

## Necesaria, ineludible y justa

**BARTOLOME VALLE BUENESTADO**

**Diario CÓRDOBA, 03/03/2007**

Los Pedroches es una comarca de referencia inexcusable en la geografía de España. Dotada de una personalidad geográfica excepcional, es un ejemplo antológico de comarca natural, definida por los caracteres del sustrato granítico en el que se asienta y por el paisaje de la dehesa, que es la faz visible de la relación secular entre sociedad y medioambiente, de la inteligencia entre naturaleza y cultura y ejemplo de armonía entre conservación y explotación. La persistencia secular de las actividades agrarias y de la sociedad rural, junto a los factores condicionantes del medio y de la historia, han sido responsables de su caracterización como comarca subdesarrollada.

### **El ferrocarril Fuente del Arco-Puertollano**

Hasta finales del siglo XIX Los Pedroches acogieron una voluminosa cabaña trashumante a través de la cual exportaban las *yerbas* y pastos de sus dehesas, con beneficio para las regiones de procedencia de los ganados. La supresión de la Mesta y las transferencias a particulares de las tierras de titularidad pública y estamental (desamortizaciones y abolición de los señoríos) le permitieron convertirse en exportadora de ganado vivo y abastecedora de reses para sacrificio en los grandes centros urbanos de consumo. Importantísima contribución al respecto la prestó el ferrocarril de Fuente del Arco a Puertollano, el cual, pese a que fue concebido al servicio de la minería, pronto se convirtió en medio de expedición de ganados, transporte de personas y de mercancías y, sobre todo, en un doble elemento de articulación territorial: interno, uniendo varias de las poblaciones de Los Pedroches, y externo, al erigirse en eje articulador de las provincias de Badajoz, Córdoba y Ciudad Real.

El ferrocarril permitió la inserción de Los Pedroches en el sistema económico y el acceso a los mercados nacionales, siendo sumamente beneficioso para la prosperidad de la sociedad y del territorio. Lástima que la consolidación del modelo desarrollista de los años sesenta supusiera la preterición del mundo rural, la exclusión de comarcas como Los Pedroches, las cuales, desvalorizadas, quedaron confinadas a un papel subsidiario al servicio de un desarrollo industrial de base urbana. Indefensos ante el signo de los tiempos y desangrados por el éxodo y la emigración, Los Pedroches recibieron uno de los golpes más contundentes en 1970, cuando la administración clausuró el ferrocarril que había sido su principal arteria, alegando falta de rentabilidad económica y dando pruebas de una torpeza sin límites. Desde entonces ha habido menos progreso del que debiera en la comarca, que en el umbral del siglo XXI sigue como tierra irredenta, esperando las oportunidades que le ofrezca el desarrollo rural y clamando por la dotación y uso de unas infraestructuras que le ayuden a salir de su tradicional aislamiento. Por eso es por lo que los habitantes de Los Pedroches planteamos el acceso al ferrocarril como un proyecto colectivo y como una restitución histórica, conscientes de nuestra marginación y de los beneficios que nos aportaría hoy en el nuevo contexto de desarrollo rural, tal y como éste se entiende a partir de la Declaración de Cork.

### **El desarrollo rural, una necesidad elemental para la UE**

En efecto, la Conferencia Europea sobre Desarrollo Rural, celebrada en 1996 en la aludida ciudad irlandesa, aboga por un mundo rural vivo y apuesta por las áreas rurales, a las que considera un activo real. El desarrollo rural es una necesidad elemental para Europa por multitud de razones, incluso de supervivencia de las propias sociedades urbanas. Este ha de fundamentarse en bases nuevas, tales como la diversificación de actividades, la reformulación de las políticas agrarias, la consideración de la totalidad de la población que habita en el medio rural, la activación de las capacidades endógenas, la sostenibilidad de los paisajes --entre los

cuales, ni que decir tiene que la dehesa es un magno exponente--, etcétera, y todo ello a partir de la dotación de infraestructuras y de la financiación pública necesarias.

Y en la misma línea, la Declaración de Sevilla sobre Desarrollo Rural, de mayo de 2005, reitera el importantísimo sentido que tiene el mundo rural hoy, incluso para las sociedades urbanas, y proclama la obligación histórica del mundo urbano con el rural, conscientes de que el origen de los desequilibrios sociales y territoriales estriba en que desde la revolución industrial se ha favorecido a la sociedad urbana en detrimento de la rural. Conscientes de la situación, los habitantes de Los Pedroches demandan el uso de las infraestructuras ferroviarias como instrumento de desarrollo rural, conforme al signo de los tiempos y a los nuevos planteamientos de la Unión Europea.

### **El Plan de Infraestructuras para el Transporte**

Remediar las carencias de Los Pedroches y apuntalar el desarrollo rural es hoy más posible que nunca, pues, afortunadamente, a escala nacional contamos con el Plan Estratégico de Infraestructuras para el Transporte (PEIT), aprobado por el Consejo de Ministros el 15 de julio de 2005, cuyos planteamientos y objetivos son tan claros como convenientes a los intereses de nuestra comarca. En efecto, según se declara en el propio plan, éste ha de ser un instrumento al servicio de los grandes objetivos en materia de política económica y social, un impulsor eficaz del desarrollo económico y de la cohesión social y un aliado para el desarrollo sostenible. En razón de ello, la apuesta por el ferrocarril es una de las opciones estratégicas más claras del plan, hasta tal punto que a este sistema de transporte se consigna el 48% de las inversiones previstas para el periodo 2005-2020. Y esto es justamente lo que demandamos desde Los Pedroches: el uso de la infraestructura ferroviaria de nuestra comarca tanto al servicio de los objetivos del plan como en beneficio de la sociedad y del territorio comarcal. Es más, abundando en lo antedicho y como si quisiera hacer una referencia expresa a Los Pedroches, el propio PEIT explica que el sistema actual de transportes ha aumentado las disparidades entre territorios según dispongan o no de infraestructuras y que ha acentuado la segregación espacial en aquellos territorios que resultan impermeables a las redes de transporte. Este es el caso de Los Pedroches, donde existe una impermeabilidad absoluta entre la infraestructura disponible y el territorio por el que discurre, que queda reducido a mero soporte físico, a un territorio en sombra que es exponente de la dualidad entre áreas ricas y pobres y concreción de los desequilibrios territoriales, de ahí las tensiones crecientes y el énfasis de las reclamaciones locales.

Por todo ello, que se dote de utilidad a la estación ubicada en el término de Villanueva de Córdoba está justificado por la filosofía y los objetivos del vigente PEIT, a fin de mejorar la eficacia del sistema de transporte y fortalecer la cohesión social y territorial, asegurando a los habitantes de Los Pedroches unas condiciones de accesibilidad equitativas y evitando transferencias regresivas de renta, es decir, el empobrecimiento individual, colectivo y territorial.

### **El transporte, elemento esencial en el POTA.**

A escala autonómica existe otro instrumento de ordenación territorial cuya aplicación, igualmente, aboca y concluye en la puesta en valor de la estación de Los Pedroches. Nos referimos al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), que constituye el marco de referencia de los demás planes de ordenación y, afortunadamente, parte de una concepción integral del territorio, que garantiza la igualdad entre todos los ciudadanos de Andalucía y el fin de los desequilibrios internos. Incluye el POTA entre sus objetivos el reforzar la competitividad económica y la cohesión social y territorial, así como garantizar unos niveles de calidad de vida equivalente para el conjunto de la población. A tales propósitos confiere al sistema de transporte la condición de elemento esencial para la articulación física del territorio y para el desarrollo de las actividades económicas, haciendo, como ya hiciera el aludido PEIT, una apuesta decidida por el ferrocarril y por los servicios de alta velocidad interiores de Andalucía. A mayor énfasis en orden a dotar de sentido las demandas de los habitantes de Los Pedroches, el plan propugna entre sus líneas estratégicas la utilización de las infraestructuras ya existentes y sostenibles ambientalmente, el fomento del transporte público y dotar a las

infraestructuras de transporte de accesibilidad, definida ésta como la facilidad con la que bienes y servicios pueden ser alcanzados por todas las personas.

Todo lo cual conviene especialmente a Los Pedroches para dejar de ser un territorio desestructurado y proveedor de recursos, al tiempo que la posibilidad de usar el ferrocarril al paso por la comarca no es ni más ni menos que la activación de una de las medidas para cumplir los objetivos del POTA.

### **Necesidad urgente, ineludible y justa.**

En conclusión, pues, podemos decir que la puesta en funcionamiento de la estación de Los Pedroches es una necesidad tan urgente como ineludible y justa, pues supone un acto de restitución histórica del ferrocarril a la comarca, es acorde con los planteamientos del desarrollo rural, encaja en los fundamentos del PEIT y constituye una de las medidas a adoptar para el cumplimiento de los objetivos y líneas estratégicas del POTA.

Pese a lo dicho, el tren no se detiene en Los Pedroches y pasa por la dehesa como un oleoducto por el desierto, sin que desde las instancias administrativas se dé respuesta ni solución a nuestras reiteradas peticiones. La reivindicación de que pare algún tren es hoy más justa que nunca y necesaria por obvia, a fin de llamar la atención de los poderes públicos y despertarlos del autismo con el que han recibido nuestras demandas hasta el presente, haciéndoles llegar el sentimiento colectivo que nos impulsa y arraigo a nuestra tierra que nos mueve y compromete.

Es hora ya de que autoridades y gobernantes modulen sus actuaciones de gobierno y den cabida en ellas a la noción de territorio -sin duda el gran reto del siglo XXI- en cumplimiento de sus propias creencias. Dar satisfacción a nuestra reivindicación es fácil, pues está asegurada la colaboración institucional por la convergencia de todas las escalas e instancias de la ordenación territorial, a saber, las directrices de la Unión Europea, las estrategias del Estado, los proyectos de la Comunidad Autónoma y la voluntad de los ciudadanos.

La estación de Los Pedroches, pues, ha de ser una realidad funcional que rememore en este año de 2007 la llegada del primer tren a Villanueva de Córdoba hace un siglo -el 3 de julio de 1907- y agradezca, como en aquella lejana ocasión, el acto de buen gobierno que afirma nuestra identidad y nos facilita el progreso.