

# UNA APROXIMACIÓN METODOLÓGICA PARA EL ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE: LA EVOLUCIÓN DE LA RED VIARIA ANDALUZA EN LAS DOS ÚLTIMAS DÉCADAS\*

**Carolina Márquez Guerrero**

**Miembro del Grupo de Investigación A.R.E.A. (Análisis Regional-Economía  
Andaluza)**

carolina@us.es

El objetivo fundamental de este artículo es mostrar el interés que tiene el análisis de las infraestructuras de transporte terrestre como instrumento para conocer cómo se organizan y funcionan territorios a distinta escala.

Para ello, se ha organizado el mismo en tres epígrafes: en el primero, se argumenta y se hace explícita la funcionalidad económica, política y social general de las infraestructuras de transporte terrestre –carreteras y ferrocarriles, fundamentalmente-, queriendo poner con ello de manifiesto las ventajas, en términos de mayor comprensión de la realidad que ofrece este enfoque frente a análisis más parcelarios o estrictamente técnicos; en el segundo, se perfila una posible aproximación metodológica para el análisis de este instrumento de ordenación territorial; y, por último, se presenta a modo de ejemplo la evolución seguida por la red viaria andaluza desde el nacimiento de la Autonomía hasta la actualidad.

## **I. El papel de las infraestructuras de transporte**

Las infraestructuras de transporte desempeñan un papel central en la organización económica, social y política de los territorios. Desde un punto de vista económico, las infraestructuras de transporte constituyen la columna vertebral del sistema actual caracterizado por una división creciente del trabajo, una fragmentación cada vez mayor de los procesos productivos, y, consecuencia de todo lo anterior, una creciente integración económica y un incremento extraordinario de la movilidad horizontal, tanto de materiales como de información y energía (Naredo, 1996).

---

\* Agradezco a Oscar García Jurado los útiles comentarios que me ha hecho para la edición de este texto.

En efecto, tal y como señala Fernández Durán (1993), el modelo territorial prevaleciente hasta no hace demasiado tiempo (en concreto, hasta la Revolución Industrial), era un modelo “blando” caracterizado fundamentalmente por ser disperso y autónomo ya que,

“[...] el tamaño de las ciudades estaba muy ligado a la capacidad de producción (agricultura y ganadería) del campo circundante, la división del trabajo era escasa y su funcionamiento energético estaba basado en recursos renovables: leña y energía eólica e hidráulica, principalmente. En cuanto a los sistemas de transporte, su desarrollo era exiguo y estaba basado en la tracción humana o animal y en fuentes de energía renovables [...]” (pg.31).

El nacimiento del capitalismo supuso el tránsito desde este modelo disperso de ocupación territorial, en el que las necesidades de interconexión e intercambio eran mínimas, hasta el modelo presente, definido por algunos autores (Veltz, 1999) como una economía de archipiélago. En éste, la población y, sobre todo, la riqueza y la capacidad de compra se concentran en unas pocas *islas* (áreas metropolitanas) quedando el resto del territorio hundido cada vez más en el *océano* y obligado a constituirse, por una parte, en espacio suministrador de recursos para esos centros de acumulación y crecimiento, y, por otra, en espacio “acogedor” de sus deshechos (Naredo, 1994). El modelo actual, por tanto, lejos de ser una *economía de la información*, aparentemente “desmaterializada”, posee unas demandas crecientes de infraestructuras terrestres (también marítimas y aéreas), que den satisfacción a la creciente movilidad horizontal entre los distintos puntos del planeta: entre centros productores y centros consumidores, entre centros de apropiación y centros de vertido, entre áreas de servicios “avanzados” y espacios dedicados a la producción de alimentos.

Las infraestructuras de transporte terrestre también desempeñan una importante función social. Es cierto que las tecnologías de la información y la comunicación tienden a reducir el contacto personal entre individuos, empresas, grupos, etc., al permitir la comunicación a través del teléfono o el correo electrónico; sin embargo, esos contactos mediatizados por la tecnología se suelen traducir a la larga en relaciones directas, materiales, físicas y tangibles que demandan también infraestructuras de transporte específicas. También, en este sentido

y al igual que sucede con la esfera económica, la cultura, la identidad social de un espacio concreto es el resultado de la interconexión, de la comunicación, de la comunión y de la participación en un universo común de todos los individuos que ocupan ese espacio<sup>1</sup>.

Por último, desde un punto de vista político, las infraestructuras de transporte terrestre desempeñan un papel estratégico. La significación geopolítica de las infraestructuras de transporte es un aspecto que ha recibido relativamente poca atención, a pesar de que las mismas constituyen probablemente la expresión más nítida del modelo de organización territorial de los espacios. Así, mientras que estados consolidados presentan casi siempre redes viarias bien estructuradas y desarrolladas, estados débiles y desintegrados poseen redes viarias desestructuradas. Del mismo modo, la aparición de nuevas fronteras lleva casi inmediatamente a la redefinición de las redes viarias (la Unión Europea es un buen ejemplo de ello) y la conquista de nuevos territorios a la extensión de la red y al desarrollo de ejes de integración.

## **II. Una aproximación metodológica para evaluar el papel de las infraestructuras de transporte**

Las infraestructuras de transporte, en general, y las de transporte terrestre en particular, tienen, por tanto, objetivos generales que van más allá de la mera satisfacción (o creación) de una demanda de tráfico específico, objetivo éste de tipo intermedio. En sentido estricto, el objetivo inmediato de una intervención en una red viaria o ferroviaria determinada sería la construcción misma o el acondicionamiento de determinados tramos de la red. El objetivo intermedio, por su parte, podría definirse (cuantificado, claro está) como una disminución en el número de accidentes, un incremento en la velocidad media de

---

<sup>1</sup> A menudo se señala el carácter “social” de las infraestructuras de transporte ya que permiten, aparentemente, un mejor acceso a los bienes y servicios tanto públicos como privados que, por razones de eficiencia económica, se argumenta, tienden a estar cada día más concentrados espacialmente. Este “carácter social” de las infraestructuras de transporte terrestre no deja de ser, sin embargo, un eufemismo ya que en realidad esa mejora en los niveles de accesibilidad sólo se consigue mediante un incremento de la movilidad de las personas. Esto es, la mayor eficiencia tiene como resultado una pérdida progresiva de los niveles de accesibilidad de la población en general.

circulación, o un aumento en el volumen de tráfico entre los dos puntos cualesquiera. De cualquier modo, esto no son sino objetivos intermedios cuya finalidad última sería la de incrementar las relaciones económicas entre los territorios conectados, favorecer las relaciones sociales y culturales dentro del mismo o fomentar la cohesión política.

Para llevar a cabo un análisis de este tipo, es decir, para conocer el significado último de una infraestructura de transporte terrestre, es necesario, a nuestro entender, un estudio a tres niveles:

1. Un análisis del eje; esto es del tipo de vía desarrollada (local, regional, continental, etc.), de la escala de los territorios conectados (comarcas, regiones, estados, etc.) y del tipo de tráfico que satisface (en el caso de una política de acompañamiento al crecimiento) o que intenta generar (en el caso de una política de impulso al crecimiento) esa infraestructura de transporte.

Un análisis profundo de las implicaciones económicas de los ejes exigiría analizar no sólo el tráfico en términos cuantitativos y de escala territorial y direccionalidad sino también los “elementos” transportados. Esto pondría de manifiesto la relación que se establece entre los distintos territorios en términos de división espacial del trabajo. En el caso de una infraestructura de acompañamiento al desarrollo los objetivos están siempre muy claros; cuando se trata de un eje que se construye siguiendo una política de impulso al desarrollo, los objetivos suelen aparecer más o menos explícitos (p.e. favorecer la exportación de los cultivos extratempranos de Almería o facilitar el aumento de las pernoctaciones de los turistas en Sevilla posibilitando el acceso desde la capital a otros centros turísticos como Córdoba, Cádiz, o Doñana).

2. Un análisis de la red a la que pertenece dicho eje. En efecto, las infraestructuras de transporte terrestre no son normalmente ejes aislados sino que forman parte de una red o trama que constituye el esqueleto de un modelo de ordenación de territorio específico. A menudo, el papel de un eje de transporte concreto sólo cobra sentido en el contexto
-

de la red y su significado solamente se puede entender analizando el sistema y su contribución al mismo.

3. Por último, la evaluación de un eje de transporte terrestre exige conocer la estrategia real (y no necesariamente la que aparece en los planes) en la que se inscribe dicha política así como los objetivos económicos, políticos y sociales generales del gobierno en cuestión.

En resumen, el análisis y la evaluación de cualquier eje de transporte terrestre exige que se lleve a cabo un estudio cualitativo. De nada sirve conocer cuántos kilómetros de carretera per cápita o por kilómetro cuadrado tiene un territorio en comparación con otros si se quiere conocer el significado real de ese eje o de esa red de carreteras o ferrocarriles. Hay que ir, por tanto, a los objetivos últimos de este gasto público trascendiendo los aspectos técnicos y la información cuantitativa, que son importantes pero limitados.

### **III. El desarrollo de la red viaria andaluza a partir de los años 80**

A principios de los años 80, la red viaria andaluza mostraba una estructura marcadamente radial reflejo, por un lado, de la difícil orografía de la región que no facilita las conexiones horizontales (este-oeste) y, por otro, reflejo del carácter centralista del modelo de desarrollo y de la propia red viaria nacional existente hasta el momento (Ocaña y Gómez, 1990).

La creación del gobierno autónomo trajo consigo la voluntad política de modificar el elevado carácter radial, centralista y exógeno de la red viaria existente. Se consideraba que una de las causas principales que explicaban el subdesarrollo andaluz era precisamente ese carácter extravertido de las redes de transporte existentes en la región.

En 1984 se crea la Consejería de Política Territorial cuyo objetivo era definir un modelo de ordenación territorial para Andalucía que tuviera como objetivo prioritario amortiguar el fenómeno metropolitano y favorecer el equilibrio territorial dentro de la región. Uno de los

primeros documentos elaborados por la Consejería de Política Territorial fue el Avance del Plan General Viario (1984).

El Avance clasifica la red viaria principal andaluza en Red Básica Funcional y Red Intercomarcal. La red básica funcional estaba formada por una serie de ejes horizontales y verticales que constituían una malla relativamente densa de carreteras sobre el territorio regional. Sobre ésta, la red intercomarcal permitía el acceso de los centros comarcales a las capitales de provincia, a la red básica funcional y al resto de centros de comarca. La red así diseñada desdibujaba por completo la estructura radial que presentaba la misma a principios de los años 80 y la sustituía por un sistema coherente, altamente estructurante y centrado en sí mismo. Por un lado, se multiplicaban los ejes horizontales (con el eje horizontal central norte y el eje horizontal central sur) y, por otro, se elevaban los mismos, junto con los nuevos ejes verticales, a la categoría de la Red de Interés General del Estado (RIGE). De esa forma, se transformaban los ejes de penetración externa en ejes para la articulación interna.

El objetivo de esta red era múltiple. Desde un punto de vista económico, la creación de una densa y bien estructurada red de carreteras regionales se suponía que podría facilitar, por un lado, la explotación de los recursos endógenos y el pleno aprovechamiento de las potencialidades aún no suficientemente explotadas y, por otro, dar satisfacción a las “necesidades derivadas de las nuevas estructuras de relaciones económicas, políticas y sociales nacidas con la autonomía” (Avance de Plan General Viario, 1984). Socialmente, el desarrollo de dicha red facilitaría el acceso de la población, particularmente de la que vive en las zonas más atrasadas, a los servicios públicos y oportunidades económicas que pensaban desarrollarse en las “áreas centrales” (cabeceras de comarca fundamentalmente), contribuyendo de este modo al objetivo de conseguir una distribución más justa de las oportunidades económicas y sociales entre toda la población andaluza. Finalmente, el desarrollo de una red viaria centrada en la región facilitaría la consolidación de Andalucía como unidad política.

Las actuaciones llevadas a cabo por la Junta de Andalucía durante la primera mitad de los años 80 fueron coherentes con las prioridades establecidas en el Avance y con el modelo de ordenación territorial definido “indirectamente” (sistema de ciudades de Andalucía, red de carreteras...) por la Consejería de Política Territorial. Durante este período se desarrollaron, por consiguiente, una serie de ejes intrarregionales con alta capacidad estructurante que permitieron aumentar considerablemente la accesibilidad general interna de la región. Se contribuía de este modo a la consecución de los objetivos económicos y políticos definidos en el Estatuto de Autonomía y en el Plan Económico de Andalucía (1984-86); esto es, la consolidación de Andalucía como unidad política; el fomento de los intercambios económicos, sociales y culturales dentro de la región; el desarrollo endógeno de misma y una distribución más justa de la renta y la riqueza regionales.

En 1986 se producen, sin embargo, importantes cambios en las circunstancias económicas y políticas externas de Andalucía. El cambio más importante fue, sin duda, la integración de España en la Comunidad Europea, integración que coincide precisamente con una coyuntura económica internacional muy expansiva y, ligado con ello, con un período de “eurooptimismo”, sobre todo entre las empresas y los líderes políticos europeos. Si las infraestructuras de transporte, y en particular la red de carreteras, había desempeñado un papel fundamental en Andalucía hasta ese momento, a partir de 1987 cobran mayor protagonismo. Ahora bien, el cambio no sólo fue cuantitativo sino que junto con el aumento sustancial de los recursos, tanto del gobierno central como del regional para el desarrollo del programa de carreteras en Andalucía, se produce un cambio en las prioridades y en el modelo de red que se desea desarrollar.

Durante el período 1987-1993 se llevaron a cabo en Andalucía, por parte del gobierno central, las siguientes actuaciones: Autovía de Andalucía (Madrid-Sevilla), autovía del V Centenario o A'49 entre Sevilla y Huelva, Puente sobre el río Guadiana que conecta Huelva y al autovía del V Centenario con la autovía del Algarve (Portugal), autovía Málaga-Vélez Málaga y Málaga-Algeciras, conexión Málaga-A'92, conexión de Almería (desde Adra) con la autovía del Mediterráneo y autovía del 92 Sevilla-Granada-Baza. El programa de

carreteras de la Junta de Andalucía durante este período estuvo reducido casi exclusivamente al desarrollo de este último eje: el corredor transversal andaluz o A'92.

De acuerdo con documentos y declaraciones oficiales, “el corredor transversal andaluz es la condición necesaria para el despegue económico de nuestra Comunidad Autónoma”; “el mismo permitirá la vertebración política de Andalucía”, “la integración dentro de la Comunidad Europea”, “la expansión de la economía regional”, “el equilibrio territorial intrarregional y el desarrollo regional”; también permitirá “promover el crecimiento económico al mismo tiempo que ayuda a su distribución debido a su carácter territorialmente equitativo.

La aplicación de la metodología esbozada más arriba nos permite, sin embargo, cuestionar estas afirmaciones.

En primer lugar, el llamado Eje Transversal Andaluz ha sido diseñado como una autovía. El objetivo fundamental de las autovías es el de facilitar viajes de larga distancia conectando núcleos urbanos de primera magnitud en el menor tiempo posible. Las autovías conectan territorios a gran escala (nacional, continental) constituyendo un elemento ajeno al territorio inmediato que las rodea y el cual simplemente atraviesan. Un buen ejemplo de ello es posiblemente el impacto de la A'92 en Estepa.

La A'92 no integra internamente la región. La A'92 atraviesa la región de oeste a este pero no está destinada a integrar los territorios que atraviesa. Integrar los territorios intermedios o satisfacer las necesidades infraestructurales de la zona central de Andalucía exigiría el desarrollo de una red viaria local densa y diversificada como la proyectada en el Avance de 1984 en la que los dos ejes horizontales centrales de categoría intermedia (ejes básicos funcionales) se encontraban perfectamente conectados a una red básica intercomarcal, satisfaciendo simultáneamente las necesidades de tráfico regional, comarcal y local. De hecho, los dos ejes horizontales proyectados han sido desvirtuados con la construcción de la A'92; la misma simplifica y transforma la funcionalidad de dichos ejes horizontales, margina el territorio circundante y no facilita la satisfacción de las necesidades locales de

tráfico como lo pone de manifiesto el hecho del itinerario finalmente escogido para la A'92 en la provincia de Almería –Valle de los Vélez en vez del pasillo del Almanzora (Márquez, 1993)

Aunque la A'92 pertenezca formalmente a la red viaria andaluza, funcionalmente forma parte de la red nacional de autovías integrada, a su vez, en la red transeuropea de vías de alta capacidad. Su atribución competencial se debe, en parte, al ya elevado gasto (en términos comparativos con otras regiones, se entiende) que el gobierno central había realizado durante estos años en Andalucía y, en parte también a la posibilidad de presentar el eje transversal andaluz como un eje de carácter regional. De hecho, es la obra civil más cara llevada a cabo por ningún gobierno regional durante este período en España, a pesar de ser Andalucía una de las regiones más atrasadas; una “catedral en el desierto” que aún hoy no deja de demandar recursos al gobierno regional para su mantenimiento y conservación.

la estrategia en la que se inscribe la A'92, si es que puede definirse de tal modo, tiene su fundamento en un modelo de desarrollo que se traduce en: 1) la potenciación de los mecanismos de integración de Andalucía con el exterior; 2) la asunción del modelo de difusión económica y de los ejes de desarrollo como canales por los que se difunde el crecimiento; y 3) la conexión urbana –no regional- de Andalucía en los principales circuitos económicos internacionales.

Las infraestructuras de carreteras desarrolladas en Andalucía durante el período 1987-92 (y no sólo la A'92) responden todas a una política de impulso al desarrollo; esto es, su objetivo no es responder a la demanda de tráfico (acompañamiento al desarrollo) sino generar o estimular la misma entre los territorios conectados. Así, los dos corredores principales desarrollados en la región –la autovía de Andalucía y la A'92-, tienen como objetivo primordial la conexión de Sevilla con dos de los llamados ejes de crecimiento nacional y europeo: el eje París-Madrid-Lisboa y el Eje Mediterráneo. Estos dos ejes constituyen, según algunos autores, las dos alternativas básicas de potenciación de los mecanismos de integración de Andalucía en la España que crece, uno de contenido fundamentalmente industrial –el corredor central- y el otro basado en la agricultura

intensiva, el turismo y la llamada industrialización endógena (Aurioles y Lozano, 1992). Los otros tres ejes desarrollados – la autovía Sevilla-Huelva, la autovía Málaga-A'92, y el eje Adra-Almería-Pto. Lumbreras- responden a objetivos diferentes y específicos. La autovía Sevilla-Huelva, junto con el puente internacional sobre el Guadiana y la futura conexión Huelva-Ayamonte, permite la conexión del Algarve portugués con el eje París-Madrid-Lisboa a través de Andalucía; su interés estratégico a escala europea es evidente. El eje Málaga-A'92 permite la conexión de la capital de la Costa del Sol con el nuevo eje de crecimiento regional –A'92- y con Sevilla –aparentemente, futuro polo de innovación tecnológico-industrial (Ferraro, 1990). Por último, la autovía Adra-Almería-Pto. Lumbreras integra Almería, cuyas semejanzas con el Eje Mediterráneo son evidentes en algunos aspectos, con el Levante español.

La estrategia de desarrollo implícita en esta política de carreteras para Andalucía no es, sin embargo, ni eficiente ni equitativa. No es eficiente porque privilegia a Sevilla -que experimenta desde principios de la década de los años sesenta y hasta 1986, cuando se inician las obras de la Exposición Universal, un lento pero inexorable declive socio-económico (Carrillo, 1992)- ignorando que el mayor dinamismo regional, tanto demográfico como económico, se encuentra en la costa mediterránea, donde además las necesidades infraestructurales son mayores. Tampoco es equitativa ya que favorece, de hecho, a una de las zonas más ricas y accesibles dentro de la región: Sevilla.

Desde un punto de vista territorial, las obras llevadas a cabo en la red viaria andaluza durante este período, aumentaron la accesibilidad externa frente a la accesibilidad interna, la accesibilidad de Andalucía occidental frente a la de Andalucía oriental, y la estructura arbórea de la red viaria regional frente al desarrollo de la malla de ejes horizontales y verticales centrados en la propia región. Si el desarrollo de esta malla parecía ser en 1984 un instrumento válido para consolidar el sistema urbano intermedio y básico de Andalucía, para mitigar el fenómeno metropolitano y para favorecer el equilibrio territorial intrarregional, la red de autovías desarrollada en la región entre 1986 y 1992 ha exacerbado el fenómeno metropolitano y ha aumentado el papel dominante de Sevilla y los desequilibrios internos dentro de Andalucía.

El año 1991-92 marca, sin embargo, el inicio de un nuevo período en el desarrollo de la red viaria regional caracterizado, por un lado, por la caída significativa en el volumen de inversiones y, por otro, por la asunción/integración de las actuaciones llevadas a cabo en el quinquenio precedente y del modelo de ordenación territorial “que apunta a Europa” implícito en el mismo.

Así, el nuevo Plan General de Carreteras (II P.G.C.A., 1996-2007), introduce algunas novedades, entre las cuales cabría destacar: a) la aparición de un programa exclusivo para el desarrollo de las vías de gran capacidad; b) un nuevo programa denominado “Actuaciones en Medios Urbanos”; y c) la desaparición de la distinción entre la Red Básica Funcional y la Red Intercomarcal.

Como se ha señalado en algún otro lugar (Márquez, 2000), el objetivo fundamental que se persigue con el desarrollo de esa *nueva* Red de Alta Capacidad es convertir a Andalucía en charnela en las comunicaciones transoceánicas y transcontinentales entre Europa y el resto del mundo. Para ello, se propone integrar estas infraestructuras de transporte terrestre con los puertos y aeropuertos andaluces. La red viaria de alta capacidad propuesta es el resultado de aplicar los criterios establecidos por la UE para la delimitación de la Red Transeuropea de Carreteras (TERN); esto es, 1) desempeñar un papel importante en el tráfico a larga distancia; 2) permitir, en los ejes integrados en la red, la circunvalación de los principales núcleos urbanos; 3) garantizar la interconexión con otros modos de transporte; y 4) permitir unir las regiones enclavadas y periféricas, como Andalucía, con las regiones centrales de la Comunidad (UE).

El desarrollo de esta red viaria de alta capacidad se propone a pesar de que, como señala el Avance del PGCA, 1996-2007 “[...] la Red Principal andaluza salvo problemas puntuales no presenta problema alguno de capacidad en la red [...]” (pg.56). Por otro lado, la longitud de vías de gran capacidad que existe actualmente en Andalucía proporciona unos indicadores de densidad poblacional (Km/1000Hab.) y densidad territorial (Km/superficie), superiores a los que poseen algunos países europeos como Alemania, Francia o Italia.

En cuanto a las actuaciones en medios urbanos que se señalan en el PGCA, 1996-2007 tienen como objetivo el desarrollo de Planes de Transporte Metropolitano que den una continuidad en las condiciones de servicio a esa red transeuropea de trenes y autovías que se está desarrollando, permitiendo los viajes de largo recorrido sin tener que interferir en el tráfico urbano. Como se ha señalado en algún lugar (Millán, 1990. Pg.17), la productividad de las redes de transporte, “puede verse afectada negativamente por la existencia de malas conexiones con otras infraestructuras. Los aeropuertos o las estaciones de trenes de alta velocidad son a menudo servidas por sistemas de transportes urbanos que están obsoletos o son poco fiables, reduciendo el impacto económico de la red de alta velocidad. [por tanto], los esfuerzos en la inversión en las redes locales deberían ir mano a mano con la construcción de los nuevos sistemas de alta velocidad”.

Por otro lado, la importancia dada al desarrollo de estos sistemas de transporte urbano-metropolitanos es coherente con un modelo de ordenación del territorio –definido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, 1998- que apuesta por el desarrollo de los principales núcleos urbanos y por el desequilibrio territorial como estrategia política en la lucha competitiva entre territorios. Frente a la jerarquía urbana que se definió a principios de los años 80 (*modelo espacial óptimo* desarrollado en el documento “El sistema de ciudades de Andalucía”, 1986) y cuyo objetivo era la articulación interna de Andalucía (siguiendo, sin embargo, un principio claramente piramidal), se apuesta ahora por un modelo polinuclear de competencia hacia fuera, subordinando el crecimiento de los núcleos medianos y pequeños a la estrategia de “grandes polos”.

Por último, en cuanto a la jerarquización de la red viaria regional, el Avance del Plan General Viario de 1984, jerarquizaba la red viaria regional en: Red Principal y Red Secundaria. La red principal incluía la red básica funcional y la red intercomarcal; y la red secundaria, las carreteras comarcales y las carreteras locales. Cada una de estas redes poseía, como es lógico suponer, una funcionalidad específica. El Plan General de Carreteras de Andalucía, 1996-2007, clasifica la red viaria regional desde un punto de vista funcional en Red de Alta Capacidad (formada por las autopistas, autovías y vías de

conexión) y Red Convencional, integradas por el resto de carreteras de una sola calzada. No se hace distinción entre la red básica funcional y la red intercomarcal ya que, excluyendo las nuevas vías de alta capacidad (pertenecientes todas ellas prácticamente a la red básica funcional) la red básica funcional queda reducida a unos pocos ejes, algunos de los cuales han sido “trasladados” además a la red intercomarcal.

Desde un punto de vista funcional ha desaparecido, por tanto, la red básica funcional cuyo cometido era el de servir de conexión entre los diez centros regionales (capitales de provincia más Jerez y Algeciras), y el de facilitar la articulación de las ciudades medias. La red de alta capacidad se supone que podrá cubrir simultáneamente las necesidades de articulación externa e interna aunque, es de sobra conocido que, la construcción de una red de autovías centrada en una región tiende a estrechar las vinculaciones entre los principales núcleos urbanos en detrimento de las ciudades pequeñas y de sus entornos rurales inmediatos (Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1992). La prueba más evidente de esta tendencia a la polarización es la inclusión en el PGCA, 1996 del programa “Actuaciones en Medios Urbanos”.

Cabría, por tanto, preguntarse: ¿Qué modelo territorial –aparte de fomentar el crecimiento de los principales núcleos urbanos y la conexión entre ellos y con el exterior- se está realmente proponiendo? ¿Qué pasará con el resto del territorio andaluz? ¿Cómo y con qué espacios se articulará?

#### **IV. A modo de conclusión**

La aplicación de la metodología esbozada en los epígrafes I y II de este artículo ha permitido analizar la evolución de la red viaria andaluza desde principios de los años 80 y mostrar que, detrás de las actuaciones y propuestas de desarrollo viario concreto, se encuentra un modelo económico, político y social más amplio que en este caso ha evolucionado desde un modelo de desarrollo económico-territorial que podríamos denominar endógeno hacia un modelo claramente extravertido, que “apunta a la plena

integración en Europa” pero que carece de una estrategia de desarrollo económico en sentido estricto.

### **Referencias bibliográficas**

Aurioles, J. Y Lozano, A (1992), “La incorporación de Andalucía a la España en crecimiento. Elementos comunes y singularidades”, en *Ejes territoriales de desarrollo: España en la Europa de los 90* (Economistas Libros, Madrid)

Carrillo, E. (1992) “Sevilla y los retos de 1993”, en *Sevilla tras la Exposición Universal*, (Diputación de Sevilla: Sevilla)

Fernández Durán, R. (1993). *La explosión del desorden. La metrópoli como espacio de la crisis global* (Madrid: Fundamentos).

Ferraro, F. (1990) "La realidad actual de la economía andaluza y perspectivas de futuro" *Revista de Estudios Regionales*, nº28. pp.57-68.

Márquez, C. (1993) “El desarrollo de la red viaria y ferroviaria andaluza en el período 1987-92: impactos económico-territoriales”, *Revista de Estudios Regionales*, nº37, pp.55-93

Márquez, C. (2000) “Infraestructuras de transporte terrestre y desarrollo regional en Andalucía”, *Cuadernos Económicos de Granada*, nº11, pp.69-83

Millán, M. (1990) “Europe 2000: Outlook for the development of the Community’s territory. A preliminary overview” presentado en el *Workshop of the Join Programme on Regional Science Studies in Southern Europe on European Regional Policy and Mediterranean Projects*. Faro.

Naredo, J.M. (1994): “El funcionamiento de las ciudades y su incidencia en el territorio”, en *Ciudades y Territorio*, 100-101.

Naredo, J.M. (1996) “Sobre la insostenibilidad de las actuales conurbaciones y su incidencia ambiental”, en *Primer Catálogo Español de Buenas Prácticas* (Madrid: MOPTMA).

Ocaña, C. Y Gómez, M. (1990) “Infraestructuras viarias y política territorial”, *Informe económico-financiero de Andalucía, 1989. Diez años de economía en la Comunidad Autónoma Andaluza* (ESECA, Granada)

Veltz, P. (1999). *Mundialización, Ciudades y Territorios*. (Ariel).