

DIÁLOGO ENTRE FERROCARRIL Y MODELO TERRITORIAL EN LA REGIÓN DE MURCIA¹

José Luis Andrés Sarasa

Universidad de Murcia

RESUMEN

Para poner de manifiesto el diálogo mantenido entre el ferrocarril y la utilización del territorio regional, se recurre a un doble planteamiento. En primer lugar, admitiendo por modelo territorial la particular manera de utilizar y ocupar el territorio se esboza el modelo territorial regional, pero considerando la intersección de impactos procedentes de tres planos que se yuxtaponen o intercalan para estructurar nuestro modelo. Se tienen en cuenta los impactos visibles del modelo preexistente, surgidos de la expresión espacial de dos modelos de sociedad, la industrial y la agrícola, a continuación se examinan las consecuencias que las fuerzas disgregadoras que se advierten en el modelo europeo van a tener en la planificación de las tierras de clima cálido, y por último, se entra en las demandas urgentes que exigen los impactos de las actuales disfuncionalidades.

En segundo lugar, se presenta un juicio crítico del equipamiento ferroviario regional, tanto en base a proyectos como a realidades, para ver la capacidad de respuesta, pero todo ello a través de un análisis más cualitativo que cuantitativo, y dentro del contexto de un desarrollo sostenible. La conclusión es bastante decepcionante.

Palabras clave: Planificación, Arco del Mediterráneo, Ferrocarril, Desarrollo (integrado, sostenible), Región de Murcia, Modelo territorial, Proyectos, Impactos, Disfuncionalidades, Declive, Malformadas, Dinámicas, Ciudades (Urbanizantes, Aisladas o englobadas, Rentistas, Turísticas).

Los instrumentos de carácter planificador de las diferentes Administraciones, así como la compleja heterogeneidad de estudios y documentos de las diversas instituciones regionales, coinciden en recoger entre sus objetivos una idea básica que parece haberse convertido en el estribillo de la partitura que les corresponde interpretar. Vieja partitura que lleva sonando en la Región de Murcia más de un siglo: eliminar desequilibrios y

¹ Se recoge aquí el texto de la Ponencia presentada por el autor en la Jornada «El ferrocarril en el desarrollo de la Región de Murcia». Organizada por la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Comunidad Autónoma de Murcia y con la participación de la Secretaría de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Celebrada en Murcia el 5 de mayo de 1995.

estrangulamientos para convertir en realidad la capacidad de sus potencialidades en el ámbito del denominado, en la nueva geografía económica europea, como polo meridional.

El polo meridional, como es bien sabido, incorpora gran parte del espacio que se ha dado en llamar Arco del Mediterráneo, expresión que induce a ciertas contradicciones. En tanto que el primero se define por su dinámica funcional, el segundo parece hacer referencia a un espacio político-cultural que ha pasado por diferentes procesos. En este caso, estaríamos ante el histórico Mediterráneo Occidental, de tan hondo significado para la Región de Murcia, por ello de difícil delimitación sin entrar en conflictos, que no harían sino distraer la plena incorporación de esta región al citado polo meridional.

Asimismo, esta vieja aspiración debe agregar, con el mismo ahínco, el propósito de atajar la disfuncionalidad histórica más grave de cuantas existen en la Región de Murcia: el desfase entre las comarcas prósperas y las deprimidas, que, como ponen de relieve todos los indicadores, cada vez es más considerable.

Estas viejas inquietudes examinadas en el marco de la definición de ordenación del territorio de Merlin² «Conjunto de acciones concertadas tendentes a disponer con orden los habitantes, las actividades, las construcciones, los equipamientos y los medios de comunicación sobre la extensión del territorio», permite concluir que son las infraestructuras técnicas las que posibilitan la adecuación del territorio a las necesidades sociales dominantes.

Entrar en el análisis del diálogo mantenido entre el ferrocarril y una Ordenación del Territorio que haga viable y potencie el desarrollo socioeconómico, exige el planteamiento de una doble problemática íntimamente relacionada. En primer lugar, esbozar el modelo territorial que presenta la Región de Murcia, siempre deudor de su proyección exterior, de su vocación exportadora, y, en segundo lugar, presentar un juicio crítico del equipamiento ferroviario regional, tanto en base a proyectos como a realidades, para ver la capacidad de respuesta, pero siempre vista en el contexto de un desarrollo sostenible.

I. EL MODELO TERRITORIAL

Si se admite por modelo territorial la particular forma de utilizar y ocupar el territorio, conviene matizar que los elementos explicativos del modelo territorial dominante en la Región de Murcia a lo largo del siglo XX han variado muy poco. Se articulan en la interrelación existente entre exportación, diversificación de la actividad empresarial, proceso urbanizador e infraestructuras. Además, no puede ignorarse el importante peso de otros elementos que agrupamos bajo el nombre de factor residual, en el sentido de reconocer el impacto de una serie de componentes sociales, culturales y políticos, sumamente cambiantes y determinantes en todo momento, entre los que destacan los impactos de ciertas coyunturas históricas, como la comercialización de la seda con su máximo apogeo en el siglo XVII o la puesta en funcionamiento del Arsenal Militar de Cartagena en el siglo XVIII, que afianzan la ruta hacia el interior peninsular. Sin olvidar el papel que el puerto de Cartagena ha jugado en la vida del Mediterráneo Occidental, este espacio que,

2 MERLIN, P. (1988): *Géographie de l'aménagement*. P.U.F. Paris, pp. 11.

en su nueva funcionalidad, pretende denominarse como Arco del Mediterráneo, y que no admite más rasgos definidores que su larga y densa historia cargada de conflictos, pero marcada por los signos de unas facultades físicas, intelectuales y morales que han impregnado y admirado a la humanidad, todo ese conjunto de factores que, en definitiva, constituyen la civilización mediterránea, y que nos sigue llenando de orgullo.

A la hora de abordar la estructuración del modelo territorial murciano es preciso distinguir tres planos, claramente diferenciados por sus impactos reales o potenciales. En primer lugar, deben situarse los impactos visibles del modelo preexistente; inmediatamente conviene considerar ciertos elementos potencialmente distorsionadores que pueden derivarse de la dinámica que se observa en el modelo europeo; y se concluye con las demandas urgentes que exigen los impactos de las actuales disfuncionalidades.

a) El modelo territorial preexistente

La organización territorial preexistente, la que se gesta con el desarrollo económico del último tercio del siglo XIX, se define por la férrea acomodación al modelo weberiano, como respuesta a las necesidades básicas de la industria respecto de su localización. La concentración de las actividades exportadoras y sus servicios en torno a dos ciudades potencia el desarrollo de un modelo bipolarizado de crecimiento urbano, que origina la yuxtaposición de dos espacios antagónicos en cuanto a la utilización del medio físico y la fisonomía de asentamientos que provoca.

En definitiva, se trata de la expresión espacial de dos modelos de sociedad, la industrial, cuyo detonante básico es el mineral de plomo, que se genera en torno al nodo de Cartagena, y la agrícola, cuya evolución se apoya en cierta modernización de sus regadíos, que permiten introducir nuevos cultivos con los que integrarse en los circuitos de comercialización exterior y en la industria agroalimentaria, cuya producción en su práctica totalidad se destina a la exportación, se extiende por el ancho Valle del Segura con la ciudad de Murcia como núcleo aglutinador. Esta dinámica económica-espacial plantea inmediatamente la exigencia de una adecuación del territorio a las nuevas y urgentes necesidades. Adecuación que se pretende alcanzar a través de unas infraestructuras específicas capaces de soportar e incrementar el conjunto de actividades: instalaciones portuarias que agilicen la ruptura de carga, telecomunicaciones que facilitan la relación comercial; carreteras y ferrocarriles que enlacen el territorio con los nodos redistribuidores y a éstos con el exterior; etc.

Curiosamente esta polarización y organización territorial llega hasta nosotros. Aunque en los años sesenta se refuerza el polo industrial cartagenero por la diversificación funcional portuaria (minero-metalúrgica-naval-petroquímica), pero no sin atravesar diversas vicisitudes de signo bastante distinto, tanto para las actividades como para las infraestructuras. La primera de las actividades, la minero-metalúrgica, desaparece prácticamente como tal con el inicio de los años noventa, aunque permanece su impacto espacial y de infraestructuras que precisa. Asimismo, algunas de las restantes actividades del complejo portuario entran en un vertiginoso declive. Por otra parte, la agricultura, reconvertida en una actividad muy tecnificada, dedicada prácticamente a la exportación en fresco, conoce una sorprendente emigración hacia los campos litorales y parte de la

cuenca del Guadalentín, al propio tiempo que las factorías agroindustriales permanecen en sus primitivas implantaciones, para más tarde entrar en un oscuro túnel de obsolescencia de muy compleja solución. La misma obsolescencia y malformación que afecta muy intensamente a buena parte de las infraestructuras. Entre tanto, la ciudad de Murcia terciariza vertiginosamente su actividad.

Esta confluencia de circunstancias demanda profundas remodelaciones capaces de minorar las disfuncionalidades que originan y que desembocan en un verdadero estrangulamiento a todo intento de desarrollo. En el marco de esta política renovadora debe incluirse la reorganización de las instalaciones portuarias, las profundas modificaciones en la red de carreteras, los esfuerzos de las empresas por adaptar las nuevas tecnologías en materia de telecomunicaciones, la política hidráulica, y por último, los proyectos, planes y propuestas de actuación en ferrocarriles.

Estamos ante un nuevo modelo territorial articulado por los primeros encuentros que tiene la Región de Murcia con el ferrocarril. Articulación que subsiste en la actualidad, pero que todavía podría serlo mayor si los proyectos ferroviarios elaborados hace casi noventa años hubiesen sido realidad. Esta organización territorial se concreta en base al ferrocarril de servicio general, el actual y obsoleto Cartagena-Madrid, (vid. gráfico nº 1) y a una interesante oferta de proyectos de ferrocarriles secundarios y estratégicos, que hoy tendrían más importancia, si cabe, que en aquel entonces, puesto que conectarían con la red general, por un lado, los espacios más dinámicos, los campos litorales, y por otro los espacios que están verdaderamente necesitados de infraestructuras para sacar adelante sus ofertas complementarias, basadas en el turismo de interior.

Entre estos proyectos, y a modo de ejemplo, pueden citarse los ferrocarriles estratégicos San Fernando-Cartagena, pasando por el Campo de Gibraltar, Málaga y Almería por la costa; Cartagena-Águilas; etc., y los secundarios de La Unión a la Estación de Balsicas; Totana-Mazarrón; Mula-Murcia; Fortuna a Caravaca por Archena; Caravaca-Lorca; etc. Lo sorprendente de esta inquietud es que gran parte de estos ferrocarriles diseñados en los primeros lustros del siglo se justifican «en la opción de estimular el desarrollo de áreas decaídas». En definitiva, se trata de una serie de proyectos y realidades que pretenden acomodar todos los subsistemas que integran la Región, con el centro decisorio que es la capital del país, pero sin perder de vista la vocación exportadora a través del Puerto de Cartagena y por la ruta de Levante a Francia.

b) La dinámica del modelo europeo

Los factores políticos se encargan de reiterar que toda planificación de un sistema puede quedar truncada o inservible si se ignora cuanto ocurre a nivel suprasistema. Aspecto en el que hace particular hincapié el Quinto Informe Periódico Sobre la Situación y la Evolución Socioeconómica de las Regiones de la Comunidad, cuando señala que «Las políticas regionales (y también las relativas a otros sectores) de la Comunidad para el resto de la década están siendo formuladas y aplicadas teniendo presente el objetivo de alcanzar una mayor integración. En diciembre de 1991, los Estados miembros de la Comunidad firmaron el Tratado de Maastricht, cuya finalidad es ampliar y profundizar el espectro de cuestiones sometidas a la toma de decisiones compartida. El hecho de que en el nuevo



Tratado se reconozca que la condición básica para un mayor progreso económico y social es aumentar la solidaridad y cohesión dentro de la Comunidad tiene una gran trascendencia para la política regional»³.

En estos momentos surge la necesidad de considerar las nuevas tendencias en la Geografía económica europea que pueden hacer cambiar radicalmente todas nuestras estrategias. Para bien o para mal es obligado estar atentos, y por ello surgen interrogantes a modo de apuestas ¿organizamos nuestro territorio para dar respuesta a estas tendencias? ¿en qué medida podemos vernos afectados si de verdad perdemos este tren?

En el Informe Europa 2000, tal y como se presentó por la Comisión en el Consejo de noviembre de 1991, se hacen revelaciones sorprendentes en cuanto a la articulación de un nuevo modelo europeo. Cuatro aspectos de este Informe tienen, a mi juicio, un impacto determinante para la planificación global que propugnamos.

Destaca, en primer lugar, la configuración geográfica de la CE en torno a dos polos de desarrollo, aunque de desigual importancia y dinámica. De una parte el septentrional o tradicional «corazón industrial de Europa» delimitado por el triángulo París-Londres-Amsterdan y que incluye la cuenca del Ruhr. Como es sabido comprende espacios en abrumador declive industrial, que contrastan con su enorme capacidad de reacción para aprovechar las oportunidades que le brindan los sectores de los servicios financieros y el turismo; y, de otra, el meridional que aparece configurado por las regiones del sur de Alemania y norte y centro de Italia, sur de Francia y norte y este de España, espacio en el que, sin duda, debe dejarse ver la Región de Murcia.

El segundo factor a resaltar radica en que, junto a la poderosa influencia del tradicional arco del norte, se descubren vigorosas fuerzas descentralizadoras que van a favorecer a zonas más alejadas de dicho centro. La resultante de estas fuerzas es la ruptura de los viejos modelos locacionales por la aparición de una compleja serie de factores nuevos que deben convertirse en determinantes de las localizaciones empresariales. Entre estos factores uno cobra particular significado para una región localizada periféricamente respecto de estos centros decisivos, deriva de que los nuevos factores de desarrollo en materia de transportes y telecomunicaciones en todo el territorio europeo, puede modificar su «geografía cronológica» a favor de las zonas apartadas de los congestionados centros de actividad.

Pero la consecuencia más importante de todos ellos consiste en que la elección para la localización de la empresa está más influida que antes por factores relacionados con la calidad de vida y depende menos de la existencia de recursos. Esto es particularmente cierto en las nuevas actividades muy intensivas en capital humano que necesitan una relativamente densa proporción de profesionales bien remunerados y altamente cualificados. Las preferencias de estos profesionales respecto a su residencia, se aleja de los centros metropolitanos congestionados y se orienta hacia zonas de clima benigno que dispongan de actividades culturales y sociales así como de un entorno natural agradable. Estos factores se han convertido en un poderoso factor de localización empresarial. Pero hace un especial hincapié «a las zonas de clima favorable de los Estados miembros podría

3 COMISIÓN EUROPEA: (1994) *Competitividad y cohesión: las tendencias de las regiones. Quinto informe periódico sobre la situación y la evolución socioeconómica de las regiones de la Comunidad*. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo, pp. 125.

añadirse una zona soleada europea, que ofrecería nuevas oportunidades a las regiones meridionales en pleno proceso de desarrollo». ¿Se hace necesario recordar los caracteres incuestionables de nuestro marco físico?

c) El impacto de las actuales disfuncionalidades

Los rasgos definidores del modelo actual difieren, básicamente, del anterior por su mayor diversificación, tanto funcional como espacial y de infraestructuras capaces de darle articulación, donde las potencialidades de los recursos hídricos se ha convertido en elemento determinante. Se rompe la monoespecialización de transformado y/o preparado de productos primarios —agrícolas o mineros— destinados a la exportación. En cambio, presenta en su contra que frente a la bipolarización, que en algunos períodos, precisamente no de mayor prosperidad, se convirtió en tripolarización con la incorporación de Lorca, se ha impuesto un primacía por parte de la capital regional, la ciudad de Murcia, como consecuencia del descontrolado y brusco proceso de urbanización generado por la oferta de trabajo, que indudablemente se traduce en una rápida terciarización de la actividad.

El peso de la capital-primería en el conjunto de la población que reside en el resto de las capitales municipales ha experimentado una evolución claramente positiva, de significar el 17,09 por 100 en el año 1950 pasa a suponer el 23,55. En ambas fechas la primacía de la capital municipal murciana es bastante fuerte. El índice que recoge el peso de la capital primera sobre las tres capitales municipales que le siguen, según su tamaño demográfico, en 1950 se situaba en el 0,68 para registrar un fuerte incremento en 1991 hasta colocarse en un 1,13, datos que revelan los desequilibrios existentes entre la capital y el resto del territorio regional. Todavía puede ser más llamativo el índice que relaciona las dos primeras capitales regionales, si en 1950 es del 1,38, prácticamente se duplica para 1991. Datos todos ellos que vienen a confirmar la existencia de una macrocefalia, donde la capital primera abruma por su tamaño a las siguientes. Adviértase que se habla de población residente en la capital del municipio y no del conjunto del municipio, donde los resultados serían todavía más sorprendentes.

De forma muy general y en base a diferentes magnitudes socioeconómicas es posible distinguir como tres grandes tipologías espaciales, discontinuas y yuxtapuestas entre sí, que etiquetamos como en declive, malformadas y nuevas o dinámicas. Sobre estas tres tipologías se superpone una cuarta, las ciudades, que en ciertas ocasiones pueden participar o no del fenómeno que afecta a su área de dominación. Todas ellas, como se advierte en la Real Orden de 1º de septiembre de 1866, necesitadas de «la benéfica influencia de las vías férreas...comunicando con las arterias principales de centros productores» (1), además, todavía para la Región de Murcia sigue en vigor la afirmación «el problema ferroviario en España es base y supuesto forzoso de todos los demás problemas de orden económico que tenemos que resolver en este momento», recogida en el trabajo iniciado por el Ministro de Fomento D. Francisco Cambó, «Elementos para el estudio del problema ferroviario en España». (2-4)

4 (1-2) En ALCUBILLA: *Diccionario de la Administración Española. Compilación de la Novísima Legislación de España en todos los ramos de la Administración Pública*. Director M. Martínez-Alcubilla. Imp. R. Caro. Madrid, 1923.

En base al movimiento gradual descendente de los indicadores económicos que presentan las áreas básicas del modelo anterior, que además son las que disponen de todas las infraestructuras, puede afirmarse, sin temor a emitir un exagerado juicio de valor, que son áreas que cabe catalogar como en claro declive. No han sabido o no han podido entender que a medida que se van cumpliendo las etapas del ciclo industrial es preciso cambiar, no sólo la estructura industrial sino también el modelo de localización y las infraestructuras que lo articulan.

En tanto que esto ocurre en la actividad industrial, se descubre una interesante emigración de la producción agraria, rentable y dedicada prácticamente a la exportación, hacia los campos litorales y buena parte del Valle del Guadalentín, espacios que ven reducir sus seculares déficits hídricos como consecuencia de aportes exógenos y explotación del subsuelo, estos espacios pasan a constituir la tipología denominada como nueva y/o dinámica. Sin embargo, buena parte de los órganos decisorios-financieros e infraestructuras de manipulación siguen ligados a la capital regional. Además debe hacerse hincapié que sobre estos campos litorales se ha generado el mito turístico de sol y playa, aunque este mito se encuentra inmerso en lo que se conoce como cuarta etapa de generación del mito, esto quiere decir que es urgente una reconversión que debe contar con unas infraestructuras de transporte más adecuadas. Aquí aparecen los municipios con mayores niveles de renta, Murcia, Torre Pacheco, San Javier, San Pedro, y buen número de aquellos que se definen como de renta media, que están en contacto con estas actividades agrarias.

Los espacios malformados se definen porque sus sistemas productivos y sus débiles infraestructuras soportan un largo proceso de deterioro, circunstancia que ha dado lugar a la salida de las categorías sociales con alguna capacidad de potenciar el desarrollo, ven reducir su densidad demográfica, y, en general, presentan un claro envejecimiento de sus gentes. Se caracterizan por tener una especialización productiva basada en la agricultura tradicional, unas veces autárquica y retraída y en otras en la que se sustentó el modelo de desarrolló precedente y que se ve arrastrada por la misma crisis. Cuando a algunos de estos espacios se les aplique las directivas de la PAC pueden convertirse en obsoletos. Se trata de una tipología que se extiende a modo de grandes manchones por toda la Región, pero su mayor continuidad se da por las tierras del Noroeste, Valle de Ricote, Cuenca de Mula y Vega Alta. Espacios que, lógicamente, dan los niveles de Renta Familiar Disponible más bajos, inferior al 80 por 100 de la media regional (Ricote, Moratalla, Fortuna, Cehégín, Blanca, Ceutí, Archena) aunque también se registra el fenómeno de contacto para alcanzar índices de renta media.

Sin embargo, debe advertirse que buena parte de estos territorios han iniciado muy recientemente la adecuación de sus tradicionales estructuras productivas hacia una nueva actividad, el turismo de interior, capaz de proporcionar rentas adicionales. Pero el obstáculo mayor para el éxito de esta iniciativa radica en las infraestructuras, sin las cuales difícilmente puede tener éxito. Aquí vimos desaparecer un ferrocarril que hoy jugaría un papel de suma importancia por la naturaleza de este tipo de turismo.

La cuarta tipología espacial decisoria en el desarrollo y demanda de infraestructuras por la preponderancia que ahora ha adquirido, se superpone a las anteriores y surge como consecuencia del brusco proceso urbanizador que se inicia en la Región con los años

sesenta, está constituida por las ciudades, en razón a sus capacidades de dominación y dinamización.

En este sentido, de acuerdo con las tasas de diversificación empresarial y la dinámica mantenida entre la ciudad y su espacio inmediato, es posible establecer cuatro tipologías, que de alguna manera configuran su especificidad: urbanizantes, aisladas o englobadas, rentistas y turísticas.

— Ciudades urbanizantes son aquellas en las que en su ámbito inmediato la agricultura deja de ser el modo de vida básico, sus residentes pasan a convertirse en activos de la industria y los servicios propiamente urbanos, aunque en buena proporción son agricultores a tiempo parcial. Asimismo, se caracterizan porque redistribuyen por este espacio actividades que encuentran dificultades para ubicarse en el lugar central, por diversas razones, aunque las más frecuentes son las derivadas de la rígida planificación de las plus-valías surgidas del duro juego de la escasez, posición y demanda del suelo. Todo ello lleva consigo que en su espacio inmediato, tradicionalmente rural y/o ciudades pequeñas, se configure un paisaje urbano y/o rururbano con una dinámica que obedece a pautas muy recientes que hacen desaparecer las utópicas fronteras de la vieja dicotomía campo/ciudad. El ejemplo más significativo por su impresionante impacto lo constituye la ciudad de Murcia, le sigue en menor medida Cartagena, y muy recientemente parece se incorporan con impactos más discutibles otras ciudades. Las áreas urbanizantes precisan de infraestructuras ferroviarias de cercanías, por los múltiples problemas derivados de la congestión que, sin duda, se resolverían.

— Ciudades aisladas o englobadas: comprende todas aquellas ciudades que se definen como industriales, hecho que se constituye en la singularidad que las aísla y diferencia del resto. Cabe denominar como englobadas aquellas que están más pendientes de las decisiones de la ciudad urbanizante que de su entorno, al que esterilizan en lugar de fecundarlo. Los dos mejores ejemplos lo componen Molina y Alcantarilla, que adquieren una diversidad y una fisonomía deudoras ambas de su ubicación en la aglomeración de Murcia. El mejor ejemplo de aislada, aunque con la misma funcionalidad respecto del espacio circundante que las anteriores, destaca Yecla.

— Ciudades rentistas: son aquellas cuyo equipamiento empresarial responde a la necesidad de organizar su espacio inmediato en torno a dos actividades básicas, la agroindustria y la actividades relacionadas con la construcción, con las lógicas integraciones que ambas categorías demandan o potencian. Su dinámica económica y por consiguiente su desarrollo urbano proviene del auge agrícola y de una coyuntural mono especialización industrial, que siempre deja su impacto en el entorno. En esta categoría se integran la práctica totalidad del resto de nuestras ciudades, aunque en algunos momentos nos estén recordando la tipología anterior. Sin duda, las que mejor responden a estos criterios son Lorca, Cieza, Caravaca, Jumilla, Totana, Alhama. En realidad se incluyen todas aquellas que cabe definir como agrocidades.

— Ciudades turísticas: ubicadas en los campos litorales, conjugan en su territorio la doble funcionalidad de rentistas/urbanizantes en razón a las dos potencialidades de sus recursos naturales. Recursos naturales que no han sido objeto del adecuado planeamiento y entran en continuos conflictos negativos para ambos. Si el incipiente turismo de interior cuaja en una adecuada planificación es muy probable que a esta categoría se añadan buen número de las simplemente rentistas.

II. CAPACIDAD DE RESPUESTA DEL FERROCARRIL PARA LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL

La localización de la Región de Murcia y el emplazamiento de sus nodos de actividad siguen alejados en isocronas de los centros de decisión nacionales e internacionales. Circunstancia que se traduce en una considerable reducción de la capacidad de competitividad. En esta situación se hace comprensible que el principal objetivo de las diferentes Administraciones e Instituciones se centre en un esfuerzo de adecuación territorial a las emergentes necesidades sociales y económicas. Es ahora cuando aparece el segundo encuentro con el ferrocarril, cuando se busca la solución para el grave dilema del desarrollo. Pero esta búsqueda no puede hacerse a cualquier precio. Por ello parece oportuno abordar esta respuesta a dos niveles, en primer lugar, a través de la reflexión en torno al ferrocarril y el desarrollo sostenible, y, en segundo lugar, mediante el juicio crítico de las infraestructuras ferroviarias en base a poner de relieve tal capacidad de respuesta.

a) Ferrocarril y desarrollo sostenible

Sin duda alguna la respuesta más adecuada y convincente se encuentra en el Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente⁵, que argumenta sus posiciones en la Declaración de Bergen relativa al desarrollo sostenible y que plantea, entre otras, la necesidad de «mitigar las consecuencias negativas de los transportes sobre el medio ambiente potenciando unos servicios urbanos y regionales de transporte que sean rápidos, seguros y cómodos, y reduciendo la circulación de automóviles en las zonas urbanas». Unos puntos de vista que también son suscritos por el Grupo Transporte 2000 Plus, en su Informe de diciembre de 1990, al considerar a los transportes como uno de los principales responsables de los problemas energéticos y ecológicos, dado que es uno de los mayores consumidores de combustibles fósiles y que provoca daños y perjuicios importantes al medio ambiente. De su minucioso análisis del impacto ambiental de los diferentes transportes se pueden obtener conclusiones muy interesantes para nuestro propósito.

— La contaminación atmosférica ocasionada por el sector de los transportes está relacionada casi exclusivamente con el consumo de recursos energéticos, no renovables en su mayor parte. Si la intensidad de utilización de energía se expresa en megajulios de energía primaria por pasajero-Km, con una tasa de ocupación del 100 %, el tren presenta el consumo específico más bajo. Si se analiza en horas punta todavía sale más beneficiado el tren, que puede llevar una ocupación superior al 100 %, cuando el automóvil lleva una o dos personas. Algo muy similar ocurre con el transporte de mercancías, donde el ferrocarril y la navegación tienen el consumo más bajo de energía, del orden de 0,6 megajulios/tonelada/Km. Un vehículo utilitario ligero consume de 4 a 8 megajulios/tonelada/Km.

5 COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1992): *LIBRO VERDE sobre el impacto del transporte en el medio ambiente. Una estrategia comunitaria para un desarrollo de los transportes respetuoso con el medio ambiente*. Comunicación de la Comisión. COM(92) 46 final. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo.

Si se desciende a mayores matizaciones, se descubre que respecto del dióxido de carbono (CO₂) causante en buena parte del efecto invernadero que tanto afecta al clima del planeta, mientras que el automóvil es responsable del 55 % de las emisiones, la carretera en su conjunto participa en el 79,7, el ferrocarril se reduce al 3,9 %. El 50% de las emisiones de (SO₂) anhídrido sulfuroso, gran contribuyente a la lluvia ácida, corresponde al transporte por carretera. No escapa el hecho de que el tren participa fuertemente en las emisiones sonoras y en las vibraciones, emisiones que aumentan con la velocidad. Sin embargo, en el cálculo del coste social del ruido —pérdida de productividad, consecuencias negativas para la salud, pérdidas de bienestar psicológico, etc.— se estima que el ferrocarril participa con un 10 %, cuando la carretera se le imputa el 64%. En cuanto a las vibraciones los estudios realizados ponen de manifiesto que los trenes de viajeros, aunque se desplacen a grandes velocidad, es raro que sean perceptibles a una distancia superior a los 25 metros. Esta compleja problemática puede incluso minorarse, con la utilización de vehículos eléctricos, aspecto tecnológico para el que el ferrocarril presenta grandes disponibilidades. No puede olvidarse el importante papel positivo que juega el ferrocarril en el más grave de los problemas la congestión del tráfico urbano y por carretera. Fenómeno de consecuencias graves como son la reducción de la movilidad, aumento del consumo de energía de la contaminación y de la pérdida de tiempo, con unos costes socioeconómicos sorprendentes, que en Gran Bretaña se llegan a cifrar entre los 10.000 y 15.000 millones de libras al año. Por último, señalar que en su planificación debe tenerse muy en cuenta su repercusión en la ocupación del suelo e intrusión visual. El efecto barrera en el crecimiento urbano es de indudable importancia, aunque en otras épocas y circunstancias puede actuar como polo y eje de crecimiento.

b) Juicio crítico al equipamiento ferroviario

En la capacidad de respuesta que el ferrocarril puede dar a las demandas del nuevo modelo territorial murciano, sin olvidar los potenciales condicionantes de la nueva geografía europea, es preciso detenerse ante dos actitudes claramente diferenciadas, de una parte la proveniente del actual equipamiento, herencia del modelo anterior, y de otra, las que pueden producirse por las actuaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, documento «que se propone una planificación integrada de las infraestructuras de transporte, en un perspectiva a largo plazo, con una capacidad para estructurar el territorio, mejorar la accesibilidad, y potenciar el desarrollo, aumentando la competitividad del sistema productivo y garantizando niveles de equidad propios del Estado de Bienestar»⁶.

El objetivo de este punto se centra en aportar un sucinto juicio crítico, más cualitativo que cuantitativo, de una y otra capacidad de respuesta, pero vistas bajo una doble óptica, en primer lugar, en base a los tres elementos que establece Frybourg⁷: la primacialidad que

6 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (1994) *Plan director de Infraestructuras, 1993-2007*. Centro de Publicaciones. Secretaría General Técnica. Madrid, pp. 97.

7 FRYBOURG, M. (1974): *Les systemes de transport. Planification et Decentralisation*. Ed. Eyrolles. Paris.

se le concede a la infraestructura; la componente móvil; y la componente organizativa; y, en segundo lugar, desde el punto de vista de los tres indicadores de calidad del ferrocarril⁸: porcentaje de líneas electrificadas; porcentaje de líneas de doble vía; y porcentaje de líneas equipadas con señalización eléctrica.

La infraestructura ferroviaria actual se concreta en dos grandes ejes, uno que articula la Región con Madrid y el norte de España y otro que lo hace con Levante y Cataluña, pero que dudosamente vertebraba al conjunto regional por lo deficitario en equipamiento, frecuencias y trayectos de cercanías. (Gráfico nº 1).

El juicio crítico que se obtiene del análisis propuesto no puede ser más desalentador y negativo. La situación de obsolescencia proviene de la tradicional política favorable a la carretera, que ha infravalorado el ferrocarril hasta llevarlo a una posición de marginalidad. Los 262 Kms de longitud son de vía única, a excepción de un corto tramo en el interior del municipio de Murcia, no está electrificada en un sólo tramo, presenta un claro déficit de relaciones y de calidad de servicios. Además la componente organizativa (la administración de Renfe) no le otorga el mismo tratamiento que a otras áreas próximas, le aplica discutibles criterios de rentabilidad y, desde nuestra localización periférica, se tiene la impresión de que no se presta la debida atención a sus urgentes disfuncionalidades. Por último añadir que los servicios de mercancías son prácticamente nulos.

Las actuaciones previstas en las infraestructuras ferroviarias de la Región en el PDI 1993-2007, se concretan en las siguientes: (Gráfico nº 2).

— Línea Chinchilla-Murcia, adecuación de su infraestructura para desarrollar una velocidad de 160 Kms/h.

— Línea Murcia-Cartagena, realización de actuaciones complementarias consistentes en la adecuación de su infraestructura.

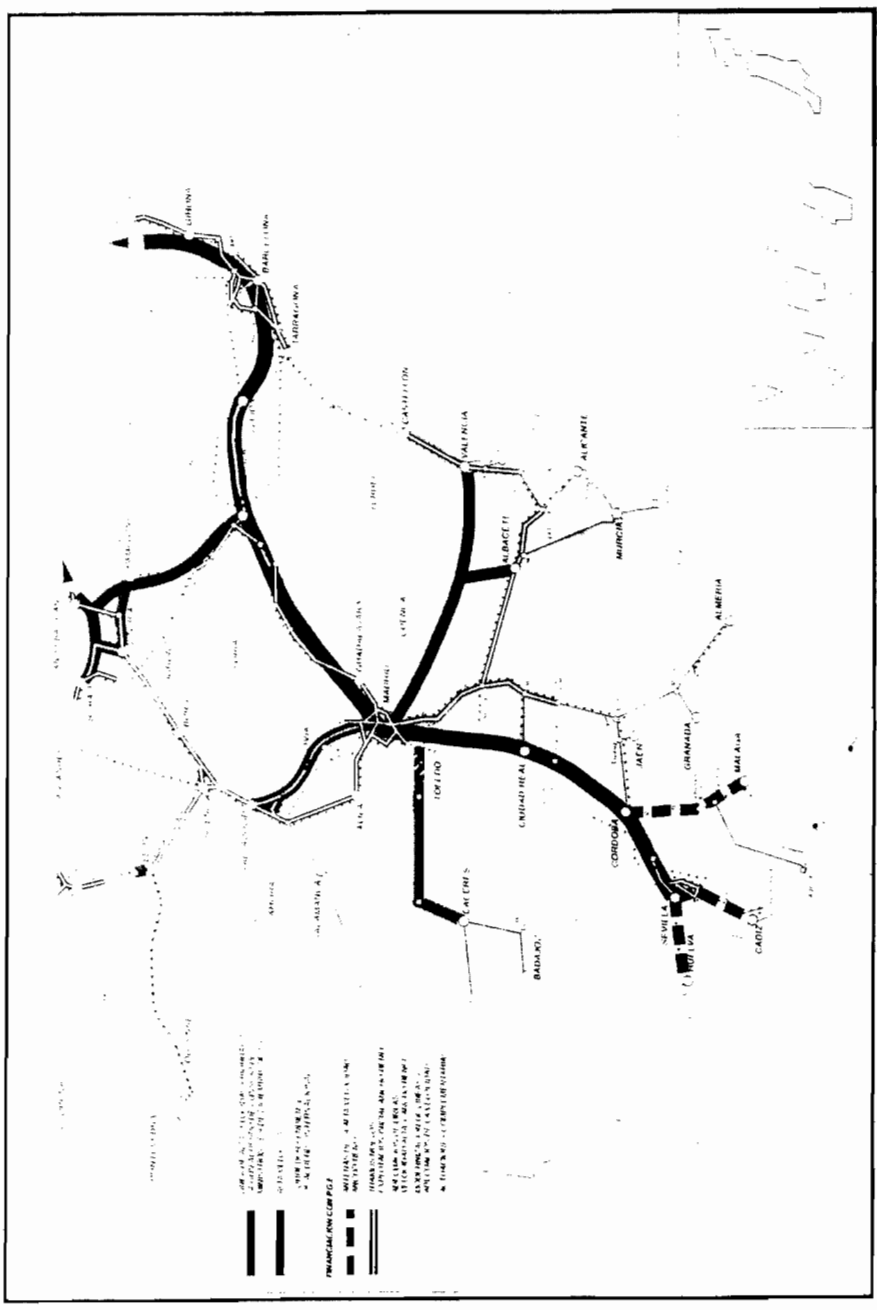
— Línea Murcia-Alicante, las actuaciones previstas incluyen la elevación de velocidad, completando las definidas para el Corredor del Mediterráneo que son, velocidad alta (200 a 220 Km/h, en el tramo La Encina-Valencia-Barcelona y velocidad de 160 Km/h en el tramo La Encina-Alicante. Sin embargo, importa señalar que el P.D.I. no concreta la velocidad a alcanzar en el tramo Murcia-Alicante.

— Elevación a 200-220 Km/h del tramo Albacete-La Encina, contribuyendo de esta forma, a la conexión de la nueva línea Madrid-Valencia con Alicante y Murcia.

Como puede advertirse, de los diferentes programas que componen las actuaciones previstas, tan sólo se descubre la buena voluntad de conectar mediante relaciones de segundo orden, con la dorsal vertebradora de la alta velocidad. La Región se ve más directamente afectada por el programa de Actuaciones Estructurantes, que como es sabido pretende dotar a la red ferroviaria de mayor calidad, mediante la elevación de la velocidad y la modernización de líneas.

8 POLÍTICAS REGIONALES DE LA COMUNIDAD EUROPEA (1994): *Competitividad y cohesión: las tendencias de las regiones*. Quinto informe periódico sobre la situación y la evolución socioeconómica de las regiones de la Comunidad. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo, pp. 70.

ALTA VELOCIDAD Y ACTUACIONES ESTRUCTURANTES Y COMPLEMENTARIAS A LARGO PLAZO



Sin embargo, la ambigüedad, la falta de definición tecnológica, la fijación de umbrales a largo plazo, el tejer y destejer de los presupuestos y prioridades, desvanecen el juicio más positivo que podría obtenerse de la red que en un futuro podrá articular al territorio. No menos sorprendente resulta la falta de alusiones a redes que puedan entrelazar el territorio desde el punto de vista intrarregional, circunstancia más que perentoria, después de ver, aunque sucintamente, la funcionalidad urbana regional. Esto ha obligado a la Comunidad Autónoma a plantear unas propuestas de actuación de extraordinaria importancia, entre las que destacan por su interés:

— Mejorar la calidad de los servicios de cercanías existentes en la actualidad Murcia-Alicante y Murcia-Lorca.

— Incluir como cercanías los servicios entre Águilas-Lorca-Murcia.

— Establecer líneas de cercanías entre Murcia y Cartagena.

— Establecer servicios de cercanías entre Murcia-Molina. A mi juicio debería ser Cieza-Murcia.

— Estudiar la posibilidad de dotar de acceso ferroviario al Campus Universitario de Espinardo. Esta posibilidad debería estudiarse en un más amplio recorrido con el fin de articular el área periurbana con la capital regional.

Estudios, proyectos, programas, peticiones que al igual que ocurrió a principios de siglo, con el gran esplendor económico, siguen primando ignorados y oscuros intereses de política, causantes de efectos indeseados que vienen a incrementar a índices insospechados los desequilibrios territoriales. Un pesimismo que ha calado muy profundamente en las gentes murcianas y que les lleva a ignorar o despreciar al ferrocarril.

Por último, lo más sorprendente es que se está manteniendo un acoplamiento de esta infraestructura que desconoce las demandas sociales y económicas del modelo territorial que debe relacionar. Hay una imperiosa necesidad de organizar el territorio murciano descentralizando funciones para evitar, de una parte, la macrocefalia de la capital regional, y, de otra, el desierto del resto del territorio.

Unos transportes que reúnan todos los condicionantes cualitativos enumerados conseguirían un importante efecto de dispersión, fenómeno del que tan necesitado está la Región, además de la integración global con los polos de decisión europeos en cuyas dinámicas se puede y se debe estar con capacidad de respuesta.