

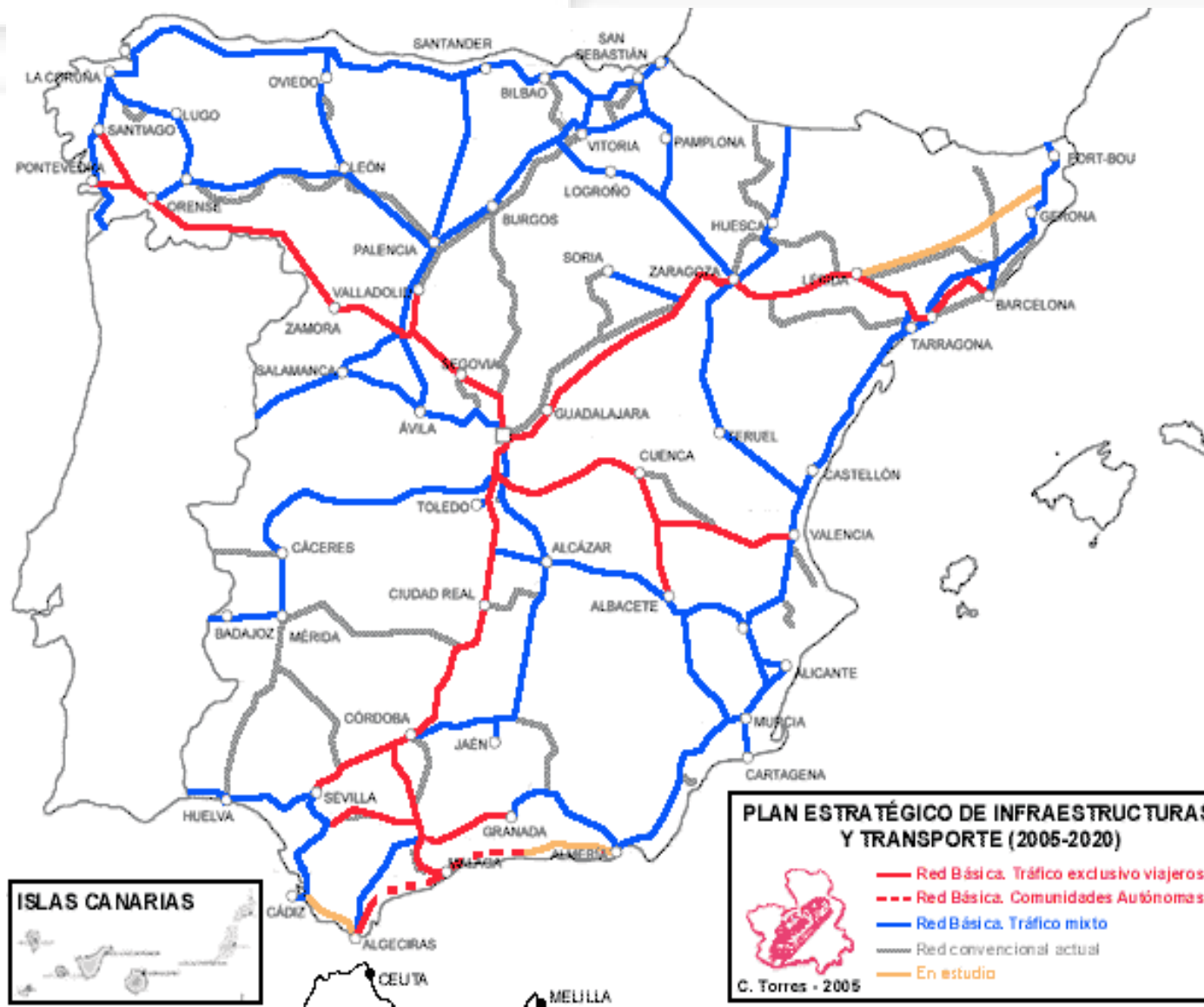
Desenvolupament de la xarxa ferroviària a Espanya: història, política i economia.

Germà Bel



“La major part de les obres públiques es poden gestionar fàcilment de manera que obtinguin prou ingressos específics per sufragar la pròpia despesa que generen, sense imposar càrregues als ingressos generals de la Societat [...]. Quan les grans carreteres [...] es fan d’aquesta manera i estan finançades pel tràfic comercial que les usa, només se’n poden fer quan l’activitat comercial ho requereix. De la mateixa manera, la despesa que comporten, la seva grandiositat i magnificència, s’han d’ajustar al que l’activitat econòmica pot sufragar [...]. **Una carretera magnífica no pot travessar un territori desert on hi ha poc o gens de comerç, només perquè resulta que porta a la capital de l’administrador de la província, o a la d’algun senyor a qui l’administrador considera convenient fer la cort**

Adam Smith, *La riquesa de les nacions*, 1776.



José María Aznar, 25 d'abril de 2000, sobre prioritats en inversions en infraestructures: “una red ferroviaria de alta velocidad que, en diez años, situará a todas las capitales de provincia a menos de cuatro horas del centro de la península”.....

POLITICA

«Estamos cosiendo España con cables de acero»

«En 2010 vamos a ser el primer país del mundo en kilómetros de alta velocidad» «La puesta en marcha de los AVE de Valladolid, Málaga y Barcelona ha sido lo mejor que me ha pasado»

11.05.08 - PEDRO LUIS GÓMEZ

Vota ☆☆☆☆☆ | 0 votos ☆☆☆☆☆



Opina



Ver comentarios (0)



Imprimir



Enviar



Rectificar

Ha sido una de las ministras más criticadas de la pasada legislatura, pero José Luis Rodríguez Zapatero ha vuelto a confiar en ella para dirigir un ministerio tan complicado como el de Fomento. Tras convertirse en la primera titular del mismo que repite más de un mandato, Magdalena Álvarez, que cree que la apertura de las líneas de AVE es lo mejor que le ha pasado como ministra, piensa hacer de la alta velocidad ferroviaria la seña de identidad de su actuación en los próximos cuatro años.



FOMENTO. Magdalena Álvarez, en su despacho del ministerio, en un momento de la entrevista. / PEDRO

Segon acte:

La implantació del ferrocarril:

1840s-1855: Iniciatives fragmentàries amb l'objectiu d'unir punts amb necessitats productives. Predomini de la iniciativa privada. Mataró-Barcelona (1848), primera línia a Espanya.

Comissió de ferrocarrils de 1850 (Congrés Diputats):

"los miembros de la comisión, avecindados en la capital, veían surgir ferrocarriles secundarios con trazados parciales, que buscaban poner en comunicación núcleos de producción próximos, con frecuencia dentro de la misma área provincial, mientras que Madrid permanecía relativamente aislado y con peligro de acentuar este aislamiento." (Mateo del Peral)

Segon acte:



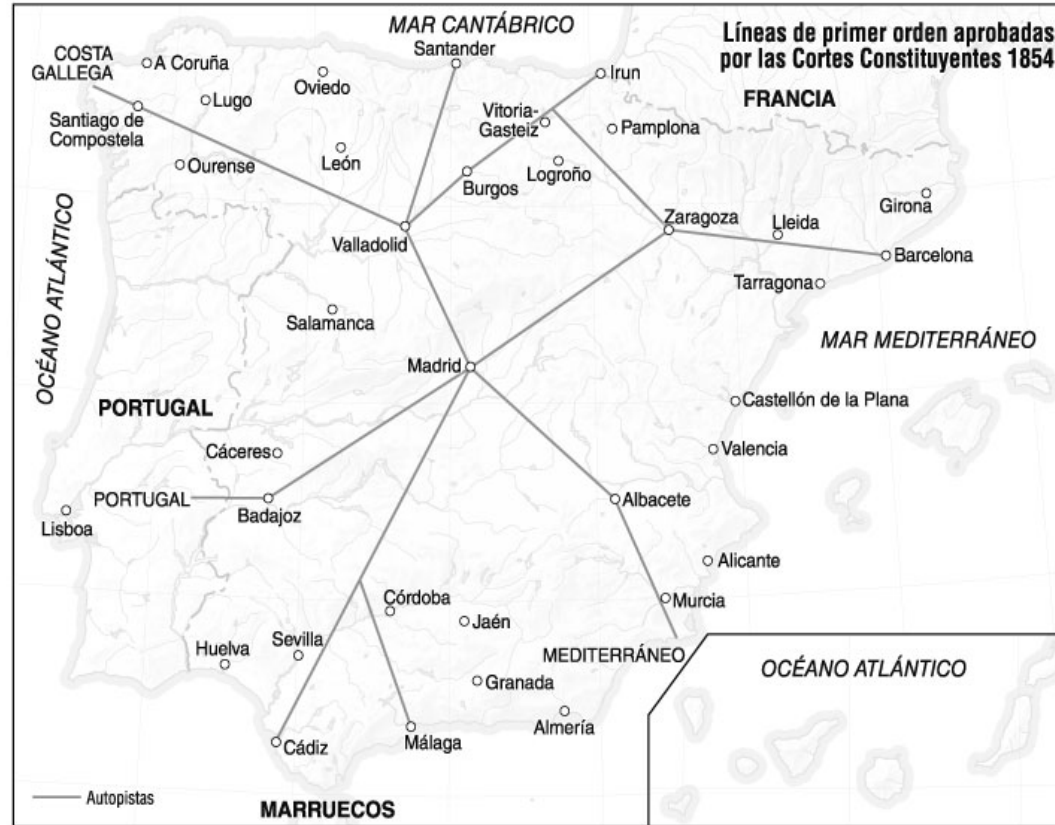
Segon acte:

La implantació del ferrocarril:

Llei General de Ferrocarrils de 1855: Basada en dictamen Comissió de 1850:

-Cinc línies són declarades d'interès preferent: Les mateixes que al segle XVIII, amb excepció de la que va a Galícia.

-- Aquestes línies preferents –radials- es faran per càrrec del Estat: concentraran els subsidis públics. Aquests arriben en molta menor mesura a les línies transversals.





Segon acte:

La implantació del ferrocarril:

Llei General de 1870: Prioritats: extensió a Galícia i a TOTES LES CAPITALS DE PROVÍNCIA encara no connectades a Madrid a través de les línies preferents.

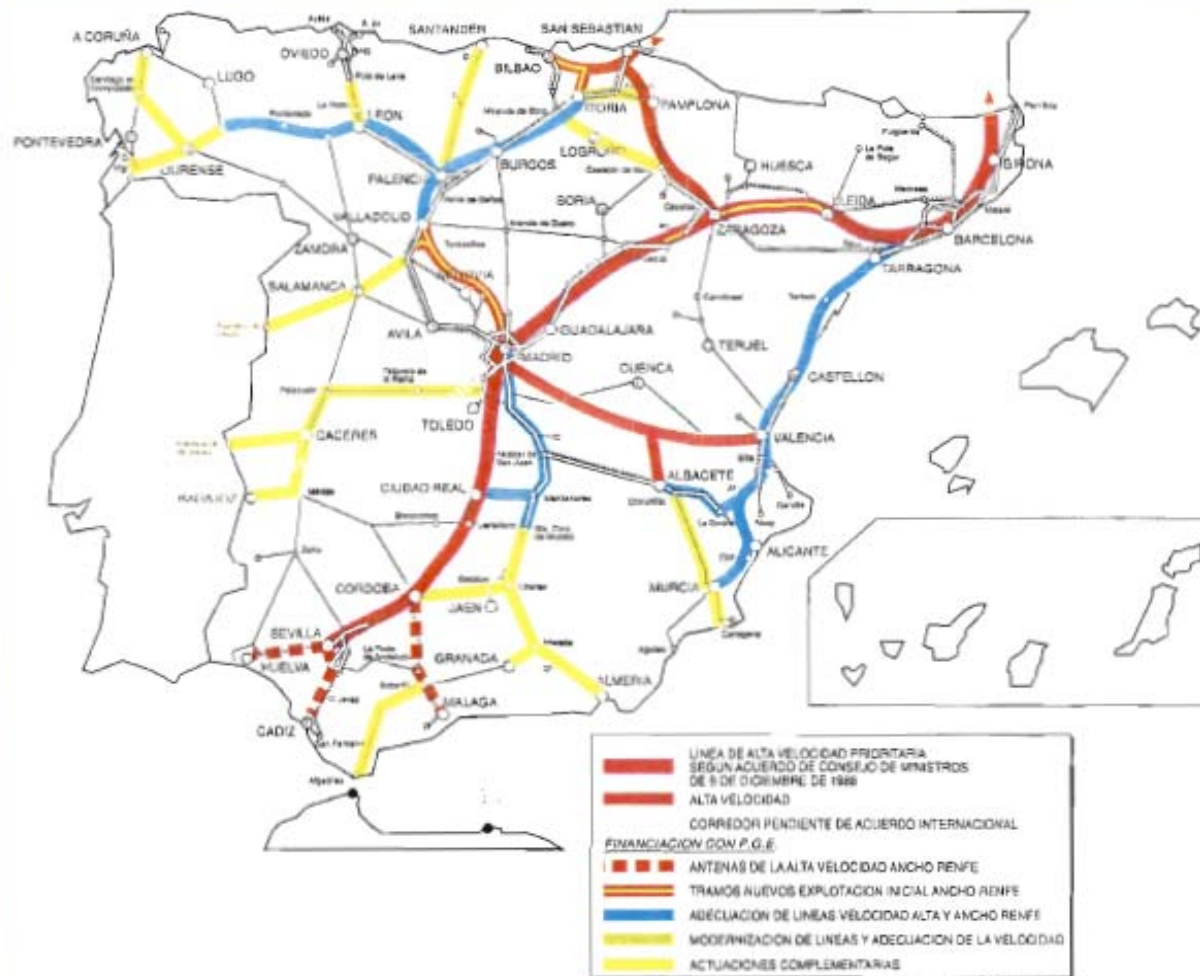
**EXPLOSIÓ DELS DÈFICITS I DELS SUBSIDIS ESTATALS:
MERCAT TRANSVERSAL, ESTAT RADIAL**



L'ALTA VELOCITAT FERROVIÀRIA A ESPANYA

-1990s-.... : Estat radial des del principi.

Alta velocidad y actuaciones estructurantes y complementarias a largo plazo

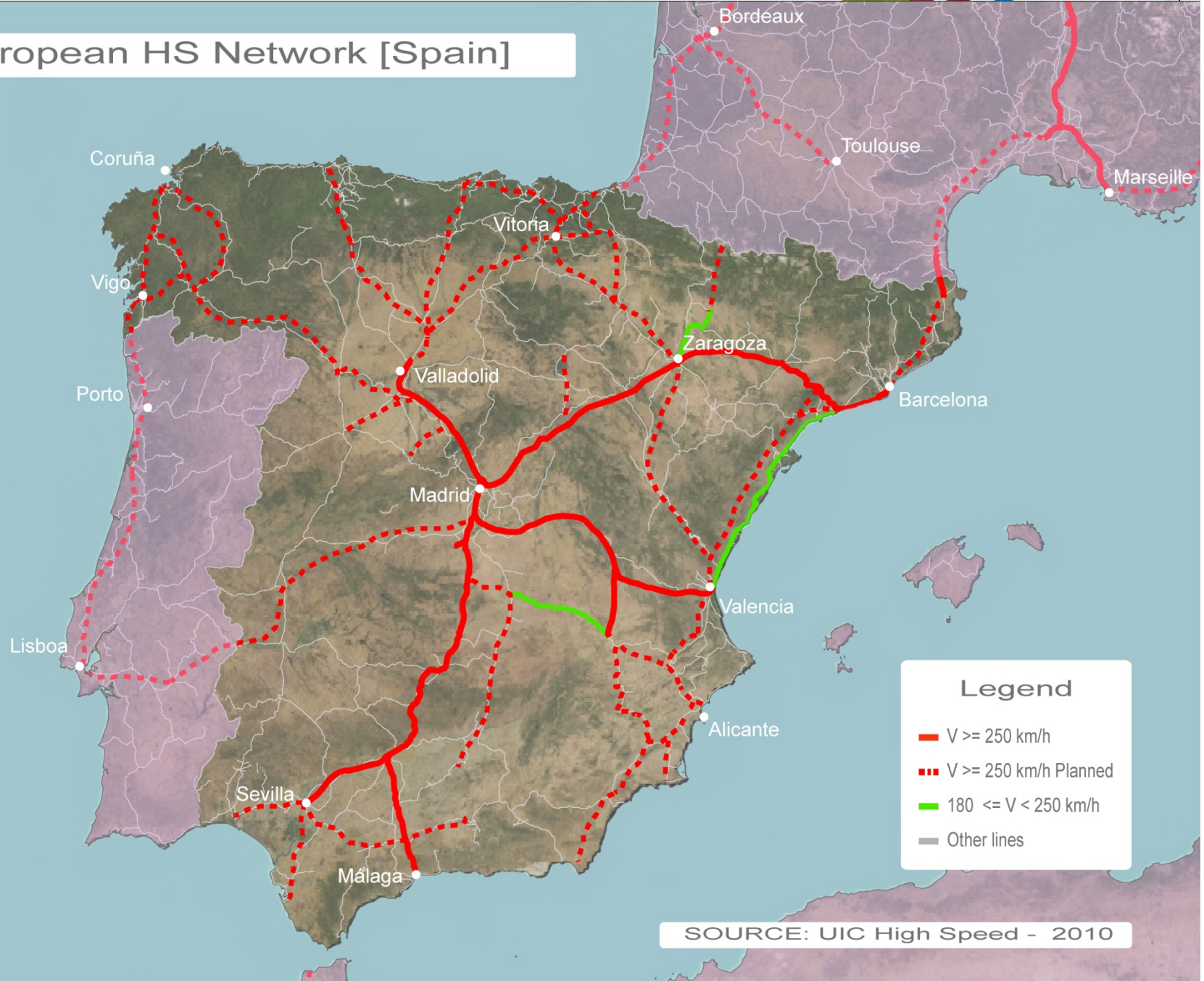


L'ALTA VELOCITAT FERROVIÀRIA A ESPANYA

- José María Aznar, 25 d'abril de 2000, sobre prioritats en inversions en infraestructures: “una red ferroviaria de alta velocidad que, en diez años, situará a todas las capitales de provincia a menos de cuatro horas del centro de la península”

- **(¿recorden la llei de 1870?)**

European HS Network [Spain]



Legend

- $V \geq 250$ km/h
- - - $V \geq 250$ km/h Planned
- $180 \leq V < 250$ km/h
- Other lines

SOURCE: UIC High Speed - 2010

Table 7.2 Spending contracted and realized on the AVE by the end of 2010 (Lines not yet totally finished by 2010)



Lines	Contracted million €	Executed million €	Executed (%)	Contracted million \$US	Executed million \$US
Madrid-French Border	12,569.9	11,426.7	90.9	16,341	14,855
Madrid-Levante	9,129.4	7,736.0	84.7	11,868	10,057
Madrid-Valladolid	4,489.1	4,442.0	98.9	5,836	5,775
Córdoba-Málaga	2,711.3	2,644.4	97.5	3,525	3,438
Variante Pajares	2,632.6	2,517.4	95.6	3,422	3,273
Ourense-Santiago	2,113.8	1,698.8	80.4	2,655	2,208
Vitoria-Bilbao-San Sebastián	1,029.5	503.4	48.9	1,338	654
Valladolid-Burgos-Vitoria	737.5	266.7	36.2	959	347
Bobadilla-Granada	737.3	406.8	55.2	958	529
Venta Baños - Palencia- León-Asturias	623.6	325.9	52.3	811	424
Connection Atocha-Chamartín	591.6	182.5	30.8	769	237
Almería-Región de Murcia	494.0	194.6	39.4	642	253
High speed stations	851.7	806.3	94.7	1,107	1,048
Other investments	1,551.8	696.5	44.9	2,017	905
<i>Total</i>	40,263.1	33,848.0	84.1	52,248	44,003



I EL CORREDOR MEDITERRANI?

LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

CORREDORES FERROVIARIOS

MEDITERRÁNEO:

- Alta velocidad viajeros
- Mercancías

CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO

- Alta velocidad viajeros
- Mercancías

ATLÁNTICO

- Alta velocidad viajeros
- Mercancías

CENTRAL

- Alta velocidad viajeros
- Mercancías

ATLÁNTICO - MEDITERRÁNEO

- Alta velocidad viajeros
- Mercancías

INVERSIÓN

En millones de euros

Mediterráneo:

19.424

Cantábrico-Mediterráneo

13.168

Atlántico

11.699

Central

11.621

Atlántico - Mediterráneo

6.025



Fuente: Ministerio de Fomento. MARIANO ZAFRA / EL PAÍS