

EL CANFRANC DEJA DE SER UNA ASIGNATURA PENDIENTE

Los gobiernos de España y Francia ponen en marcha la reapertura de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza



El pasado 27 de marzo, los representantes del gobierno central francés y del Consejo Regional de Aquitania acordaron incluir la reapertura del ferrocarril Pau-Canfranc en el contrato de plan Estado-Región 2000-2006, documento que recoge las inversiones que deben realizar las distintas administraciones públicas en una región, y cuya dotación, en este caso, asciende a 8.500 millones de pesetas. Queda, pues, zanjado uno de los principales obstáculos -la negativa francesa- que ha impedido durante treinta años la reapertura de la línea de montaña. Ahora, corresponde al gobierno español tomar la iniciativa por la parte que le corresponde.

El 18 de julio de 1928, 75 años después de que se hiciera público el manifiesto "Los aragoneses a la nación española", en el que se pedía por primera vez la construcción de un ferrocarril que uniera Madrid y París a través del Pirineo central, se inauguraba el ferrocarril transpirenaico occidental Zaragoza-Canfranc-Pau y la estación internacional de Canfranc.

Pese a las esperanzas depositadas en ella, la línea no tuvo nunca un tráfico intenso, salvo durante la segunda guerra mundial, cuando fue muy utilizada por motivos estratégicos. La falta de mantenimiento

El 27 de marzo de 2000, el gobierno francés y el Consejo Regional de Aquitania acordaron incluir la reapertura del ferrocarril Pau-Canfranc en el contrato de plan Estado-Región 2000-2006, dando así por zanjado un largo período de estancamiento del proyecto. La reapertura de la línea, además, contará con financiación europea, pues la Unión Europea ha incluido el proyecto en su último Libro Blanco, considerándolo prioritario desde el punto de vista de la infraestructura.

provocó el deterioro de las instalaciones y, el 27 de marzo de 1970, el accidente de un tren francés de mercancías provocó el hundimiento del puente de l'Estanquet, en el valle de Aspe, circunstancia que aprovecharon los Ferrocarriles Estatales Franceses (SNCF) para suspender el tráfico internacional. Desde entonces, el servicio de viajeros se presta entre Olorón y Canfranc mediante autobuses.

Los aragoneses han reivindicado la reapertura de la línea en numerosas ocasiones, bien con manifestaciones, bien con viajes especiales por las cada día más abandonadas líneas. Pero la demanda, en ocasiones muy apoyada por el Ministerio

de Transportes español y Renfe, chocaba invariablemente con la negativa del gobierno francés y SNCF a emprender la reconstrucción y, sobre todo, a explotar una línea de difícil trazado -con curvas de hasta 200 metros de radio y pendientes de 43 milésimas- en un momento en que los intercambios por ferrocarril era escasos y, además, seguía sobrando capacidad en los pasos, mucho más fáciles, de Irún/Hendaya y Port Bou/Cerbère.

Petición. Hasta 1992, la petición de apertura se movió en el terreno de las buenas palabras, pero, en diciembre de ese año, la Justicia ordenó paralizar las obras del túnel carretero de Somport, a causa de varios recursos presentados contra él. Aquella decisión judicial, a la que siguieron otras en el sentido de cuestionar la viabilidad del proyecto, sirvió para que empezaran a surgir argumentos de mayor peso, como la propuesta de implantar el sistema de carretera rodante (camiones enteros montados sobre el tren) en el Canfranc. Esta iniciativa coincidió con la presentación en sociedad de Crefco (Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón), creada en 1993, siguiendo el modelo de Creloc, organización creada en Francia siete años antes.



Estación ferroviaria de Canfranc.

Quizás, el principal motivo que ha llevado a Francia a cambiar de opinión ha sido el crecimiento experimentado por el transporte de mercancías a través de la frontera en los últimos años.

En 1997, según **André Etchélécou**, profesor de la Universidad de Pau, atravesaron la frontera 91,5 millones de toneladas, de los que solamente 7,5 lo hicieron por ferrocarril; el tren, por tanto, no capta ni siquiera el 10 por ciento del total. Ello supuso que 13.000 camiones pasaran cada día los Pirineos, la mayor parte por sus extremos.

En 1984, cruzaban la frontera 3.700 camiones diarios, pero en sólo 13 años, el transporte de mercancías por carretera se ha multiplicado por 3,5, mientras que, por ejemplo, en los Alpes franceses sólo se multiplicó por 2,9. Todo esto hace suponer que, incluso con un ritmo de crecimiento menor que el de años pasados, en 2017 podrían estar pasando la frontera hispano-francesa 30.000 camiones cada día.

El año 1998 puede considerarse clave para el proceso de reapertura de la línea. En el mes de octubre tuvo lugar el simposio internacional "Transporte sostenible en zonas de montaña, el papel del ferrocarril en el transporte de mercancías por el Pirineo central", organizado por la Fundación Ecología y Desarrollo, la

Fundación de los Ferrocarriles Españoles, la Universidad de Zaragoza y el Ayuntamiento de Canfranc, que reunió en Jaca a expertos de España, Francia, Suiza e Italia.

Las ponencias y debates celebrados en este simposio, publicadas en un libro que se editó en español y francés, hicieron que los gobierno español y francés, enfrentados al dilema de un tráfico creciente y una carretera cada vez más saturada, se plantearan estudiar las posibilidades del ferrocarril de Canfranc. Así el Ministerio de Fomento español adjudicó a la consultora Iberinsa la realización de un "Estudio de alternativas de mejora del trayecto Sagunto-Zaragoza-Pirineo central", por importe de 77 millones de pesetas. Por su parte, el Consejo Regional de Aquitania encargó a las empresas Systra y JLR Conseil un "Estudio patrimonial y de rehabilitación de la línea ferroviaria Pau-Canfranc", con un presupuesto de 18 millones de pesetas.

El estudio español, mucho más amplio, afecta a todo el eje desde Valencia a Canfranc (540 kilómetros). El estudio francés afecta a un tramo más corto (93 kilómetros) y las exigencias en cuanto al detalle de las actuaciones que deben realizarse son también menores. Ambos estudios se concluyeron en 2000.

Las cuatro alternativas que planteaba el estudio de Iberinsa han

sido analizadas por la comisión hispano-francesa, que dado el carácter transfronterizo de la línea, supervisa los trabajos. La opción elegida consiste en la renovación integral de la vía, en ancho UIC, entre Tardienta y Canfranc; la duplicación de vía entre Zaragoza y Tardienta para implantar el ancho internacional; la supresión de todos los pasos a nivel; el acceso a un centro de transportes multimodal en el entorno de Zaragoza; y, la construcción de una estación de mercancías junto con la implantación de CTC y electrificación a 25 kilovoltios. El presupuesto total de las obras entre Zaragoza y Canfranc asciende a algo más de 61.000 millones de pesetas, incluyendo la inversión en la vertiente española para la reapertura del túnel ferroviario internacional de Somport.

El proyecto se ha dividido en tres tramos. El primero, Canfranc-Huesca, con una longitud de 134 kilómetros, para el que se pretende la renovación en ancho internacional, la electrificación e instalación de CTC que incluye, además, renovación de carril, traviesa y balasto e implantación del ancho internacional, sustitución de tramos metálicos, rehabilitación de los túneles y trincheras, supresión de pasos a nivel, mejoras de drenaje, electrificación a 25 kilovoltios, instalación de CTC y remodelación de estaciones con vía de apartado de 750 metros de longi-



tud. En este subtramo se incluye la reapertura del túnel ferroviario de Canfranc, con una longitud de 7.874 metros, de ellos, 4.714 en territorio español, incluyendo todas aquellas actuaciones que sean necesarias para cumplir la normativa de seguridad para túneles ferroviarios. El presupuesto total de la reapertura del túnel ferroviario es de 2.644 millones de pesetas, de ellos 1.583 corresponden al lado español.

Electrificación. En el segundo tramo, entre Huesca y Tardienta, con una longitud de 21 kilómetros, se pretende la adaptación al ancho internacional, incluyendo la supresión de todos los pasos a nivel, la instalación de control de tráfico centralizado (CTC), la electrificación a 25 kilovoltios y la remodelación de estaciones incluyendo vía de apartado de 750 metros de longitud.

Respecto al tercer tramo, entre Zaragoza y Tardienta, con una longitud de 63 kilómetros, se construirá una vía nueva en ancho internacional paralela a la existente, y que incluye, además, la instalación complementaria de CTC, electrificación a 25 kilovoltios y también la remodelación de estaciones, incluyendo vía de apartado de 750 metros.

El itinerario Zaragoza-Huesca formará parte de la red ferroviaria de alta velocidad. De hecho, ya se ha licitado la redacción del proyecto constructivo del corredor noreste de alta velocidad, es decir, la línea Zaragoza-Huesca-Canfranc, tramo Zaragoza-Zuera, plataforma y vía, con un presupuesto aproximado de 98 millones de pesetas y una longitud de 23 kilómetros; el proyecto constructivo del corredor noreste de alta velocidad en el tramo Zuera-Tardienta, plataforma y vía, con un presupuesto de 92 millones de pesetas y una longitud de 28 kilómetros; el proyecto constructivo del corredor noreste de alta velocidad en el tramo Tardienta-Huesca, adaptación al ancho internacional, con un presupuesto de 35 millones de pesetas y una longitud de 22 kilómetros; y, finalmente, el proyecto constructivo para la electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones de todo el itinerario comprendido entre Zaragoza y Huesca (73 kiló-

Aliado del medio ambiente

Una de las bazas que va a permitir la reapertura de la línea ferroviaria de Canfranc es sin dudas el medio ambiente. Porque si un tráfico intenso de camiones plantea problemas en cualquier parte, mucho más en zonas de montaña de gran belleza como el alto valle del río Aragón en España y el de Aspe en Francia.

Pero ambos valles serán atravesados en un futuro muy cercano por el eje europeo de carretera E07 (Valencia-Burdeos), para el que se ha perforado un túnel de 8 kilómetros, paralelo al del ferrocarril. Se calcula que el eje E07 lo utilizarán diariamente alrededor de mil camiones al principio y tres mil en pocos años.

Esta amenaza ocasionó un fuerte movimiento de protesta al proyecto carretero en el valle de Aspe, que ha motivado importantes retrasos de las obras de modernización de la RN-134.

La oposición de los habitantes del valle de Aspe se alió muy pronto con asociaciones como Créloc y Crecco, que desde hace años reclamaban la reapertura del ferrocarril internacional. Ambas organizaciones proponían que buena parte de los tráficos del nuevo eje carretero se realizaran por ferrocarril, que no causaría ningún impacto porque existe desde 1928 y se halla perfectamente integrada en el paisaje de esos valles. □



metros), con un presupuesto de 65 millones de pesetas.

Los tiempos de viaje entre Zaragoza y Canfranc para tráficos de viajeros, una vez se hayan realizado las actuaciones previstas, será de 1 hora y 40 minutos –en la actualidad, 3 horas 44 minutos–, lo que significa una reducción de tiempo superior a las 2 horas. Para las mercancías, con una composición de 800 toneladas por tren, el tiempo de viaje estimado entre Zaragoza y Canfranc será de 2 horas y 8 minutos; entre Zaragoza y Huesca, se pasará de 1 hora y 10 minutos en la actualidad a 35 minutos; mientras que entre Zaragoza y Huesca el tiempo de viaje será de 2 horas 10 minutos (hoy, 4 horas 38 minutos). La capacidad máxima de la línea será de 12 trenes de viajeros y 30 de mercancías.

Se calcula que en el año 2005, alrededor de 87.000 viajeros atravesará la conexión internacional por Canfranc, y 111.600 en el año 2015.

En cuanto a mercancías, a partir de los datos actuales, referidos a los tráficos a través de los Pirineos para el conjunto de todos los modos de transporte, se han definido dos hipótesis: por un lado, crecimiento bajo de la demanda, lo que supondrá 1,2 millones de toneladas en 2005, y 1,4 millones de toneladas en 2015; en la hipótesis de crecimiento alto de la demanda, implicaría 1,9 millones de toneladas en 2005, y 3 millones en 2015. Hay que recordar que, como las comunicaciones ferroviarias son hoy día inexistentes, hay que comparar estos datos con una cifra cero de toneladas en el momento actual.

Subtramos. Dado el carácter internacional de la línea y su potencial para el transporte de mercancías, el estudio de Iberinsa señala la conveniencia de realizar la línea en ancho internacional con electrificación a 25.000 voltios en corriente alterna.

El estudio recalca igualmente la magnífica ubicación de la estación término en Zaragoza, que facilitará la explotación de la línea como eje básico para el transporte intermodal. La electrificación de la línea



Línea 5 del Metro de Valencia. Tramo: Avinguda-Nuevo Cauce.

Calidad y Tecnología

El compromiso de calidad, el respeto al medio ambiente, nuestra vocación de servicio y superación, hacen que FCC Construcción sea una apuesta permanente de progreso.



permitirá asimismo desarrollar al máximo su capacidad de transporte al permitir remolcar mayores cargas. Por otra parte, la elección de la tensión de 25 kilovoltios, además de presentar una serie de ventajas económicas, responde a la necesidad de homogeneizar las instalaciones empleadas en todas las redes transeuropeas. Las actuaciones descritas representan un presupuesto total para la ruta Zaragoza-Huesca-Canfranc de algo más de 61.000 millones de pesetas.

Para el tramo Zaragoza-Teruel, de 185 kilómetros, se ha elegido el denominado escenario rectificicado con variantes. Tiene el objetivo de obtener un radio mínimo de 2.300 metros en todo el eje, compatible con velocidades iguales o superiores a 220 km/h. En el terreno de infraestructura y superestructura, se adaptará a alta velocidad, con renovación de la superestructura, es decir, carril, traviesa y balasto; sustitución de puentes metálicos; mejora del drenaje y terraplenes; ampliación y sustitución de vías de apartado en Santa Eulalia, Caminreal, Ferrerueta y Cariñena; mejora de las estaciones; la supresión de todos los pasos a nivel y cerramiento de la vía en zonas urbanas; instalaciones de seguridad y comunicaciones con puesto de telemando en Zaragoza y su ordenación con puesto de telemando a lo largo de todo el itinerario, así como electrificación, incluyendo subestaciones eléctricas.

Otro trayecto, Teruel-Sagunto, con una longitud de 138 kilómetros, se electrificará, pero no está prevista la realización de grandes variantes de trazado para no penalizar gravemente las mercancías, dado que la construcción de estas variantes supondría un empeoramiento del perfil longitudinal. Para este tramo, se proponen las siguientes actuaciones: renovación de la superestructura, es decir, carril, balasto y traviesas en 18 kilómetros y una renovación parcial en el resto del itinerario; la sustitución de puentes metálicos; la mejora de terraplenes y desmontes; la mejora del drenaje; la sustitución y ampliación de vías de apartado; la racionalización de estaciones mediante su adaptación



Tren actual de Regionales en la estación de Canfranc.

a las necesidades de explotación; la supresión de ocho pasos a nivel y cerramiento en zona urbana, así como la mejora de instalaciones de seguridad y comunicaciones, y la electrificación para completar todo el itinerario entre Sagunto y Canfranc. El tiempo de viaje entre las dos ciudades sería de 1 hora y 27 minutos, frente a las 2 horas y 14 minutos actuales.

Respecto a la demanda, el número de viajeros en el total del corredor, excluido el tráfico internacional por Canfranc, se duplicará en el horizonte del año 2005 respecto a la cifra actual; en cuanto al tráfico de mercancías, excluido el internacional, aumentará un 30 por ciento en 2005. Si se incluye el tráfico internacional de mercancías, el tráfico del corredor se multiplicará por tres hasta llegar a 3,2 millones de toneladas.

Otro de los aspectos estudiados ha sido la construcción de un posible túnel de base en el Pirineo central, para el cual se han planteado siete alternativas. El origen de las distintas alternativas en el lado español es o bien Villanúa o Sabiñánigo, y en la vertiente francesa Bedous, Laruns o Lourdes. La longitud total de las alternativas varía entre 39 y 47 kilómetros, que se corresponden con túneles de base de 33 y 47 kilómetros, y un abanico de costes que oscila entre los 319.000 y 513.000 millones de pesetas.

Como conclusión, cabe señalar que el corredor ferroviario Valencia-Zaragoza-Pirineos se beneficia de las actuaciones incluidas dentro del programa de alta velocidad de los tramos Teruel-Zaragoza, por una parte, y Zaragoza-Huesca, por otra, que supone una longitud total de 269 kilómetros, es decir, el 50 por ciento de la longitud total del itinerario. La longitud restante se ha incluido dentro del Plan de Infraestructuras, en el programa denominado mejora de la red convencional. Además, con las actuaciones propuestas, se consigue una reducción significativa de los tiempos de viaje, pasando a 4 horas 12 minutos entre Sagunto y Canfranc para viajeros. Es significativa también la reducción de tiempo de viaje para los recorridos parciales Zaragoza-Huesca, con 35 minutos, y Zaragoza-Teruel, con 1 hora 5 minutos.

Otra cuestión que conviene resaltar es que la implantación del ancho internacional permitirá la reapertura de una conexión internacional, hoy inexistente, entre España y Francia. Esta ruta, propuesta conjuntamente por los gobiernos de España y Francia para su inclusión en la red transeuropea, formará parte, junto con las conexiones con Irún y Figueras-Perpignan, de las comunicaciones ferroviarias en ancho internacional, de acuerdo con las previsiones del Plan de Infraestructuras 2000-2007. **Yolanda del Val** □