

# Zaragoza-Pau se haría en menos de tres horas y media con la vía renovada

Los estudios de simulación informática de tráfico para una línea reabierta avalan su viabilidad y competitividad técnica

Los planes para acortar el trazado en el Prepireneo aún dan más margen de mejora

ZARAGOZA. Recuperar la línea internacional Zaragoza-Pau por Canfranc con las mejoras previstas en los acuerdos bilaterales no sólo supondría poner en valor una infraestructura histórica, sino que, además, haría que el ferrocarril fuese competitivo en lo que a tiempo de viaje se refiere con la carretera. Los últimos análisis sobre la reapertura, realizados por el estudiante suizo Jürg Suter mediante el simulador ferroviario Open Track, avalan que la línea reabierta y renovada permitiría la circulación de todo tipo de trenes (incluso transportes de camiones) con horarios ventajosos sobre los que ahora se pueden hacer por la deficiente carretera de valle de Aspe.

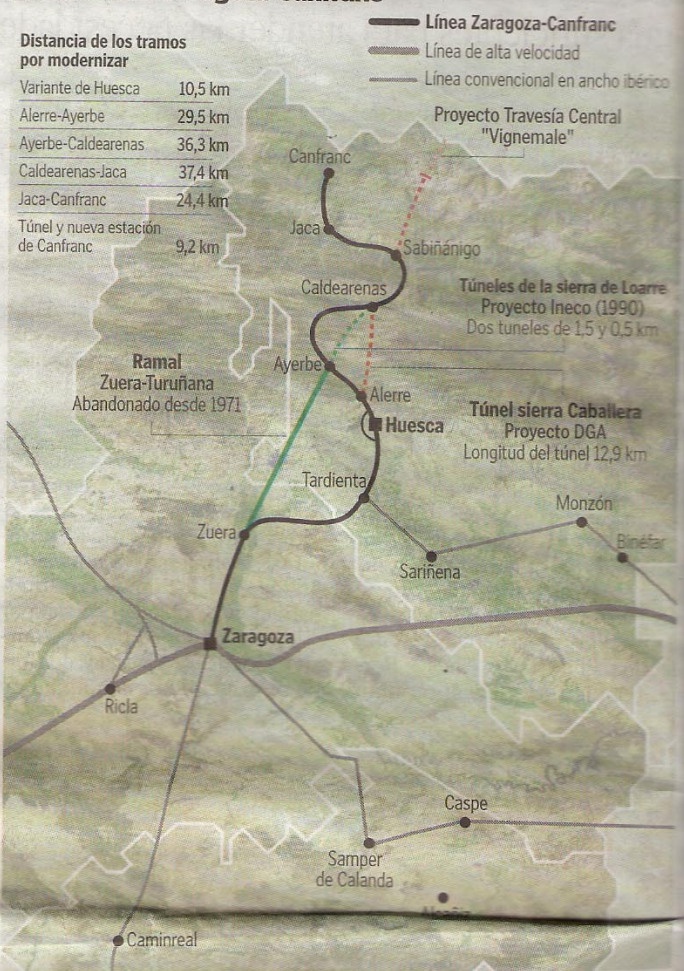
Una parte esencial del estudio de Suter, realizado bajo la dirección del profesor Hans-Rudolf Egli, de la Facultad de Geografía de la Universidad de Berna, persigue reproducir con el mayor realismo posible las condiciones técnicas y operativas en que se podría restablecer el tráfico por el Canfranc. Con ese objetivo, 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 es utilizada habitualmente por las compañías ferroviarias para planificar las redes de tráfico.

En ese simulador, Suter ha introducido las características de todo el recorrido entre Zaragoza y Pau -incluido el ramal 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.

Sobre esa base, se escogen los trenes con los que se quiere simular el funcionamiento de la línea y el ordenador recrea milimétricamente el recorrido, al que se pueden incorporar las limitaciones y problemas que se desee para acercarlo al máximo a la realidad.

El resultado de esas simulaciones es doble. Por un lado, elimina los gastados mitos contrarios al Canfranc, ya que sus pendientes, radios de curva y gálibos de túnel no revisten impedimento alguno a la circulación de todo tipo de material ferroviario, incluido el necesario para el transporte en carretera rodante (camiones sobre trenes). Por el otro, demuestra que, sin cambiar el trazado actual, sólo con renovarlo de acuerdo con los proyectos de Fomento, es posible que el recorrido de Zaragoza a Pau se haga en menos de tres horas y media, un tiempo más que com-

## El ferrocarril Zaragoza-Canfranc



petitivo con el que ahora emplean los camiones por la ruta del Aragón y el Aspe.

### Nuevos túneles

El margen de mejora respecto de esos ya buenos tiempos de viaje aún se puede ampliar considerablemente si se acometieran las reformas de trazado que se han planteado para varias partes del recorrido, especialmente en el caso del recorrido prepirenaico.

Uno de esos proyectos, antes de llegar a la zona montañosa, es la recuperación del ramal Zuera-Turuñana, que enlaza prácticamente en línea recta Zaragoza con Ayerbe. Ese ramal aportaría más rapidez a la línea y le doblaría la capacidad en el tramo Zaragoza-Huesca, dejando una vía especializada en pasajeros y otra en transporte de mercancía.

Sin embargo, mientras el Zuera-Turuñana no ha sido recogido por ninguna administración como actuación necesaria, sí que ha tenido más éxito el planeamiento de trazados alternativos en el Prepireneo para evitar el largo rodeo por la Galliguera.

Como puede verse en el gráfico superior, la consultora Ineco redactó un estudio para Renfe con dos pequeños túneles entre Ayerbe y Caldearenas que recortarían en 20 kilómetros el recorrido. Más recientemente, la DGA, dentro del proyecto de la Travesía Central, ha planeado la posibilidad de un gran paso subterráneo por Sierra Caballera. Mediría casi 13 kilómetros y comenzaría poco después de la localidad de Alerre para concluir cerca de Caldearenas.

C. VILLANOVA