

Domingo 31.12.17
IDEALOPINIÓN  31

1.000 días de corte ferroviario

...y cuando llegue el AVE, ¿qué?

El pasado 7 de abril coincidiendo con el segundo aniversario del aislamiento ferroviario de Granada traté de describir en otro artículo la situación tan inédita y poco edificante que estaba padeciendo nuestra ciudad, provincia y zona oriental andaluza a nivel ferroviario. Si se escribiera hoy, cada uno de los argumentos expresados servirían nuevamente, porque muy poco ha cambiado, salvo que el Ministerio de Fomento tocó a rebato y marcó el 30 de noviembre como fecha límite para que al menos la vía no tuviera cortes en todo su recorrido desde Antequera. Así ocurrió con la circulación de un tren laboratorio, propagandístico a todas luces, que certificó este extremo pero no el final de las obras ni de las muchas cuestiones pendientes como la señalización, la estación de Loja o el largo periodo de pruebas hasta que llegue el día señalado para la llegada del primer tren AVE a nuestra ciudad.

1.000 días después, las instituciones, los partidos políticos, las organizaciones empresariales y sindicales, los colectivos articulados o no en la Mesa política por el Ferrocarril, cada uno desde su nivel de responsabilidad, siguen atrincherados en sus legítimas reivindicaciones y nada se ha conseguido para revertir la actual situación y la que quedará una vez que el Ministerio de Fomento y las empresas públicas Adif y Renfe consumen su planeamiento ferroviario para Granada.

Mil días después, es un momento oportuno para mirarse en el espejo y reconocer el fracaso, porque no se le ha conseguido arrancar ni una sola contraprestación al Ministerio de Fomento, ni a Adif ni a Renfe, que han demostrado una soberbia y una sordera más que evidente con las justas reclamaciones planteadas por la sociedad granadina.

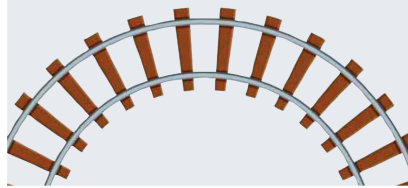
Una vez que la Alta Velocidad sea una realidad, muchas de las cuestiones que se han venido demandando se las va a traer el pozo del olvido colectivo. Ha ocurrido con el metro ligero de Granada: está cumpliendo con las previsiones de viajeros tras diez años de proyecto y una gestión de obra más que discutible. No obstante, la etapa post-ave estará salpicada de modernidad pero también de varias constataciones y algunas incertidumbres que dejan patente lo mucho que queda por hacer y la necesidad de incidir y apostar por ellas:

1. La constatación de que no volverá a circular ni un solo tren convencional entre Granada y Linares por Moreda, lo que supone de facto el cierre encubierto de la línea. Renfe se ha negado sistemáticamente a ofrecer una solución viable para comunicar con el Centro y el Levante peninsular, llegando a permitirse el lujo de eliminar la única relación de larga distancia que se tenía con Barcelona. Adif apenas hace labores de mantenimiento en dicha línea para cumplir con los mínimos estándares de calidad que se tenían hace unos años.

2. La incertidumbre de si habrá servicios convencionales que compartan la infraestructura con los servicios de Alta Velocidad entre Granada y Antequera. La oferta comercial que pa-

CARLOS PEÑA AGUILERA

No se ha trabajado seria y coordinadamente en un plan de necesidades ferroviarias a medio plazo, consensuado y avalado por criterios técnicos, económicos y de sostenibilidad



rece estar planeando Renfe se centra única y exclusivamente en servicios de Media y Larga Distancia servidos por trenes de Alta Velocidad. Resulta peregrino reclamar un servicio de cercanías entre Loja, Granada y Guadix.

3. La constatación de la pérdida de empleo ferroviario por la no reposición de los trabajadores jubilados y por el traslado de determinadas estructuras o servicios a otras provincias. De ello se deriva la incertidumbre que se cierne sobre el taller de material motor, el personal del puesto de mando de la línea Linares-Granada-Almería o el colectivo de maquinistas.

4. La constatación de la falta de definición del Corredor Mediterráneo por parte del Ministerio de Fomento entre Antequera y Almería, de modo que la posible financiación con fondos europeos se aleja al horizonte de 2030. Aún no hay una apuesta clara y firme a este respecto, nada se sabe de la construcción de una estación de mercancías ni la del Área Logística de Granada. Respecto a la línea Granada-Almería se ha dado a conocer un proyecto de electrificación y cambio de ancho que no se parece ni mínimamente a una línea de Altas Prestaciones, ya que no se propone ni una variante de trazado que mejore el sinuoso perfil de la línea. Luchar por

una verdadera línea de Altas Prestaciones debe ser la prioridad ferroviaria de las provincias de Granada y Almería, ya que en pocos años, la línea Almería-Murcia será la puerta de acceso de Granada al Levante Peninsular.

5. De la anterior se derivan las incertidumbres sobre las esperanzas que se pueden albergar en la reconexión con el Levante a través de Baza y de Granada con el puerto de Motril y una conexión más directa con el Centro a través de Jaén. Solamente el desarrollo del Corredor Mediterráneo puede permitir la viabilidad de dichos proyectos. También sería deseable que la Junta de Andalucía sacara del cajón aquellos estudios de viabilidad reflejados y prometidos en sus planes Pista.

6. La constatación de que centrar casi toda la reivindicación ferroviaria en un asunto que no es estrictamente ferroviario, sino urbanístico, ha sido y sigue siendo un error. ¿Por qué? Porque el soterramiento va incluido en un proyecto de integración ferroviaria, que según el protocolo firmado en 2008 conlleva las siguientes condiciones: acceso a Granada por la línea de Antequera y separación de los tráfico de viajeros y mercancías. Para afrontar el deseado soterramiento se hace imprescindible la construcción de una variante exterior que una las líneas de Antequera y de Moreda, para evitar sobrecostos innecesarios en la línea de Moreda y garantizar el paso de las futuras mercancías. Actualmente no hay tráfico de mercancías y los futuros dependerán de lo dicho en el punto 4. Un informe realizado en abril de 2016 por encargo del Consejo Económico y Social señalaba la necesidad de acometer esta variante como paso previo al soterramiento y desechaba la idea de una estación provisional a las afueras de la ciudad para acometerlo por las mismas razones. Administrativamente, la variante externa se encuentra en situación de Declaración de Impacto Ambiental paralizada y en ello tuvo mucho que ver la propuesta de estación en la Rotonda de Europa. Queda manifiesta la falta de planificación de las administraciones.

La falta de unidad en torno al asunto ferroviario en Granada es evidente, por cuanto no se ha trabajado seria y coordinadamente en un plan de necesidades ferroviarias a medio plazo, consensuado y avalado por estrictos criterios técnicos, económicos y de sostenibilidad. A partir de aquí, todas y cada una de las decisiones adoptadas son políticas, convirtiendo a los ciudadanos en rehén de las estrategias partidistas de unos y de otros, creando falsos debates o alentando corrientes de opinión lideradas por colectivos que consiguen la presencia mediática en base a dos o tres mensajes fuerza. Los colectivos en pro del ferrocarril tienen la misión de poner el foco del debate en esas otras cuestiones, evitando hacer seguidismo o quedarse al margen para no verse inmersos en la politización. Ya va siendo hora de empezar a sumar. Es responsabilidad de todos.

Son muchas las razones que tiene la Iglesia para celebrar la familia fuera de los muros de las iglesias. No hay que olvidar que la Iglesia tardó en contar con templos donde celebrar sus misterios. Y que el templo cristiano está formado por piedras vivas, los miembros de Cristo, que celebran la fe en la existencia propia, en el vivir y actuar de cada día. Donde hay dos o tres reunidos en mi nombre –dijo Jesús– allí estoy yo en medio de ellos. Los cristianos constituyen el verdadero templo de Dios que pervivirá siempre, aunque falten los templos y las catedrales. También conviene recordar que los misterios de Cristo no son ajenos a la vida del hombre; de hecho son misterios, que Cristo vivió y hasta celebró en su carne humana. Una carne invadida del Espíritu, que al

Celebración de la fiesta de la Sagrada Familia

URBANO ALONSO
DEL CAMPO

resucitar de entre los muertos, se comunicó a todos los pueblos. De ahí que Pentecostés, día del nacimiento de la Iglesia se caracteriza por la predicación públicamente, donde los hombres de toda raza y lengua pueden escuchar la verdad

del Evangelio. El intento de reducir la Iglesia en el recinto de las sacristías contradice la naturaleza misma de la fe cristiana, que es vida y luz en medio del mundo.

La gran revolución cristiana se da cuando el Hijo de Dios toma nuestra carne. «Lo sobrenatural –dirá Peguy– es también carnal». El evangelista Lucas narra llanamente este misterio: «Encontraron a María y a José y al niño acostado en un pesebre». La familia aparece en el primer plano de la historia de la salvación.

Desde entonces la Iglesia ha mirado la familia de forma nueva, porque siendo desde el inicio de la creación la imagen perfecta del creador, ha sido el lugar donde el Hijo de Dios ha iniciado su existencia de hombre unido a todos los hombres y ha conocido el amor de unos padres que se consagraron a él por entero. Ma-

ría, la Virgen Madre, y José, el padre legal. En la familia, el Hijo de Dios se hizo plenamente hijo de los hombres. Compartió nuestra carne y sangre. La Iglesia tiene, por tanto, muchas razones para celebrar la fiesta de la Sagrada Familia como icono donde poder mirarnos cuantos queremos hacer de la familia una escuela de verdadera humanidad. Esa humanidad de la que habla la Carta a Diogneto en el siglo II, cuando describe la vida admirable de los cristianos. El autor es desconocido, así como su destinatario. Aunque tal vez fuese escrita por Cuadrado, obispo de Atenas, y dirigida al emperador Adriano, antiguo arconte de Atenas en el año 112. La carta describe la vida admirable de los cristianos: «Se casan como todos y engendran hijos, pero no abandonan a los nacidos. Ponen mesa común, pero no

lecho. Viven en la carne, pero no viven según la carne. Están sobre la tierra, pero su ciudadanía es la del cielo... En la familia es amado por sí mismo, querido como tal, sea hombre o mujer, sano o enfermo, joven o anciano. En ella, el amor que la sustenta nace de la entrega única e indisoluble de un hombre y una mujer que, si se desposan en Cristo, convierten sus vidas en signo visible –eso significa sacramento– de su amor, que, en el colmo de la entrega, es capaz de sacrificarse por el otro».

Celebrar la familia es acoger la vida con generosidad y entrega total al hijo engendrado y ver en él una criatura de Dios sagrada e inviolable; y acompañar al anciano con el respeto y la veneración de quien pertenece a Dios hasta su último aliento.

PRINTED AND DISTRIBUTED BY PRESSREADER
PressReader.com +1 604 278 4604
COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW