

Autovía Sevilla-Baza: Instantánea a su razón de ser

Manuel Ríos Pérez

Jefe del Servicio de Inversiones Públicas
Secretaría General de Economía de la
Consejería de Economía y Fomento.

El hecho histórico de la transformación constitucional del Estado Español, que a finales de 1978 pierde su anterior condición de «centralista» para pasar a ser lo que se ha denominado «Estado de las Autonomías», ha afectado de modo trascendental no sólo a los aspectos meramente políticos sino también a los de índole económico-social.

En lo que concierne a su red viaria —como entramado infraestructural de carácter económico— dicha afección es particularmente acusada, por cuanto las acciones prioritarias en materia de carreteras se limitaron durante las etapas precedentes a potenciar los ejes radiales, es decir, las vías que comunican la capital de España con las capitales de provincias más importantes, así como a acondicionar los accesos a las grandes ciudades y los itinerarios periféricos en las áreas de mayor nivel de desarrollo.

Los criterios de actuación venían, pues, condicionados por esa estructura radial del sistema viario español, cuyo punto central es Madrid, y por la necesidad de mejorar aquellos tramos donde el tráfico superaba la capacidad de la vía.

Así, el «capital fijo» creado en carreteras habría que enmarcarlo en el concepto de «infraestructuras de acompañamiento» (forzadas por la demanda real de una zona) y rara vez se trataba de «infraestructuras de impulsión» (favorecedoras del desarrollo económico general de un determinado territorio).

Como es obvio, esta política no propiciaba el deseable equilibrio económico de las regiones y comarcas españolas, sino que, por el contrario, coadyubaba a incrementar el diferencial de desarrollo existente entre las de mayor progreso y las menos favorecidas.

Este último es el caso de la Comunidad Autónoma de Andalucía, cuya infraestructura viaria resulta a todas luces deficiente y orientada de forma centrífuga, dificultando en grado sumo las interconexiones entre los centros de actividad de la región,

e incluso la comunicación social intraregional, como ocurre, por ejemplo, con Almería respecto a las provincias occidentales andaluzas.

Se produce de este modo —al igual que en alguna otra región europea— lo que se ha convenido en llamar «efecto secante o de absorción» de los grandes centros distribuidores, tanto de materias primas como de productos acabados, sobre la economía andaluza sin que el «valor añadido» se incorpore dentro de la Comunidad Autónoma.

Además debe tenerse en cuenta la configuración geográfica-territorial de Andalucía, cuya dimensión este-oeste duplica con exceso la norte-sur, así como la hasta ahora escasa interrelación económica entre sus provincias orientales y occidentales, tal vez debido a esa baja accesibilidad existente entre ambas zonas; todo lo cual ha impedido su integración espacial, técnica y económico-social y el desarrollo del potencial endógeno andaluz.

Resulta, por tanto, evidente la urgencia de establecer un eje transversal viario con características técnicas suficientes (autovía) para que se produzca esa integración de las áreas orientales y occidentales de la región, como condición necesaria para el «despegue» económico de nuestra Comunidad Autónoma.

Esta vertebral infraestructura —que, por obvias razones, ha de apoyarse en el actual CN-334, de Sevilla a Granada— queda, pues, justificada más por su función integradora del territorio e impulsora del desarrollo global de Andalucía, proporcionando esenciales «economías externas» a las actividades económicas privadas y públicas de la región, que por las actuales intensidades de tráfico en los diferentes tramos de carretera existente; aunque es cierto que en la prognosis del mismo ha de tenerse en consideración no sólo su tendencia natural sino fundamentalmente el tráfico inducido, atraído y generado por las nuevas condiciones.

Bajo las premisas de la integración territorial,

cabe aludir —como complemento preciso a la construcción del eje viario transversal— los acondicionamientos de algunas de sus vías adyacentes, al objeto de lograr también una mayor relación entre importantes áreas al norte y sur de la autovía, toda vez que a esos tramos de carreteras no se les prestó la atención que merecen. Como ejemplos, pueden ser citados los itinerarios Guadix-Almería, Jerez-Antequera y Montoro-Estepa.

Ciñéndonos de nuevo a la autovía Sevilla-Granada-Baza, hay que recordar que ésta formará parte del importante «corredor» que enlazará el sur de Portugal desde el futuro puente internacional sobre el Guadiana, en Villareal de San Antonio (Portugal) y Ayamonte (España), con la autopista del Mediterráneo en el Levante español, a través de la prevista autopista española Huelva-Sevilla, la reiterada autovía andaluza y la conexión estatal Baza-Puerto Lumbreras (Murcia).

Será éste un «brazo» de acercamiento de la Europa Comunitaria a su singular región sureña, plena de atractivos y latente en su potencialidades. Será un «cauce» abierto al dinamismo económico, endógeno y exógeno, de nuestra Comunidad Autónoma. Será un «instrumento» seguro de revitalización, en modernidad y progreso, para su histórico ser social.

Pero, en este intento de instantánea, quedarían sombras sobre la autovía en marcha si no se enfoca, al mismo tiempo, desde la perspectiva coyuntural del esperado Acontecimiento 92. La celebración del V Centenario del Descubrimiento de América y la ubicación en la capital de Andalucía de la Exposición Universal anexa, añaden argumentos indiscutibles, por obvios, a una justificación que desborda los límites técnicos para, asentándose en razonamientos económicos, adentrarse en terrenos de utilidad imperativa.

Ante el cúmulo de fundamentos, convergentes y congruentes entre sí, que determinan la razón de ser de tan importante obra viaria, es cuando, con absoluta propiedad, ha de conceptuarse su realización como una infraestructura técnica ambivalente bajo el punto de vista económico, es decir, que puede ser calificada a la vez como de «impulsión» y «de acompañamiento», precisándose que el segundo de los apelativos rebasa la idea tradicional respecto a este tipo de inversiones, que, en último término, iba ligada —salvo excepciones— a la demanda de tráfico en la vía donde se actuaba o en itinerarios alternativos si se trataba de nueva construcción.

Resulta, pues, lógico el empeño del Poder Ejecutivo andaluz en que de aquí a cinco años estén ya en servicio las dos calzadas de la autovía hoy en marcha. Y no es menos lógica la esperanza, abrigada por todos, de que ella sirva para estrechar los lazos de este plural pueblo que conforma la Comunidad Autónoma de mayor colectivo humano entre las del Estado Español, estableciendo a la vez unas relaciones más fluidas con otros pueblos cercanos (el Algarve, la Región Murciana, el País Valenciano, etc.) y, de algún modo, con la Comunidad Europea en su conjunto.

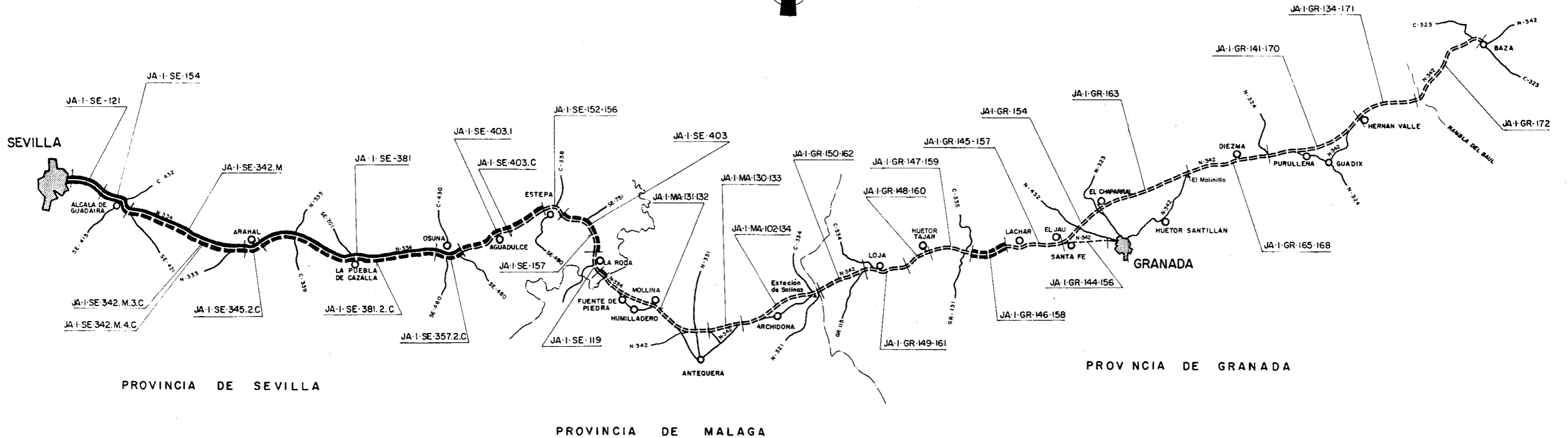
Todo lo cual habrá de repercutir no sólo en provechos de índole social sino también en importantes beneficios de carácter puramente económico. Aún cuando no sea posible evaluarlos «a priori», nadie puede dudar de la alta rentabilidad socioeconómica de esta inversión en el eje viario principal de nuestra Comunidad Autónoma.

La obra está en marcha. Allá por el 92, alcanzará su meta. Y en la ancianidad del siglo XX, Andalucía —tras su bullicio universal— será madurez de aceleraciones hacia horizontes de progreso y bienestar. La autovía habrá abierto un decisivo paso a ese futuro prometedor.

AUTOVIA SEVILLA-GRANADA-BAZA

ESTADO DE EJECUCION

(En Julio de 1987)



----- EN PROYECTO
———— EN OBRA

AUTOVIA SEVILLA-GRANADA-BAZA
CALENDARIO FINANCIERO DE EJECUCION

(en millones de pesetas)

CLAVE	D E N O M I N A C I O N	T O T A L	A Ñ O S						
			≤ 1986	1987	1988	1989	1990	1991	
JA-1-SE-121	Orden. acc. Mercsv.-Montecarmelo	600,00	—	—	217,00	383,00	—	—	
JA-1-SE-154	Orden. acc. Montecarmelo-Venta del Junco	300,00	—	—	20,00	200,00	80,00	—	
JA-1-SE-342.M	N-334 Venta del Junco-Arahal. Acond.	606,45	596,45	10,00	—	—	—	—	
JA-1-SE-342.M3C	N-334. Venta del Junco-Arahal. Desdobl.	873,82	599,82	200,00	74,00	—	—	—	
JA-1-SE-342.M4C	N-334. Venta del Junco-Arahal. Enlaces	336,27	—	336,27	—	—	—	—	
JA-1-SE-345.20	N-334 Arahal variante y desdoblamiento	420,32	—	182,35	237,97	—	—	—	
JA-1-SE-381	N-334 Arahal-Osuna. Acondicionamiento	710,73	678,00	32,73	—	—	—	—	
JA-1-SE-381.2C	N-334. Arahal-Osuna. Desdoblamiento	1.639,00	—	200,00	732,00	707,00	—	—	
JA-1-SE-357.2.C	N-334 Osuna, variante y desdoblamiento	558,15	—	162,65	395,50	—	—	—	
JA-1-SE-403.1	N-334. Osuna-Estepa. Acondicionamiento	642,36	9,00	298,20	335,16	—	—	—	
JA-1-SE-403.C	N-334. Osuna-Estepa. Desdoblamiento	950,00	—	—	200,00	600,00	150,00	—	
JA-1-SE-152-156	N-334. Estepa variante y desdoblamiento.	1.000,00	—	50,00	450,00	450,00	400,00	100,00	
JA-1-SE-403	Estepa límite de la provincia de Málaga	756,31	7,51	567,40	181,40	—	—	—	
JA-1-SE-157	Estepa límite de la provincia de Málaga. desdobl.	850,00	—	—	50,00	600,00	200,00	—	
JA-1-SE-119	N-334. La variante de Roda	974,53	—	10,00	482,00	482,53	—	—	
JA-1-MA-131-132	Límite de la prov. de Sevilla-Mollina-Antequera desdoblamiento y acondicionamiento.	1.500,00	—	—	350,00	1.050,00	200,00	—	
JA-1-MA-130-133	Antequera-Archidona	1.300,00	—	—	450,00	750,00	100,00	—	
JA-1-MA-102	N-342 Antequera-Archidona.	—	—	—	—	—	—	—	
JA-1-MA-134	Variante de Archidona y desdoblamiento	1.985,74	—	40,00	600,00	1.195,74	150,00	—	
JA-1-GR-150-162	Riñfro-Salinas. Acond. y desdobl.	784,30	—	100,00	590,45	93,85	—	—	
JA-1-GR-149-161	Loja acondicionamiento y desdoblamiento	1.150,00	—	50,00	400,00	700,00	—	—	
JA-1-GR-148-160	Hueter-Tajar. acondicionamiento y desdobl.	1.149,60	—	100,00	500,00	549,60	—	—	
JA-1-GR-147-159	Cacín. acondicionamiento y desdoblamiento	861,26	—	100,00	450,00	311,26	—	—	

**AUTOVIA SEVILLA-GRANADA-BAZA
CALENDARIO FINANCIERO DE EJECUCION**

(en millones de pesetas)

(Continuación)

CLAVE	DENOMINACION	TOTAL	AÑOS						
			≤ 1986	1987	1988	1989	1990	1991	
JA-1-GR-146-158	Fuensanta. Acond. y desdobl.	830,26	—	100,00	250,00	480,26	—	—	
JA-1-GR-145-157	Láchar. Acondicionamiento y desdoblamiento	1.210,87	—	100,00	450,00	660,87	—	—	
JA-1-GR-144-156	Santa Fé. Acond. y desdoblamiento	736,38	—	100,00	450,00	186,38	—	—	
JA-1-GR-154	Vte. de Granada 1.º tramo, Sta. Fé-Calicasas. Acondicionamiento y desdoblamiento	1.850,00	—	—	230,00	675,00	800,00	145,00	
JA-1-GR-163-164	Vte. de Granada 2º tramo, Calicasas-Molinillo. Acondicionamiento y desdoblamiento	2.950,00	—	—	325,00	675,00	1.250,00	700,00	
JA-1-GR-165-168	Molinillo-inters. N-324. Acondicionamiento y desdoblamiento	1.570,00	—	—	100,00	445,00	700,00	325,00	
JA-1-GR-141-170	Rambla. N-324 a El Grao. Acondicionamiento y desdoblamiento	1.600,00	—	—	100,00	475,00	800,00	225,00	
JA-1-GR-134-171	Rambla. N-324 a El Grao-Rambla de Baul. Acond. y desdoblamiento	1.350,00	—	—	70,00	370,00	575,00	335,00	
JA-1-GR-172	Rambla de Baul-Baza. Acondicionamiento y desdoblamiento	1.400,00	—	—	60,00	355,00	550,00	435,00	
	Expropiaciones, proyectos, etc.	4.025,57	226,90	328,75	1.050,06	1.481,46	678,60	259,80	
	TOTAL	37.571,92	2.117,68	3.068,35	9.800,54	13.862,95	6.333,60	2.424,80	

Nota: Datos a 14 de julio de 1987