

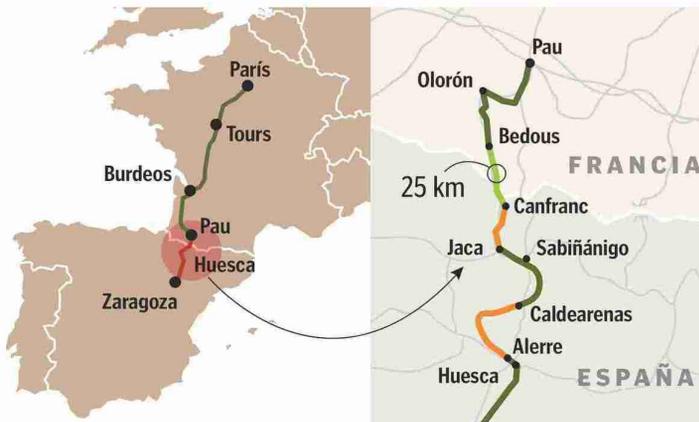


Francia desbroza la vía entre Bedous y Canfranc para emprender la reapertura

● El trabajo para la SNCF integra los proyectos que financian la Comisión Europea

Ferrocarril Pau-Canfranc-Zaragoza

— Tramo construido — En obras — Cerrado — Licitado (entre 2018 y 2020)



Fuentes: SNCF (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses) y ADIF

HERALDO

ZARAGOZA. Francia empezó ayer el desbrozado del último tramo del ferrocarril para la reapertura de la vía Pau-Canfranc-Zaragoza. Son 25 kilómetros los que separan Bedous con Canfranc, a través del túnel internacional, y la zona más complicada del recorrido que se ha recuperado desde su cierre en 1970 en el país vecino. En 2011 se abrió Pau-Olorón y en junio de 2016, de Olorón a Bedous. Este trabajo de las máquinas que empezaron ayer se completará en dos meses y medio, durante el invierno. La limpieza de la vía forma parte de los proyectos que financia la Comisión Europea con 7,5 millones de euros, la mitad del coste que realizan los dos países como paso previo a la reapertura.

Volver a ver las máquinas en el tramo ferroviario en el valle del Aspe para emprender el desbrozado supone una buena noticia para los vecinos, que ven más cerca la conexión ferroviaria internacional del Pirineo central. «Es muy importante que se vea desde la carretera nacional que las obras del tren están en marcha y la reapertura va a llegar pronto», apunta François Rebillard, portavoz de Creloc (Comité para la Reapertura de la Línea Olorón-Canfranc), que visitó ayer las má-

quinas que trabajan a la altura de Bedous, hasta donde llega ahora el ferrocarril regional desde Pau.

Cortar árboles

Una empresa pública de la Oficina Nacional de los Bosques es la que se ocupa de esta tarea aunque los resultados son para la SNCF (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses) y se financia por la región de Nueva Aquitania, junto a la Comisión Europea, para realizar los proyectos previos a las obras de la reapertura. Estos trabajadores van a cortar los árboles que han crecido encima de la vía del ferrocarril, que se cerró en 1970.

«En casi 48 años, que se van a cumplir el próximo mes de marzo, han crecido muchos árboles encima y esta empresa que hoy está en Bedous trabaja también en el Parque Nacional de los Pirineos», agregó François Rebillard, de Creloc.

Pero el trabajo de esta empresa también informa sobre el estado del terreno de la vía ferroviaria y de los más de veinte túneles que existen entre Bedous y Forge d'Abel, situada justo a la entrada del túnel internacional del Somport de ocho kilómetros que sale en la estación de Canfranc.

La Comisión Europea financió estos proyectos entre los que predominan los trabajos de la vía francesa porque hay alguna parte que quedó suprimida por la carretera. En estos momentos, la vía tendrá que reconstruirse con otro trazado que permita la convivencia del ferrocarril con la nacional francesa RN 134.

RAMÓN J. CAMPO

Licitación de dos tramos en España

La iniciativa de los vecinos franceses coincide con lo que hizo hace unos días el Gobierno español, al dar otro paso importante en esa misma dirección con la licitación del contrato para la redacción de cuatro proyectos para renovar de forma integral 60 kilómetros de vía de la línea Huesca-Canfranc (de Alerre a Caldearenas, y de Jaca a Canfranc) y adaptarla al futuro tráfico internacional. El presupuesto de este concurso que impulsó el Administrador de In-

fraestructuras Ferroviarias (ADIF) asciende a 1.452.000 euros (IVA incluido), aunque el conjunto de la inversión para mejorar estos tramos entre el segundo semestre de 2018 y 2020 ascenderá a unos 75 millones de euros. Así, ADIF «reafirma el cumplimiento de los compromisos del Ministerio de Fomento para potenciar esta línea de cara a su reapertura al tráfico internacional», aunque el presupuesto plurianual llegó a 80 millones. **HERALDO**



Una máquina trabaja en el tramo Bedous-Canfranc, ayer, cortando árboles en la vía. GERARDO LÓPEZ