

III. LAS REDES DE TRANSPORTE ENTRE LA PENINSULA IBERICA Y EL RESTO DE EUROPA

Victor Sánchez Blanco.

1. GENERALIDADES

La posición de la Península Ibérica en el extremo occidental de Europa hace de ella un elemento clave en las comunicaciones entre tres continentes, la propia Europa, Africa y América.

Esta disposición explica en buena medida el hecho histórico de que fueran los marinos ibéricos, los que al comienzo de la Edad Moderna iniciaran los viajes de descubrimiento y posteriormente la expansión europea hacia Africa y América. Pero en contrapartida, la Península Ibérica ocupa una posición excéntrica respecto al que podría considerarse como eje fundamental de Europa, que desde Inglaterra se extiende hasta el centro de Italia a través del valle del Rhin y los Alpes. Además, las características orográficas e hidrográficas en nuestra Península dificultan y encarecen por lo tanto las posibles soluciones técnicas para el desarrollo de redes de comunicación como las que los ríos han creado en las llanuras del centro de Europa. Por ello, España y Portugal han quedado en varias ocasiones, en el curso de la historia, aislados de la evolución general del continente, por varias causas de diversos grados, siendo una de ellas precisamente, la falta de adecuadas comunicaciones.

La aparición del ferrocarril, que puede considerarse como el primer modo de transporte terrestre de gran capacidad y con costes competitivos con los transportes marítimos, significó una posibilidad de mejor enlace entre la Península y el resto de Europa. Desgraciadamente una serie de circunstancias hicieron que este enlace no desarrollara todas sus posibilidades. Desde luego, la diferencia de anchura de vía es una circunstancia que aparece en primer lugar pero hay muchas otras. Basta comparar los enlaces existentes a través de los Alpes uniendo la Península Itálica al resto de Europa con los que existen a través de los Pirineos.

El retraso en el desarrollo industrial en los países ibéricos, dio lugar a que las exportaciones fueran durante mucho tiempo generales, agrícolas y mineras, que se transportaron por vía marítima, lo que dejó poco papel para el ferrocarril; que por tanto no pudo desarrollarse como en otros países de Europa Occidental. Por ello varios proyectos de enlaces a través de los Pirineos o entre España y Portugal no se llegaron a realizar, e incluso en alguno de los que se realizaron quedó posteriormente interrumpido el servicio a través de ellos.

Cuando se inició, ya a mediados de este siglo, la industrialización en la Península no fue el ferrocarril el que pudo aprovecharse de ello, porque para entonces la carretera era el modo dominante tanto para el transporte de viajeros como de mercancías.

Pero también las redes de carreteras tienen sus limitaciones; aunque los enlaces entre los dos países ibéricos y entre España y Francia por carretera son bastante más numerosos que por ferrocarril, lo cierto es que los aprovechables para los transportes internacionales no son muchos y los tráficos se concentran en unos pocos itinerarios, que no siempre tienen las características adecuadas para atender los tráficos que se presentan en ellos.

Se puede decir que en el transporte por carretera, la demanda ha ido en los últimos años por delante de la oferta. En la década de los sesenta, fue el impresionante incremento del turismo hacia la Península Ibérica el que obligó a franceses, españoles y portugueses a acometer una serie de obras de mejora en los enlaces entre sus redes para poder atender las necesidades de la demanda que se presentaba. Y aún hoy es evidente que las redes de los tres países se han desarrollado atendiendo sobre todo las necesidades internas antes que las internacionales. Así las redes de autopistas en Francia se desarrollaron antes en las zonas norteñas y en el eje del Ródano, mientras que su expansión hacia el Sur ha sido posterior. La red de autopistas españolas todavía no permite llegar al centro del país y aún menos a la frontera portuguesa. Las autopistas portuguesas empiezan a desarrollarse sobre el eje Lisboa-Coimbra-Porto.

El ingreso de España y Portugal en la Comunidad Económica Europea, hace que estos problemas se presenten con nuevo aspecto. La política comunitaria de infraestructura de transporte incluye, entre sus principales objetivos, el de favorecer las comunicaciones de los países más alejados en el centro económico y demográfico de la Comunidad, y el de eliminar las barreras que muchas veces las fronteras nacionales han supuesto para los

intercambios entre regiones vecinas de países diferentes. Es indudable que la consecución de estos objetivos requiere tanto la mejora de las redes en los países ibéricos como el aumento de los enlaces que actualmente existen entre ellos.

2. LAS REDES VIARIAS ACTUALES

El enlace entre la Península y el resto de Europa tienen que hacerse forzosamente atravesando Francia, prácticamente de Norte a Sur. Las redes francesas tanto de carreteras, como de ferrocarriles, están desarrolladas muy influidas por dos factores: el enorme peso demográfico, económico y social que tiene París, y por el contrario el efecto de repulsión que parece crear el Macizo Central. Ello hace que las vías de transportes formen una red radial alrededor de la de Francia, mientras que hacia el sur busquen el valle del Ródano al este y la costa atlántica hacia el oeste. Si a ello se añade que los Pirineos sólo son fácilmente atravesables en sus extremos, se comprende que los movimientos relacionados con la Península transiten a través de Francia sobre dos ejes principales, uno al este y otro al oeste, y que en consecuencia los puntos de entrada en la Península se reduzcan fundamentalmente a dos.

Una vez dentro de la Península, es necesario atravesarla para dirigirse a Portugal. Las dificultades que presentan las Cordilleras Cantábrica y los montes gallegos, han dado lugar a que las líneas de acceso hacia Portugal se produzcan por las dos mesetas siguiendo las cuencas del Duero, Tajo o Guadiana, y en menor medida por el valle del Guadalquivir. Los caminos a través de la meseta tienen problemas en su extremo este, ya que es necesario ascender hasta la meseta y en el extremo oeste, ya que hay que descender muy rápidamente desde la meseta hasta el país portugués. El número de pasos utilizables en ambos extremos no es muy grande y en consecuencia tampoco son muchas las rutas que pueden seguirse para llegar desde la frontera francesa a las principales ciudades portuguesas, situadas en el Atlántico.

Teniendo en cuenta estos condicionantes, vamos a repasar las principales redes de comunicación que se utilizan actualmente.

2.1. Red de carreteras

A través de Francia los dos ejes fundamentales que mencionábamos anteriormente son los siguientes:

Al Oeste: Frontera belga-Lille-París-Burdeos-Irún; actualmente está formado por autopistas excepto el tramo que discurre por Las

Landas entre Burdeos y Bayona, que es una autovía de dos carriles por calzada.

Al Este: Frontera de Luxemburgo-Mietz-Dijon-Lyon-Orange-La Janguera, está formado por autopistas salvo algunos tramos, como la travesía de Dijon, que pronto se transformarán en autopistas.

El eje oeste recoge tráficos con origen en el Benelux, Gran Bretaña y el Norte y Oeste de Francia a través de una serie de enlaces que conectan el eje con puertos del Canal de la Mancha y la costa atlántica, tales como los tramos:

Calais-Arras.
Le Havre - París.
Caen - París.
Nantes - Tours, etc...

El eje este recoge tráficos procedentes del sur del Benelux, Alemania, Suiza, Italia y el resto de Francia, a través de una serie de carreteras y autopistas tales como:

Saarbrücken - Metz.
Estrasburgo - Nancy.
Basilea - Mulhouse - Dijon.
Ginebra - Lyon.
Niza - Marsella - Nîmes.

Entre los dos ejes existen enlaces en dirección Este-Oeste, tales como París-Reims-Metz, o en sentido Noroeste-Sudeste como París-Dijon o Burdeos-Toulouse-Narbona. Estos enlaces permiten a los que proceden del noroeste francés y se dirigen al levante español, pasar del eje oeste al eje este, mientras que los que proceden del sur de Alemania, Suiza, Italia y el este francés con destino al oeste de la Península Ibérica pueden encontrar preferible entrar por el este de los Pirineos y pasar hacia el oeste ya en el interior de la Península.

Ambos ejes principales tienen problemas de congestión. En el eje este es el paso a través de la región de París el que produce mayores problemas, mientras que el eje oeste son los tramos entre Dijon y Nîmes los que tienen tráficos más elevados.

En los días de mayor tráfico, en los períodos de vacaciones, estos puntos congestionados suponen una fuente de demoras, y las autoridades francesas recomiendan el uso de itinerarios alternativos. El principal es el

eje central que desde París se dirige a Toulouse por Limoges. Desde Toulouse se puede entrar en España por Puigcerdá hacia Barcelona, o bien dirigirse hacia Pau y desde allí por el paso de Somport a Zaragoza. Este eje tiene carácter de autopista entre París y Vierzon, y el resto son fundamentalmente carreteras ordinarias; y los pasos de los Pirineos que se han mencionado son extremadamente difíciles. Existen programas para aumentar la capacidad de este eje entre Vierzon y Toulouse, convirtiéndolo en autovía de dos carriles.

En el interior de la Península, desde los extremos de los Pirineos existen varias rutas alternativas para llegar a Portugal, pero sus características son muy diferentes, por lo que las verdaderamente utilizadas no son muchas. Desde Irún, una primera ruta de acceso por el norte de Portugal está constituida por la carretera cantábrica, que es una autopista hasta Bilbao y una muy difícil carretera por Cantabria, Asturias y Galicia para entrar por Tuy. La ruta principal, sin embargo, es la que va desde Irún a Burgos (a donde se puede llegar por autopista) y de allí a Valladolid. Desde aquí puede dirigirse hacia Zamora y entrar por Alcañices, pero el mal estado de la carretera hace completamente impracticable este acceso, a pesar de ser el más cercano a Porto. En su lugar hay que emplear la carretera Valladolid-Salamanca-Ciudad Rodrigo, para entrar en Portugal hacia Guarda y de allí, bien hacia el norte a Porto o hacia el sur a Lisboa. Para dirigirse desde Irún hacia el centro y el sur de Portugal, se puede seguir la carretera de Burgos a Madrid y desde allí hacia Cáceres para entrar en Portugal por Valencia de Alcántara, o hacia Badajoz situado junto a la misma frontera. De nuevo el estado de la carretera hace que sea el segundo itinerario el utilizado preferentemente. Finalmente, para llegar al Algarve y el Alentejo, desde Sevilla se puede entrar en Portugal por Rosal de la Frontera o por Ayamonte. Ambos accesos presentan serias dificultades especialmente el segundo por la necesidad de atravesar el río en transbordador.

Para los viajeros que llegan a la Península por La Junquera, y se dirigen hacia el centro y el norte de Portugal, las rutas más adecuadas pasan por Madrid y desde allí se encaminan a Fuentes de Oñoro o Badajoz. Para ir al sur puede emplearse la autopista del Mediterráneo hasta Valencia, y desde allí dirigirse hacia Sevilla y Ayamonte.

A pesar de que, en teoría existirían posibilidades de cruzar la frontera por numerosos puntos, la realidad es que son muy pocos los empleados por los tráficos internacionales, y la consecuencia es que los tráficos se concentran en muy pocas vías, y que se producen problemas de congestión en muchas de ellas.

La carretera Burgos-Valladolid tiene serios problemas de tráfico todos los años en períodos de vacaciones debido a los viajes de portugueses entre su país y sus lugares de residencia en Europa Occidental. Otras rutas pasan por áreas tan congestionadas como el área de Madrid o Barcelona. Finalmente, algunos de los pasos fronterizos son también causas de demoras por su escasa capacidad (casos de Tuy o Ayamonte) o por el pequeño número de horas en que está abierta la aduana.

El Plan de Carreteras actualmente en ejecución permitiría mejorar algunos de los itinerarios mencionados, precisamente aquellos más utilizados. Así todo el tramo Burgos-Valladolid se transformará en una autovía, así como todo el recorrido Burgos-Madrid-Badajoz. La construcción de los nuevos puentes fronterizos en Tuy y Ayamonte aumentará la utilización de estos pasos, sobre todo del último de ellos, que unido a la reforma del viario andaluz supondrá una mejora en los accesos al Algarve.

En cuanto a la red internacional portuguesa puede esquematizarse como un eje costero desde Valença do Minho hasta Vilareala-Santo Antonio en el Guadiana, pasando por Porto, Coimbra, Lisboa, Setubal y Faro, al que se entroncan cuatro ejes este-oeste:

- Porto - Bragança - Quintanilla.
- Aveiro - Guarda - Vilar Formoso.
- Lisboa - Santarem - Marvao.
- Lisboa - Setubal - Elvas.

El eje costero es, especialmente entre Lisboa y Porto, la vía más importante de tráfico y tiene características de autopista en gran parte del recorrido entre esas ciudades. Se proyecta que constituya una autopista entre Setubal y Braga, y que se mejoren las características de los tramos extremos. En cuanto a los enlaces este-oeste, actualmente el de mejores características es el de Lisboa-Badajoz, y está mejorándose el enlace Aveiro-Ciudad Rodrigo.

2.2. Red ferroviaria

En líneas generales, los principales ejes ferroviarios coinciden con los de las principales carreteras, y los pasos fronterizos suelen estar muy cercanos unos a otros. Así en Francia, los tráficos que provienen de o se dirigen a los países ibéricos se encaminan en su mayor parte por la línea Irún-Burdeos-Orleans-París y por la Port Bou-Nîmes-Lyon-Metz. Pero dada la fuerte carga que soporta esta última, el tráfico de viajeros entre Barcelona y París se encaminan Toulouse-Orleans-París. Desde París los tráficos pueden enca-

miñarse a otras regiones del norte de Francia, Gran Bretaña y el Benelux, mientras que desde el eje Ródano-Saone, se entronca con las vías hacia Italia (por Niza o por Modane), Suiza (Valence-Ginebra) y Alemania (por Mulhouse, Estrasburgo o Luxemburgo).

En cualquier caso los puntos de paso de la frontera son Irún y Port Bou, ya que los otros dos existentes, el de Puigcerdá, por su dificultad sólo se emplea para trenes de viajeros de corto recorrido y el de Canfranc no se utiliza por encontrarse cortada la vía en el lado francés.

Debido al diferente ancho de vía es preciso realizar un cambio de tren, o cambiar los ejes de los vagones. En los dos pasos de Irún y Port Bou es posible realizar el cambio de ejes. Únicamente el Talgo con su sistema de anchura variable puede evitar esa operación. En cuanto a los transportes de mercancías en contenedores, en ambas estaciones hay instalaciones que permiten el paso de los contenedores de plataformas españolas a francesas, o de los trenes a camiones.

Entre España y Portugal existen cinco pasos ferroviarios, pero en la práctica son sólo tres los verdaderamente utilizados, Fuentes de Oñoro, Valencia de Alcántara y Badajoz. La ruta desde Irún hasta Fuentes de Oñoro pasa por Medina del Campo, mientras que para llegar a Valencia de Alcántara y Badajoz se debe pasar por Madrid.

En Portugal la estructura de la red ferroviaria es muy semejante a la señalada para la red principal de carreteras, con un eje principal norte-sur al que se une cerca de Coimbra la línea que entra en Portugal por Ciudad Rodrigo, mientras que las líneas que entran por Valencia de Alcántara y Badajoz que se unen en Torre das Vargens, se unen con la línea Lisboa-Coimbra en Entroncamento.

Los servicios directos internacionales entre los países ibéricos y otros países europeos no son numerosos. Diariamente circulan los siguientes:

Surexpreso París - Lisboa.

Talgo París - Madrid.

Puerta del Sol París - Madrid.

Iberia Expreso París - Madrid.

Talgo Barcelona - París.

Catalán Talgo Ginebra - Barcelona.

Hispania Expreso Ginebra - Barcelona.

Lusitania Expreso Madrid - Lisboa.

Lisboa Expreso Madrid - Lisboa.

3. LOS TRAFICOS ENTRE EUROPA Y LA PENINSULA IBERICA

El tráfico de viajeros

El atractivo turístico que ofrecen los países de la Península, especialmente durante el verano, ha hecho que los tráficos entre España y Portugal y el resto de Europa tengan unos volúmenes muy importantes. El tráfico total puede ser del orden de sesenta y cinco millones de viajeros/año en ambos sentidos. El modo de transporte fundamental es la carretera, que es utilizado en el 60% de estos viajes. Le siguen en importancia los viajes por vía aérea, más de veinte millones de viajeros/año, que en gran parte utilizan los vuelos charter. Por ferrocarril, el tráfico asciende a unos cinco millones de viajeros.

Las fronteras más utilizadas son con diferencia las de Irún (un 30% de todos los pasos por la frontera franco-española) y de La Junquera (un 40% de todos los pasos), y su importancia es sobre todo preponderante cuando se consideran los viajes a larga distancia. En ferrocarril el puesto fronterizo con mayor movimiento es Irún (un 55% del tráfico), seguido de Port Bou (un 43%) mientras que el tráfico por Puigcerdá es de escasa importancia.

El tráfico entre España y Portugal es sobre todo por carretera. Más de la mitad corresponden a viajes de corta distancia entre regiones fronterizas; así en Tuy se registran cinco millones y medio de viajes, en Verín casi tres millones, en Fuentes de Oñoro cinco millones, en Badajoz y Ayamonte casi tres millones en cada uno de ellos. En cuanto a los ferrocarriles, es el paso de Fuentes de Oñoro el que acapara un 75% del tráfico total.

El fenómeno más importante en todos estos tráficos es sin duda su carácter estacional, con unas fuertes puntas durante los veranos que dan lugar a que se presenten fenómenos de congestión en los pasos fronterizos y en las travesías de algunas ciudades. Existen dos tipos muy diferentes de viajeros, que coinciden durante esas puntas. Por una parte los turistas europeos que se dirigen hacia playas de la Península, y por otra los portugueses y marroquíes que residen en Europa y se desplazan en verano a sus lugares de origen. Mientras que los primeros emplean el coche propio y el avión (vuelos charter) en proporción similar, los segundos utilizan sobre todo el coche y en menor proporción el ferrocarril.

El efecto que se ha señalado antes de que se utilizan un número reducido de itinerarios hace que se concentren los tráficos en ciertas áreas. Así se puede estimar que de los viajes por vía terrestre entre países europeos y los de la Península, una sexta parte pasa por París, una tercera

parte pasa por Madrid y un 40% por Barcelona. Se comprende que los efectos de esas concentraciones en el espacio y en el tiempo sobre el funcionamiento de las infraestructuras incrementan los costes y los tiempos de recorrido.

Los transportes de mercancías

Desde los países ibéricos hacia el resto de la Europa Occidental (la CE además de Suiza, Austria y países escandinavos) se transportan anualmente unos veinticuatro millones de toneladas, mientras que en sentido contrario se transportan menos de veinte millones. El modo de transporte más usado es el transporte marítimo que transporta el 76% de las mercancías en el sentido norte-sur pero sólo un 68% de los que discurren en sentido sur-norte. Como consecuencia, el tráfico es mucho más desequilibrado entre ambos sentidos para los transportes terrestres. Así mientras que por carretera de la Península salen 6,2 millones de t/años, sólo llegan 4,3 millones, y por ferrocarril salen 1,5 millones pero sólo entran 0,4 millones de toneladas. Este fuerte desequilibrio no deja de presentar serios problemas para los transportistas españoles por falta de tráficos de retorno.

Entre España y Portugal también se registra un tráfico muy desequilibrado (en peso) ya que las exportaciones españolas ascienden a unos 1,4 millones de toneladas mientras que sólo se importaron unas 800.000 toneladas. Por vía terrestre (principalmente por carretera) los tráficos resultan algo más equilibrados, ya que la participación del transporte marítimo es mayor (un 40%) en las exportaciones españolas que en las importaciones (un 30%).

Entre los transportes terrestres la participación de la carretera es en todos los casos muy superior a la del ferrocarril. Sin embargo, los costes para el transporte no son muy diferentes en ambos modos, por lo que la preferencia por el uso de la carretera parece estar relacionada con el menor tiempo de recorrido que se consigue con el empleo de los camiones.

La causa del mayor tiempo utilizado por los ferrocarriles radica en la necesidad de cambiar los vagones cuando no pueden emplearse trenes puros. Por ejemplo, utilizando los servicios expresos de contenedores y cajas móviles, se tardan 63 horas para un transporte Madrid-París, de los que únicamente 30 horas son las que transcurren con el tren en movimiento. Un camión con un solo conductor, y descansando las horas reglamentarias tardaría en el mismo viaje unas 40 horas. Los trenes directos de viajeros (desde luego más rápidos que los de mercancías) emplean unas 16 horas. Por tanto, el ferrocarril podría mejorar su participación si las demoras actuales disminuyesen.

4. RESUMEN

Aunque de las infraestructuras viarias entre la Península Ibérica y el resto de Europa permiten satisfacer las necesidades actuales de transporte no pueden dejar de señalarse ciertos factores que podrían mejorar el nivel de servicio ofrecido:

- El número de infraestructuras realizadas es reducido en parte debido a las dificultades que supone el paso de las fronteras, pero también el hecho de que no existen infraestructuras alternativas adecuadas.
- Se producen así congestiones de tráfico en ciertas infraestructuras ya muy cargadas por tráficos locales.
- En el caso de la carretera hay un desarrollo mucho mayor de las autopistas al norte del valle del Ebro que al sur y oeste del mismo.
- En el caso de los ferrocarriles la diferencia del ancho de vía supone un obstáculo, que repercute especialmente en el transporte de mercancías.
- Los planes de mejora de infraestructuras en la Península permitirán una apreciable mejora en la infraestructura hoy utilizada, pero posiblemente no tanto en la de posibles rutas alternativas que descargarían aquellas ya muy congestionadas.
- Cabría significar también que para evitar la saturación rápida de las vías nuevas o mejoradas, sería importante la conservación de carreteras antiguas, así como potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril.