

¿Vuelve el tren al Pirineo?

La reapertura de un tramo cerrado en Francia durante 36 años pone en evidencia el abandono por España del ferrocarril de Canfranc

LUIS GRANELL PÉREZ

En la mañana del 26 de junio, al mismo tiempo que los españoles acudíamos a votar, un pequeño tren volvía a recorrer en servicio regular el bellissimo valle pirenaico de Aspe, entre Olorón y Bedous, por la vía que la SNCF (compañía pública francesa de ferrocarril) había cerrado en 1980. La región de Aquitania ha invertido 102 millones de euros en recuperar este tramo de casi 25 kilómetros.

A caballo de los siglos XIX y XX, Francia y España acordaron construir tres líneas ferroviarias a través de los Pirineos: Al este, la que desde Barcelona y Ripoll sube a Puigcerdá y Latour de Carol, para descender hacia Foix y Toulouse; en el centro, la que desde Lérida debía haber pasado a Saint Giron por el collado de Salau pero que nunca fue más allá de La Pobla de Segur; al oeste, la que desde Zaragoza y Huesca asciende hasta Canfranc y pasaba a Pau, capital del departamento de Pirineos Atlánticos.

El Ferrocarril Transpirenaico Occidental, popularmente conocido como “el Canfranc”, fue inaugurado el 18 de julio de 1928 por Alfonso XIII y Gastón Doumerge, entonces presidente de la República Francesa. Su tramo central, entre Jaca y Bedous, es una ingente obra de ingeniería para la época que salva un desnivel acumulado de 1190 metros, lo que exigió construir 14 puentes y viaductos, y perforar 34 túneles (uno de ellos helicoidal), además del internacional de casi ocho kilómetros de longitud. La estación internacional y viaductos como los de Cénarbe (España), Arnousse, Lescoude o Escot (Francia) se han convertido en destacados elementos del patrimonio cultural de los valles de Canfranc y Aspe.

Wolframio a cambio de oro

Su construcción se vio ralentizada por la I guerra mundial y, solo ocho años después de su inauguración, la guerra civil española paralizó el paso de trenes. Durante la II guerra mundial registró un tráfico importante, entre 1940 y 1944, al encaminarse por esta vía las importaciones y exportaciones de la neutral Suiza, e importar Alemania hierro, cinc y wolframio, minerales estratégicos que el III Reich pagó con oro (que también pasaba por Canfranc) a España y Portugal. El tráfico de viajeros, incrementado

por los que huían de la guerra, se mantuvo hasta la ocupación por la Wehrmacht de la Francia de Vichy en 1942, momento en el que los aduaneros franceses que residían en Canfranc fueron sustituidos, en suelo español, por otros alemanes militarizados.

La crisis económica de la posguerra no ayudó al incremento del tráfico, que nunca fue significativo a pesar de las esperanzas que aragoneses y bearneses habían puesto en esta línea. Francia exportaba por ella maíz, pero sus trenes tenían que subir cargados fuertes rampas y solían bajar vacíos, con un considerable gasto de energía y déficit de explotación. La línea se fue abandonando poco a poco hasta que, el 27 de marzo de 1970, un tren de mercancías que subía hacia Canfranc perdió los frenos a causa de los fallos en el tendido eléctrico y descendió a la deriva. Su loca carrera terminó derribando un puente metálico que cayó, con las locomotoras y varios vagones, al lecho de la Gave d'Aspe. El tráfico se suspendió “provisionalmente” entre Bedous y Canfranc, pero nunca se reanudó.

Diez años después la SNCF decidió que sus trenes no seguirían al sur de Olorón, cerrando también el tramo entre dicha población y Bedous. La vía española nunca se ha cerrado, pero su mantenimiento ha sido mínimo desde entonces y su degradación es tal que los trenes de viajeros tardan casi cuatro horas en recorrer los 228 Km que separan Zaragoza de Canfranc. El tráfico se ha reducido a dos pequeños automotores diarios y tres trenes de mercancías semanales, que transportan maíz francés que llega a Canfranc por carretera.

La lucha por la reapertura

La historia, más bien trágica, de este ferrocarril habría terminado aquí si no fuera porque un grupo de franceses, cual los irreductibles galos de la aldea imaginada por Goscinny y Uderzo, se propusieron recuperar el ferrocarril perdido y en 1986 crearon el *Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc* (Creloc). Siete años después se creaba en Zaragoza la Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco) que integra a sindicatos, ecologistas, asociaciones vecinales, etc. Ambas organizaciones han conseguido mantener viva la reivindicación y convencer de las ventajas de la reapertura a las instituciones regionales de Aquitania y Aragón, así como al Parlamento y la Comisión Europea. Pero, salvo cuando un ministro comunista francés (Gayssot) y un popular español (Álvarez-Cascos) se pusieron de acuerdo en 2000, no han logrado el apoyo de los ministerios de transportes de ambos países.

Francia se escuda en que no son precisos más pasos, dadas las bajas cifras del ferrocarril que solo transporta el 3,36% del total de mercancías que se mueven por vía terrestre entre los dos países. España en que para qué va a modernizar la línea si los trenes franceses no llegan a Canfranc. El uno por el otro, la casa sin barrer.

Sin embargo, la demanda de transporte es hoy muy superior a la que había cuando se cerró la línea. En el entorno de Zaragoza hay grandes empresas fuertemente

exportadoras e importadoras como General Motors (automóviles), Saica (papel), BSH (electrodomésticos), Arcelor (siderurgia) y otras menores que se han agrupado en la Asociación Logística Innovadora de Aragón. La ciudad alberga además la mayor plataforma logística de España, bien conectada por carretera, ferrocarril y avión, pero a la que falta esa “pata” internacional. Y algo parecido podría decirse de la Comunidad Valenciana, que también podría tener en Canfranc el paso ferroviario que evite largos rodeos y el tránsito por zonas con denso tráfico de trenes de viajeros, que dificultan el paso de los mercantes.

En un dossier elaborado recientemente, Crefco ha evaluado en 150 millones de euros (M€) el coste de modernizar la parte española de este ferrocarril, incluido el cambio del ancho de vía ibérico a estándar internacional hasta Huesca (entre dicha ciudad y Zaragoza ya hay vía de este ancho), lo que evitaría los trasbordos de carga en la frontera. La reapertura de los 33,2 Km que siguen cerrados en Francia, los más difíciles de todo el trazado y que están abandonados desde 1970, costaría entre 300 y 350 M€. Son cifras moderadas, pero ambos países han reducido sus inversiones en ferrocarril convencional y alegan que no hay dinero. ¿No hay dinero?

La alta velocidad, un sumidero de dinero público

Desde que en 1988 se inició la construcción de la línea de alta velocidad (AV) Madrid-Sevilla, España ha gastado más de 50000 M€ en poner en marcha la mayor red de AV ferroviaria de Europa, con 2653,8 km de líneas en servicio (Francia tiene solo 1593 y Alemania 1220 km), solo superada a escala planetaria por China (9870 km) en cifras absolutas, aunque si se ponen estas en relación con la población, nuestro país se sitúa a la cabeza del mundo. Solo las líneas ya en servicio han exigido una inversión de 33655,5 M€, una de ellas (Barcelona-Figueras) con un coste por kilómetro siete veces superior al de la línea sevillana.

Semejante inversión no se corresponde con el uso real de esa nueva y carísima red ferroviaria. Según el portal geográfico Algargos, la línea AV más utilizada de España, Madrid-Sevilla mueve 14000 viajeros/kilómetro, mientras que en la Colonia-Fráncfort son 51000, en la París Lyon 59000 y en la Tokio-Osaka 235000. Se calcula que para cubrir sus costes de operación, una línea de AV necesita entre 6,5 y 8 millones de viajeros/año, mientras que la línea Madrid-Sevilla, la más frecuentada en nuestro país, movió solo 5,55 millones de viajeros en 2012. Y entre todas las demás líneas solo movieron 16,79 millones. Es evidente pues que la explotación de la alta velocidad ferroviaria en España es fuertemente deficitaria.

Habrán lectores que se extrañen, dada la relativamente alta ocupación de los trenes, pero esta solo se ha conseguido en los últimos años gracias a importantes rebajas del precio de los billetes y a la supresión prácticamente total de los trenes

convencionales que cubrían los mismos itinerarios en los que ahora circulan los trenes Ave. Para maquillar tamaño desequilibrio, una parte del déficit de explotación se ha desviado de Renfe al Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) mediante la fijación de cánones por uso de la red de AV de bajo precio, muy inferior al de los costes de amortización y mantenimiento de la red, como ha denunciado recientemente el Tribunal de Cuentas.

El déficit, además, va a seguir creciendo en los próximos años. Pese a la decisión de poner una sola vía en la mayor parte de los nuevos trazados (lo que cuestiona que realmente pueda hablarse de AV), está previsto extender esta red a regiones como Galicia y Extremadura, y a ciudades como Granada, Burgos, Vitoria, Bilbao, San Sebastián, Burgos o Murcia, que por su población se sabe que no van a generar tráfico, ya no rentables sino que justifiquen mínimamente la inversión que precisan.

Tampoco parece válido el argumento de que el esfuerzo inversor realizado por el Estado vaya a generar una industria puntera, capaz de exportar rentablemente tecnología española de alta velocidad ferroviaria. A pesar de los grandes apoyos prestados desde el Gobierno e incluso la Corona, tan solo se ha logrado “vender” una línea con trenes Talgo a Arabia Saudita (La Meca-Medina) y algunos trenes de CAF a Turquía, cuya velocidad máxima no supera además los 250 km/h.

LÍNEAS DE AV EN SERVICIO

Año	Línea	Longitud	Coste en millones €	Coste por Km.
1988	Madrid-Sevilla	471 Km.	2096	4,45 M€
1992	Madrid-Toledo	22 Km.	177	7,69 M€
2002-2008	Madrid-Zaragoza-Barcelona	659 Km.	7083	10,74 M€
2003	Zaragoza-Huesca	79 Km.	221,5	2,8 M€
2007	Córdoba-Málaga	155 Km.	2500	16,2 M€
2007	Madrid-Valladolid	180 Km.	4205	23,4 M€
2010	Madrid-Valencia	391 Km.	6600	16,9 M€
2011	Orense-Santiago	87,5 Km.	1841	21 M€
2013	Barcelona-Figueras	131 Km.	3700	28,2 M€
2013	Albacete-Alicante	212 Km.	2862	13,5 M€
2015	Valladolid-León	166,4 Km	1620	9,7 M€
2015	Olmedo-Zamora	99,4 Km	750	7,55 M€
Total	9 líneas	2653,8 Km.	33655,5	

LÍNEAS DE AV EN CONSTRUCCIÓN Y COSTE PREVISTO

Antequera-Granada:

1200 M€

Bilbao-Vitoria-San Sebastián-Frontera francesa (Y vasca)	6000 M€
Venta de Baños-Burgos	701 M€
Alicante-Murcia	-
Zamora-Orense	3000 M€
Madrid-Badajoz	-

Los camiones invaden el Pirineo

En la “cumbre” franco-española de La Rochelle (1998) ambos países acordaron crear el Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos que, desde entonces, estudia el movimiento de viajeros y mercancías a través de dicha cordillera fronteriza. Sus datos, aunque aparecen con cierto retraso (los del documento de 2015 corresponden a 2012), son demoledores en cuanto al papel prácticamente marginal que juega el ferrocarril en dichos tráfico, como puede verse en el cuadro adjunto. Tan solo el 3,34% de las mercancías que cruzaron el Pirineo por vía terrestre lo hicieron en tren.

El elevadísimo número de camiones que mueven el 96,66% restante de esas mercancías (de media cruzan la frontera hispano-francesa en uno u otro sentido 21175 camiones cada día) provoca una alta siniestralidad, importantes emisiones de CO₂ (causante del cambio climático) y de otros gases y partículas contaminantes, ruido y degradación de las infraestructuras. Las emisiones de CO₂ obligaron a España a gastar más 800 M€ entre 2008 y 2012 para comprar derechos de emisión de dicho gas y la Agencia Europea de Medio Ambiente ha criticado a nuestro país por no reducir sus emisiones.

La entrada de operadores privados en el transporte ferroviario de mercancías no ha supuesto un incremento apreciable de la cuota del ferrocarril, ya que no han evitado todas las rigideces del modo ferroviario y solo le han quitado clientes a Renfe. La causa principal de este papel secundario del ferrocarril sigue siendo el diferente ancho de vía de la red ferroviaria española y portuguesa respecto del resto de Europa, pues exige trasbordos que cuestan tiempo y dinero. Mientras que se optó por el ancho europeo para la red de AV, que tiene un tráfico internacional meramente testimonial, el Ministerio de Fomento nunca se ha planteado seriamente el cambio de ancho de la red convencional, por la que circulan los trenes de mercancías. Ahora se propone estudiar la posibilidad de utilizar bogies de ancho variable para estos convoyes, lo que, vistos algunos problemas que ha provocado el cambio de ancho de ejes en ligeros y cortos trenes de viajeros, suscita dudas acerca de la fiabilidad del sistema para pesados (hasta 1500 Tm) y largos (750 m) trenes de mercancías.

(Luis Granell Pérez es periodista y geógrafo)