

# Jürg Suter

## “En Suiza, el Canfranc estaría en servicio y lo valoraríamos como si fuera oro”

**¿Cómo llega un suizo a interesarse por algo tan lejano como la reapertura del Canfranc?**

Mi primer contacto fue por una revista ferroviaria, donde se contaba su historia. Me sorprendió que se llevasen tantos años reclamando la reapertura de una línea. Luego, tuve la oportunidad de viajar hasta Canfranc en 1998 y la estación me cautivó, por su belleza y por que hubiera semejantes instalaciones en una zona fronteriza tan montañosa.

**¿Qué pensó al ver su estado de abandono?**

Sobre todo, me sorprendió que algo tan espectacular en un sitio tan especial se hubiese dejado de utilizar. Ver la estación por primera vez, despierta sensaciones imposibles de definir.

**¿Se preguntó cómo era posible haber llegado a ese nivel de deterioro?**

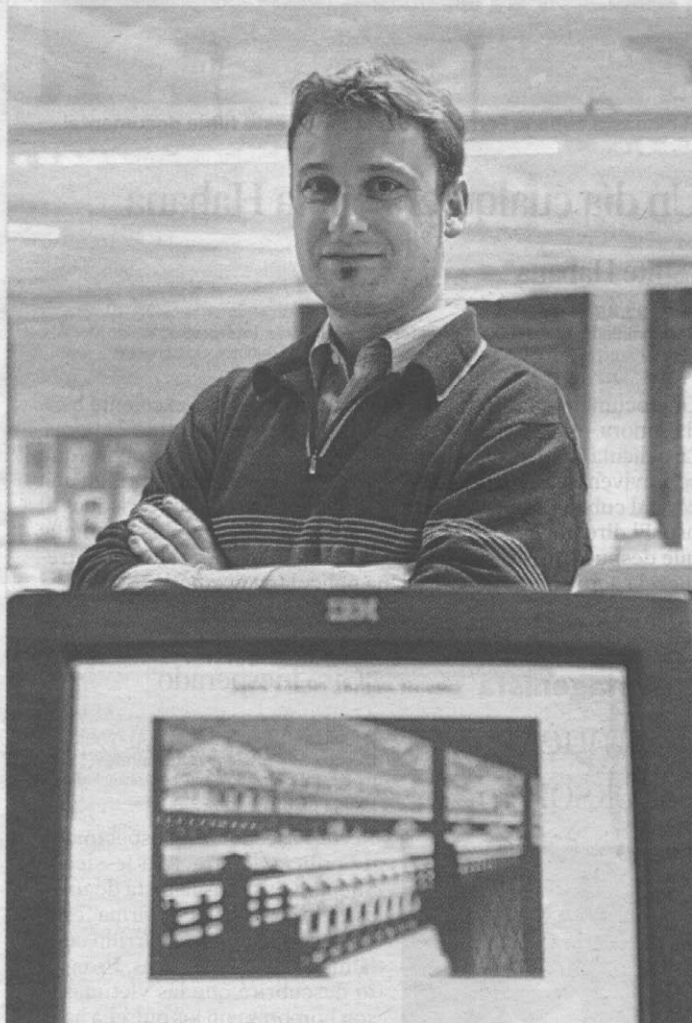
También, pero sobre todo, como ferroviario, me preguntaba cómo era posible no aprovechar esas instalaciones. En Suiza, el Canfranc estaría abierto y en uso, y lo valoraríamos como el oro. Luego te preguntas por las causas del abandono de la línea, si es por cambios económicos, de transporte, políticos...

**¿Ha encontrado respuesta para esa pregunta?**

Aún no. Espero que el trabajo de investigación que estoy realizando para licenciarme como geógrafo en la Universidad de Berna arroje luz sobre ello. Pero sí que he decidido centrarme en las cuestiones técnicas y económicas que repercuten en el proyecto de reapertura y dejar las cuestiones políticas al margen.

**También tiene interés en abordar la relación del tren con la población.**

Por un lado está la infraestructura, su explotación y el servicio que puede dar a las empresas, y por otro las necesidades que pue-



Suter, tras un ordenador con la foto de la estación de Canfranc. J. M. MARCO

### EL RETRATO

La magia del canfranero ha atrapado a este ex ferroviario suizo, de 37 años, que prepara su trabajo de Licenciatura sobre la reapertura de la línea internacional

de resolver a la gente de las poblaciones que cuentan con estaciones en la línea. Me interesa mucho la opinión de la gente, saber qué oferta sería la apropiada para que se utilizase el tren.

**¿Hará sus encuestas en Francia?**

Mi investigación es integral, la frontera política no me interesa, sino el estudio de la línea entera.

**Pero en Francia el interés por el**

**Canfranc no es igual que aquí.**

Hay diferencias, porque la mentalidad es distinta. En Francia he tenido menos consultas que en España, pero es cierto que cuando enví una carta siempre recibí más respuestas desde aquí. Tengo mucho interés en contactar personalmente con los alcaldes en el valle del Aspe para explicarles mi proyecto.

**Dice que en Suiza el Canfranc funcionaría. ¿Tienen líneas pa- recidas?**

Hay algunas. Del Canfranc se dice que no se puede reabrir porque tiene mucha pendiente y radios de curva muy cerrados. Sin embargo, es perfectamente comparable con la línea transalpina del túnel de San Gotardo. Y la línea Rapperwill-Arth Goldau tiene pendientes superiores a las de Canfranc y los mismos radios.

**¿Y se explota para el tráfico de mercancías?**

La gestiona una empresa privada Sudostbahn, para mercancías y pasajeros, con dos trenes regionales cada hora. Y hacen servicio de carretera rodante. El jefe de tracción de esta línea me asegura que si ellos pueden hacerlo es totalmente factible en el Canfranc. **Y usted va a probarlo en una simulación.**

Voy a utilizar el programa Open-truck, de la Universidad Politécnica de Zúrich, que actualmente es el mejor para planificar y simular redes de ferrocarriles. Vale 20.000 euros, pero han accedido a colaborar en la investigación.

**El Gobierno suizo, ¿da facilidad al ciudadano para usar el tren?**

Hay subvenciones a determinadas líneas y hay bastantes ventajas tarifarias para el usuario. Por ejemplo, con una tarjeta anual de 2.000 euros se puede viajar por toda la red ferroviaria, sea el tren que sea, y usar todos los autobuses interurbanos y todos los transportes fluviales.

**¿Consideran el ferrocarril esencial para el medio ambiente?**

Así es. El transporte es un gran problema ambiental en los Alpes. En 1995, por iniciativa popular se decidió que había que hacer carreteras rodantes para que los camiones vayan en tren. Ahora se están haciendo varios túneles de baja cota y gran longitud con ese objetivo principal, pero ya se están aprovechando los actuales para hacer ese servicio, aunque el tamaño limita el tipo de camiones que se pueden transportar. Tenemos claro que es el futuro.