

**MAZAZO A LA INVERSIÓN LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA**

**EN ESPAÑA SE BLOQUEAN LAS OBRAS...**

**Fomento limita la renovación de la vía de Canfranc a un tramo de 5,6 kilómetros**

Solo invertirá 496.806 euros de los 10 millones planificados para mejorar la línea desde Huesca hasta la estación pirenaica

La mejora se concentra entre Anzánigo y La Peña y se paraliza en el resto del corredor

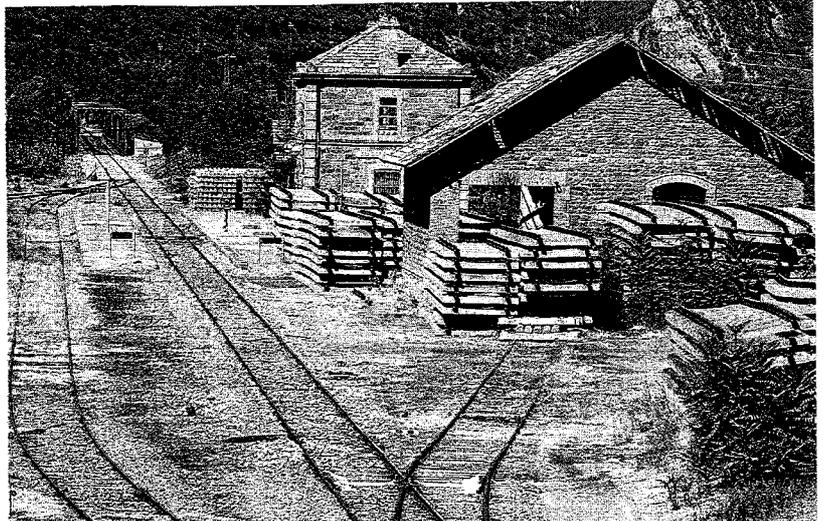
ZARAGOZA. El recorte inversor del Ministerio de Fomento no parece tener fin en Aragón. Si en las últimas dos semanas se han paralizado la práctica totalidad de las autovías en obras, ahora le ha tocado el turno a otra de las infraestructuras más reivindicadas, la línea ferroviaria de Canfranc. La renovación de la vía desde Huesca hasta Canfranc, que se había planificado ejecutar en tres años con una inversión de diez millones de euros, se limitará a tan solo un tramo de 5,6 kilómetros entre La Peña y Anzánigo. La medida se confirma solo dos meses después de que lo negara tajantemente la Secretaría de Estado de Infraestructuras, tras haberlo confirmado este diario con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Fuentes ministeriales manifestaron ayer que la mejora de este ferrocarril se incluirá en el grueso de proyectos "reprogramados", el eufemismo utilizado por el Ministerio para referirse a las paralizaciones que pretende hacer públicas en septiembre. La misma explicación fue dada a este diario a mediados de junio por el ADIF, aunque un día después se negara

en un comunicado y Fomento lo achacara a un "error" de comunicación del ente público. "Será lo único que se haga. No hay previsión de continuar la renovación en una línea de débil tráfico", añadieron ayer las citadas fuentes ministeriales.

**Sin respuesta por "vacaciones"**

Ni uno ni otro gabinete de prensa quieren referirse ahora al bloqueo de la línea (Fomento remitió directamente a su ente público) y el ADIF se limitó a reconocer oficialmente que habían adjudicado al fin la mejora del tramo entre la estación de Santa María y La Peña y Anzánigo a la empresa vasca Cycasa por un importe de 496.806 euros (al que se debe sumar el 18% de IVA). Esta misma empresa fue la que nombraron fuentes ferroviarias hace dos meses, aunque se negó entonces que se hubiera contratado pese a que el concurso se había convocado el 12 de diciembre y la mesa de contratación había estudiado las ofertas. En los últimos tres días no pudieron dar su versión sobre la parálisis de la renovación de la línea, aduciendo que el personal del ente público está "de vacaciones".



Tramos de vía acumulados para la obra en la estación de Santa María y La Peña, el miércoles, RAFAEL GOBANTES

**ABANDONO HISTÓRICO**

**89**

La línea ferroviaria entre Huesca y Canfranc sufre un abandono crónico, ya que la mayor parte de los 89 kilómetros pendientes de renovación mantienen la vía instalada en 1920.

La contratista deberá continuar el trabajo desarrollado por el personal de mantenimiento del propio ADIF, que entre junio y julio sustituyó medio kilómetro de vía a la salida de la estación de Santa María y La Peña, incluido un viaducto metálico sobre el río Gállego. Cycasa no retomará la mejora hasta el otoño y sus trabajos se alargarán hasta finales de año entre los kilómetros 53,858 y 59,521.

La previsión es que los operarios trabajen de noche, como hizo

el personal del ADIF hasta hace dos semanas, para evitar cortar el tráfico ferroviario de la línea, por la que circula un convoy diario de mercancías cargado de cereal y los trenes que cubren los servicios regionales desde Zaragoza hasta Jaca y Canfranc.

En este tramo, uno de los más deteriorados, hubo un descarrilamiento a finales del 2008 y a mediados de enero se produjo el desprendimiento de una gran roca, a nueve kilómetros de la terminal de Anzánigo, que cortó el tráfico.

**Historia** | La línea mantiene vestigios de la dictadura y el ADIF dice que actuará

**El escudo franquista que preside el túnel, todo un símbolo del abandono**

Nadie en el Ministerio de Fomento se ha preocupado de retirar el escudo franquista que preside la boca española del túnel internacional de Canfranc. Da igual que hayan pasado tres décadas de la muerte del dictador y que a estas alturas, tras la aprobación de la Ley de la Memoria Histórica en 2007, sea hasta ilegal mantener este símbolo empotrado en los sillares de piedra del túnel.

La citada ley, de la que el Gobierno hizo bandera por todo el país, obliga a las administraciones públicas a adoptar "las medi-

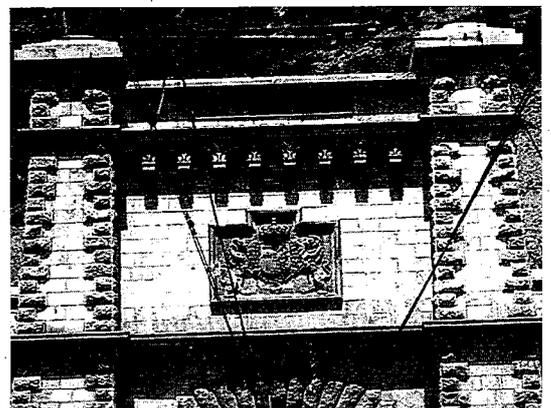
das oportunas para la retirada de escudos, insignias, placas y otros objetos o menciones conmemorativas de exaltación, personal o colectiva, de la sublevación militar, de la Guerra Civil y de la represión de la Dictadura". Ni siquiera está la estatua ecuestre de Franco en la Academia General Militar de Zaragoza (de la que fue director) y el pasado miércoles incluso se retiró otra similar del cuartel de la Legión, en Melilla.

No obstante, el escudo de Canfranc podría finalmente correr la misma suerte. Tras llamar este diario al Administrador de Infraes-

tructuras Ferroviarias (ADIF), una portavoz oficial indicó que está previsto retirarlo, sin indicar cuándo se tomó la decisión, la fecha en la que está previsto arrancarlo ni el presupuesto.

El alcalde de Canfranc, Fernando Sánchez, reconoció que iba a pedir su retirada tras recibir la llamada de este diario porque mantener el símbolo, dijo, es "ilegal".

Este escudo no cumple ninguno de los supuestos para su mantenimiento, que la ley limita a las menciones que sean de estricto recuerdo privado, "sin exaltación de los enfrentados, o cuando concurren



Escudo original de 1928 con corona monárquica. El túnel fue inaugurado el 18 de julio por Alfonso XIII y el presidente de la República Francesa, Gaston Doumergue. Hasta la dictadura, en la boca española del paso subterráneo lucía esta obra de cantería.

CUENTAN nuestros gobernantes con la confianza de que el tiempo pasa rápido. Muchos de ellos se han asido a la "reprogramación", concepto que tratan de inocular con efectos balsámicos mientras siguen pendientes de las conversaciones con Fomento. Cuentan también con que alguna buena noticia, algún gesto, habrá que preparar antes de las elecciones de mayo. Y será entonces, en el momento justo, cuando un Gobierno autonómico o incluso un Ayuntamiento del partido puedan salvar un poco la cara. Esa es la esperanza de algunos candidatos que

**LA OPINIÓN**  
**Alejandro E. Orús**  
**Conjunción planetaria**

ven cómo el taladro de la crisis arrasa con sus expectativas. Todos miran a José Blanco. Como si fuera un emperador romano, el mismo hombre que tiene el poder interno del partido y de la confección de las listas electorales posee también el poder de decidir las inversiones más importantes del Estado. Un gesto de su mano es el que decide los destinos de los mortales candidatos que se pretrechan para la batalla del próximo mes de mayo. Resulta que José Blanco era, él solo, la verdadera conjunción planetaria. Y Pajín sin enterarse.

... **MIENTRAS AVANZAN EN FRANCIA**

**La completa modernización de la línea ya es visible entre Olorón y Pau**

En esta intervención, calificada por el ADIF como de mantenimiento pese a "reemplazar" tramos enteros de vía deteriorada, se empleará material reciclado de Cataluña. Vías de ancho ibérico levantadas en Gerona hace meses se trasladaron en camión hasta la estación de Santa María y la Peña, donde están acumuladas a la espera del inicio de los trabajos.

La planificación oficial pasaba por continuar la renovación por fases en el resto del corredor Huesca-Canfranc. El objetivo era garantizar la fiabilidad y seguridad en la explotación de la línea, donde solo se ha renovado en los dos últimos años la traza ferroviaria entre Caldearenas y Jaca, sin llegar a mejorar el trazado. Los planes incluían la retirada de las traviesas de madera y el carril existente desde la variante de Huesca hasta Caldearenas y de Jaca a Canfranc, que suman en total 89 kilómetros.

**Continuos incumplimientos**  
La antigüedad y el lamentable estado de conservación de la vía, que data de 1920, llevó al Ministerio de Fomento a incluir una partida de seis millones de euros en los Presupuestos de 2008 para corregir la situación. Sin embargo, no se gastó un euro. La misma suerte correrá ahora la programación presupuestaria, sin que se sepa cuánto tiempo habrá que esperar para ver en condiciones la línea internacional.

La última reparación importante del corredor de Canfranc se acometió a principios de 2003, a raíz de una serie de descarrilamientos que provocaron numerosas críticas políticas y sociales. El Ministerio planteó los trabajos como una intervención de urgencia a la espera de la completa modernización de la vía, pero desde entonces se han seguido haciendo apaños.

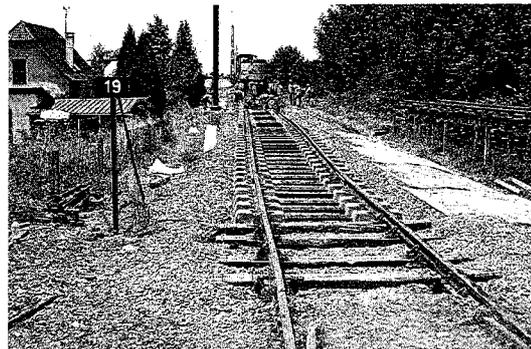
**JORGE ALONSO**

Aquitania y el Gobierno galo invierten 35 millones en esta actuación que se inaugurará a fin de año. La previsión es reabrir después el tramo entre Bedous y Olorón

ZARAGOZA. Mientras la línea internacional Canfranc-Pau languidece en España, el tramo francés muestra una imagen muy distinta gracias a las obras de modernización en marcha entre Olorón y Pau. El único tramo en explotación en la vertiente gala se está renovando por completo a lo largo de sus 34,8 kilómetros con el objetivo de recortar el viaje entre 30 y 40 minutos. El Consejo Regional de Aquitania, el Gobierno francés y la Red Ferroviaria de Francia (RFF, el homólogo galo del ADIF) han destinado 35 millones de euros a esta inversión, que estará lista a finales de año.

Estos trabajos serán solo un primer paso en el compromiso existente al otro lado de los Pirineos: el presidente de Aquitania, Alain Rousset, está decidido a reabrir el ferrocarril entre Olorón y Bedous, para lo que invertirá el próximo año cerca de 30 millones de euros en el saneamiento de la plataforma y la renovación de la vía. Los trabajos previos, con el desbroce de la maleza del corredor, se completaron el año pasado y se completaron con sondeos sobre el estado de la infraestructura.

El secretario del Comité francés para la Reapertura de la Línea



La nueva vía de hormigón está ya instalada en Ogeu-les-Bains. F. REBILLARD



La contratista sustituirá más de 60.000 traviesas de madera. F. REBILLARD

aunque se llegará a aprovechar un 30% de la piedra existente en la plataforma ferroviaria, según se recoge en la página web de Creloc.

**Mejora de los túneles**

Las actuaciones en el tramo suponen también la mejora de los 32 pasos a nivel existentes y el saneamiento de las trincheras y taludes por las que discurre la línea. Además, se rezojarán los túneles para que haya galibó suficiente para la instalación de catenaria de la tensión acordada con España (25.000 voltios, la misma que alimenta las líneas de alta velocidad), lo que garantizará su posterior explotación tras la reapertura del túnel.

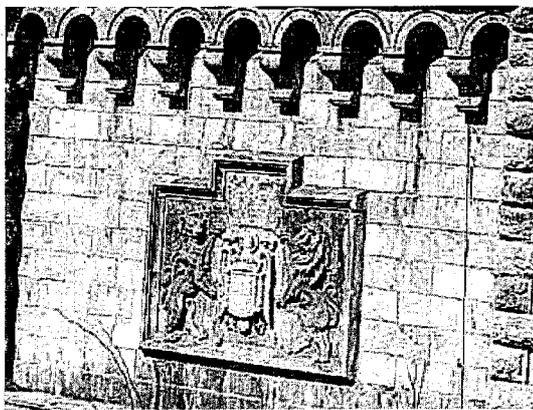
Rebillard incidió en que la SCNF (la compañía ferroviaria homóloga a Renfe) explotará el tramo con automotores diésel de Alstom de menos de diez años, capaces de circular a 140 km/h y dotados de aire acondicionado. Este material será más que suficiente para la línea, que tras su renovación permitirá que los convoyes puedan alcanzar los 100 km/h.

El secretario de Creloc apuntó que la región de Aquitania acometerá después la reapertura de la vía entre Olorón y Bedous. Sus 25 kilómetros se cerraron en junio de 1980, una década después del paso internacional tras el descarrilamiento de un convoy. Si se cumple la previsión, estará de nuevo en servicio a finales de 2011, con sus tres grandes viaductos y seis túneles.

**J. ALONSO**

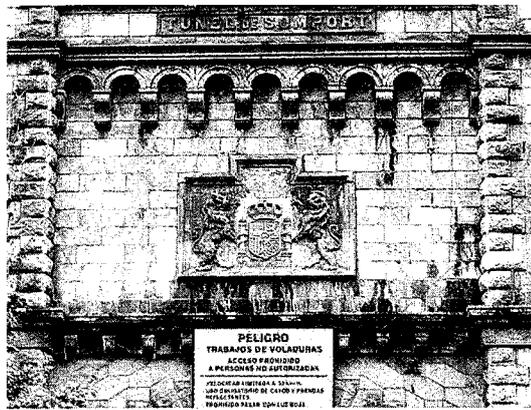
Olorón-Canfranc (Creloc), François Rebillard, destaca que desde el pasado 20 de julio se ha empezado a sustituir las viejas traviesas de maderas por otras de hormigón, a la altura de Ogeu-les-Bains. La empresa contratista-

ta, Colas Rail, cambiará más de 60.000 traviesas, al igual que los viejos raíles, que instaló en los años 30 del siglo pasado la desaparecida Compañía Ferroviaria de Midi. La vía descansará sobre 100.000 toneladas de balasto,



SOLEDAZ CAMPO

**El apañio franquista, vigente.** Tras la Guerra Civil se picó el escudo original y se colocó el acuñado por Franco. Se aprovecharon los leones rampantes, aunque es muy evidente que el escudo no guarda las proporciones con el resto de elementos y queda el hueco de la corona.



**La recreación del escudo constitucional.** En el grupo de apoyo a la reapertura del Canfranc en Facebook se puede ver este montaje hecho sobre la embocadura española, con el cartel de advertencias por las obras del centro de investigación.

razones artísticas, arquitectónicas o artístico-religiosas protegidas por la ley". De hecho, el escudo ni siquiera guarda la proporción con los leones rampantes, ya que el Gobierno franquista decidió eliminar el original, el monárquico que lucía desde la inauguración en 1928 por parte de Alfonso XIII, y reutilizar los leones de su símbolo.

Para Luis Granell, miembro de la Coordinadora para la Reapertura del Canfranc, el ADIF tiene la obligación legal de restituir el escudo original o instalar el constitucional. En este sentido, subrayó que no cabe aducir que forma parte de un monumento ni sea un símbolo original de la obra porque es "evidente" que no respeta las proporciones. Y lo mismo dijo del escudo en escayola del vestíbulo de la estación. "Ha pasado mucho tiempo y no se ha hecho nada", dijo.

**J. A.**

MAZAZO A LA INVERSIÓN REACCIONES

# Diputación y alcaldes urgen que se acaben los tramos de autovía más "peligrosos"

PSOE y PAR aprobaron ayer sendas mociones en la institución altoaragonesa

La Cámara y la patronal presentarán hoy a Morlán la estimación de pérdidas económicas

HUESCA. La Diputación Provincial de Huesca solicita al Ministerio de Fomento que no paralice la finalización de aquellos tramos de la autovía Lérida-Huesca-Jaca-Pamplona que ya están en obras y pueden significar un riesgo para la seguridad vial, como los de Lascellas-Ponzano, la variante de Binéfar, el puerto de Monrepós y la variante de Sabiñánigo.

Así se acordó ayer en el pleno que se celebró en la institución provincial. Y así lo escuchará hoy el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, de parte de muchos alcaldes (la mayoría socialistas) de los municipios afectados por la paralización de

las obras de las autovías con los que se reunirá hoy en Huesca. Fomento ha convocado a 28 alcaldes y seis presidentes comarcales.

Antes, mantendrá un encuentro con los representantes de la Cámara de Comercio e Industria de Huesca así como con los de la Confederación Empresarial Osense (CEOS-Cepyme). Estos últimos le presentarán una estimación de las pérdidas económicas que supondrá el parón de las obras públicas en la provincia.

En el pleno de la Diputación Provincial se debatieron cuatro propuestas de resolución, presentadas por cada uno de los grupos políticos, PSOE, PAR, CHA y PP,

relativas a los recortes. Las de socialistas y aragonesistas se aprobaron, con los apoyos de unos a otros, mientras que las de PP y CHA fueron rechazadas.

En la citada moción, presentada por el PSOE y apoyada por los votos del PAR, la DPH manifiesta "su profunda preocupación" por la paralización de "algunas de las obras que estaban ejecutándose" y pide a Fomento que, en su reprogramación de actuaciones "realice todos los esfuerzos posibles para buscar alternativas de financiación público-privada" que permitan dar solución a los tramos de infraestructuras viarias de la provincia de Huesca afectados por el recorte. Y, en los casos que no sea posible, le pide que priorice la finalización de los tramos pendientes "tan pronto como se recupere la situación económica".

Además, la DPH insta a Fomento a que rectifique en cuanto a la "rescisión de los contratos de obras que afectan directamente a

los tramos de la A-21 (Jaca Oeste-Santa Cilia) y la A-23 (Congosto del Isuela-Arguis y entre Lanave y el embalse de Jabarrella), según se señala en la propuesta de resolución del PAR, que también insta al Ministerio para que se impulsen las obras pendientes en las autovías e infraestructuras de la provincia.

La propuesta de la moción institucional de buscar financiación público-privada para continuar con las obras no es casual. De hecho, el secretario de Estado de Infraestructuras ya apuntó hace dos semanas esta solución para salvar varios tramos de la autovía, sin concretar cuáles, lo que podría transmitir en la reunión que mantendrá con los alcaldes. Y se espera que dé hasta un calendario.

No obstante, los alcaldes primero quieren escuchar la explicación sobre la situación y después exigir al Ministerio de Fomento que acabe, al menos, los tramos de las autovías más "peligrosos".

A la reunión asistirán alcaldes y representantes de prácticamente todos los municipios afectados por el trazado como Tamarite, Binéfar, Monzón, Barbastro, Lascellas, Siétamo, Tierz, Huesca, Nueno, Sabiñánigo o Jaca, entre otros.

Desde el Ayuntamiento de Binéfar, y tras conocer la paralización de la autovía hasta el límite de Lérida, expondrán hoy la necesidad de reanudar las obras no solo por su alto grado de ejecución sino por "el peligro evidente que supone para el tráfico". Por la seguridad teme también el alcalde de Sabiñánigo, Jesús Lasierra (PSOE), que pedirá que se paralice las obras el menor tiempo posible por la "afecación económica". De hecho, el pleno aprobó ayer una moción del PAR para exigir la ejecución.

Por su parte, el alcalde de Monzón, Fernando Heras (PSOE), aunque resalta el avance que ha supuesto los kilómetros que ya están en servicio, también pide "un esfuerzo adicional" para acabar tramos como la variante de Binéfar "por cuestiones de seguridad".

Al mismo tiempo, los empresarios de Sobrarbe denuncian la ralentización del trazado Yebrá de Basa-Fiscal, que forma parte del Eje Pirenaico (N-260).

E. PUÉRTOLAS / M. PÉREZ



**12.35** Cuatro máquinas en casi siete kilómetros de autovía. Esto es todo lo que se podía ver trabajar al mediodía de ayer en el último tramo paralizado de la autovía a Lérida, con

Almacellas al fondo. Tres de ellas trabajaban en un ramal y la cuarta, una excavadora, movía un poco de tierra anexa a la autovía. Hasta la semana pasada había cien operarios.

## Fomento negocia la "reprogramación" del último tramo parado en la A-22

Las contratistas del sector Binéfar-límite con Lérida mantienen un retén mínimo de operarios desde el pasado lunes

ZARAGOZA. El Ministerio de Fomento negocia con las empresas adjudicatarias del último tramo paralizado de la autovía Huesca-Lérida, entre Binéfar y el límite provincial, la "reprogramación" de las obras cuando solo quedaban dos meses para su conclusión. La medida, transmitida a las

contratistas la semana pasada, ha provocado la retirada de máquinas y que el centenar de operarios que trabajaban hasta la semana pasada se haya reducido a un retén mínimo con el lógico apoyo de maquinaria, como ha comprobado este diario en los dos últimos días. Aunque no se admiten más certificaciones, el gabinete de prensa del Ministerio remarcó que no se puede hablar de paralización, ya que están en plena "fase de negociación de la reprogramación de las obras".

Como se informó ayer, las contratistas han reducido la activi-

dad a la mínima expresión porque solo les quedaba rematar en algunos puntos la última capa del suelo-cemento a lo largo de los 6,8 kilómetros de su competencia. De hecho, el siguiente trabajo es el asfaltado del tramo, que se preveía acometer de una vez y requiere un número ingente de maquinaria y personal para garantizar el resultado final. Y luego solo quedaría pintar las señales e instalar los pretilos y la cartelería, por lo que de mantenerse la programación se hubiera terminado para octubre.

El Ministerio de Fomento trans-

mitió a las empresas que este tramo se incluía en el paquete de obras afectadas por el recorte inversor. El propio secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, explicó hace dos semanas que entre los criterios aplicados estaba el de no continuar obras entre dos tramos paralizados. Y da la casualidad que en este caso se cumple: la variante de Binéfar y el tramo entre el límite de Lérida y la variante de Almacellas se paralizaron con unos días de antelación.

Los tres sectores que estaban en obras en la A-22 suman algo

más de 30 kilómetros, a los que se suman los 4,5 kilómetros entre el río Alcanadre y Ponzano. El tramo Binéfar-límite provincial se podría salvar finalmente porque el Ministerio se replantea ahora continuar obras que estén a punto de finalizar ante el impacto político y social de dejar a medio construir tantas infraestructuras.

Fomento ha planteado también a las empresas que continúen las obras con financiación propia y que se pagará después en partidas plurianuales que se podrían alargar hasta 2014 o 2015.

J. ALONSO

TERUEL EXISTE

### MALESTAR Y POSIBLE MOVILIZACIÓN

La plataforma ciudadana Teruel Existe aseguró que los recortes planificados por el Ministerio, entre ellos la rescisión del contrato para la mejora de la N-232 de Ráfales al límite provincial, pueden "lastimar el desarrollo de la provincia". Por ello, pretenden reunirse con otras asociaciones y plataformas ciudadana de España y "hacer algo conjuntamente de cara al mes de septiembre". Su portavoz, Ramón Perales, apuntó que si se demoran las licitaciones de la A-68 y se bloquea la autovía Cuenca-Teruel, entre otras actuaciones, "el retraso que acumularía la provincia de Teruel sería mucho mayor. Es un escollo que espero que no sea insalvable, pero va a ser muy difícil", apuntó. E. PRESS