

Un estudio confirma la viabilidad del Canfranc como carretera rodante

El trabajo, realizado con simulador informático, descarta impedimentos de carácter técnico

El trayecto entre Pau y Zaragoza puede recorrerse en menos de tres horas y media

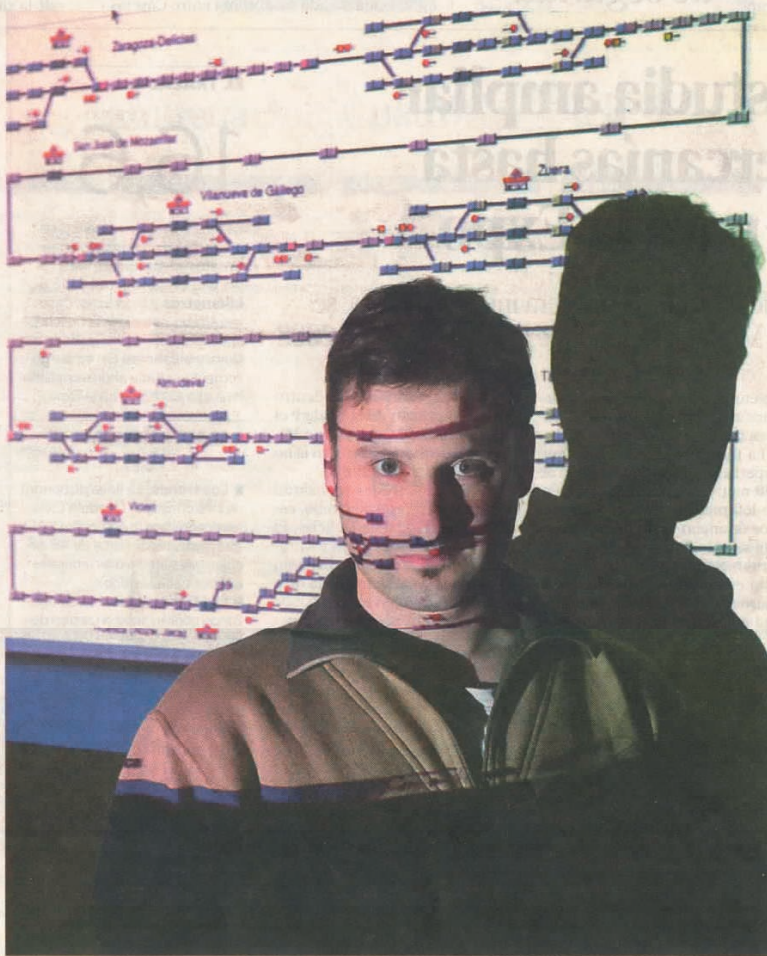
ZARAGOZA. La idea de recuperar la línea Zaragoza-Pau por el túnel de Canfranc ha concitado, desde su cierre en 1970, numerosos estudios y valoraciones sobre su viabilidad y posibilidades. Quienes no creen en el proyecto aducen fundamentalmente problemas técnicos, por las características orográficas del recorrido, y de capacidad de transporte. Sin embargo, un exhaustivo estudio universitario en curso viene a rebatir ese planteamiento al asegurar, mediante el uso de la simulación informática, que el Canfranc no reviste ningún problema técnico para funcionar eficazmente en el transporte de pasajeros y mercancías, incluso mediante el sistema de carretera rodante (con camiones cargados en trenes).

Del estudio, elaborado por Jürg Suter bajo la dirección del profesor Hans-Rudolf Egli, de la Facultad de Geografía de la Universidad de Berna, se deduce, entre otras cuestiones, que la línea internacional, con el abandonado ramal Zuera-Turuñana incluido, podría enlazar Zaragoza y Pau como carretera rodante en menos de tres horas y media.

Un tiempo de viaje, al margen de las ventajas ambientales, muy competitivo con la carretera, cuyos problemas de fluidez han crecido tras la apertura al tráfico de mercancías peligrosas del túnel de Somport, ya que hay que adoptar farragosas medidas de seguridad (como el corte de circulación) cada vez que por su interior transita un camión con esa carga (más información en pág. 17).

El simulador más avanzado

Una parte esencial del estudio de Suter, titulado "Prestación de servicio de la línea férrea Zaragoza-Canfranc-Pau. Necesidad y posibilidad de realización del servicio de viajeros y mercancías", persigue reproducir con el mayor realismo posible las condiciones técnicas y operativas en que se podría restablecer el tráfico por el Canfranc. Con ese objetivo,



Suter, delante de una proyección del simulador de funcionamiento del Canfranc. JOSÉ MIGUEL MARCO

JÜRIG SUTER | FERROVIARIO Y AUTOR DEL ESTUDIO

“Es una línea que en Suiza estaría en uso”

ZARAGOZA. “Para un suizo, ver la línea de Canfranc y escuchar que sus características no son buenas por las pendientes y los radios de curva es algo incomprensible; en ese sentido, es una infraestructura muy buena que en Suiza estaría funcionando y la valoraríamos como una joya”.

Ésa es una de las ideas sobre la Canfranc-Olorón que Jürg Suter más remarca. Y sabe de lo que habla, pues hasta que decidió licenciarse en Geografía trabajaba como ferroviario en su país (uno de los que más aprecio siente por este medio de transporte), y en su haber figura el

proyecto y gestión del plan de mantenimiento de la Moutier-Solothurn, una línea al borde del cierre por déficit comercial y que, gracias a su labor, se ha re-
flotado y sigue abierta.

Suter destaca que no es sólo la simulación en Open Track la que avala la viabilidad del Canfranc como carretera rodante, ya que “en Suiza hay líneas con características más complicadas que funcionan sin mayores problemas y dan un servicio muy importante, tanto a la población como al transporte de carga”. En ese sentido, asegura que “el Canfranc es perfectamente compa-

table con la línea transalpina de San Gotardo o la Rapperwill-Arth Goldau”.

En esta última, de vía única en casi todo el trayecto, “hay pendientes de hasta 50 milésimas, cuando las máximas del Canfranc se quedan en 43”. Suter remarca que “es una línea explotada por la empresa privada Südostbahn donde cada hora hay dos trenes interregionales, de dos a cuatro regionales y varios mercancías y que se usa para transportes de carretera rodante”. “Su responsable de tracción, Walter Enz, asegura que el Canfranc es viable”, concluye. C. V.

emplea el simulador informático Open Track por cortesía de la Universidad Politécnica de Zurich, donde se ha desarrollado esta herramienta tecnológica, considerada como la más avanzada en su sector. En Suiza se utiliza habitualmente para planificar las redes de tráfico y una licencia de uso cuesta 20.000 euros.

En ese simulador, Suter ha introducido las características de todo el recorrido entre Zaragoza y Pau, incluido el Zuera-Turuñana, metro a metro, con sus 46 estaciones y sus apartaderos. La línea (312 kilómetros por Huesca y 276 por el ramal de Turuñana) queda, de esta forma, dividida en unos 2.600 tramos o cantones que tienen la misma tipología en cuanto a pendientes, radios de curva, presencia de túneles y cuestiones similares.

Posteriormente, se escoge el tipo de servicios que se quiere hacer circular y se introducen las características reales de los trenes que pueden prestarlos. El simulador se encarga de reproducir el funcionamiento de esos servicios de manera milimétrica, calculando la velocidad posible en cada punto, las estaciones de cruce, los tiempos de espera precisos y cualquier incidencia que pueda darse en la realidad y que se quiera trasladar al programa.

Si en algún momento uno de los convoyes simulados tuviera un problema de cualquier tipo que le impidiera circular, el ordenador lo detectaría inmediatamente. Del mismo modo, el simulador ofrece un análisis pormenorizado de cómo ha sido cada trayecto, con sus necesidades e incidencias, desde la velocidad en cada tramo hasta el coste energético desarrollado. En palabras de Suter, “ahora mismo es lo más similar a la reapertura que se pueda imaginar, no es sólo un estudio, es una recreación de lo que se puede hacer con la línea”. Y los resultados de la fase previa del trabajo están resultando “más que satisfactorios”.

Mercancías sin problemas

Uno de los resultados más apreciables a primera vista de la aplicación de Open Track al Canfranc es que los mitos en contra de la reapertura se desvanecen. “Ni las pendientes, ni los radios de curva ni la capacidad impiden para nada el tráfico de mercancías convencionales ni el uso como carretera rodante”, explica Suter.

Con las simulaciones realizadas hasta ahora, Suter ha comprobado que es perfectamente factible una circulación muy amplia y ágil de trenes de pasajeros y de carga (la capacidad definitiva está aún en estudio). La carretera rodante se podría hacer con trenes de 10 ó 16 camiones (éstos, con una locomotora de apoyo en el tramo más escarpado) y haría el recorrido Zaragoza-Pau en menos de tres horas y media. Eso, con la infraestructura actual, ya que la mejora de la línea prevista permitiría mejorar el tiempo.

CARLOS VILLANOVA