

Huesca está reviviendo una historia semejante a la acontecida el año pasado, cuando en enero se anunciaba un corte de servicios ferroviarios en la provincia altoaragonesa por la escasa demanda que se percibía. Ahora, sucede algo parecido. Se trata de la disminución de los servicios Jaca-Madrid, actual-

mente diarios en ida y vuelta, que sólo circularán los fines de semana en un sentido. Estos recortes, igualmente, afectarán a servicios entre Monzón y Lérida. Se entiende que limita el desarrollo del Alto Aragón y supone un duro golpe para las aspiraciones de reapertura de la línea internacional por

Canfranc. El escaso tráfico de convoyes con pasajeros se reduce de esta manera en un treinta por ciento durante cinco días a la semana. Esta es la crónica de dos situaciones semejantes, vividas en dos años seguidos y que hablan del alejamiento de la empresa Renfe de los intereses oscenses.

El tren se aleja cada vez más de Huesca

Renfe prevé la disminución de los servicios entre Jaca, Huesca y Madrid a partir del próximo 19 de octubre

Se rechaza la medida porque limita sus posibilidades de desarrollo al cortar una comunicación directa a Madrid

Los interlocutores sociales denuncian la incoherencia de la medida si se defiende la reapertura del Canfranc

Julio ALVIRA

HUESCA.- La provincia revive estos días una situación planteada en enero del año pasado, cuando Renfe anunció y ejecutó una disminución de sus servicios con salida o destino en Huesca. Como en aquella ocasión, se argumenta la rentabilidad, su ausencia para ser más exactos, para tomar esta medida. Renfe prevé ahora limitar a dos servicios semanales la comunicación entre Jaca y Madrid, actualmente diaria en ambos sentidos.

El día 15 de enero del 92 se conocía que Renfe suprimía varios trenes con origen o destino en Huesca. La razón, según la empresa, era el bajo índice de ocupación, un siete por ciento de media: 10 o 15 viajeros por tren. El inicio de la medida estaba previsto para el 26 de ese mes.

El consejero de Ordenación Territorial de la DGA, Luis Acín, anunciaba su voluntad de negociar con Renfe, el alcalde de Huesca, Enrique Sánchez Carrasco, planteaba la necesidad de lograr alternativas y el presidente de la DPH, Marcelino Iglesias, rechazaba una política que dejara a un lado a la capital del Alto Aragón.

El 20 de enero, Luis Acín se entrevistaba con el director de Relaciones Institucionales de Renfe, Carlos Zapatero, quien planteó la imposibilidad técnica de evitar la disminución de servicios prevista, aludiendo a la posibilidad de que la DGA colaborara económicamente en el restablecimiento de estos servicios, en abril. Posteriormente, el día 22, Acín habló del asunto con el ministro de Obras Públicas, José Borrell, y se acordó la reapertura de los servicios que se cerraban en enero. Las Cortes de Aragón, en pleno celebrado el 27 de febrero, aprobó por unanimidad exigir a Renfe la reapertura de las líneas afectadas por estas medidas en todo Aragón.

En respuesta a una pregunta del diputado popular César Villalón, el Gobierno manifestó a comienzos del mes de abril del año pasado que, con el esquema existente en ese momento, el servicio ferroviario tenía una oferta adecuada a la demanda. Finalmente, el 19 de abril, las líneas suprimidas no retornaron a la actividad. Ya en el mes de mayo se conoció el compromiso de Renfe de negociar la reapertura de los



Renfe abandona paulatinamente a la provincia de Huesca.

servicios cerrados. La DGA podría entrar a enjugar parte del déficit con una aportación económica.

En una carta dirigida en junio al consejero Acín, la presidenta de Renfe, Mercé Sala, aseguraba que no estaba previsto cerrar nuevas líneas férreas en Aragón. Se trataba de una decisión a adoptar por el Consejo de Ministros y no había ninguna intención en ese momento de elevar informes sobre posibles clausuras. Uno de los objetivos de la empresa era lograr subvenciones de los entes interesados en mantener líneas deficitarias. Finalmente, Sala y Acín firmaban un convenio para reabrir líneas cerradas a comienzos de año, con una serie de contraprestaciones.

El 18 de octubre del 92 comenzaron los nuevos horarios y servicios: el tren a Madrid adelantaba media hora su salida, llegaba sólo

hasta Jaca y se creaba un nuevo servicio Canfranc-Valencia. En total, tres servicios de ida y vuelta.

NUEVA REBAJA

Esta semana se ha conocido la intención de la empresa Renfe de disminuir los servicios entre Jaca y Madrid, actualmente diarios en ambos sentidos, dejándolos en uno en dirección a la capital del Viejo Aragón los viernes y en dirección contraria los domingos. Se anunciaba su aplicación a partir del 19 de octubre. La luz de alarma, encendida por UGT, llamaba la atención sobre el hecho de que reivindicar la apertura del Canfranc exige mantener los servicios que en la actualidad existen.

De la misma manera, la reacción en Huesca fue de total rechazo. DPH, Ayuntamiento y Cámara Oficial de Comercio e Industria lamentaban esta decisión, plan-

teaban inciativas para que no se llevara a efecto y criticaban la influencia negativa que iba a tener, si prosperaba, en la reivindicación del Canfranc.

Como sucediera el año pasado, la empresa Renfe argumentó para su decisión la falta de demanda del servicio y su poca utilización. Se hablaba de la necesidad de atender las zonas con mayor intensidad.

El Ayuntamiento de Huesca celebrará mañana un pleno extraordinario en el que se debatirá una moción institucional que plantea el rechazo de la corporación a la supresión de servicios ferroviarios en la provincia. Según se indica en la moción, esta medida de Renfe supone una limitación al desarrollo de la provincia y un desengaño más en orden al deseado eje europeo a través del Canfranc. Se piden, finalmente, diálogo y alternativas.

Sobre rentabilidad y ordenación del territorio oscense

A.B.

HUESCA.- La rentabilidad económica, una vez más, nos quiere jugar una mala pasada. Resulta que somos pocos, demandamos poco los servicios de Renfe y la empresa entiende más lógico atender las líneas donde hay una gran demanda y se gana dinero. Como aquí hay pocos servicios, seguimos usando poco el tren, que por cierto dispara sus tarifas con pasmosa facilidad, que no mejora porque no lo empleamos lo suficiente.

En esta pescadilla que se muerde la cola nos vemos inmersos una vez más. Una pescadilla que, en su afán de rentabilidad, olvida elementos de carácter social o de ordenación del territorio. Y eso que es una empresa pública.

Resulta que ahora que el Ayuntamiento está enfrascado en buscarle un futuro a la ciudad, donde las infraestructuras tengan un peso específico importante como elemento animador de la implantación de industrias, del comercio o la circulación de personas, llega la empresa Renfe y reduce a la mínima impresión la única comunicación directa entre Huesca y la capital española.

De aquí al catastrofismo que nos caracteriza va un solo paso. Esa sensación de abandono por estaren la periferia del país, ahora que nos creíamos en el camino hacia Europa, será de nuevo lápida de piedra que caerá sobre nuestras cabezas, hundiéndonos de nuevo en el olvido. ¿Qué Canfranc vamos a reabrir si no circulan trenes por esa línea?

Hay repercusiones más inmediatas como la pérdida de puestos de trabajo en la provincia al no ser necesarios determinados servicios una vez que el tránsito de ferrocarriles se reduce a la mínima expresión.

El ciudadano oscense de a pie no entiende que servicios que otros disfrutaban le sean hurtados cuando, en mayo o junio, la ventanilla de Hacienda es igual para todos. Así, no autovía, ni canales, ni nada de nada. ¿Para qué, si somos tan pocos?