

Información del PH

La implantación del ferrocarril en Andalucía

Juan Millán Rincón

Jefe del Servicio de Planificación. Dirección General de Transportes. Junta de Andalucía

Resumen

La red ferroviaria andaluza es heredera en gran medida de un conjunto de actuaciones sin coordinación, desarrolladas durante el XIX, que responden a necesidades de transporte hacia y desde los centros industriales más importantes de Europa. Su carácter fragmentario se agudizó durante el pasado siglo en el que además se produjeron importantes cierres de líneas.

En el marco del Estado de las Autonomías se plantea la concepción de una red ferroviaria en perspectiva regional, que resuelva satisfactoriamente las conexiones con el resto peninsular y oferte un transporte de calidad entre los principales centros urbanos de Andalucía, dando cobertura, asimismo, a la franja litoral.

En este sentido hay que resaltar el nuevo acceso ferroviario a Andalucía por Brazatortas, la línea también de alta velocidad Córdoba-Málaga en construcción y otras importantes actuaciones efectuadas y programadas que configurarán esa red.

Palabras clave

Andalucía
Ferrocarriles
Historia

Los inicios del ferrocarril

Con la solicitud de concesión de un pequeño tramo desde Jerez de la Frontera al Portal, muelle del río Guadalete, se produce en España la primera iniciativa para la implantación de una línea de ferrocarril. Sin embargo, problemas en su cobertura financiera darían al traste con este proyecto que hubiera hecho de Andalucía región pionera en cuanto al desarrollo de este modo de transporte en España.

No sería hasta seis años después de la primera línea de ferrocarril realizada en España, y que conectaría Mataró con Barcelona, cuando se hace realidad el ferrocarril en territorio andaluz: la línea Jerez-Puerto de Santa María en 1854. Más de 3.000 km de línea férrea se encontraban ya en servicio en Europa cuando entró en servicio la línea Barcelona-Mataró y hacía ya 15 años que se había inaugurado la línea Manchester-Liverpool. Razones de inestabilidad política, económicas, orográficas y técnicas se han planteado como motivos de este retraso en la implantación del ferrocarril en nuestro país.

Lo cierto es que hasta 1844 no hay documento alguno que refleje la posición del Gobierno ante el posible desarrollo de este nuevo medio de transporte. En efecto, ante la falta de criterios establecidos, el Gobierno solicita a los ingenieros hermanos Subercasse y Santa Cruz informe y asesoramiento sobre la oportunidad de la concesión solicitada para una línea Madrid-Cádiz. El informe además examina la postura que debe adoptar la Administración frente a la inversión privada, e incluso considera aspectos técnicos que tendrían una trascendencia extrema en el desarrollo y configuración de la red actual. Así, se determina el ancho de vía, 1.671 m, y también contiene reflexiones que, si bien no tuvieron una materialización en este momento, constituyeron la base de criterios desarrollados con posterioridad. Entre estos, destacan el carácter radial de la red, con centro en la capital del reino y siguiendo el trazado de las principales carreteras al "estar ya demostrada su conveniencia y utilidad", además de evitar realizar grandes obras y desembolso de capital.

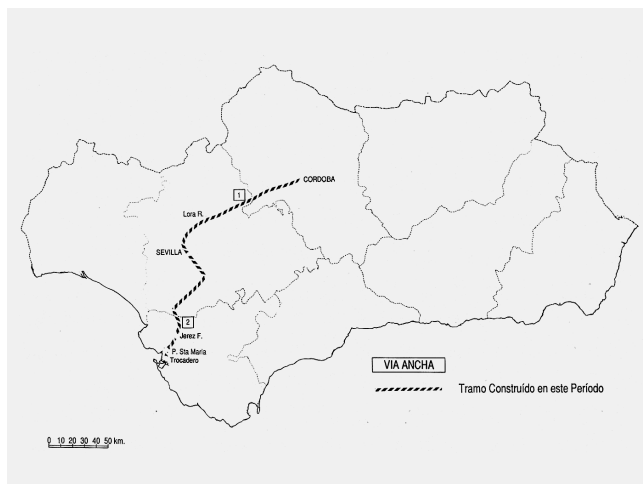
Teniendo como base este informe, la Real Orden del mismo año, 1844, estableció los requisitos para la concesión, siempre según el libre criterio del Gobierno, de una nueva vía. Estas concesiones se aprobarían inicialmente por 18 meses, al cabo de los cuales el contratista tendría que demostrar la viabilidad de emprender las obras. Esta medida motivó que gran número de proyectos no llegaran a materializarse.

Ante esta situación, en 1855 se promulga la primera Ley de Ferrocarriles; entre sus determinaciones para cortar la especulación, cabe destacar que las concesiones serán objeto de subasta y se otorgarán por un período de 99 años, finalizado este periodo la posesión de la línea pasa al Estado. También se contempla la revisión de las tarifas cada 5 años y la posibilidad de ayudar a las empresas mediante algún otro privilegio entre los que destaca el compromiso del

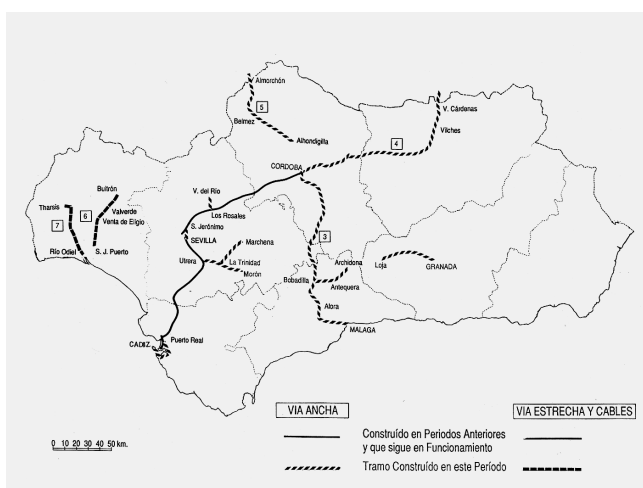
Información del PH

La implantación del ferrocarril en Andalucía

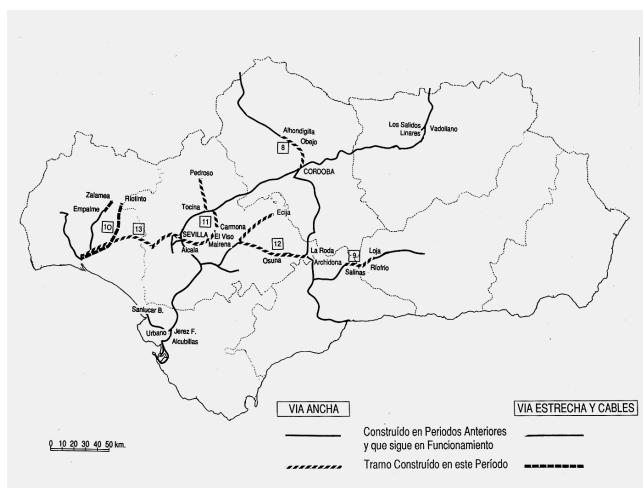
Juan Millán Rincón



1



2



3

Estado de salvaguardar los capitales extranjeros en caso de guerra. Estas medidas potenciaron el desarrollo del ferrocarril y favorecieron la creación de grandes compañías.

Asimismo, esta ley, que no 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 concebida diez años antes en el Informe Subercasse.

El desarrollo de la red tras la ley de 1855

En el momento de publicarse la ley de ferrocarriles de 1855, Andalucía sólo cuenta con el tramo de ferrocarril, inaugurado en 1854, entre Jerez y el Puerto de Santa María y que después llegará al Trocadero, donde existía un embarcadero que permitía acortar distancias con el puerto de Cádiz.

Se iniciaba de esta forma por su extremo inferior lo que posteriormente sería el principal eje de penetración en Andalucía, continuándose después mediante tramos inconexos y pertenecientes, incluso, a diferentes compañías.

El siguiente tramo inaugurado lo componen los 130 km Sevilla-Córdoba, siguiendo el curso del Guadalquivir y fruto de una concesión anterior a la Ley General de Ferrocarriles que había sido traspasada a la "Compañía de Córdoba-Sevilla" con participación francesa.

Unos meses después se completa el tramo 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 emplazamientos diferentes dentro de la ciudad. El primer tramo ferroviario construido en Andalucía presentó, pues, un punto de ruptura en la ciudad de Sevilla.

El siguiente tramo de esta línea, de Córdoba hacia el exterior de la región, se adjudicaría después de una dura pugna a una de las grandes compañías ferroviarias de este momento, la Madrid-Zaragoza-Alicante, en 1860, aunque el tramo que penetra en la región desde Córdoba-Venta de Cárdenas no se inaugura hasta 1866.

Mientras se completa el trayecto anterior, el ferrocarril llega hasta Cádiz y a su puerto, a la vez que, mediante un empalme entre las estaciones de San Bernardo y San Jerónimo inaugurada ese mismo año, es posible ir desde Córdoba hasta Cádiz sin necesidad de trasbordo.

Al mismo tiempo que culmina este eje por el valle del Guadalquivir, se inician las obras para la construcción del segundo eje de carác-

1. Formación y evolución de la red ferroviaria andaluza (hasta 1860)
2. Formación y evolución de la red ferroviaria andaluza (1861-1870)
3. Formación y evolución de la red ferroviaria andaluza (1871-1880)
4. Formación y evolución de la red ferroviaria andaluza (1881-1890)
5. Formación y evolución de la red ferroviaria andaluza (1891-1900)
6. Formación y evolución de la red ferroviaria andaluza (1901-1923)

ter estructurante en la región, que en dirección Norte-Sur unirá Córdoba con Málaga.

Este trazado es un viejo proyecto que surge con la intención de llevar a la siderurgia malagueña los carbones de la cuenca de Espiel y Bélmez y que, con anterioridad a la Ley de Ferrocarriles, había sufrido diversos avatares. Se adjudicará a la “Compañía de Córdoba a Málaga”, presidida por el empresario malagueño Jorge Loring, que tanta importancia tuvo en el desarrollo de la red ferroviaria andaluza, y que había obtenido la concesión dos años antes.

Se concluye primero el tramo desde Málaga hasta Alora, y posteriormente, tras superar las dificultades técnicas de los Tajos del Gaitán, donde hubo necesidad de hacer túneles y viaductos de cierta complejidad para la época, se concluye el resto hasta la provincia de Córdoba.

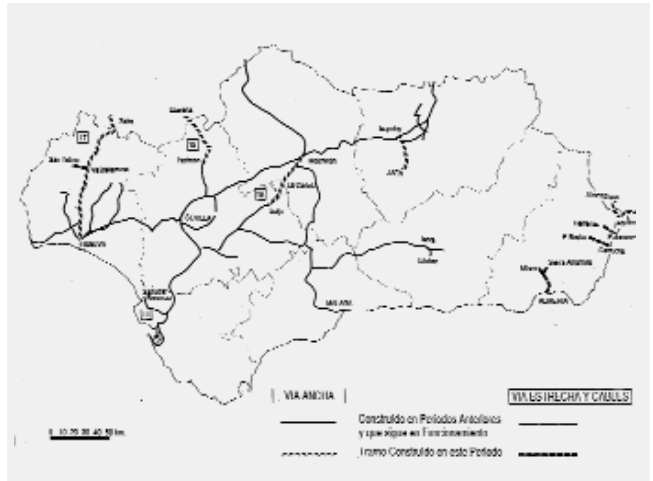
A los diez años de la promulgación de la Ley General de Ferrocarriles, se ha culminado el eje Cádiz-Madrid y el primer eje vertical hacia Córdoba desde Málaga; a partir de ellos una serie de líneas transversales van a ir apareciendo, adquiriendo la red un carácter arborescente. Sin embargo, los trazados de estos ejes y las prioridades para su construcción no son producto de ninguna planificación, sino que la red va adquiriendo forma mediante la soldadura de diferentes tramos o concesiones y explotados frecuentemente por distintas compañías en una lucha de intereses por captar tráfico.

Se inician otros tres ramales de importancia: el que conecta la línea Córdoba-Málaga con Granada, el que se dirige a conectar Córdoba con la zona minera de Bélmez y el transversal de Utrera a Osuna y la Roda.

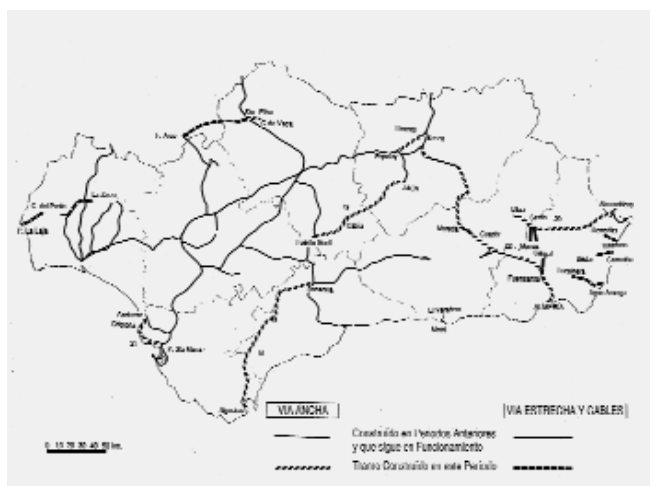
El primero de estos ejes, el Campillos-Granada (aunque posteriormente el enlace previsto en Campillos se sustituyó por Bobadilla), se inicia en 1863 por la misma compañía que tenía la concesión Córdoba-Málaga. La construcción se inició por sus extremos, terminándose los tramos de Bobadilla a Archidona y de Loja a Granada en los tres años siguientes, mientras que el de Loja a Archidona no se culminará hasta 11 años después (1874).

En esto influyen los avatares que sufre la compañía de Córdoba-Málaga. A mediados de los 60 tuvo que hacer frente a grandes problemas financieros, pues existía una gran diferencia entre los rendimientos que esperaban obtener con esta línea vertical y los que realmente obtuvieron. Se atribuyeron, en parte, estos problemas al retraso que se estaba produciendo en la construcción del ferrocarril de Córdoba a Bélmez y Espiel, que impedía el transporte de carbones al puerto malagueño. En 1864 se inaugura el ramal Utrera-Morón.

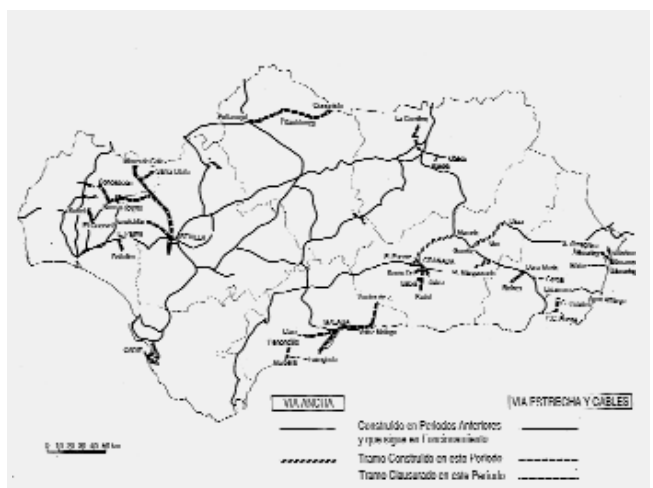
Los algo más de 300 km que forman la red en este momento se concentran en Andalucía Occidental, responden a iniciativas de diferentes compañías y tráficos muy especializados (productos agrarios y minerales) y no configuran red por falta de continuidad.



4



5

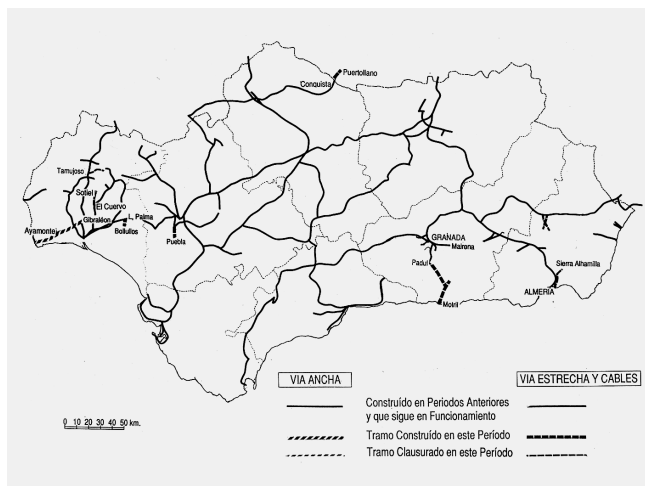


6

Información del PH

La implantación del ferrocarril en Andalucía

Juan Millán Rincón



7

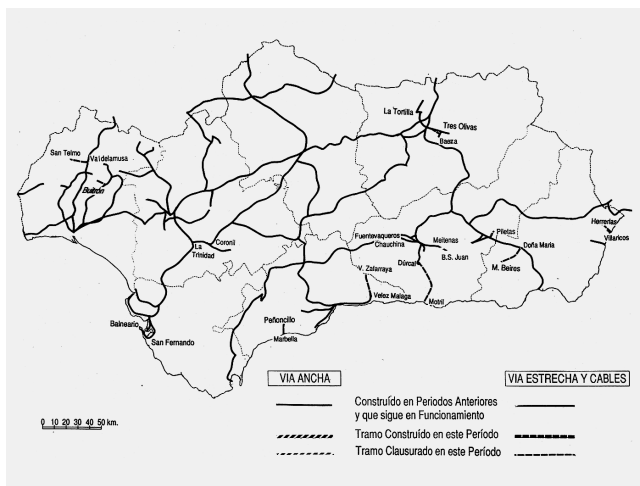
Desde la crisis 66-68 hasta finales del XIX

La crisis económica, social y política del 66 al 68 dejó su huella en las compañías ferroviarias. En los primeros años de los 70, el ritmo de construcciones desciende considerablemente; 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 la continuación del Pedroso, que inicia el enlace con Extremadura; desde Sevilla se inicia la línea que a través de Alcalá de Guadaira conectaba la capital con los pueblos de los Alcores en relación con el transporte de pan.

La crisis puso de manifiesto la necesidad de reducir costes y estimular la demanda, consiguiendo economías de escala. Las grandes compañías se dedicaron a ampliar sus redes por lo que la segunda mitad de la década de 1870 será de gran importancia, no tanto por el programa de construcciones, como porque la política de concentración de líneas permitirá la formación de redes que cambiarán el caótico panorama existente hasta la fecha. Al mismo 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.

¿En qué consistieron estos cambios? Podrían sintetizarse en la terminación de dos trayectos de importancia. El que apoyándose en la línea que discurre por el Valle del Guadalquivir extiende su recorrido hasta Huelva; y el segundo eje transversal, que desde Utrera hasta La Roda, posibilita la comunicación directa de Sevilla con Málaga y Granada.

En el primer caso, la Compañía MZA adquiere la línea Córdoba-Sevilla unificando en una sola compañía el trayecto hasta Manzanares. La



8

línea se prolonga 110 km hasta Huelva, a la búsqueda del puerto, permitiendo el enlace e intercambio con los ferrocarriles mineros construidos o en construcción en esta zona.

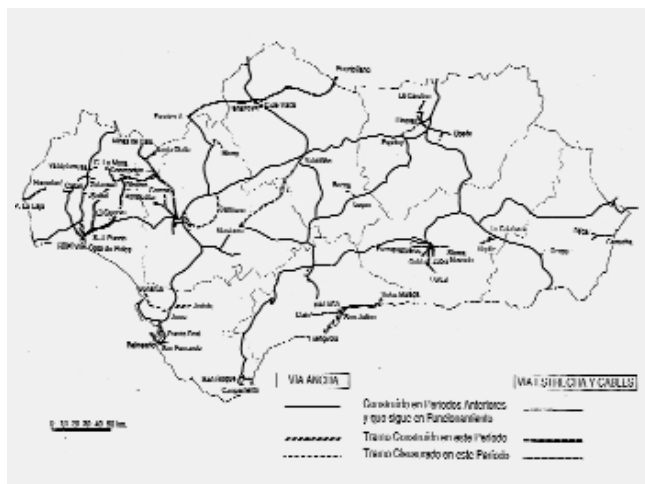
El segundo eje citado, el Utrera-La Roda, forma parte de un proceso más complejo relacionado directamente con la formación de la llamada "Compañía de los Ferrocarriles Andaluces". Esta compañía fue constituida en 1877 con la participación de empresarios andaluces ya ligados al ferrocarril (Jorge Loring, Larios), con la pretensión de reunir en una sola red, la mayor parte de las líneas que componían el conjunto ferroviario en Andalucía.

La Compañía, que comienza su funcionamiento con sólo dos proyectos, el de Jerez-Sanlúcar (1877) y el de Osuna-La Roda (1878), que suman en total 65 km, pasa a tener tres años después, principalmente por su política de adquisiciones a bajo precio, 740 km. Adquieren en 1878 la línea Utrera-Morón-Osuna que pertenecía a los fundadores de la compañía y que tiene la ventaja estratégica, al unir Utrera con La Roda, de enlazar dos grandes líneas existentes en estos momentos en la región: la de Sevilla-Jerez-Cádiz y la de Córdoba-Málaga-Granada, que llegarían a formar parte de esta misma Compañía un año después. Con este eje, pretendían competir con la línea Córdoba-Sevilla, en manos de la MZA y la más rentable de las existentes en Andalucía.

Paralelamente, la Compañía construye un ramal partiendo de Marchena hacia Écija, con la intención de dar salida a los cereales y aceites de la comarca de Écija y con la idea de empalmar posteriormente con la línea Córdoba-Málaga.

La última adquisición de los andaluces fue la del ferrocarril de Bélmez y Espiel a Córdoba. De esta manera en 1880, un cuarto de siglo después, la red ferroviaria andaluza está prácticamente dividida en dos grandes compañías: la MZA, que monopoliza el transpor-

7. Formación y evolución de la red ferroviaria andaluza (1901-1923)
8. Formación y evolución de la red ferroviaria andaluza (1924-1940)
9. Formación y evolución de la red ferroviaria andaluza (1961-1984)
10. Formación y evolución de la red ferroviaria andaluza (1985-2005), a excepción de las líneas ferroviarias de alta velocidad



9

te hacia el Norte; la de los Andaluces, que monopoliza el tráfico hacia los puertos de Málaga, Cádiz y Sevilla, por donde se exportaban los vinos malagueños y jerezanos, el aceite de Córdoba y Jaén, y el plomo de Linares y por donde se importaba el carbón y el trigo de Europa y se movilizaban el hierro y los tejidos de las industrias malagueñas.

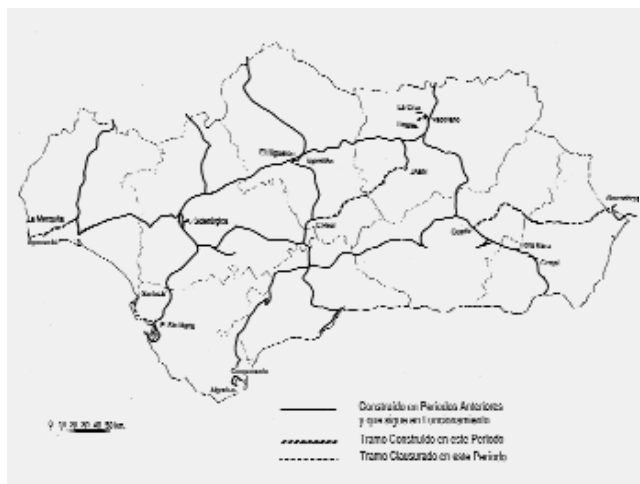
Ambas compañías compiten en la conexión horizontal entre la Andalucía Oriental y Occidental y en la salida de los carbones de las cuencas de Bélmez y Espiel, la MZA por el Norte y Andaluces por el Sur.

Estos hechos resultan indicativos de otro de los rasgos definidores de la trama ferroviaria andaluza, el 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).

En la década de los ochenta se prolonga la línea Marchena-Écija hasta Córdoba, convirtiéndose en una auténtica variante para el transporte de productos del Valle del Guadalquivir. También, y por la misma "Compañía de los Andaluces", mediante un ramal ascendente desde Espeluy, el ferrocarril llega a la ciudad de Jaén.

Se termina, en este caso, por la compañía MZA, que opera al Norte del Valle del Guadalquivir, el tramo entre El Pedroso y Llerena completándose, por tanto, el primer enlace para servicio general con Extremadura.

Pocos años después, en 1887, una compañía independiente enlazará con esta línea en Zafra, para a través de la Sierra de Aracena, por un trazado dificultoso, con numerosos puentes y túneles, llevar el ferrocarril hasta el mismo puerto de Huelva.



10

En la última década del siglo pasado, las provincias de Andalucía Oriental adquieren el protagonismo. Salvo algunos pequeños tramos, como El Puerto de Santa María a Chipiona-Sanlúcar, 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, se conforma un tanto artificialmente mediante el engarce en el tramo Puente Genil-Bobadilla (del eje Córdoba-Málaga) de dos líneas diferentes: el primer tramo en inaugurarse, la línea de Algeciras a Bobadilla, de una compañía inglesa, surge en relación con la necesidad de escolleras para unas obras marítimas en Gibraltar. El tramo Puente Genil-Linares tiene como finalidad llevar hasta las fundiciones de plomo de Linares los carbones de la cuenca minera de Vélez, por una ruta alternativa a la existente por el norte hasta ese momento. Con esta línea se facilita también la salida hacia el Puerto de Málaga de los productos metalúrgicos de Linares, así como los aceites de la zona oliverera de Jaén.

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. Aparecen entonces los pequeños ramales de ferrocarriles de vía estrecha o cables aéreos, que conectan las minas (Gergal y Las Piletas) a las estaciones del recorrido.

Un último eje, Almendricos-Baza, comienza a construirse en el siglo XIX. A través del Valle de Almanzora se inicia, hasta Baza, la línea que en dirección a Granada desde Murcia, donde ya el ferrocarril llegaba

Información del PH

La implantación del ferrocarril en Andalucía

Juan Millán Rincón

a Almendricos, tiene como finalidad principal el transporte de minerales de la vertiente Norte de la Sierra de los Filabres al Puerto de Águilas. El último tramo de Baza-Granada se inaugurará en 1907.

Al terminar el siglo XIX, 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-Valchillón o Puente Genil-Linares, que desaparecen en la segunda mitad del siglo XX tras un período problemático de crisis financiera en las Compañías que, ante la falta de inversiones en obras de conservación, produce el deterioro en muchas de las líneas construidas.

Inicios del siglo XX-Guerra Civil

Problemas económicos, sobre todo, motivan que las construcciones de nuevas líneas se reduzcan drásticamente iniciado el siglo pasado. Las únicas nuevas construcciones de líneas para servicio general se limitan, básicamente, a los tramos que faltan para completar el eje transversal de Andalucía Oriental de Granada a Almendricos, ya en la provincia de Murcia.

Se construye por una compañía inglesa, en primer lugar, el tramo Moreda-Granada que proporciona en los primeros años un nuevo acceso a esta ciudad desde Almería y Linares y, a su vez, acortar distancias con Madrid; pocos años después, el Guadix-Baza permite la conexión de estas ciudades con la región de Murcia y el Levante español.

Los que sí adquieren verdadero auge en estos años son los ferrocarriles de vía estrecha, entre los que se incluyen tanto los ferrocarriles estrictamente mineros, como los de uso mixto, además de los cables aéreos y tranvías urbanos y suburbanos.

Por su longitud y complejidad de ramales destacan los ferrocarriles mineros, pero de servicio mixto de las minas de Cala a San Juan de Aznalfarache y de Aznalcóllar al Guadalquivir, que utilizan el puerto de Sevilla para embarque de sus productos, y el de Peñarroya a Conquista, construido en su inicio al servicio de las explotaciones mineras de carbón y plomo de Peñarroya, pero que a partir de estos años se explota con independencia de la sociedad minero-metalúrgica.

La variedad en el tipo de tracción, pues utilizaban vapor, diesel o electricidad, puede ser tal vez la clave de su éxito en unos momentos en el que el carbón está en continua alza.

Los incrementos de demanda derivados de la I Guerra Mundial no supusieron la consolidación de las empresas ferroviarias españolas.

las. Desequilibrios financieros e incrementos de costes de explotación por subidas de los precios del carbón y de los salarios, así como la proximidad del final de varias concesiones, llevaron a una situación de crisis y diversas iniciativas de intervención estatal: el Estatuto ferroviario de 1924 y el Plan Preferente de Urgente Construcción de Ferrocarriles de 1926. Se recurrió así a los presupuestos estatales mediante la emisión de deuda pública. Estas medidas, que implican incluso la aportación de capital por parte del Estado a las Compañías, dirigidas a elevar las inversiones y renovar el material móvil y la infraestructura, en Andalucía tienen realmente una escasa incidencia.

En vía ancha tan sólo se construye por su carácter estratégico el Gibralfaro-Ayamonte por cuenta del Estado en 1936, funcionando sólo para mercancías durante la Guerra y para viajeros desde 1939.

El viejo proyecto de años anteriores de un ferrocarril de Granada a Motril se lleva a cabo con la construcción de una línea de vía estrecha entre Padul y Dúrcal, desde donde en 1927 se inaugura un trasbordador aéreo hasta el puerto de Motril, con un ramal de efímera vida a Orjiva; este cable aéreo, utilizado sólo para mercancías pero con uso público, fue uno de los más largos y modernos de la Europa de la época.

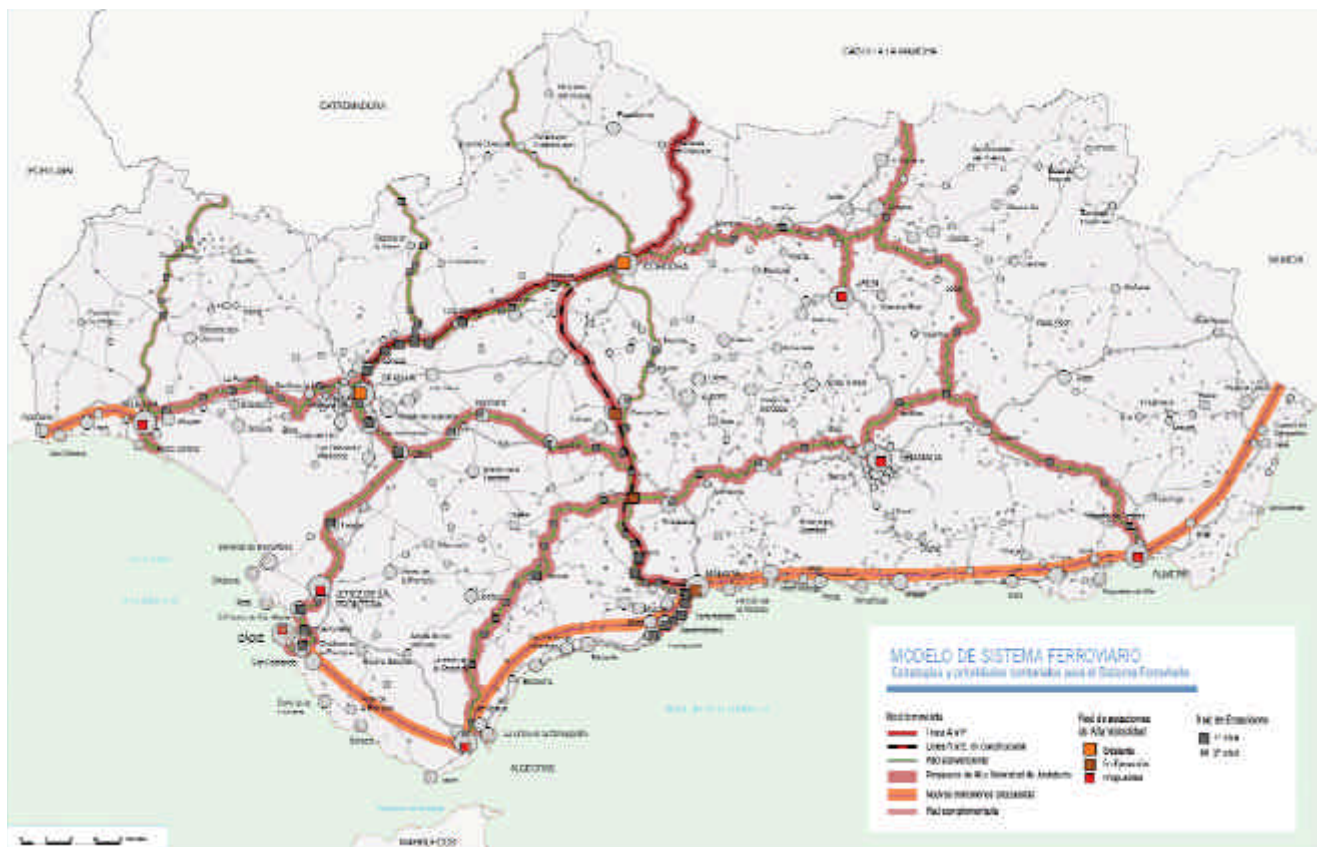
También en 1927 se termina el tramo de Conquista a Puertollano del ferrocarril de Fuente de Arco a Puertollano que, con sus más de 240 km, fue uno de los secundarios más largos de España.

Se completan las redes de algunos tranvías urbanos (caso de Sevilla y Granada) con líneas que llevan a barrios de la periferia o a pueblos del extrarradio (caso de la Puebla del Río o Camas en Sevilla). También en el entorno de Granada se inaugura un ferrocarril eléctrico que por el valle del río Genil conduce a las estribaciones de Sierra Nevada, como primer tramo de un ambicioso ferrocarril con vocación turística, que pretendía llegar a la cumbre del Veleta e incluso descender a la costa.

Guerra Civil-Contrato-Programa 84-86

En el período inmediatamente posterior a la Guerra Civil, como consecuencia de las destrucciones y abandonos producidos durante los años de guerra, que interrumpieron la explotación temporalmente en algunas líneas y con las dificultades económicas existentes en los años de autarquía, también se registran escasas incorporaciones de nuevas líneas.

Los hechos más relevantes de las dos primeras décadas del nuevo régimen son, sin duda, la intervención por el Estado de las grandes Compañías en 1939 y la creación de la RENFE en febrero de 1941 como única entidad explotadora de ferrocarriles de vía ancha en España.



11

RENFE agrupó a todas las compañías existentes en Andalucía con cerca de 2.600 km de líneas: MZA, Andaluces (desde 1936 incautada por el Estado y explotada por la Compañía del Oeste), Zafra-Huelva, Lorca-Baza, Baza-Guadix, Sevilla-Carmona y Gibralfuente-Ayamonte.

La principal tarea que se plantea es la de reconstrucción de las infraestructuras y material móvil mediante diversos planes de modernización y reconstrucción, el primero de los cuales data de 1946. En ellos se da total prioridad a la sustitución progresiva del vapor por las tracciones diesel y eléctrica. En la década de los 50 se sustituye por diesel el paso de Despeñaperros y posteriormente se inaugura la electrificación entre Santa Cruz de Mudela y Baeza (1957), con continuación a Córdoba en 1960.

Desaparecen varias pequeñas líneas mineras o de mercancías, por cierre o abandono de las minas, o por la precaria situación de la explotación; entre ellas destaca el cable aéreo Dúrcal-Motril y el ferrocarril de cremallera y adherencia de Vélez Málaga a Ventas de Zafaraya.

Se realizan también algunos intentos de potenciar las pequeñas líneas, como la creación de federaciones o la formulación de un Plan de Enlace de los Ferrocarriles de Ancho de Vía 1 m, que en Andalucía representan una red de aproximadamente 1.600 km, pero quedaron únicamente en la categoría de interesantes proyectos.

Al comienzo de la década de los 60, y como consecuencia de la solicitud de varios créditos para inversiones en modernización de la red (Plan Decenal de 1964), el informe del Banco Mundial recomienda el cierre de numerosas líneas, ramales y estaciones, así como la paralización de la mayoría de las líneas en construcción (Jerez a Almargen y Baeza a Utiel, entre otras).

Como resultado de varios estudios de rentabilidad, se produce el cierre de algunos tramos, que sin tener gran importancia por su longitud total, si lo tienen por constituir líneas transversales (Marchena-Varchillón en 1970) o por ser acceso a núcleos importantes (Espeluy-Linares en 1969, Baeza E.-Linares en 1967, Sevilla-Alcalá en 1963). También se clausuran o se bajan de categoría numerosas estaciones, al mismo tiempo que se suprime el servicio de viajeros en otros tramos (Córdoba-Almorchón, Vadollano-Linares).

Se primaron las líneas de la red básica nacional (Madrid con las capitales) por lo que una serie de líneas que estructuraban internamente la región (Linares-Puente Genil, Almorchón-Córdoba, Almendricos-Baza-Guadix, Bobadilla-Granada y Utrera-La Roda) tuvieron una explotación de mero mantenimiento, agravándose su estado y provocando en muchos casos su cierre quince años después.

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; también se inicia la duplicación de vía en el eje del Guadalquivir por sus extremos (Sevilla-Lora del Río y Córdoba-El Higuerón).

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, además de algunos ramales, la remodelación del entorno de Huelva y diversas variantes por obras hidráulicas (Puente Nuevo, Guadalhorce, etc.).

Los ferrocarriles de vía estrecha casi desaparecen ante la competitividad de otros medios de transporte y como consecuencia también de la crisis o desaparición de las actividades a las que

Información del PH

La implantación del ferrocarril en Andalucía

Juan Millán Rincón

se encontraban vinculados. Son los casos de las redes suburbanas de Málaga (1965-68), Sevilla (hacia 1961), Linares (1956-64) y Granada (los últimos en 1974), así como los ferrocarriles mineros del Buitrón (1969), Minas de Cala, Aznalcóllar, La Carolina, Peñarroya (1970) o Minas de Riotinto (1984).

Estado de la Autonomías-2005

En la década de los ochenta del pasado siglo debe destacarse la nueva distribución de competencias en materia de transportes como consecuencia de la instauración del Estado de las Autonomías en nuestro país y, por tanto, la presencia de la Junta de Andalucía, que planteará objetivos y criterios de actuación en la red ferroviaria andaluza en perspectiva regional.

De hecho, el contrato-programa 84-86 del Estado y RENFE consideró altamente deficitarias una serie de líneas en toda España y, en lo que respecta a Andalucía, varias líneas se mantuvieron en servicio a iniciativa y ejecución de actuaciones por parte de la Comunidad Autónoma.

En efecto, como consecuencia de la citada declaración se clausuraron las líneas Jaén-Campo Real, Guadix-Almendricos, El Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda y, ya en 1987, Huelva-Ayamonte. Sin embargo, otras líneas también consideradas altamente deficitarias se mantuvieron en servicio mediante la intervención de la Junta de Andalucía que contribuye a su sostenimiento: Utrera-La Roda de Andalucía y Bobadilla-Granada, conexión transversal de Andalucía, y la de los Rosales-Zafra, conexión por la Sierra Norte con Extremadura. La línea Huelva-Zafra se mantuvo abierta en tanto se mejorasen los accesos alternativos por carretera y sigue en esa situación precaria con amenaza permanente de cierre.

Por otra parte, de acuerdo con la política ferroviaria de la UE y tratando de atender los segmentos del mercado en los que el ferrocarril resulta más competitivo como modo de transporte, los objetivos recogidos en los documentos de planificación recientes, como los Planes Directores de Infraestructuras del Estado y de la Comunidad Autónoma, recomiendan la modernización y compleción de la red para enlazar las principales ciudades andaluzas y la potenciación de los modos ferroviarios en las aglomeraciones urbanas (cercanías y metropolitanos).

La actuación de mayor envergadura ejecutada en este periodo es, sin duda, el nuevo acceso a Andalucía por Brazatortas. Este nuevo acceso ha modificado la conectividad de la red ferroviaria de Andalucía y ha propiciado una serie de modificaciones, ya en marcha, que cambiarán en su práctica totalidad el sistema del transporte ferroviario. Está en ejecución una nueva línea de Alta Velocidad de Córdoba a Málaga y varios tramos del Eje Ferroviario

Nota: La mayor parte de este escrito en sus contenidos históricos y también las imágenes han tomado como base el artículo de VEGA GONZÁLEZ, Gloria: Etapas de la construcción del ferrocarril en Andalucía. En Nueva situación ferroviaria y sus efectos regionales en Andalucía. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1990.

Transversal, donde la Junta de Andalucía ha ejecutado obras en el tramo Fuente de Piedra-Granada y realiza en la actualidad obras en la línea Utrera-Fuente de Piedra. El Eje Ferroviario Transversal se considera prioritario por su carácter vertebrador a nivel regional y básico para la creación de una red de Altas Prestaciones destinado a conectar entre sí a los principales centros de población y actividad de Andalucía: las áreas de las capitales de provincia, Jerez y Bahía de Algeciras.

Asimismo, se prevé un corredor costero del cual está en fase de proyecto el Ferrocarril de la Costa del Sol, con características de Altas Prestaciones y en el que se incluye una estación en el Aeropuerto de Málaga que quedaría relacionado con el de Sevilla mediante línea ferroviaria de Alta Velocidad y permitiría un mejor aprovechamiento de las instalaciones de ambos.

La comunicación de esta red con el resto de España y con Europa se ampliará con la ejecución de la relación de Almería con Murcia (Eje Mediterráneo), cuya definición está muy avanzada y, en un futuro, con la relación de Huelva con Faro (Eje Atlántico), pendiente de definir.

En este marco se han realizado también obras de mejora de la infraestructura y modernización del equipamiento y señalización en numerosos tramos de la red principal, así como remodelación de las redes arteriales y nuevas estaciones. Cabe citar, por orden de actuación, las correspondientes a la estación de Jaén y las integraciones del ferrocarril y nueva estación en Sevilla y Córdoba. Ejecutada la integración del ferrocarril en Jerez, actualmente están en fase de definición las actuaciones de integración urbana en las ciudades de Huelva, Granada y Almería.

Finalmente, en respuesta al proceso de concentración de población y actividad en las aglomeraciones urbanas y consecuentes incrementos significativos de demandas de viajes mecanizados en las mismas y que se resuelven mayoritariamente a través de vehículo privado, se están impulsando nuevos sistemas de transportes ferroviarios en estas aglomeraciones al objeto de incrementar la participación de los modos públicos. Las obras de la línea 1 del metro de Sevilla se encuentran en ejecución, las líneas 1 y 2 del metro de Málaga adjudicadas y, en fase de redacción de proyectos constructivos, las líneas de tranvía en el área de Granada y entre Chiclana y San Fernando, en Bahía de Cádiz.

La red ferroviaria heredada básicamente del siglo XIX, y que respondía en general a necesidades del transporte de minerales y productos metalúrgicos y agrícolas hacia y desde los principales centros industriales europeos, se va adaptando así al sistema urbano y productivo actual de Andalucía en el que han ganado protagonismo las áreas de las capitales de provincias (a las que debe añadirse Jerez y Bahía de Algeciras) y la franja litoral considerada en su conjunto.