

La Red de Transportes y Comunicaciones en Andalucía.

José Juan Galán Delgado.

Decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía Occidental.

1. INTRODUCCIÓN.

Se trata aquí de una breve exposición, sobre el sistema de transportes y comunicaciones de Andalucía.

Las disponibilidades de espacios obliga a apuntar algunos temas, que por sí solos exigen un tratamiento más extenso y que deben ser objeto de un trabajo concreto.

No obstante, hemos procurado incluir las ideas principales, relacionadas con éstos de tanta importancia para Andalucía.

El planteamiento de una política de transportes, se puede realizar con dos criterios básicos:

El primero de ellos, consiste en satisfacer la demanda que va apareciendo en cada momento.

En el otro la realización de una programación de transportes, se considera como un instrumento de la política económica.

Con el simple enunciado de los mismos, se aprecia la diferencia entre ambos.

Mientras el primero se basa en seguir pasivamente la evolución del transporte, tomándolo como una variable exógena, el segundo profundiza en sus planteamientos y asume un papel básico en la formación de las relaciones socioeconómicas y en la ordenación del territorio, al tiempo que utiliza las grandes inversiones necesarias, dentro de la política económica global.

En los momentos actuales, con una reconversión industrial apenas comenzada, las directrices estatales, tienden a mejorar las infraestructuras existentes, antes que a realizar obras nuevas de cierta envergadura.

Esta circunstancia influye negativamente en Andalucía, cuyo nivel de infraestructura se encuentra por debajo de la media española y condiciona una política de transporte, más próxima a la satisfacción de la demanda, que al segundo criterio antes expuesto.

No obstante dentro de la obligada coordinación entre la planificación estatal y autonómica, habrá que seleccionar algunas obras singulares,

cuya influencia tanto para Andalucía como para el conjunto de España, les hacen acreedoras de dicho tratamiento, al margen de la demanda actual.

Como introducción a la exposición del programa propiamente dicho, hay que dejar constancia de dos ideas fundamentales que deben presidir toda política de transportes.

En primer lugar la red de transportes es un conjunto que debe funcionar de modo integrado, en el que participan diferentes medios de transporte.

No puede haber una política de puertos, desconectada de la de carreteras y de vías férreas, ya que el ciclo total del transporte es un todo, donde los diferentes medios utilizados, contribuyen a un objetivo común.

Así pues, la coordinación entre todos ellos y especialmente, los puntos de enlace, han de estudiarse con una visión global.

La otra idea, hace referencia a la separación existente entre lo que es la construcción de las diferentes infraestructuras de transporte y la explotación de las mismas.

Es una situación tradicional en España, donde el tema del transporte, se encuentra disperso entre diferentes Organismos.

La Junta de Andalucía también tiene un planteamiento similar, a semejanza de lo que sucede en la Administración Central.

Una posible solución reside, en la creación de una Comisión del Transporte, donde estén presentes las diferentes Consejerías y Organismos implicados, así como una representación de los diferentes usuarios y cuya presidencia, esté enlazada directamente, con la propia Presidencia de la Junta de Andalucía.

En este planteamiento global del transporte, no sólo se incluyen las diferentes redes y su explotación, sino también elementos tan importantes, como las estaciones de autobuses, terminales marítimas de pasajeros y los almacenamientos especializados: silos, cámaras frigoríficas, etc.

Con estas ideas previas, podemos ya abordar unas directrices de actuación, que para mayor claridad expositiva, desglosamos en planes territoriales y en programas específicos.

2. PLANES TERRITORIALES.

El transporte considerado como el traslado de viajeros y mercancías, se realiza a través de un espacio y por tanto admite diferentes niveles de actuación, en función del mismo.

Para ello, vamos a partir de la célula básica que es la comarca, para a partir de ella, alcanzar los ámbitos más extensos.

Comarca.

El Plan Económico de Andalucía, asigna a éstos, un papel básico, en el análisis de las necesidades y en la asignación de recursos. La red de transportes, debe garantizar como mínimo el enlace adecuado, de los diferentes municipios, con la cabecera y a continuación la unión de ellos entre sí.

En el caso de que exista una extensión de ferrocarril en algunos de ellos, aunque no sea la cabecera, se debe remodelar, como estación de toda la comarca.

En las cabeceras se construirá una estación de autobuses y un centro de carga para mercancías por carretera, además de los almacenes especializados, que se acomoden a las necesidades de producción y consumo de la comarca, silos y cámaras frigoríficas entre ellos.

Como programa piloto, se deben seleccionar tres o cuatro comarcas de características diferentes, entre aquéllas que tienen más avanzado su proceso de constitución como tales.

Provincia.

Hay que distinguir el tráfico interior de la capital de provincia y sus cercanías, del que tiene lugar en el resto del territorio provincial.

La coordinación entre los Ayuntamientos de las capitales de provincia y la Comisión de Transportes de Andalucía antes citada, es obligada en la planificación de las principales vías de salida y en el establecimiento de las rondas exteriores, para las cuales se ha de reservar el espacio suficiente con la debida antelación.

Ello permitirá en su momento, realizar estas obras sin que aparezcan edificaciones u otros obstáculos que lo dificulten.

En el plan de transportes de cercanías, tanto en ferrocarril, como en autobús, ha de ser objeto de un estudio específico, ya que la tendencia actual, presenta a las capitales de provincias, dentro de las comarcas con evolución más favorable.

En el resto de la provincia tendrán carácter preferente los enlaces de las cabeceras de comarca con la capital y de ellas entre sí, facilitando la unión de cada cabecera, con las de su entorno más próximo.

Conviene aclarar aquí, que en este tratamiento territorial de la red de transporte, los diferentes niveles considerados, pueden superponerse. Así la unión entre dos municipios de una comarca, puede realizarse a través de la propia red provincial, o incluso mediante algunos de los ejes principales, a los que haremos mención más adelante. Se trata de que existan al menos los itinerarios que se han citado, con unas condiciones de sección y trazado adecuados.

En las capitales de provincia se deben construir estaciones de autobuses y centros de carga, para el transporte por carretera. Asimismo es necesario asignar a cada capital, una zona de aparcamiento para vehículos pesados, que actualmente se realiza por todo el entramado urbano.

Donde sea posible este aparcamiento irá al lado del centro de carga antes mencionado.

Comunidad Autónoma.

Andalucía es la más extensa de todas las Comunidades Autónomas de España, por lo cual la red de transportes tiene una importancia especial para su vertebración.

Los ejes principales de comunicación están formados por el Valle del Guadalquivir, las llanuras interiores: Vegas de Antequera y Granada, Hoya de Baza y el eje litoral.

En sentido vertical las de Sevilla-Mérida, Córdoba, Málaga y Bailén-Madrid.

A estos ejes principales hay que añadir otros como los de Jerez-Cartagena y el de Ecija-Marchena-Utrera.

En nuestra opinión esta red se puede estructurar a partir de lo que he denominado en otros trabajos el Rombo Básico, formado por los vértices de Córdoba, Granada, Málaga y Sevilla.

Tanto su perímetro, como las diagonales: Sevilla-Granada y Córdoba-Málaga, forman un esquema de partida, que permite compensar las mejores comunicaciones existentes en Andalucía-Oeste, donde el núcleo de Sevilla, enlaza fácilmente con Huelva, Cádiz y Córdoba.

En el otro extremo, Jaén se relaciona con Córdoba y con un trazado más sinuoso con Granada.

Almería en eje litoral se une a Málaga y con Granada, en la zona interior a través de Guadix y en la costera desde Salobreña por uno de los ejes verticales.

Hay que destacar la gran vía de penetración que proporciona el Valle del Guadalquivir, cuya elevación sobre el nivel del mar, no alcanza la cota 200 hasta las proximidades de Andújar.

Del mismo sólo quedan desconectados Granada, Málaga y Almería, ya que Huelva tiene una buena relación con Sevilla a través del Condado, aunque sigue pendiente su enlace con Cádiz, mediante un itinerario alternativo, al existente ahora, que obliga a pasar por Sevilla.

A lo largo de este valle es necesario establecer una vía de doble circulación tanto para carretera, como para ferrocarril.

El eje litoral representa el otro elemento importante con los núcleos de las bahías de Cádiz y Algeciras y Costa del Sol, Málaga y Almería.

Ambos ejes tienen un punto común en Cádiz y se unen a través de los itinerarios Málaga-Córdoba y Motril-Bailén.

La mayoría de estos itinerarios permanecen como competencia de la Administración Central, por lo cual es necesario una coordinación con la Junta de Andalucía, donde al menos se tengan en cuenta el posible orden de prelación.

El eje horizontal intermedio es fundamental para la relación entre los núcleos principales de Sevilla, Málaga y Granada, que forman parte del Rombo Básico antes citado y colaboran a la vertebración de Andalucía en la dirección Este-Oeste.

Córdoba, de acuerdo con lo indicado más adelante, está llamada a ser el punto básico de enlace entre Andalucía y la Meseta.

El transporte aéreo interior con líneas regulares, no se justifica si existen medios para un buen transporte terrestre, tanto por carretera, como por ferrocarril.

Quizás el caso de Almería, admite una comunicación complementaria al expreso recientemente inaugurado mediante un enlace aéreo, con una frecuencia semanal, que puede aumentarse en función del tráfico.

Andalucía resto de España.

El enlace principal hacia el Norte, es actualmente el de Despeñaperros, con una ubicación

bastante descentrada respecto a los puntos de origen del transporte.

Tiene además otro inconveniente, como es que entre Córdoba y Madrid recorre más de 400 Km. sin enlazar a otras capitales de provincia.

Esta comunicación básica hacia el Norte debe realizarse desde Córdoba o sus proximidades, para transcurrir por Puertollano, Ciudad Real y Toledo, hasta Madrid.

Aparte de disminuir las distancias entre Madrid y Andalucía, este itinerario articula en el mismo eje, a las ciudades antes citadas, por lo que es un proyecto de interés para ambas Comunidades Autónomas.

La parte correspondiente a Andalucía está formada por el tramo de Córdoba hacia Brazatortas, en lo que se refiere a ferrocarril y por el trazado previsto para la Autopista Madrid-Andalucía. Ambos proyectos no tienen una fecha ni siquiera estimada, pero desde nuestro punto de vista sería sin duda alguna, el enlace más importante hacia el Norte. Al descartarse la ejecución del Plan de Autopistas, el sustituto es el desdoblamiento de la Nacional IV, que adolece del defecto de excentricidad ya citado.

En la misma dirección existen las de Despeñaperros, cuyo desdoblamiento de carretera se inaugurará próximamente y el enlace con Extremadura, que tiene pendiente, una variante de importancia, como es la Cuesta de la Media Fanega.

En ferrocarril, el desdoblamiento de Despeñaperros, no se ha realizado ante la expectativa del nuevo enlace desde Córdoba. El resultado concreto, es que no se ha construido ninguno de los dos.

Hacia Extremadura los dos enlaces confluyen en Zafra, con un ramal hacia Huelva y otro hacia Los Rosales.

Son deficientes las comunicaciones con Levante, y para superarlo habría que mejorar la carretera Bailén-Albacete por Villacarrillo. Para el enlace ferroviario, habría que poner en explotación el de Baeza-Utiel, cuya infraestructura se encuentra realizada en gran parte.

Las comunicaciones por carretera se completan con la de Granada a Murcia por Guadix y Baza, que es continuación del eje horizontal intermedio y la carretera desde Almería, que es la prolongación del eje litoral.

Las posibilidades del tráfico de cabotaje, no están suficientemente desarrolladas, pues hay cinco capitales andaluzas, que son accesibles en barco.

Este sistema de transporte permite también un enlace fácil con toda la España perisférica y su

menor velocidad específica, está en gran parte compensada por su menor coste.

Entre los puertos, destaca especialmente el de Algeciras-La Línea, cuyas condiciones naturales lo hacen indiscutiblemente, el principal puerto del Sur de España.

Aunque su movimiento es importante, sus posibilidades están limitadas, por las deficientes vías terrestres.

Es fundamental un nuevo enlace ferroviario de vía doble hacia el valle del Guadalquivir, que permita la unión con el centro de España, a través del tramo Córdoba-Brazatortas.

En cuanto a carretera, hay que desdoblarse la recientemente modernizada, que a través de Los Barrios, como núcleo central de la Bahía, penetra hasta enlazar con la de Jerez-Cartagena.

El transporte aéreo cuenta en Andalucía, con una red amplia de aeropuertos, donde quizás deba mejorarse el de Jerez o realizar uno nuevo que sirva a la Bahía de Cádiz y a la de Algeciras.

El de Córdoba tiene ciertas limitaciones de tráfico y su evolución futura, estará condicionada en parte, a la mejora de los enlaces terrestres.

Internacional.

Los transportes terrestres se reducen a Portugal, especialmente a través de Ayamonte y Rosal de la Frontera.

Al parecer, está próximo a construirse el puente sobre el Guadalquivir, lo que aumentará el tráfico en la costa de Huelva. Ello obliga al acondicionamiento del itinerario entre Ayamonte y la Autopista Sevilla-Huelva de forma que no se interfiera el tráfico de paso, con el local de la banda costera, que es especialmente intenso en verano.

El tráfico marítimo internacional, tiene ya una fuerte presencia en los puertos andaluces, cuyo movimiento debe aumentar con la mejora de los transportes terrestres complementarios, así como con la promoción exterior y la mejora de la gestión portuaria.

Finalmente el tráfico aéreo internacional, tiene una fuerte incidencia, especialmente en el turismo que nos visita.

La evolución futura, puede aconsejar la creación de un gran aeropuerto regional para las relaciones internacionales, reservando el resto para los vuelos interiores.

3. PROGRAMAS ESPECÍFICOS.

Una vez planteados los diferentes niveles de nuestra red de transportes, según un criterio territorial, en el otro gran apartado de esta ponencia, se exponen una serie de programas concretos, que pueden ser acometidos, con una dotación presupuestaria más reducida, que la correspondiente a la ejecución de grandes tramos de itinerarios.

Rondas periféricas y vías de salida en las grandes ciudades.

En coordinación con los respectivos Ayuntamientos, hay que realizar las rondas de circulación periférica, como las previstas para Málaga.

Al mismo tiempo, hay que definir con un horizonte amplio, el trazado de las rondas futuras, de forma que en su momento, se pueda disponer de ellas.

Complementarios con las rondas, son los itinerarios principales de salida, cuya sección debe ser de tipo autovía, con calzadas laterales de servicio, donde ello sea posible.

Estos tramos deben prolongarse paulatinamente para facilitar el tráfico de cercanías y en su momento unirse a los desdoblamientos previstos, en los tramos no urbanos de la red principal.

Como ejemplo, podemos citar las salidas de Granada hacia Málaga, que absorbe gran parte del tráfico local de la Vega.

En Sevilla se puede prolongar el desdoblamiento de la Nacional IV, hasta enlazar con la futura variante de Carmona, que también se debe realizar en forma desdoblada.

En este grupo se deben incluir también algunas zonas de tráfico intenso, como las bahías de Cádiz y Algeciras, donde se deben efectuar el desdoblamiento entre el Puerto y Chiclana de la Frontera y entre Algeciras y La Línea.

Restablecimiento de vías lentas.

Se produce una mejora sustancial en el tráfico, con el establecimiento de vías para tráfico lento, tal como puede apreciarse en los accesos a Málaga a través del cauce del Guadalmedina.

Este programa de vías lentas, debe extenderse a toda la red básica, aunque tiene especial importancia en las carreteras que unen el litoral, con el eje transversal intermedio, como el ejemplo citado, al cual se debe añadir el tramo de Salobreña a Granada.

En general se pueden incluir en este programa, numerosos tramos de longitud variable que se extienden por toda la red.

Variantes y desviaciones.

Estas obras que afectan a tramos muy localizados, se pueden realizar con un enfoque centrado únicamente en la zona afectada.

Las desviaciones de Arahál, Puebla de Cazalla y Osuna, son un ejemplo entre otros que se pueden incluir en este programa.

Supresión de pasos a nivel.

En este tema se han realizado ya numerosas obras y es un ejemplo de la flexibilidad de este tipo de programas, que solucionan problemas concretos, sin tener que esperar a la modernización de todo el tramo al que pertenecen.

Para el futuro, habrá que ampliar su aplicación a los cruces existentes en las redes de menor intensidad, especialmente en el cruce con las líneas férreas principales.

Mejoras localizadas.

Se incluyen aquí obras muy puntuales, como son la mejora de cruces e incorporaciones y la supresión de curvas peligrosas.

También tienen cabida en este programa, la ampliación y mejora de obras de fábrica, como paso previo a la modernización que se realice en su día de todo el itinerario donde se encuentran estas obras.

Los apartados anteriores, no constituyen en modo alguno, una alternativa a las mejoras necesarias en toda la red, pero permiten en una época de penuria presupuestaria, la eliminación de dificultades concretas, que se pueden abordar con anualidades más reducidas.

Finalmente queremos hacer referencia a unos programas específicos, que inciden en el tráfico de mejoras y mercancías de forma importante en la utilización de dicha red.

Estaciones de autobuses.

El programa debe alcanzar, desde las capitales de provincia, hasta las cabeceras de comarca.

A través de ellas se facilita el tráfico de viajeros y su incidencia en la localidad donde se establecen, se extiende a otros sectores tales como el comercio y la hostelería.

Centros de transportes por carretera.

A través de ellas se puede mejorar la gestión del transporte de mercancías por carretera, especialmente cuando no se trate de cargas a camión completo.

Anejo a estos centros, se debe establecer una zona de aparcamiento y servicios especializados en vehículos pesados ya que hasta ahora, apenas existen zonas dedicadas a ellos y el problema que su aparcamiento representa no se ha intentado solucionar de una forma específica.

Redes de almacenamientos especiales.

Algunas mercancías, por su propia naturaleza, obligan a unos almacenamientos especiales, que actúan como elementos reguladores entre la producción y la demanda. Los silos y las cámaras frigoríficas, quizás sean los tipos más representativos.

Parte de estas necesidades se solucionan por los propios interesados, sobre todo cuando utilizan volúmenes importantes, pero queda una parte considerable del comercio, que necesita contar con estas instalaciones para una mayor flexibilidad del movimiento de productos.