

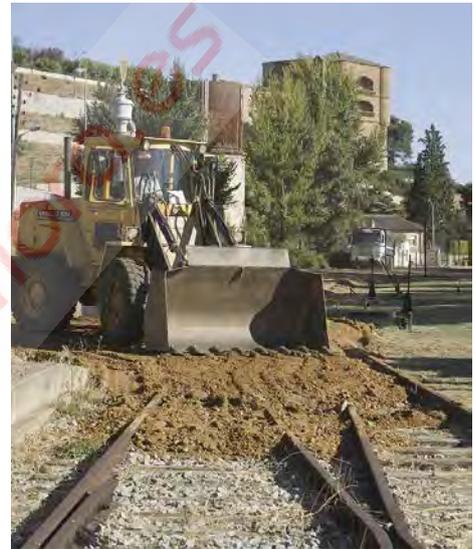
Recomiendan la revitalización del tren con un ramal entre Benavente y Palanquinos en León

10.02.2009 | El trabajo, encargado por seis cámaras de comercio, será presentado en Salamanca y se hará llegar al Ministerio de Fomento

J. A. G. / EFE. Un estudio encargado por varias Cámaras de Comercio de Industria de la región y de Cáceres propone la unión ferroviaria desde Algeciras a Gijón, revitalizando para ello el llamado ferrocarril del Oeste, que unía Astorga (León) y Mérida, cerrado en 1984. El estudio, redactado por la consultora Alwais, se presentará públicamente en la Cámara de Comercio de Salamanca este mes de octubre, y posteriormente se hará llegar al Ministerio de Fomento.

El análisis se encaminaría al restablecimiento de los enlaces ferroviarios desde Cáceres hacia Salamanca, Zamora y León, con lo que se activaría un corredor ferroviario que uniría todo el occidente de Andalucía, Extremadura, el oeste de Castilla y León y Asturias, evitando el paso por el nudo de Madrid. En el informe se contemplan también los enlaces para favorecer y mejorar la comunicación con Portugal, según recoge la agencia de noticias.

Una obra sugerida en el proyecto es la construcción de un tramo de unos 40 kilómetros nuevos de vía entre Benavente (Zamora) con Palanquinos (León), con lo que se haría aún más rápida la llegada a Asturias y se dotaría de mejor servicio ferroviario a Valencia de Don Juan y el valle del Esla, en León.



Una excavadora soterra los raíles de la estación de ferrocarril de Benavente el año pasado | Foto J. A. G.

El estudio cuenta con el apoyo de las cámaras de Cáceres, León, Astorga, Salamanca, Zamora y Béjar (Salamanca). El secretario de la Cámara de Comercio e Industria de Astorga, Enrique García Tomassoni, explicó ayer a este periódico que el estudio recoge la «necesidad de reabrir la línea entre Plasencia y Astorga al tráfico de mercancías y de viajeros, aunque fundamentalmente el primero por el interés económico que tiene para los empresarios de toda esta zona del país que está sufriendo las consecuencias de la despoblación».

Tomassoni explicó que aunque la línea esté desmantelada y su reutilización sea inviable tanto desde un punto de vista «jurídico como material», se trataría de «aprovechar el trazado». La pretensión de las cámaras de comercio de la «Vía de la Plata», como se conoce a este grupo cameral, pasaría por entregar el estudio al Ministerio de Fomento con el propósito «de que si ven que es viable e incluyan la reapertura en el Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres (PEIT), donde ya estuvo, aunque luego desapareció».

García Tomassoni dijo desconocer debido a la extensión del estudio, recogido en dos tomos, la recomendación de abrir un ramal entre Benavente y Palanquinos como un segundo enlace alternativo en dirección a Asturias.

El contenido de este estudio de viabilidad ha sido motivo de dos asamblea en la Cámara de Comercio e Industria de Astorga y de otra más en Plasencia (Cáceres). Ahora se presentará en Salamanca y se hará público su contenido. La Cámara de Comercio maragata ha sido una de las principales defensoras de la reapertura de la línea de ferrocarril.

El presidente de la Cámara de Comercio de Zamora, Manuel Vidal, recordó ayer este grupo cameral lleva más de diez años «luchando» para convencer a dos gobiernos diferentes de la necesidad de reabrir la línea ferroviaria.

«En estos momentos se está apostando por la alta velocidad y esta conexión, que permitiría comunicar Algeciras con Gijón descongestionando podría hacerse con trenes de media velocidad, trenes que alcanzan los 200 kilómetros por hora y que deberían ser mixtos, de mercancías y viajeros», explicó.

Manuel Vidal, que ayer se encontraba en Tánger en un viaje de trabajo, aseguró desconocer el contenido del estudio pero recordó que la intención de las cámaras de la Vía de la Plata no ha sido otro que determinar la viabilidad de conectar el sur y el norte de España evitando el triángulo de Madrid «y su cuello de botella, que también existe en Despeñaperros».

El presidente de la Cámara de Comercio de Zamora recordó que el cierre en 1984 del tramo entre Plasencia y Astorga motivó que Benavente resultase «la gran perjudicada» de la medida junto con Béjar. Tanto Plasencia como Astorga o Zamora mantuvieron la conexión ferroviaria, pero Benavente se quedó sin tren.

«Si Benavente tuviese tren de mercancías vería reforzado todo su potencial logístico y por eso es imprescindible para sus intereses. El cruce estratégico que hay en Benavente se vería reforzado con el ferrocarril y sería la principal beneficiada», apuntó.