

La DGA renuncia finalmente a convertir la estación de Canfranc en hotel de lujo

La obra, parada por falta de fondos hace un año, se retomará en 2011 limitándola a un acondicionamiento como centro cultural

El resto del gran proyecto urbanístico queda suspendido hasta superar la crisis

ZARAGOZA. La reconversión de la estación de Canfranc en un hotel de lujo, paralizada hace un año por falta de fondos, ha terminado por descarrilar. La crisis ha bloqueado el desarrollo urbanístico de los suelos ferroviarios y con ello, la financiación para las grandes actuaciones incluidas en la propuesta urbanística encargada a Oriol Bohigas hace nueve años. El Gobierno de Aragón ha tenido que renunciar finalmente a uno de sus proyectos estrella y, si todo va bien, acometerá únicamente un sencillo acondicionamiento de la terminal como equipamiento cultural.

El consejero aragonés de Obras Públicas, Alfonso Vicente, señaló a este diario que el principal objetivo, preservar la joya arquitectónica de estilo Beaux Arts, se ha cumplido con las obras de consolidación acometidas en la primera y segunda fase de las obras.

El proyecto arquitectónico de la tercera y última fase, la creación de una galería subterránea bajo la estación para servicios del hotel, ni se llegará a licitar porque su ejecución es "inviabile" en estos momentos y requiere cerca de quince millones de inversión extra. "Hay que reconsiderarlo. La

idea es adecuar el interior de la terminal, para lo que hablaremos con el arquitecto de la rehabilitación, José Manuel Pérez Latorre. Y le daremos un uso adecuado, de acuerdo con el alcalde, a la espera de tiempos mejores", dijo.

Ante el parón inmobiliario y con el fin de dar uso a la terminal histórica, la DGA prevé acometer unos trabajos mínimos de acondicionamiento interior en 2011 para reabrir la como equipamiento cultural. Alfonso Vicente apuntó la posibilidad de habilitar un centro de exposiciones y un pequeño museo ferroviario, aunque todo está por concretar.

El consejero de Obras Públicas recordó que la rehabilitación de la terminal fue acometida directamente por Suelo y Vivienda de Aragón, pese a que la responsabilidad le corresponde al consorcio Canfranc 2000, constituido por el Ministerio de Fomento, la DGA y el Ayuntamiento para impulsar la transformación urbanística de los

suelos ferroviarios. La inversión ha superado los 9 millones de euros, de los que solo 1,8 millones correspondieron a la partida del 1% cultural del Gobierno central.

Préstamo denegado

Las obras acabaron el pasado verano y desde entonces no se han vuelto a ver máquinas. Ante el parón inmobiliario y la falta de recursos propios, el consorcio Canfranc 2000 acordó a principios de año solicitar un préstamo al Instituto de Crédito Oficial (ICO) de cerca de 30 millones para afrontar los dos proyectos más importantes y perentorios. Sin embargo, el ICO lo denegó porque no le veía viabilidad a la operación.

Con este dinero, a cargo de las futuras plusvalías, se pretendía acometer la tercera fase de la estación y la construcción de una nueva terminal de viajeros. "Hay que buscar una fórmula para dar uso al edificio, pero no se puede continuar con las obras. Si no hay

plusvalías, porque nadie va a querer comprar apartamentos en esta coyuntura, la operación se acabaría convirtiendo en un pufo", sentenció Vicente.

En este sentido, señaló que si el ADIF quiere contar con una nueva terminal deberá sufragarla por su cuenta. El proyecto, redactado por el arquitecto José Manuel Pérez Latorre, también está bloqueado desde hace más de un año. Su presupuesto, unido al del imprescindible haz de vías que conectaría el edificio con la línea existente, asciende a más de doce millones de euros y el plazo de construcción ronda los 18 meses.

La pretensión era financiar toda la operación, que incluye además un museo ferroviario y la recuperación del carrerón de Ip como atracción turística, con la construcción de hasta 600 viviendas sobre lo que ahora son vías en la explanada ferroviaria de Canfranc. "Tal y como están las cosas, no saldrían las cuentas y es mejor esperar a tiempos mejores", concluyó el consejero.

La reconversión urbanística, pendiente de la modificación del Plan General, quedará en barbecho varios años y los suelos seguirán en propiedad del ADIF.

JORGE ALONSO



RAFAEL GOBANTES

Un proyecto congelado. El consorcio público Canfranc 2000, constituido por el Ministerio de Fomento, la DGA y el Ayuntamiento, pretendía edificar hasta 600 viviendas, de cuya venta saldrían los fondos necesarios para urbanizar los terrenos, reconvertir la estación histórica en un hotel de lujo, construir una nueva terminal de viajeros y un museo ferroviario, además de convertir el carrerón de Ip en un mirador turístico.

INVERSIÓN

9,2

La Consejería de Obras Públicas de la DGA ha invertido 9,2 millones de euros en las dos fases de rehabilitación de la terminal de Canfranc, de los que 1,8% procedieron de la partida estatal del 1% cultural. La pretensión era acometer una tercera fase, valorada en quince millones y consistente en la construcción de una galería de servicios subterránea. Del acondicionamiento interior como hotel de lujo debía ocuparse la futura cadena hotelera explotadora.

ENTORNO

La explanada ferroviaria se pretendía reconvertir en una zona urbana con 600 viviendas y dotada de amplias zonas verdes.

La playa de vías desaparecería casi por completo, aunque el ferrocarril seguiría ocupando 9 de las 22 hectáreas para garantizar las comunicaciones y la reapertura del túnel internacional.