

LA RED FERROVIARIA ANDALUZA: INFRAESTRUCTURAS Y MODELO TERRITORIAL

JESÚS ANTONIO SALVADOR GARCÍA¹

Recibido: 25-II-02. Aceptado: 25-VII-02. BIBLID [0210-5462 (2002); 32: 97-123].

PALABRAS CLAVE: Infraestructuras, Transporte, Flujos de transporte, Ferrocarril, Red, Conexiones, Vía, Alta velocidad, Ordenación del territorio, Planeamiento estratégico.

KEY WORDS: Infrastructures, Transport, Transport Flows, Railway, Network, Connections, Track, High Speed, Territorial Regulation, Strategic Planning.

MOTS-CLEFS: Infrastructures, Transport, Flux de transport, Chemins De Fer, Réseau, Points de Jonction, Voie Ferrée, Grand Vite, Aménagement du Territoire, Planification Stratégique.

RESUMEN

El ferrocarril es sin duda, una de las principales infraestructuras de transporte. La red o malla que conforma con sus diferentes líneas (vías) y puntos de conexión (estaciones y cruces), son un elemento principal a tener en cuenta a la hora de configurar cualquier modelo territorial. Del mismo modo los diferentes servicios y flujos de viajeros y mercancías, son un factor estratégico para el desarrollo económico y social de un espacio regional. Definir y analizar el proceso histórico y la estructuración de la red ferroviaria andaluza, es el motivo de este estudio. Una aportación de la Geografía del transporte y redes, al conocimiento estratégico de nuestra región.

SUMMARY

The railway is, without a doubt, one of the main transport infrastructures. The network, or web, formed by its different lines (tracks) and points of connection (stations and crossings) is a major element in the design of any territorial model. Moreover, the different services and flows of passengers and goods are a strategic factor in a region's economic and social development. This paper, a contribution from the Geography of Transport and Networks to the strategic understanding of our region, aims to define and analyse the historic evolution and structuring of the Andalusian railway network.

RÉSUMÉ

Les chemins de fer sont, sans doute, une des principales infrastructures de transport. Le réseau ou maille qu'ils forment avec ses différentes lignes et points de jonction (gares et carrefours), constituent un élément de premier ordre à prendre en compte pour élaborer un

1. Geógrafo. Delegación Provincial de Medio Ambiente de Granada. Junta de Andalucía.

modèle territorial. De même, les différents services et flux de voyageurs et de marchandises, sont un facteur stratégique pour le développement économique et social d'un espace régional. L'objet de la présente étude est de définir et d'analyser le processus historique ainsi que la structuration du réseau ferroviaire andalous. Elle se veut un apport de la Géographie du transport et des réseaux à la connaissance stratégique de notre région

1. INTRODUCCIÓN

Las Infraestructuras de transporte, constituyen un factor estratégico para el desarrollo económico y social de un territorio, por distribuir los servicios públicos al conjunto de la población, permitiendo la movilidad de la misma y de las mercancías, la comunicación y el acceso a la información. Asimismo, contribuyen a la vertebración y el equilibrio territorial. La planificación de las infraestructuras debe estar fundamentada en los objetivos y directrices generales de la ordenación del territorio.

La organización de Andalucía como Comunidad Autónoma supuso la modificación del modelo de planificación anterior, al adoptar la Junta de Andalucía como objetivo prioritario el articular internamente la región. En el nuevo modelo, el sistema de ciudades y sus correspondientes áreas de influencia definen, junto a los principales ejes de comunicación, el esquema de articulación territorial de Andalucía. La obra que mejor expresa el nuevo modelo territorial ha sido la realización del eje transversal tanto a nivel viario (A92) como el eje ferroviario. Por otra parte, el eje litoral del Mediterráneo, constituye por su dinamismo económico una pieza clave en el sistema urbano y productivo de la región.

Pueden señalarse cuatro determinantes principales del potencial de desarrollo de una región: la situación geográfica, la población, la estructura productiva y las infraestructuras. La consolidación de unas infraestructuras y un sector del transporte modernos es necesaria para el aprovechamiento de ese potencial. Las infraestructuras son, a la vez, soporte y elemento impulsor del desarrollo, ya que ordenan el espacio físico y permiten orientar e intensificar los flujos económicos. Por ello, tienen un efecto de arrastre sobre la estructura productiva que contribuye decisivamente al crecimiento económico regional, produciendo esta contribución efectos beneficiosos directos sobre el territorio.

En el caso de Andalucía, su posición geoestratégica se puede ver revalorizada en el nuevo contexto internacional, siempre que se produzca una progresiva equiparación en sus dotaciones de infraestructuras con los países industrializados, para las siguientes funciones:

- Punto de ruptura de carga respecto a las rutas internacionales de distintas modalidades de transporte, principalmente como lugar de paso para el tráfico marítimo entre el Océano Atlántico y el Mediterráneo, y entre los países del centro-norte de Europa y el Norte de África y América.
- Encrucijada y punto de intercambio entre los mercados de los países industrializados de la Europa Comunitaria y las regiones en vías de industrialización del Norte de África.

- Región mediterránea especializada para la localización de actividades económicas innovadoras y para los sectores en los que cuenta con ventajas comparativas en el mercado europeo: turismo, nuevas agriculturas o energías renovables.
- Región incluida en el grupo de países industrializados, con potencialidad para participar activamente en los procesos de transferencia tecnológica y cooperación al desarrollo de los países en vías de industrialización de la región y al exterior. Por ello, es posible pensar que las mejoras infraestructurales repercutirán en una mayor descentralización de actividades industriales y terciarias, tradicionalmente concentradas en las áreas urbanas, y por tanto, en un mayor equilibrio territorial.

Un mejor aprovechamiento de los recursos naturales para el desarrollo económico. Entre la amplia gama de recursos naturales que se podrán explotar con la mejora de las infraestructuras destacan los que interesan al sector turístico. La mejora de la accesibilidad es un elemento importante para mantener la competitividad en el mercado mundial de las áreas turísticas litorales; pero una amplia superficie del territorio regional se corresponde con áreas rurales interiores y de montaña que, pese a su potencial de desarrollo, apenas se han favorecido de la especialización turística de la región. Ello ha venido motivado, entre otros factores, por la baja accesibilidad entre la franja litoral y el interior de la región. Los nuevos esquemas de infraestructuras de transportes y comunicaciones y, en particular, el desarrollo de una nueva red ferroviaria, deben contribuir a superar esta situación, ofreciendo alternativas de futuro a estas zonas.

La mejora de la integración económica con los países de la Unión Europea y con el Norte de África. La nueva perspectiva de un único espacio económico europeo está desplazando de forma acelerada la noción clásica de competitividad entre economías nacionales, basada esencialmente en las ventajas comparativas entre empresas

Los elementos básicos del sistema regional de transporte y comunicaciones son: las redes infraestructurales, que sirven de soporte físico a la movilidad, y los servicios de transportes, que contribuyen poderosamente a organizar estas relaciones de movilidad. La comparación entre las características que presenta este sistema regional de transportes y comunicaciones, en países y regiones industrializados y en Andalucía, permite un diagnóstico general de los problemas y oportunidades del sector, realizado desde la óptica de la consecución de un sistema de transporte y comunicaciones bien articulado y adecuado a las características de las necesidades territoriales de la región (PETRUS BEY, J. M.-SEGUÍ PONS, J. M. 1991).

En Andalucía, la dotación general de redes de transportes en relación con su superficie y población está por debajo de la media comunitaria y nacional. *La red ferroviaria*² tiene unas dotaciones inferiores a la media nacional y comunitaria, debido

2. Conjunto de líneas, vías y estaciones de ferrocarril en un territorio.

a un discreto y poco homogéneo desarrollo histórico y a la supresión de servicios en las últimas décadas por falta de rentabilidad económica. Se trata de una red con niveles de servicio insuficientes por problemas de trazado y obsolescencia de los materiales en algunas de las líneas. Destaca, especialmente, la inadecuada articulación territorial entre el sistema portuario y la red ferroviaria (TEDDE DE LORCA, P. 1990).

2. EL MODELO TERRITORIAL DE ANDALUCÍA Y EL FERROCARRIL

El marco de enfoques, objetivos y principios del Modelo Territorial del P.O.T.A (Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía) se apoya en una interpretación de los elementos que se identifican como constitutivos de la estructura territorial de la región:

- El sistema regional de asentamientos de población (ciudades principales, ciudades medias, pequeñas ciudades, núcleos rurales, y otros asentamientos).
- El sistema de transportes y comunicaciones, constituido por las redes de infraestructuras y servicios básicos en la escala regional, soporte de las relaciones territoriales principales.
- La identificación y potenciación de los vínculos de relación entre los diferentes elementos o componentes del territorio está dirigida hacia un objetivo global de vertebración regional.

El resultado de todo ello es la formulación de una propuesta de organización del Sistema de Ciudades entendido como estructuras urbanas de relación con capacidad de conformar redes o sistemas territoriales. Esta propuesta comprende los Centros Regionales, las Redes de Ciudades Medias y la organización de los asentamientos rurales. Como una consecuencia directa de lo anterior, el Modelo plantea una segunda referencia constituida por el Esquema Básico de Articulación Regional, en el que se expresan las vinculaciones que se establecen entre los diferentes componentes del Sistema de Ciudades, y las propuestas de redes de transportes, siendo la red ferroviaria y su articulación una referencia obligada.

El transporte por ferrocarril ha experimentado un profundo cambio en los últimos años, de tal calibre que incluso ha supuesto una alteración de su concepción tradicional. El desarrollo y la puesta en servicio de los trenes de alta velocidad³, que circulan a más de 250 km/hora, e incluso pueden alcanzar mayores velocidades, suponen un cambio en las relaciones del ferrocarril con el resto de modos de transporte, y para distancias medias representa un fuerte competidor, tanto del transporte por carretera como del avión.

3. Modalidad ferroviaria con velocidades superiores a 250 km/h. Desde el 2000, entre 300 y 350 km/h 2º generación.

Con un trazado que tiene sus orígenes a mediados del siglo XIX, la red de ferrocarriles de Andalucía ha conocido en estos últimos años un doble proceso, tanto de cierre de las que presentaban una escasa rentabilidad, como de creación y apertura del nuevo trazado por el que transcurre el AVE⁴, Tren de Alta Velocidad, en el que se han invertido más de 400.000 millones de pesetas para lograr algo verdaderamente importante, unir por ferrocarril las ciudades de Madrid (Atocha) y Sevilla (con la moderna estación de Santa Justa) en menos de tres horas, la apuesta más ambiciosa que en este orden se ha llevado a cabo no sólo en Andalucía, sino en el conjunto del Estado español y es una de las líneas más utilizadas del conjunto de RENFE⁵ (POTA, 1990).

3. LA CONFIGURACIÓN HISTÓRICA DE LA RED FERROVIARIA ANDALUZA

En 1855, se promulga la primera Ley de Ferrocarriles. Esta ley, que suponía realmente la planificación de la red, al indicar que tendrían primacía los ferrocarriles que, saliendo de Madrid, alcanzasen los puertos y las fronteras del reino, determinó y confirmó la red radial, como primer factor geoestratégico relevante en los ferrocarriles españoles (WAIS, F. 1973).

En el momento de publicarse esta ley, Andalucía, sólo contaba con un tramo de ferrocarril, inaugurado en 1854, entre Jerez y el Puerto de Santa María, donde existía un embarcadero que permitía acortar distancias con el puerto de Cádiz. Se iniciaba de esta forma lo que posteriormente sería el principal eje de penetración en Andalucía por su extremo más al Sur, El siguiente tramo inaugurado es el Sevilla-Córdoba, siguiendo el curso del Guadalquivir, unos meses después se completa el tramo de Sevilla a Jerez, aunque por otra compañía, la “Compañía General de Crédito”, que adquiriendo posteriormente la Jerez-Cádiz formaría la línea Sevilla-Cádiz. La confluencia de estas dos líneas, la Sevilla-Jerez y la Sevilla Córdoba, en la ciudad de Sevilla y la falta de acuerdo entre las compañías para realizar una estación común, daría lugar a la existencia de dos estaciones con emplazamientos diferentes dentro de la ciudad, el primer despropósito territorial, aún en escala urbana. El siguiente tramo de esta línea, de Córdoba hacia la Meseta, se adjudicaría a, la compañía Madrid-Zaragoza-Alicante, en 1860, aunque el tramo que penetra en la región desde Córdoba-Venta de Cárdenas no se inaugura hasta 1866.

Al mismo tiempo, se inician las obras del segundo eje de carácter estructurante en la región, que en dirección Norte-Sur unirá Córdoba con Málaga. Se inician otros tres ramales de importancia: el que conecta la línea Córdoba Málaga con Granada, el que se dirige a conectar Córdoba con Almorchón y el transversal de Utrera a Osuna y La Roda. El primero de estos ejes, el Campillos-Granada (aunque posteriormente el

4. Alta velocidad española (1992)

5. Red de Ferrocarriles Españoles, monopolio fundado en el año 1941

enlace previsto en Campillos se sustituyó por Bobadilla), se inicia en 1863 por la misma compañía que tenía la concesión Córdoba-Málaga. La construcción se inició por sus extremos, terminándose los tramos de Bobadilla a Archidona y de Loja a Granada, mientras que el de Loja a Archidona no se terminará hasta 1874 (VEGA GONZÁLEZ, G. 1990).

La consecuencia, es una red concentrada en la mitad occidental de Andalucía, con trazado sinuoso, numerosos empalmes y nudos ferroviarios, en función de las iniciativas privadas, ligados al transporte de aceites, cereales o minerales españoles (WAIS, F. 1973).

A partir de 1870, el ritmo de construcciones desciende; tan sólo se concluyen algunos tramos, los de mayor dificultad, en las líneas antes citadas y que estaban pendientes de terminar. A estos años corresponden los pequeños tramos que completan las líneas Bobadilla-Granada, Bélmez-Córdoba y Marchena-Osuna, así como el enlace con Extremadura.

Después de este tiempo se modificará la estructura de las comunicaciones, pues al concluir una serie de tramos, se consigue integrar a través del ferrocarril a seis capitales andaluzas, aunque queden aún sin acceso ferroviario Jaén y Almería, la “Compañía de los Ferrocarriles Andaluces”, fue creada con la pretensión de reunir en una sola red, la mayor parte de las líneas que componían la red ferroviaria en Andalucía. De esta manera en 1880, un cuarto de siglo después, la red ferroviaria andaluza está prácticamente dividida en dos grandes compañías: La MZA⁶, que monopoliza el transporte hacia el Norte, y la de los Andaluces que monopoliza el tráfico hacia los puertos de Málaga, Cádiz y Sevilla. Ambas compañías compiten en la conexión horizontal entre la Andalucía Oriental.

Otro de los rasgos definidores de la trama ferroviaria andaluza, es que el ferrocarril se conciba como un medio de transporte de mercancías, lo que origina que se primen los trazados que conectan los centros de producción (mineros, agrícolas o industriales), con los de distribución (puertos principalmente) y no entre centros urbanos.

A finales del siglo pasado, las provincias de Andalucía Oriental adquieren el protagonismo. Las nuevas construcciones ferroviarias se concentran en tres grandes ejes: el Baeza-Algeciras, el Linares-Almería, y como parte del enlace de Murcia a Granada, el Almendricos-Baza. El primero, el gran eje Baeza-Algeciras de la Compañía de Andaluces surge en relación con la necesidad de escolleras para unas obras marítimas en Gibraltar.

El segundo eje que se construye en esta época por la Compañía del Sur de España es el de Linares-Almería de gran trascendencia, pues, además de comunicar a la capital de la provincia con el resto de la región (es la única capital de provincia sin ferrocarril), permite transportar los productos de las numerosas minas del trayecto a un puerto del Mediterráneo. Un último eje Almendricos-Baza, comienza a construirse en este período. A través del Valle de Almanzora, el último tramo de Baza-Granada se inaugurará en 1907 (VEGA GONZÁLEZ, G. 1990).

6. Compañía ferroviaria de Madrid-Zaragoza-Alicante.

Al terminar el siglo, salvo algunos tramos (Moreda-Granada y Guadix-Baza) la red ferroviaria andaluza está ya básicamente configurada en su trazado básico. Contiene incluso una serie de tramos y ejes transversales, de gran importancia para las conexiones interregionales, como el Marchena-Valchilión o Puente Genil-Linares que desaparecerán después.

Con el Estatuto Ferroviario de 1924 y con el Plan Preferente de Urgencia en la construcción de Ferrocarriles, se aceleraron algunos proyectos como el muy estratégico, de Gibraleón a Ayamonte. Pero en 1964, un informe del Banco Mundial recomienda el cierre de numerosas líneas, ramales y estaciones que estaban en obras avanzadas (Jerez a Almargen y Baeza a Utiel entre otras).

De esta manera se primaron las líneas de la red básica nacional (Madrid con las capitales) mientras que una serie de líneas que estructuraban internamente la región (Linares-Puente Genil, Almorchón-Córdoba, Almendricos-Baza-Guadix, Bobadilla-Granada y Utrera-La Roda) se explotaban en un mero mantenimiento, por lo que esta situación de abandono agravó su estado y provocó en muchos casos el cierre de 1985.

En planes posteriores, en la década de los 70, se actúa en renovación y electrificación de la red principal; así, se electrifican los tramos Córdoba-Sevilla, Sevilla-Huelva, Sevilla-Cádiz y Sevilla-Málaga. En cuanto a construcciones en este período destaca sobre todo la modernización en vía ancha del viejo trazado entre Málaga y Fuengirola, inaugurado en 1975-76, para cercanías de la costa del Sol.

En el Contrato-Programa (RENFE-Estado) 84-86 son consideradas muy deficitarias una serie de líneas en toda España que serán clausuradas a principios de 1985. En Andalucía, esta medida afectó a las líneas Jaén-Campo Real, Guadix-Almendricos, El Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda y, ya en 1987, Huelva-Ayamonte. Otras líneas como las de Utrera-La Roda y Bobadilla-Granada, conexión transversal de Andalucía y las de los Rosales-Zafra y Zafra-Huelva, conexión por la Sierra Norte con Extremadura, se han mantenido por la intervención de la Junta de Andalucía que contribuye a su sostenimiento (VEGA GONZÁLEZ, G. 1990).

A partir de la clarificación de competencias autonómicas, el nuevo sistema de distribución de competencias en materia de transportes ha permitido un nuevo proceso de concertación de la propia Junta de Andalucía con RENFE, en el que ya se contemplan objetivos y criterios de planificación de la red ferroviaria desde la óptica estrictamente regional. Estos objetivos serán recogidos en el Plan de Transporte Ferroviario PTF, en el Plan Estratégico Ferroviario de Andalucía PEFA y sobre todo en Plan Director de Infraestructuras de Andalucía PDIA que recoge los objetivos de articulación territorial del Plan de Ordenación Territorial de Andalucía POTA.

Se realizan obras de mejora de la infraestructura y modernización del equipamiento y señalización en numerosos tramos de la red principal, así como una remodelación de las redes arteriales y nuevas estaciones, entre las que destacan la de Jaén y la de Sevilla, que unificará un siglo y medio después en una sola estación el acceso a la capital regional. Del mismo modo que en la red de carreteras, donde la Junta de Andalucía ha considerado prioritario el eje Sevilla-Granada-Baza, en el transporte ferroviario se ha puesto especial interés en potenciar el eje transversal de Andalucía y mejorar el enlace de Málaga y Granada con la capital regional.

Pero la actuación de mayor envergadura, ha sido, sin duda, el nuevo acceso a Andalucía por Brazastortas, por donde discurre la línea de Alta Velocidad. El AVE se gesta a partir de la nueva Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987 y su Reglamento de 1989, con una parte dedicada al ferrocarril, la aprobación del PTF, en abril de 1987, y la firma de un nuevo Contrato-Programa para el período 1988-1991, suscrito por el Estado y RENFE en abril de 1988, y el acuerdo del Gobierno de diciembre de 1988 aprobando la introducción del ancho de vía internacional UIC (1,43 m) en la red nacional ferroviaria, establece el marco en el que surge y empieza a desarrollarse en España la Alta Velocidad.

El Plan de Transportes e Infraestructuras Ferroviarias –PTIF– que surgió como instrumento de planificación estratégica con horizonte en el año 2000, es un plan realmente innovador dentro de los diferentes planes ferroviarios habidos en España, ya que ha supuesto una ruptura con relación a los precedentes, al introducir una serie de actuaciones en infraestructura que han llevado consigo la modificación de una parte de la red actual. Por su parte, el reciente Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 deja establecido lo que podría denominarse, con cierta cautela, el Esquema Director de la Red Ferroviaria de Alta Velocidad.

Entre sus actuaciones específicas se incorporaba la construcción de un nuevo acceso a Andalucía (variante Brazastortas-Córdoba), que permitiera solucionar el cuello de botella más importante de la red andaluza, en principio fue el único tramo de la red que se proponía para una velocidad máxima de 250 km/h y que suponía un acortamiento de la distancia Norte-Sur próximo a los 100 Km.

La construcción del AVE ha supuesto una nueva etapa en los esquemas viarios de la región, pues entre otras novedades ha introducido el ancho de vía estándar europeo (UIC), diferente al estándar español.

3.1. *La Alta Velocidad Andaluza*

En cuanto a la red ferroviaria en Andalucía, tiene en la actualidad la siguiente estructura y funciones: un corredor de Alta Velocidad Sevilla-Córdoba-Madrid, con ancho internacional e independizado del resto de la red, a la que accede desde dos intercambiadores situados, al norte de Sevilla capital y sur de Córdoba capital respectivamente.

Su creación ha supuesto una importante actuación de equilibrio territorial en el Estado español, que ha permitido incorporar Andalucía al proyecto de Red Europea de Alta Velocidad. Pese a su carácter de red independiente, el corredor de Alta Velocidad presenta oportunidades para difundir en el territorio sus ventajas. Su ampliación con el proyecto de nuevo trazado entre Córdoba y Málaga podría tener a su vez claros efectos positivos en las conexiones desde Almería-Granada a través de Bobadilla y Jaén a través de Córdoba

Desde un punto de vista territorial, la introducción del AVE en la estructura económica de la región ha supuesto, con las debidas cautelas (solo está desde 1992). Los siguientes efectos: