

Los partidos advierten que frenar el canfranero a 40 km/h supone el «principio del fin» para la línea

Reclaman de forma unánime a Fomento que modernice ya el eje ferroviario tras imponer severas limitaciones por su deplorable estado

La DGA tilda de «inaceptable» la situación del corredor y critica a la cúpula ministerial por «irse de vacaciones» sin repararla siquiera

El ADIF descarta una rehabilitación integral y se limitará a gastar dos millones en parches

ZARAGOZA. Los partidos aragoneses advirtieron ayer que las severas restricciones de velocidad impuestas al canfranero por su deplorable estado de conservación suponen «el principio del fin» para la línea. Por ello, urgieron de forma unánime al Ministerio de Fomento a acometer «de una vez» la modernización integral del corredor Zaragoza-Canfranc, aparcada hace once años tras la llegada al poder del Gobierno socialista de Rodríguez Zapatero.

El consejero aragonés de Obras Públicas, Rafael Fernández de Alarcón, se sumó al frente común y criticó a la cúpula ministerial por «irse de vacaciones» sin re-

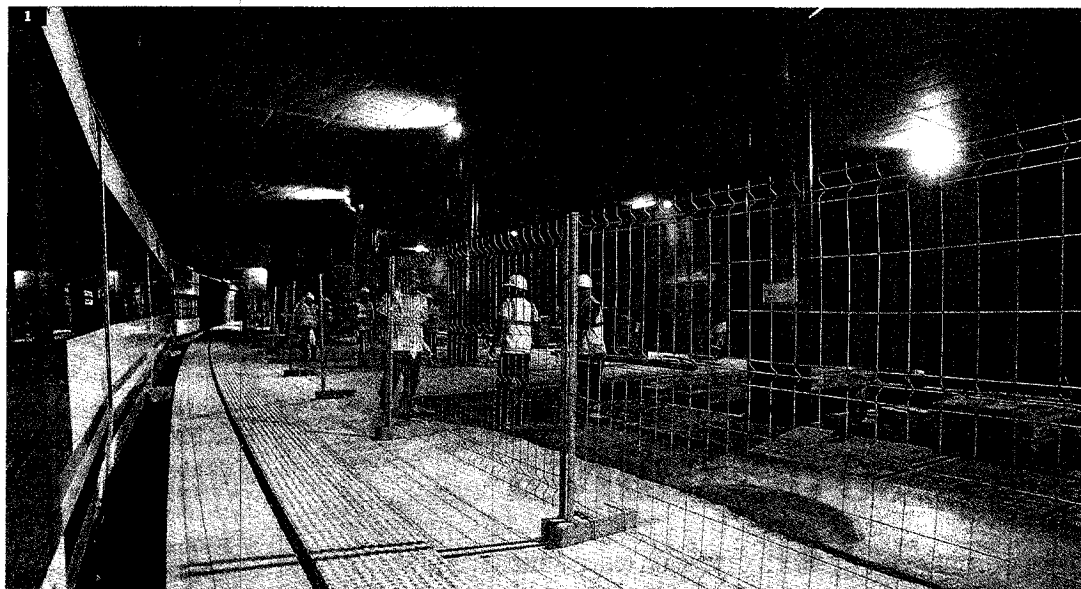
parar siquiera la línea, lo que ha obligado a limitar la velocidad hasta 40 km/h desde Huesca. A su juicio, el estado que presenta la infraestructura es «inaceptable», por lo que insistirá «todos los días y con fuerza» en la necesidad de modernizarla a los distintos entes ferroviarios que dependen del Ministerio. «No puede ser que Aragón les esté financiando parte de sus costos y que a cambio ellos se vayan de vacaciones, tarden en reparar sus líneas y ni siquiera nos reciban ni envíen a personas de las secretarías de Estado», criticó.

Mientras tanto, el ADIF descartó cualquier proyecto para refor-

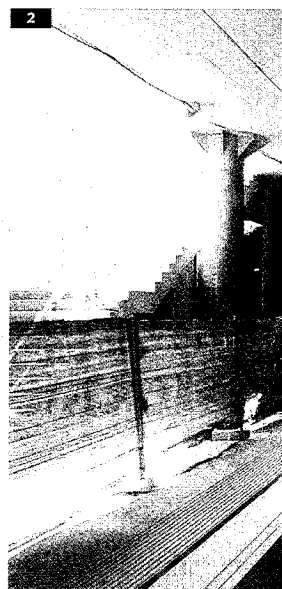
mar la línea y manifestó que las actuaciones se limitarán a «trabajos de mantenimiento». En los próximos meses se gastarán dos millones en nuevos parches, empezando con la sustitución de las traviesas y los raíles del tramo de tres kilómetros donde descarriló un mercancías el mes pasado, entre Castiello de Jaca y Villanúa. Más adelante, sin concretar fecha ni emplazamiento, se actuará sobre otros diez kilómetros. Para ello, los técnicos aún deberán determinar qué punto del trazado es el más necesitado de una intervención.

Su postura condenará a los trenes de mercancías a seguir circulando sine die a tan solo 40 km/h y a los regionales entre 50 y 60 km/h a lo largo de los 50 kilómetros que separan Huesca de Ayerbe y de Jaca a Canfranc. Las nuevas limitaciones, impuestas ayer la inspección de un directivo del ADIF, alargan el trayecto Zaragoza-Canfranc hasta cuatro horas, más del doble del tiempo que se emplea por carretera.

La situación, desvelada ayer por este diario, provocó una respuesta política unánime. Hasta el portavoz parlamentario del PSOE, Javier Sada, reclamó que se solucio-



GUILLERMO MESTRE



Infraestructuras | La reapertura del túnel ferroviario de Zaragoza sacó ayer a la luz la nueva terminal, que permitirá a cercanías y regionales ser, al fin, competitivos frente a otros medios de transporte

El apeadero de Goya toma vida

Ni siquiera los medios de comunicación pueden entrar a verla por motivos de seguridad, pero los viajeros de cercanías y regionales que restrenaron ayer el túnel urbano de Zaragoza tuvieron la oportunidad de observar por las ventanillas cómo será el apeadero de Goya. La limitación de velocidad vigente por las obras, 30 km/h, permitía apreciar el andén, las escaleras mecánicas y los cuartos técnicos en los que trabajaban un grupo de operarios de las empresas contratistas.

La reapertura del túnel, que en

los últimos tres meses ha estado cerrado para adaptarse a la nueva terminal, no provocó incidencias tras las pruebas realizadas en los últimos días. El jefe del servicio de Cercanías y Media Distancia, Rafael Lázaro, comprobó a media mañana con varios responsables de las obras que el convoy era accesible en la nueva estación. De hecho, la rampa para las sillas de ruedas quedó alineada a la perfección con el andén, separado por tan solo unos milímetros.

Esta fue la única parada que hizo un tren en la futura terminal, cuyo personal respira más tran-

quilo desde que se decidió adelantar las elecciones a noviembre. «Ahora ya no habrá que correr para inaugurarla en enero», señalaron fuentes del ADIF.

Su puesta en servicio se alargará de nuevo hasta el mes de febrero, la fecha oficial fijada en su día, que a estas alturas se está en condiciones de cumplir. «La obra va en plazo», añadieron.

Pese a que los trenes no estacionarán hasta su estreno, el ADIF ha instalado una valla a lo largo de los 160 metros que mide el andén de hormigón. Detrás, los operarios trabajaban en rematar un gi-

La Crefco sostiene que la línea debe rehabilitarse o se la condenará al cierre

Su portavoz advierte de que circular a una velocidad media de 54 km/h imposibilita al ferrocarril ser competitivo. «Es un milagro que los viajeros suban el tren», añade

ZARAGOZA. «La situación de la línea de Canfranc ha llegado al punto de que o se rehabilita con el objetivo de recuperar el tráfico internacional o está abocada al cierre». Así de contundente se mostró ayer el portavoz de la Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco), Benjamín Casanova, quien sostuvo que no puede mantenerse en semejante estado de degradación un ferrocarril «en el siglo XXI».

Casanova lamentó que haya hecho falta que un alto directivo del ADIF recorriera la línea para admitir lo que la Crefco y los propios ferroviarios venían denunciando desde hace años, que no es otra cosa más que el deplorable estado de la línea.

«En las condiciones actuales, está muy lejos de poder prestar un servicio eficiente a los viajeros, ni siquiera a los trasiegos de mercancía de Silos de Canfranc», añadió.

El portavoz de Crefco dejó muy claro que un tren regional que está limitado a circular durante buena parte a 50 y 60 km/h como máximo no puede prestar un servicio de transporte competitivo. «La situación es muy preocupante y no se puede seguir así. Es un milagro que los viajeros decidan subir al tren», señaló antes de recordar que los convoyes circulan a una velocidad media de 54 km/h, por lo que emplean cuatro horas en completar el trayecto Zaragoza-Canfranc.

A su juicio, los partidos y las instituciones deben adoptar medidas y un compromiso firme para modernizar de forma integral el corredor ferroviario, dado que permitiría conectar con Europa por un coste asumible pese a la coyuntura económica. Aquitania ha adelantado sus planes y prevé reabrir el Olorón-Bedous en 2013 y llegar a la boca francesa en 2015.

J. A.

donde no habrá trenes en el futuro sea en el lado español. En Madrid debe dejar de una vez de jugar con el canfranero», dijo.

Frente de CHA en los municipios
El diputado provincial y secretario de Infraestructuras de CHA, Bizén Fuster, adelantó que reclamarán en todos los ayuntamientos y comarcas en las que tienen presentación a lo largo de la línea que Fomento apruebe un calendario de inversiones, de forma que se garantice la reapertura del paso internacional en 2015, al igual que se ha comprometido Aquitania. «El estado de la vía es un escándalo. Ya no es ni ferrocarril, porque no se puede decir que sea un servicio de transporte cuando tarda el tren cuatro horas», dijo antes de insistir en la tesis de la condena que pesa sobre el Canfranc.

Por su parte, el coordinador de IU-Aragón, Adolfo Barrera, reiteró el «abandono» que sufre el corredor ferroviario, cuya declaración de «interés estratégico» defendió pese a la falta de interés que, entiende, tienen el PSOE e incluso el PP al estar volcados en el eje mediterráneo.

JORGE ALONSO

ne «cuanto antes» la reforma de la línea. Sada incidió en que, pese a los actuales «problemas presupuestarios», el Ministerio de Fomento debe acometer «las inversiones pendientes». No obstante, y pese a la realidad de la línea ferroviaria, agregó que la apuesta del Gobierno central por el Canfranc es «incuestionable», al igual que lo fue, a su entender, del Ejecutivo autonómico presidido por Marcelino Iglesias.

«El triste testamento de Morlán»
Con menos paños calientes se mostró el portavoz del PP en las Cortes, Antonio Torres, quien acusó al secretario de Estado de Infraestructuras, el oscense Víctor Morlán, y a los dos ministros con los que ha trabajado en Fomento de haber puesto siempre de excusa la falta de interés de Francia para aparcar la modernización del Canfranc. «Pero todo sigue igual, pese a que Aquitania ha adelantado que reabrirán el tramo francés en 2015. El abandono que sufre la línea es el triste testamento de Morlán para su provincia de Huesca», lamentó.

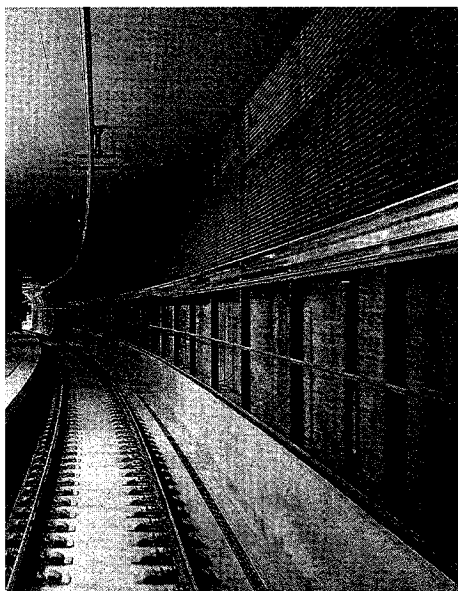
Pese al abandono que sufre el corredor ferroviario y la amenaza

que supone, se mostró convencido de que un nuevo Gobierno presidido por el popular Mariano Rajó supondrá un giro a la política sobre la infraestructura.

El portavoz parlamentario del PAR en materia de infraestructuras, Manuel Lorenzo Blasco, fue menos optimista. Acusó al ADIF de dilatar la agonía de una línea ferroviaria que, dijo, «no solo es emblemática para Aragón, sino estratégica para las comunicaciones internacionales de España». «Si lo que quieren es cargarse el ferrocarril de Canfranc, la mejor forma es seguir poniendo limitaciones y dejando que se deteriore para que luego haya excusas para cerrarlo más adelante», lamentó.

Blasco consideró que la generalización de las restricciones de velocidad desde Huesca no son más que «el principio del fin» y advirtió que si el Gobierno no aprueba ya «inversiones importantes» no quedará más remedio que clausurar la línea por seguridad.

Al igual que el resto de políticos, el diputado aragonésista mostró su malestar por el hecho de que Francia sea ahora la que apueste por la recuperación de la línea internacional. «Parece que



GUILLERMO MESTRE



GUILLERMO MESTRE

EN IMÁGENES

1

Última fase. Un grupo de operarios trabajaba ayer por la mañana en el andén de la estación de Goya, en el que se aprecia ya el espacio que los viajeros utilizarán a partir de febrero de 2012.

2

Los accesos, listos. Las escaleras mecánicas y convencionales ya están instaladas, al igual que la estructura metálica en la que se instalarán los paneles de decoración alusivos a Goya.

3

Viajera testimonial. El tren de cercanías de las 10.40 partió de Miraflores con una única viajera. A lo largo de la jornada de ayer se contabilizaron menos de 60 personas en dicha terminal.

gantescos espacio horadado con maquinaria pesada en los últimos meses. Los huecos que comunicaban con el túnel empleado por los trenes de alta velocidad estaban sellados y se había montado la estructura sobre la que se panelarían motivos decorativos alusivos al género de Fuendetodos.

El elemento más característico del apeadero son las gigantescas columnas metálicas, instaladas en su día para sustentar en parte la estructura de hormigón sobre la circulan los tranvías y los coches. También llama la atención el hecho de que solo se haya montado

una de los dos vías con el objetivo de ahorrar costes. Y así seguirá hasta el día en que se decida sustituir todo el entramado ferroviario de Zaragoza al ancho internacional, algo que no tiene previsto acometer el Ministerio de Fomento ni a corto ni a medio plazo por la falta de presupuesto. Por tanto, no se podrán cruzar trenes en el túnel de Goya, que sigue siendo de vía única.

La misma desolación de antes
La reapertura del túnel no supuso un revulsivo en la explotación de la única línea de Cercanías de

la capital, que conecta Casetas con Miraflores. En esta última terminal se subieron ayer apenas 60 viajeros.

La imagen que mostraba el tren de las 10.40 solo se podría calificar de desoladora. Emprendió el viaje en Miraflores con una única viajera, Concepción Cosgaya, acompañada por su pequeña perra Kira. Y así siguió en el Portillo hacia Delicias. Con un pasaje testimonial. Como muchos días desde su estreno para la exposición internacional de 2008.

Esta pasajera, que viajó hasta Utebo, salió satisfecha de la experiencia.

«No me gusta coger el coche, por lo que he optado por el tren. Es la primera vez que viajo en un cercanías y, la verdad, está muy bien», apuntaba mientras viajaba a sus anchas, con el perro en brazos y sujetando un carrito de la compra lleno de pintura. «Me ha pedido mi hija que se la lleve para el cuarto del bebé que esperando», añadió.

Lo que sí cuestionó esta usuaria ocasional del ferrocarril es la ausencia de personal de información en la estación de Miraflores. «Se necesita a alguien, porque hay personas como yo, incompa-

tibles con las máquinas. Y solo por seguridad debería tener algo de personal», lamentó.

«La necesidad de ajustar los costes puede explicar la medida, ya que el mismo aspecto desolador mostraba el apeadero del Portillo. En este caso, sí había una señora en la taquilla y personal de seguridad, aunque solos como la una. En las primeras cinco horas de reanudarse el servicio hasta Miraflores no se había vendido ni un solo billete, a excepción de los cuatro periodistas que cubrían la noticia.

J. ALONSO