



## Un problema sin vía de solución

TEJERAS

Un informe de  
ALVARO VEGA

El Ayuntamiento de Córdoba podría intentar bloquear el proyecto de Renfe destinado a enlazar Madrid con Sevilla en tan sólo tres horas en el caso que la Administración central no de una salida a la situación en la que se encuentra el legendario proyecto de la sustitución de la red arterial ferroviaria de la ciudad, dando una solución definitiva al emplazamiento de la estación y al paso de las vías por el casco urbano de Córdoba.

La actuación municipal, dirigida por el actual alcalde, Herminio Trigo, se justificará en declarar fuera de ordenación la intención de Renfe de situar una doble vía en la línea Madrid-Sevilla a su paso por el municipio de Córdoba, con el fin de lograr

acortar el trayecto a la ciudad de la Exposición Universal de 1992 a tres horas, con lo que Córdoba se situaría a apenas 120 minutos de la capital de España.

Según ha sabido MARK-CORDOBA en fuentes cercanas a Herminio Trigo, el alcalde posee un documento de Renfe en el que se declara como imprescindible la solución del proyecto de remodelación de la estación de ferrocarril de Córdoba y la red de vías que conlleva. Otros datos que afirma tener en su poder el alcalde cordobés, según las mismas fuentes, apuntan a que el proyecto de unificación de las dos estaciones sevillanas actuales (Plaza de Armas y San Bernardo) en la de Santa Justa es inviable a nivel técnico tal y como lo ha planteado en la propia capital hispalense el vicepresidente del Gobierno, Alfonso Guerra.

Un informe de expertos que obra, al parecer, en poder de los comunistas apunta a que sería necesario para hacer pasar las vías por el subsuelo de Sevilla

unos túneles flotantes, con una elevación del costo del proyecto de unos cuatro mil millones de pesetas, «lo necesario —según ha comentado Herminio Trigo en conversaciones privadas— para solucionar el problema de Córdoba». La cuestión se plantea en realizar la transformación de la red viaria sevillana por el sistema de 'trinchera' o de vías a cielo abierto, como propugna el Ayuntamiento de Córdoba, con lo que se podía destinar el dinero necesario para solucionar el problema cordobés.

Círculos políticos, tanto del PCA como del PSOE y AP, estiman que el tema de la estación va a ser prioritario en los tratamientos de los programas electorales de los partidos de cara a los próximos comicios municipales, aún sin fijar la fecha, aunque con posibilidad de celebrarse el día siete de junio del año próximo. Los mismos círculos no han dudado en afirmar su convencimiento sobre la dureza que revestirá este asunto en la precampaña y durante la campaña.

El alcalde y los portavoces de los tres grupos municipales, el comunista, el popular y el socialista, sometieron al Pleno del Ayuntamiento, en sesión extraordinaria, una moción sobre la Estación de Ferrocarril de Córdoba en la que se adoptaron importantes acuerdos en relación a este tema. El primero, mostrar la prioridad que para el Ayuntamiento supone la solución del problema planteado con las instalaciones de la red arterial ferroviaria. También, el de que consigne en los presupuestos municipales del año próximo, al igual que se ha venido haciendo en los dos ejercicios anteriores las cantidades necesarias para cubrir la aportación municipal a la ejecución del proyecto, aún cuando se considera que la resolución de este tipo de problemas no es competencia municipal. Por último, que se solicite a todas las administraciones e instituciones relacionadas con el problema el establecimiento de negociaciones a fin de conseguir la redacción de un convenio que establezca las obligaciones de cada una de las partes, así como que se invite a todos los parlamentarios elegidos por Córdoba tanto para las Cámaras del Estado como para la Autónoma, a colaborar unidos en las gestiones oportunas para alcanzar este objetivo.

## Moción aprobada por el Pleno Municipal

De todos es conocida la necesidad acuciante que tiene nuestra ciudad de resolver el grave problema que tiene planteado con las actuales instalaciones ferroviarias. Con ser importante la obsolescencia y el lamentable estado en que se encuentran, lo es más, por lo que a la ciudad se refiere, la enorme dificultad de comunicación que suponen estas instalaciones entre las Zonas Norte y Sur.

El P.G.O.U. redactado por este Excmo. Ayuntamiento y aprobado definitivamente por la Junta de Andalucía ha venido a resolver este problema a nivel de planeamiento, arbitrando una fórmula que no supone la desaparición del ferrocarril del paisaje urbano, y lo integra en ella, a la vez que elimina la barrera que establece su situación actual.

Esta solución fue aceptada por el Ministerio de Transportes y por RENFE. En base a ella, este último organismo redactó un anteproyecto que recogía, a nivel técnico, la propuesta municipal. Esto fue posible debido a las intensas negociaciones llevadas a cabo entre el Ministerio de Transportes, RENFE y este Excmo. Ayuntamiento, negociaciones que en el último año han quedado bruscamente interrumpidas por la Administración Central.

Recientemente el Gobierno ha hecho público la realización del importante proyecto ferroviario de la comunicación Córdoba-Madrid por Brazatortas, nuevo trazado que acortará sensiblemente las comunicaciones entre Andalucía Occidental y la capital del Estado. Igualmente se ha hecho público la construcción de una doble vía entre Córdoba y Sevilla. Como también hemos tenido conocimiento de que la ciudad de Sevilla verá solucionado en breve su problema de instalaciones ferroviarias.

No podemos por menos de congratularnos por la pronta ejecución de estos proyectos. Todos ellos encaminados a mejorar las comunicaciones e infraestructuras, muy deficientes de por sí, de nuestra Comunidad Autónoma, y con el horizonte puesto en 1992, año crucial para todo el Estado y fundamentalmente para Andalucía.

Pero, Señores Capitulares, Córdoba, por su situación geográfica se encuentra en el centro de las operaciones previstas y hasta ahora no se percibe por parte de los organismos competentes de la Administración ningún interés por resolver el problema que nos afecta. Es preciso, por tanto, que la ciudad representada por este Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte medidas tendentes a conseguir de las Ad-

ministraciones Autónoma y Central, así como de RENFE, que resuelvan este grave problema, poniendo de manifiesto a la vez nuestra entera disposición a negociar una fórmula viable de financiación y aún en el reconocimiento de que la solución de los problemas ferroviarios no son de competencia municipal, mostrar nuestra intención de colaborar económicamente en los costos de la ejecución del proyecto.

La Junta de Portavoces reunida el día 20 del pasado mes de octubre, acordó hacer suya una moción presentada por el Capitular don Enrique García Montoya que básicamente recogía lo hasta ahora expuesto.

En base a todo ello, la Junta de Portavoces de este Excmo. Ayuntamiento propone al Pleno de la Corporación la adopción de los siguientes acuerdos:

1. Mostrar la prioridad que para este Ayuntamiento supone la solución del problema planteado con las instalaciones de la Red Arterial Ferroviaria.
2. Que en los presupuestos municipales de 1987 se consigne en el Capítulo de Inversiones las cantidades necesarias para cubrir la aportación municipal a la ejecución del proyecto, como hasta ahora se ha venido haciendo en los dos últimos ejercicios económicos.
3. Que se solicite de manera urgente a todas las Administraciones e Instituciones relacionadas con el problema establecer negociaciones a fin de conseguir la redacción de un convenio que establezca las obligaciones de cada una de las partes.
4. Que se invite a todos los Parlamentarios elegidos por Córdoba para las distintas Cámaras del Estado y de la Comunidad Autónoma a colaborar unidos en las gestiones oportunas para conseguir el objetivo antes expuesto.
5. Que en el entendimiento que este problema afecta a toda la ciudad, se invite, igualmente, a todos los grupos políticos, y asociaciones ciudadanas a mostrar su apoyo a esta iniciativa municipal.
6. Que se faculte al Alcalde, a la Junta de Portavoces y al Teniente Alcalde de Urbanismo para establecer las negociaciones a que hubiere lugar para el establecimiento de un convenio de financiación que, una vez ultimado, sería puesto en conocimiento de este Pleno Corporativo para su aprobación.

## Temor municipal por el proyecto de Sevilla

El alcalde de Córdoba, Herminio Trigo, mostró al ministro de Transportes, Abel Caballero, su inquietud por la posibilidad de que el proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad, ante el anuncio de la pronta ejecución de unas obras de características similares en Sevilla, quedase relegado.

Trigo efectuó su protesta por escrito ante el ministro mediante una carta que envió el 21 de febrero pasado, aún en su condición de alcalde interino. En la misiva, Trigo manifestaba su sorpresa por la pronta firma, en aquellas fechas, del convenio entre el Ayuntamiento de Sevilla y el Ministerio de Transportes para la remodelación de la red arterial ferroviaria.

El alcalde significaba que el convenio se había efectuado en base al avance del Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla, «mientras que el anteproyecto de Red Arterial Ferroviaria de Córdoba se encuentra en poder de ese Ministerio desde hace aproximadamente un año».

Herminio Trigo, con el que no ha podido contactar MARK-CORDOBA de cara a dar su opinión actualizada, mostraba en-

tonces su temor a la posibilidad de que el proyecto cordobés fuese relegado, «por lo que respetuosamente —decía en la carta— le requiero una pronta respuesta a la petición, tantas veces reiterada, a ese Ministerio, de que se de solución al problema de la ciudad de Córdoba».

El Ayuntamiento cordobés tiene redactado desde octubre de 1985 un proyecto de convenio de remodelación y financiación de la red arterial ferroviaria. En él se incluiría el propio Ayuntamiento, el Ministerio de Transporte, la Junta de Andalucía y la Comisaría General de la Exposición Universal de 1992, concurriendo los tres organismos últimos a un 32 por 100 del costo final y el Ayuntamiento con el porcentaje restante.

El monto total estimado ascendía a 6.250 millones de pesetas, obligándose la Corporación municipal a redactar un plan parcial de ordenación de los actuales terrenos de Renfe antes del 31 de marzo pasado y Renfe, según el anteproyecto de convenio, a realizar el proyecto técnico en seis meses. Todos los plazos están superados.

## Entre el tunel y la gran zanja

Entre el proyecto ejecutado por Renfe únicamente en su primera fase y la actual idea municipal, no redactada aún a nivel de proyecto, existe una sustancial diferencia. En el primero se aboga por el paso subterráneo de las vías desde la altura aproximada del paso a nivel de los Santos Pintados hasta la antigua Residencia Teniente Coronel Noreña. La idea actual habla de las vías en trincheras, a cielo abierto, y de la construcción de multitud de pasos entre las dos partes en las que dividiría la zanja a la ciudad.

La principal razón esgrimida por el equipo de Gobierno municipal, que presentó la idea meses antes de las elecciones municipales de 1983 y que llegó a exponer una maqueta en la anterior sede del Ayuntamiento, en la avenida del Gran Capitán, era y es la incorporación del tren a la ciudad, sin que cause las molestias que ocasiona en la actualidad. El entonces candidato socialista a la Alcaldía de Córdoba, Joaquín Martínez Bjorkman, llegó a proponer la instalación de un museo del ferrocarril en parte de los terrenos liberados.

«En todos los lugares donde se ha hecho en trinchera —señala Carmelo Casañón—, el ferrocarril no se ha incorporado al paisaje, sino que se ha creado un vertedero público de desperdicios que ha afeado la ciudad». El exdiputado recuerda una información publicada por el diario YA recientemente en la que vecinos de la localidad madrileña de Villaverde Alto se manifestaron en solicitud por el paso subterráneo del tren y no en trinchera. «Lo que aquí sucedió es que no se podía asumir un proyecto logrado por la derecha», sentencia.

La única fase ejecutada hasta el momento del anterior proyecto es el traslado de la estación de clasificación de mercancías a terrenos de El Higuero.



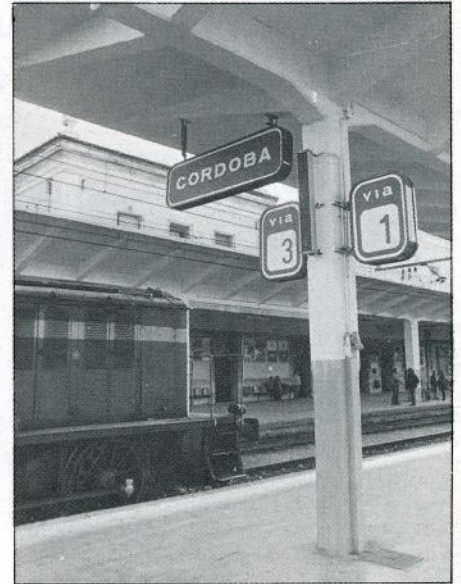
La situación intenta forzar la negociación entre las partes implicadas, más aún cuando el Gobierno de la nación ha declarado como prioritario la inversión de más de dos billones de pesetas en quince años para modernizar el ferrocarril español y, dentro del Plan de Transporte Ferroviario (PTF), la línea Madrid-Sevilla, de cara a reforzar las comunicaciones entre el Centro y el Sur de la península con vistas a la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América y la Exposición Universal de 1992 de Sevilla.

Una de las personas mejor informadas sobre la cuestión, el exdiputado centrista Carmelo Casaño, que recientemente ha publicado un libro sobre el tema, ha declarado a MARK-CORDOBA que «la alternativa de un proyecto es otro proyecto, no una idea, por muy bonita que pueda ser», en referencia con el bloqueo de la izquierda municipal cordobesa en 1981 al proyecto.

Carmelo Casaño coordinó a los diputados cordobeses de UCD en las gestiones ante la Administración central y, especialmente, ante el entonces ministro centrista de Hacienda, Francisco Fernández Ordóñez. El exdiputado afirma que el proyecto logrado por Alarcón contaba con la financiación necesaria, cosa desmentida por el Gobierno municipal de Córdoba.

«El proyecto —ha dicho— tenía una financiación muy clara. Había que vender el 21 por 100 de los terrenos en pública subasta y darle a Córdoba el 79 por 100 restante y una estación terminada. A cambio de esto, el Ayuntamiento sólo se comprometía a dar, si había déficit, hasta un máximo de 500 millones».

Carmelo Casaño considera que en 1981 «pudo subastarse la obra, pero el Ayuntamiento negó su consentimiento al Ministerio de Transportes. De ahí se deduce que en el momento actual no estaríamos hablando de la estación, sino de unos trenes que circularían por la estación subterránea».



TEJEDERAS

## Brazatortas, la obra más importante del PTF

La obra más importante del Plan de Transporte Ferroviario (PTF) presentado el pasado día 19 de noviembre por el ministro de Transporte, Abel Caballero, es la relativa al nuevo trayecto Córdoba-Brazatortas que, además, tiene ejecución prioritaria.

La variante costará 75.000 millones de pesetas y contará con 107 kilómetros que permitirán velocidades de hasta 250 kilómetros por hora. Los ahorros horarios, al salvar el paso de Despeñaperros, serán de

tres horas y nueve minutos en el trayecto hasta Sevilla y de dos horas y cuarenta y dos minutos a Córdoba. Se estima una media de 177 kilómetros por hora en el viaje de la línea Madrid-Córdoba.

Se construirá doble vía entre Córdoba y Brazatortas y hasta Lora del Río, en la provincia de Sevilla. El nuevo tren a Madrid pasará por Villaverde Alto, Toledo y Ciudad Real y bajará en una imaginaria línea casi perpendicular hacia Córdoba desde Madrid.

### Casaño: «Hay algún arrepentido»

Carmelo Casaño ha asegurado que la decisión municipal de no apoyar el proyecto gestionado con Renfe por Antonio Alarcón se debió «no a mala fe, sino a desconocimiento. Ni se había estudiado —argumenta—, ni se sabía que estaba en el Ayuntamiento, ni la importancia del decreto de financiación. Me parece que ahora hay algún arrepentido por esto».