

EDITORIALES

## Esfuerzo prioritario

El empleo de los jóvenes debe concitar el acuerdo entre Madrid y Bruselas, y el del Gobierno con empresarios y sindicatos

El presidente Rajoy expuso ayer las quince «medidas de choque» que el Gobierno aplicará como inicio de su estrategia cuatrienal de emprendimiento y empleo joven, y quiso hacerlo en presencia de los dirigentes de la patronal - CEOE y Cepyme - y de los secretarios generales de CC OO y UGT. A la espera de conocer las 85 iniciativas con las que el Ejecutivo Rajoy completará dicha estrategia, las quince medidas anunciadas ofrecen un cuadro de ayudas a la contratación de jóvenes y «por jóvenes» que sin duda puede contribuir a la activación de primeros empleos, pero que difícilmente incentivará actitudes emprendedoras y la gestación de nuevos proyectos en un clima todavía recesivo. La participación de la UE en la financiación de un programa que requerirá 1.750 millones de euros para su fase «de choque» y 1.700 más hasta 2016 debe lograrse no solo con el argumento de la prevalencia del paro en la población española menor de 30 años, y especialmente por debajo de los 25. Es importante que las instituciones de Bruselas se hagan cargo de las dificultades que entraña paliar tal situación sin que la economía se reactive. En las sociedades desarrolladas el Estado no puede responsabilizarse de generar empleo cuando el tejido productivo se muestra remiso a crear nuevos puestos de trabajo. Pero nuestro país y sus jóvenes atraviesan por un momento tan crucial y angustioso que apela a un esfuerzo conjunto e igualmente extraordinario de las instituciones españolas y de las europeas. Rajoy obtuvo ayer el respaldo formal de empresarios y sindicatos a su iniciativa. Pero esta no será eficaz ni en términos de contratación si las empresas y las centrales sindicales echan sobre las espaldas del erario toda la carga que comporta animar el mercado de trabajo para los jóvenes. La imagen unitaria no puede quedarse en una anuencia pasiva respecto al deseo compartido de que los jóvenes españoles encuentren empleo y futuro sin necesidad de emigrar. El problema apela a las instituciones nacionales y europeas, pero también al compromiso respectivo de empresarios y de sindicatos para acompañar las medidas impulsadas por el Gobierno central y por otras administraciones con acuerdos siquiera parciales que conviertan el empleo de los jóvenes en motivo prioritario y suficiente para restablecer el diálogo social.

## Mecenazgo necesario

El secretario de Estado de Cultura, José María Lassalle, aludió ayer a la ley de Mecenazgo, que se anunció con ímpetu pero ante la cual «el semáforo parpadea en ámbar», ya que el proyecto está pendiente de lo que disponga el Ministerio de Hacienda. Si una buena ley de mecenazgo como las que tienen los países de nuestro entorno social y cultural era necesaria antes de la crisis, mucho más habrá de serlo ahora y en el futuro, dado el daño que ha causado la escasez en las industrias culturales y la difusión de la cultura en este país. Daño que se ha agravado con la subida del IVA, que muchos consideran una verdadera agresión al sector. Quizá algunos no crean que el gasto en cultura sea de los de primera necesidad, pero un pueblo desarrollado y maduro como éste no puede prescindir de los nutrientes intelectuales sin colapsar. Con la particularidad de que la falta de recursos, unida a la piratería, puede terminar arrasando algunas actividades artísticas - el cine, por ejemplo - de muy difícil resurrección el día de mañana. Por ello debería ser el presidente del Gobierno y no el ministro de Hacienda quien impulsara este mecenazgo necesario e inaplazable.

## IDEAL

DIARIO REGIONAL DE ANDALUCÍA

Director General: Diego Vargas García

Director: Eduardo Peralta de Ana

Subdirector: Félix L. Rivas Colla

Área de redacción multimedia:

Miguel Martín Romero (Culturas);

Juan Jesús Hernández Hernández

(Información), Quico Chirino

(Granada), Javier Fuentesobre

(Editor Granada y Fin de Semana);

Justo Ruiz Barroso (Deportes);

Rafael Lamelas (Editor multimedia);

Ramón L. Pérez (Editor Gráfico)

Delegaciones:

Ángel Iturbide Elizondo

(Delegado Almería), José Luis Adán López

(Delegado Jaén)

Directora de RRH:

Maria A. Cañete Comba

Director de Marketing:

Pablo Madina Martínez

Director Técnico:

Antonio C. Castillo Jiménez

Comercializadora de Medios:

Director gerente: Jesús Torre Ramos

## La estación... ¡al Humilladero! ¿O no?

GREGORIO NÚÑEZ

AVE

El Parque Almunia y sus alrededores cuentan con poderosos argumentos para convertirse en sede del futuro sistema de transportes que debería llegar a ser el AVE

Todas las ciudades que en el mundo han sido heredadas del pasado deudas, condicionantes y oportunidades que no cabe ignorar y si en cambio aprovechar con buen juicio.

Granada es una ciudad antigua. ¿Quién lo duda? Tampoco duda nadie que vaya a seguir siéndolo, pero eso tendrá que ser en fecundo diálogo entre el pasado, petrificado, y el futuro, a elegir. Es un tema que se ha relanzado ahora con la propuesta de revisar el emplazamiento de la futura estación de Granada.

Granada creció a lo largo del Darro; se fortificó y fue conquistada; surgieron barrios extramuros. Durante siglos dicho proceso ha privilegiado el papel de Puerta Real como centro histórico, el punto de engarce de la ciudad medieval y la moderna, en dirección a la Vega. Esa tendencia se vio reforzada por las grandes reformas del XIX, del embovedado a los tranvías, pasando por el barrio Mesones-Alhóndiga. Es con esa mentalidad con la que durante mucho tiempo hemos imaginado la Granada actual, con el supuesto implícito de que debe seguir siendo así para el futuro. Por tanto, en estricta lógica castiza, me veo ante la inevitable necesidad de reclamar que la futura estación del AVE de Antequera quede emplazada en el Humilladero; junto al Darro y al Genil, a un paso de Puerta Real y al pie de la Virgen de las Angustias. Nada menos.

A lo largo del siglo pasado la ciudad creció por el norte. Lejos del casco histórico, la modernización del sistema nacional de transporte - carreteras y ferrocarriles - había configurado un potente 'polo ferroviario' por el que llegaban a la ciudad dos carreteras y dos líneas férreas, las de las compañías de Andaluces (Loja y Antequera) y del Sur (Linares y Almería y, por ella, a Madrid y Levante). Los proyectos de tranvías, que fueron varios, tuvieron como objetivo central el enlace de Puerta Real y del barrio industrial al final de la calle de San Antón con las estaciones a lo largo del ensanche moderno de la ciudad, San Juan de Dios y Alhóndiga. La construcción de la Gran Vía y el afortunado diseño del bulevar de Alfonso XIII, hoy Avenida de la Constitución, y sus barrios periféricos marcaron los hitos para el ensanche norte de la ciudad. Fueron decisiones fácilmente explicables que, desde entonces, ha marcado el devenir histórico de la ciudad. Y, por lo que se ve, siguen haciéndolo.

Una ciudad grande, moderna y dinámica necesita cambiando con el tiempo, tanto en su morfología como en la funcionalidad de sus distintas partes. De otro modo puede resultar completamente disfuncional y enfrentarse a problemas sin cuento. Por citar sólo dos, recuérdense las actuales dificultades de vitalidad en Granada; la difícil interacción del tráfico rodado entre el centro y la periferia y la inevitable masificación del mismo, generados por la centralización de las actividades comerciales, profesiona-

les y burocráticas mientras crece la periferia residencial. La expansión urbana del siglo XXI no puede seguir así so pena de un colapso del conjunto.

Por ello en los últimos treinta años se ha urbanizado buena parte del término municipal de Granada hacia el norte y hacia el sur de la ciudad, y, como en el siglo XVI, se ha hecho con una concepción avanzada, que apenas ahora empieza a consolidarse y a dar sus frutos. Un proyecto que, andando el tiempo, habrá que integrar en el conjunto del área metropolitana a medida que las actividades económicas en la periferia crezcan, se especialicen y se articulen, mientras que el centro histórico desarrolla todo su potencial en las funciones patrimoniales, administrativas y comerciales de más alto nivel.

Una gran ciudad debe generar en su seno nuevos y cambiantes polos urbanos, con rasgos continua-

mente renovados y actividades especializadas, estrechamente interactivos y cambiantes. Gracias a su pasado Granada es ya una ciudad policéntrica, en cuya estructura y actividad - aun demasiado centralizada - ejercen un peso creciente el Zaidín por el sur y el entorno de la Caleta por el norte; esta última zona, definida a principios del siglo XX para la moderna expansión de la ciudad, con estaciones, tranvías, hospitales, Universidad y hasta actividades industriales de nueva planta. Dichos polos quedarán un día articulados por el futuro Metropolitano, y nos va mucho a todos en que pronto lleguen a funcionar de modo eficiente y rentable.

En la misma línea parece razonable apostar por el desarrollo del que hoy es el barrio más moderno y mejor equipado de Granada, el articulado por las avenidas de Andalucía y de Juan Pablo II - ambas con accesos direc-

tos a la A44 - para que desarrollen su actividad económica y refuercen su conectividad con la ciudad, con la metrópoli y con el mundo entero. Creo, pues, que el Parque Almunia y sus alrededores cuentan con poderosos argumentos para convertirse en sede del futuro sistema de transporte que debería llegar a ser el AVE. Con vistas al futuro debate ciudadano, propongo valorar tres ventajas de ese emplazamiento: la modernidad del entorno urbano, en primer lugar, que conviene aprovechar y reforzar. La buena disposición de la zona para transformarse en centro metropolitano, en segundo. La Granada del futuro será Metrópoli o no será. Y, sobre todo, la superación del concepto de estación terminal y su sustitución por el de estación-transito. Un cambio que lleva implícito la reorientación del futuro ferrocarril en el sentido que realmente debería preocuparnos a los granadinos: el AVE a Levante y la conexión con el corredor del Mediterráneo, camino de Europa. Por ahí es - no por el fondo de saco del tristemente famoso AVE a Antequera - por donde debe construirse el futuro de Granada.



Obras en las calles Colcha y Pavaneras para la instalación del tranvía (1940).: r.a.l.