

El Canfranc



9 preguntas → 9 respuestas



1 Cuando se habla de Aragón, casi siempre se menciona al Canfranc como una aspiración frustrada o que nunca termina de realizarse. ¿Qué es el Canfranc?

Es la línea ferroviaria internacional que va desde Zaragoza hasta Pau (Francia), atravesando el Pirineo por Canfranc. El ferrocarril transpirenaico occidental une España y Francia o, mejor, la península Ibérica y el norte de Europa a través de Aragón y Aquitania. Se le conoce popularmente como «el Canfranc» por la imponente estación internacional situada en dicha localidad, de dimensiones asombrosas (250 m de largo).

La línea fue inaugurada en 1928. El servicio ferroviario está interrumpido desde 1970 a consecuencia de un accidente en la parte francesa. Cuando se reabra llevará el nombre de Línea Goya, por el nombre del pintor nacido en Fuentetodos (Zaragoza) y muerto en Burdeos.

Para facilitar su descripción, se la puede dividir en cinco tramos:

→ **De Zaragoza a Huesca:** 79,5 km prácticamente llanos, dispone de vías electrificadas de ancho internacional e ibérico. Por este tramo circulan trenes de alta velocidad y convencionales.

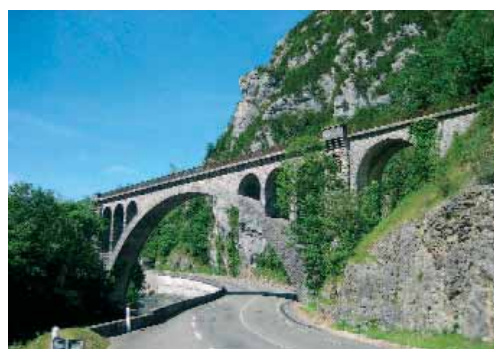
→ **De Huesca a Canfranc:** 134,5 km, que permiten ascender desde los 487 m de altitud de la capital provincial a los 1190 m de Canfranc, en el corazón del Pirineo. A medida que se asciende, el bosque sustituye a los paisajes más áridos del valle del Ebro. En la parte final y más montañosa proliferan los túneles y viaductos, algunos tan imponentes como el de Cenarbe. Dispone de vía única sin electrificar en regulares condiciones pero abierta al tráfico de viajeros y mercancías.



→ **De Canfranc a Bedous:** 32 km cerrados desde 1970. Pasado el túnel internacional de casi 8 km de largo se encuentra el tramo más bello de la línea, tanto por el paisaje que lo rodea como por sus imponentes infraestructuras, entre las que destacan el viaducto de Arnousse y el túnel helicoidal de Sayerce, gracias al cual la vía desciende en espiral dentro de la montaña.

→ **De Bedous a Olorón:** 25 km sin tráfico desde 1985. El Consejo Regional de Aquitania ha decidido reabrir en 2011 este tramo, más llano que el anterior pero que también cuenta con obras tan singulares como el viaducto de Escot.

→ **De Olorón a Pau:** 36 km de vía única en servicio, con 16 circulaciones de viajeros cada día.



Viaducto de Escot, en el valle de Aspe

2 ¿Por qué está cerrada este enlace internacional?

En 1970, tras el descarrilamiento sin víctimas de un tren de mercancías que destruyó un puente sobre la Gave d'Aspe, Francia decidió no restablecer la línea con la excusa de que no era rentable.

Es cierto que, entonces, su tráfico era modesto, tanto en viajeros (desplazamientos locales a uno u otro lado de la frontera o internacionales) como en mercancías, casi exclusivamente reducido al maíz francés que importaba España.



El tráfico de camiones es una amenaza para el Pirineo

3 ¿Por qué no se reabre este ferrocarril? Porque hoy, con España y Portugal en la Unión Europea, la situación económica ha cambiado. De hecho, se ven muchos camiones en la carretera española N-330 y en la francesa RN-134, paralelas a la vía férrea.

Efectivamente, el contexto económico ha cambiado tanto que el movimiento de mercancías a través del Pirineo se ha multiplicado por más de 10 desde 1970; el tráfico ferroviario apenas ha crecido en ese tiempo mientras que por carretera pasaron 105,4 millones de toneladas en 2005. Aunque éste no es uno de los pasos más frecuentados y a pesar de las limitaciones que tiene la carretera en el valle de Aspe, más de 150 camiones atraviesan cada día el túnel carretero de Somport, abierto en 2003. Este tráfico se disparará cuando en los próximos años se terminen las tres autovías que desde Zaragoza, Lérida y Pamplona convergen hacia Jaca y Canfranc, creando un grave problema ecológico en una zona tan sensible como el Pirineo.

Los dos países han celebrado numerosas reuniones desde 1970; el presidente de la República Francesa y el presidente del Gobierno de España celebran «cumbres» anuales en las que se evalúan las condiciones de un eventual restablecimiento del Canfranc. No hay que olvidar que ambos países están comprometidos desde 1928 por un tratado internacional que asegura la continuidad del enlace ferroviario. La opinión pública de Aragón y Aquitania apoya al Canfranc hasta el punto de que ningún representante político se atreve a oponerse públicamente a su reapertura. Pero la voluntad política no es suficientemente fuerte como para superar la inercia de un cierre tácitamente asumido por ambos estados. El Consejo Regional de Aquitania apuesta decididamente por reabrir la línea, pero no puede asumir él solo el coste de su restablecimiento. Mientras, el Gobierno de Aragón no mantiene la reivindicación con la fuerza de hace unos años.

4 Desde el punto de vista económico, ¿qué perspectivas avalan la reapertura del Canfranc?

La propuesta de recuperar este enlace ferroviario internacional se ve impulsada por perspectivas favorables tanto en el terreno de las mercancías como en el de los viajeros.

En lo que se refiere a las mercancías:

En Zaragoza, cabecera española de la línea, ha entrado en servicio Plaza, la mayor plataforma logística del sur de Europa que, si estuviera unida a la red ferroviaria europea por una línea de ancho estándar, se convertiría en una importantísima rúta del transporte internacional de mercancías. Su área de influencia se extiende hasta el sudeste peninsular, entre los puertos de Valencia y Algeciras. En el entorno de Plaza se localizan además grandes empresas que generan importantes tráfico internaciones de automóviles (General Motors), productos metálicos (Arcelor Mittal) o papel (Saica). En el otro extremo de la línea está la zona de Pau-Lacq, especializada en industria química y de fertilizantes (Arkema, Air Liquide, Yara France...) así como las tierras de cultivo del maíz, cereal que España importa en grandes cantidades. Actualmente, aun con la línea cerrada, todos los días sale de Canfranc un tren cargado de maíz que ha llegado desde Francia en camiones.

Un estudio realizado en 2009 por encargo del Consejo Económico y Social de Aragón ha estimado en más de 2,5 millones de toneladas al año la demanda potencial de transporte de mercancías por el Canfranc, si se reabriera.

Por otra parte, en lo que se refiere a los viajeros:

Aunque la principal vocación de la línea es el tráfico de mercancías, también podría ser muy útil para los viajeros. La mejora de los servicios entre Pau y Olorón ha supuesto un crecimiento del 10% en el número de viajeros que los utilizan para sus desplazamientos cotidianos. Lo mismo podría ocurrir al sur de los Pirineos, especialmente en el cada vez más activo corredor entre Zaragoza y Huesca. Pero la mayor parte de los usuarios previsibles serían los que viajan al Pirineo por motivos turísticos, ya que la línea sirve a cuatro estaciones de esquí alpino (Astún, Candanchú, Formigal y Panticosa), una de esquí nórdico (Le Somport), y centros turísticos del atractivo de Jaca, Panticosa, el Valle de Aspe o el Circo de Lourdiós. También el tráfico internacional puede alcanzar cifras considerables, no solo por las peregrinaciones a Lourdes sino porque el Canfranc uniría en 2012 las líneas de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Huesca y Burdeos-París.



La solución sobre raíles: tren de cereales en la línea de Canfranc

5 Pero hay quien afirma que los vagones actuales no pueden pasar por el túnel helicoidal de Sayerce, cerca de Urdós: ¿Qué hay de cierto en ello?

¡Es un cuento!

Las redes ferroviarias francesa y española fueron construidas en su mayor parte en la segunda mitad del siglo XIX y sobre esas mismas redes circulan actualmente todo tipo de trenes de viajeros y de mercancías, por la sencilla razón de que las locomotoras, los coches y los vagones actuales se fabrican para que puedan circular por trazados de hace 150 años.

El túnel de Sayerce, que ni siquiera es centenario, puede ser atravesado por todos los trenes actuales, incluidos los Ave o las plataformas cargadas con camiones. Los escépticos pueden comprobarlo no solo en la red suiza, que cuenta con varios túneles helicoidales en servicio en la línea del Gotardo, sino también en la francesa que los tiene en la Boucle (línea de Chambéry a Bourg-Saint-Maurice) o Saillens (línea de Toulouse a Puigcerdá), este último construido en la misma época que el Canfranc. Incluso la red española tiene un túnel helicoidal que funciona sin ningún problema, el de Cargol, en la línea de Barcelona a Puigcerdá.

6 Dado que, actualmente, el túnel ferroviario de Somport es utilizado como salida de emergencia del túnel carretero, ¿podría volver a utilizarse para el paso de trenes sin poner en peligro la seguridad de los usuarios del otro subterráneo?

Desde el punto de vista técnico, nada se opone a que el túnel ferroviario recupere la finalidad para la que fue construido sin que, por ello, pierda su actual uso como salida de socorro del túnel carretero. Los raíles se colocarían a ras del pavimento, igual que están los del tranvía en las ciudades, o los del tren en los puertos marítimos, permitiendo tanto el paso seguro de peatones como de vehículos (ambulancias, bomberos...). Dispositivos de seguridad permitirían detener el tráfico ferroviario en caso necesario, igual que detendrían el de coches y camiones por el túnel carretero en el caso inverso, es decir, cuando fuera necesario utilizar este para evacuar a los viajeros de un tren detenido en el ferroviario. El grupo de trabajo hispano-francés que trabaja sobre la reapertura del Canfranc está estudiando los detalles de este sistema, por el cual cada túnel sirva de salida de emergencia del otro.

7 Si no hay obstáculos técnicos insalvables y si el potencial de tráfico es real, y por tanto se dan las condiciones para reabrir el Canfranc, ¿cuál sería el coste de los trabajos?

Sin contar el tramo Olorón-Bedous, para el que ya hay fondos consignados, con 100 millones de euros los trenes diésel franceses podrían llegar a la estación internacional de Canfranc.



El Canfranc puede reabrirse hasta Pau en dos o tres años

Claro que, si no se hace nada en el lado español, los viajeros y las mercancías deberían transbordar allí a los trenes españoles, habida cuenta su distinto ancho de vía. Para que la línea alcance todo su potencial, sería necesario renovar y electrificar toda la vía entre Huesca y Pau, implantando el ancho europeo hasta Zaragoza. Esta transformación integral tendría un coste de algo menos de 300 millones de euros.

Por importantes que puedan parecer estas cifras, resultan casi ridículas si las comparamos con los 8000 millones de euros que habría que dedicar a la perforación de un túnel de casi 50 km bajo el Vignemale.

8 Sin duda, ustedes se refieren a la Travesía Central del Pirineo. ¿No sería mejor hacer la TCP en lugar de reabrir el Canfranc?

Con independencia del coste faraónico de la TCP (con los intereses de un solo año de ese coste se podría renovar todo el eje Zaragoza-Pau), no podría hacerse realidad antes de 2040, como demuestran los 30 años que se han previsto para la entrada en servicio del túnel de la línea Lyon-Turín, que también tendrá 50 km y cuyos trabajos preliminares ya han comenzado. Es un plazo demasiado largo para evitar la amenaza que el creciente tráfico de camiones supone para el Pirineo. Es más, si no se consigue que el ferrocarril atraiga a corto plazo una parte de las mercancías que ahora atraviesan el Pirineo en camión, nunca se alcanzará una demanda suficiente como para justificar la enorme inversión que exige la TCP. Así pues el Canfranc, que puede reabrirse en solo dos o tres años y permitir el paso de hasta 3,5 millones de toneladas, no solo sería útil por sí mismo sino que constituiría el paso previo imprescindible para hacer posible algún día la TCP.

Como dice el refrán: más vale pájaro en mano (el Canfranc) que ciento volando (la TCP).

9 Frente a las tergiversaciones y a las continuas demoras de los políticos, ¿nadie se moviliza por esta solución de sentido común que es el Canfranc?

Por supuesto que sí. Los aragoneses tienen muy claro que quieren recuperar su ferrocarril internacional. Ya en 1975 (todavía vivía Franco) se reivindicó su reapertura. Luego, en democracia, ha habido manifestaciones prácticamente todos los años. A partir de 1993 las movilizaciones fueron impulsadas por la Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco). Siete años antes se había creado en Francia el *Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron-Canfranc* (Créloc) que trabaja activamente desde entonces y ha conseguido cambiar la actitud de amplios sectores de la sociedad francesa, antes reticentes a la reapertura.

Crefco y Créloc trabajan unidas desde hace años, convencidas de que la reapertura del Canfranc:

- Solucionaría los problemas medioambientales que el tránsito de camiones plantea al Pirineo, especialmente en los valles de Canfranc y Aspe.
- Facilitaría las relaciones económicas entre el sudeste de la península Ibérica y el noroeste de Europa.
- Sería una poderosa palanca económica para Aragón y para Aquitania.
- Su coste no es mayor que un proyecto carretero de dimensión regional.
- Puede realizarse en menos de tres años, ofreciendo durante ese período una importante carga de trabajo a las empresas de construcción de ambos países, duramente afectadas por la actual crisis económica.



Un simple mapa muestra como la interrupción del Canfranc rompe el eje natural Burdeos – Pau – Huesca – Zaragoza – Valencia – Alicante, ciudades situadas prácticamente sobre el mismo meridiano.

Para nosotros está muy claro: el Canfranc es el futuro *¡Reapertura ya!*

www.crefco.org

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

Integran la Coordinadora los sindicatos Comisiones Obreras (CC.OO.), Confederación General del Trabajo (CGT), Organización Sindical de Trabajadores de Aragón (OSTA), Unión General de Trabajadores (UGT), Unión Sindical Obrera (USO), los grupos ecologistas: Ecologistas en Acción y Fundación Ecología y Desarrollo; y las asociaciones ciudadanas: Asociación en defensa del ferrocarril y la estación de Canfranc (AFEC), Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías (AZAFT), el Colectivo Pedalea (ciclista), la Federación de Asociaciones de Barrio de Zaragoza (FABZ) y el Sindicato de Iniciativas y Propaganda de Aragón (SIPA).

Portavoz: Benjamín Casanova Martín

Dirección electrónica: crefco@hotmail.com

Dirección postal: Apartado de Correos, 7.224; 50080 – Zaragoza

Teléfono: 669 930 171

Fotos cedidas por Jürg Suter y Julio Foster

<http://creloc.intermodalite.com>

Comité para la reapertura de la línea Olorón-Canfranc (CRÉLOC)

Es la organización correspondiente a Crefco en el lado francés. Ambas están animadas por el mismo espíritu de conseguir la reapertura del Canfranc y trabajan en estrecha colaboración desde hace más de quince años.

Presidente: Alain Cazenave-Piarrot

Dirección electrónica: creloc@intermodalite.com

Dirección postal: Mairie de Bedous; 64490

Bedous (Francia)

