

## GRANADA

## CIENCIA ABIERTA

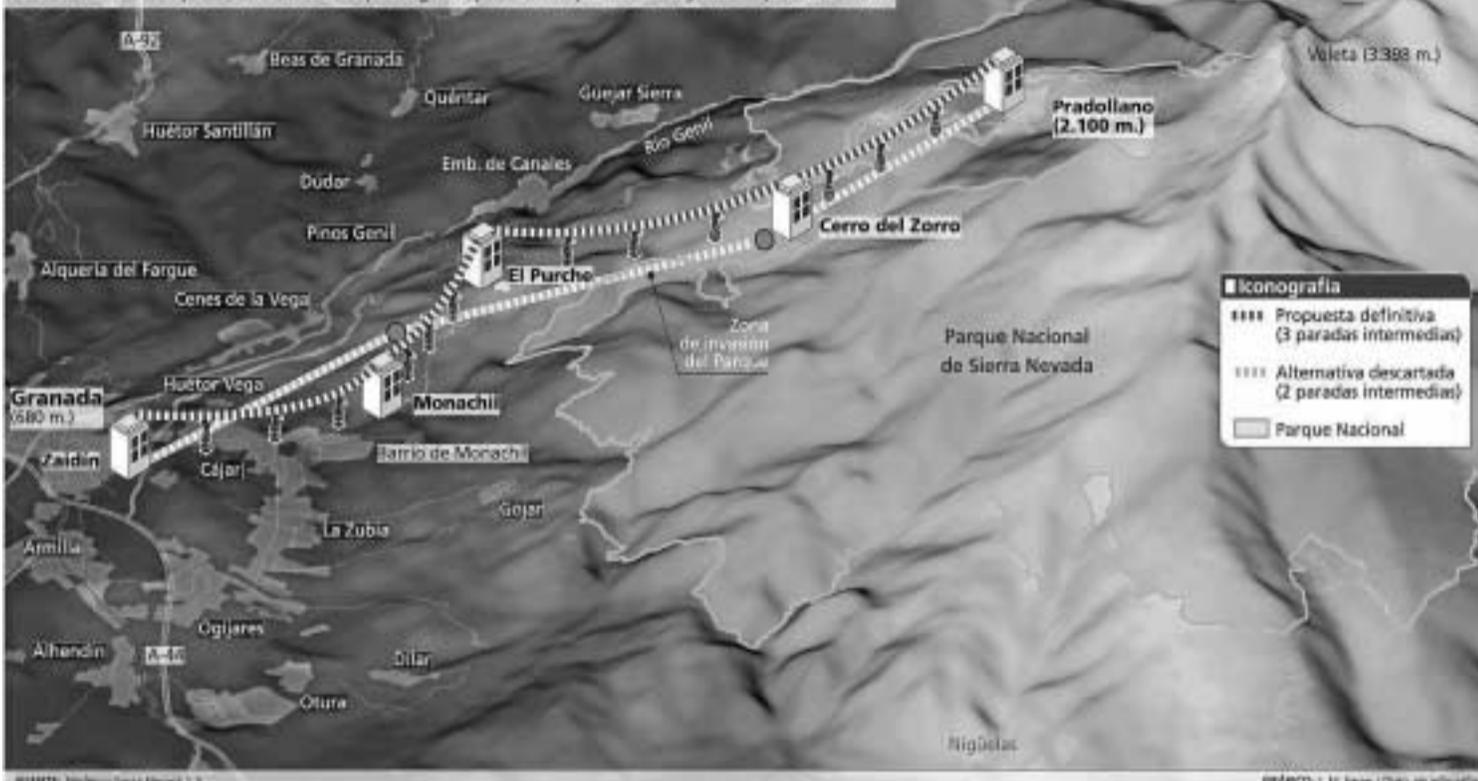


● El resurgimiento de esta propuesta genera todavía muchas preguntas de difícil respuesta

# Teleférico o No Teleférico: 'That's the Question!'

## Trazados del teleférico a Sierra Nevada

Una de las dificultades de mayor envergadura con la que se topan los promotores del teleférico es el respeto a los terrenos protegidos por el Parque Natural y el Parque Nacional.



### Francisco Javier Perales y Susana Rams

Existe una suerte de leyenda negra que sobrevuela nuestra provincia granadina (en Japón la llaman “hacerse el harakiri” y en otros ambientes “pegarse un tiro en el pie”), que a fuer de empeñarnos tratamos de hacer realidad año tras año. Y a esta leyenda se suman indefectiblemente tanto las fuerzas vivas internas como externas. Por desgracia, ejemplos postreros no nos faltan: el récord de la última autovía costera de España; la presa de Rules inaugurada hace 14 años y todavía a la espera de las obras de distribución del agua almacenada, que era su principal razón de ser, mientras el proceso de colmatación sigue su curso; un AVE perpetuamente retardado y sobredimensionado pero que se angosta peligrosamente en Loja; y así desgraciadamente suma y sigue.

Ahora nos toca asistir a la amenaza de un doble golpe de gracia, uno en el Valle de Lecrín con la llamada “autopista eléctrica” y otro el que constituye el motivo de este artículo, el posible teleférico Gra-

nada-Sierra Nevada. Dos de los mejor conservados espacios naturales que circundan el Área Metropolitana bajo la lupa depredadora de los promotores de grandes infraestructuras que a tantos paisanos ciegan. Ciegos porque somos incapaces de tomar conciencia del privilegiado patrimonio natural que aún conservamos y ciegos porque nos dejamos embaucar con las manidas, estereotipadas y tramposas promesas: inversiones, puestos de trabajo, desarrollo...

Podríamos decir que el origen de la Estación de Esquí de Pradolano tuvo unos inicios más que cuestionables, ello en un contexto sociopolítico en el que los temas ambientales gozaban de escasa atención. Frente a la tendencia de otras estaciones españolas, donde la infraestructura de viviendas y hoteles está mayoritariamente alejada de las zonas esquiabiles, aquí comenzaron a edificarse instalaciones propias de un turismo de sol y playa, y por tanto de nula estética alpina y menor operatividad. A medida que la afición al esquí crecía se fueron abordando mejoras en su accesibilidad, como ocurrió con el nuevo trazado de la carretera a partir del kilómetro 23

y, especialmente, con motivo de la celebración de los Campeonatos del Mundo de esquí, que conllevó el nuevo trazado desde Granada conectado con la Ronda Sur y una radical ampliación de las plazas de aparcamiento en la Estación.

Todas estas actuaciones fueron amplificando el efecto llamada y, lo que podría ser la práctica de un deporte en la naturaleza con un entorno y clima privilegiados, se fue convirtiendo en un turismo in-

A diferencia de otras estaciones, aquí los edificios se basaron en el turismo de sol y playa

vasivo y una operación de tortura con tres estaciones: viaje de ida, aparcamiento y viaje de vuelta, todo ello concentrado en fines de semana y festividades clave. Como desgraciadamente ha ocurrido en otros lugares del suelo patrio, léase por ejemplo el caso de las autopistas radiales madrileñas que tantos millones nos han supuesto a los españoles su rescate, esta

afluencia de visitantes encendió las alertas de pingües beneficios entre algunos empresarios locales, tan timoratos para otras iniciativas más sostenibles. Y a partir de ahí había que adornar el producto: 170 millones de euros de inversión, centenares de puestos de trabajo, solución para los crónicos atascos, ganancias para los hoteles de la capital... el maná que Granada necesita. Pero no se habla del estudio económico real, ¿cuánto costaría el billete para que fuera rentable?, ¿y si le sumamos el coste del forfait que ya es de los más altos de España?, ¿hacemos entonces una estación solo para ricos?, ¿y el estudio logístico?, ¿cómo transportar en una hora a los 8.000 o 10.000 esquiadores que quieren empezar y dejar de esquiar coincidiendo con el horario habitual de apertura y cierre?, ¿se haría el teleférico a cambio de no dejar subir los coches? Muchas preguntas para tan pocas respuestas.

Sin que sirva de precedente, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía no tuvo que emplearse a fondo para que cayeran una tras otra las razones de peso para oponerse al proyecto y

considerarlo como una “amenaza cierta” para el mantenimiento de la biodiversidad y la conservación de las especies y sus hábitats en un área especialmente protegida (Parque Nacional, Parque Natural, Lugar de Interés Comunitario -LIC-, Zona de Especial Protección para las Aves -ZEPA- y Reserva de la Biosfera). Ello considerando, entre otras intervenciones, la apertura de caminos para el transporte y anclaje de las torres y las servidumbres que ello acarrearía, pero también el propio impacto visual que alcanzaría los casi 40 kilómetros de distancia; sin ir más lejos imagínense la perspectiva desde Granada del Palacio de la Alhambra con las torretas gigantes a sus espaldas.

El cambio político que supusieron los resultados de las últimas elecciones encontró el clima propicio para desempolvar el antiguo proyecto y volver a jalear las mismas consignas. Aún más, como si se tratara de Groucho Marx con su célebre “y dos huevos duros”, también se le promete al pueblo de Lanjarón su propio teleférico, y en el mismo saco, los empresarios plantean la ampliación de la Estación de Esquí. Nadie piensa en que hoy por hoy aquella es de por sí

Al proyecto original se le suma otro teleférico para Lanjarón y la ampliación de la Estación de Esquí

una bomba de relojería en el corazón del Parque Nacional de Sierra Nevada, la zona con mayor biodiversidad vegetal de España ya amenazada también por el cambio climático, y que toda esta delirante presión especulativa parece confabularse para asestarle el golpe definitivo. Pero mientras tanto ignoran lo “micro”: el estado de abandono que emerge cuando la nieve desnuda la estación, la falta de vigilancia, la venta ambulante por doquier, la ausencia de un equipo de bomberos, una infraestructura que se le queda muy grande a un ayuntamiento tan pequeño como Monachil... Esas actuaciones son mucho menos costosas pero también mucho menos lucidas.

Y en cuanto a la movilidad, ¿por qué no tomamos nota de lo que ya hacen muchos parques nacionales como es el control de visitantes y el acercamiento en autobuses? El desplazamiento en automóvil se reservaría solo para las personas que tuvieran alojamiento o fueran propietarios en la propia estación de Pradolano. Parece que esto es una ofrenda demasiado pobre para tanto boato que por aquí gastamos.