

Domingo 27.05.18
IDEAL

OPINIÓN  25

Mucho se viene hablando sobre la reconexión ferroviaria a través de la línea Granada-Moreda-Linares desde que se produjo el corte ferroviario en la línea Granada-Bobadilla para hacer llegar la alta velocidad a Granada. Argumento lógico, en tanto en cuanto evita que Renfe, operador ferroviario de transporte, tenga que hacer uso de un Plan Alternativo de Transporte (PAT) por carretera mediante la contratación de autobuses y porque la línea no está en absoluto cerrada, ya que es usada por los trenes de media distancia Granada-Almería, los de larga distancia Madrid-Almería y de manera ocasional por el tren turístico Al-Ándalus.

Pero, ¿cuál es la realidad de la línea de Moreda-Linares que nos permita tener una idea aproximada de la situación presente y futura?

La línea Granada-Moreda-Linares lleva más de 25 años en el punto de mira de los sucesivos ministerios de Obras Públicas y de Fomento y de las sucesivas direcciones de Renfe. Una línea que no se ha mejorado apenas en su trazado, sin electrificar y que ha recibido inversiones en carril, refuerzo de puentes y señalización, impidiendo que pueda competir razonablemente con el transporte por carretera, que se benefició del boom inversor en autovías en la década de los 90 del siglo pasado, aunque en nuestra tierra este proceso se completó bien entrados en el XXI (A-44, A-92N, A-92 y A-7). Así, Renfe en marzo de 1993 reconoció disponer de una red obsoleta en la zona oriental andaluza que le impedía ser competitiva. El talgo Granada-Madrid, que funcionó por esta vía hasta diciembre de 2006, nunca bajó la barrera psicológica de las seis horas de viaje.

Las decisiones políticas de una mejora en el servicio ferroviario para Granada siempre han pasado por unirse al NAFA (Nuevo Acceso Ferroviario de Andalucía), es decir, la línea de Ave Sevilla-Madrid a la altura de Córdoba. El EFTA (Eje Ferroviario Transversal Andaluz), también conocido como la A-92 ferroviaria era la solución diseñada para resolver nuestros problemas ferroviarios, a pesar de que ya se alertaba de la desarticulación ferroviaria de Andalucía Oriental. Coincidiendo con la puesta en servicio del tramo de Alta Velocidad entre Antequera y Córdoba, se instalaron traviesas de hormigón y carril soldado entre Loja y Bobadilla, lo que unido a la mejora realizada por la Junta de Andalucía entre Granada y Loja, permitió desviar el servicio Granada-Madrid por esta línea y un tiempo de viaje de cuatro horas y cuarenta minutos.

Incluso ante el retraso por la llegada de la alta velocidad a Granada, el PSOE de Granada, des-

La cruda realidad del ferrocarril Granada-Moreda-Linares

CARLOS PEÑA AGUILERA

El Corredor Mediterráneo puede ser la última oportunidad para el rescate de aquellos ferrocarriles que nunca se concretaron



contento con el tiempo de viaje del tren entre Granada y Antequera, casi dos horas menos cuarto, en mayo de 2012 propuso la creación de una 'línea de autobuses temporal' entre Granada y Antequera que acortara el tiempo de viaje a tres horas y media.

El infame corte ferroviario de 2015 previsto para tres meses, nos volvió a recordar la posibilidad de recuperar el servicio a través de Moreda y Linares, pero el gobierno del Partido Popular le tenía preparada la línea temporal de autobuses a la ciudadanía y en clara respuesta a lo que propuso años atrás el PSOE, por lo que cualquier opción de recuperar trenes por la línea de Moreda a Linares se convertía en una auténtica quimera.

En junio 2013, ni Ministerio ni Junta de Andalucía se pusieron de acuerdo para incluir el servicio Granada-Linares entre los definidos como Obligación de Servicio Público (OSP), por lo que la baja ocupación acrecentada con unos pésimos horarios justificó la supresión del tren de media distancia. En el verano de 2015, unas obras en Castellón fueron el pretexto que se venía buscando desde hace tiempo para eliminar el Tren Hotel con Barcelona y que usaba también esta vía. El hecho es dejar sin contenido y sin futuro una línea que lleva obsoleta mucho tiempo y que no puede competir ni en tiempo ni en precio con los servicios por carretera ofrecidos por ALSA, con tiempos de viaje de entre cuatro horas y media y cinco, y precios

de entre 19 y 45 euros según servicio. Actualmente, sacando el máximo partido a la infraestructura, un tren entre Granada y Madrid a través de Moreda y Linares emplearía en el mejor de los casos, cinco horas y veinte minutos. La realidad es la que es, ¿cómo competir con la carretera, con casi 50 kilómetros menos de recorrido y un ahorro de tiempo de cerca de cincuenta minutos entre Granada y Linares?

La línea Granada-Moreda-Linares ha quedado para trenes como el Al-Ándalus, un tren turístico de lujo, cuyo encanto está en el propio viaje, un viaje que no depende tanto del tiempo a emplear. Cuanto más rato se esté en el tren, mejor. Es una línea para amantes del ferrocarril, plagada de grandes obras de ingeniería y de enclaves singulares (viaductos de Gobernador, Hacho, Arroyo Salado y curva de herradura en Larva), que nos transporta a los avances de la ingeniería civil de finales del siglo XIX, cuando las carreteras aún eran ciencia ficción. Y también es la ruta para los trenes de Almería, a los que en poco tiempo se les abrirán nuevas posibilidades cuando llegue la alta velocidad a Granada o se finalice la línea de altas prestaciones con Murcia. Se trata de una línea que en su equivalente a la carretera sería considerada como una nacional de segunda categoría donde no se puede llegar a la máxima velocidad que permite la vía, 90 km/h.

Mal que nos pese esta línea está condenada al cierre y durante 25 años ni los sucesivos gobiernos nacional y autonómico, ni sus sucesivos planes de transporte han ofrecido una respuesta medianamente seria a la desarticulación de las provincias orientales andaluzas. Sólo en campaña electoral o cuando el partido de turno ha estado en la oposición, se ha sacado el histórico tema del ferrocarril entre Granada y Jaén. Histórico, porque la Ley de Ferrocarriles de 1870 ya lo recogía, y hace casi 90 años que las administraciones de ambas provincias hicieron el último intento serio de llevar a cabo esta aspiración que pondría en comunicación directa a las ciudades de Jaén, Granada y Almería. La planificación y concreción del Corredor Mediterráneo a su paso por Granada y Almería puede ser la última oportunidad para el rescate de aquellos ferrocarriles que nunca se concretaron o de aquellos que se perdieron de una manera incomprensible como el Guadix-Baza-Almendricos. Lo que no se concrete en esa Red Básica Europea quedará fuera de la financiación y de los nuevos requerimientos de eficiencia y sostenibilidad ambiental para el transporte de mercancías y viajeros. No queda mucho tiempo y la reivindicación no se debe acabar con la llegada de la alta velocidad a Granada.

....." no juzguéis y no seréis juzgados, no condenéis y no seréis condenados, perdonad y seréis perdonados..."
Lc. 6.36-38

Esta exhortación evangélica, que procede de un profundo conocimiento del ser humano, contrasta con los juicios públicos a los que como espectadores de un circo romano, asistimos casi diariamente.

El cuarto poder, (ya no sólo la prensa sino los medios de comunicación, las redes sociales etc.), uno de los baluartes de los estados modernos que se basan en la libertad y en el contrapeso de los poderes, en demasiados casos se convierte en otro poder que muy difícilmente se puede contrarrestar.

Algunas informaciones, más que investigar y sugerir para que sea cada cual el que saque su propia conclusión, hacen de fiscales y jueces, acabando con una sentencia sin po-

Los juicios paralelos, una aproximación

SALVADOR FERNÁNDEZ-VIVANCOS FERNÁNDEZ

sibilidad de apelación. Una sentencia firme. Es cierto, como decía Balbín hace mucho tiempo (maestro de periodistas) que al final el periodista sólo tiene su pluma o su voz a veces contra estructuras políticas que sí tienen de facto el poder; pero también es cierto que a ese tipo de periodismo, con ese saber, y sobre todo con esa ética a menudo se le echa de menos.

Ya decía Thoreau, que resulta extraño ver a un hombre que se ocupe en sus propios asuntos. Lo más normal es que la gente ocupe gran parte de su tiempo, valorando, juzgando o criticando las vidas de los de-

mas. Otro norteamericano Henry Ford decía aquello de: «No encuentres la falta encuentra el remedio» y desde luego a él le fue sobre ruedas.

Todos los días nos desayunamos con casos a quienes ya nunca les podrán quitar la pena de banquillo.

No obstante resulta curioso ver a la gente en la puerta de los juzgados haga frío o calor, gritando a los que consideran culpables como si por otro lado los 'culpables' ejerciesen de esa figura que pareciera ya extinguida o propia de historiadores, el de chivo expiatorio. Y esto al margen de contar con una adm-

nistración de justicia que con sus sombras y luces permiten mejor que otros métodos acercarse a la verdad. A la verdad jurídica.

Conviene volver a distinguir, una vez más que por un lado esta la moral y por otro el derecho. No todo, lo que según que cual, considere in-moral, es ilícito ni contraviene el derecho. Todo dependerá desde qué moral hablemos. Y por otro lado el derecho debería recoger, al menos el mínimo común denominador de una sociedad en muchos temas de cuya protección depende la supervivencia de esa sociedad. Otra cosa sería hablar de la huida de la moral del derecho, que daría mucho juego. Comentaba un profesor de filosofía que no paramos de hacer normas o determinadas normas que luego nadie cumple porque no responde a las aspiraciones de la sociedad en un momento determinado.

Manuel Atienza, en un magnífico libro que se llama Tras la Justicia,

manifiesta que la función básica de los tribunales no es conseguir intereses (como se hace en una negociación), sino producir decisiones correctas, esto es, decisiones tomadas con independencia de criterio, que deben justificarse de acuerdo con normas preestablecidas y que puesto que pueden ser equivocadas, son revisables por otros órganos superiores (salvo que se trate de un órgano de última instancia).

Para Rodríguez Mourullo (un prestigioso tratadista de derecho penal) se juzga al hombre por lo que hace, no por lo que es. Y creo que juzgamos constantemente a la gente por lo que hace y por lo que es.

Sería como confundir la Doxa (opinión) que cada cual tiene con la Altheia (lo que no está oculto, la verdad) que es tan difícil definirla o saber (la verdad) que Agatón, poeta griego, al que cita Aristóteles en su poética, dice de ella, que es como que las cosas improbables ocurran.