

# El ferrocarril de Canfranc o la fuerza de la razón

Luis Granell Pérez

Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco)

## IX Jornadas Estatales en Defensa del Ferrocarril

Canfranc, 7 al 9 de noviembre de 2008-11-06

El ferrocarril Canfranc lleva más tiempo cerrado que en funcionamiento desde su inauguración en 1928, como habréis visto en el artículo publicado en el número noviembre de *Hobbytren*. Pero los aragoneses no hemos dejado de reivindicar su reapertura desde que, el 14 de marzo de 1970, la *Société Nationale des Chemins de Fer* (SNCF) suspendió el tráfico “provisionalmente”. Nuestra organización, la Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco), lleva 15 años peleando por este objetivo y el *Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc* (Créloc) 22, por lo que nuestra lucha conjunta puede que sea una de las más largas en la historia del ferrocarril europeo por recuperar una línea cerrada.

¿Por qué nos empeñamos en la reapertura del Canfranc?

En primer lugar, por razones macroeconómicas: Desde hace muchos años existe un enorme desequilibrio entre modos para el transporte de mercancías a través del Pirineo.

<GRÁFICO 1>

Como vemos en este cuadro (extraído del último documento elaborado por el Observatorio Hispano Francés de Tráfico en los Pirineos), con cifras actualizadas al 2005, cada año atraviesan el Pirineo por vía terrestre casi 110 millones de toneladas (MT) de mercancías, en uno u otro sentido.

Pues bien, de ellas solo 4,5 MT lo hacen por ferrocarril en ambos países y otros 3 MT lo hacen por ferrocarril en Francia y por camión en España (faltan las cifras del maíz que se importa por el ferrocarril de Canfranc, única mercancía que circula por camión en Francia y por ferrocarril en España, que aparecerán en el próximo

documento); es decir: tan solo 7,5 MT van en tren, mientras que 102,4 MT van en camión. El desequilibrio queda palpable en este gráfico, que incluye también el transporte por vía marítima.

### <GRÁFICO 2>

Imagináos lo que eso supone en número de camiones atravesando el Pirineo un día sí y otro también.

Casi 10.000 camiones pasaban en 2005 cada día por La Junquera o por Irún. Afortunadamente tenemos esos dos pasos laterales, donde la cadena montañosa es menos elevada y que disponen de autopistas, por lo que atraen la mayor parte del tráfico que, luego, sigue por la autopista A-9 y la del valle del Ródano en el caso de La Junquera, y por la A-63 y la RN-10 en el de Irún. El tráfico pesado es de tales dimensiones que nuestros vecinos hablan de auténticos “muros de camiones” a lo largo de esas carreteras y autopistas.

En Francia hay una visión mucho más crítica que en España hacia el transporte de mercancías por carretera: allí se ve como un perjuicio (no olvidemos que Francia es un país central de la Unión Europea y que buena parte de estos camiones no tienen su origen o destino allí, sino que simplemente atraviesan su territorio), mientras que aquí se ve como una oportunidad de negocio; los ciudadanos piden autovías (es decir, autopistas gratuitas) por todas partes y el Estado no deja de construirlas. Por el contrario, en Francia se ha ralentizado, o casi paralizado, la construcción de autopistas desde la firma del *Grenelle de l'Environnement*.

### <GRÁFICO 3>

Los pasos pirenaicos centrales tienen mucho menos tráfico, afortunadamente, que los laterales. Con la excepción del de entrada a Andorra, que supera los 1.500 camiones ya que casi todo el abastecimiento del principado le llega desde España, la cifra más alta la registra el paso de Puigcerdá-Bourg Madame, con más de 350 vehículos pesados por día. Para calcular la cifra de camiones que pasaron por esta frontera de Somport en 2005 hay que sumar los que el gráfico recoge que utilizaron el túnel y los que lo hicieron por el puerto, ya que entonces aún no se admitían mercancías peligrosas por el paso subterráneo. Aunque no mucho, la cifra global ha aumentado desde entonces.

Curiosamente, la mayor parte de estos camiones no siguen por carretera más abajo de Canfranc, puesto que transportan maíz que es descargado en el silo situado en la estación y, desde allí, sigue por ferrocarril hacia Zaragoza o Martorell. Es decir, que

el valle francés de Aspe sufre las consecuencias negativas del tráfico pesado, mientras que el de Canfranc (que dispone de una carretera mucho más ancha) se libra de ellas.

Pero las cifras moderadas de los pasos centrales no deben llevarnos a pensar que en el Pirineo no hay problema con los camiones, porque un camión que circula por un estrecho valle de montaña tiene un impacto muchísimo mayor que si lo hace por una autopista costera, ya que tanto la contaminación como el ruido se disipan mucho más difícilmente.

Además, aunque limitadas, estas cifras no dejan de crecer, dada la tendencia al alza que experimenta el tráfico de vehículos pesados.

#### <GRÁFICO 4>

Este gráfico recoge solo datos de las autopistas litorales, pero esa tendencia al crecimiento constante se da también en los pasos centrales. Por cierto, hay que observar que a partir de 2003 el aumento del tráfico se ha moderado; lo digo por aquellos que se apoyan en este crecimiento (que ellos consideran ilimitado) para justificar la necesidad de carísimas nuevas infraestructuras, como la travesía central del Pirineo (TCP).

En el caso del Somport, el tráfico de camiones se puede disparar en los próximos años. Piénsese que, en estos momentos, se están construyendo al sur de la frontera las autovías Nuño-Jaca, Lérida-Huesca y Pamplona-Jaca. Es decir, dentro de tres o cuatro años habrá tres autopistas gratuitas convergiendo en Jaca, a menos de 30 km. de la boca sur del túnel internacional. En Francia existe ya la autopista Bayona-Toulouse, que pasa por Pau (a 80 km. de la boca norte del túnel) y se ha empezado a construir la autopista Langon-Pau, con lo que esta ciudad quedará unida por autopista con Burdeos y París. En ese momento, los pocos kilómetros de carretera difícil en el valle de Aspe no serán ya un obstáculo tan importante como lo son ahora.

Por ejemplo. Si pensamos en un camión situado en Valencia que se dirige hacia París o el Canal de la Mancha, tendrá dos alternativas: 500 km. de autopista gratuita hasta Jaca y 110 km. de carretera hasta Pau, donde se encontrará con las autopistas de peaje francesas, o 500 km. de autopista de peaje hasta La Junquera, donde saldría a otra autopista de peaje con muchos kilómetros más por delante (al tener que ir por Lyon o por Toulouse) hasta su destino final. ¿Cuál elegirá? No serán todos, pero basta con que una pequeña parte de esos camiones elijan el Somport para que tengamos 1000 o 2000 camiones cada día en los valles de Aspe y Canfranc.

Eso será la muerte ecológica de ambos valles, que tienen un gran valor ambiental; tanto que en la cabecera del valle de Aspe sobreviven los últimos osos pardos autóctonos del Pirineo. Y también la muerte económica, porque la mayoría de sus habitantes viven del turismo basado en la naturaleza.

Lo que digo del Somport vale para cualquiera de los otros pasos pirenaicos. La cordillera no puede soportar sin un grave quebranto ecológico el incremento desmesurado del tráfico de camiones. Por eso fue un inmenso error gastar casi 30.000 millones de pesetas (aunque había sido presupuestado en 19.000) en el túnel de Somport.

Pero, siendo conscientes de estos problemas ambientales, Aragón no puede renunciar a disponer de una buena comunicación con Francia y el norte de Europa. Le va en ello la competitividad de su industria (General Motors, por ejemplo, que importa muchas materias primas y exporta el 80% de su producción de automóviles) y el éxito de la gran apuesta que la región ha hecho por la actividad logística con la Plataforma Logística de Zaragoza, la mayor de Europa. Además de las que ya le unen a Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona, Plaza precisa de esta quinta "pata" hacia Burdeos y Toulouse.

La solución a la aparente contradicción entre la necesidad de conservar el Pirineo y la necesidad de atravesarlo es la reapertura del ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau. No tendría impacto ambiental porque ya está hecho e integrado en el paisaje. Reabierto y modernizado, con ancho UIC hasta Zaragoza, por un coste total de unos 300 millones de euros, podría transportar 3,5 millones de toneladas al año (4,2 según el estudio de Jürg Suter, que ha utilizado la herramienta informática más avanzada de Europa en simulación de tráfico, "Open Track"). Quizá penséis que es poco si recordáis esos más de 100 MT que pasan por carretera, pero sería mucho si comparamos esa cifra con los 4,5 MT que ahora pasan en tren. ¡Sería casi duplicar la parte actual del ferrocarril!

Contra esta solución de sentido común se han alzado desde hace años argumentos como que el radio de las curvas es demasiado cerrado, o que el gálibo de los túneles es insuficiente, o que las rampas son excesivamente fuertes. Pero múltiples estudios técnicos (Ineco en 1991, Crefco sobre la carretera rodante en 1993, Eres Transport, Iberinsa, Systra, TTK, Claraco) han demostrado que eran puros mitos. Dentro de poco esperamos conocer las conclusiones de un nuevo estudio encargado a Ineco por el Consejo Económico y Social de Aragón, que estoy convencido de que no diferirá mucho de los ya realizados.

Entonces, ¿por qué no se ha reabierto ya la línea?

En mi opinión, porque el Canfranc es el ejemplo más palpable de las posibilidades del ferrocarril convencional, y quienes desde hace años han decidido que solo tiene futuro la alta velocidad, no pueden permitir que se demuestre que están equivocados. Los actuales "anti-Canfranc" son herederos de los tecnócratas que, en 1970, dijeron que la línea no servía y la cerraron. La diferencia está en que, entonces, eran mayoría los que pensaban que la carretera estaba llamada a sustituir totalmente al

ferrocarril (entre otros, Mitterrand y Felipe González que acordaron hacer el túnel de Somport). Pero ahora ya no son mayoría; ahora, hasta la Unión Europea pide que la carretera ceda cargas al ferrocarril por razones ambientales y económicas.

Pero esos tecnócratas siguen en activo y controlan muchos instrumentos de poder, especialmente en el Ministerio de Fomento español y en el francés de *Équipement*. Tienen tanto poder que son capaces hasta de hacer cambiar la política de la ministra Magdalena Álvarez que, si en el verano de 2004 afirmaba en un seminario organizado por UGT en El Escorial que iba a revisar todos los grandes proyectos ferroviarios lanzados por el PP, más de cuatro años después sigue ejecutando todos los proyectos de alta velocidad y ha paralizado muchos de ferrocarril convencional, como la modernización del Canfranc. Ejemplo de cuáles son las consecuencias de esta política fue el desastre de los servicios de cercanías de Barcelona antes de la llegada del Ave.

Es posible que una de las principales razones para mantenerse en su postura sean las ingentes cantidades de dinero que moviliza la construcción y explotación de las líneas de alta velocidad. Quizá por eso también los políticos aragoneses, en lugar de trabajar por la reapertura del Canfranc, se han embarcado en la propuesta faraónica de construir una nueva línea (la TCP) de gran capacidad, con un túnel a baja cota que tendría más de 40 km de largo. De la locura que supone la TCP, da idea el hecho de que solo con los intereses que devengaría en un año el presupuesto de ese mega-túnel, se podría reabrir el Canfranc.

La actual crisis económica hace completamente impensable que se aborde la TCP. Pero es que, aunque hubiera dinero para hacerla, sería absurdo porque no hay demanda que la justifique. Dicho con otras palabras: si el túnel estuviera ya perforado, no pasaría casi ningún tren.

### <GRÁFICO 5>

Lo digo porque las cifras demuestran que el tráfico ferroviario transpirenaico, además de ser muy bajo, está estancado desde 1997 e incluso disminuyó entre 2004 y 2006. Ello ocurre porque tanto Renfe como SNCF gestionan pésimamente sus divisiones de mercancías desde hace mucho tiempo, y han ido expulsando clientes hacia la carretera. Su ineficiencia llega a tales dimensiones que cuanto más mercancía mueven, más dinero pierden, así que su lema ha terminado siendo que "el mejor tren es el que no circula".

De Canfranc, por ejemplo, sale todos los días un tren de maíz que recorre inútilmente 110 km a plena carga entre Tardienta, Zaragoza y de nuevo Tardienta, solo para cambiar de locomotora. No es extraño que Renfe pierda dinero en cada viaje.

Y no es cierto que el principal problema sea la falta de capacidad de las líneas por estar subordinado el tráfico de carga al de viajeros, al menos en la mayor parte de los casos. En España, la construcción de nuevas líneas de alta velocidad ha supuesto dejar las líneas convencionales coincidentes casi sin tráfico de viajeros y, por lo tanto, con muchos surcos libres para los trenes mercantes, pero cada día circulan menos. En Francia ocurre algo parecido.

Entonces: ¿para qué la TCP?

En mi opinión, la TCP es solo una cortina de humo para ocultar la incapacidad de los políticos de conseguir la reapertura del Canfranc. También les sirve como oferta electoral, de cuyo incumplimiento nadie podrá pedirles cuenta, porque como es un proyecto a 30 o 40 años vista...

En 2003 un ministro de Fomento tan autoritario como Francisco Álvarez-Cascos, que hasta entonces se había negado incluso a contestar a nuestras cartas, se convenció de las posibilidades del Canfranc y asumió el compromiso de reabrirlo que se había adoptado en la "cumbre" de Santander dos años antes. Así que sacó a concurso los proyectos de modernización de la línea (con ancho UIC, 25 Kv c.a., y 22,5 Tm por eje), dividida en seis tramos: variante de Huesca, Alerre-Ayerbe, Ayerbe-Caldearenas, Caldearenas-Jaca, Jaca-Canfranc y estación de Canfranc y túnel internacional. También logró sacar a concurso las obras de la variante de Huesca.

Pero en 2004 el PP perdió las elecciones y el Gobierno del PSOE, pese a poner a un oscense (Víctor Morlán) como número dos en Fomento, solo inició las obras de la variante y todos los demás tramos cayeron en el olvido. Cuando le preguntábamos por el retraso, Morlán nos aseguró varias veces que los proyectos no estaban terminados. Pero en 2006 pudimos enterarnos (gracias a las gestiones del diputado Lanzuela, PP) que hacía tiempo que estaban en el ministerio.

Cuando se hizo público el engaño, salieron Morlán y el presidente de Aragón, Marcelino Iglesias, diciendo que habían paralizado todos los tramos salvo el Caldearenas-Jaca, porque iban a estudiar un nuevo trazado más directo entre Huesca y Sabiñánigo, que serviría más adelante para la TCP. Este nuevo trazado exigiría perforar un túnel de más de 10 km bajo la Sierra Caballera, cuyo enorme coste no se justifica ni siquiera en caso de reapertura de la línea. Además, si lo que pretendían era acortar el tiempo de viaje, como llegaron a decir, existe una alternativa diez veces más barata y de realización casi inmediata, como es la reapertura del tramo Zuera-Turuñana.

El engaño era evidente y así lo denunciábamos desde Crefco. Y por si faltaba alguna demostración más, ha resultado que las obras que se realizan en el tramo Caldearenas-Jaca, las que decían que iban a servir para la TCP, no son ni siquiera las que se habían proyectado en 2004. Aquel proyecto era una verdadera modernización de

la línea, con corrección de curvas y demás, y tenía un presupuesto de 28,1 millones de euros. Lo que están haciendo es una simple renovación de vía que solo va a costar 11,5.

Como habréis visto, la reivindicación del Canfranc en España no está en su mejor momento. Pero a pesar de todos estos reveses, y a pesar de que desde las instituciones aragonesas se ha intentado hacernos callar, las razones para pedir su reapertura son tan fuertes que nosotros seguimos en la brecha. Y no estamos locos. Sabemos lo que queremos y sabemos también que lo que queremos es razonable.

Tan razonable que lo ven claro incluso expertos suizos como Jürg Suter, un ferroviario y geógrafo que hizo aquí su tesis de licenciatura para la Universidad de Berna, de la que habla el vídeo que os invito a ver para terminar mi intervención. Por cierto: cuando Jürg Suter presentó su tesis en España, los valedores de la TCP se rieron de él, pero cuando volvió a Suiza fue contratado por la Oficina Federal de Transportes de la Confederación Helvética.