

La estación perdida

HOY, SÁBADO | RAFAEL PERALTA



Curiosamente la primera línea de ferrocarril de España se construyó en Cuba en 1837, por entonces provincia española, que unía las ciudades de La Habana y Güines. Años después nos llegaba el agradecimiento a modo de declaración de guerra que terminaría con la independencia de la isla caribeña. En 1848 finalizaba la construcción de la línea Barcelona-Mataró, la primera en la península Ibérica. Nuestro país siempre empeñado en destinar los recursos necesarios para desarrollar las provincias, por muy distantes que se sintieran de la capital. Como tantas decisiones políticas, se conseguía mitigar conflictos nacionalistas a corto plazo y, lejos de unir las regiones, lo que se provocaba era un crecimiento desigual a largo plazo, que se volverían con más fuerza en conflictos futuros. A lo largo del siglo XX se produjo una rápida expansión de la red ferroviaria española, de norte a sur y de este a oeste, y con ella el diseño de un mapa que transformaría los núcleos hasta entonces rurales en grandes urbes industriales. Jaén se quedó como estación de paso y el trasiego fue más de ida que de vuelta. En 1992 se inició la irrupción del AVE. En Abril de aquel año olímpico se inauguró la línea Madrid-Sevilla, que rompía con la tendencia de décadas atrás orientando el crecimiento hacia el sur y no hacia el Noreste. Pero el diseño de aquella línea fue el primer capítulo del aislamiento que nuestra provincia tendría en el mapa de la alta velocidad. En Puertollano se desviaba hacia el Oeste y dejaba Andalucía Oriental para el siglo XXI. Ahora, esta semana, nuestra provincia hermana de Almería le llegaba la noticia de la aprobación de la línea que unirá la capital con Níjar y que en el futuro la enlazará con Murcia en el extremo suroeste de la península. Nuestra vecina Granada se enlazará a la red de alta velocidad a través de Antequera, en un tra-



zado fuera de toda lógica cuando lo más adecuado habría sido enlazar Almería, Granada y Jaén en una línea, nunca mejor dicho, estratégica. Pero he ahí que a Jaén le dibujan un proyecto tan increíble como inviable. Pensar que llegará dotación presupuestaria suficiente para una línea de Ave Jaén-Alcázar de San Juan, sin el enganche del resto de Andalucía Oriental, es tratarlos de ingenuas cenicientas. Piedra a piedra y metro a metro, tendremos AVE en unos cien años. Recientemente, el Consejo General de Economistas ha publicado un estudio sobre la inversión, financiación y gestión de infraestructuras de transporte. Concluye el informe que estas inversiones son el factor que más contribuye a la dinamización de la economía y la creación de ri-

queza, y que España está a la altura de los países más avanzados del mundo en este capítulo. Sin embargo, se subraya el problema de la financiación a la hora de acometer proyectos de inversión pública de gran dimensión. Con una deuda pública del 100% del PIB todo apunta por aplicar el modelo europeo de peajes. Resulta curioso que, en un país como el nuestro, con una de las mayores afluencias de turismo del mundo, solo se paga por el uso de un 23% de la red, cuando en el resto de Europa el porcentaje es superior al 85%. Se obtendrían recursos procedentes de la España más rica para el desarrollo de aquellas provincias olvidadas, que necesitan un empujón para salir del vagón de cola, y nunca darlas como estaciones perdidas.