

## LA RED FERROVIARIA EN EL SURESTE PENINSULAR: REALIDADES Y PROPUESTAS

*Alfredo Morales Gil<sup>1</sup>*  
*Jorge Olcina Cantos<sup>2</sup>*

### RESUMEN

La infraestructura ferroviaria española va a experimentar profundas transformaciones en los próximos años como resultado de la adaptación a la política de transportes comunitaria que apuesta decididamente por este medio de transporte como alternativa al transporte por carretera. Son conocidas las propuestas españolas de gran alcance: conexión a la red europea de alta velocidad y la mejora de trazados y adecuación de velocidad en los principales corredores nacionales, entre los que destaca el arco mediterráneo, por el volumen de viajeros y mercancías que en él se mueven anualmente. Menos precisas son las actuaciones a realizar en medios urbanos que deben perseguir una mejora de accesibilidad e incremento de la intermodalidad (carretera, ferrocarril, aeropuerto) como alternativa a la congestión creada, en los últimos decenios, en estos espacios por el transporte por carretera. El crecimiento actual y futuro del sector meridional del arco mediterráneo europeo (Alicante-Murcia-Almería) ha motivado la formulación de una propuesta de actuación en las líneas férreas de este espacio regional con objeto de fomentar su uso como red de transporte suburbano y de conexión regional, nacional y europea.

**Palabras clave:** transporte ferroviario, arco mediterráneo, accesibilidad, intermodalidad de transporte.

### RÉSUMÉ

L'amélioration de l'accessibilité et l'augmentation de l'intermodalité des transports sont les objectifs essentiels des politiques des transports communautaire et espagnole, comme une solution aux embouteillages créés dans les grandes agglomérations urbaines par l'hégémonie du transport routière. La croissance actuelle et le futur de l'aire métropolitaine Alicante-Elche-Murcia a provoqué la formulation d'une proposition d'actuation sur la voie ferré de la province dans le but de favoriser leur utilisation comme réseau de transport suburbain et de connexion régionale, national et international.

**Mots clés:** Accessibilité, aire métropolitaine, chemin de fer suburbain, intermodalité des transports.

## 1. ACTUACIONES PREVISTAS EN LA RED FERROVIARIA. POLÍTICAS COMUNITARIA Y ESPAÑOLA

A finales del año 1992, la Comisión presentó al Consejo europeo el llamado «Libro Blanco de los Transportes», documento base para la definición de una política común de transportes (uno de los pilares básicos de la construcción europea junto a la política agrícola común y la política comercial exterior), en el que se asumía como objetivo prioritario transferir tráficos desde la carretera a otros modos, en particular, el ferrocarril ante la congestión de flujos soportada por aquella. En efecto, a lo largo de la segunda mitad del presente siglo, el ferrocarril ha ido perdiendo importancia frente al automóvil como medio de transporte de pasajeros y sobre todo de mercancías. Así, en 1965 los ferrocarriles transportaban más de la tercera parte de las mercancías en Europa mientras que en la actualidad apenas transportan la sexta parte. A esta situación han conducido no sólo los cambios estructurales de la economía o las ventajas comparativas de la carretera (relación coste/beneficio) sino la propia situación de unos servicios públicos más definidos y la falta de transparencia en las relaciones entre las compañías ferroviarias y los Estados.

No obstante, las ventajas del ferrocarril son innegables. Menos consumo de espacio y energía, gran seguridad; ventajas cualitativas que han sido valoradas por las autoridades comunitarias que, desde 1989, a través de pronunciamientos favorables de la Comisión y del Parlamento apuesta decididamente por la mejora de las redes existentes y el desarrollo de nuevos tramos de alta velocidad como piezas básicas para la integración del gran mercado europeo de bienes, servicios y personas. Todo ello enmarcado, además, en la filosofía última de esta Política Común que tiene por objeto prioritario la protección del medio ambiente, para lo cual propone:

- «el fomento de un transporte público más seguro» y
- «una cuidadosa evaluación ambiental de los proyectos de infraestructura».

Las realizaciones en esta materia comienzan a ser evidentes: a las líneas de alta velocidad actualmente en funcionamiento —1.859 Km. a finales de 1992— (Hannover-Wurzburg, Mannheim-Stuttgart, Lille-Paris-Lyon y Paris-Tours-Le Mans, Sevilla-Madrid y Florencia-Roma) se agregarán, hasta el año 2010, 9.000 km. de nuevas líneas de alta velocidad y 15.000 Km. de líneas acondicionadas al objeto de reducir a la mitad de tiempo la duración del viaje entre las principales ciudades europeas. La llamada «dorsal europea» entre Londres y Milán y el «arco latino» entre las regiones del Lazio y Andalucía son los espacios europeos, sobre todo el primero, que van a verse particularmente beneficiados por la realización de esta opción europea. Propuestas de realización que se completarán con la creación de una «Red de los Ciudadanos» para el transporte colectivo constituida por servicios y sistemas integrados de ferrocarril, autobús y aviación.

En comunicación de junio de 1993, el Consejo comunitario asumió el contenido de las propuestas del «Libro Blanco» recordando «el importantísimo papel que desempeña el transporte a la hora de facilitar el funcionamiento del Mercado Único» e insistió «en la importancia de fomentar un transporte que respete el medio ambiente, que optimice costes, eficiente y seguro, en particular el ferrocarril».

Tras la incorporación de nuestro país a la Comunidad Europea, y después de un

decenio de actuaciones en el transporte nacional esencialmente orientadas a la mejora en la red de carreteras del Estado (I Plan de Carreteras del Estado, 1984-1991), los planteamientos europeos en esta materia, que conceden, como se ha citado, un papel primordial al ferrocarril como medio de transporte de viajeros y mercancías alternativo a la carretera, obligan a una adecuación de los criterios de actuación en la política nacional de transporte. Inquietud que refleja el Plan Director de Infraestructuras, marco de referencia básico de la política estatal de transportes para los próximos quince años (1993-2007).

Dejando al margen el inconveniente que suponen los defectos estructurales de la red ferroviaria española (red radial, diferente ancho de vía, falta de relaciones transversales, problemas de trazado por las condiciones físicas del solar peninsular), a lo largo del presente siglo, el ferrocarril ha pasado a ocupar un papel secundario respecto a la carretera en los tráficos de viajeros y mercancías que, en la actualidad, son soportados en sus tres cuartas partes por este último medio. El sucesivo fracaso de los programas de modernización de RENFE (Plan Quinquenal, 1946-50; Plan General de Reconstrucción, 1949; Plan Decenal de Modernización, 1964-73; Plan de Modernización, 1972-75; Plan General de Ferrocarriles, 1982-93; y Plan de Transporte Ferroviario<sup>3</sup>, aprobado en 1987) unido al abaratamiento de los costes de transporte por carretera y la mejora de sus trazados (Plan REDIA y Programa de Autopistas Nacionales Españolas, ambos aprobados en 1967 y el citado Plan de Carreteras, 1984-91) explican la progresiva falta de adecuación del transporte ferroviario a las nuevas circunstancias del mercado y, en suma, la concentración de tráficos en la carretera.

Ante esta situación, el P.D.I. fija las siguientes propuestas para la ejecución de mejoras en el transporte ferroviario en la Península Ibérica que, según la trascendencia territorial de las mismas, cabría jerarquizar en:

1ª) — Incorporación de la red ferroviaria nacional a la red europea (redes transeuropeas).

2ª) — Mejora de los grandes corredores de conexión nacional a partir de construcción de nuevos trazados de Alta Velocidad (ancho europeo), o la mejora y adecuación de líneas de ancho nacional a la velocidad alta (230-250 Km), y

3ª) — Planificación de conexiones de transporte intermodal en Áreas Metropolitanas, en las que el ferrocarril adquiere papel predominante, como medio de transporte público más seguro y limpio que la carretera (mejora del medio ambiente urbano).

De todos estos objetivos las propuestas de actuación a gran escala (nº 1 y 2) han sido, desde la presentación del P.D.I., las más divulgadas por la magnitud territorial (y presupuestaria) que suponen; menos conocidos, por el contrario, son los programas de intervención en espacios urbanos, ámbito para el que el Plan Director se limita a indicar, como objetivo prioritario, la necesidad de fomentar la intermodalidad entre diversos medios de transporte (carretera, ferrocarril).

En este último sentido, el crecimiento actual y futuro del sector meridional del arco mediterráneo español (Alicante-Murcia-Almería) ha motivado la formulación de una propuesta de actuación en las líneas férreas de este espacio regional con objeto de fomentar su uso como red de transporte suburbano y de conexión regional, nacional y europea.

---

3 El 68% de la inversión total prevista en el Plan de Transporte Ferroviario de 1987 fue absorbida por la construcción la línea AVE Madrid-Sevilla.

## 2. LA RED FERROVIARIA EN EL ARCO MEDITERRÁNEO ESPAÑOL. ACTUACIONES PREVISTAS

El estudio de las propuestas de actuación, a gran escala, en el ferrocarril español contenidas en el Plan Director de Infraestructuras muestran la concentración de esfuerzos en los ejes económicos principales de la Península Ibérica: consolidación del eje andaluz Madrid-Sevilla con prolongación de velocidad alta hacia Cádiz Huelva y Málaga; corredor del Ebro y eje mediterráneo español entre La Junquera y Almería. De todos ellos el arco mediterráneo español se configura como el «eje de gravedad de la geografía del transporte en nuestro país» (COPUT, 1993) al ser el territorio nacional de economía más dinámica (concentra el 40% del producto interior bruto de España y el 46% del valor de exportación en tan sólo el 18% del territorio), el conjunto territorial que ha registrado, para el último quinquenio expansivo (1985-89), tasas de crecimiento económico anual más elevadas (superiores a la media nacional en todas las provincias que lo integran), el principal beneficiario de las decisiones de inversión industrial de la última década y, asimismo, el espacio que ha experimentado un mayor dinamismo en su sector terciario, para el intervalo referido.

El arco mediterráneo español, entre Gerona y Murcia, es, además el espacio económico que soporta el volumen mayor de tráfico interprovincial y multimodal de viajeros de nuestro país (vid. gráfico nº 1), si bien estos flujos se encuentran excesivamente concentrados en la carretera (94% del tráfico de viajeros).

Las actuaciones de la Administración previstas (o en ejecución) para el ferrocarril en este eje económico incluyen, junto a trazados «ex novo», modificaciones sustanciales para la mejora de la calidad del servicio que atañen a la adecuación de velocidad y mejora de trazados de vía en amplios espacios de este conjunto regional. En esencia, el conjunto de intervenciones comprende (vid. gráfico nº 2):

1.— Incorporación de la red ferroviaria nacional a la red europea (redes transeuropeas), a través de las líneas de Alta Velocidad en el tramo Madrid-Barcelona-La Junquera-Marsella; conexión internacional que se completa en el sector cantábrico con el tramo Vitoria-San Sebastián-Dax, ambos declarados «eslabones-llave» de conexión ferroviaria por la Comunidad Europea. Este enlace con Alta Velocidad entre Madrid y Barcelona, a través de Zaragoza y la conexión desde esta última localidad con el trazado de alta velocidad atlántico (Y vasca), convierte a la capital aragonesa —corredor del Ebro— en un enclave básico de enlace ferroviario entre la Meseta, Cataluña y el País Vasco. La llegada de fondos FEDER deviene indispensable para la realización de esta propuesta, sin duda, prioritaria en la red ferroviaria nacional.

2.— Nuevo trazado (ancho europeo) de Alta Velocidad entre Madrid y Valencia, para el que se prevé, asimismo, conexión con Albacete. Este trazado es, en nuestra opinión, una de las propuestas menos afortunada contenida en el P.D.I. puesto que la conexión rápida entre Madrid y Valencia podría realizarse, con un coste radicalmente menor, adecuando el trazado actual en los tramos Madrid-Alcazar de San Juan y La Encina-Valencia (éste último está ya en ejecución), aprovechando así uno de los tramos más rápidos de la red ferroviaria nacional (Alcazar-Albacete) que puede soportar sin dificultad trenes con velocidades superiores a los 250 Km/h.

3.— Consolidación de un eje litoral de Velocidad Alta entre Barcelona, Valencia, La Encina, Alicante, Murcia y Lorca. Este trazado, que tiene ya tramos en obras en las provincias de Valencia y Tarragona, puede verse completado con la propuesta de enlace entre Almería y Lorca, por la localidad de Sorbas, prevista en el Plan Director de Infraestructura de Andalucía. La mejora de trazados y adecuación a velocidad alta que soportará este eje litoral no debería olvidar la opción de su conversión futura en línea de alta velocidad, mediante la utilización de traviesas con doble ancho. Queda claro, pues, que al margen de la mejoras en el trazado ferroviario de la línea Murcia-Albacete (entre Cieza y Agramón), se apuesta decididamente para la conexión entre Murcia y La Meseta y, en definitiva, de su enlace con la red ferroviaria del arco mediterráneo español, por la mejora de trazado y electrificación a través de Alicante-La Encina. En este tramo Murcia-Alicante-La Encina resulta necesaria, además, la duplicación de vía.

Todas estas actuaciones deben permitir la definitiva integración del espacio económico mediterráneo español con los centros de decisión europeos, al margen de completar la conexión entre las regiones que componen el arco mediterráneo español, todavía deficiente en su extremo meridional.

### **3. TRANSPORTE FERROVIARIO EN ÁREAS METROPOLITANAS. LA FRANJA URBANA ALICANTE-ELCHE-MURCIA**

Como se ha indicado, menos específicas resultan las actuaciones previstas por el P.D.I. en espacios urbanos y grandes áreas metropolitanas. Al igual que los programas comunitarios, la Administración española apuesta por el transporte público, por el ferrocarril, por la «ecología» para conseguir un «desarrollo autosostenible» (expresión panfletaria adoptada en la Conferencia del Medio Ambiente de Río de Janeiro, 1992 que se ha convertido en el objetivo prioritario de las grandes actuaciones territoriales nacionales y europeas), y por la intermodalidad como principios básicos de la política de transportes en dichos ámbitos urbanos. El tratamiento de los medios urbanos contemplado en el P.D.I. incluye:

— Programa de Planes Intermodales de Transporte en la Áreas Metropolitanas, donde los flujos de cercanías suponen un alto porcentaje del tráfico diario de viajeros (Barcelona, Madrid, Valencia, Sevilla, Málaga y Área Central de Asturias).

— Programa de Actuaciones Sectoriales en Medio Urbano a llevar a cabo en las ciudades de más de 50.000 hab. y,

— Programas de Mejora del Medio Ambiente urbano, basado en actuaciones de transporte y urbanismo y en procesos de recalificación de espacios públicos.

El crecimiento económico experimentado en el último decenio en el tramo meridional del arco mediterráneo español (sureste peninsular), unido al empuje administrativo de consolidación de este sector que ha supuesto la concesión de la Euro-Oficina de Marcas y Patentes a la ciudad de Alicante, han abierto grandes expectativas de actuación en este ámbito peninsular, llamado a convertirse en uno de los vértices básicos del arco latino de desarrollo europeo. En el ámbito alicantino, los medios de comunicación, partícipes de estas expectativas, han publicado las propuestas de actuación que plantean llevar a cabo las administraciones central y autonómicas en las infraestructuras viarias de la provincia.

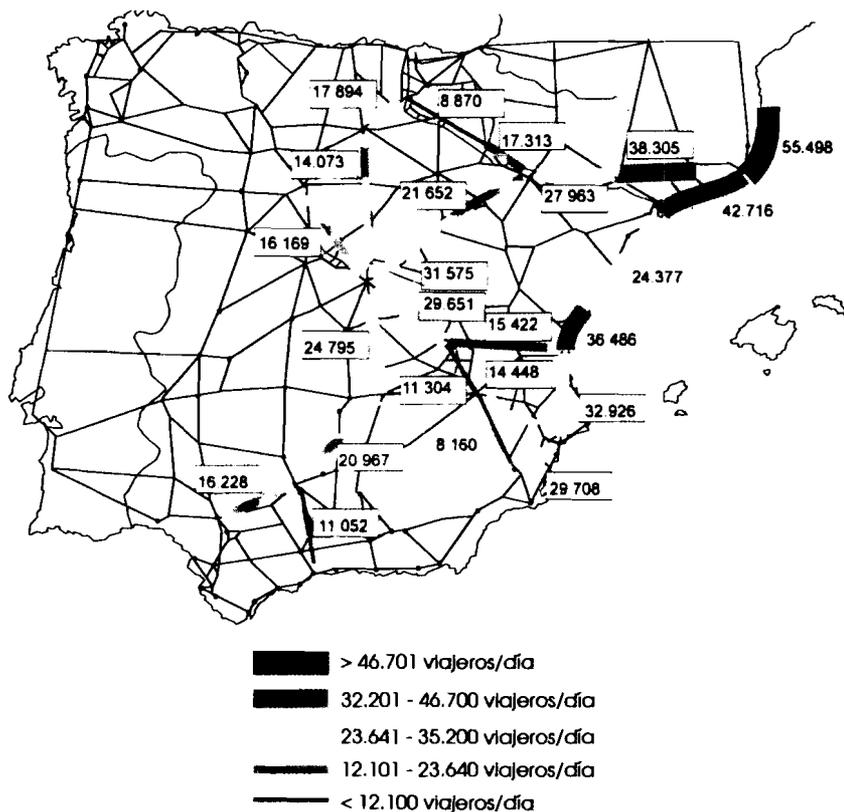


GRÁFICO 1. Tráfico multimodal de viajeros en los principales corredores de transporte peninsular. Fuente: C.O.P.U.T. Generalitat Valenciana (1993).

en particular del área metropolitana «Alicante-Elche»<sup>4</sup>. Así, las actuaciones contempladas en el Plan Puente de Carreteras, 1993-1995 (que desarrolla un primer grupo de proyectos incluidos en el Plan Director de Infraestructuras), incluyen la realización de la Autovía Alicante-Cartagena, la circunvalación sur de Elche, el desdoblamiento de la N-340 entre Elche y Alicante para transformarla en una vía de gran capacidad y el acceso sur de la A-7 con la ciudad de Alicante (enlace con el puerto, en obras en la actualidad). Por su parte, para el ferrocarril son actuaciones prioritarias (vid. gráfico nº 3):

— Mejora y adecuación del tramo de ferrocarril La Encina-Alicante para la velocidad alta (200 Km/h).

4 Vid. diario *Información y La Verdad* (15 a 20 de enero de 1994).



GRÁFICO 2. Actuaciones ferroviarias previstas en el arco mediterráneo español.

Fuente: M.O.P.T.M.A. (Plan Director de Infraestructuras, revisión, 1993) y C.O.P.U.T. Generalitat Valenciana (1993).

- Mejora del tramo Alicante-Elche-Murcia.
- Incremento de servicios de cercanías y trenes regionales.

A la vista de todos estos hechos y valorando las expectativas de desarrollo futuro (no lejano) del espacio metropolitano Alicante-Elche-Murcia —con prolongación desde ésta última hacia Almería—, la importancia de una planificación ordenada de las redes de transporte para el impulso económico y, en definitiva, las posibilidades observadas de integración de medios de transporte a fin de descongestionar el transporte por carretera en

dicha franja, se formula, a continuación, una propuesta de actuación en la red ferroviaria para potenciar su uso futuro como red de conexión nacional-internacional y como red de relación suburbana entre los principales núcleos de población de dicho espacio.

Esta franja urbana enlaza dos vértices de crecimiento:

— el área central de la provincia de Alicante que integra los núcleos de población de Alicante y Elche; «sistema urbano bipolar» que constituye el contrapeso necesario a la excesiva centralidad de la capital valenciana, y

— la ciudad de Murcia en torno a la cual gravitan numerosas poblaciones de la Vega Media y Alta del Segura y cuya área de influencia se extiende hacia el Campo de Cartagena y el Valle del Guadalentín.

De estos dos vértices es el espacio central de Alicante el que va a resultar más beneficiado por las actuaciones de la Administración puesto que, junto a la instalación de la mencionada Euro-oficina, no debemos olvidar que se conforma como un «codo de enlace» básico en la red ferroviaria del sureste (tráficos de Madrid y de Murcia) además de situarse en él el Aeropuerto de El Altet, llamado, éste último, a aumentar su protagonismo como aeropuerto suprarregional, como han manifestado reiteradamente autoridades políticas y agentes económicos de las provincias que integran su área de influencia (Alicante, Murcia, Albacete)<sup>5</sup>.

Así parece manifestarse entre los responsables de la planificación territorial nacional y autonómica a la vista de la serie de propuestas de actuación previstas para los próximos años en esta franja, publicadas en los últimos meses<sup>6</sup> (vid. gráfico nº 3):

— Prioridad a la doble vía (y electrificación) en el trayecto Alicante-Murcia y enlace de esta última comunidad con el trazado de velocidad alta del arco mediterráneo español a través de Alicante-La Encina, como contempla la revisión del P.D.I.

— Construcción de una estación intermodal en el Aeropuerto de El Altet que ha recibido el visto bueno de la Secretaría de Estado de Planificación, para la que se adjudica un capítulo de inversiones en el programado Plan Económico Valenciano III, que incluirá financiación comunitaria (FEDER).

— Ampliación de la terminal de pasajeros del Aeropuerto de El Altet (5.000 m<sup>2</sup>), obra esta última en ejecución.

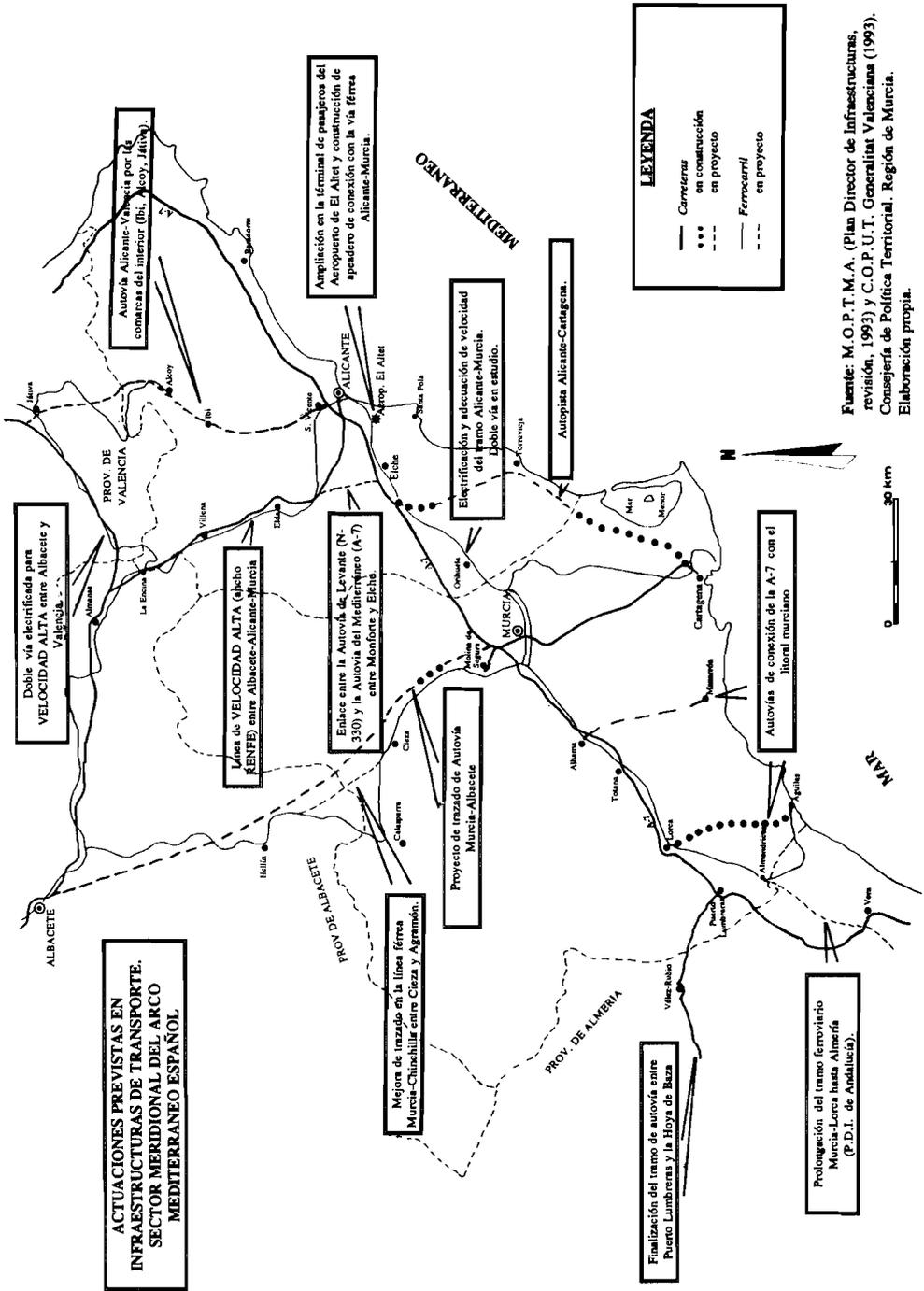
#### **4. PROPUESTA DE ACTUACIÓN: POSIBLE RED FERROVIARIA SUBURBANA DEL ÁREA METROPOLITANA ALICANTE-ELCHE Y SU CONEXIÓN CON MURCIA**

La propuesta que, a continuación, se detalla comprende una serie de actuaciones de

---

5 El Gobierno, en reunión del Consejo de Ministros de 10 de junio de 1994, decidió ratificar la primera categoría aeroportuaria al Aeropuerto de El Altet que comparte así puesto con Madrid, Barcelona, Gran Canaria, Palma, Tenerife sur, Málaga, Lanzarote, Valencia, Sevilla, Menorca e Ibiza, dentro de la clasificación establecida por el Ministerio de Obras Públicas. (Vid. diario *La Verdad*, 11 de junio de 1994).

6 Vid. diario *Información* de 17 y 23 de abril de 1994 y diario *La Verdad* de 13 y 17 de mayo de 1994, sobre actuaciones en materia ferroviaria previstas para el ámbito territorial del sur de la provincia de Alicante y Comunidad Murciana.



Fuente: M.O.P.T.M.A. (Plan Director de Infraestructuras, revisión, 1993) y C.O.P.U.T. Generalitat Valenciana (1993).  
 Consejería de Política Territorial, Región de Murcia.  
 Elaboración propia.

GRÁFICO 3. Actuaciones en infraestructuras de transporte. Sector meridional del arco mediterráneo español.

mejora del trayecto ferroviario Alicante-Murcia para su utilización como vía de enlace rápido entre los núcleos de población que integran esta franja urbana; aspecto que completaría la serie de actuaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras de mejora de trazados y electrificación con vistas a la consolidación de una eje ferroviario mediterráneo de velocidad alta (vid. supra).

### a) Actuaciones en el «sistema urbano bipolar» Alicante-Elche

En los últimos veinticinco años se ha hablado, escrito y proyectado, con relativa frecuencia, sobre la estructuración y ordenación del territorio de la franja litoral alicantina comprendida entre El Campello, al norte, y La Marina (Elche), al sur. Se vio, muy pronto, que este espacio costero tenía unas grandes posibilidades de desarrollo socio-económico futuro, pues no sólo contaba con un litoral con buenas playas y condiciones climáticas (térmicas) adecuadas para el asentamiento de importantes núcleos de ocio y turismo, sino que además en él se ubicaban dos grandes ciudades: Alicante y Elche. La primera, capital administrativa y de servicios provincial, y la segunda con destacada implantación de actividades industriales. Esta posición de privilegio venía reforzada, además, por la convergencia en sus inmediaciones de importantes vías de comunicación terrestres, marítimas y aéreas.

Sin embargo, un rápido recorrido por el territorio provincial alicantino, y sobre todo por su franja costera, muestra como la más rápida consolidación de las diversas formas productivas se ha realizado en ciudades industriales del interior (Valle del Vinalopó y Hoya de Castalla), y en dos franjas costeras extremas (costa del Marquesat y La Marina, al norte, y Bajo Segura, al sur). De manera que el espacio intermedio entre ambos queda deficientemente desarrollado, a pesar de contar con las mejores condiciones para conseguirlo.

En 1970, García Bellido —redactor de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Elche (1970)—, propone la primera propuesta de vertebración del territorio comprendido entre Elche y Alicante para adecuarlo a su futuro desarrollo ya esbozado entonces pues contaba, en esos momentos, con dos infraestructuras básicas: de un lado, las instalaciones del aeropuerto de El Altet (inaugurado en mayo de 1967) y, de otro, la autopista A-7, esta última, inserta en el Programa de Autopistas Nacionales Españolas (PANE, julio de 1967), finalizaba en el peaje de S. Juan, si bien tenía proyectada su continuación hasta tierras almerienses.

Con posterioridad, otros trabajos (Rosello Verger, V.M., 1976; Morales Gil, A., 1983, 1985 y 1990; Vegara, A., 1993 y Vera Rebollo, F., 1993), han puesto de manifiesto la importancia de la organización racional de este espacio centro-provincial alicantino.

Entre estos trabajos, son, sin duda, el de García Bellido («*Plan General de Ordenación Urbana de Elche, de 1970*») y el más reciente de Alfonso Vegara (dir.) sobre el «*Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola*» (1993), los que contienen estudios más detallados con propuestas concretas de planificación territorial de este espacio alicantino. De ellos, dado el tiempo transcurrido desde la redacción del primero y las nuevas demandas existentes sobre la funcionalidad que debe prestarse en este espacio (Universidad de Alicante,

Recinto Ferial I.F.A., Aeropuerto supra-regional de El Altet y la recientemente concedida Euro-oficina de Marcas y Patentes —noviembre de 1993—), es la propuesta de Alfonso Vegara la que aporta más soluciones, si bien a los ojos de algunos técnicos en la materia<sup>7</sup> habría que hacer pequeños correcciones o incorporaciones de nuevos matices a fin de que pudiese dar servicio, en mayor medida, a la futura área metropolitana, —hoy esbozada—, que, sin duda, se configurará en los próximos lustros, en este espacio de la Comunidad Valenciana, como contrapunto de equilibrio territorial de la capitalina.

A los estudios y propuestas se han sumado la serie de actuaciones que, en la última década, ha acometido la administración central en la red provincial de carreteras que han consolidado, aún más, la centralidad de este espacio alicantino, al mejorar las vías convergentes sobre él: autovía de Levante (Madrid-Alicante) y continuación de la Autopista del Mediterráneo A-7, como autovía, hasta Murcia y Almería (Plan General de Carreteras —1984-1991—. Además, el Ministerio de Obras Públicas tiene proyectada, en su Plan Director de Infraestructuras (1993-2007), la realización de la autovía Cartagena-Alicante (con tramos en obras). Asimismo, la administración autonómica valenciana contempla el eje Valencia-Alcoy-Ibi-Alicante como uno de los «grandes ejes vertebradores» del territorio valenciano y ha previsto la construcción (hay tramos en obras en las proximidades de Alcoy) de una autovía interior entre las dos áreas metropolitanas comunitarias (vid. Programa Operativo de la Comunidad Valenciana, 1990-1993, actuaciones del futuro Plan de Acción Territorial y II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana).

Frente a estas actuaciones en la red de carreteras que siguen la dinámica señalada a escala nacional (vid. supra), el trazado provincial de ferrocarril ha merecido escasa atención en estos últimos años. Las realizaciones se han limitado a mejoras en estaciones (Alicante), o sustitución de vías con traviesas de madera por nuevas de hormigón prefabricado, dejando al margen propuestas de nuevos trazados.

Al analizar, con detalle, la infraestructura ferroviaria de la franja urbana Alicante-Elche-Murcia se aprecia la necesidad de reconvertir las líneas de ferrocarril convergentes en la ciudad de Alicante —cuya mejora y ampliación ya están contempladas entre las futuras actuaciones de RENFE—, con fines de interconexión a distancias medias y regionales, además de concebir su uso como ferrocarril suburbano de la franja urbana Alicante-Elche-Murcia. De este modo se descongestionaría el tráfico por carretera existente, fomentándose la intermodalidad del transporte; dos aspectos contemplados en los programas y planes de transportes europeos y nacionales.

Su instrumentación se haría aprovechando las obras de mejora, desdoblamiento de vía, adaptación de las líneas de velocidad alta (220 Km/h) y electrificación, en algún caso, de las dos líneas convergentes sobre la capital lucentina, Alicante-Madrid y Valencia y Alicante-Murcia-Cartagena-Lorca. Para ello es necesario la construcción de una nueva estación de ferrocarril de paso al noroeste de la ciudad de Alicante (terrenos comprendidos entre el barrio de Ciudad de Asis e inmediaciones del cementerio municipal), que sería el punto neurálgico de la unión de las dos líneas que ya no quedarían desvinculadas, como

---

7 Ver, al respecto, la revisión a las propuestas del proyecto del «Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola» (Vegara, A., dir.) realizadas por el arquitecto Eduardo Mangada, en el informe realizado por encargo de la Consellería de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana. (diario *Información*, de 7 de noviembre de 1993).

lo están en la actualidad. La propuesta Estación Término de Alicante se convertiría, de este modo, en un nudo básico de la red ferroviaria del arco mediterráneo español, que se proyecta mejorar desde la Junquera a Murcia, con tramos en obra, como se ha señalado, en las provincias de Valencia, Castellón y Tarragona), con posible prolongación hasta Almería (fig. nº 4).

La idea de traslado de la actual estación de ferrocarril de Alicante a las afueras de la ciudad no es nueva si bien las propuestas que se han planteado nunca han considerado el enlace entre los dos ejes básicos del tráfico ferroviario de la ciudad (Madrid y arco mediterráneo, por un lado, y Murcia, por otro) sino el mero desplazamiento, unos centenares de metros, hacia el noroeste de la misma. Al respecto, el vigente documento de planeamiento urbanístico municipal (P.G.O.U., 1986) salda esta cuestión con el silencio normativo y lo mismo puede señalarse del Plan de Transporte Ferroviario de RENFE.

La nueva estación propuesta actuaría regulando las circulaciones con dirección a Madrid y regionales<sup>8</sup> y, sobre todo, coordinando el tráfico suburbano que se organizaría sobre estas vías, que podrían tener dos áreas básicas de origen: por el sur, Murcia, Bajo Segura y Elche, y por el norte, corredor de Almansa y valle del Vinalopó. Para conseguir esa funcionalidad suburbana se tendrían que realizar sobre la línea mediterránea, pequeñas modificaciones de trazado: la más sustancial discurriría entre Torrellano y Ciudad de Asís (8 Km.), a fin de acercar el trazado de la vía a la terminal de viajeros del Aeropuerto de El Altet, tal y como se ha señalado en diferentes estudios (Morales Gil, 1990; Vegara, 1993). De esta forma se alejaría su trazado del futuro Paseo de Calabarda propuesto en las actuaciones a realizar en el área del Triángulo (Vegara, A. 1993), creando además nuevas estaciones (apeaderos) en el propio Aeropuerto, en las inmediaciones de la futura sede de la Euro-oficina de Marcas y Patentes (instalaciones de Manufacturas Metálicas), y en el barrio de San Gabriel. En su tramo norte, la modificación o desvío a realizar sería mínima (2 Km.) a fin de acercar la línea de ferrocarril a la Universidad donde se construiría otra estación-apeadero.

Por lo demás, quedan pendientes dos cuestiones, objeto de bastante polémica en los últimos años: el posible retranqueo de la estación término de Alicante y la servidumbre ferroviaria al puerto. Para la primera, la solución que consideramos más adecuada sería la supresión, en su estado actual, dejando en su lugar una pequeña estación término soterrada, estación de paso hacia una probable prolongación de trazado hacia Benidorm y Altea, tal como se ha propuesto en algún reciente trabajo (Morales Gil, A. «Las infraestructuras como condicionantes del espacio alicantino» en *Estructura Económica de la provincia de Alicante*, 1993). En este último caso la vía ferrea se podría prolongar por debajo de la Avda. de la Estación, Alfonso X el Sabio y vertiente norte del Benacantil para salir a superficie en La Goteta y, desde allí, bordeando por el norte la Sierra Grossa, Vistahermosa, interior de la Albufereta, confluir sobre el trazado previsto del ferrocarril de vía estrecha (trenet de La Marina de FGV) en los PAUs 4 y 5 (P.G.O.U. de Alicante, 1983), y cruzar el Campello de forma soterrada. Desde aquí aprovechando en lo posible en trazado del

---

8 Es objetivo del Plan Director de Infraestructuras (MOPTMA; 1993) el fomento de una «red regional exprés» a partir de la red de cercanías actual.



FGV<sup>9</sup>, llegar a una estación término situada entre Altea y Benidorm. Esto permitiría dotar de una conexión directa a estos centros turísticos de La Marina con áreas diversas de procedencia peninsular (demanda turística), sin la ruptura de carga que en la actualidad se produce en la estación de Alicante-Termino; y de otro lado mantener una estación en el centro de esta última ciudad que serviría para las distancias largas y el tráfico suburbano. Al mismo tiempo esta infraestructura nueva facilitaría la existencia de dos líneas suburbanas con origen en Benidorm-Altea: una con dirección al Aeropuerto del Altet y otra con dirección a la Universidad, potenciados para atender unas demandas urbanas con apeaderos en La Goteta, Vistahermosa y Playa de San Juan.

Respecto a la servidumbre para el puerto, lo ideal sería una penetración soterrada, tal y como propone Vegara en el estudio del Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola, pero como ya se está haciendo el tramo de la autovía de Madrid y dadas las exigencias actuales y futuras del puerto, el cual en su ampliación llegaría hasta la desembocadura del Barranco de las Ovejas, se podría mantener el ramal de entrada actual por la playa de Babel, llamada a desaparecer en este tramo, suprimiendo las instalaciones de la estación de Murcia que se ganarían para espacios verdes en el borde de contacto ciudad-puerto.

En nuestra opinión, además de mejorar los tránsitos de trenes de largo recorrido en dirección a Barcelona, Murcia-Lorca y Madrid-norte de España, se dotaría a la nueva metrópolis Alicante-Elche de una red suburbana con frecuencia de trenes en horas punta de 15 a 30 minutos que unirían el centro de la ciudad con los núcleos más neurálgicos —Aeropuerto, Euro-oficina de Marcas y Patentes, Universidad y Playas de S. Juan y Campello—, además de poblaciones como Orihuela, Elche, S. Vicente del Raspeig, Novelda, Elda, Villena, Villajoyosa, Benidorm y Altea. Todo ello tendría consecuencias positivas sobre la intensidad de tráfico interno de la ciudad, mayor uso de los transportes colectivos, más rapidez de desplazamiento con seguridad y menor demanda de áreas de aparcamiento en dichos puntos básicos de la red.

Esta propuesta, que resultará utópica para muchos lectores, será todavía más eficaz en sus resultados si la nueva Estación Término de Alicante, en Ciudad de Asís, contase en sus inmediaciones con una nueva terminal de autobuses, con lo que las rupturas de carga —al igual que sucedería en el apeadero del aeropuerto— se minimizarían, colocando a la capital alicantina a la cabeza de las españolas por instalaciones de comunicación, con unas redes de transporte terrestre y aéreo integrados, sería prácticamente la única con convergencia de redes, excepción hecha de Barcelona y Madrid. En todo caso, un esfuerzo en la planificación en este sentido mejoraría todavía más la funcionalidad del Aeropuerto, el único de la Comunidad Valenciana que ha experimentado incremento de tráfico en 1993 y primeros meses de 1994<sup>10</sup>, a pesar de la retirada de algunas compañías bandera<sup>11</sup>. La

---

9 Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana tiene previsto invertir 200 millones de pesetas en 1994 en el trazado del «trenet de la Marina». Las actuaciones comprenden la remodelación de las estaciones de Alicante, Altea, Teulada, Calpe y Gata de Gorgos y la supresión de ocho pasos a nivel.

10 Hasta el mes de mayo de 1994, el incremento de pasajeros registrado en el Aeropuerto de El Altet ascendía al 25% respecto al mismo período de 1993.

11 Se prevé un aumento del tráfico aéreo internacional considerable en el Aeropuerto de El Altet; de hecho en 1993 cerró con tres puntos de aumento en su tráfico respecto a 1992 con un total de 2.864.000 pasajeros, de los que 2.066.403 correspondieron al segmento de internacional). Desde la liberalización del tráfico aéreo en enero de 1993 (Mercado Único) cinco compañías europeas han transformado vuelos charter en regulares y en

explicación de este hecho radica en su concepción como aeropuerto suprarregional (Valencia, Murcia y Castilla-La Mancha), con más de 2,5 millones de habitantes de hecho en su área de influencia, además de los turistas que visitan su litoral, todavía en crecimiento, ocupando respecto a éste una posición central. Además, el aeropuerto de El Altet parece encajar en el segundo eslabón de la malla del futuro mapa aeroportuario de la Comunidad Europea (centro regional), es decir, ligado, por lo menos, a dos centros principales (París, Frankfurt y Londres), bien conectado por su *hinterland* a partir de infraestructuras de transporte rápidas (tren de velocidad alta o autopistas-autovías) y alimentados por otros centros aeroportuarios locales del ámbito estatal<sup>12</sup>.

### b) Actuaciones en el vertice murciano

En el vertice opuesto de esta franja urbana las propuestas de actuación, para incrementar el tráfico de cercanías con la capital murciana, afectarían a dos ejes básicos: por un lado, al trazado Murcia-Cartagena que vería fortalecida la relación entre la capital y las poblaciones del Campo de Cartagena (Balsicas, torre Pacheco y la propia capital comarcal) y por otro, el eje del Guadalentín, con implicaciones territoriales mucho más importantes.

En efecto, la suburbanización ferroviaria entre Murcia y las poblaciones que integran la comarca del Valle del Guadalentín se podría resolver sin grandes costes a poco que se redujesen las frecuencias de paso de trenes puesto que las estaciones de tren han quedado englobadas en las respectivas ampliaciones que estos núcleos urbanos han experimentado hacia el sur. En este eje del Guadalentín, si se lleva a cabo el enlace previsto entre Almericos y Almería (P.D.I. de Andalucía) resultaría imprescindible el desdoblamiento de vía y electrificación en idénticas condiciones al señalado para el tramo Alicante-Murcia.

Frente a estos dos trazados de posible conversión suburbana, el tramo ferroviario Murcia Chinchilla en su tramo por la Vega Media y Alta no ofrece, en nuestra opinión, posibilidades de conversión en eje suburbano salvo en el tramo entre la capital murciana y Lorquí puesto que en el resto de poblaciones de la Vega Alta del Segura, el trazado de la vía férrea queda alejado de los núcleos urbanos (salvo en Cieza). Este eje ferroviario para el que hay previsto la mejora de trazado entre Cieza y Agramón (Albacete) debe orientarse al tráfico de mercancías en relación con las estaciones expedidoras de Murcia y Cartagena hacia el interior peninsular.

Estos y otros proyectos van a modelar las pautas de desarrollo económico del sureste español, ámbito meridional del arco mediterráneo español con elevado potencial de crecimiento económico... En definitiva se comprueba como las redes de transporte rápido junto a la capacidad productiva territorial son los agentes que están estableciendo las líneas de desarrollo regional.

---

enero de 1994, la compañía Air France hizo pública su vuelta al aeropuerto de El Altet (desde septiembre de 1989 sólo operaba con el Aeropuerto de Manises, Valencia).

12 Según opinión expresada por el profesor Arturo de Benito (Jefe del Gabinete de Estudios de Iberia) en el marco del debate organizado por el Club Información sobre «El Futuro del Aeropuerto de El Altet» celebrado en Alicante el 30 de mayo de 1994.

## BIBLIOGRAFÍA

- CONSELLERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. Generalitat Valenciana. *Arco Mediterráneo Español*. (Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana. Avance. Documento I. Contexto General). Valencia, noviembre de 1993, 241 pp.
- FUNDACIÓN DE FERROCARRILES ESPAÑOLES. *Revista Vía Libre*, nº 364 (Abril, 1994) y 365 (mayo, 1994). Madrid.
- MATARREDONA COLL, E.: «El aeropuerto del El Altet y sus perspectivas de futuro» en *Investigaciones Geográficas*, nº 11. Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante, Alicante 1993, pp. 223-235.
- MORALES GIL, A.: «La red viaria en el área metropolitana de Alicante-Elche» en *Investigaciones Geográficas*, nº 1. Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante. 1983.
- MORALES GIL, A.: «Accesibilidad por carretera al aeropuerto de Alicante». *Canelobre*, nº 5. Instituto de estudios Juan Gil-Albert. Alicante. 1985.
- MORALES GIL, A. (dir.): «*Dinámica relacional Alicante-Elche. Impacto de nuevas comunicaciones*». Departamento de Análisis Geográfico Regional-Ayuntamiento de Alicante. Alicante, 1990 (ined.).
- Morales Gil, A. et alt.: «*Estudio-Encuesta sobre razones y causas del tráfico de mercancías por el puerto de Alicante y sus conexiones modales con el tráfico general de mercancías*». Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante. 1992. Policopiado.
- MORALES GIL, A.: «Puerto y ordenación del territorio en Alicante» en *Algunas cuestiones de Ordenación del Territorio*. Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante, 1993. Pp. 67-109.
- MORALES GIL, A y OLCINA CANTOS, J.: «La hora del tren» *Diario Información*. Editorial Prensa Alicantina, 6 de febrero de 1994.
- PEDREÑO, A. (dir.): «*Estructura Económica de la provincia de Alicante*». Excma. Diputación provincial de Alicante. Alicante, 1993.
- PEDREÑO, A., HIDALGO, M. y VERA REBOLLO, F. (dir.): *Libro Blanco del Turismo de la Costa Blanca*. Camara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Alicante, 1990.
- RODRÍGUEZ SÁIZ, L. y SOTELO, J.: «Política de Transportes» en L. Gamir (coord.). *Política económica de España*. Alianza Editorial, Madrid, 1993. Pp. 347-376.
- ROSELLO VERGER, V. M. (dir.): «*Estudio socio-económico de Elche y su comarca*». Univ. de Valencia, 1976.
- SEGRELLES SERRANO, J. A. y GÓMEZ LÓPEZ, J. D.: «*El aeropuerto de Alicante y su área de influencia: enclave fundamental para un espacio dinámico*». COEPA y Cámara de Comercio, Industria y Navegación. Alicante, 1991, 100 p.
- TALLER DE IDEAS (Vegara, A., dir.): «*Proyecto de investigación sobre Areas de Integración y Nueva Centralidad: El Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola*». Club de Inversores para el desarrollo de la provincia de Alicante. Alicante, 1993.

- VV.AA. Revista *Ciudad y Territorio*. Nºs 91-92. Monográfico sobre «Transporte Urbano». Ed. Ministerio para las Administraciones Públicas. Madrid, 1992. 273 pp.
- VV.AA. Revista *Situación*, 1993, nºs 3-4 (monográfico sobre «Alta Velocidad. Nueva era del ferrocarril»). Servicio de Estudios del Banco Bilbao Vizcaya. Bilbao, 1993, 173 pp.
- VV.AA. «Perspectivas en torno al Plan Director de Infraestructuras». *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*. Nº 97 (monográfico sobre el Plan Director de Infraestructuras). Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Madrid, 1993. 474 pp.
- VERA REBOLLO, F.: «Las infraestructuras de transporte en el arco mediterráneo» en *Algunas cuestiones de Ordenación del Territorio*. Instituto Universitario de Geografía. Universidad de Alicante, 1993. Pp. 67-109.