



PIDE TU OFERTA
Tu MINI desde 250 €/mes y sin entrada.



JAÉN MERECE MÁS

DERECHO Y LA DIGNIDAD DE JAÉN

BREVE HISTORIA FERROVIARIA JIENNENSE Y DE UNA AFRENTA CONTINUA

Miguel Ángel Rodríguez Torres

PUBLICIDAD



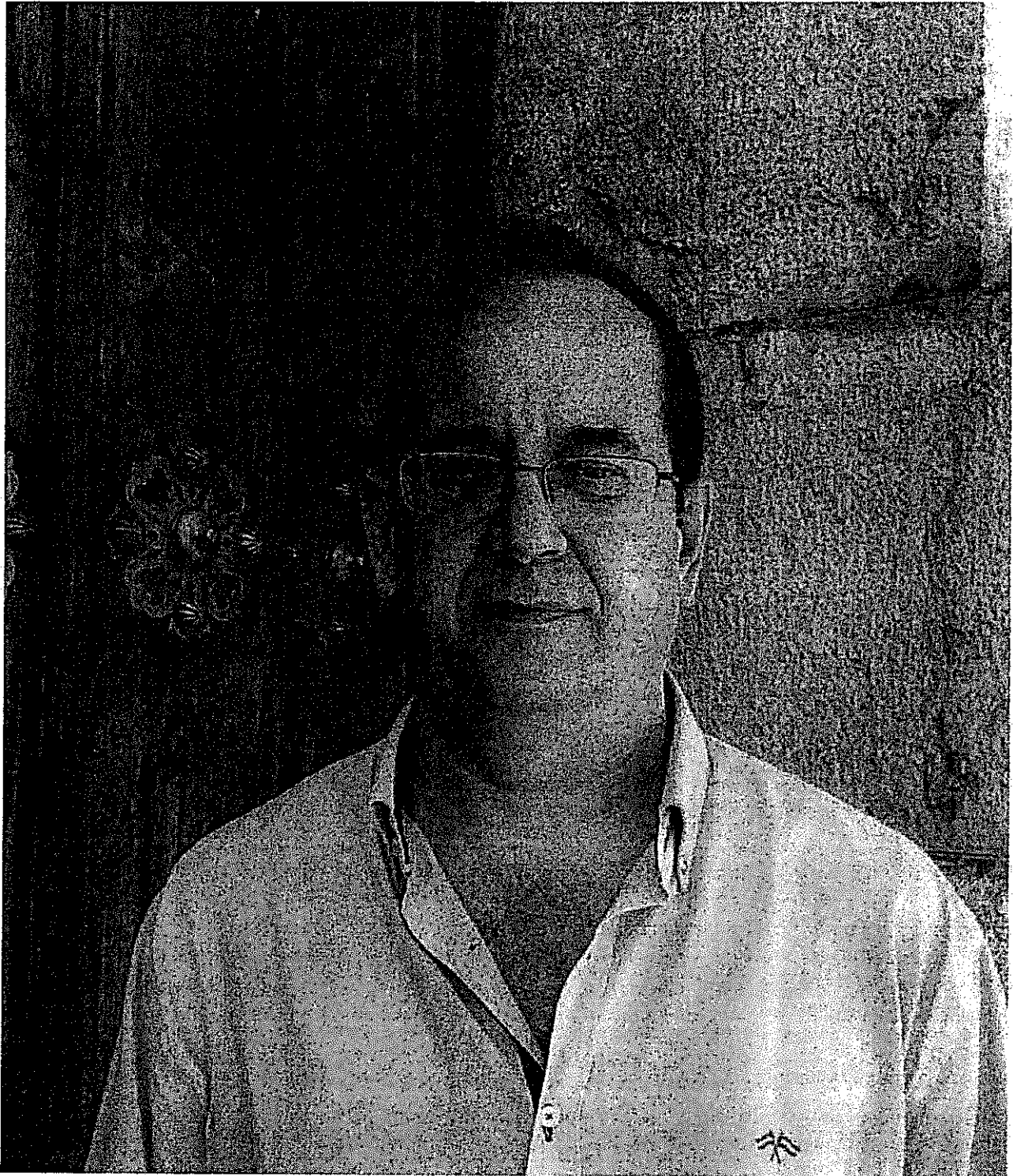
Anuncios



Tu MINI desde 250 €/mes y sin entrada.

En el mejor asiento y sin pagar entrada, al volante de la versión más urbana de MINI con las mejores prestaciones de serie.

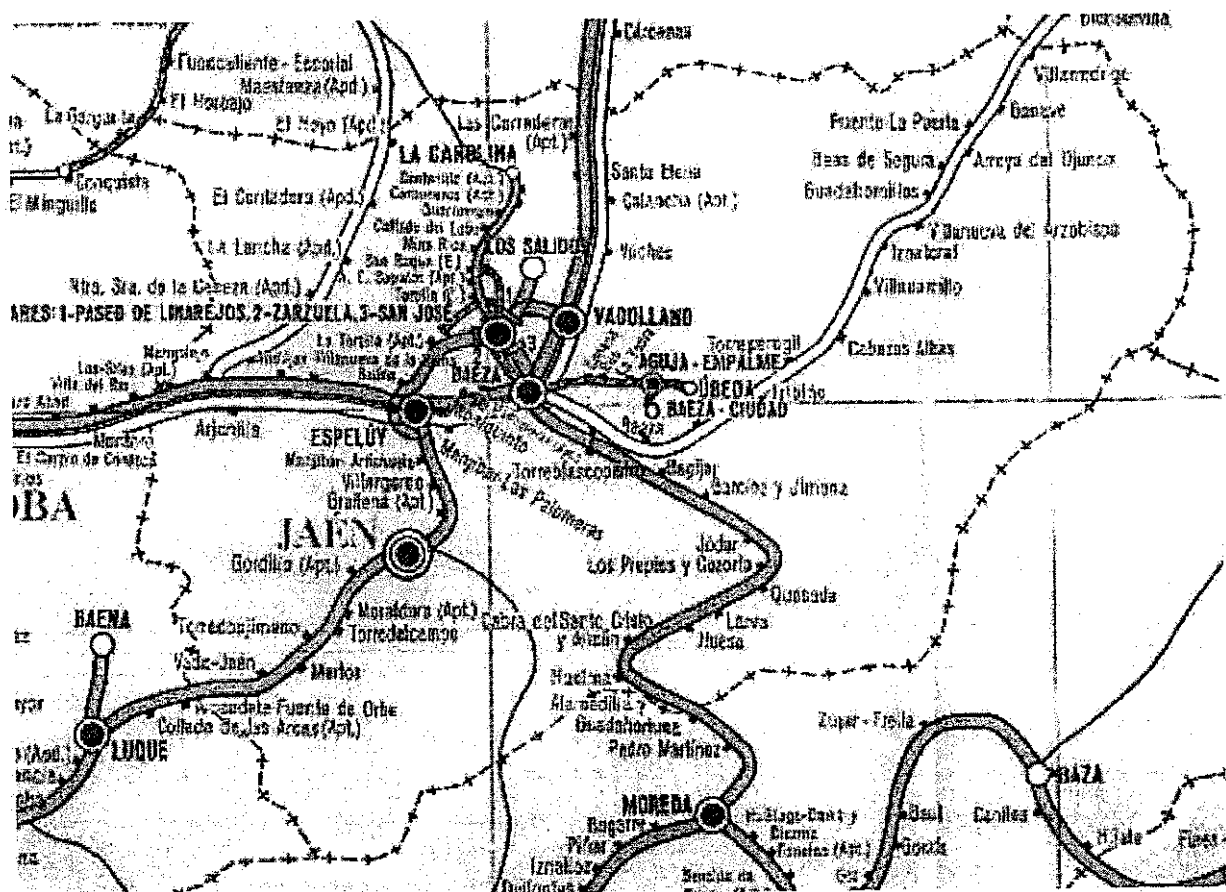
REPORT THIS AD



En plena efervescencia de un nuevo sistema de transporte, el ferrocarril, el 31 de diciembre de 1856 se constituía la **Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA)**, una de las grandes de la historia ferroviaria de España. Entre otras concesiones, el 20 de octubre de 1860 obtenía la del tramo Manzanares a Córdoba, dentro de la línea general de Andalucía.

El 8 de julio de 1866, la meseta castellana quedaba comunicada con Andalucía por ferrocarril al inaugurarse el primer tramo de la concesión, desde Venta de Cárdenas (Ciudad Real) a Vilches (Jaén), atravesando el Paso de Despeñaperros. El tramo tenía 29,596 km. de longitud. El 15 de septiembre se inaugura el resto de la línea, tramo Vilches – Córdoba, con 145,825 km.

El 23 de enero de 1877 se inaugura el ramal de Vadollano (Linares MZA) a Linares (Paseo de Linarejos), de 15 km. Ese mismo año, el 30 de mayo, se constituía la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces), y el 23 de noviembre se publica la nueva Ley General de Ferrocarriles, que en esencia permanecerá vigente hasta 1941, siendo derogada por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), de 1987, 110 años después.



El 10 de diciembre de 1879 se inaugura el ramal minero entre Linares (Paseo de Linarejos) y Los Salidos, de 4,000 km. Era la continuación del ramal de

Vádollano, que daría servicio a toda la comarca minera del norte de Linares, exportando el plomo y la plata obtenidos en sus minas.

El 2 de abril de 1880 se producía la concesión del Ferrocarril de Puertollano a Marmolejo a la **Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las Minas de Carbón de Bélmez**. Esta Compañía es comprada seis días más tarde por MZA, con efectos del 1 de julio del mismo año.

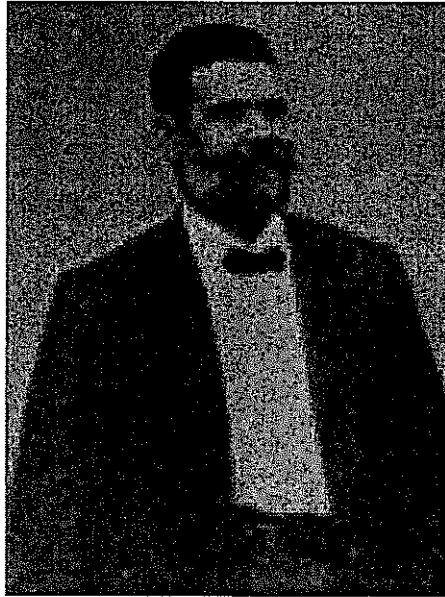
El 18 de agosto de 1881 se inauguraba el tramo Espeluy – Jaén, del Ferrocarril de Puente Genil a Linares (Zarzueta), concesión obtenida por Andaluces. Son 32,077 nuevos km. que se unen a la red ferroviaria jiennense. Ese mismo día llegaba el primer tren de pasajeros a la capital de la provincia.

Diez años más tarde, el 18 de julio de 1891 se abría el tramo entre Cabra y Puente Genil, con 32,619 km. La línea tiene continuidad hacia la provincia de Córdoba al inaugurarse el tramo Cabra – Jaén, de 88,608 km., el día 22 de enero de 1893, junto con el tramo Espeluy – Linares (Zarzueta), con 22,545 km. El objetivo de buscar el puerto de Málaga para dar salida al plomo linarense a través de Puente Genil se acababa de conseguir. MZA tenía competencia en el transporte de minerales por ferrocarril.

Mientras tanto se construía un nuevo ferrocarril. En este caso se trataba del Linares a Almería, nuevamente con el objetivo de sacar los productos mineros a puerto. Este nuevo ferrocarril se había concedido a la **Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (Sur)**, en la práctica una “filial” de Andaluces. Así, el 15 de noviembre de 1895 se inaugura su primer tramo, entre Baeza Empalme (hoy día Linares-Baeza) y Quesada, de 53,215 km. Tres años más tarde, el 22 de marzo, se abría el tramo Huesa – Alamedilla (Granada), de 22,063 km., y el 5 de agosto, el Larva – Huesa, con 11,985 km. El trazado quedaría completo el 15 de marzo de 1899, con la apertura al tráfico del tramo Quesada – Larva, de 8,699 km. Un último tramo comunicó Linares (San José) con Baeza Empalme. 8,632 km. de dura rampa inaugurada el de 1904.

Ese mismo año arrancaba un proyecto que databa de 1899, la creación de un

Tranvía Eléctrico que uniese Linares con las principales minas de su comarca, con el fin de facilitar a los mineros el transporte a las explotaciones, y a estas el acarreo de materiales hacia las diferentes estaciones de ferrocarril de la ciudad. La concesión del tranvía se adjudicó a la **Compagnie d'Electricité et de Traction en Espagne (CETE)**, a través de un intermediario, Antonio Conejero Sánchez, uno de los principales impulsores de la industria linarense.



Conejero nació en Linares de 1856. Trabajó como maestro de obras en la construcción de la chimenea de la Fundición La Cruz, propiedad de la empresa francesa Neufville e Hijos. Dicha chimenea llegó a medir 100 metros en 1892, siendo la construcción más alta de la provincia y una de las mayores de España. Ascendió a Director facultativo de la Fundición y en 1899 Neufville le encargó que iniciase los trámites para la concesión del tranvía. En 1904, en el momento de inaugurarse el tranvía, era Consejero de la Industria Eléctrica de Barcelona (constructora de los tranvías de Linares), Consejero de la Sociedad Industrial Minera, Administrador delegado de la Sociedad de Aprovechamiento y Fuerzas Motrices del Salto de Escuderos (que abastecía de fluido eléctrico a la central de los tranvías), y Presidente de Aguas de Linares.

Puede decirse que no había negocio en la época en que no estuviese involucrado Conejero. Tanta actividad y su relación con la familia Figueroa

(conde de Romanones, ministro de Obras Públicas), le valió el nombramiento de Consejero delegado de la **Compañía del Ferrocarril de Linares a La Carolina y Prolongaciones (CP)**, de capital belga, a la vez de transferírsele temporalmente la concesión del Ferrocarril Eléctrico de La Loma, cuya construcción encargó a la Industria Eléctrica de Barcelona.

En 1911 la Compañía Mengemor adquiere el Salto de Escuderos y por tanto Conejero es nombrado Consejero de la misma. Este mismo año fundaba, junto a otras personas de la ciudad, la Cámara de Comercio e Industria de Linares, de la que fue su primer Presidente. Recibió numerosas distinciones a lo largo de su carrera, destacando entre ellas el ingreso en la Orden de la Legión de Honor de la República Francesa y el nombramiento de Caballero de la Encomienda de Carlos III. Llegó a ser consuegro de Santiago Ramón y Cajal, mediante el matrimonio de su quinta hija con uno de los hijos del insigne Premio Nobel, que por supuesto visitó la ciudad de Linares gracias a las gestiones de Conejero. Antonio Conejero Sánchez falleció en 1922, habiendo dejado tan sólo un año antes la Dirección General de la empresa donde empezó a trabajar desde abajo, la Fundición La Cruz.

Mucho más tarde, el 3 de julio de 1926, se publica el Real Decreto Ley que crea la Jefatura de Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE). Este hecho sería, pasados unos años, de enorme importancia para Tranvías de Linares y Ferrocarril de La Loma. En 1927 comenzaban las obras en ambas cabeceras del Ferrocarril de Puertollano a Marmolejo. Asimismo, un gran proyecto ve la luz. Comienza la construcción del Ferrocarril de Baeza a Utiel y a la Frontera Francesa. Las obras avanzan con mayor o menor rapidez, prolongándose en el tiempo.

Justo antes de iniciarse la Guerra Civil, el 9 de mayo de 1936, se publica el Decreto por el cual el Estado se incauta de Andaluces. Nunca llegó esta Compañía a dar beneficios, hasta el punto de la quiebra. La explotación de las líneas se encomienda a la **Compañía del Oeste**. Sin tiempo para más, estalla la guerra, y tras su finalización, el Estado decide rescatar todas las concesiones de ferrocarril de vía ancha. El 24 de enero de 1941 se publica la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y Transporte por Carretera, que

dispone tal medida. El día 1 de febrero se constituye la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). El Gobierno rescata todas las compañías de vía ancha y las agrupa en esta empresa estatal, que cuenta en ese momento con 12.401,6 km. de vía férrea.

Así llegamos al año 1957, en que se culmina la electrificación del Paso de Despeñaperros, dentro de un plan de modernización que llevaría la electrificación a todo el tramo entre Alcázar de San Juan y Córdoba en 1960. En 1961 se produce un nuevo hecho de gran repercusión para los ferrocarriles jiennenses. Se publica el informe del Banco Mundial sobre los ferrocarriles españoles. A continuación, el 6 de marzo de 1964, se aprueba el Plan Decenal de Modernización (1964-1973), y en 1965 comienza la debacle. El informe del Banco Mundial obliga al abandono de las obras del Ferrocarril de Puertollano a Marmolejo y paraliza las del Baeza – Utiel – Frontera Francesa, primer paso en el desmantelamiento de la red de Jaén.

El 23 de septiembre de 1965, EFE se transforma en el **Organismo Autónomo de Explotación de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE)**, que agrupa los ferrocarriles de vía estrecha que rescata el Estado, a imitación de su hermana mayor RENFE en 1941. Es en este año cuando se produce el primer gran cierre de líneas a nivel nacional, que alcanza a 185,4 km. de la red, entre ellas, el Ferrocarril de Linares a La Carolina y el tramo Linares-Espeluy del Ferrocarril de Puente Genil a Linares. Aun llegarían tiempos más aciagos. FEVE decide modernizar las líneas del tranvía de Linares y La Loma, uniendo ambas mediante una estación subterránea bajo las vías de Linares-Baeza. Una vez concluidas las obras, Linares estaría unida a Úbeda y Baeza mediante un ferrocarril para el que se adquirieron nuevos trenes que sustituyeran a los obsoletos tranvías. Se realizó la modernización, se edificaron nuevas estaciones, y en lugar de llegar la orden de apertura de la línea, llegó la de su cierre definitivo. Ante la sorpresa de todos, los trenes acabaron en Cataluña y las líneas desmanteladas. Era el 14 de enero de 1966. Algunos autores sostienen que el cierre fue totalmente fraudulento: Había líneas de FEVE mucho más deficitarias en aquel momento, pero claro, estaban todas en el norte peninsular.

Llegamos a 1976 y se produce la electrificación entre Espeluy y Jaén. En este mismo año comienza el período de pruebas de un nuevo electrotrén que Renfe había adquirido a FIAT y que se conoció popularmente y entre los ferroviarios como el “Platanito”. Se trataba de un automotor basculante, que realizaba la relación Madrid – Jaén. Posteriormente circuló entre Madrid y Albacete y acabó sus días activos haciendo el Tren Turístico “Murallas de Avila”. Actualmente se encuentra en una vía de la estación de Castejón, a cargo de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de la localidad navarra, siendo su propiedad del Museo del Ferrocarril de Madrid.

El 30 de septiembre de 1984 un nuevo golpe es asestado a los ferrocarriles de la provincia. El Consejo de Ministros aprueba un nefasto y fatídico Real Decreto que condena al olvido a numerosas líneas de ferrocarril, 914 km. en total, y en otros 933 km. sólo se prestarán servicios de mercancías. Caen en esta ocasión el tramo Jaén – Puente Genil y se decreta la muerte definitiva del Baeza – Utiel – Frontera Francesa, a pesar de que prácticamente se encontraba acabada toda la obra de túneles, puentes y estaciones, e incluso con vía puesta hasta el límite de la provincia de Albacete con Jaén. Es el 1 de enero de 1985.

En la nochebuena de 1996, un tren descarrila en Despeñaperros a causa de un movimiento de tierras, cayendo la locomotora, una de las nuevas serie 252 de Siemens, por un puente. El resto del tren se salva milagrosamente, pero fallecen los dos maquinistas del convoy, ambos cordobeses.

Y con estos cierres comienza la nueva era. Media España se queda sin ferrocarril y comienza la construcción de la nueva línea de Alta Velocidad, un gran avance sin duda en el transporte, pero en lugar de hacer pasar la línea por el antiguo trazado de ferrocarril ya existente, se decide cortar por lo sano y crear un **Nuevo Acceso Ferroviario a Andalucía (NAFA)**, que perforará la sierra de Córdoba, en ancho internacional, lo que obliga a la contratación de nuevos trenes Alstom tipo TGV (los conocidos como AVE) que resultan costosísimos, pero corren que da gusto. Además, la nueva electrificación será de 25 kv, mientras que el estándar del resto de la red es de 3 kv.

Cón una historia de más de 125 años de ferrocarril, Andalucía Oriental se queda con la miel en los labios. El nuevo ferrocarril sólo transportará viajeros. Las mercancías comienzan a olvidarse y se ven abocadas a la carretera, que rápidamente se satura y precisa de su conversión en autovías, que nuevamente se ven saturadas. Además, con el fin de aumentar el tráfico en el NAFA, numerosos trenes desaparecen y se crean nuevas relaciones a través de la misma. Esta acción termina por dejar prácticamente sin trenes a la parte Oriental de Andalucía y a la gran mayoría de sus pueblos. Y los que quedan, en muchas ocasiones mantienen unos horarios incompatibles con su fácil uso por los ciudadanos.

En la actualidad, la provincia espera su conexión a la Alta Velocidad a través del prometido corredor Alcázar de San Juan–Jaén. Sin embargo, la única obra realizada data de 2003, 6 km. entre las estaciones de Vadollano y Linares–Baeza. El resto de la línea está en diferentes fases de proyecto, Entre las estaciones de Linares–Baeza y Jaén existen cuatro tramos de los que sólo dos, a día de hoy, se encuentran en obras, paralizadas mientras año tras año se esperan unos cuantos millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado que nunca son suficientes. En 2016 la partida presupuestaria destinada al proyecto por el Ministerio de Fomento fue de 19,4 MM de €. El montante total para el período 2017–2020 asciende a 41 MM €, de los cuales, para 2017, se han presupuestado 3 ridículos millones de euros.

Paralelamente al proyecto de la Alta Velocidad (Gobierno Central, también conocido como Gobierno de España) se han ido prometiando, uno tras otro, numerosos proyectos que nunca han llegado a ver la luz:

- Tranvía de Jaén. Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Jaén. Si bien se terminó de construir, los trenes están durmiendo el sueño de los justos en sus cocheras de Vaciacostales. La ceguera política los mantiene en paro, al igual que al numeroso grupo de trabajadores que llegaron a formarse.
- Ramal Vadollano–Linares. Junta de Andalucía. Curiosamente, una línea de

las cerradas en el infausto 1º de enero de 1985, y transformada en Vía Verde, que ha precisado de una enorme inversión para hacer un nuevo trazado paralelo 30 años después. Vendido como la panacea para solucionar los problemas de transporte de todos los linarenses, la verdad es que nunca se pensó en llevar la línea hasta el casco urbano de Linares, sino más bien dar servicio a la factoría de montaje de trenes de CAF-Santana, a las afueras de la ciudad. La obra lleva años paralizada, tras terminarse la base del trazado, pero nunca se ha puesto una sola traviesa.

- Ferrocarril de Martos a Jaén y Mancha Real. Prometido por la Junta de Andalucía, el Proyecto debe de andar perdido en algún cajón sevillano. Iba a ser el germen del Núcleo de Cercanías de la Provincia.
- Ferrocarril de Úbeda a Linares-Baeza. Junta de Andalucía. Otra línea cerrada (el Tranvía de La Loma), esta vez en 1966, que es retomada como promesa, por supuesto electoral e incumplida. El estudio informativo seguro que anda en el mismo cajón del Ferrocarril de Martos a Mancha Real.
- Tren a Málaga. Junta de Andalucía. Sí, iban a poner un tren entre Jaén y Málaga vía Córdoba. Lo prometieron. Tan sólo lo prometieron.
- Puerto Seco de Linares-Baeza. Junta de Andalucía. Curioso que proyecten hacer un Puerto Seco en la misma estación donde el que había ha sido totalmente desmantelado. Se rumorea que duerme el sueño de los justos en un famoso cajón ya mencionado.
- Estación Intermodal de Jaén. Junta de Andalucía, Gobierno Central y Ayuntamiento de Jaén. Años llevamos oyendo lo de la Estación Intermodal, pensada para unir el transporte ferroviario con el autobús. Que si en la actual estación de ferrocarril, que si en Vaciacostales... pero obras ni una ¿Ande andará?

Otras muchas carencias aquejan a lo que queda del entramado ferroviario que llegó a tener la provincia:

- Nuevo acceso ferroviario por Despeñaperros. Necesario como el comer para aumentar la velocidad comercial de las circulaciones y de esta forma reducir tiempos de viaje hacia Madrid, “si te vi no me acuerdo”. Sí que se hizo un nuevo acceso carretero que ha quedado de lujo, pero del ferroviario nada de nada. Se llegó a comentar que el trazado se desviaría hacia el Este, por Aldeaquemada, donde como es sabido la superpoblación humana hace aconsejable disponer de este medio de transporte. Hacia el Oeste tan sólo está La Carolina, Carboneros y Guarromán, amén de un enorme Parque Empresarial llamado Guadiel que está creciendo continuamente y que no debe precisar de una Terminal de Contenedores (algo que desde luego ha sido reivindicado por su Presidente).
- Desde Despeñaperros hasta Andújar, pasando por Linares-Baeza, la vía se encuentra sin vallar, requisito indispensable para que los trenes puedan circular a más de 160 km/h. Tampoco es que sea muy necesario hacerlo, porque para un tren (Barcelona-Sevilla) que queda en cada sentido... Antes se llamaba Diurno García-Lorca y podías utilizarlo para ir a Granada y a Málaga. Antes.
- Desde Linares-Baeza a Jaén tres cuartos de lo mismo, con parte del trazado en eterna construcción y parte no, esperando el maná de los PGE, pero con el agravante de que, mientras tanto, entre Espeluy y Jaén se tarda media hora y el trazado es de vía única, por lo que mientras un tren no llegue a uno de los extremos de la línea, otro no puede entrar en la misma (es lo que se llama bloqueo por ocupación). Nada de pensar en aumentar el número de circulaciones, que no caben, o de adecentar un poco el trazado para que se corra más (60 km/h, que te adelantan los peatones a la altura del Fantasía...) y se tarde menos, para dejar sitio a más trenes. Soñador.
- Y por fin llegamos a la última línea, desde Linares-Baeza a Moreda (Granada), por donde hoy día tan sólo circula el Talgo Madrid-Almería, la línea no está electrificada ni se la espera, y eso que históricamente el tramo desde Minas de Alquife a Almería fue el primero en España en ser

electrificado (y el primero también en ser desmantelado, creo).

¿Protestamos?

Seguramente nos lo hayamos merecido porque, a pesar de recibir un palo tras otro, jamás hemos abierto la boca como la sociedad de intereses comunes que se supone que somos los jienenses. Seguramente sigamos haciendo exactamente lo mismo durante otros 125 años, pero ahora que se ha conseguido crear una Plataforma como “JAÉN MERECE +”, en la que confluyen más de 60 entidades de todo tipo (excepto partidos políticos y formaciones sindicales, ¿porqué será?), si no nos movilizamos, si no aprovechamos la situación para reivindicar, exigir, (sí, EXIGIR, no pedir), que dejen de maltratarnos desde todos los poderes, estatal, autonómico, provincial, local, y que de una vez por todas traigan la inversión que esta depauperada provincia necesita, si no lo hacemos, no deberíamos tener derecho a abrir la boca nunca más.

Pero si somos capaces de hacerlo, y a pesar de ello nuestros políticos, nuestros representantes, aquellos que cobran un sueldo público por defender nuestros intereses, por llevar nuestras demandas, nuestras necesidades, a los Parlamentos, a los Plenos, a los Gobiernos, aquellos que no cobran por dar su voto a su Partido sino a las propuestas que beneficien a los jienenses, si esos profesionales no son capaces de hacer su trabajo, aunque ello signifique votar en sentido contrario a lo que mande su formación política, deben DIMITIR. No pueden representarnos quienes no son capaces de defendernos.

Exigencias, que no peticiones

1. Tranvía de Jaén

Puesta en marcha inmediata, antes del próximo verano, del Tranvía de Jaén, integrado en la red de transporte público de la Ciudad y con billete de

transbordo.

1. Estación Intermodal de Jaén

b.1. Comenzarán las obras en 2018, independientemente de dónde se decida construir. Como propuesta alternativa, existe espacio suficiente en el Polígono Industrial Nuevo Jaén para ubicar tanto las dársenas de autobuses como las vías de viajeros, junto con una Terminal de Mercancías. En cualquier caso, las obras deberán contemplar la ampliación de la línea de Tranvía si es que no llegase a la ubicación elegida.

b.2. Deberá plantearse en su momento el debate sobre el futuro de la actual Estación de Ferrocarril, que al ser patrimonio de los jienenses deberá utilizarse para los mismos. Se propone la creación del Museo del Transporte de la Provincia de Jaén, donde podrán conservarse y mostrarse a los ciudadanos y generaciones venideras elementos de todo tipo de transporte. Para ello se ofrecerá su espacio para albergar tanto vehículos históricos de carretera (automóviles, motocicletas, furgones, camiones antiguos, vehículos históricos de Santana Motor) como ferroviarios (recuperación de trenes que hicieron historia de España en Jaén, como el “Platanito” o alguno de los trenes que nunca circularon por el Ferrocarril de la Loma y que todavía se conservan en Cataluña) aéreos (Jaén fabrica aviones, también), etc.

1. Ramal ferroviario de Vadollano a Linares

La Junta de Andalucía, impulsora del proyecto, terminará en 2017 el ramal ferroviario, que terminará no en el Parque Empresarial Santana sino en el casco urbano de la ciudad, preferiblemente en el entorno de la Estación de Paseo de Linarejos.

1. Línea Madrid–Jaén

El Gobierno Central procederá a:

c.1 Modificar en el Parlamento de Madrid de la partida destinada a infraestructura ferroviaria de la línea Madrid–Jaén en el Proyecto de PGE 2017. En lugar de 3 millones de euros, al menos los 41 del cuatrienio deben invertirse en 2017.

c.2 Presupuestar los tramos Vado de Torrubia–Río Guadalquivir, Río Guadalquivir–Río Guadalbullón y Río Guadalbullón–Grañena para 2018, incluyendo la construcción de los dos puentes necesarios

c.3. Proceder, en 2017, a vallar todo el trazado ferroviario de la provincia, procediéndose a aumentar la velocidad comercial de los trenes al menos hasta los 160 km/h en todos los tramos en que lo permita el estado de la vía. Ya sabemos que los trenes que tenemos alcanzan esa velocidad.

c.4. Comenzar el estudio, si no se ha hecho ya, del nuevo acceso ferroviario alternativo al Paso de Despeñaperros, naturalmente por La Carolina, Polígono Guadiel y Terminal de Contenedores, Linares (acceso desde el norte por San Roque–Los Salidos) y Linares–Baeza por el ramal de Vadollano.

1. Línea Jaén–Córdoba

El Gobierno Central, y si está dentro de sus competencias la Junta de Andalucía, procederá a mejorar el trazado y realizar el vallado completo del mismo, con la finalidad de reducir los tiempos de viaje al menos a una hora, en lugar de la hora y media actual.

1. Línea Martos-Mancha Real

Como lo prometido es deuda, la administración promissaria (la Junta de Andalucía) presupuestará su puesta en marcha y las obras comenzarán en 2018.

1. Línea Úbeda-Linares-Baeza

Igual que en el apartado e. Mejor no prometas que luego te lo vamos a exigir.

1. Tren Jaén-Málaga

Prometido por la Junta de Andalucía, deberá crearse como nuevo servicio o transformarse a partir de uno de los Jaén-Cádiz antes del próximo verano.

1. Conexión con Granada

g.1. Se procederá a presupuestar por parte de la Junta de Andalucía, que la prometió, la construcción del trazado ferroviario desde Martos a Granada vía Alcalá La Real y Aeropuerto de Granada-Jaén Federico García Lorca (102 km desde La Imora en coche, oiga, que lo pone bien clarito). Gracias a ello los granadinos podrán ir en tren de Cercanías a su (nuestro) Aeropuerto. Los jienenses también.

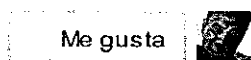
g.2. Renfe procederá a redirigir los viajeros entre Granada y Madrid a través de Moreda y Linares-Baeza, evitando el desplazamiento en autobús entre la

capital nazarí y Antequera-Santa Ana, puesto que existe una línea ferroviaria infrautilizada que no ha hecho sino perder circulaciones al menos desde 1990, dando así a sus usuarios la comodidad y calidad de servicio que la posesión de un billete de transporte debe asegurar en un país como el nuestro.

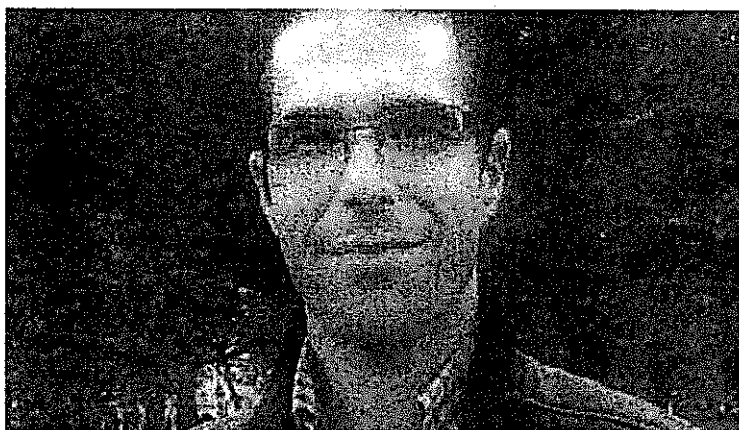
1. Fomento del transporte de mercancías por ferrocarril

Mejorar líneas y tiempos de viaje, crear Terminales de Mercancías no sirve de nada si los empresarios de la provincia no envían o reciben sus productos a través del ferrocarril. Todas las administraciones (Gobierno Central, Junta de Andalucía, Diputación Provincial y Ayuntamientos) y agentes implicados (Federaciones Empresariales, Compañías de transporte de mercancías por ferrocarril) deberán aunar esfuerzos y se comprometerán para promocionar el uso del ferrocarril para éste fin.

Compártelo:



A un bloguero le gusta esto.



No me estoy quitando de Jaén.