitterrand como Jefe del Estado galo. Los grandes titulares a toda plana matizan la gran nueva y las voces de autoridades o simples entusiastas como nosotros intentan definir la importancia del momento para el porvenir de la línea.

Realmente la alta ocasión da motivo a amplias esperanzas. No se trata de reuniones de empecinados a bajo nivel, de incondicionales o movilizadas multitudes fervorosas en fechas propicias a la nostalgia. Son voluntades y palabras concretas de los Ejecutivos de las dos Naciones. Veamos un poco el contenido esencial de estas referencias, en un esfuerzo de objetividad.

Cargado de Historia, el Canfranc es un ayer mil veces evocado, un presente penoso y un futuro incógnito y a desvelar. La geografía manda y el escenario transpirenaico no ha variado desde la mitad de siglo XIX, en que aparece el humeante ferrocarril, el monstruo de hierro que encandiló a las mentes románticas y a los progresistas enchisterados. Aragón ocupa el centro de la frontera, Zaragoza manda en la mitad del Valle del Ebro, la llanada del Suroeste francés sigue teniendo a Pau sobre su Gave y en plena red europea modernizada y activa.

Pero el instrumento técnico concreto, la red de carriles, el enorme complejo de la tracción y el manejo de las cargas se va transformando aceleradamente y pudiéramos hablar de una multiplicación de velocidades de uno a diez, de 30 por hora a 300 por hora, con la penetración de la electrónica y la informatización en muchos aspectos del automatismo ferroviario. El Canfranc a restablecer no tiene que ver casi nada con el que soñaron y logran nuestros padres y abuelos. El marco del problema, la coexistencia con la carretera y el motor de explosión, el hecho aviatorio, introducen nuevos factores y las soluciones del Canfranc no pueden mirar solo miopemente, a restablecer el estado de las cosas del momento inaugural 1928 ni siquiera el de la rotura del Puente del Estanguet en 1970. La mera mención del Tren de Alta Velocidad basta para confirmarlo.

A nuestro modesto juicio, lo importante de la reunión de París es que los dos Gobiernos enfocan los transportes a través del Pirineo de una manera global y emparejan el Canfranc, al menos como realidad a examinar, con las dos líneas extremas, Irún y Port-Bou. Los llaman al mismo examen y les prometen la misma atención, sin apriorismos ni prejuicios. Es más, querríamos adivinar en el conjunto de lo que nos transmite la Prensa, un principio favorable de estimar en el Canfranc un valor de complementariedad, de brillante tercero a servir el juego general, no de mero escuchar a las voces de una región preterida sino atender con todo el instrumento disponible, transformable, mejorable

totalmente, el aumento del tráfico transfronterizo tras el progreso industrial de España y su inserción en la Comunidad Económica Europea.

Entrando más en lo técnico de momento, hay circunstancias que forzosamente han de orientar el nuevo Canfranc. Una, el predominio de las mercancías sobre los viajeros. Otra, la adaptación de la red española al ancho europeo. Otra final, el Tren de Gran Velocidad como competidor o respuesta nada menos que a la creciente aviación en las distancias medias.

Que hoy existen en la Región Aragonesa, en España toda, más toneladas a mandar a Europa que en 1928 es obvio y patente. Los decenios de lánguida explotación del Canfranc han mostrado el predominio de las importaciones desde Europa y la debilidad o inconstancia de las exportaciones. La mera existencia de la gran empresa General Motors en el Valle del Ebro basta para confirmarlo.

La adaptación de la Red española al ancho europeo, el mero reducir de 14 centímetros la distancia entre el par de carriles, ha sido una reciente decisión española que luego ha perdido calor, pero es una realidad, acertada o no, que el enlace Madrid-Sevilla, para servir los acontecimientos de 1992, está en avanzada realización. No se podrá dejar de lado la subida a Barcelona por Zaragoza. Las referencias de París parecen decir que no habría duda en dar el ancho europeo al Canfranc, al Zaragoza-Boca de Túnel de Somport.

La tercera circunstancia es menos favorable al Canfranc. Respecto al tren de alta velocidad, el mero hecho montañoso central hace más difícil y costoso el reformar los trazados revolucionariamente, incluso con abandono total de los antiguos. Pero con los Trenes de Gran Velocidad en Zaragoza acaso en un decenio y ya prácticamente en la Estación de Pau, la misión del renovado Canfranc sería unir con 300 kilómetros de ancho europeo los dos puntos más próximos de los supertrenes a 300 por hora.

Estos problemas escapan a las capacidades políticas de nuestro Aragón, digámoslo sin rubor. Nada podría nuestra ilusionada Autonomía operando por si sola para resultar prácticamente soberana en las grandes decisiones políticas, técnicas y financieras. Pero lo que debemos hacer, desde el marco autonómico y desde toda altura, es clamar por el Canfranc tras este gran principio de atención que le ha dedicado la reunión de París. De alto valor sentimental parece la cita del Presidente Mitterrand refiriéndose a la Estación Internacional, que un lejano 18 de Julio de 1928 pisara su antecesor Gaston Doumergue. Y un punto final a considerar. No temer que el túnel carretero, nueva perforación del Somport, interfiera con el Canfranc renovado y resucitado. Las nuevas realidades españolas, el nuevo espíritu europeo, justifican tráfico para las dos redes, la de carreteras y la de ferrocarriles. Que el futuro inmediato, con nuestro permanente esfuerzo, confirme las esperanzas tras el encuentra de París.

JUAN LACASA LACASA

Para conocer todos los artículos escritos por Juan Lacasa sobre el Canfranc, así como otros aspectos de su vida, consultar en www.juanlacasa.es.