

**Título:** EVOLUCIÓN, PERSPECTIVAS Y REPERCUSIONES DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL Y SOSTENIBLE EN ANDALUCÍA

**Nombre:** Gavira Narváez, Antonio

**Universidad:** Universidad de Sevilla

**Departamento:** Geografía física y análisis geográfico regional

**Fecha de lectura:** 14/10/2011

**Programa de doctorado:** Geografía

**Dirección:**

- > **Director:** Jesús Ventura Fernández
- > **Codirector:** GABRIEL CANO GARCIA

**Tribunal:**

- > **presidente:** JUAN ANTONIO CÓRDOBA ORDÓÑEZ
- > **secretario:** JOANA MARÍA PETRUS BEY
- > **vocal:** JUAN ANTONIO MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ
- > **vocal:** ROSA MARÍA JORDÁ BORRELL
- > **vocal:** Manuel Jesús Marchena Gómez

**Descriptores:**

- > SERVICIO DE FERROCARRILES
- > MOVILIDAD SOCIAL
- > POLITICA DE TRANSPORTES
- > DESARROLLO REGIONAL

**El fichero de tesis** ya ha sido incorporado al sistema

**Localización:** EL SERVICIO DE DOCTORADO, UNIVERSIDAD DE SEVILLA

**Resumen:** El transporte ferroviario de viajeros ha adquirido en los últimos años una progresiva importancia, convirtiéndose en un elemento esencial en la movilidad cotidiana de algunos espacios urbanos. La relevancia alcanzada es consecuencia de los cambios que se han producido en los desplazamientos que realiza la población, destacando los motivos laborales y el acceso a bienes y servicios. Esto ha propiciado que actualmente se intente mejorar su organización, gestión y optimización.

La aparición de los transportes urbanos, entre ellos el ferroviario, surgió paralelamente al desarrollo de la ciudad industrial, cuando se conforma el territorio ajustado a las necesidades de consumo y producción (MIRALLES-GUASCH, 2002). Estos cambios propiciaron nuevas demandas de desplazamiento más veloces y ajustadas a una población que si en un primer momento trabajaba y vivía en espacios adyacentes, con el tiempo terminará

haciéndolo en ámbitos distantes, debido al crecimiento urbano extramuros.

Éstas son las principales secuelas del nuevo modelo de crecimiento, originado desde mediados del siglo XX. El hecho de tener que trabajar en otra localidad no sólo supone la incomodidad de desplazarse cotidianamente, sino la necesidad de recurrir a algún medio de transporte. Éste suele ser generalmente el vehículo privado, que es utilizado indiscriminadamente para estos viajes, así como para distancias medias dentro del mismo municipio.

El uso extendido del automóvil es la principal consecuencia de la escasez de medios públicos de calidad que puedan captar estos desplazamientos. Este modelo de crecimiento se ha traducido en una pérdida constante de la calidad de vida de los ciudadanos, que observan cómo, con el paso de los años, tardan más tiempo en recorrer distancias similares en las horas puntas de tráfico. Además, el uso masivo del automóvil ha propiciado, entre otros inconvenientes, el aumento de la contaminación, enfermedades relacionadas con la polución y el ruido, segregación social o deterioro de edificios singulares.

La principal medida para mitigar esta situación es la creación de alternativas al vehículo privado que hagan atractivo su uso en tiempo, periodicidad, comodidad y precio. Éstas pasan irremediamente por la potenciación de los transportes públicos, centrados en los ferroviarios, pues facilitan la canalización de la movilidad urbana e interurbana, completada con otros medios como el autobús, la bicicleta o ir a pie.

La historia del ferrocarril en España viene marcada por la construcción tardía de las primeras líneas ferroviarias, a pesar de existir algunos ensayos coetáneos a los movimientos británicos iniciales. Las primeras concesiones se formalizaron en Andalucía para construir los trazados entre Jerez de la Frontera y El Portal en 1829, así como entre Jerez y el Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda en 1830. Desgraciadamente los proyectos fracasaron por falta de capital. El ferrocarril no empezó a recorrer la geografía española hasta que fue aprobado el permiso solicitado por José María Roca en 1843, inaugurándose en 1848 el trazado entre Barcelona y Mataró.

El error en la elección de ancho de vía y la construcción de una red radial serán los principales problemas que han condicionado la versatilidad del entramado español y andaluz. Esta discutible postura determinó el desarrollo de regiones periféricas como la andaluza, pues la disposición de redes radiales tanto para las carreteras como para el ferrocarril provocó que las conexiones interprovinciales fuesen complicadas.

El perfeccionamiento de los medios de transporte mecánicos, principalmente el ferrocarril en el siglo XIX, trajo consigo la incorporación del tren y el tranvía al trazado urbano de muchas ciudades, como en Sevilla, Cádiz o Málaga. Esto determinó la morfología y la funcionalidad urbana, pues desplazó a las viejas diligencias, ómnibus y carricoches.

La construcción de la incipiente red ferroviaria y de sus estaciones no desaprovecharon las oportunidades de emplazarlas en núcleos donde pudiesen atraer viajeros y mercancías. Esto favoreció que la mayoría de los núcleos andaluces más poblados antes de la Guerra Civil dispongan, o hayan tenido, estación de ferrocarril. Los inversores que apostaron por el medio buscaron que la rentabilidad fuese rápida. La red ferroviaria se extendió vertiginosamente por gran parte de Andalucía, superándose el centenar de municipios que han tenido servicios ferroviarios o tranviarios. Por ello, las nuevas estaciones se procuraron situar en grandes ciudades, en núcleos agrarios o mineros, con una producción de materias primas considerable, y cerca de grandes puertos. La rápida implantación del ferrocarril en Andalucía durante el siglo XIX propició la articulación del vasto territorio andaluz (más de 87.000 km<sup>2</sup>) en pocas décadas. No obstante, la escasa planificación, el pobre mantenimiento de las infraestructuras y la aparición del automóvil provocó que el medio fuese languideciendo hasta el nuevo impulso que se viene realizando desde finales del siglo XX.

El Estado de las Autonomías ha favorecido el impulso y la modernización de la red ferroviaria andaluza gracias

a los acuerdos establecidos entre la Junta de Andalucía, Renfe y Adif. Esta nueva situación fue refrendada con la construcción de la primera línea de Alta Velocidad entre Madrid y Sevilla por parte del Gobierno Central (1992), dotando a la red de un halo de modernidad y utilidad que había ido perdiendo durante el régimen anterior. Además, su construcción implicó un cambio de mentalidad que ha impregnado a la sociedad y a las administraciones que gestionan en la actualidad el entramado ferroviario.

No obstante, las intervenciones emprendidas están condicionadas por las decisiones tomadas durante la conformación de la red, que en su mayoría fueron poco afortunadas (CARBONELL ROMERO, 1990). La principal consecuencia condujo a la pérdida progresiva de competitividad del ferrocarril a favor del transporte motorizado privado, a partir de la segunda mitad del siglo XX. El resultado fundamental fue la fuerte inversión en la construcción y adecuación de las infraestructuras viarias y en una ínfima para las ferroviarias.

Las secuelas se han dejado notar en el papel secundario que ocupa el ferrocarril en la mayoría de las regiones españolas, excepto en aquellas capitales de provincia que han generado extensas aglomeraciones, ya que los problemas de tráfico han potenciado la consolidación de las redes de transporte ferroviario urbano e interurbano. A pesar de ello, Andalucía cuenta con los servicios de Cercanías menos extensos de España, aunque es uno de los espacios más metropolitanizados (VALENZUELA MONTES, 2009). Así, las tres redes actuales (Sevilla, Málaga y Cádiz) dejan fuera a ciudades de un tamaño medio con una demanda potencial bastante elevada.

No obstante, el futuro de la red es esperanzador, pues documentos como el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (2007-2013) convierte a los diferentes modos ferroviarios en los ejes del transporte colectivo en la región. Las principales actuaciones que proponen se decantan por la extensión de los servicios de Cercanías a todos los centros regionales, el fomento de los ferrocarriles metropolitanos como el metro o el tranvía, la ampliación de la red de Alta Velocidad y la modernización de los trazados que prestan servicios de Media Distancia. Sin embargo, existen espacios que no son atendidos directamente y que debido a su peso demográfico puede ser aconsejable su inclusión dentro del entramado ferroviario regional.

En la propuesta final de red ferroviaria para Andalucía se han tenido en cuenta las líneas actuales, las planificadas y los corredores en estudio. Estos trazados se han completado con una serie de propuestas, una vez analizadas las necesidades que seguiría presentando la red. De este modo, la hipotética construcción de estas líneas y el mantenimiento del entramado actual posibilitaría que cerca del 60% de la población andaluza estuviese a menos de 5 minutos de una estación de ferrocarril.

El potencial de los trazados ferroviarios va más allá de su uso, ya que cuando han sido desmanteladas las infraestructuras por la pérdida de viabilidad económica se han reconvertido en algunos casos en Vías Verdes. Éstos son recorridos idóneos para practicar actividades lúdicas, debido a sus suaves pendientes y a sus curvas abiertas, heredadas de las exigencias constructivas del primitivo uso ferroviario (AYCART LUENGO, 2007b). Por tanto, se puede señalar como el ferrocarril se ha transformado en una alternativa rescatada del pasado para los problemas de movilidad que presenta actualmente la población, lo que puede facilitar que los próximos años sean previsiblemente los más prolíferos del ferrocarril. Los principales factores que influirán en su éxito serán la búsqueda de la vertebración interior y exterior de la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como la potenciación de un amplio acceso de la población regional.