

EL NUEVO ENLACE FERROVIARIO LOURDES-ZARAGOZA, CON TÚNEL DE BASE, DE 39 KM DE LONGITUD, ENTRE PIERREFITTE-NESTALAS Y BIESCAS, BAJO EL MACIZO DEL VIGNEMALE¹

Juan José ARENAS

POR QUÉ HACE FALTA UN ENLACE FERROVIARIO
TRANSPIRENAICO DIFERENTE DEL OLORON-CANFRANC-JACA

La línea del Canfranc es hija de un acuerdo internacional que Francia suscribe por verdadero compromiso y al que se hace frente con la menor de las inversiones posibles: túnel de cresta, de sólo 7 km de longitud, situado a unos 1.200 m de altitud y cuyos accesos por ambos lados, pero sobre todo por el valle de Aspe francés, se encajan con curvas de radio demasiado pequeño (hasta 200 m) y con pendientes que llegan hasta el 45‰. Los numerosos túneles que resultan se perforan con gálibo (dimensiones del hueco perforado) también mínimo.

Pero es que, además de las grandes dificultades ofrecidas por el valle del Aspe, las alturas de Gan al sur de Pau plantean un trazado con pendiente de 20‰ en una longitud de 12 km, pendiente que, si bien es normal en las viejas líneas españolas, resulta fuerte en la red francesa convencional y excesiva para una explotación adecuada en

¹ *N. de la R.* El presente artículo es un resumen de la exposición verbal que tuvo lugar en la Diputación Provincial de Huesca el 30 de abril de 1994.



tráfico pesado. Tampoco el trazado general de esta línea es demasiado atractivo: vista desde el cielo y a causa de esa orografía desfavorable, la línea férrea da un rodeo, describiendo desde Pau un fuerte arco hasta Oloron, donde vuelve a sufrir un fuerte quiebro antes de enfilar el valle de Aspe.

Son en conjunto muy pobres condiciones técnicas que, al no hacer posible su explotación como gran línea internacional Madrid-París y al dejar su rentabilidad a cargo de las más que débiles relaciones comerciales entre el Béarn y Aragón, han conducido a su asfixia y muerte definitiva. En estos momentos no queda más remedio que afirmar, por mucho que duela a los sentimientos de muchos aragoneses, que el Canfranc está muerto y que todo el esfuerzo que la Administración española, siguiendo las peticiones continuadas de esta Comunidad Autónoma, lleve a cabo por resucitarlo no constituirá más que tiempo y energías perdidos. Los Ferrocarriles Franceses (SNCF) actúan con un criterio de rentabilidad absolutamente selectivo y saben perfectamente que ese trazado Pau-Oloron-Canfranc jamás va a poder ofrecer un servicio de calidad ni va a poder transportar las grandes masas de viajeros y mercancías que resultan imprescindibles para que una línea ferroviaria moderna resulte rentable y preste un servicio eficiente.

Por supuesto que hay gente, e importante, que en el sur de Francia sigue pidiendo que se reabra el Canfranc. Pero entre ellos será difícil encontrar a algún ingeniero de la SNCF, que conocen perfectamente las limitaciones de ese trazado. Lo que piden esos responsables de las regiones vecinas es, en el fondo, que se recupere un servicio ferroviario transpirenaico, llámese Canfranc o tenga un nombre diferente.

Sin embargo, no hay que pensar que la SNCF no está interesada en captar nuevos tráficos o en mejorar la distribución de los que actualmente atraviesan Francia y saturan de modo agobiante algunos corredores como el del valle del Ródano. Tampoco la idea de que a nuestros vecinos les interesa sólo la relación con Centroeuropa puede tomarse al pie de la letra. Es cierto que Francia mira básicamente hacia Alemania y su entorno geográfico. Pero también es verdad que España y Portugal, más el tráfico creciente de la Unión Europea de y hacia el Magreb, constituyen un mercado ya importante y con una potencialidad en la que hoy quienes más faltos estamos de fe somos los propios españoles.

Si estas ideas se admiten, el paso siguiente es preguntarse si esas relaciones crecientes y derivadas de la existencia y funcionamiento eficiente de la Unión Europea



pueden resolverse con sólo dos enlaces ferroviarios en ambos extremos de los Pirineos, ambos con tráfico saturado y con trazados ferroviarios de no excesiva calidad, enlaces que dejan en medio un vacío de 450 km de longitud, lo que ha conducido y va a conducir más en el futuro a una auténtica bolsa de subdesarrollo y a un desierto poblacional.

Incluso pensando en el enlace de alta velocidad ya acordado por ambos Gobiernos entre Madrid y París por Zaragoza, Barcelona y el valle del Ródano, nos parece que hay que distinguir entre las relaciones parciales Madrid-Zaragoza-Barcelona y Barcelona-Lyon-París (Ginebra, Milán, etc), que sí tienen sentido y plena utilidad comercial, y por otro lado la pretendida relación total París-Madrid, que por tal corredor supone un rodeo geográfico muy considerable, con el consiguiente alargamiento de tiempos de recorrido. Hay que recordar que la alta velocidad triunfa sobre el avión en relaciones que pueden hacerse en 2-3 horas, o sea, en distancias de hasta 500-600 km. A partir de ahí y hasta 5-6 horas de recorrido, el interés de los trenes diurnos decrece y se refiere ya a un tráfico más de turismo que de negocios. Tiempos de 8 horas empiezan a carecer de sentido cuando existe la posibilidad de viajar de noche en coche-cama, ahorrando de paso gastos de hotel.

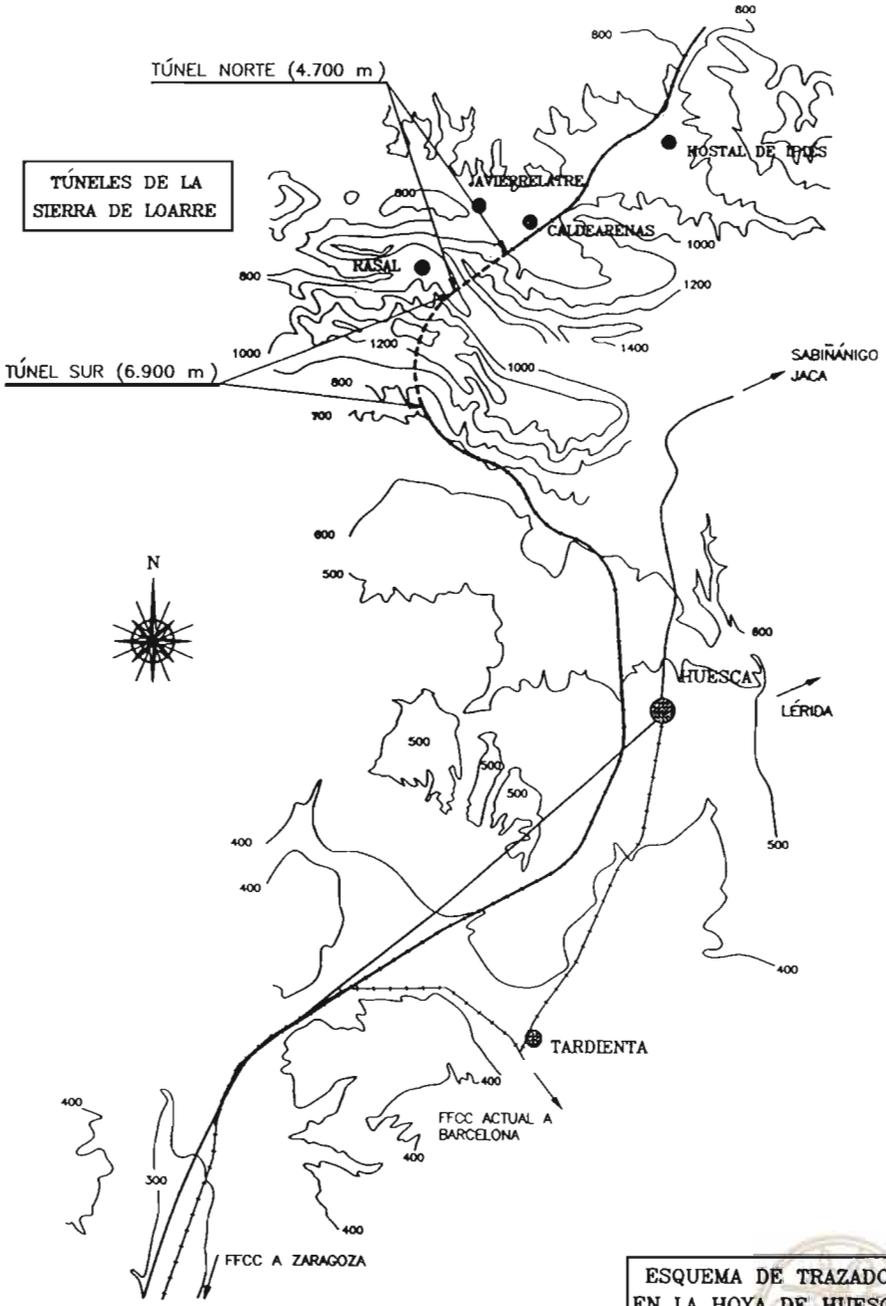
Pues bien, no parece arriesgado afirmar que la única manera de desplazarse entre París y Madrid en un tiempo de unas 6 horas es con un trazado lo más próximo posible al Meridiano de Greenwich, cerca del cual se hallan ambas capitales, lo que significa, bien utilizar la línea de Irún-Hendaya, bien mirar desde Zaragoza también hacia el norte, descubrir que Lourdes, ciudad integrada muy pronto en la red de AV francesa, está tan sólo a 200 km de distancia y plantearse, de una vez por todas, perforar los Pirineos con un túnel de base, a baja cota, que haga posible una relación ferroviaria definitiva, intensa y rentable.

TÚNELES ALPINOS DE BASE EN FASE DE CONSTRUCCIÓN O ESTUDIO AVANZADO EN EUROPA

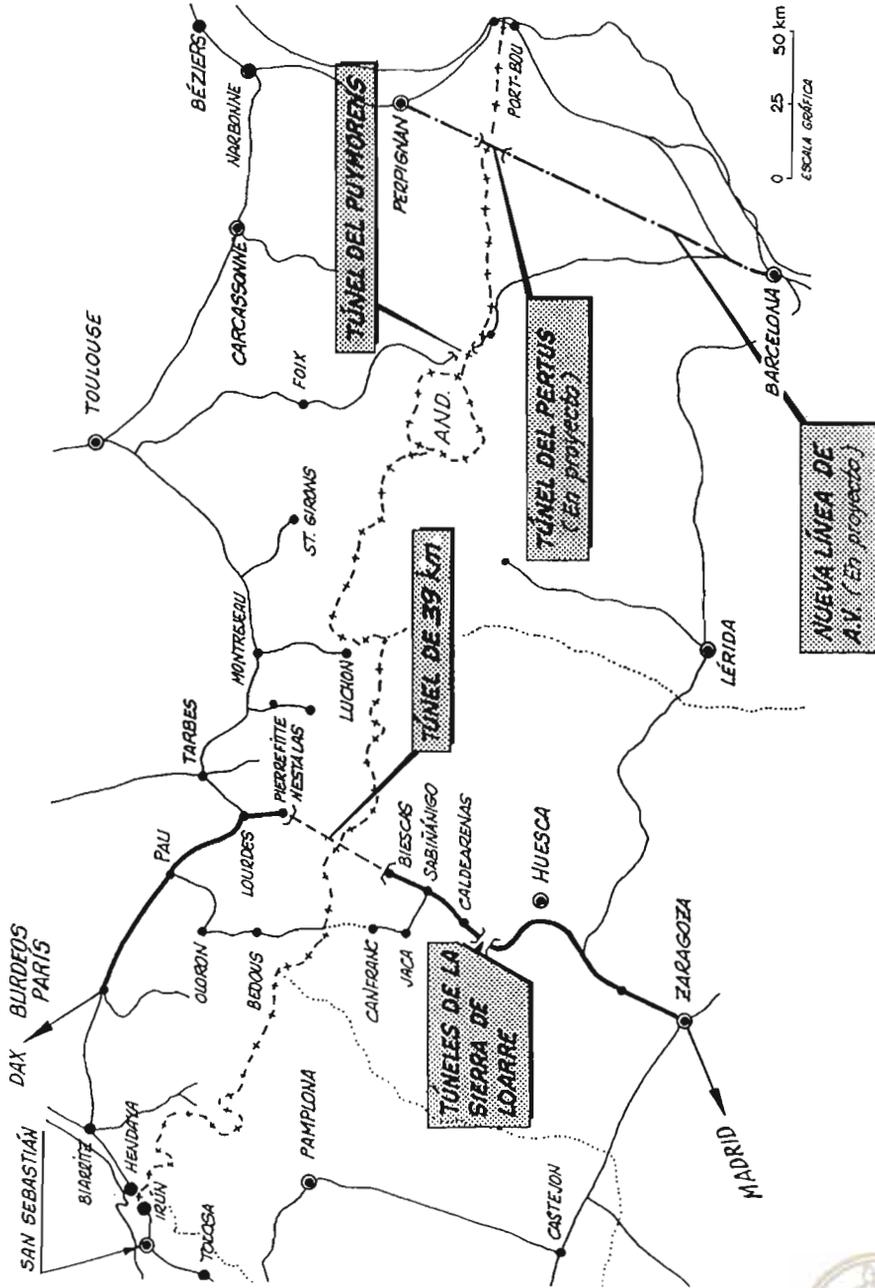
Sin contar el Transmancha, que por desarrollarse bajo el mar y en roca caliza de no gran dureza tiene poco que ver con nuestro problema, podemos citar:

- a) Túnel de la Vereina en el cantón de Grisones (Suiza), de 21 km de longitud, en construcción. Apertura prevista para el año 2000. Ferrocarriles Réticos (RHB), de vía métrica.





ESQUEMA DE TRAZADO EN LA HOYA DE HUESCA



- b) Túnel de base del Gotardo, de 57 km de longitud, dentro del proyecto *Alp Transit*, de transporte intermodal, Suiza. Obras iniciadas en septiembre de 1993.
- c) Túnel de Lötschberg entre el valle del Ródano (cantón del Valais suizo) e Italia, de longitud estimada entre 31 y 35 km. En estudio.
- d) Túnel de Brénero entre el Tirol (Austria) y el valle del Adigio (Italia). Longitud: 54 km. Estudios ya terminados.
- e) Túnel de Mont Cénis para un nuevo enlace en alta velocidad entre Lyon y Turín. Longitud: 54 km. En fase de anteproyecto.

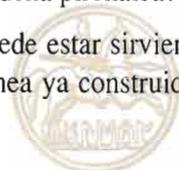
Como puede verse, túneles de 40 km de longitud no constituyen hoy sueños imposibles. Se trata de inversiones muy costosas que exigen un fuerte tráfico de viajeros y mercancías para su rentabilidad económica. Por ello hay que reconocer de entrada que será muy difícil que el tráfico actual y el previsible a corto plazo entre la Península y Centroeuropa puedan justificar económicamente la construcción del que aquí proponemos. Y ello a pesar de que el planteamiento del túnel como carretera rodante, eliminando tráfico de camiones por el Somport, ayudaría desde el principio a alcanzar una mínima rentabilidad.

Pero hay otras rentabilidades que no pueden olvidarse: la derivada de una verdadera integración en el Mercado Único, la del interés nacional en el caso de España y la del interés estratégico para la Alianza Atlántica, que podrían cambiar el balance.

EL ENLACE DEL VIGNEMALE, ESLABÓN NECESARIO PARA LA COMUNICACIÓN FERROVIARIA DE LA PENÍNSULA IBÉRICA CON CENTROEUROPA

Equidistante de Madrid, Valencia, Barcelona y Bilbao y con un potencial acceso de tráfico portugués a través del valle del Duero (antigua línea Valladolid-Ariza), Zaragoza constituye ya, y podría llegar a componer más en el futuro, punto umbilical de las líneas férreas de la Península. Con la nueva línea AVE Madrid-Barcelona aprobada y en fase inminente de inicio de las obras de alguno de sus tramos, Zaragoza va a hallarse a menos de 90 minutos de Madrid. El actual Plan Director de Infraestructuras (PDI) del MOPTMA establece a partir de esa ciudad dos ramas, dirigidas hacia el este y el oeste de los Pirineos. Lejos de nosotros discutir la utilidad y necesidad de la una y la otra, pero ¿por qué no mirar directamente desde el Ebro hacia la cadena pirenaica?

Y es que ocurre que la existencia del moribundo Canfranc puede estar sirviendo, entre otras cosas, para no explorar otras posibilidades. Si una línea ya construida



por el centro de los Pirineos, con túnel importante ya perforado, no funciona, ¿qué sentido podría tener plantear nuevas y grandes inversiones por esta zona? Es esta nueva actitud de reconocer la imposibilidad del Canfranc y, en paralelo, buscar una alternativa real al mismo la que quien abajo firma, siguiendo el impulso del ciudadano francés M. Pomés, se atreve a plantear. Hacerlo así supone aceptar el riesgo de aparecer ante la gente como sepultureros de una viejísima y muy querida aspiración aragonesa. Nosotros no queremos que desaparezca la ventana por la que, hace ya tantos años, nos hemos asomado a Francia. Nos duele mucho pensar que esa maravillosa estación internacional deje de prestar el uso para el que fue construida. Pero, en realidad, ese riesgo de sepultar algo —dicho desde las opiniones terminantes de los responsables de la SNCF, que algo saben de ferrocarriles— es mínimo. Porque para ellos el Canfranc está muerto de verdad.

Justamente por ello, porque estamos convencidos de que el Canfranc muere a causa de la pobreza con que fue concebido, pensamos que hay que aprender la lección de la historia y no repetirla. Justo por ello nos parece necesario decir en público que hay que buscar una nueva solución, difícil e inicialmente costosa, pero con verdadero futuro. Y, en esa línea, entendemos que túneles a más baja cota entre Villanúa y Bedous seguirían suponiendo una inversión muy importante... que terminaría desembocando en el pobre trazado de Oloron y de las alturas de Gan.

Si uno busca los dos valles profundos que más se aproximan en los Pirineos Centrales acaba encontrándolos a uno y otro lado del macizo del Vignemale. En efecto, los valles de Tena y de Argelès-Gazost constituyen las dos penetraciones profundas y a baja cota que más se acercan entre sí, algo que hasta llega a recordar la geografía del túnel del Simplón en los Alpes. Ésta ha sido la visión de largo aliento de François Pomés, nacido en Lourdes y descendiente de españoles emigrados, quien, buen conocedor del Pirineo y gran amante del FC y también de España, se ha permitido un sueño que, si se lleva a cabo, puede cambiar la geografía y hasta la historia de nuestros países. Porque en la vertiente norte de esa cadena montañosa, a sólo 20 km del inicio de las pendientes escarpadas de la cordillera, se encuentra la estación de Lourdes, a 840 km de París, servida en la actualidad por tres trenes diurnos que la enlazan con la capital de Francia en tan sólo 5 horas y 23 minutos, pero que, en no largo plazo, con la totalidad de la línea París-Burdeos-Dax-Paul-Lourdes en alta velocidad, se hallará a menos de 3 horas y media de la primera.



Más aún, al sur de Lourdes se abre el amplio valle que, a través de Argelès-Gazost, conduce hasta Pierrefitte-Nestalas, último pueblo servido por el tren, al mismo pie del macizo del Vignemale, a 480 m sobre el nivel del mar y a unos 20 km de Lourdes. De modo que, por el lado francés, puede decirse que el tren llega ya, con trazado aceptable y muy fácilmente mejorable, hasta la misma boca norte del túnel transpirenaico. La cuestión del costo de expropiaciones, que por el lado francés penaliza seriamente un nuevo trazado Dax-Hendaya, aquí ni siquiera se plantearía.

Compárese la diferencia que hay entre conectar con la red de AV francesa en Lourdes con lo que supondría llegar hasta Pau, vía Oloron, desde Canfranc o a través de un túnel alternativo a más baja cota: frente a los 20 km facilísimos entre Pierrefitte y Lourdes, no menos de 60 km adicionales de mal trazado entre Bedous y Pau. Pau está situado al oeste de Lourdes pero también mucho más al norte que ella. De ahí el interés de contactar en la ciudad de Bernadette con la red de AV francesa.

De hecho, personas relevantes en el mundo de la ingeniería ferroviaria francesa, que ponen cara de «póquer» cuando se les nombra el Canfranc, han acogido con el mayor interés la idea de este nuevo enlace. Eso no significa, por supuesto, que su camino sea fácil, pero sí que indica que expertos en redes ferroviarias de alta calidad aprecian en el túnel del Vignemale la viabilidad inicial que bajo ningún concepto aceptan en la vieja línea de Canfranc.

En resumen, en lo que a Francia respecta, no habría que discutir más que la inversión precisa para el gran túnel bajo el Pirineo, tema de gran envergadura, nadie lo duda, pero quizás también de grandes posibilidades. Ello siempre que, por parte española, estuviéramos dispuestos a construir una verdadera línea en ancho UIC que prolongara hacia la Península Ibérica las redes ferroviarias centroeuropeas.

Tras 39 km de túnel, su boca sur se emplazaría justo al norte de Biescas, bajo la ermita de Santa Elena, con una altitud de 860 m sobre el nivel del mar. Los 380 m de diferencia de cotas entre los 480 m de la boca norte y los 860 m de la boca sur se absorberían planteando el túnel con una pendiente hacia España de 10 milésimas (1%).

EL SERVICIO DE VIAJEROS MADRID-PARÍS

Vale la pena dar, como referencia básica, una estimación de tiempos entre París y Madrid utilizando este enlace Lourdes-Zaragoza:



	km	Distancia parcial	Tiempo parcial	Vm (km/h)
París	0			
Burdeos	570	570	2 h 00'	285
Lourdes	840	270	1 h 15'	216
Zaragoza	1.040	200	1 h 15'	160
Madrid	1.380	340	1 h 30'	226

Hemos realizado una estimación prudente para el tramo Lourdes-Zaragoza. A pesar de ello, el tiempo total París-Madrid queda en seis horas de recorrido, fácilmente inferior en hora y media o dos horas al Madrid-Barcelona-París.

Por supuesto que el nuevo corredor permitiría, por ejemplo, trenes nocturnos Andalucía-París en ocho horas y media o, más en el horizonte, Lisboa-París en nueve horas.

LA BÚSQUEDA DE LA RENTABILIDAD DE LA INVERSIÓN

Con independencia de canalizar por esta línea la mayoría de trenes de viajeros que circulen entre el centro de España y París, es en el transporte de mercancías donde podría hallarse la clave de su rentabilidad inicial. Desde que Portugal y España son miembros de la CEE el tráfico carretero en la frontera franco-española se ha multiplicado. Los responsables de Aquitania expresan su temor a que las carreteras actuales queden muy pronto colapsadas. Pensemos, además, que ni Portugal ni España se han convertido aún en socios plenamente activos y, por tanto, exportadores hacia los demás países de la UE. Si, como tenemos obligación de esperar, somos los españoles capaces de superar nuestras crisis actuales, de adaptarnos deprisa a un mundo casi sin fronteras y de innovar, producir calidad y exportar, las cifras del tráfico actual no tendrán nada que ver con las que pueden darse dentro de dos décadas.

¿Por qué, entonces, no plantear un sistema de transporte intermodal raíl-ruta (carretera rodante o *ferroutage* en francés) en el que el FC, mediante plataformas similares a las que van a entrar en servicio en el Túnel Transmancha, transportara a los camiones entre las llanuras de Huesca y Tarbes? Equivaldría ello a alinearse para el futuro con la política de una nación tan consciente y protectora de su medio ambiente como es Suiza. En efecto, los suizos han decidido evitar por completo el paso del trá-



fico de mercancías intracomunitario por carreteras. Para ello no dudan en plantearse la construcción de un nuevo Gotardo, que con un túnel de base de 50 km de longitud y amplio gálibo comunique de modo directo Lugano y Milán al sur con Basilea y el valle del Rin al norte, permitiendo que todo ese tráfico de camiones entre Italia y los países de la UE situados al norte de Suiza discurra sin pisar las carreteras de la Confederación.

Planteado así, el túnel del Vignemale compondría un embudo de tráfico pesado a través de los Pirineos, sin ningún tipo de contaminación ambiental, aligerando de paso los más que saturados enlaces carreteros de Hendaya y la Junquera. Tal enlace intermodal retrasaría la necesidad de duplicar el túnel de carretera en construcción bajo el Somport y el temido desdoblamiento por el valle de Aspe.

DÓNDE ALOJAR LA NUEVA LÍNEA EN EL ALTOARAGÓN

Como ya hemos dicho, en el lado sur el túnel se iniciaría inmediato a Biescas, justo donde los farallones de la ermita de Santa Elena terminan con la horizontalidad del valle del Gállego. Se trata, por tanto, de llegar desde Zaragoza hasta ese punto preciso, situado unos 15 km al norte de Sabiñánigo. ¿Se trataría, sin más, de seguir el viejo camino del Canfranc por Zuera, Turuñana y La Peña? ¿Se trataría de buscar desde Zaragoza el camino más corto hacia el Pirineo, olvidando las pésimas consecuencias que para Aragón entero, incluida Zaragoza, representa su desierto poblacional?

Resulta obvio que no. Y ello, además de por profundas motivaciones humanas y sociales, por razones de pura racionalidad técnica. La zona del embalse de la Peña, situada 30 km al oeste de la vertical Biescas-Sabiñánigo, debe ser evitada, entre otras cosas para hacer posible su recrecimiento. Consecuencia inmediata: hay que plantear el cruce de la sierra de Loarre con túneles en algún punto próximo a Caldearenas, lo que supone desviarse sólo 12 km al oeste de ese eje vertical. Hasta aquí hablamos sólo de optimizar el trazado y de hacer posible una obra hidráulica de auténtico interés social.

Sin embargo, mantenernos próximos a ese eje meridiano supone también apoyar la revitalización de la Hoya de Huesca —cuestión que resulta de la mayor importancia para un desierto poblacional como es el Altoaragón—, zona la de la Hoya que constituye, junto a Jaca-Sabiñánigo y Barbastro-Monzón, casi única mancha de vida



de cierto relieve en la provincia y con magníficas posibilidades por espacio, suelo y clima. Pero es que, además, si la línea férrea ha de ascender hasta una cota de unos 750-800 m para atravesar esa sierra, la única forma de hacerlo con pendiente suave (máximo, 15‰) es faldeando la ladera, es decir, aproximándose a las faldas de Gratal y, desde allí, ascendiendo hasta la boca sur de los túneles de la sierra de Loarre.

Un estudio previo, muy primario, ya realizado nos invita a plantear una sucesión de dos túneles casi seguidos para cruzar dicha sierra, con longitudes de 6.900 y 4.700 m respectivamente. Son, sin duda, de mayor envergadura que los de carretera recientemente inaugurados en Monrepós. Pero vale la pena retener de éstos la desmitificación que han supuesto en cuanto a la eliminación del obstáculo físico de la cadena subpirenaica. Si ese sueño se ha cumplido y si hoy Sabiñánigo y Jaca quedan al alcance de la mano, ¿por qué no convencerse de que perforar esos dos túneles ferroviarios, aunque obra de ingeniería sería y costosa, es algo que entra dentro de nuestras posibilidades?

Porque una vez en el Gállego, a la altura de Caldearenas, ya no quedan obstáculos importantes hasta Sabiñánigo. Se trata de un valle configurado por rocas blandas y —aspecto muy importante— prácticamente deshabitado, donde una nueva línea férrea puede encajarse con toda libertad, casi sin costo alguno de expropiaciones o servicios afectados. Ni tampoco entre Sabiñánigo y Biescas, donde el Gállego ofrece un valle más que amplio y con una pendiente regular de sólo 15 milésimas, un valle que casi parece predestinado a acoger una gran línea ferroviaria.

Y EN LO QUE RESPECTA A LA ZONA DE LA HOYA DE HUESCA

Toda esta exposición, que puede juzgarse soñadora y apasionada, puede también ser reputada de pueblerina por cuanto, como alguien ya ha escrito, «... se trata de perforar un túnel de 39 km bajo el Vignemale para que el tren de alta velocidad París-Madrid... pase por Huesca». Yo creo que quien haya tenido la paciencia de leer este trabajo no pensará que el objetivo último de esta propuesta es, ni de lejos, que ese nuevo FC pase por Huesca. Nuestro enfoque es que esta nueva línea debe nacer con la aspiración de ser el gran eje ferroviario de unión entre la Península y Centroeuropa, el gran eje de aproximación e intercambio que jamás hemos tenido en España, que nos acercaría de verdad al núcleo de Europa y que, de paso, configuraría nuevos y más justos equilibrios territoriales en nuestro país.



Pero, dicho esto, no tengo ninguna vergüenza en declarar que, personalmente, me parece de la mayor importancia que la ingeniería sirva a los hombres y, si es posible, allí donde esos hombres se encuentran. En el caso de Aragón, verdadero desierto poblacional y, por eso, pobre y, por eso, políticamente débil en el concierto español, quienes con óptica de centralismo regional no sean capaces de entenderlo están perdiendo otra oportunidad de ponerse al día. No se puede hoy hablar con desdén, de «parar en Huesca». No se puede ya seguir alimentando viejas actitudes de desprecio a lo propio, tan aragonesas ellas y que de modo tan claro han conducido a la despoblación y al éxodo de tantos ciudadanos de esta tierra.

Porque, dado que el incremento de longitud de la nueva línea que proponemos entre Zaragoza y Sabiñánigo sería de sólo 10 km sobre la actual por Turuñana y La Peña, parece que todos, en Huesca, en Zaragoza y en Alcañiz, deberíamos alegrarnos y deberían alegrarse de que exista una solución que no sólo parece técnicamente viable sino que, además, sirve al objetivo irrenunciable de hacer posible la vida en los diferentes territorios que componen el viejo reino.

Por ello, termino este escrito imaginando las consecuencias urbanísticas que para la capital del Altoaragón tendría esta idea. En principio, hay que imaginar a la nueva línea atravesando la Hoya, al oeste de Huesca, a una distancia generosa, del orden de los 4, 5 ó 6 km de la ciudad, con espacio amplio para poder construir la estación intermodal carretera-ferrocarril y con buenos accesos a la futura autovía Zaragoza-Huesca. La oportunidad que se abre para poder desarrollar en la capital de la provincia un urbanismo de nueva planta, dirigido a englobar esa futura estación en una ciudad expandida hacia el oeste, con una espléndida avenida que constituya el eje de zonas residenciales, universitarias, deportivas, industriales y de servicios, resulta casi histórica.

