

Agraft- Asociación Granadina de Amigos del
Ferrocarril y del Tranvía

La tercera vía

Una propuesta alternativa
para la integración del
ferrocarril en Granada



Fotografía de José María Ramón Guerrero. Diciembre de 1982

1. INTRODUCCIÓN

Consideraciones previas

La integración del ferrocarril y la necesidad de una terminal ferroviaria acorde a la importancia de la ciudad de Granada es un asunto que se remonta a la propia construcción del ferrocarril Bobadilla-Granada, en servicio desde Diciembre de 1866 entre Granada y Loja y definitivamente terminado el 17 de Mayo de 1874.

Es preciso conocer la historia del ferrocarril en Granada para observar ciertos paralelismos casi 150 años después. La concesión del ferrocarril Granada-Bobadilla adjudicada al Marqués de Salamanca fue una operación especulativa que reportó buenos dividendos a su impulsor, pero que tras su venta al ferrocarril Córdoba-Málaga dejó a esta Compañía con muy poca liquidez con la que terminar el ramal a Granada en unas condiciones mínimamente exigibles. Así se construyó un edificio provisional a espera de mejores tiempos que nunca han llegado, estando siempre el asunto de la reforma de la estación entre las reivindicaciones de la sociedad granadina.

Ahora que Granada afronta el reto de la incorporación a la red de Alta Velocidad y al futuro Corredor Mediterráneo, se llega a un nuevo periodo de falta de liquidez por razones muy diferentes a la primitiva llegada del tren a Granada, pero en la que se plantea de nuevo una solución poco acorde con las necesidades y la importancia de la ciudad de Granada. La historia de un modo u otro parece repetirse: tardía fue la llegada del ferrocarril a Granada y en unas condiciones de explotación muy poco competitivas, situación que ha lastrado el desarrollo económico de la provincia, y de nuevo una tardía incorporación al moderno ferrocarril que responde a las demandas de movilidad actuales y que ofrece ágiles y económicas soluciones de transporte de mercancías.

Granada se juega mucho más que una estación. La estación es uno de los elementos más importantes pero hay otros no menos importantes que no se están planteando. Se trata de articular el mapa ferroviario de modo que Granada sea un eje vertebrador y canalizador de tráfico de viajeros y mercancías aprovechando su posición estratégica dentro de Andalucía para conectar con el Levante y Centro peninsular.

Por ello, esta propuesta toma como referencia el Informe de la Comisión Informativa Colegial de la Oficina Provincial de Granada del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos sobre la Llegada del Ave a Granada redactado en Marzo de 2012. No obstante no se trata de un documento técnico sino de una serie de reflexiones e ideas para que la ciudadanía valore convenientemente y para que nuestros representantes políticos decidan una solución consensuada, amplia y global de un asunto que no es sólo la llegada del ave a la ciudad de Granada, sino la concreción de la red ferroviaria que Granada y su Área Metropolitana necesita para los próximos años, a menos que la sociedad granadina en su conjunto renuncie al ferrocarril y pretenda que la aportación al conjunto de la economía y a las necesidades de transporte en general de los granadinos sea residual. Entonces definitivamente habremos perdido el tren.

El modelo ave español

El transporte por ferrocarril en España ha optado desde hace 25 años por el modelo AVE, con una serie de corredores exclusivos de Alta Velocidad, que en nada están justificados atendiendo a los tráficos de viajeros que soportan, pero que ha establecido una endiablada espiral de agravios territoriales por tener un Ave, construir grandes estaciones y realizar soterramientos a modo de grandes operaciones urbanísticas generadoras de suculentas plusvalías inmobiliarias. El fenómeno de los soterramientos es algo “typical spanish”, en palabras del reputado historiador del ferrocarril Juanjo Olaizola, como la tortilla de patatas, la siesta o el tinto de verano y que se ha impuesto como modelo único de entrada del ferrocarril a las ciudades a partir de finales de los años 90, coincidiendo con el boom inmobiliario.

Se observa una relación amor-odio entre el tren y la ciudad: se le quiere, se le desea pero se le esconde al llegar a la ciudad sin sopesar si es realmente necesario o si existen razones técnicas o económicas que los justifiquen. De este modo, el paradigma español de lo moderno en cuanto a ferrocarriles es que cualquier capital de provincia disponga de vía ave en una estación nueva, sobredimensionada y con acceso soterrado a la ciudad. Insostenible a todas luces en un país donde la cuota de mercado del ferrocarril sobre el total del transporte público es mínima, en comparación con otros países vecinos.

En el caso de Granada, los sucesivos protocolos firmados para la llegada del ave han convenido la llegada a la ciudad soterrada y a través de la línea Granada-Bobadilla. La crisis financiera y el pinchazo de la burbuja inmobiliaria han dado al traste los proyectos de integración basados en los aprovechamientos urbanísticos de los terrenos desafectados del uso ferroviario. Si hasta ahora este modelo era el imperante, lo que se plantea a partir de ahora debe basarse en estrictos y rigurosos criterios de funcionalidad y mejora del tráfico ferroviario, sin obviar la eficiencia energética, la seguridad y la intermodalidad.



2. LA PROPUESTA DE AGRAFT

Justificación de la propuesta

Esta propuesta surge de un intenso debate en el seno de la Asociación y de contrastar numerosos puntos de vista de diferentes colectivos y ciudadanos en general. La Agraft se ha caracterizado desde su constitución por su independencia y la suma de voluntades en torno al ferrocarril en Granada. Por ello, ha formado parte en todos aquellos foros de participación en donde ha sido requerida y escuchada. No es por tanto la opción que la Agraft defiende a capa y espada, sino que aporta y plantea alternativas y puntos de vista diferentes para que sean debatidos y tenidos en cuenta a la hora de decidir sobre un asunto tan importante para la ciudad, tras analizar todas las propuestas de reforma de la estación, desde el proyecto de Vázquez Consuegra de 1993, pasando por el Premio de Arquitectura Thyssen-Krupp de 2007, lo proyectado por el prestigioso Rafael Moneo hasta la nueva ubicación ofrecida por el Ayuntamiento de Granada.

La ausencia de un debate coordinado, de un auténtico concurso de ideas y de una comisión experta vinculante que evalúe y valore todas las propuestas de las instituciones y de la ciudadanía a este respecto, obliga a esta Asociación a no guardarse una solución más, que es posible, viable económicamente y que tiene al tren y a la ciudad como protagonistas.

Agraft toma por buenas las consideraciones del Informe Técnico del Colegio de Ingenieros de Granada, en todo lo que respecta al planeamiento global, separando tráfico de viajeros y mercancías. Tal y como estaba consensuado, las mercancías y los talleres quedarían ubicados en una estación específica junto al proyectado CTM (Centro de Transportes de Mercancías) impulsado por la Junta de Andalucía en las cercanías de Mercagranada y conectada con la línea de Moreda a través de una variante paralela a la futura segunda circunvalación. Un planteamiento acorde a lo que se viene haciendo en todas las ciudades de mediana importancia a nivel de transporte de mercancías, y que Granada debe aspirar a ser un centro logístico intermodal en el futuro Corredor Mediterráneo. No hay que olvidar que la inversión y la rentabilidad de este Corredor se basa en el transporte de mercancías y los tráfico que se generan en los puertos mediterráneos españoles al no tener que desembarcar en los puertos del Mar del Norte como se viene haciendo ahora.

Respecto al tráfico de viajeros, Agraft defiende lo firmado en los protocolos de Integración del Ferrocarril en Granada y lo aprobado en el Potaug, esto es, un único acceso a Granada a través de la línea Granada-Bobadilla, desmantelamiento del trazado urbano de la línea de Moreda hasta Albolote y estación en el emplazamiento actual de Andaluces frente a la propuesta del Ayuntamiento de Granada de una estación pasante en Parque Almunia-Cerrillo-Albayda con trazado soterrado por La Chana. Las razones que lo justifican son los criterios defendidos por numerosos colectivos ciudadanos y colegios profesionales relacionados con la construcción y la obra pública: centralidad, intermodalidad, accesibilidad y valor simbólico. Los amigos del ferrocarril añaden a estas razones las serias dudas que alberga el proyecto pasante para la no realización de

la estación de mercancías y la variante exterior de enlace entre las líneas de Bobadilla y Moreda.

Es verdad que esta Asociación defendió en un artículo de opinión publicado en el diario Ideal el replanteamiento de algunas cuestiones, pero sin menoscabo de la realización de un “master-plan” o plan global de reorganización de las instalaciones ferroviarias en Granada. El artículo titulado “Sobre el Corredor Mediterráneo y su importancia para Granada” de Septiembre de 2011 alertaba de ciertos riesgos y señalaba lo siguiente: *“la apuesta de Fomento y Junta de Andalucía es la complementariedad de los corredores Central y Mediterráneo, por lo que Granada debería reforzar su posición estratégica como paso o conexión a ambos corredores. ¿De qué manera? Estableciendo de una vez por todas la conexión directa de Granada y Almería con Jaén, a través de Iznalloz, la opción más corta. [...] De esta manera el futuro nodo logístico de Granada podría extender su zona de influencia hacia el Centro y el Levante peninsular. En todo esto la Junta tiene mucho que decir, pero aún no se le ha escuchado.[...] Para finalizar, destacar que la configuración de la capital granadina y su entorno puede cambiar en función de la planificación ferroviaria resultante de todo este proceso, por lo que se advierte de una problemática añadida en cuanto a la definición de la traza ferroviaria a través de la ciudad y al diseño de la estación. Ante las dificultades económicas y las continuas zancadillas entre Fomento y Ayuntamiento de Granada, se hace necesario replantearse muchas cuestiones, entre ellas la idoneidad del soterramiento y la ubicación de la estación en un lugar que permita que línea de Bobadilla sea pasante con la de Moreda, no siendo necesarias las inversiones de marcha y redundando lógicamente en el propio diseño de la estación.[...] Que nadie se lleve a engaños, estamos ante una etapa de grandes dificultades económicas y es necesario planificar adecuadamente, que no se hace, y priorizar inversiones. No hace falta más que viajar y ver cómo llega la Alta Velocidad a las ciudades, en superficie y a estaciones provisionales con vocación de ser definitivas a espera de mejores tiempos. En Granada, Adif tiene sitio de sobra para hacer una estación funcional.*

Es la única vez que la Agraft tiene la sensación de que el Sr. Torres Hurtado le ha tomado la palabra a esta Asociación al pie de la letra. Preferible hubiera sido que tomara literal la frase de *“es necesario planificar adecuadamente, que no se hace, y priorizar inversiones”* y hubiera liderado un planeamiento a tres bandas entre Fomento, Junta y Ayuntamientos por los que pasan las vías del tren, en lugar de realizar una propuesta unilateral y que rompe todos los consensos establecidos hasta ahora. Así, los amigos del ferrocarril de Granada consideran que por qué no sacar también los pies del tiesto.

Una propuesta intermedia

Considerando que uno de los elementos de mayor coste y menos justificable a nivel de tráfico ferroviario y de integración en la trama urbana es el soterramiento, y ante la posible urbanización de la franja del barrio de la Chana hacia la Circunvalación, que ahora es un descampado, y la posible afectación de la vía en la permeabilidad del barrio, esta Asociación plantea una entrada elevada mediante viaducto a 5-6 metros de altura.

Como consecuencia de esta entrada elevada en la ciudad, se propone una estación elevada con edificio terminal con salida a Severo Ochoa y que cumple con todos los criterios anteriormente expuestos de **centralidad, intermodalidad, accesibilidad y valor simbólico**.

La opción de integración ferroviaria elevada se ha realizado muy escasamente en España, teniendo su principal precedente en la ciudad de Girona en 1974 al tener que salvar la barrera que suponía el ferrocarril e integrar a las dos partes de la ciudad comunicadas únicamente con dos pasos a nivel. El ingeniero de Caminos responsable del proyecto, Sr. Argüelles, en un artículo en la Revista de Obras Públicas decía lo siguiente: *“Una variante desarrollada por el lado Este, rodeando la ciudad, presentaría también muchos inconvenientes. Insistimos en que las ciudades crecen con gran rapidez e inevitablemente, el ferrocarril vuelve a perturbar su natural expansión. Y que, el alejamiento de los viajeros del centro urbano, provoca siempre oposición de la opinión pública y daña los intereses ferroviarios”*.

Más recientemente, la línea de Alta Velocidad a su paso por Ciudad Real se realiza sobreelevada, disponiendo de una estación a ras de calle y un acceso a las vías en primera planta.

Más cercano en el tiempo, es el caso de la integración ferroviaria de la ciudad de Jerez de la Frontera, muy similar a la de Granada en cuanto a tamaño, pero con una configuración ferroviaria completamente distinta. No obstante, el modelo que se propuso pretendía ser un referente a nivel nacional, un modelo a seguir que encalló en los mares de la abundancia y el despilfarro de la primera década de este siglo, que tantos quebraderos de cabeza nos está dando actualmente. La revista Vía Libre de Abril de 1998 recogía lo siguiente: *“Soterrar un ferrocarril es una obra muy costosa, por lo que hemos decidido elevar ligeramente el trazado ferroviario, que es un procedimiento bastante más barato”, dice **Fernando Martínez Bernabé**, ingeniero de Caminos de Ineco y responsable del proyecto. “Lo que queremos que la infraestructura ferroviaria se integre en la ciudad, con un diseño cuidado que haga más atractivo y singular el paisaje, y demostrando que un viaducto no tiene porqué suponer un impacto negativo en el entorno, sino que, por el contrario, puede mejorarlo y hacerlo más interesante.” El responsable de Ineco opina que la circulación de los trenes añade interés a la ciudad y constituye un espectáculo que un proyectista no debe desaprovechar.”*

En el caso de Granada esta alternativa incorporaría una serie de usos y mejoras complementarias:

- Estación elevada con edificio terminal con salida a calle Severo Ochoa, retomando el primer acuerdo tripartito de reforma de la estación de Granada, del año 1993. El acceso ferroviario en superficie permite mantener la inigualable vista de la Alhambra y de Sierra Nevada cuando el viajero llega a la estación de Granada. El edificio puede financiarse construyendo un centro de ocio de calidad tipo Vialia, con un compromiso de sostenibilidad energética. Esta ubicación aporta mayor centralidad y acceso al centro de la ciudad por el eje López Argüeta y San Jerónimo. (**Centralidad y valor simbólico**)
- Aparcamiento bajo planta sobre elevada con acceso por Severo Ochoa y Camino de Ronda. (**Accesibilidad**)
- Edificio actual de Andaluces destinado a estación de autobuses metropolitanos con salida a Camino de Ronda y salidas de Circunvalación Méndez Núñez y Chana. Paso del Metropolitano bajo los andenes sobre elevados. (**Accesibilidad, intermodalidad y puesta en valor de patrimonio histórico**)
- Creación de nuevos viales que permiten la integración de la ciudad y mejoran la accesibilidad al entorno de la estación, al descender el nivel y suprimir el puente del Camino de Ronda: unión Alondra-Gonzalo Gallas, unión Alondra y Halcón con Jesse Owens y continuación a enlace de Circunvalación Chana. (**Accesibilidad**)
- Generación de espacio libres dedicados a zonas verdes que den continuidad a los espacios deportivos de la Universidad de Granada y Estadio de la Juventud, así como su continuación hacia La Chana (bajo viaducto y corredor verde por la vía desmantelada de Moreda).
- Mayores posibilidades de implantación de **proyectos turísticos que ponen en valor el patrimonio ferroviario granadino**: el tren histórico de vapor Granada-Guadix tiene muchas opciones de viabilidad en una estación no soterrada. Este tren turístico sería el emblema de la marca Granada a nivel provincial. Otro proyecto sería la creación de una vía azul en la vía sin uso de la línea de Moreda. La vía azul compatibiliza los usos de un corredor verde con la circulación de vehículos ligeros por las vías enrasadas sin uso ferroviario (ferrociclos y dresinas ligeras). El punto de partida de esta vía azul sería el antiguo edificio de la estación del Sur, que podría recuperarse en su estado original y dedicarlo a usos culturales.

Al no tratarse de un documento técnico, esta propuesta se lanza a la opinión pública granadina con el ánimo de que pueda ser estudiada en profundidad por cualquier administración o estudio de ingeniería. Sería muy interesante que el Ministerio de Fomento realizara un estudio real de alternativas para adecuar la mejor decisión al respecto. Hay dos alternativas soterradas, una en Andaluces y otra en Albaida, una en superficie y otra elevada. En la opción elevada se deberían analizar en profundidad las siguientes cuestiones:

- Los aspectos constructivos de la estación elevada encajan en las fases planteadas por el Informe Técnico del Colegio de Caminos de Granada, y las afectaciones durante su construcción, que a priori son menores que en el caso del soterramiento.
- La resolución del paso a nivel de la antigua carretera de Málaga y el paso de la Circunvalación a diferente nivel.
- El cambio de la rasante del Camino de Ronda debe ser comprobado y demostrado, de modo que el perfil longitudinal no afecte a las alineaciones de las edificaciones más próximas.
- Se necesita una valoración real del coste del proyecto, al menos de manera simplificada. Aquí únicamente se plantea una reducción de costes en comparación con el soterramiento, que es la alternativa más cara.



3. REFERENCIAS

Actualidad

EL PROYECTO INCLUYE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA ESTACION INTERMODAL

Jerez elevará el trazado ferroviario para integrar el ferrocarril en la ciudad



El ferrocarril se integrará de forma armoniosa en el paisaje urbano.

E Yolanda del Val
El crecimiento urbano que se ha producido en los últimos años en Jerez de la Frontera ha hecho, como en otras muchas ciudades españolas, que el ferrocarril constituya una barrera urbana para la ciudad. Hace años, en Jerez, el transporte ferroviario estaba enfocado prácticamente a las mercancías. Sin embargo, con el paso del tiempo la ciudad ha rodeado al ferrocarril, y las mercancías han dejado paso a las mercancías. De forma paralela, muchas instalaciones ferroviarias han quedado en desuso, mientras que el paisaje ferroviario que atravesaba la ciudad ha ido sufriendo un progresivo deterioro.

La integración del ferrocarril en la ciudad se encuadra en un amplio proyecto estratégico para la Bahía de Cádiz y

El Consorcio Urbanístico de la Zona Ferroviaria de Jerez, formado por el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía y el ayuntamiento de la ciudad, entre otras instituciones, comenzará a finales de 1998 una serie de obras que tienen como fin integrar el ferrocarril en la ciudad.

en las políticas nacionales esbozadas por el gobierno central en el Plan Director de Infraestructuras 1994-2007. Como consecuencia de estos planes, en 1996 se creó el Consorcio Urbanístico de la Zona Ferroviaria de Jerez, del que es gerente **Manuel González Fustigueras**. El consorcio, integrado por el Ministerio de Fomento (55 por ciento), la Junta de Andalucía (25 por ciento) y el Ayuntamiento de Jerez (20 por ciento), encargó a Ineco el proyecto de integración urbanística del ferrocarril en Jerez, proyecto que la

empresa consultora ya le ha entregado. Previamente, las obras comenzarán a finales de 1998, y se concluirán en un plazo aproximado de dos años y medio.

A diferencia de otras ciudades donde se ha optado por el soterramiento, en Jerez se ha decidido construir una variante. "Soterrar un ferrocarril es una obra muy costosa, por lo que hemos decidido elevar ligeramente el trazado ferroviario, que es un procedimiento bastante más barato", dice **Fernando Martínez Bernalde**, ingeniero de Caminos de Ineco y

responsable del proyecto. Aquí precisamente, en elevar el trazado ferroviario, convirtiéndolo en parte fundamental del paisaje urbano, reside el verdadero desafío del proyecto. "Lo que queremos que la infraestructura ferroviaria se integre en la ciudad, con un diseño cuidado que haga más atractivo y singular el paisaje, y demostrando que un viaducto no tiene porqué suponer un impacto negativo en el entorno, sino que, por el contrario, puede mejorarlo y hacerlo más interesante", explica **Martínez Bernalde**.

Pantallas. El responsable de Ineco opina que la circulación de los trenes añade interés a la ciudad y constituye un espectáculo que un proyectista no debe desaprovechar, siempre, claro está que no rodeadas sea silenciosa, lo cual obliga a

1998 • ABRIL • Via Libre

9



La marquesina de la estación, de gran valor histórico, se ha respetado.

proyectar una superestructura moderna y a colocar pantallas acústicas. **Martínez Bernabé** está convencido de que muchas ciudades empujadas desde hace años a sostener el ferrocarril van a mirar con curiosidad el ejemplo de Jerez, que no lo entera, sino que lo levanta, solución que pueden imitar muchas ciudades españolas que tienen trayectos ferroviarios conflictivos.

La actuación en Jerez, ciudad situada en la línea Sevilla-Cádiz, abarcará unos cuatro kilómetros aproximadamente (desde la avenida de Europa hasta el llamado puente de Cádiz, donde se encuentra el límite de la ciudad), ya que para realizar una buena integración del ferrocarril no basta con limitarse al entorno de la estación, sino que hay que actuar a lo largo de toda la travesía.

El ferrocarril, que ahora discurre en superficie, se elevará a una altura de seis metros, y se apoyará en siete estructuras, seis de ellas puentes. La travesía estará flanqueada por pantallas antisordo, detrás de las cuales se ubicarán zonas ajardinadas. Además, se construirán viviendas y se instalarán otras actividades terciarias.

En todas las actuaciones que se van a realizar nunca se ha perdido de vista a la ciudad. Así, los muros que se



La estación se adaptará a los tráficos de cercanías y largo recorrido.

construyeron son de tierra amada y se rematarán con una imposta (una especie de adorno). Esta imposta reproduce el borde de los trenes, de manera que visualmente da la sensación de existir una continuidad entre la estructura y el muro. Los puentes que jalonan el ferrocarril se han diseñado pensando que por debajo va a pasar gente y que se van a ver desde la calle. Se han introdu-

cido una serie de curvas y voladizos, que producen un juego de luces y sombras muy atractivo. Las pilas que sujetan los puentes son redondeadas. 'Los nervios, que son los que confieren rigidez al puente, se han situado en los apoyos, de manera que la persona que pasa por debajo no se siente agobiado en ningún momento por el peso de la estructura', explica **Martínez Bernabé**.

CIRCULACIONES PREVISTAS EN EL TRAMO JEREZ-CADIZ			
	Año 1997	Año 2007	Año 2027
Tipo de Tráfico			
Cercanías	18	75	96
Regionales	12	17	27
Largo recorrido	3	4	10
Merancias	2	4	4
Totales	35	102	137

Por otra parte, las condiciones geotécnicas del terreno han obligado a circoscar los puentes sobre pilotes, procedimiento que resulta algo más caro que si se hubieran cimentado superficialmente.

Racionalización. Una de las actuaciones principales se ha centrado en la racionalización de la estación de Jerez, con el fin de adaptarla a los tráficos de cercanías y de largo recorrido, formados principalmente por trenes Talgo. En un futuro, la estación será exclusivamente de viajeros, ya que el Ministerio de Fomento tiene previsto construir una estación de mercancías en Jerez.

En el edificio de la estación no se ha realizado ninguna remodelación, e incluso se ha respetado la marquesina, de gran valor histórico. Se construyó un piso inferior para peatones, y, además, se instalaron plataformas para personas de movilidad reducida.

Lo que sí se ha reducido es el número de vías, algunas de las cuales no se utilizaban. La nueva estación dispondrá de dos vías generales con sus correspondientes andenes y de dos vías de apartado.

Sin embargo, el proyecto de integración urbanística del ferrocarril en Jerez forma parte de un proyecto mucho más ambicioso, que no sólo prevé las actuaciones descritas, sino la construcción de una estación intermodal, cuyo proyecto se empezará a redactar en 1999.

La estación intermodal estará formada por la estación de viajeros, a la que se añadirá una estación de autobuses y un aparcamiento subterráneo. La intervención ferroviaria en la ciudad de Jerez, incluida la estación intermodal y las obras de urbanización ferroviaria, asciende a unos 5.000 millones de pesetas, de los que aproximadamente 2.400 serán aportados por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) con cargo a los presupuestos de la Unión Europea. □

Proyectos

NUEVO CONSORCIO URBANISTICO LIGADO AL TRANSPORTE FI

En Jerez se invertirán 5.400 m la integración urbana del fe



La integración del ferrocarril en Jerez de la Frontera se realizará mejorando la accesibilidad y la conexión con las ciudades del entorno. Se duplicará la vía férrea desde el aeropuerto de Jerez hasta Cádiz. También se construirá una nueva estación de autobuses junto a la estación ferroviaria que supondrá la generación de un potente centro intermodal del transporte de viajeros.



Estación de Jerez de la Frontera.

José Luis Ordóñez

El consorcio urbanístico de la zona ferroviaria de Jerez de la Frontera se constituirá como entidad pública con personalidad jurídica propia. Este consorcio será formado por el MOPMA (Ronda y Negoci), con el 55 por ciento de participación, la Junta de Andalucía, con el 25 por ciento, y el Ayuntamiento de Jerez, con el 20 por ciento.

El Consorcio tendrá la condición de beneficiario de las expropiaciones y desarrollará todas las actividades relacionadas con el proyecto y ejecución de las obras de integración del ferrocarril en la ciudad.

PROGRAMA DE ACTUACIONES 1996-1998		
Obras	Presupuesto en millones de pesetas	Ejecución
Barr ferroviario	1.400	Consorcio-MOPMA
Integración urbana	4.000	Consorcio
Duplicación de vía	960	
Integración ambiental	1.600	
Intercambiador modal	500	
Vías	900	
Tramo interurbano	1.400	MOPMA
Duplicación de V-2	525	
Nueva estación de mercancías	400	
Estación en el aeropuerto	75	

También comercializará los usos lucrativos que se deriven de la actuación. El consorcio

tendrá por objeto la realización de las obras de integración en el tramo urbano de Je-

rez de la Frontera, y las actuaciones necesarias para la gestión y ejecución del plan urba-

Proyectos

FERROVIARIO

Millones en ferrocarril

místico especial de reforma de la zona ferroviaria.

En las actuaciones previstas se liberarán los terrenos de la actual terminal de mercancías, que será trasladada a la ciudad del transporte, localizada en las proximidades del aeropuerto.

Los aspectos más singulares de la integración del ferrocarril en la ciudad están situados entre el puente de Gáldiz, al sur, y el depósito de Sementales, al norte. En general se realizará una subelevation del trazado ferroviario para permitir la continuidad de la trama urbana y se implantarán dos ejes viarios norte-sur, a ambos lados del ferrocarril.

Además se establecerá una nueva estación en La Parra (temporal), y se prevén posibles ramales ferroviarios, con características de tránsito tanto en Jerez como en el propio aeropuerto. También se ha proyectado la reutilización, como vía verde, de la antigua línea férrea desde Jerez a Jivilla.

En Jerez de la Frontera, cerca del Palacio de Exposiciones y del depósito de Sementales, se reorganizará el paso de la avenida de Europa bajo las vías para conectar la avenida arbolada con el centro de la ciudad. En este ámbito será necesario construir un amplio y adecuado viaducto ferroviario.

Un poco más al sur, se presenta una de las grandes oportunidades de intervención urbana con la creación de un nuevo jardín al este de la línea férrea. Se trata de la extensa ampliación del parque González Blázquez entre el ferrocarril

y el área de instalaciones deportivas de Chapín. En esta zona se creará un gran viaducto ferroviario que ofrecerá permeabilidad entre la zona del parque situada al oeste de las vías y ampliación del jardín hacia el este. El mismo viaducto servirá de base para la instalación de una nueva estación ferroviaria, la estación Palacio de Exposiciones, que incrementará la multimodalidad del transporte de viajeros en la ciudad.

Bajo la nueva estación se generará una gran plaza central del parque que cumplirá una doble función, por un lado se convertirá en una glorieta capaz de articular el tráfico rodado este-oeste y norte-sur, y por otro se transformará



La actual estación incorporará un intercambiador.

en un espacio público donde quede ubicado el vestíbulo de la estación, la cafetería y las zonas comerciales adyacentes.

El traslado de la actual terminal de mercancías abrirá la posibilidad de reutilizar los terrenos para la ejecución de viviendas, nuevas zonas ajardinadas y nueva permeabilización del trazado ferroviario. Se prolongarán las calles Bruselas, ronda del Pelón y Jorge Bocanegra hasta conectarlas con la avenida de Nuestra Señora de la Paz, a través de diversos pasos inferiores. La intervención generará una potente charca entre el este y el oeste de la ciudad.

Al sur, en la zona del puente de Gáldiz, se construirá una

Nueva estación intermodal

En el área de la estación ferroviaria principal se localizan los elementos más complejos y costosos, porque se reordenará la actual estación de Jerez de la Frontera, incluyendo un intercambiador modal de transportes, un aparcamiento de automóviles y la generación de oficinas al aprovechar el desmantelamiento de los edificios ahora empleados por Correos y por Paquetería de Renfe. La nueva estación de autobuses nacerá al lado de la estación ferroviaria y se reordenará la plaza de la Estación.

La intencionalidad urbana de la propuesta apunta a la creación de un nuevo espacio público, "puerta de la ciudad", articulado en torno a la terminal intermodal de viajeros formada por la estación del tren y la nueva estación de autobuses. Se destinan a usos nuevos, del sector terciario, los terrenos de Renfe y los solares que resulten del desmantelamiento de los talleres existentes en la confluencia de la calle Carnuja con la avenida de la Paz.

La nueva estación de autobuses tendrá diecisiete dársenas, condicionadas por la geometría del espacio disponible y del esquema circulatorio previsto.

La actuación ferroviaria de Jerez de la Frontera se incorpora a la formulación del Plan Intermodal del Transporte de la Bahía de Cádiz, que está siendo impulsado por la Junta de Andalucía con la participación del Moptma y los ayuntamientos de la Bahía. Uno de los principales objetivos es la consecución de un servicio de transporte ferroviario de elevada calidad, con duplicación de vía, mejoras de trazado y nuevas estaciones que incrementen la accesibilidad de la población al servicio ferroviario. El eje fundamental de la estrategia de transportes es favorecer la potenciación del transporte

colectivo como forma efectiva de resolver los problemas de congestión, y definir las actuaciones con una planificación multimodal del transporte, que sea coherente con una estrategia territorial de desarrollo urbano.

Jerez es una población con 180.000 habitantes que destaca por ser la mayor ciudad de la provincia de Cádiz. Descapella funciones de centro urbano de primer orden, fenómeno peculiar al no ser capital administrativa. La situación descrita proviene de las propias características urbanas, complejo agroalimentario vinculado a la exportación de sus afamados vinos, y la ubicación como encrucijada de caminos que ha facilitado la implantación de numerosos equipamientos y servicios. □

gran tincheta para el paso del ferrocarril que será cubierta por el nuevo parque de Vallesequillo. Este parque ganará terrenos en los márgenes ferroviarios y consolidará un parque de conexión entre el este y el oeste de la ciudad.

En el convenio firmado entre las administraciones públicas se programan también actuaciones en la red de carreteras con un presupuesto de 6.050 millones, superior en un 12 por ciento al invertido en ferrocarril. □

Actualidad

INTEGRACION URBANA DE LA ESTACION GRANADA-ANDALUCES

La futura estación de Renfe en Granada permitirá la contemplación de la Alhambra

La nueva estación de Renfe en Granada se construirá como ampliación del actual edificio. El vestíbulo para los viajeros permitirá contemplar una excelente panorámica de la Alhambra, el Albayzín y Sierra Nevada. La dignificación del acceso ferroviario a la ciudad se realizará junto a la reordenación urbana que crea una amplia plaza llamada de la Estación y nuevas vías de acceso desde el centro urbano.



La Alhambra de Granada.

A José Luis Ordóñez principios del próximo año comenzarán las obras de la estación ferroviaria de Granada con objeto de tener una terminal nueva al comienzo de los campeonatos mundiales de esquí que se celebrarán en Sierra Nevada durante 1995. La reordenación del recinto ferroviario primará el uso de la estación por parte de los viajeros y trasladará las operaciones de mercancías a las localidades próximas de Bobadilla y Morada.

La actual estación Granada-Andaluzes está situada en un recinto ferroviario de 99.000 metros cuadrados. El acceso de los viajeros debe realizarse a través de una única calle, la avenida de la Constitución. Esta situación entorpece la accesibilidad desde el centro, este y sur de la ciudad, desde donde reside la mayoría de la población.

La integración de la estación de Renfe en el entorno urbano se realizará en combinación con la mejora de los viales de acceso. Se creará una nueva y amplia plaza pública y se mejorará la red continua de espacios públicos adyacentes. La nueva estación contará con una terminal de viajeros de gran capacidad, andenes de 460 metros de longitud y marquesinas dignas para el acceso ferroviario a una ciudad con enorme contenido histórico.

INVERSION. Los estudios realizados para la ordenación de la terminal de viajeros y demás usos ferroviarios con existencia en el recinto, permiten liberar 26.000 metros cuadrados. Los 73.000 restantes se emplearán en la construcción de la nueva plaza de vías, nueva terminal de viajeros, y edificios destinados a los servicios de correos, paquetería y talleres.

Las obras de urbanización, reposición de instalaciones ferro-

vias y creación de la nueva terminal tienen un coste estimado de 2.000 millones. La reposición de las instalaciones de la Universidad de Granada afectadas en la reordenación se ejecutará con un presupuesto de 500 millones.

"La nueva estación ferroviaria permitirá alcanzar una vieja aspiración de los granadinos", asegura, en declaración efectuada a VIA LIBRE, «MONI» Jesús Queros-MONM, alcalde de Granada, "y Granada contará con una digna terminal de viajeros desde donde se contemplará tanto la Alhambra como Sierra Nevada en el mismo instante de llegar a la ciudad".

La planta urbanística fundamental de la nueva ordenación será la plaza de la Estación que servirá de fachada a la ampliación de la terminal de viajeros. La plaza será de uso público con un aparcamiento subterráneo y dos frentes de edificación en las fachadas norte y sur. La disposición

de volúmenes protegerá la línea visual de la Alhambra, el Albayzín y Sierra Nevada.

Con motivo de la celebración de los campeonatos mundiales de esquí de 1995 que tendrán lugar en Granada y la política de ciudades históricas del MOPT, apoyada por el programa de las Ciudades del Sur de la Junta de Andalucía, el MOPT, Renfe, Junta de Andalucía, Ayuntamiento y Universidad de Granada han firmado un convenio, el 26 de abril de 1993, destinado a la consolidación de la integración urbana de la nueva estación ferroviaria de Granada-Andaluzes.

El aprovechamiento de los solares liberados, y que resulten edificables, se destinará a uso residencial. La ordenación urbanística se realizará por medio de un denominado plan especial. Para el desarrollo de la operación el MOPT, Renfe, Junta de Andalucía, Empresa Pública de Sur de Andalucía y Ayuntamiento de Granada

MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD

La ciudad de Granada es el centro de una aglomeración de 400.000 habitantes, dotada de un gran dinamismo y potencialidad al estar situada en la encrucijada del eje Madrid-Mediterráneo Sur con el desarrollado corredor Mediterráneo. Este último tiende a través de Granada a expandirse hacia Sevilla y el área de influencia de esta última ciudad.

Dentro del marco de mejora de la accesibilidad en la ciudad de Granada, el MOPT ha impulsado junto al Ayuntamiento de Granada la presentación, al programa "Life" gestionado por la Dirección General del Medio Ambiente de la Comisión Europea, del nuevo sistema no convencional de movilidad para las per-

sonas en la relación Centro-Albayzín. Este proyecto de accesibilidad urbana se presenta como elemento clave para la revitalización de uno de los barrios históricos más valiosos de Granada.

En el Plan Director de Infraestructuras del MOPT, la ciudad de Granada se contempla como una de las principales áreas urbanas en desarrollo. Por ello en la accesibilidad por carretera se contemplan las autovías Granada-Baza-Puerto Lanchetas y Bailén-Granada-Motril; en la accesibilidad por ferrocarril la mejora de la estación y la modernización de las infraestructuras; y en el ensayo urbano, el ensanchamiento del río Genil a su paso por la ciudad y el citado nuevo sistema de movilidad basado en métodos bioclimáticos

para llegar desde el centro al barrio del Albayzín.

La estrategia del MOPT en las ciudades históricas da prioridad a las necesidades de los peatones y de los residentes, y al control del uso intensivo del coche particular.

Propone la regulación del acceso a los centros urbanos por medio de una política de limitación del estacionamiento y por medio del establecimiento de tasas para el empleo del espacio común.

También estima prudente intervenir físicamente, redistribuyendo equitativamente el espacio y apoyando los modos de transporte más acordes con la calidad ambiental, y de vida, en los centros urbanos. □



Actual estación de Renfe en Granada.



Jesús Guero, alcalde de Granada.

han formado una sociedad pública que tiene como fin la promoción de las actuaciones.

La operación global se realizará en cascada. Primero se desahoreará la zona actual de los servicios ferroviarios de paquetería, después se demolerán los edificios correspondientes para realizar la construcción de la nueva terminal, a continuación se levantarán las instalaciones administrativas y deportivas universitarias de nueva planta y, más tarde, sobre los solares liberados, se edificará la zona re-

sidencial que ayudará a separar los costes. La nueva terminal de viajeros estará acabada con ocasión de los campeonatos mundiales de esquí y la operación completa estará finalizada en 1997 ó 1998.

PROYECTO. El proyecto de la nueva terminal ha sido encargado a **Guillermo Vázquez Consuegra**, arquitecto que concibió el pabellón de la Navegación universal sevillana, Expo'92.

En la actualidad, por convenio

del MOPT y la Junta de Andalucía, se está mejorando la infraestructura ferroviaria entre Bobadilla y Granada, donde se encuentra una posible relación de tráfico de mercancías a potencia, la relativa a Loja-Granada. La mejora entre Granada y Bobadilla acerca la ciudad de la Alhambra al servicio de la alta velocidad española, AVE. El tramo Monteduro-Granada está constituido por vía única sin electrificar, aunque, en breve, facilitará la circulación del tren Talgo Pendular, Madrid-Granada.

"En la operación de integración urbana de la estación ferroviaria granadina se racionaliza la explotación de las instalaciones y Renfe pone a disposición de la ciudad un importante patrimonio en forma de suelo público", afirma **Juan Jubert**, director de Patrimonio y Urbanismo de Renfe. En Bobadilla y Moreda se mejoraron las instalaciones destinadas al transporte de mercancías para sustituir las actividades realizadas hasta ahora en el recinto ferroviario de Granada. □



Revista de OBRAS PUBLICAS

Año CXXI

FEBRERO 1974

Núm. 3106

EL VIADUCTO FERROVIARIO DE GERONA (*) (UN RECORD NACIONAL)

Por RAMON ARGÜELLES

Dc. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

El ingeniero de Caminos, señor Argüelles, autor del estudio de la supresión de los pasos a nivel de la Renfe en Gerona, pone de relieve lo que para aquella hermosa ciudad representa la ejecución de la estación elevada de viajeros y el dilatado viaducto de 1.870 m de longitud, cuya construcción asegura la posibilidad de mejoras urbanas sorprendentes y es base efectiva de la transformación de la ciudad a corto plazo. Opina que la solución de elevar el ferrocarril, aplicable solamente en casos muy particulares, no debe ser desechada sistemáticamente.

1 Gerona tenía planteados idénticos problemas que otras poblaciones del extranjero o españolas, en las cuales, al crecer la ciudad, la zona urbanizada fue quedando dividida y separada por el ferrocarril. Este que, en sus comienzos —finales del siglo XIX— tenía una situación exterior o tangencial, fue quedando englobado dentro del casco urbano. Las vías de la Renfe cruzan Gerona según un eje aproximadamente Norte-Sur.

La intercomunicación entre las dos partes de la ciudad se establecía exclusivamente a través de dos pasos a nivel y al crecer extraordinariamente la circulación automóvil y en menor escala, también la ferroviaria, se creó una situación muy incómoda, realmente insoportable; motivo además de lamentables accidentes. Por uno de estos pasos a nivel discurría gran parte del turismo nacional y extranjero que acude a la Costa Brava y al Levante español. Y entre los dos únicos cruces utilizables existía una considerable distancia, 1.500 metros, y ningún otro punto franqueable.

2. Una variante exterior del ferrocarril ofrecería inconvenientes para los viajeros, perjudicaría a la Renfe y con seguridad, transcurrido

un tiempo prudencial, obstaculizaría de nuevo la expansión de la ciudad. De alejar la traza hacia el Oeste resultaría obligado volver a cruzar el río Ter, desaprovechando el viaducto sobre el Ofar, próximo a la confluencia de ambos ríos y obra que, por su magnitud, consideramos debería constituir punto final obligado de cualquier variante que se adoptase. Su estribo Sur está situado en el km 206/775 de la línea de Barcelona a Francia (1).

Una variante desarrollada por el lado Este, rodeando la ciudad, presentaría también muchos inconvenientes. Insistimos en que las poblaciones crecen con gran rapidez e inevitablemente, el ferrocarril vuelve a perturbar su natural expansión. Y que, el alejamiento de los viajeros del centro urbano, provoca siempre oposición de la opinión pública local y daña los intereses ferroviarios.

En definitiva, no quedaban más que dos soluciones a considerar: enterrar el ferrocarril, o elevarlo. En ambos casos, conservando el trazado actual.

3. Al suprimir los pasos a nivel en el interior de las ciudades, es práctica corriente la de

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que pueden remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 31 de mayo de 1974.

(1) Se cruza el Ter en el km 223, con un puente de siete tramos: cinco de 45 metros y dos de 37 metros; obra que nos da idea de la magnitud del desahío.

Typical Spanish

JUANJO OLAIZOLA ELORDI
EX-DIRECTOR DEL MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL

Sole la siesta y la costilla de paracas superan en tipismo a algo tan español como los asentamientos ferroviarios, pero a diferencia de los dos primeros, cuya bondad nadie en su sano juicio discute, son muchas las cuestiones que se plantean ante la fiebre constructora de nuestro país.

En efecto, cuando uno viaja en tren más allá de los Pirineos, puede observar desde su ventanilla que el ferrocarril accede en superficie al centro de cualquier ciudad, desde una apartada villa de provincia, hasta las principales capitales europeas como París o Berlín. Son raros los casos en los que se han trazado asentamientos parciales y únicamente en Métrica, y por razones que no hace falta explicar, se han encontrado las vías de la ENCF a su paso por esta minúsculo país a la par que paralelo fiscal. ¿Acaso los europeos son tan míopes que son incapaces de comprender las bondades de hacer desaparecer de nuestra vista el tren? ¿Cuál sea son más pobres que nosotros y no se pueden permitir esa capacidad? Personalmente dudo de que cualquiera de esas dos opciones sea la correcta, por tanto, ¿por qué el asentamiento en una especialidad española?

La respuesta a esta cuestión es verdaderamente compleja, y en ella entran en juego numerosos factores, entre los que cabe destacar, en lugar a dudas, el gran protagonismo de la especulación inmobiliaria, en un país en el que la industria de la construcción ha sido el principal motor de su desarrollo reciente, pero al que no es del todo ajeno el poco tiempo que los españoles estamos por el tren. Concretado en las últimas décadas en un medio de transporte marginal, el ferrocarril es algo que, en la mente de muchos ciudadanos, simplemente existe y, por tanto, hay que quitar de la vista. Luego vendrán otros que a cuenta de ese asentamiento obtendrán naturales beneficios, pero eso se supone que es otra historia.

La más curiosa es que quien habitualmente acaba financiando los costes directos del asentamiento, los gestores del sistema ferroviario (empresas explotadoras y/o administraciones públicas del ámbito del transporte), no solo no obtienen beneficios directos con los asentamientos sino que son los grandes perjudicados. Mientras que las superficies liberadas por el ensi-

moderno y respetamos con el medio ambiente, al tren cubre directamente sus seguras separaciones. Primero, por las alteraciones que experimenta el servicio durante el período de obras, y posteriormente, durante los largos años de explotación de la nueva infraestructura.

En efecto, ensanchar las vías no aporta ninguna ventaja añadida a la explotación ferroviaria y al momento inversiones. Para empezar, de cara al cliente, no es lo mismo acceder directamente desde la calle al andén, que tener que bajar al subterráneo mediante escaleras o sistemas mecánicos. Pero de cara a la explotación, los costes generados por el asentamiento son muy elevados, contribuyen y refuerzan típicamente por el tren, nunca por los que directa o indirectamente se han beneficiado con esta actuación, es decir, la ciudad, el vecindario, los especuladores...

El asentamiento supone a la explotación ferroviaria un importante y continuado gasto en numerosos conceptos que van desde el alumbrado necesario durante las veinticuatro horas del día, cuando anteriormente solamente era preciso por la noche, hasta el mayor consumo en tracción al tener que superar importantes rumbos de acceso entre asentamientos. A ello deben sumarse otros conceptos como el gasto que supone el funcionamiento de ascensores y escaleras mecánicas o el de los no menos importantes sistemas de bombeo y achique del agua que inevitablemente tiende a llenar estas galerías, sin olvidar otros inconvenientes no menos importantes como la

menor operatividad de las estaciones secundarias, al reducirse a la mínima expresión sus antiguos planes de vías, y, sobre todo, el mayor peligro de las nuevas instalaciones ante cualquier emergencia, ya que, a pesar de que se diseñan sofisticados sistemas de evacuación, esta siempre será más comprometida que en superficie.

Aunque el verdadero beneficio del asentamiento es siempre la especulación inmobiliaria, no sería posible si únicamente vendiera ante la ciudadanía las virtudes de su negocio. Por ello siempre se presentan los proyectos de asentamiento como la eliminación de barreras, la integración de la ciudad y otros argumentos, fáciles de defender en un país, en los que por mucho que se habla de la potenciación del transporte público, del desarrollo sostenible y otros argumentos similares, el tren sigue siendo considerado como algo molesto e incluso peligroso, por lo que a nadie le importa que le quiten de su vida. Probablemente sea por eso mismo por lo que en Europa los trenes siguen circulando en superficie hasta alcanzar el centro de las ciudades, que es donde debe estar empleada la estación, la utilización que se hace del tren en el continente es notoriamente superior a la que hacemos en nuestra península y por eso mismo debemos hacer otras inversiones que exige entender el tren a obra que verdaderamente mejoren su servicio: duplicaciones de vía, rectificaciones de trazo, electrificaciónes, etcétera, obras de las que por cierto nuestra red ferroviaria convencional está especialmente necesitada.

ANTÓN



CARTAS AL DIRECTOR

Whitney Houston y la fortuna

En la Edad Media existía una figura alegórica, la ruota de la fortuna, que servía para transmitir la moraleja de que la vida da muchas vueltas y quien un día está arriba al otro puede estar abajo. La imagen se podría aplicar perfectamente para contar una historia de la historia de Whitney Houston, paradigma del éxito y caída de la estrella de pop. Houston ha pasado al ritmo pasado de estrellas malogradas siguiendo la estela de personajes como Michael Jackson y, más recientemente, Amy Winehouse, encambrada y hundida con tanta rapidez que ni siquiera tuvo tiempo para arruinarse. El caso de Whitney Houston es mucho más llamativo por lo brutal del consumo entre la cumbre y el pozo. Pero si se ve en la banda sonora más vendida de la historia de la música grabada, 'I Wanna Dance with Somebody', con sus canciones que sonaban cotidianamente en la radio y en la televisión. Nada en la abundancia como solo las estrellas americanas saben hacerlo y de ahí salió el fondo del abismo a través de las drogas y el alcohol, que la convirtieron en una indigente. Luego pasó que la ruota de la fortuna volvió a girar y la cantante se recuperó. Pero solo lo hacía de pasamos efímeros, como ha demostrado su final. Que cada cual saque su moraleja.

— JUDITH MARTÍNEZ DE FRANCISCO

Democracia interna y primarias

Vivimos un tiempo en el que partidos de diferente signo han hecho un ejercicio de demorticia. Los socialistas franceses y españoles, los republicanos en Francia y los demócratas en España, los partidos de izquierda y los partidos de derecha en Venezuela son ejemplo de organizaciones que han optado por que sean sus miembros de base quienes elijan a las personas que les van a representar en el canal electoral. Una primaría pueden tener algún riesgo. Pero, desde luego, siempre es mejor que tener pocos, quienes agitan a liderar el partido, tengan que agitar y animar a muchos que muchos, al menos quienes agiten a liderar las listas electorales, tengan que comentar a unos pocos individuos que deciden por todos.

DAVID MADRIN-GAZDAR

San Valentín, no todo va mal

Interesante seguir vivo a pesar de las estrecheces y de las dificultades para tomar lo más necesario. Aquí estamos, como un pequeño milagro conseguido a diario. Y es que, por encima de crisis, recortes, paro, desempleo y otros agrios que nos cercan, estamos los perennos. Y las perennos sabemos cosas, un consejo que sirve, como una medicina, para amar. Quizá por ello, e gracias a ella, sobreviviremos todos profesionales de cualquier género que cumplas y se entregan, padres de familia que hacen del equilibrio presupuesto un arte, abas-

los que dan su vida por servicios y cuidar de los niños, voluntarios que ayudan en el colegio, enfermos que sonríen entre dolores... Brasil se podría ser una fiesta de todos los días, porque el amor no se agota, se crea ante las dificultades más serias. Felicitades por sobrevivir. ¿Le va usted? Todo no va mal, San Valentín.

TERESA VIDUA LÓPEZ

Contra la justicia

La desproporcionada reacción de diversos sectores políticos y mediáticos a la condena impuesta por el Tribunal Supremo a Baltasar Garçon ha convertido este caso en una película y lamentable causa política, que actualiza la división social y ataca el normal funcionamiento de la vida democrática. Algunos piensan que trazar las aguas profundas de la sociedad en un momento en que el nuevo Gobierno ofrece una lección de seriedad y rigor. Garçon, que mantiene una permanente actitud ante quienes le han juzgado, es responsable de alimentar las viejas heridas de defensa pública. Muere de ello es el comentario que ha emitido tras la sentencia. Pero la desafiante y normalizada defensa de Garçon que algunos han emprendido, refusa su oposición a las instituciones y al Estado de derecho cuando no coinciden con sus intereses, el mismo Garçon asegura que el juicio estaba apremiado. Tema de clara gravedad para un Poder Judicial en el que no creen ni los jueces, al menos algunos de los jueces autodenominados progresistas.

RUFO DE MADRIN

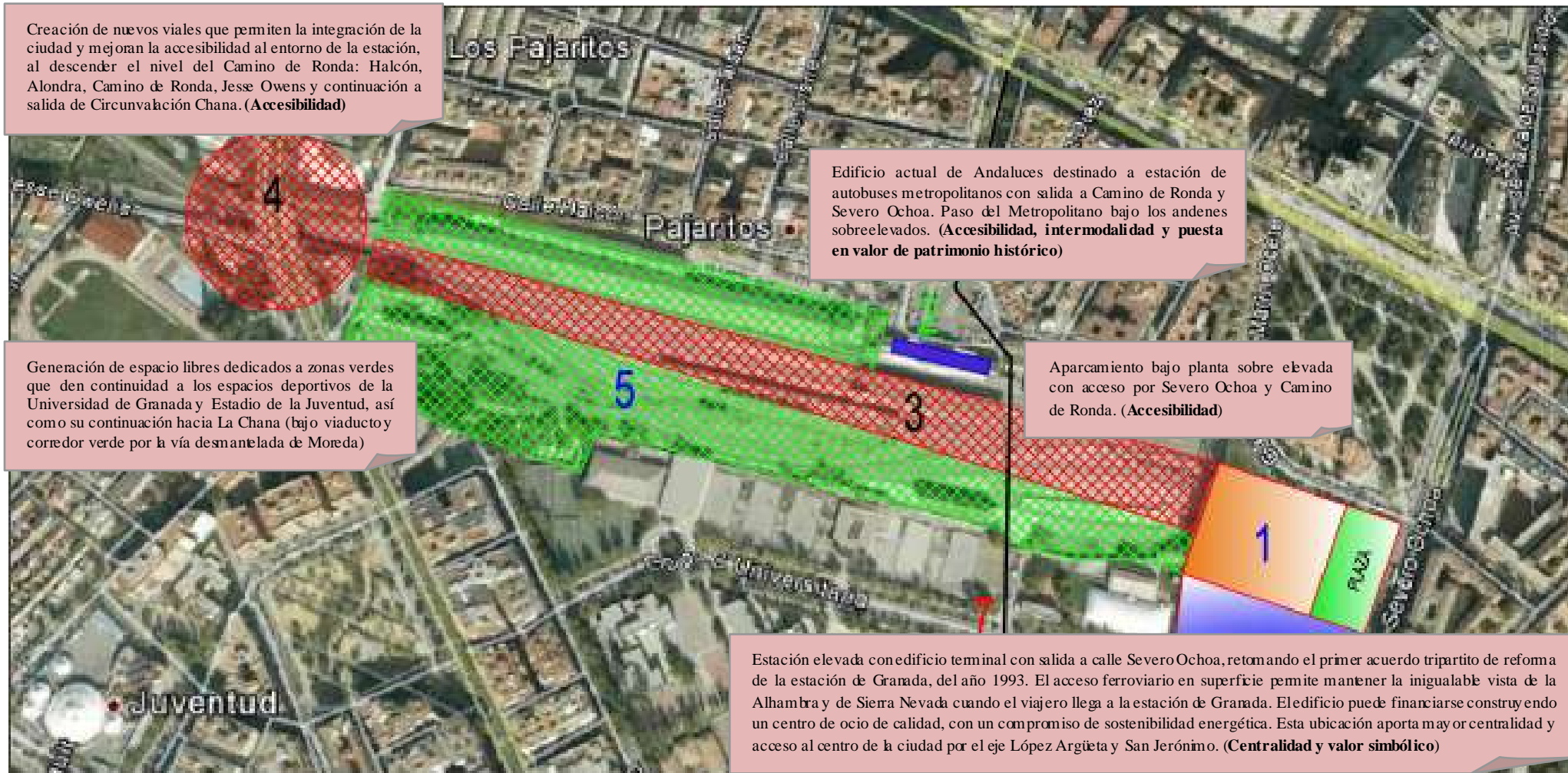
4. DOSIER FOTOGRÁFICO Y PLANOS DE UBICACIÓN



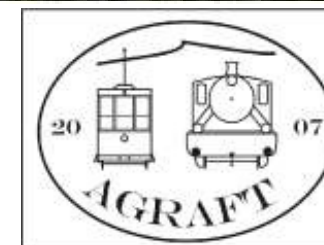




PROPUESTA DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA ESTACIÓN DE GRANADA



1. NUEVA UBICACIÓN ESTACIÓN
2. ANTIGUA ESTACIÓN
3. PLAYA DE VÍAS
4. NUEVO NUDO CRUCE FERROCARRIL Y CAMINO DE RONDA
5. ZONA VERDE
6. TRAZA DEL METRO



ANTIGUA ESTACIÓN NUEVA ZONA INTERMODAL

