

El gran tapón

Un ferrocarril proyectado en el siglo XIX se quiere reconstruir como quien restaura una iglesia románica.

07/07/2009 CARLOS García

Cuánto tiempo se seguirá escribiendo sobre "La Travesía por el Pirineo Central-Túnel de Vignemale", o sobre "La reapertura del Canfranc"? Muertos ilustres ya dijeron de ésta última que era "como el expreso de Campoamor", pura poesía. Pero estos comentarios míos no son nuevos. Ahora tocan iniciativas cuyo alcance convendría analizar. Empecemos por el Canfranc. Aquitania va a reabrir el tramo Olorón-Bedous, de unos 25 kilómetros y con suaves pendientes. La decisión se justifica por sí sola si consideramos que Bedous es el centro de un espacio compartido con una treintena de núcleos, con instalaciones turísticas y deportivas activas y una actividad agro-ganadera aceptable. En su cabecera desemboca, además, el impresionante circo de Lescún.

En el lado español ya tenemos línea. Estamos rehaciendo la estación de Canfranc y levantaremos otra más modesta junto a ella. Hemos construido una variante en Huesca y mejorado las condiciones --no el trazado-- de algunos tramos. Con todo, seguirá careciendo de razones propias para recuperar su vocación internacional. He de confesar que no creo que nuestros más bienintencionados vecinos se acerquen más acá de Bedous, y si lo hicieran, que el trayecto tuviese viabilidad práctica futura. Dejo de lado la idea de un túnel al norte de Huesca --el llamado de Caldearenas-- que, o sirve a una línea de gran tráfico, o sólo vale para atajar algo uno de los profundos zig-zags del trazado, en cuyo caso sería un escandaloso dispendio.

En este punto dirán que claro, que es por eso, que por allí pasará la Travesía Central. Y se agarrarán a la extraña hipótesis del "túnel del Vignemale", título que incluye los quince o veinte túneles necesarios para atravesar el Pirineo en diagonal por una de sus zonas más robustas. Parecen no recordar que aquella curiosa hipótesis se esfumó sola, dejando paso a una más manejable "Nueva Travesía de los Pirineos". Desde Midi-Pyrenées querrían que pasase por Toulouse, lo que estaría bien si ese trayecto descongestionase el tráfico donde está congestionado, o sea, en los muy remotos, respecto a Toulouse, extremos de la cordillera, a pocos metros de las playas de Hendaya y Port-Bou. En ellos desembocan las caudalosas corrientes del tráfico europeo después de pasar por Burdeos y Perpignan. Estos días ha quedado claro que se prioriza el corredor mediterráneo, en la pura lógica de su mayor urgencia y el consecuente apoyo francés.

Para un observador neutral no podía ser de otra manera ni presupone mal alguno para futuras soluciones al tráfico atlántico, algo menos acuciante y que pasa a ser la siguiente prioridad. Y es a partir de ahí donde sería bueno pensar por qué, si Burdeos está en la vertical de los valles del Aspe y del Aragón, de Zaragoza y de Valencia, no se nombra ese eje para la nueva travesía. ¿No será porque está bloqueado por la reivindicación del viejo Canfranc? De ser así, el desahogo del tráfico atlántico a partir de Burdeos puede cruzar la frontera por cualquier sitio remoto y no por el Aspe y el Aragón, simplemente porque pasó por allí un ferrocarril proyectado en el siglo XIX, que se quiere reconstruir como quien restaura una iglesia románica. El tema se agrava cuando se garantiza su supervivencia informativa y política al convertirse en bandera de agravios.

El director general de Ferrocarriles, en una comparecencia ante el Senado hace pocos años, informó de que una alternativa para un túnel de baja cota era horadarlo entre Villanúa y Bedous, sin que casi nadie haya creído oportuno reseñarlo después. Aunque cabe pensar que pronto se empezará a sugerir que la Gran Travesía y el eje del Canfranc sean la misma cosa, y que el paso cruzará por la más estrecha cintura pirenaica, entre Accous (inmediato a Bedous) y Villanúa, con un túnel de 30 kilómetros. Al tiempo se decidiría la línea en su conjunto, entre Burdeos, Zaragoza, Teruel y Valencia (¡Teruel y Valencia, no Portugal y Algeciras, coño!) con una bifurcación hacia el puerto de Tarragona. Gran Travesía para la que no servirá la línea actual y que será un problema para los territorios que atraviese.

Un tercer escenario sería construir una línea de rango medio para la que tendría sentido el túnel de Caldearenas si se hiciese también el Villanúa-Accous. La línea resultante podría hacerse con presupuestos altos pero menos ambiciosos y en plazos más cortos que los de una gran travesía. Apuesten los que sobrevivan; mis nietos mayores están avisados.

Expresidente de la Diputación de Huesca