Capítulo VII
Conclusiones y perspectivas

El objetivo principal de este libro se centraba en conocer el estado de la red de transportes en el Sureste andaluz y el papel que habría podido jugar en la modernización o en la acentuación del atraso económico y el aislamiento de esta región. Queríamos indagar en la dotación de infraestructuras y en los negocios que se gestaron a su alrededor; estudiar las empresas, tanto del transporte ferroviario como de la incipiente automoción, que actuaron en esta zona; y queríamos poner en relación todo lo anterior con el territorio y la distribución de la población, con el propósito de hacer una valoración final de los elementos más destacables. La cuenta de resultados nos ofrece interesantes logros, pero aún nos quedan abiertas numerosas interrogantes e indagaciones por descifrar. En lo que Krugman define como la 'evolución de la ignorancia'[793], entendemos que hemos sido capaces de 'despejar el mapa' sobre el transporte en el Sureste andaluz de algunas imprecisiones y vaguedades que aportaban una información confusa y no excesivamente contrastada. La información de que disponemos ahora es más afinada y reveladora.

Definíamos en los capítulos iniciales al Sureste andaluz como una región con identidad propia que, aunque no disponía de una denominación institucional específica, sí era claramente reconocible desde parámetros históricos, geográficos y económicos. Y hacíamos hincapié en los rasgos integradores que las infraestructuras del transporte habían aportado a este territorio. El histórico gran vacío que se había consolidado en el Sureste andaluz, tanto en la dotación de carreteras como de ferrocarriles, había posibilitado que, a la llegada de esas infraestructuras, formaran un todo en ese territorio. La denominación de esas carreteras y de esas líneas de ferrocarril tenía sus orígenes, salvo contadísimas

793 Krugman (1997), pp. 3-4.

excepciones, en las fronteras exteriores inmediatas del Sureste andaluz. Poníamos para ello el ejemplo de los dos ejes perpendiculares entre sí que habían dotado de ferrocarril a la zona: líneas de Linares a Almería y de Murcia a Granada. En el caso de las principales carreteras que el Estado había proyectado y construido, no sin grandes retrasos y problemas, ocurría algo parecido y su marcha fue de la casi exclusiva competencia de las Jefaturas de Obras Públicas de las provincias de Almería, Granada y Jaén. Sólo había pequeños tramos que se introducían en las provincias aledañas de Málaga o Murcia. El Sureste andaluz presentaba, pues, una problemática común en materia de transportes.

De todo lo analizado, queremos extraer unas conclusiones finales que pretenden resaltar aquellas cuestiones que más interés han tenido para nosotros. Su orden de exposición no responde a criterios de importancia, tampoco hemos limitado las valoraciones finales a argumentos exclusivos del Sureste andaluz y hemos apostado, en algunos casos, por hacer valoraciones conjuntas de temas y problemáticas que trascienden del ámbito puramente regional. No obstante, nuestra mayor preocupación ha sido el Sureste andaluz.

i) Las variables de análisis para el estudio de los transportes en el Sureste andaluz

Parece lógico pensar que los estudios y análisis del transporte han de tener presente la componente del territorio como una referencia ineludible. No siempre la simple enumeración de datos o su tratamiento estadístico, nos aporta una visión completa y lo más acertada posible de las características de una red de transporte, de su impacto en la economía o de las potencialidades que se desarrollan en su entorno. Las estimaciones económicas han estado, con demasiada frecuencia, de espaldas a un análisis paralelo del espacio[794]. Nuestro esfuerzo ha consistido en tener presente esta reflexión para proponer un marco de análisis basado en aspectos de localización próximos a la Geografía Económica.

El negativo papel atribuido a las infraestructuras del transporte en el Sureste andaluz se ha basado en valoraciones de escasez y tardanza. En una perspectiva general, hemos hecho aprecio de una serie de variables o condicionantes que pesaron sobre el desarrollo del transporte en la región. Los duros trazados de su orografía, su posición periférica en el contexto peninsular, las insuficiencias de su población, la orientación exportadora de su economía o el pobre papel desempeñado por sus élites políticas los hemos valorado a la hora de establecer la cuota de responsabilidad que les corresponde sobre este punto.

La complejidad de la orografía del Sureste andaluz nos ha hecho reflexionar sobre la difícil adaptabilidad que a ella manifestaron las modernas infraestructuras del transporte propiciadas por la Revolución Industrial. En los caminos tradicionales, generados en gran medida a partir del hábito del uso, eran menos manifiestas las diferencias impuestas por el relieve. En la nueva coyuntura, el Estado hubo de actuar con intensidad para proveer de fondos necesarios a estas costosas inversiones. Algunos autores nos han trasladado la relevancia que en estos casos tienen los factores de

794 Krugman (1997).

demanda social[795], cuya importancia estaría propiciada por el crecimiento demográfico, el interés de los sectores económicos y la actuación de las élites políticas. Dadas las claras insuficiencias en el número de sus habitantes o la predisposición hacia el exterior de su economía, no se encontraba el Sureste andaluz en la mejor situación para hacer una demanda efectiva de mejores carreteras o de nuevas líneas de ferrocarriles. La escasa relevancia de su élite política y la existencia de una sociedad 'desmovilizada' fue el elemento decisorio final que impediría un aumento de la oferta de transporte y una consiguiente mejora en la conectividad con otros espacios.

ii) Algunas reflexiones en torno a la construcción de carreteras del Estado: plazos, periodos y preferencias

El trazado de las denominadas carreteras del Estado, aunque también presentó algunas desutilidades que lastraron su desarrollo, su mayor flexibilidad, la presencia de unos costes menores en la construcción y la dependencia casi absoluta de la financiación pública permitiría una mayor adaptabilidad a las condiciones económicas y sociales del entorno. Sin embargo, sí estaría condicionada la construcción de estas carreteras –recordemos que se dividían en vías de primer, segundo y tercer orden– por la existencia de dilaciones temporales excesivas en el periodo de construcción procedentes de la preferencia que se otorgaba a las carreteras según su clasificación. Así, se dio prioridad a la construcción de las de primer orden, que daban comunicación a las capitales de provincia con Madrid, en segundo lugar estarían las que intercomunicaban capitales de provincia y que tenían un rango regional, para quedar pospuestas sin un calendario claro las vías locales y comarcales. No se atisba en esto un criterio económico que hubiera dado preferencia a vías de mayor relevancia para el desarrollo de los mercados y que facilitara la comunicación entre centros productivos y puntos de transporte de gran capacidad, como puertos y ferrocarriles. El criterio administrativo de dar mayor favor a las capitales de provincia y las cabezas de los partidos judiciales se anteponía a otros argumentos como el volumen de población al que servían, la importancia de los intercambios económicos o la jerarquía sobre los mercados del entorno.

Se construían así las carreteras de primer y segundo orden, no sólo en coincidencia cronológica con las primeras redes de ferrocarril, sino que además existían en muchos casos situaciones de plena identidad en los trazados. Fontana nos recordaba, en este sentido, que el ferrocarril no había abierto, salvo en contadas ocasiones, nuevas rutas y flujos de intercambios económicos. El ferrocarril era un mero recolector de los tráficos consolidados por el transporte tradicional[796]. En este contexto, nos preguntamos sobre la oportunidad de haber dado una mayor inyección de capital a la inversión para carreteras de carácter local y comarcal que hubiera permitido la afluencia de numerosos caminos vecinales y provinciales para alimentar los tráficos del ferrocarril. Sin embargo, la opción elegida de sólo iniciar la construcción generalizada de las carreteras de tercer orden cuando ya estuvieran concluidas las de primer y segundo orden, consideramos que penalizó innecesariamente al ferrocarril y a su rentabili-

795 Comín Comín (1996b). Varela Ortega (Dir.) (2001).
796 Fontana Lázaro (1986).

dad. Además, los graves problemas que tuvieron las haciendas municipales y provinciales impidieron también que éstas proveyeran de mayor dotación a las vías locales para su mantenimiento y adecuación en espera de que la Administración central pudiera atender adecuadamente la construcción de carreteras de tercer orden.

Como hemos estudiado, lo ocurrido con las denominadas 'carreteras parlamentarias' no hizo sino agravar el problema en los últimos años del siglo XIX y el primer decenio del XX. La proliferación de leyes que incluían nuevas carreteras en los planes generales del Estado diversificaba los recursos económicos y retrasaba la finalización de las obras ya iniciadas. En el caso de numerosas estaciones de ferrocarril en el conjunto del Estado, tendrían que esperar hasta bien avanzada la década de 1920 para poder contar con carreteras en buen estado de uso que permitiera incrementar las relaciones de intercambio entre ambos medios de transporte.

Este momento coincidiría, además, con el nacimiento de los primeros servicios de transporte mecanizado. Éstos, si en un primer momento y de manera insegura prestarían complementariedad a los servicios ferroviarios, estarían destinados a competir y suplirlos cuando los problemas de gestión y las deseconomías de escala inherentes al transporte ferroviario se veían incrementados por la existencia de un transporte más rápido, versátil y adaptable a las necesidades de la demanda, especialmente la de viajeros. De todas maneras, la política autárquica del régimen franquista tendrá aún en la década de 1940 y 1950 cierta propensión a favorecer los servicios ferroviarios y suplir de esta manera los serios problemas de suministro de combustibles y recambios que se padecerían en las carreteras españolas.

iii) La red de carreteras en el Sureste andaluz: dotación, calidad y coste

La construcción de las carreteras del Estado en el Sureste andaluz a lo largo del periodo 1850 a 1950 estuvo plagada de retrasos e insuficiencias. El punto de partida de las tres provincias fue dispar, ya que la provincia de Jaén se encontraba con una red muy por encima de la media nacional, mientras que las provincias de Granada, con un evidente retraso, y de Almería, con una red prácticamente nula, se situaban claramente por debajo de la media nacional y andaluza. La evolución del periodo las haría 'converger' entre ellas y alejarse de las cifras que presentaba la media andaluza o española (Cuadro VII:1).

En 1940, el Sureste andaluz contaba con un 77 por ciento de los kilómetros por cada 1.000 kilómetros cuadrados de superficie que la media nacional y un 88 por ciento de la media andaluza. Estos datos contrastan con la relevancia de la provincia de Jaén casi cien años antes, cuando casi duplicaba la media de la dotación andaluza y disponía de un 20 por ciento más de la española. Granada, a pesar de partir con unas cifras prácticamente idénticas a las de Andalucía, inferiores en todo caso a la media española, no mantuvo ese estatus y perdería progresivamente relevancia en ese sentido. Almería sería un caso peculiar y único: ocupaba el último puesto en el ámbito nacional en 1860 con unos ridículos 15 kilómetros de carreteras del Estado construidos y, a pesar de la notable mejora y su tendencia a aproximarse a las cifras del entorno, se mantendría siempre entre las menos favorecidas.

Cuadro VII:1. Evolución de la red viaria en el Sureste andaluz, 1860 a 1940.
Kilómetros construidos por cada 1.000 kilómetros cuadrados de superficie

	1860	*Índice*	1940	*Índice*
Almería	1,74	*8*	105,12	*71*
Granada	14,76	*68*	110,67	*75*
Jaén	26,26	*121*	122,63	*83*
Sureste andaluz	15,95	*74*	113,90	*77*
Andalucía	14,71	*68*	128,87	*87*
España	21,62	*100*	147,77	*100*

FUENTES: Cuadro IV:18.

Esta desfavorable situación se veía especialmente agravada por el lamentable estado en el que se encontraron siempre los firmes de sus carreteras y la sucesión de retrasos que acumulaba un ingente número de obras sin finalizar. En lo relativo a las deficiencias del macadán, tipo de firme utilizado hasta la llegada de los riegos asfálticos y consistente en la compactación de varias capas de piedra, si la mayoría de las provincias españolas contaban en 1924 con más del 50 por ciento de sus carreteras en buen estado, las provincias del Sureste andaluz presentarían los peores registros: así, Jaén sólo contaría con un 25 por ciento de sus kilómetros en buen estado de uso, Almería aún menos, un 18 por ciento y, finalmente, Granada solamente un 10 por ciento. Los retrasos serían otro aspecto relevante de las carreteras del Sureste, y es que Almería llegó a totalizar en la transición del siglo XIX al XX un total de 20 obras demoradas, algunas de ellas con retrasos superiores a los 20 años. En Granada, con 14 obras retrasadas, y Jaén, con 9, tampoco le iban a la zaga y los retrasos mayores se cifraban entre 12 y 20 años. Si contrastamos estos datos con las obras pendientes a escala nacional, podemos observar la relevancia del Sureste andaluz, del total de 372 obras de carreteras que en España acumulaban retraso, 43 estaban en el Sureste, es decir un 11,6 por ciento.

Pocas carreteras, en mal estado y con notables demoras. Y, además, con un coste bastante elevado. Hemos hecho mención a esta circunstancia y, tomando referencia en las fuentes oficiales de la Dirección General de Obras Públicas, los datos obtenidos arrojaban hasta 1914 un coste muy superior para las carreteras construidas en la provincia de Almería (37.267 pesetas por kilómetro) que la media andaluza (28.697 pesetas por kilómetro) y la española (26.644 pesetas por kilómetro). En el caso de Granada (30.254 pesetas por kilómetro) su coste era levemente superior. Sólo la provincia de Jaén presentaba un coste kilométrico claramente inferior a las medias andaluza y nacional. Hemos justificado estos datos por los obstáculos que impone el relieve a la construcción de carreteras, que hacía necesaria la construcción de numerosas obras de fábrica, en forma de puentes o muros de contención, y a realizar importantes movimientos de tierras. Para ello era necesario desplazar a espacios de difícil acce-

so a un copioso ejército de operarios y animales de carga que debían trabajar durante varias semanas o meses en condiciones muy precarias. Todo esto redundaba en un encarecimiento de la obra.

Hemos de llamar la atención sobre las primeras estimaciones realizadas utilizando, no estadísticas oficiales, sino los propios proyectos y liquidaciones de obras elaborados por las Jefaturas de Obras Públicas provinciales y que eran aprobados en la Dirección General. Dado el volumen de expedientes a consultar, hemos centrado nuestra investigación en las carreteras del Estado construidas en la provincia de Almería entre 1850 y 1930 de las tres clases en las que estaban clasificadas: primer, segundo y tercer orden. Los resultados obtenidos elevan la estimación oficial para el caso de la provincia de Almería –recordemos, una de las que mayores costes presentaba en España– hasta las 56.243 pesetas de valor medio kilométrico, teniendo presente que las carreteras de primer orden serían más costosas que las de segundo, y éstas lo serían sobre las de tercer orden (Cuadro VII:2).

Cuadro VII:2. Coste medio estimativo de construcción en carreteras del Estado en Almería

Clase	Coste medio por kilómetro
Primer orden	95.279
Segundo orden	75.506
Tercer orden	42.281
Media provincial	**56.243**

FUENTES: Elaboración a partir de Cuéllar Villar (2002c), Anexos, Cuadro VII:2.

iv) Los trazados ferroviarios y el análisis de las alternativas en el Sureste andaluz

Uno de nuestros primeros argumentos consistía en conocer qué de real tenía la afirmación sobre el aislamiento de esta región, y en especial de las zonas más orientales y alejadas de las históricas capitales de los reinos de Granada y Jaén. Los datos que hemos analizado en torno a la fecha de 1850, punto de partida de nuestro estudio, nos arrojan unas cifras rotundas: era la zona peor comunicada de la Península. Las afirmaciones de los ilustres viajeros que en esas fechas se acercaban a este territorio y descendían, por ejemplo, a través de ramblas secas e infames veredas hasta la ciudad de Almería, no exageraban cuando comparaban esa travesía a la de arribar a una isla. Esta provincia ocupaba el furgón de cola en lo referente a los kilómetros de carreteras del Estado construidos a la altura de 1855, pero también, amplias zonas de las hoyas de Guadix y Baza, de las notablemente pobladas Alpujarras o de las complicadas orografías de Mágina, Cazorla y Segura, no contaban en esas fechas con aquel primer impulso de las comunicaciones que fue la construcción de las carreteras de macadán. El ferrocarril también fue en este vasto territorio una quimera de difícil realización, pero recubierta de un halo mítico que una vez conseguido remediaría todos los achaques que tenía la región: ese era al menos el principal argumento que se utilizaba para su demanda. El silbido de la locomotora de vapor era asociado a un 'grito de progreso' cuyo sonido por las ciudades y campos del Sureste supondría su

incorporación 'al concierto de los países civilizados'[797]. La llegada del ferrocarril se demoraría finalmente hasta la década de 1890. Esa década, definida por algunos autores como ferrocarrilera, permitiría cubrir un territorio cuyo espacio huérfano de ferrocarril hasta ese momento había llamado la atención a numerosos observadores del momento. La construcción se haría a partir de entonces de manera muy acelerada y con unos trazados interesados en atender a las utilidades de las compañías mineras del hierro, intensivas en transporte.

Cuadro VII:3. Fechas (por decenios) de la llegada del ferrocarril a las capitales de provincia en España.

Años	Ciudades
1848-1855	Albacete, Barcelona, Madrid y Valencia
1856-1865	Alicante, Ávila, Badajoz, Bilbao, Burgos, Cádiz, Castellón, Ciudad Real, Córdoba, Girona, Guadalajara, León, Lérida, Málaga, Murcia, Palencia, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tarragona, Toledo, Valladolid, Vitoria, Zamora y Zaragoza
1866-1875	A Coruña, Granada, Lugo y Oviedo
1876-1885	Cáceres, Cuenca, Huelva, Huesca, Jaén, Salamanca, Segovia, Orense y Pontevedra
1886-1895	Almería y Soria
1896-1905	Teruel

FUENTES: Elaboración propia a partir de Wais Sanmartín (1974).

Resulta pues evidente que, a raíz de este planteamiento y dentro de estas valoraciones y conclusiones finales, interesa aportar nuestra interpretación sobre la idoneidad de estos trazados ferroviarios, construidos a caballo de los siglos XIX y XX, constituyéndose, junto al *Central de Aragón*, en las últimas grandes obras ferroviarias que quedaban pendientes en España. Esto nos lleva a indagar sobre las características de las infraestructuras del transporte en general, y sobre las ferroviarias en particular[798].

En primer lugar señalaremos lo costoso de su inversión. Estas altas barreras de entrada o de acceso hacen necesaria la movilización de grandes capitales en un contexto de incertidumbre sobre su rentabilidad futura. Ambas circunstancias obligaron a la presencia de apoyos y subvenciones cuantiosas en la construcción de los ferrocarriles españoles, que fueron especialmente importantes en el caso del Sureste andaluz. Esta fuerte inversión pública se complementaba con una substancial aportación del sector privado, que en el caso de los ferrocarriles del Sureste andaluz batió auténticos récords en los ferrocarriles españoles. Con recursos propios, las empresas explotadoras de las líneas de Linares a Almería o de Lorca a Baza hubieron de sufragar cantidades de 133.000 y 197.000 pese-

797 Expresiones muy comunes en la prensa de la época y en algunos contemporáneos. Véase Gómez Antón (1884).
798 Thomson (1976), pp. 41-55.

tas por kilómetro, respectivamente. En España, sólo las líneas construidas cuarenta años atrás, en plena efervescencia del negocio ferroviario y con un indudable atractivo para los inversores, contarían con semejante apuesta del sector privado. Así, la línea de Zaragoza a Barcelona se financió con fondos privados en 167.000 pesetas por kilómetro o la Burgos a Irún en 144.000. Esa aportación de recursos, tanto públicos como privados, se vería completada desde este último sector por la emisión de obligaciones que salían, principalmente, en los mercados internacionales de Londres, París o Bruselas. Eso hizo que, a la altura de 1920, en las tres empresas de ferrocarril que actuaban en el Sureste la inversión global alcanzara un volumen de 151,5 millones de pesetas, cantidad en absoluto despreciable y que se aproximaría a los 23.000 millones de pesetas de 1990. La aportación se dividía en partes prácticamente iguales entre accionistas, obligacionistas y subvenciones. La exigüidad de los resultados y el estado financiero crítico de las compañías, excepción hecha de la sorprendente evolución de la modesta compañía del *Baza-Guadix*, invita a reflexionar sobre el papel desarrollado por el Estado en su papel regulador y de garante del mayor beneficio social posible en el diseño de la red ferroviaria en la zona.

Un segundo aspecto que nos interesa resaltar es el hecho de tratarse de activos con una vida útil excepcionalmente larga. Un mantenimiento adecuado para el uso, sostiene este tipo de infraestructuras durante un periodo de tiempo excepcionalmente largo. Realmente, la depreciación de este capital social fijo viene de la mano de la obsolescencia, rara vez de un deterioro irreversible. Esto aporta al tema un interesante debate en torno a los elevados costes de oportunidad inherentes a estas infraestructuras, que ejercen un efecto disuasorio sobre nuevos trazados alternativos con posibilidad de haberse realizado. Estos se hubieran adaptado a las nuevas coyunturas económicas o la nueva distribución de la población en el territorio del Sureste, la cual progresivamente iba acercándose a la costa y abandonando el interior. Fueron numerosos los proyectos que tenían esa finalidad, todos fracasaron, pero, tal vez, en los dos en los que mejor podemos detectar los condicionamientos impuestos por otras infraestructuras ya existentes sería en los casos de la línea litoral desde Málaga hasta Almería y el Levante español y de la línea prevista en la provincia de Jaén desde Baeza hasta Utiel en Valencia. Ésta abreviaba notablemente el tránsito entre Andalucía y el arco mediterráneo, mientras aquélla daba mayor contenido a una realidad evidente que se había constatado desde los periodos finales de la economía y la sociedad del Antiguo Régimen, el creciente protagonismo que iba alcanzando el litoral mediterráneo. En ambos casos, al posible interés de las nuevas infraestructuras se impondría el perjuicio ocasionado a las antiguas cuya viabilidad se consideraba en serio peligro con los nuevos trazados propuestos.

En tercer lugar, habríamos de citar a la rigidez funcional, ya que el ferrocarril ofrece pocos usos alternativos o diferentes al de su concepción inicial, incluso dentro del propio sistema ferroviario existen notables diferencias entre unos modelos y otros. Además, esa inflexibilidad hace especialmente interesante el análisis del contexto histórico en el que se construyeron. De esta manera, las líneas ferroviarias del Sureste andaluz, de las que en la actualidad sólo sobrevive el trazado del Linares a Almería, no podían ofrecer una explotación razonable más allá del transporte de mineral de hierro desde el interior a la periferia en un perfil favorable sin tráficos de retorno posible, constituyéndose en un ejemplo palpable de la idea que expusiera Nadal sobre el carácter exportador de

una parte del trazado ferroviario español[799]. El paso del tiempo no hizo sino incrementar las ineficacias y los sectores económicos más dinámicos de la coyuntura económica actual, como el turismo o la agricultura intensiva, no tienen posibilidad de un fácil acceso a un medio de transporte en cuyo trazado se penaliza el tráfico de viajeros y hace complicado un tráfico de mercancías en sentido ascendente para acceder al resto de la red nacional.

Un último aspecto especialmente relevante cuando de analizar sistemas de transporte de gran capacidad se trata es el de la generación de las llamadas economías de escala. Éstas propician que la explotación sea más rentable cuando la actividad se beneficia de un número cada vez más creciente de viajeros y mercancías. En esos momentos, último tercio del siglo XIX, sólo las grandes ciudades españolas o la presencia de actividades económicas que necesitaran movilizar grandes cantidades y volúmenes de productos podrían generar ese efecto. Así, el transporte de cereales y vinos desde los centros productores a los centros consumidores contaría con ese acicate para la construcción de líneas de ferrocarril. Grandes ciudades y zonas de importante producción agrícola; ninguna de estas condiciones se daba en el Sureste andaluz. El acarreo de productos intensivos en transporte como era el caso del mineral de hierro, muy abundante en las sierras penibéticas y muy demandado por los altos hornos ingleses, daba la oportunidad de acceder al medio ferroviario a una región en y sobre la que existían muchas dudas de que alguna vez lo tuviera. Eso sí, los trazados deberían realizarse teniendo presente a estos negocios.

La cuestión, pues, sobre la idoneidad de los trazados ferroviarios en el Sureste andaluz debe tener presente todo lo argumentado, para convenir que los promotores de esas líneas intentaran adaptar esos trazados a las coyunturas económicas del momento, que en todo caso eran muy diferentes a las que se iban a desarrollar cien años después en la zona. Los criterios de elección se verían restringidos también por una serie de condicionantes que aún en esos años imponía la técnica constructiva y que, a pesar del enorme esfuerzo realizado en las espectaculares obras de fábrica de la línea de Linares a Almería, no recomendaba, por ejemplo, la construcción de un largo túnel que, a través de Sierra Nevada, conectara con el valle del Andarax en su camino hacia el puerto almeriense. Tampoco se veía posible la construcción de una línea ferroviaria de ancho nacional por las escarpadas laderas del litoral mediterráneo del Sureste andaluz, lo cual obligaba a hacer un trazado más interior. Estas dificultades podrían ser solventadas años después con mayor naturalidad y con unos costes razonables, pero en ese momento entraban ya en juego los referidos costes de oportunidad que desaconsejaban nuevas inversiones, y más aún cuando las infraestructuras ya construidas estaban todavía muy lejos de su amortización.

v) Los negocios ferroviarios del Sureste andaluz y las coyunturas de los mercados internacionales

El carácter exportador de las actividades económicas más relevantes en el Sureste andaluz, del que hemos dado puntual información, y su estrecha relación con el desarrollo de las infraestructuras del

799 Nadal Oller (1975).

transporte, en especial con el trazado del ferrocarril, condicionaría también la consiguiente explotación del negocio ferroviario. Éste, a pesar de las notables inversiones que acaparó, no obtuvo los rendimientos esperados y, al margen de los evidentes errores de gestión cometidos por las propias empresas ferroviarias, la negativa evolución que tendría para los intereses de estas empresas el mercado del mineral de hierro sería causa determinante para una explotación ferroviaria significada por una cuenta en permanente estado de números rojos.

Ni los tráficos, dadas las limitaciones impuestas por el perfil de las líneas y por la precariedad del material móvil utilizado, ni los ingresos estuvieron a la altura de lo esperado. Sin embargo, los gastos no dejaron de incrementarse en cada curso, abocando a las compañías a un estado de bancarrota que alcanzaría su cénit en los últimos años de la década de 1920. Especialmente grave, y singular, sería la situación de *Sur de España*, la ambiciosa compañía ferroviaria promocionada por Ivo Bosch que no fue capaz, no sólo de repartir algún tipo de rendimiento entre sus accionistas, sino de finalizar algún año con un saldo positivo en la explotación, una vez contabilizadas las cargas financieras derivadas de la emisión de obligaciones. Éstas hubo de renegociarlas en varias ocasiones por la imposibilidad de cumplir los pagos de intereses. El resultado sería su endeudamiento a manos de *Andaluces* y la absorción, una vez saneada levemente la situación de la empresa, en 1929.

El camino elegido por la otra gran empresa ferroviaria de la zona, dominada por capital inglés y con grandes intereses entre las empresas mineras de la zona de los Filabres, principales clientes del ferrocarril, fue distinto. Se optó por condicionar la actividad de la compañía a la propia actividad minera, incrementando o disminuyendo el trabajo según las coyunturas del mercado inglés. Las paralizaciones en el transporte a causa de una baja demanda de mineral, de una guerra o de una crisis internacional de precios, se veían seguidas de una 'hibernación' de la actividad ferroviaria hasta los límites más reducidos que permitía la economía del transporte[800]: locomotoras, talleres y numerosos servicios quedaban fuera del servicio en esos momentos. Los gastos, pues, se reducían al mínimo posible y, en la medida de lo posible, no gravaban en exceso la cuenta de resultados. Cuando los ciclos recesivos se sucedían con más asiduidad y los beneficios, o al menos la explotación equilibrada era una quimera, la propia continuidad del ferrocarril quedaría en entredicho. Esta tendencia se agravaría después de la nacionalización y la línea ferroviaria caminaría hasta el cierre definitivo en enero de 1985. La inexistencia de tráficos alternativos, que tomaran el relevo al transporte del mineral de hierro y la negativa evolución que sufría la población en amplias zonas del Sureste por las que transitaba el trazado de las líneas de Guadix a Baza y a Lorca, impidieron que se planteara una recuperación de la actividad ferroviaria.

vi) Los primeros momentos del transporte mecanizado en el Sureste andaluz: el 'imperio' de *Alsina Graells*

Si la primera revolución del transporte durante la era contemporánea tuvo como protagonista estelar al ferrocarril a lo largo de todo el siglo XIX, una segunda revolución se iba a producir desde los

800 Fenelon (1934).

primeros años del siglo XX. El nuevo protagonista sería la automoción y estaría destinado a transformar pautas y mentalidades sobre el concepto y los modos de viaje del mundo capitalista moderno.

Los primeros datos de novedosos automóviles circulando con cierta regularidad por las carreteras españolas datan del primer decenio del siglo XX, pero la consolidación y despegue no se produciría hasta la década de 1920. El sector iba a evolucionar desde una situación de casi absoluta libertad a una fuerte regulación que tendría su origen en el Real Decreto de 4 de julio de 1924 sobre normalización de las 'exclusivas' o concesión que se otorgaba a una empresa de transporte por carretera para que fuera ella la única que pudiera circular en determinados corredores. Esta regularización afectaría también, de manera progresiva, al régimen fiscal al que se veían sometidas estas empresas y anticipaba la fuerte presión fiscal característica de las actividades asociadas al transporte por carretera en la segunda mitad del siglo XX: combustibles, fabricación, consumo, etc.

El despegue de esta actividad vendría propiciado por causas económicas y causas ideológicas. Por un lado, resulta evidente que los costes de explotación en las plantas móviles de las infraestructuras de carreteras, en relación con el coste que supone la construcción de la planta fija o la propia explotación de ferrocarriles, provocaba un acceso más factible al negocio que tenía consecuencias positivas en la competitividad y en las alternativas empresariales[801]. También se presentaba la posibilidad de aprovechar algunas 'deseconomías' en las que incurría el ferrocarril, como era el caso de la imposibilidad de realizar servicios de 'puerta a puerta', los sobrecostes derivados de las rupturas de carga o la necesidad de grandes volúmenes para rentabilizar el servicio. La automoción superaría con flexibilidad estas cuestiones. Pero esto sólo en el caso del transporte privado. El público también se beneficiaría de una mayor flexibilidad de los horarios, así como un abanico mucho mayor de rutas e itinerarios, que completaban sobremanera la demanda potencial.

Además, también tendrían que ver las cuestiones de identificación ideológica en el éxito de este medio de transporte. El automóvil iba a ser adoptado por una clase social, la burguesía capitalista moderna, como símbolo de independencia e imagen de su éxito.

Nosotros nos hemos centrado en el estudio de la automoción como negocio de transporte público, que estuvo principalmente dedicado a los servicios de viajeros. En su progresiva implantación en el Sureste andaluz hemos visto como una empresa constituida en Pons (Lérida) –*Alsina Graells*– planeó un negocio expansivo que tenía como objetivo prioritario la extensión de la actividad a ámbitos territoriales que no contaban con servicios ferroviarios de contrastada calidad. El Sureste andaluz sería, pues, espacio de preferente actuación y en él se extendería desde 1915 gran parte de sus redes de servicio. De los datos que hemos manejado, la anterior afirmación queda corroborada al encontrarse en el Sureste andaluz (provincias de Almería, Granada y Jaén) el 71 por ciento de los kilómetros explotados en toda España por la empresa catalana. Además, en las provincias del entorno –como era el caso de Córdoba, Málaga y Murcia– tendría asimismo un notable papel. Esta concentración de la actividad se veía reforzada por una significativa presencia en la propia escala territorial del Sureste andaluz con más

801 Thomson (1976).

del 50 por ciento de los kilómetros en explotación bajo su dominio. El resto, salvo alguna excepción como las empresas *Autedia* y *Ureña Peragón*, eran concesiones locales de escasa entidad y con una capitalización muy débil.

vii) Una muestra de la modernización del transporte: las nuevas pautas de movilidad de personas y mercancías

A pesar de las valoraciones ciertamente negativas que hemos vertido en estas conclusiones, la mejora y modernización del sistema de transportes en el Sureste andaluz ha de quedar bien patente. El centenar largo de años que abarca este libro registró una transformación de las relaciones de transporte que no había tenido precedente en los siglos anteriores. Desde la mejora en la dotación de infraestructuras, que hemos considerado prácticamente nula con anterioridad a 1850, hasta la llegada de las modernas revoluciones del transporte en sucesivas fases, que permitirían mejorar de manera espectacular los tiempos de viaje hasta entonces posibles o harían factible el arrastre de grandes volúmenes de mercancías a considerables distancias, acercando productos y mercados hasta ese momento inaccesibles. A pesar de las carencias, el transporte en el Sureste andaluz sufrió un vuelco espectacular entre 1850 y 1950.

Éste se diversificó y evolucionó notablemente. Había pasado de ser sólo una necesidad que actuaba como estimulador de directo del crecimiento económico de un país o región a convertirse también en una actividad no exenta de un carácter de ocio y diversión. El acortamiento de las distancias y la mejora en la seguridad y comodidad de los viajes hizo que la 'necesidad de viajar' ocupara amplios aspectos de la vida económica y social de los ciudadanos. Las infraestructuras y los medios de transporte se adaptarían a este tipo de demandas.

Si tomamos a modo de ejemplo las visitas Reales al Sureste en el lapso de tiempo de este estudio, podemos constatar una evidente evolución en los sistemas y medios utilizados para su realización. Así, a la provincia de Almería la reina Isabel II realizaría una corta visita en 1862. Llegó en barco y se marchó por el mismo medio en una suerte de viaje Real con cierto carácter de cabotaje y que raramente se adentraba en el interior de las provincias o regiones que visitaba. Años más tarde, en 1904, su nieto Alfonso XIII también arribaría al puerto almeriense vía marítima, procedente de Palma de Mallorca. En Almería realizaría una visita a las principales industrias del momento, la fundición de plomo, una barrilería para el transporte de uva y daría cumplida inauguración de un espectacular embarcadero que se había construido en la playa de las Almadrabillas por parte de la compañía minera *Alquife Mining*[802]. Después de estos actos protocolarios, bastante significativos de la coyuntura económica de la zona, se trasladó por el interior hasta la ciudad de Granada. Este viaje lo hizo en tren y en esa ciudad inauguraría los últimos kilómetros de la línea de Moreda a Granada que completaba gran parte de la inversión realizada por la compañía ferroviaria *Sur de España*. En 1922, este mismo monarca regresaría a la capital almeriense, aunque para ello ya no utilizaría el barco en ningún momento, las barreras del interior se

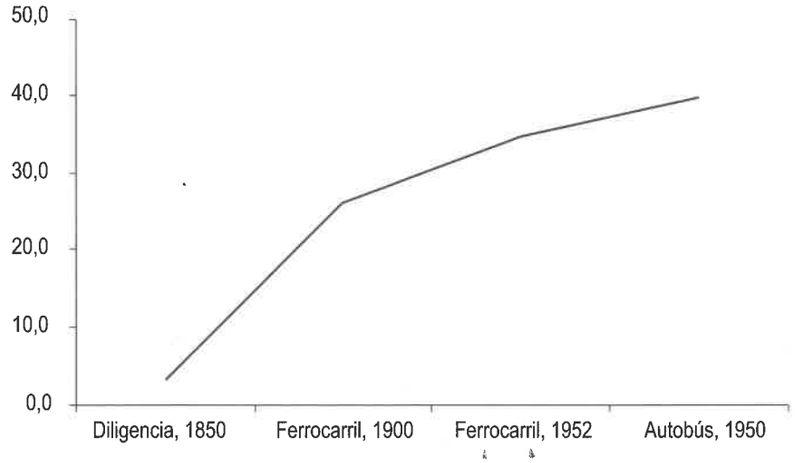
802 Sánchez Picón (2001).

habían roto en buena medida, y llegaría en un 'tren Real' que sería objeto de un multitudinario recibimiento en todas las estaciones de la línea a las que los ciudadanos de los pueblos y villas de las cercanías se acercaron con entusiasmo. Una vez en la capital, se girarían una serie de visitas al interior de la provincia a través de las polvorientas carreteras de macadán, para ello se hizo uso de la moderna automoción, de la que el propio rey era un aficionado apasionado[803].

Esta breve muestra de los viajes Reales nos aporta, no sólo la propia evolución de los sistemas de transporte en el Sureste andaluz, y cómo fue progresivamente pasando del más denunciado de los aislamientos de comunicación con el interior a una notable mejora de estas comunicaciones, sino que nos entrega datos de la transformación de los hábitos de transporte, que primero imitarían las clases más pudientes en España, y luego seguirían el resto de estratos sociales. Pedro Antonio de Alarcón nos daba cuenta, y la prensa local también, que las élites económicas y políticas en torno a 1860 para ir a Madrid embarcaban hacia Cartagena o Málaga y desde allí proseguían el viaje en tren a Madrid, se utilizaban dos o tres jornadas en esta combinación, pero se mejoraba notablemente la semana larga que se tardaba en acceder a la corte usando el transporte tradicional de galeras o diligencias. La llegada del ferrocarril permitiría realizar el viaje sin trasbordos desde la propia ciudad, y todo en menos de 24 horas. En la década de 1920 ya era posible llegar a Madrid en menos de 15 horas, bien fuera por ferrocarril o se utilizara uno de esos modernos automóviles que empezaban a proliferar por las carreteras del país y que se convertirían en uno de los símbolos de la burguesía capitalista.

Gráfico VII:1. Mejora de la velocidad media en los medios de transporte. Conexión Almería a Madrid y viceversa

En kilómetros por hora



FUENTES: Elaboración propia.

803 Uriol Salcedo (1992).

viii) Una nueva industria en crecimiento: las contratas de obras públicas

Los caminos de la primera mitad del siglo XIX eran, en el mejor de los casos, calzadas de cierta amplitud que permitían el paso de carros de carga o de diligencias de viajeros, sin mayor infraestructura que la compactación del terreno y la construcción de modestas obras de fábrica para salvar las dificultades del terreno. Gran parte de los puentes y viaductos que se mantenían en servicio en este periodo correspondían a construcciones muy anteriores que habían sido remozadas y rehabilitadas. La necesidad de dotar de una red de carreteras de macadán de carácter permanente y seguro para incentivar el desarrollo de las actividades económicas y la expansión de las primeras construcciones ferroviarias posibilitaría el nacimiento de una moderna ingeniería civil relacionada con las infraestructuras del transporte[804]. El Estado empezaría a procurar cada vez más recursos para estas obras, instauraría un Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos con el objeto de formar una serie de facultativos que garantizaran una correcta realización de las obras proyectadas, también se dieron salida a numerosas leyes y normas que regularan todo este tipo de actuaciones. Los sistemas administrativos para la construcción de estas obras se basarían, normalmente, en fórmulas de concesión y contrata que generarían una notable actividad en el sector privado. En contadas excepciones se iba a recurrir a la construcción por administración, utilizando en este caso mano de obra sin especializar para reducir crisis de trabajo coyunturales de diverso origen.

El nacimiento de la industria de la construcción de obras públicas tiene, pues, en estos años su origen. Este negocio ha sido poco estudiado por la historiografía, aún cuando ha sido partícipe de una de las mayores transformaciones que ha sufrido la sociedad moderna capitalista y ha gestionado grandes cantidades de recursos públicos y privados. Las primeras cifras que hemos manejado en este sector nos dan cuenta de su relevancia y de la necesidad de constituir empresas de cierta entidad que hicieran frente a la relevante inversión que suponía la construcción de las carreteras más costosas. El Estado satisfacía a estas contratas de construcción importantes cantidades que cubrían el coste de la obra más un porcentaje del 16 por ciento del valor de contrata que se reflejaba como beneficio industrial. Las frecuentes demoras en los pagos y la lentitud de la maquinaria administrativa para concluir los expedientes en las liquidaciones finales, hacían necesaria la presencia de empresas solventes y de cierta entidad.

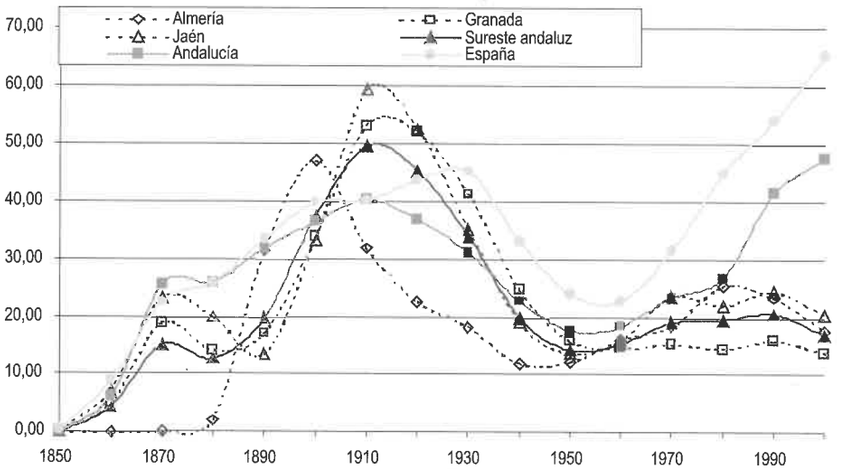
Sin embargo, por los datos estudiados se trataba, en un primer momento, de un sector muy atomizado y precario. Sólo en el caso de grandes obras ferroviarias o de construcciones de las carreteras más importantes se tendría el concurso de empresas de mayor entidad que iniciaban su consolidación en el sector. La mayor parte de las obras del periodo se iba a realizar por pequeños y medianos contratistas que accedían a los concursos de construcción que se realizaban en su comarca o en las proximidades. Las grandes obras sí contarían con la presencia de empresas nacionales e internacionales como era el caso del ferrocarril. Dadas las conexiones de estas empresas con los países de donde habían obtenido financiación, los constructores como *Fives Lille* o *Hett Maylor* se harían cargo de la construcción de las líneas de ferrocarril en el Sureste. Pero en estos negocios de la construcción aparecerán también nombres como Loring o Anglada, que en su doble faceta de empresarios y políticos accederían a numerosos y diversos negocios, uno de ellos, el de la construcción de ferrocarriles y carreteras. Se nos abren así numerosas cuestiones sobre las conexiones entre las élites políticas y económicas en el acceso a estos negocios, que nos aportan datos sobre un nuevo medio de inversión de los capitales generados en otros sectores destacados en la zona, como era la minería o la agricultura, diferentes de los ya conocidos en bienes inmuebles y rentas.

804 Sáez Ridruejo (1990).

ix) Las infraestructuras del transporte en el Sureste andaluz en el horizonte del siglo XXI

La desinversión ferroviaria a la que se ha visto sometida en los últimos decenios el Sureste andaluz (Gráfico VII:2) es un claro síntoma de la escasa utilidad que tienen los trazados ferroviarios que permanecen en la actualidad, si bien esa pérdida de utilidad se ha visto acrecentada, precisamente, por la falta de una inversión mínima que permitiera conservar la infraestructura ferroviaria en un estado de uso aceptable. En una comparativa nacional y andaluza, el valor del activo ferroviario de las provincias de Almería, Granada y Jaén ha estado habitualmente por debajo. Sólo en el periodo entre siglos que se caracterizó por una fuerte inversión en instalaciones ferroviarias vinculadas al transporte de mineral de hierro, el Sureste andaluz presentaba unos valores por encima de las medias nacional y andaluza.

Gráfico VII:2. "Stock" neto de capital ferroviario disponible por cada 1.000 habitantes
En millones de pesetas de 1990



FUENTES: Elaboración propia a partir de Cucarella y Serrano (1999), Cuadro 2.

Este 'esplendor ferroviario' en la zona se vería prolongado hasta la década de 1920 por una importante inversión en tranvías como fue el caso del espacio metropolitano de Granada y de los construidos en la Loma de Úbeda y el entorno de Linares. La crisis de los años treinta y el posterior trauma

de la Guerra Civil derivó en una notable pérdida del valor de los activos ferroviarios, aunque esta situación fue común en el conjunto nacional y la curva de tendencia descendente sería paralela en ambos casos. Es precisamente, a partir del primer franquismo y en los periodos siguientes, cuando el Sureste andaluz iba a entrar en una fase de clara obsolescencia ferroviaria con una inversión escasa y en claro contraste con lo que ocurriría en el resto del territorio nacional y andaluz. La llegada de las importantes inversiones en el tren de alta velocidad iba a provocar una situación inédita hasta ese momento, la divergencia de las curvas que representan el activo ferroviario en España y Andalucía y el Sureste andaluz.

Ésta es la muestra más palpable de la fase de inoperancia en la que ha entrado el ferrocarril en esta región y que, tras el cierre de una parte de sus líneas en 1985, atisba un futuro muy complicado para el resto. Los datos actuales no pueden ser más concluyentes, mientras el conjunto del país se ve beneficiado por una mejora de su *stock* ferroviario propiciado por la mejora y actualización de infraestructuras, el Sureste andaluz no es partícipe de esa tendencia y entra en una clara evolución hacia una obsolescencia preocupante.

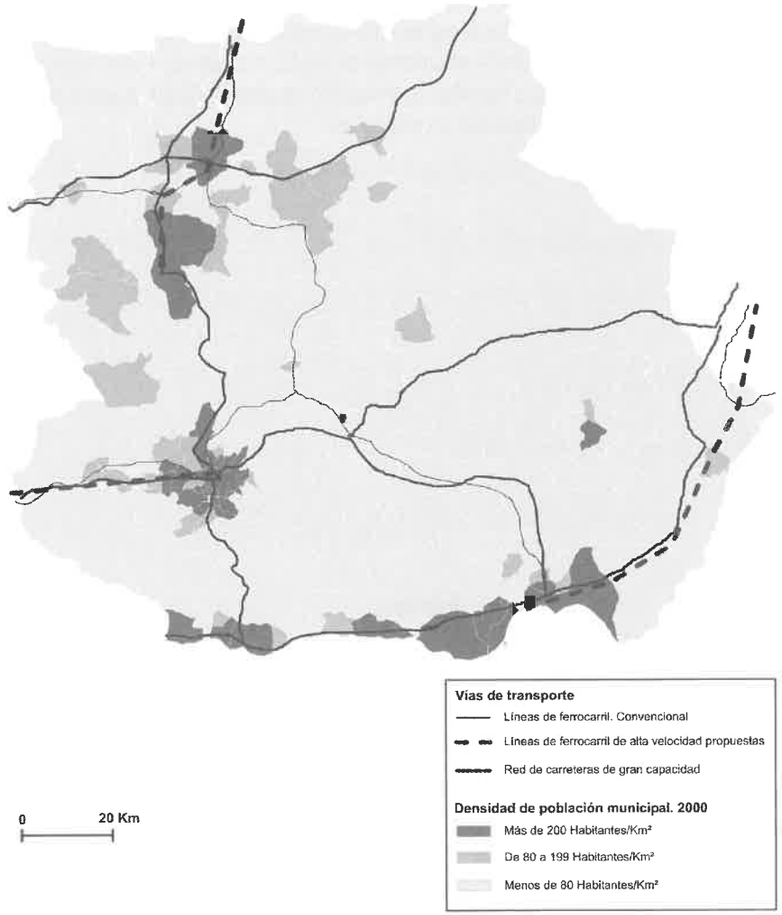
La finalización de los negocios exportadores que diseñaron las redes ferroviarias un siglo atrás tendría su epílogo con el cierre de las últimas explotaciones mineras del hierro en la comarca granadina del Cenete en 1996. La herencia de los trazados que hoy en día perviven –Linares a Almería y Moreda a Granada– constituyen un ejemplo vivo de las desutilidades a las que la Historia somete a las infraestructuras ferroviarias, caracterizadas por una alta inflexibilidad y por elevadas barreras de salida.

En el Mapa VII-1, siguiendo la metodología aplicada cuando valorábamos la correspondencia entre infraestructuras del transporte y territorio en otros periodos, encontramos la nueva disposición de la población que ya se había apuntado en los decenios precedentes, con unas incipientes zonas metropolitanas alrededor de algunas ciudades y a lo largo del litoral mediterráneo. La novedad más significativa sobre la tendencia apuntada ya en 1950 era la incorporación de amplias zonas del litoral almeriense a las más dotadas demográficamente, propiciado esto por el intenso proceso de desarrollo económico que se verifica en la zona en torno a la agricultura intensiva bajo plástico[805] y a la presencia de industrias de gran dinamismo, la explotación y manufacturación de la piedra natural[806] y el crecimiento turístico[807]. Igualmente, amplias zonas del litoral granadino se ven estimuladas por la presencia de la actividad turística[808] y el dinamismo de una agricultura tropical favorecida por las condiciones climáticas de la zona[809]. Hacia el norte, se constata la consolidación de un eje dinámico entre el área metropolitana de Granada y los centros urbanos de Jaén y Linares.

Los nuevos diseños de las redes de infraestructuras deben tener presente estos datos, proponiendo la realización de una red ferroviaria a lo largo del litoral andaluz y fortaleciendo la conexión de las capitales de provincia como núcleos urbanos más poblados y con mayor dinamismo económico. Esto

805 Molina Herrera, Uclés Aguilera y Aznar Sánchez (1999), Ferraro García (Dir.) (2000).
806 Carretero Gómez (1995).
807 Rodríguez Vaquero (1995) y (1998), Otero Moreno (1999).
808 Villegas Molina (1998).
809 Ferrer Rodríguez (1998).

Mapa VII-1. Población e infraestructuras de transporte en el Sureste andaluz en 2000



FUENTES: Elaboración propia a partir de Plan Director de Infraestructuras del Estado (Red de carreteras de gran capacidad y Red ferroviaria de Alta velocidad). Los datos de población corresponden al censo de 2000.

último, impediría, en el caso del Sureste andaluz, el aislamiento del interior de la región y daría cobertura a la tan traída y llevada articulación territorial andaluza y su 'sistema de ciudades'[810].

Se presenta así un nuevo panorama de cara a la construcción y diseño de las infraestructuras del transporte que están en curso de ejecución por parte del Estado. La abundante literatura económica que se ha desarrollado en torno a la financiación actual de estas obras y su aportación al crecimiento futuro de las regiones y países, plantea tanto los beneficios de estímulo y arrastre de la actividad eco-

810 Ocaña Ocaña (1993).

nómica en general, como su papel de elemento de cohesión económica y social y de vertebración del territorio[811]. La coyuntura actual, con una fuerte inversión del sector público en infraestructuras económicas, plantea un momento histórico similar al que se encontraron los hombres del siglo XIX. La elección del sistema de infraestructuras que se diseña actualmente para el futuro presenta, en ese sentido, semejantes disyuntivas y dilemas, referidos a trazados, financiación y temporalidad, que aquellos que condicionaron las redes de carreteras y ferrocarriles en el siglo XIX.

811 Biehl (1988), Izquierdo de Bartolomé (1997), Sanaú Villarroya (1997).