

Geografía de España a través de los mapas

Dr. Javier Soriano (www.agh.uji.es / fsoriano@uji.es)
Área de Geografía Humana

SEU DE ELS PORTS
CURS 2018-2019

Temario

1. Spain is different, España país de contrastes naturales y humanos
2. Un relieve extraño a Europa: el gran castillo mesetario
3. Un clima envidiado en Europa: veranos secos y cálidos
4. Unos ríos africanizados. El Ebro y el Nilo, primos hermanos
5. Una vegetación a medio camino entre Europa y África
6. Una demografía diferente que ahora se europeíza
7. La España vacía: crónica de la urbanización galopante
- 8. Una red de transportes casi inmejorable**
9. La construcción de un sistema económico sólido con mucho retraso

Una red de transportes casi inmejorable

- **CARRETERAS:** de la red radial a la red mallada
- **FERROCARRIL:** del ancho ibérico al ancho internacional
- **PUERTOS Y AEROPUERTOS:** hacer de la necesidad, virtud

EL TRANSPORTE, UN SUBSECTOR ESTRATÉGICO

- Transporte: genera riqueza en todos los sectores económicos, es como una BISAGRA. Es IMPRESCINDIBLE!!
- Sistema de transporte: medios (móviles) e infraestructuras (fijos) que permiten el transporte
- Es un subsector estratégico porque:
 - Influyen en el asentamiento de la población
 - Impulsa la actividad económica (intercambio de bienes, genera empleo...)
 - Facilita la movilidad de la población (ocio, trabajo...)
- Las redes de transporte VERTEBRAN el territorio.
- Contribuyen a la CONTRACCIÓN DEL TERRITORIO (las distancias son las mismas entre dos puntos, pero se invierte mucho menos tiempo en recorrerlas).

El sistema español: características

- Medio físico desfavorable: RELIEVE
- Red de carreteras RADIAL
- Red de ferrocarriles ARBORESCENTE
- Red aérea... también radial, aunque cada vez menos tras la pérdida de importancia de Iberia.
- Avión y barco: fundamentales por la insularidad y por la existencia de Ceuta y Melilla, amén del turismo.
- Transporte interior de pasajeros y mercancías POR CARRETERA. Es el método **universal** (llega a todas partes).
- Mejora ostensible de la RED DE TRANSPORTE ESPAÑOLA desde 1980 hasta la actualidad

Transporte y España

- Fuerte desequilibrio territorial
 - Mayor accesibilidad = donde hay mayor dinamismo económico y población
 - Menor accesibilidad = lo contrario
- Es necesario integrar nuestra red en el sistema de transporte europeo (carreteras E) y mundial (aeropuertos hub, puertos)
- El sistema de transporte suele ocasionar fuertes impactos ambientales:
 - Ocupación de suelo
 - Alteración del paisaje
 - Contaminación acústica y atmosférica
 - Fragmentación de ecosistemas

Política de transporte

- Conjunto de medidas encaminadas a mejorar el sistema de transporte.
- Competencias triples: Estado (RIGE o Red de Interés General del Estado), Comunidades Autónomas y Diputaciones.
- El Estado controla las carreteras internacionales (fronterizas), las interautonómicas y las que comunican aeropuertos y puertos. Las CCAA controla las carreteras intraautonómicas.
- La Unión Europea, por su parte, garantiza la movilidad de personas y mercancías en los 28 países miembros. Intenta que no solo la carretera sea líder, fomenta las redes transeuropeas de transporte (el Corredor Mediterráneo) y lograr un sistema de transporte sostenible.

EI PEIT

- Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020... OBJETIVOS:
 - Corregir la radialidad de la red
 - Quitar primacía a la carretera (la red universal), fomentando el tren y la intermodalidad
 - Asegurar la accesibilidad equitativa al transporte a todas las personas y territorios
 - Contribuir a la sostenibilidad ambiental
 - Favorecer la integración con Europa a través de las redes transeuropeas

LA CARRETERA

- Diseño RADIAL, con seis grandes autovías desde Madrid a Irún, Barcelona, València, Sevilla, Badajoz y A Coruña. Conexión centro-periferia
- Anexos TRANSVERSALES: ejes Mediterráneo, del Ebro y el Cantábrico
- Las vías de alta capacidad (autovías y autopistas de peaje) son casi todas estatales
- La densidad de red es mayor en las CCAA más dinámicas económicamente y más pobladas (Mad, Catal y CV), pero también en las islas y donde el poblamiento es disperso y el relieve accidentado.
- La densidad es menor en las CCAA menos dinámicas y en las áreas con poblamiento concentrado y planas

La carretera (II)

- Las IMD (Intensidad Media Diaria de vehículos) son más elevadas en los corredores Mediterráneo y del Ebro, así como desde Madrid a unos 80 km de la capital en todas las autovías radiales
- La carretera es la única infraestructura universal en España, es decir, la que permite llegar a más del 90% del territorio
- Se pretende reducir la contaminación, fomentando el transporte colectivo y, sobre todo, el uso del tren (mercancías). También se abren carreteras verdes (prohibido camiones)
- EL SUEÑO:
 - Cambiar la radialidad por una RED MALLADA
 - Acabar la autovía del Cantábrico, la Ruta de la Plata, la A7 hasta Cádiz
 - Mejorar las comunicaciones con Francia y Portugal



El mapa está anticuado, pero es difícil encontrar uno actualizado en los organismos oficiales (DGT, Fomento, etc.).

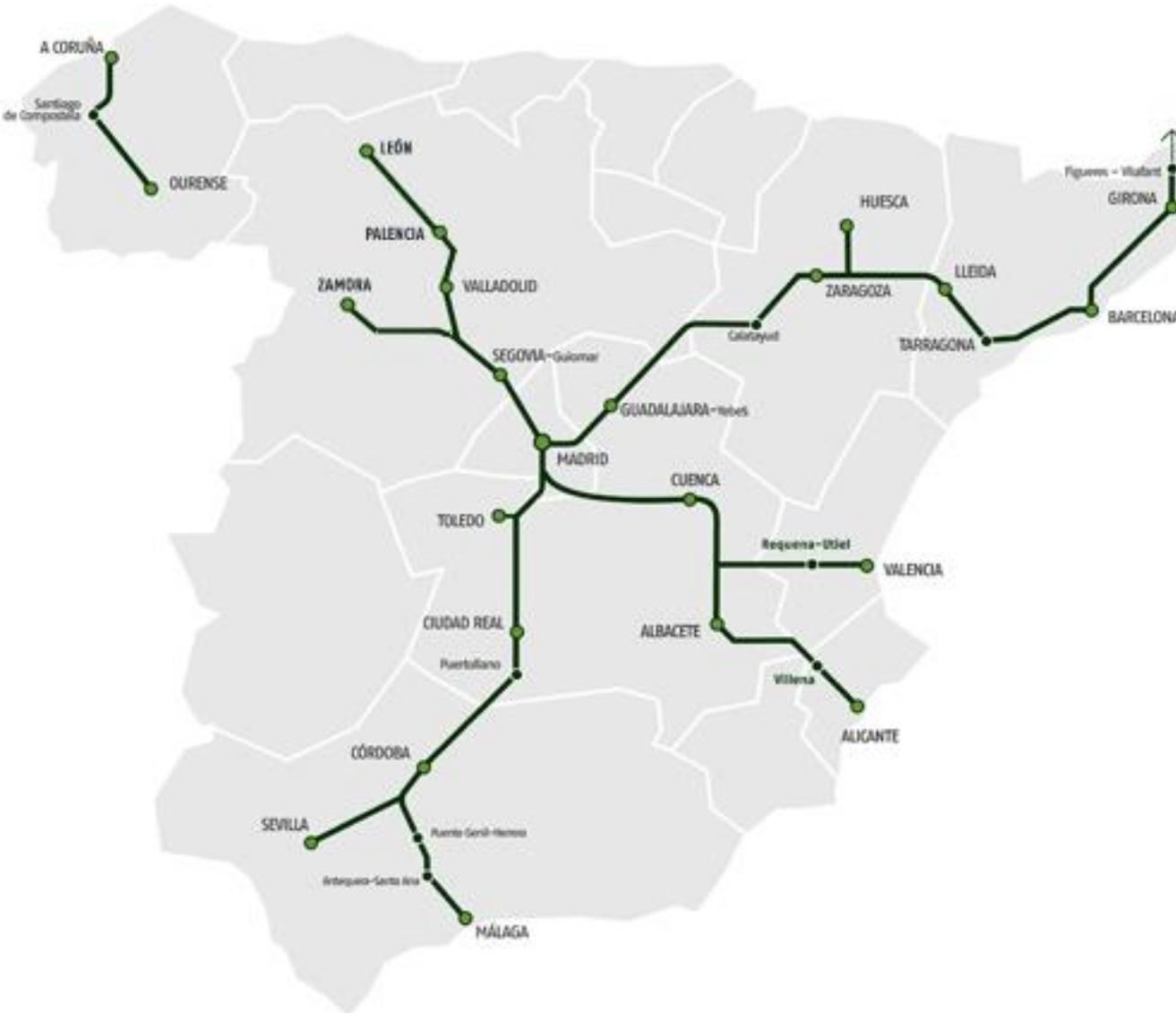
EL FERROCARRIL

- Hasta principios del siglo XX era el método de transporte universal.
- La red estatal es mayoritaria y la administra ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).
- RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) presta los servicios de pasajeros y mercancías en un auténtico monopolio (no han surgido competidores todavía, excepto en las mercancías), aunque algunas CCAA tienen sus propias empresas y también convive con la FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha).
- Es una red ARBORESCENTE, ya que fue diseñada desde Madrid hacia la periferia, pero vía Venta de Baños (Palencia), Alcázar de San Juan (Ciudad Real) y Zaragoza. ¿Por qué?: por el elevado coste de instalación de las vías.

Redes ferroviarias

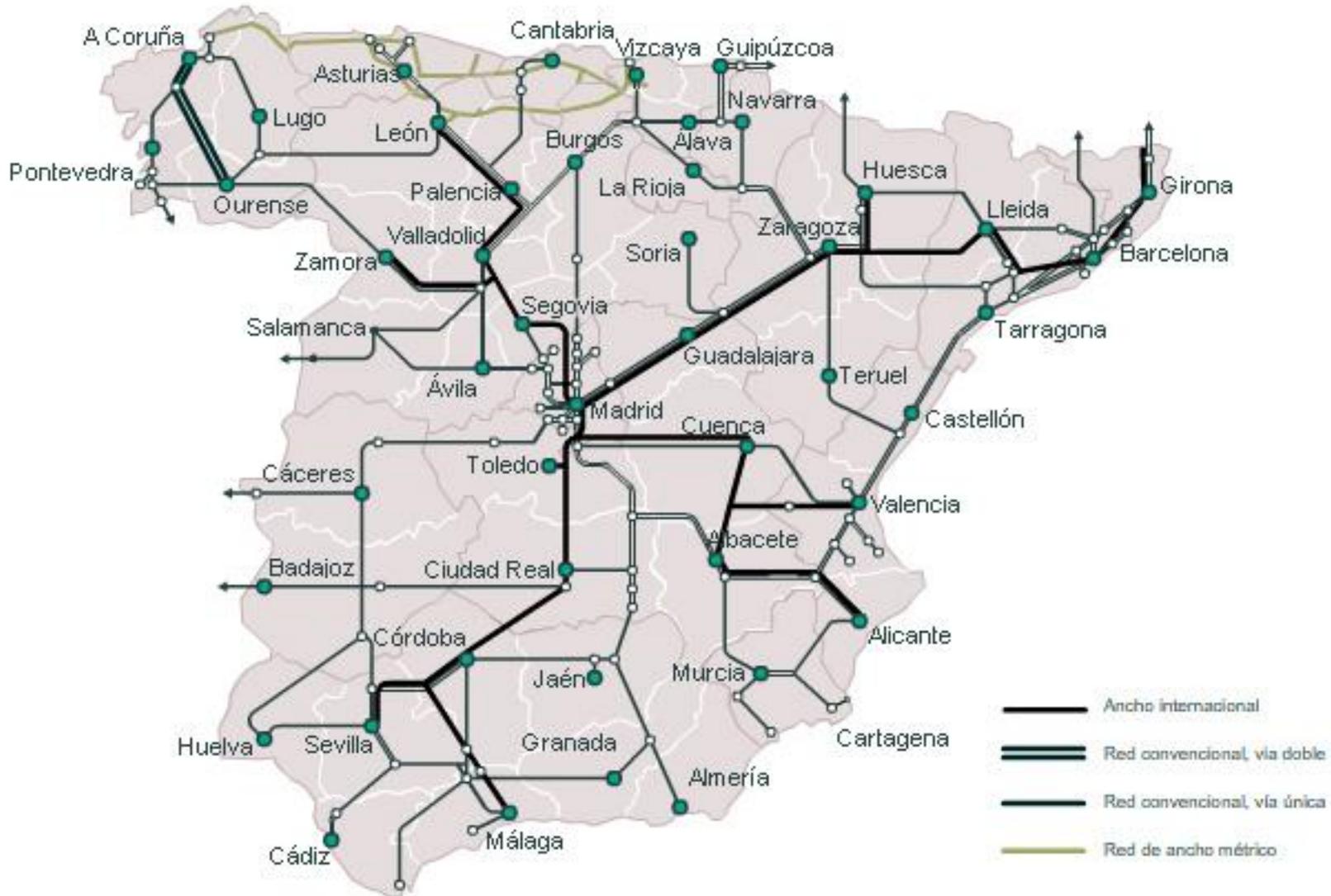
- **RED CONVENCIONAL (ancho ibérico)**
 - Tiene un ancho especial (1,6 metros) debido a las dificultades que suponía el relieve español. Esto provoca fuertes pendientes y, a su vez, las máquinas debían tener motores más potentes y más grandes. Velocidad máxima: 200 km/h. Más o menos bien conectado con las fronteras lusa y gala. TRENES TALGO INTERNACIONALES
- **RED DE ALTA VELOCIDAD (ancho internacional o UIC)**
 - Ancho entre raíles más extendido en el mundo (1,4 m). Permite velocidades superiores a los 200 km/h. Actualmente están en uso Mad-Sev, Mad-Zaz-Bcn, Mad-Vlc, Mad-To y Mad-Vall. RADIALIDAD evidente.
 - Se intenta conectar con las fronteras lusa y gala.
- **RED DE VÍA ESTRECHA (ancho métrico).** Sobre todo en la cornisa cantábrica (1 m).

Líneas de alta velocidad (AVE)



- Mapa actualizado de ADIF.
- Red radial y excluyente (**efecto tunel**).
- Falta ejecutar:
 - Corredor mediterráneo.
 - Y vasca
 - Conexión gallega

Toda la red en conjunto



Competitividad

- Son rentables las redes de Cercanías, sobre todo en los entornos metropolitanos. También el AVE, que puede competir con el avión en distancias medias (menos de 600 km): lo hace en las relaciones MAD-VLC y MAD-BCN (puente aéreo).
- Hay fuertes desequilibrios en la red: mejores dotaciones entre ciudades dinámicas y muy pobladas.
- EL PEIT concentra casi el 50% de su presupuesto en el ferrocarril:
 - Red mallada para que todo pueblo o ciudad esté a menos de 50 km de una estación de ADIF.
 - Mejorar la seguridad.
 - Ahorrar tiempo de viaje (aumentar velocidad).
 - Modernizar la red (doble vía y velocidad alta).
 - Incrementar el tráfico de pasajeros en las Cercanías.
 - Aumentar el tráfico de mercancías.
 - Integración con Europa.

Spain is different: ancho ibérico



- TALGO inventa una tecnología capaz de cambiar el ancho de vía (eje variable) para salvar la dificultad de los anchos de vía diferentes.
- En noviembre de 1968 un Talgo III RD realiza el primer viaje de un tren entre Madrid y París sin trasbordo de viajeros en la frontera.
- En junio de 1969 comienza el primer Talgo con rodadura de ancho variable en la ruta Barcelona-Ginebra.

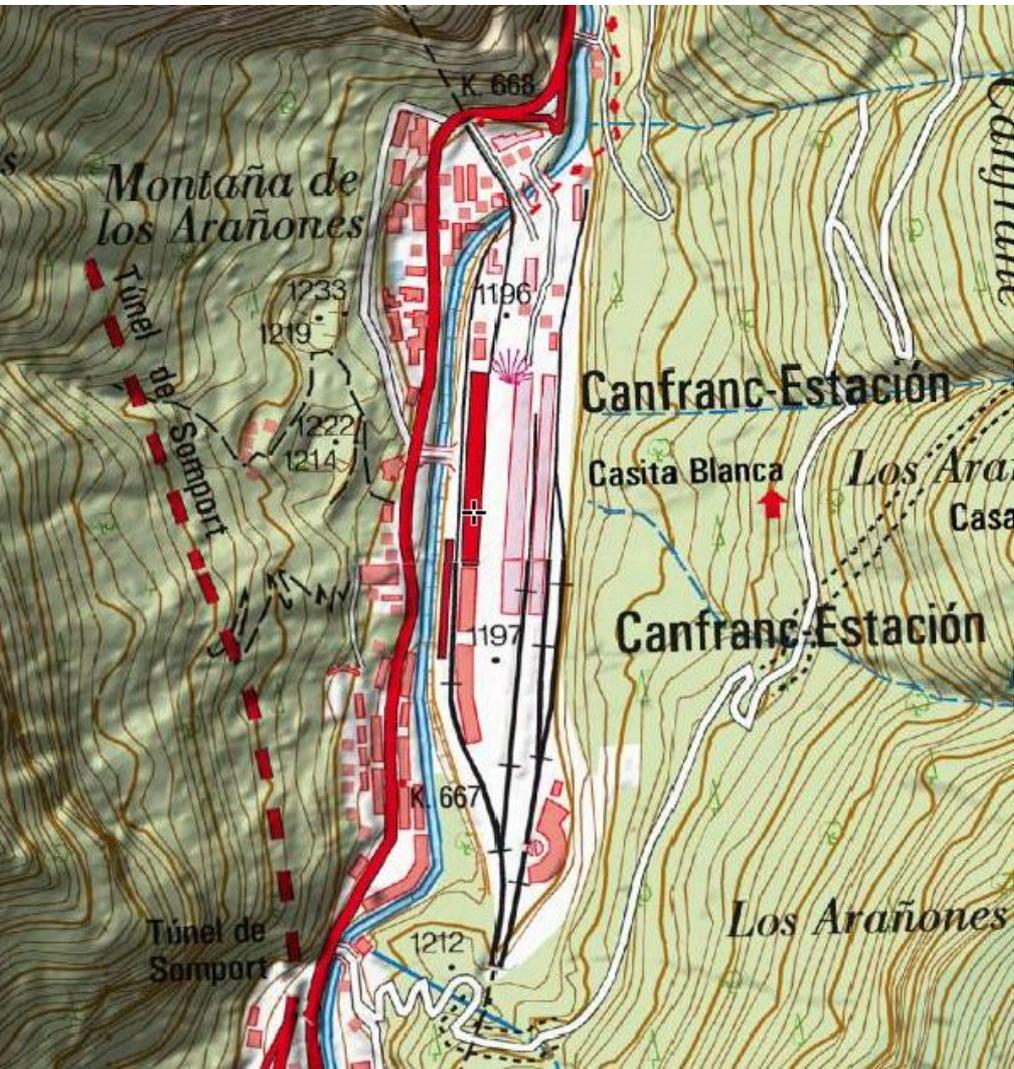
Y mucho, mucho antes: CANFRANC

- España ha sido capaz de convertir en virtud un auténtico problema.
- La estación internacional de Canfranc fue y es un proyecto para facilitar el tráfico de pasajeros y mercancías España-Europa.



- La estación jugó un papel clave en la II Guerra Mundial y la huída de judíos.
- Es recomendable leer Volver a Canfranc, de la segorbina Rosario Raro (ed. Planeta).

Un valle pirenaico con estación



Cartografía e imagen aérea:
Instituto Geográfico Nacional



Colaboración bilateral

- La electrificación nunca llegó al lado español, pero sí en las vías procedentes de Francia.
- Se optó por vías de ancho europeo rodeadas por vías de ancho ibérico, con las plataformas separadas por andenes donde intercambiar mercancías y/o pasajeros de unos trenes a otros.





Un proyecto en ciernes

El colapso previsible del corredor mediterráneo ha permitido que la ruta de Canfranc recobre su interés como corredor de mercancías. Quizás en el futuro se reactive la línea.

TRANSPORTE MARÍTIMO

- Competencias repartidas entre Estado y CCAA.
- Escaso tráfico de pasajeros (el avión no tiene competidor), excepto en líneas dominadas por la insularidad o el tráfico con los enclaves marroquíes.
- Tráfico interior de mercancías: sobre todo para transportar derivados del petróleo desde las refinerías.
- Tráfico internacional de mercancías: ENORME
IMPORTANCIA:
 - Graneles líquidos (crudo o petróleo en bruto)... predominan en puertos próximos a las refinerías (CASTELLÓ)
 - Graneles sólidos (carbón y otros minerales)... predominan en puertos próximos a industrias (Gijón, Tarragona, Huelva...)
 - CONTENEDORES (MERCANCÍAS VARIAS). Valencia, Algeciras y Barcelona.

TRANSPORTE AÉREO

- Brutal incremento debido al aumento de la RFD (renta familiar disponible), los cambios económicos (terciarización y *boom* turístico), fenómeno *low cost* (Ryanair, Easyjet, Vueling, Norwegian, Air Berlin, Transavia...) e integración de España en la globalización y la UE
- El Estado controla la práctica totalidad de los aeropuertos (con excepciones): AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea).
- Modelo aeropuerto-ciudad: León, Burgos, Valladolid...
- Modelo aeropuerto hub (estructura radial y jerárquica, con uno o dos centros difusores principales que generan red)
- Modelo aeropuerto-región: Valencia, Bilbao, Sevilla...
- Modelo aeropuerto turístico (Málaga, Alicante, las islas, Almería...).

UNA RED CASI INMEJORABLE

- En definitiva, España a pesar de sus dificultades orográficas, ha logrado dotarse de una red prácticamente inmejorable de transporte.
- Con una red de alta capacidad (autovías y autopistas) casi trasnversal.
- Con una red de alta velocidad ferroviaria líder en el mundo (a costa, a veces, de eliminar rutas deficitarias).
- Con una buena red de puertos.
- Con una red aeroportuaria un tanto exagerada.