

Las citas olvidadas del Canfranero

Por Carlos GARCÍA MARTÍNEZ

HACE menos de un decenio nació "El túnel del Vignemale", declarado inmediatamente "reivindicación histórica". La noticia partía de un estudio para "diseñar alternativas de un paso ferroviario para descongestionar Irún y La Junquera ... gran infraestructura que sería el eje central entre Zaragoza y Toulouse". "En la presentación quedó claro que se apostaba por ubicar la boca del túnel cerca de Biescas y cruzar bajo el Vignemale". Como contrapunto, la defensa de un vetusto "Canfranero", obligatoriamente cerrado a toda ambición, seguía su curso.

No acumularé razones propias contra tan canónicos proyectos; aunque me parezca raro descongestionar Irún y La Junquera pasando por Toulouse y nunca me haya creído lo de restaurar el Canfranero. Sólo pretendo recuperar párrafos olvidados del citadísimo informe de INECO para el CESA. Que dice, para empezar, que entre los representantes del sur de Francia entrevistados hubo "unanimidad a favor del no, sobre si el conocimiento de su rentabilidad (cuando cerraron la línea) hubiera justificado otra actitud", y que todos menos uno, "opinan que la falta de interés de las instituciones estaba justificada". En otras entrevistas se contesta que "la línea está obsoleta y tiene opciones muy limitadas para una explotación moderna" y que "existen dudas razonables sobre que la voluntad manifestada por operadores logísticos sea firme". En la "Valoración final" del estudio se añade que, en todo caso, "las inversiones serían una parte de la inversión total que pueda plantearse en la fachada atlántica", opinión interesante.

En el "Diagnóstico del trazado actual" se citan datos demoleedores, entre los que entresaco que entre Jaca y Canfranc "los túneles tienen graves problemas de impermeabilización e inestabilidad de los taludes en sus bocas ... el terreno muestra pendientes y fracturas que dificultan el tratamiento y modificación de la plataforma ... se generan problemas por corrimientos en todo el tramo ... la rectificación de curvas está condicionada, ya que la plataforma, en muchos casos, está ejecutada en desmontes de gran altura y existen dificultades para desplazarla", etc... Y remata:

"Entre Canfranc y Olorón la velocidad está limitada por rampas de 43 por mil, en el límite de la adherencia, y radios de 200 mts" y entre Canfranc y Bedous, "los edificios de servicio de las estaciones, en general, han sido vendidos".

En la "Estimación de la demanda" de la vieja línea, se dice que "el tráfico captable no superaría las 228.000 toneladas" (algunos entusiastas del estrapalucio hablan de varios millones), y que "la modestia de esas cifras plantea si existe una masa crítica que pudiera justificar una demanda para la reapertura". En cuanto a su capacidad de arrastre, se informa que un tren podría con 1.150 toneladas entre Zaragoza y Canfranc, pero sólo con entre 390 y 600, según la carga, de Canfranc a Bedous.

En el "Planteamiento de alternativas de trazado", y aquí viene lo más interesante, se obligan a plantear una "Alternativa 1" con los estándares actuales y las mejoras en marcha ... Pero ¡oh, maravilla!, aparece una "Alternativa 2" (prácticamente desaparecida a niveles informativos), que "diseña una nueva infraestructura en túnel de baja cota, que pueda considerarse una de las alternativas de la TCP, dando continuidad a las actuaciones del tramo español, y propone un túnel entre Jaca y Bedous" (sería entre Villanúa y Accous) para la que "consideran 3 trazados, con velocidades de 160 a 250 kmts/hora y túneles de 35,8 a 40,3 kmts". Plantean el túnel de Sierra Caballera, y de Bedous a Pau asumen el trazado actual. Luego dicen que deben considerarse actuaciones para "prestaciones de al menos 220 Kms/h en toda la línea". "Los presupuestos serían (sólo) de 2.160 a 2.341 millones".

Finalmente citan el carácter estratégico de esta línea, que "pondría en contacto el puerto de Burdeos y PLAZA". Y "tendría vocación de atender la fachada atlántica, con las regiones francesas del Oeste, y también del Centro y París, y países atlánticos como Reino Unido, Irlanda, Países Bajos y Bélgica", y "complementar otros destinos centroeuropeos con origen y destino en Aragón y centro". Se olvidan, lógicamente, de Toulouse, a la vista de que allí no confluyen tráfico que haya que desahogar, y sorprendentemente omiten la salida por Teruel y Valencia al Mediterráneo.

Concluyo, algo abruptamente para no alargarme, pidiendo que no se confunda al personal apostando a piñón fijo por reivindicaciones engañosas y contradictorias o publicando dibujos con trayectos muy deformados y ciudades escandalosamente recolocadas en el mapa. Mi apuesta va por la apenas citada "Alternativa 2" de INECO: un corredor de alta velocidad relativa hasta Burdeos, asequible y por ello negociable en muchos plazos y escenarios. Llámennla Travesía Central y todos contentos. Medio siglo después podría haber otras.