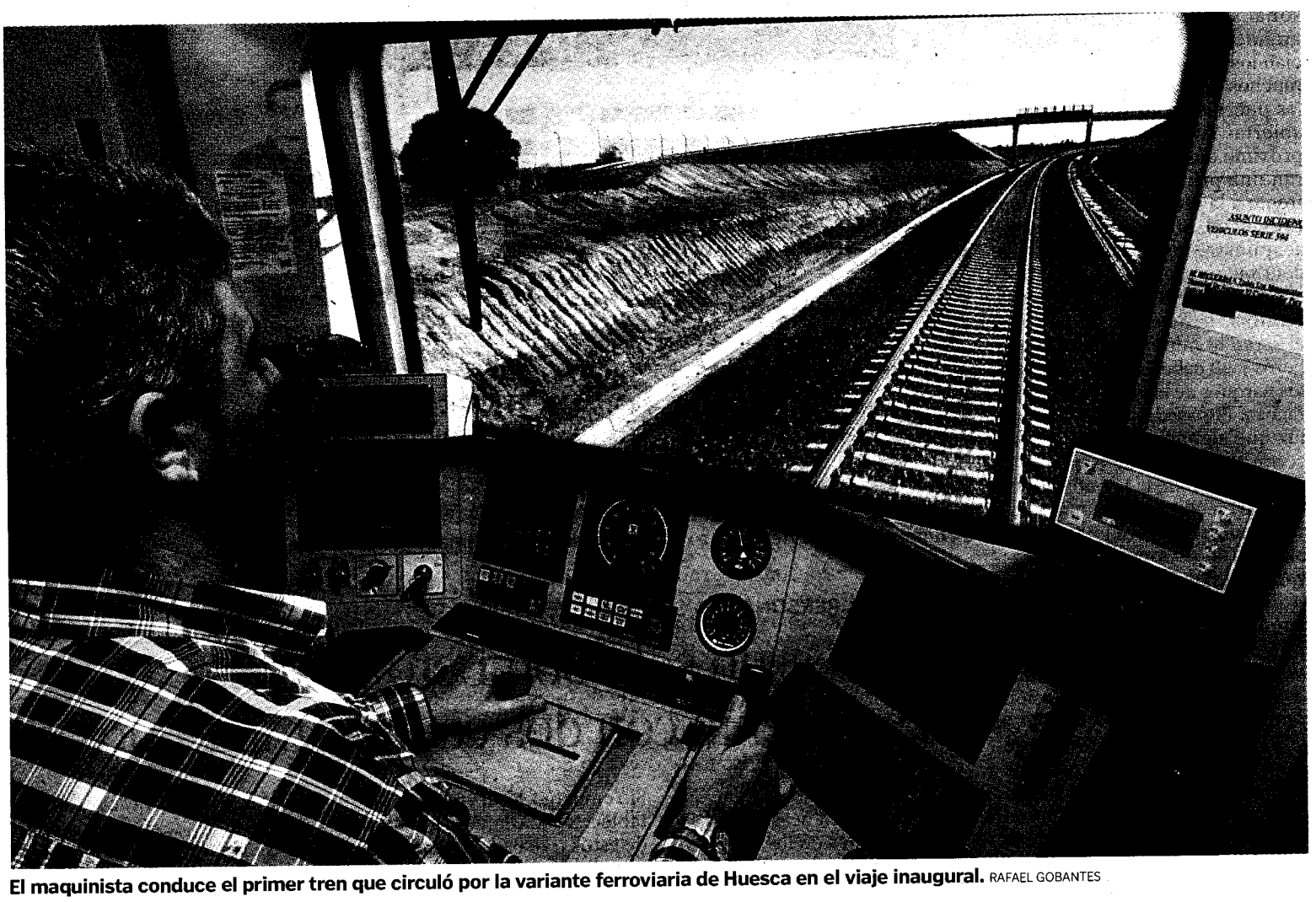
La puesta en marcha de la variante es el primer hito en la modernización de la línea a Canfranc

El nuevo trazado ferroviario, que elimina el paso de los trenes por el casco urbano de Huesca, se ha construido con traviesas polivalentes que permitirán su adaptación al ancho internacional sin afrontar nuevas inversiones



El maquinista conduce el primer tren que circuló por la variante ferroviaria de Huesca en el viaje inaugural. RAFAEL GOBANTES

LA VELOCIDAD

160

Los trenes circularán a un máximo de 160 **kilómetros por hora**, pero con la electrificación de la línea, podrán alcanzar los 200.

CARACTERÍSTICAS

- **Supresión** de 6 pasos a nivel y de las inversiones de marcha de los trenes.
- **Instalación** de un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET).

HA DICHO

"Pocas veces una ciudad estará tan de acuerdo con una obra, porque durante muchos años ha sufrido una barrera en el corazón del casco urbano"

FERNANDO ELBOJ
Alcalde de Huesca

HUESCA. Licitada, adjudicada, ejecutada y puesta en servicio en esta legislatura. Todo un modelo para los tiempos que corren en la Secretaria de Estado de Infraestructuras en lo que a obras ferroviarias se refiere. La variante de Huesca, que ayer entró en funcionamiento, ha sacado los trenes del centro urbano después de tres décadas de reivindicación vecinal, dos años de trabajos y una inversión de 30,4 millones de euros.

Los 10,2 kilómetros de vía que conectan las líneas de Zaragoza y Canfranc por el exterior de Huesca son, además, el "primer hito" del programa de modernización de la vía ferroviaria entre Huesca y Canfranc, según dijo el secretario de Estado de Infraestructuras, el oscense Víctor Morlán, después de realizar el viaje inaugural por el nuevo trayecto en un día que calificó de "histórico para la ciudad". En este sentido, indicó que la obra puesta en funcionamiento y la utilización de los mejores materiales para su construcción (los mismos que se emplean en las líneas de alta velocidad) reflejan el "empeño" del Ministerio de Fomento en favorecer la comunicación transfronteriza

La variante de Huesca está construida con traviesas polivalentes que permitirán su adaptación futura a las vías de ancho internacional sin afrontar nuevas inversiones, y con el "mejor material" disponible para garantizar la mayor seguridad y estabilidad de los trenes. La infraestructura, ejecutada por Coprosa, dispone de 16 pasos elevados o bajo el nivel de suelo para salvar caminos pecuarios o accesos. Su trazado permite circular a los trenes a una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora, aunque en el futuro, con la electrificación de la línea, se prevén alcanzar los 200 kilómetros por hora.

En relación a la mejora de la línea Canfranc-Huesca, Morlán destacó que su departamento prevé adjudicar en próximas fechas el proyecto del tramo Alerre-Caldearenas, licitar las obras de renovación de la vía entre Caldearenas-Jaca y mantener en funcionamiento el trayecto entre Jaca y Canfranc.

Por su parte, el alcalde de Huesca expresó su satisfacción por la entrada en servicio de la variante, que permitirá "eliminar los problemas de seguridad y todos los elementos negativos que han soportado los habitantes de la ciudad, de la comarca y, especialmente, de los barrios afectados por la existencia de la barrera ferroviaria". Fernando Elboj afirmó que "pocas veces una ciudad estará tan de acuerdo con una obra de carácter público, porque durante muchos años se han sufrido los efectos de esta barrera".

"Empujón" para PLHUS

El alcalde indicó que la obra ferroviaria tiene "otras dimensiones" vinculadas al desarrollo de elementos claves para el futuro de la provincia como "el corredor socioeconómico entre Huesca y Zaragoza". Elboj mencionó que en este eje, definido por la autovía A-23, se está desarrollando el Parque Tecnológico Walqa y se construye la Plataforma Logística PLHUS, donde se instalará una playa de vías para transportes de mercancías.

El consejero aragonés de Obras Públicas, Alfonso Vicente, se refirió a la variante como "una operación de cirugía estética que ha permitido eliminar una cicatriz que afectaba a la ciudad" y resaltó el "empujón" que supondrá esta obra para PLHUS. Según dijo, 40 por ciento de los 100.000 metros cuadrados destinados en la Plataforma Logística oscense a suelo ferroviario está comprado o apalabrado, por lo que no descartó aumentar su superficie. Y señaló que el proyecto de plataforma ferroviaria está encargado.

Tras el viaje inaugural, que se realizó entre fuertes medidas de seguridad, el primer tren que estrenó la variante fue el que partió de la estación de Zaragoza-Delicias a las 15.20 para llegar a Canfranc a las 19.13.

La Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón (Crefco) felicitó ayer a los vecinos de Huesca al tiempo que denunciaba que Fomento "ha paralizado la renovación integral de la línea Huesca-Canfranc". Según, la Coordinadora, el tramo que ayer entró en servicio es solo el primero de los cinco en que dividió el trazado para su total modernización, que debía "haberse concluido en estas mismas fechas". La Crefco criticó asimismo que "con la excusa de estudiar un nuevo y fantasioso trazado entre Caldearenas y Jaca, Fomento se niega a modernizar los otros tres: Alerre-Ayerbe, Ayerbe-Caldearenas, y Jaca-Canfranc".

ISABEL G.ª MACÍAS

Las traviesas de la antigua vía que cruza la ciudad se levantarán este mismo mes

HUESCA. Los trenes dejaron de pasar por el casco urbano de Huesca el pasado día 29, pero hasta ayer no empezaron a circular por la nueva variante. Durante este tiempo, los servicios de la línea Zaragoza-Huesca-Canfranc se realizaron en autobús. Quienes sí empezaron a disfrutar ese mismo día de la supresión de la antigua vía fueron los conductores y peatones que cruzaban los pasos a nivel varias veces al día.

De momento, todo sigue igual, pero después del largo puente, según indicó ayer el representante de la Dirección General de Ferrocarriles, el viejo trazado empezará a desmantelarse. Los trabajos para levantar las traviesas y el posterior acondicionamiento de la plataforma para una hidrosiembra se llevarán a cabo de acuerdo con los ayuntamientos de Huesca y Alerre, los dos términos por los que discurren los 5 kilómetros de la vía en desuso.

El propio secretario de Estado explicó que este mismo mes se iniciará el levantamiento de las traviesas y del balasto que las soporta. También en breve se levantarán las barreras de los pasos a nivel. Como primera medida, el terreno se repondrá con algún tipo de plantación de manera que quede en situación de uso por parte de todos los ciudadanos a modo de camino.

Después, será necesario que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y los dos ayuntamientos negocien la cesión o gestión de los terrenos de forma que puedan transformarse en una Vía Verde mediante la obtención de fondos europeos, proyecto en el cual ya se ha empezado a trabajar. "Será un lugar por el que, caminando o en bicicleta, podremos pasear viendo las montañas cuando estemos jubilados", auguró Víctor Morlán.

I. G. M.