

# La línea del Canfranc se reabre, pero se limita la velocidad a 30 km/h en Anzánigo

La Coordinadora Crefco pide la urgente mejora del trazado y su modernización

Fuentes ferroviarias apuntan que la causa podría ser un leve ensanchamiento de la vía

HUESCA. El canfranero volvió a salir ayer, como cada día, a las 6.50 desde Canfranc en dirección a Zaragoza tras haber pasado una máquina para limpiar la nieve de la vía. La línea, que se cerró todo el lunes después de que descarrilara un tren en Anzánigo con seis pasajeros, volvió a utilizarse ayer aunque con limitaciones. La velocidad en el tramo donde se produjo el accidente se ha reducido de los 70 km/h a los 30 km/h, hasta que se determinen las causas del accidente o se realicen los trabajos de reparación o sustitución de los material necesarios.

Este accidente ha sido el detonante para que se pida de nuevo la modernización de la línea del Canfranc, para la que ya existen estudios que quedaron aparcados con el cambio del Gobierno central. "Si el PSOE quiere cerrar el canfranero, que lo diga abiertamente", comenta el presidente provincial y diputado popular, Antonio Torres, quien está convencido de que el gobierno socialista está preparando a corto plazo el fin del canfranero. Por ello, solicitará la comparecencia del consejero en las Cortes.

La Coordinadora por la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Oloron, (Crefco) apunta que "no es necesario conocer la causa exacta del accidente" para concluir que urge la mejora entre Alerre y

Caldearenas así como entre Jaca y Canfranc, puesto que entre Caldearenas y Jaca ya se está renovando la vía.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) apuntó ayer que el tráfico se había restablecido aunque todavía no precisaron las causas puesto que continúa la investigación. De ahí, que se haya colocado la limitación la 30 km/h en una zona en la que algunas fuentes ferroviarias apuntan que podría haberse producido un ensanchamiento de la vía tras el paso de máquinas que fuerzan los raíles. Según las mismas fuentes, en los últimos meses han pasado máquinas 333 (o 3.000) con tres ejes y muchas

toneladas de peso para llevar el balasto o las traviesas del tramo entre Caldearenas y Jaca. Por otro lado, el tren TRD que sufrió el percance se trasladó ayer por la mañana al taller ubicado en la terminal de mercancías de la Plataforma Logística Pla-Za para averiguar si había tenido algún tipo de fallo.

Según recuerda Crefco, la última reparación importante de la vía se realizó en los primeros meses de 2003, a raíz de una serie de descarrilamientos, "alguno de los cuales pudo ser trágico". El Ministerio de Fomento planteó entonces la intervención como "una actuación de emergencia", destinada a mantener el servicio mien-

tras se modernizaba la vía por completo. Sin embargo, ha seguido en servicio durante cinco años más.

"Crefco ya denunció en marzo de 2007 que el Ministerio de Fomento abandonaba el Canfranc con el pretexto de estudiar un nuevo trazado entre Huesca y Caldearenas", indican en una nota. Es lo que se conoce como el túnel de la Sierra Caballera asociado al proyecto de la Travesía central Pirenaica (TCP). La Coordinadora insistió varias veces, sin éxito. Ahora, pide una sustitución de la vía, aunque se no se reforme el trazado como estaba previsto en 2003.

ELENA PUÉRTOLAS

## "Nadie sabe dónde está el plan de evacuación"

La Coordinadora por la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Oloron (Crefco) recuerda la necesidad de establecer un plan de emergencia para la evacuación de los pasajeros en caso de accidente. "En este caso, ha habido suerte porque era justo en la estación de Anzánigo, pero a partir de allí ya no hay caminos paralelos y la única manera sería enviando otro tren por la vía", asegura Benjamín Casanova, por-

tavoz de Crefco. Los seis pasajeros tuvieron que bajar del tren por una escalera móvil y andar unos pasos para llegar al taxi que los esperaba para finalizar el trayecto hasta Sabiánigo o Jaca.

La respuesta que obtuvo Crefco a su reclamación del plan de emergencias, para establecer un protocolo de actuación es que ya existe uno. No obstante, "si preguntas a los bomberos de la zona, no cono-

cen este plan. Nadie sabe dónde está", asegura Luis Granell. Además, pidieron que se les dotara de un vehículo mixto para carretera y ferrocarril, pero nunca ha llegado. Además del tramo entre Anzánigo y Caldearenas, también sería complicada la evacuación de los pasajeros entre Castiello y Canfranc, donde desde Crefco recuerdan dificultades para encarrilar un tren hace unos años. **E. P. P.**