

JUAN JOSÉ DOMÍNGUEZ VELA
Departamento de Geografía. Universidad de Sevilla

La carretera de Alcalá de Guadaira a Huelva como elemento territorial estructurante (1833-1984): de vía provincial a eje metropolitano

RESUMEN

En el siglo XIX, la carretera de Alcalá de Guadaira a Huelva contribuyó en gran medida a la configuración del espacio provincial, pues constituía el único enlace de Sevilla con Madrid. Así, a lo largo del período 1833-1984, ha contribuido a hacer de Sevilla la capital provincial y regional, en tanto que en la actualidad forma parte de uno de los principales corredores articuladores de la Comunidad Autónoma de Andalucía. En su origen, esta carretera es también uno de los elementos organizadores del espacio urbano, como ronda circulatoria articuladora de la periferia de la ciudad, y desde hace pocos años actúa como uno de los ejes estructurantes de la aglomeración urbana de Sevilla.

RÉSUMÉ

La route Alcalá de Guadaira à Huelva (1833-1984) comme élément territorial structurant: de route provinciale à axe métropolitain.- Pendant le XIX^{ème} siècle cette route a contribué grandement à la configuration de l'espace provincial, car elle était le seul lien existant entre Séville et Madrid. Tout au long de la période 1833-1984 elle a contribué à faire de Séville la capitale provinciale et régionale, et à l'heure actuelle elle fait partie d'une des principales voies qui articulent la Communauté Autonome Andalouse. À l'origine, cette route a été un des éléments organisateurs de l'espace urbain, en tant qu'anneau routier

qui articulait la périphérie de la ville, et depuis quelques années elle est devenue un des axes structurants de l'agglomération urbaine de Seville.

ABSTRACT

The road from Alcalá de Guadaira to Huelva (1833-1984) as a structuring territorial element: from provincial road to metropolitan artery.- In the 19th century this road contributed strongly to the configuration of the provincial space, as it was Seville's only link with Madrid. During the period 1833-1984 it led to empower Seville as the principal regional center and nowadays it takes part of one of the main thoroughfares of the Andalusian Autonomous Region. Historically this road has been one of the main organising elements of the urban space as a ring road structuring the periphery of the city, and since few years ago, it became one of the arteries of the Seville metropolitan area.

Palabras clave / Mots clé / Key words

Carretera, eje territorial, ordenación del territorio, Sevilla, Andalucía.

Route, axe territorial, aménagement du territoire, Seville, Andalousie.

Road, territorial artery, regional planning, Seville, Andalusia.

I INTRODUCCIÓN

LA DEFINICIÓN del itinerario Alcalá de Guadaira-Sevilla-límite provincial de Huelva, constituye en esencia la base de este estudio y explicar su génesis y

evolución en cuatro etapas es el método fundamental para acercarnos a su conocimiento¹.

¹ NARDIZ ORTIZ, C. 1996, pág. 598, estima que en la actualidad «si se quiere entender el territorio sobre el cual se quiere intervenir es fundamental

A partir de este ejemplo se pretende conocer la evolución del orden territorial del espacio recorrido por esta carretera en la provincia de Sevilla, desde una perspectiva histórica (1833-1984), por considerar que las carreteras como elementos básicos del sistema relacional articulan y estructuran el territorio a lo largo del tiempo².

Se intenta descubrir, también, la interacción que se establece, a lo largo de este proceso, entre los condicionantes generales, territoriales e históricos y la conformación de la citada carretera. Posiblemente, sólo en el contexto de las interacciones espaciales tiene sentido el conocimiento y evaluación de los efectos territoriales de la red viaria.

El período que se ha escogido esta justificado por dos hechos significativos que han dado lugar a importantes huellas territoriales; en 1833 se produce la división de territorio español en provincias, desapareciendo la estructura territorial señorial, propia del Antiguo Régimen. En 1984 se aprueba el primer plan de carreteras de la Democracia, enmarcado por una nueva organización territorial del Estado caracterizada por la creación de las Comunidades Autónomas; también en ese mismo año se transfieren las competencias relativas a ciertas carreteras desde el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El ámbito elegido para contextualizar espacialmente este estudio es, básicamente, la provincia de Sevilla, por considerar que la organización provincial ha contribuido decisivamente a conformar el orden territorial del Estado español durante más de ciento cincuenta años.

El itinerario estudiado, el eje Alcalá de Guadaira-Sevilla-límite provincial de Huelva, es una antigua carretera que nace en 1847 con la denominación oficial de carretera de primer orden de Alcalá de Guadaira a Huelva, y mantiene este nombre, la misma orientación y titulari-

dad hasta 1939. A partir de entonces este viejo camino se disgrega en dos partes separadas: de Sevilla hacia Huelva será la carretera nacional N-431 y de Sevilla a Málaga se llamará carretera nacional N-334. En la actualidad este itinerario está integrado en las autovías A-92 y A-49 (Autovía del Quinto Centenario), con titularidades compartidas entre el Estado y la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El itinerario Alcalá-Sevilla-Huelva sigue, en general, la dirección Este-Oeste, insertándose en el centro de una encrucijada de corredores naturales que confluyen en Sevilla.

Esta vía puede ser entendida, hoy, como tramo de un eje estratégico para la vertebración de Andalucía y del sur peninsular (el eje Ayamonte-Huelva-Sevilla-Antequera-Granada-Guadix-Baza-Puerto Lumbreras), que potencia a Sevilla como principal centro regional, convirtiéndolo en uno de los nudos de comunicación más destacados del sistema viario andaluz.

Las leyes que marcan el territorio, las peculiaridades naturales y geográficas que lo condicionan y los hitos que lo transforman y significan son factores básicos de la evolución de la carretera que se analiza. Así el itinerario estudiado existía antes de la división provincial de Javier de Burgos de 1833, asumiendo a partir de entonces nuevas y variadas funciones territoriales según hayan determinado los planes de carreteras. Los hitos más significativos, marcados en sus sucesivas nomenclaturas, han sido: su definición como carretera de primer orden con origen en Alcalá de Guadaira; su exclusión en 1926 del programa de carreteras del Circuito Nacional de Firms Especiales; su separación en dos carretera distintas con origen en Sevilla capital a partir del Plan General de Carreteras de 1939; y su última inclusión en uno de los ejes más importantes para la estructuración de Andalucía.

El trazado de este eje está condicionado por diversos factores naturales y geográficos³: el relieve casi completamente llano, que le proporciona un carácter

aproximarse al mismo desde la perspectiva histórica, pensando en su función y transformación; pudiéndose, en muchos casos, interpretar ese proceso a partir de los caminos en las distintas épocas...».

² En relación a los principales conceptos utilizados en este trabajo, seguimos los establecidos por ZOIDO NARANJO, F. 2000, pág. 1, que define el territorio como «el espacio geográfico atribuido, vivido y conformado por un grupo humano». La expresión orden territorial (ZOIDO, F. 1998, págs. 19-31), se entiende como «la disposición de los elementos del territorio, a los que se confiere un valor estructurante, resultado de la conformación natural del espacio geográfico y de los procesos de intervención humana en el mismo» y la ordenación del territorio como «la voluntad y acción de mejora del orden territorial existente». Las estructuras territoriales son definidas como «redes que comunican el territorio total o parcialmente, son hechos que dan cohesión al territorio» y el concepto de sistema territorial como «la organización y funcionamiento de dichas estructuras».

³ MADRAZO, S. 1984, pág. 24. Este autor opina que «la geografía es un factor diferencial que orienta la disposición del trazado; y sí el relieve y los hechos físicos orientan la estructura de la red viaria, los factores históricos son los que determinan la distribución de los trazados, el orden territorial». Ver también DOLLFUS, O. 1975, págs. 40-42 el cual explica que los obstáculos naturales tienen distinta significación dependiendo del desarrollo tecnológico y de los medios de transportes empleados en cada época. Una explicación teórica de un sistema de transporte, la realizó J. Putiner, el cual expone que el entorno tecnológico tiene un valor elevado. Citado por PESQUERA GONZÁLEZ, M. A. 1986, pág. 196.



FIG. 1. La red viaria en los alrededores de Sevilla en 1750. Fuente: *Mappas particulares das diversas Provincias de Portugal, do Patriado de Lisboa, e do Reino de Algarve*, I.C.A. Ref. 88-000186.

esencialmente recto y con pocas curvas; los desniveles de la plataforma del Aljarafe que constituyen puntos difíciles del recorrido; la composición y grado de humedad de los suelos arcillosos o silíceos que pueden encarecer o abaratar el mantenimiento de la vía; los suelos bajos y anegables de la vega del Guadalquivir; la disposición perpendicular de la carretera a los cursos fluviales y principalmente al río Guadalquivir. Los hechos geográficos de carácter antrópico, como los distintos tipos de poblamiento (polinuclear concentrado en el Aljarafe y concentrado en la Campiña); y las actividades productivas que contribuyen a una mayor o menor utilización y asignan a esta carretera flujos de frecuencia diversas, son genuinos condicionantes básicos de esta carretera.

Los cambios producidos a lo largo del devenir histórico en la expresión territorial del poder político, en la distribución espacial de la población, en los usos del suelo y en la localización de las actividades productivas, quedan reflejados en la red viaria, en su organización y jerarquía, así como en la forma y función de cada uno de los caminos que la forman. Así, en los años finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX se suceden en España una serie de cambios políticos, económicos y poblacionales que influyen en el trazado, en la funcionalidad y en la lógica territorial de la red viaria del Reino de Sevilla. La puesta en práctica de la política reformista e ilustrada de los Borbones tiene consecuencias inmediatas en el fomento de las comunicaciones y en la racionalización y simplificación de la red viaria, impo-

niéndose aquellos trazados que siguen los mismos itinerarios de las líneas de las «Postas Montadas»; correo oficial, fundamental medio de transporte de la Corona y mecanismo básico de la comunicación del poder central con los puntos más importantes y alejados de la periferia peninsular (Real Decreto de 10 de junio de 1761). El afán Ilustrado por dominar el territorio encuentra tanto en la estructura viaria como en las divisiones administrativas provinciales, o en los procesos de colonización y repoblación, algunas de sus manifestaciones más genuinas (OJEDA RIVERA, J. F. 2000).

El naciente capitalismo mercantilista necesita uniformar y especializar amplios mercados regionales para comercializar sus productos, contribuyendo con el Estado en la creación y desarrollo de la red viaria española para hacer posible la articulación territorial que los mercados necesitan. En el Reino de Sevilla las principales carreteras van a tener una orientación dominante Este-Oeste, intentando relacionar las áreas más ricas y productivas de la Campiña sevillana, valle del Guadalquivir, Aljarafe y Condado de Huelva, amplio espacio que es también uno de los más densamente poblados y mejor estructurados por la presencia de núcleos urbanos: riqueza agrícola, densidad de población, fuerte estructura urbana y de comunicación son algunos de los elementos necesarios para el funcionamiento de la nueva economía mercantilista.

Las lógicas territoriales de los poderes político y económico terminan complementándose y ajustándose a sus respectivas necesidades, marginando aquellos trazados de la red viaria que aún sobreviven como herederos de una economía menos mercantilista y más basada en la subsistencia, como la del Antiguo Régimen (Ver Fig. 1).

En este Reino de Sevilla, la red de caminos se caracterizaba por la convivencia de distintas rutas o senderos que buscaban un mismo destino. Desde finales de siglo XVIII, con la rectificación borbónica de trazados y mejoras de afirmados, se produce un proceso de selección que convierte a uno de ellos, en camino dominante o carretero, como categoría superior, y degrada o hace desaparecer el resto de las alternativas o caminos de heredad.

En el Antiguo Régimen la red viaria se polariza en torno a los mercados locales, pero desde principios del siglo XIX serán las capitales de provincia y las áreas más pobladas que mejor responden a las necesidades del mercado las que potencien sus vías de comunicación. Durante el siglo XIX, la red viaria que terminará conformando el territorio provincial sevillano tendrá una for-

ma básicamente arborescente, aunque se mantendrá la dirección dominante Este-Oeste y seguirá como tronco principal la carretera radial que desde Madrid se dirige a Cádiz, completándose posteriormente con itinerarios transversales⁴. De manera que las primeras carreteras que se consolidarán en la segunda mitad del siglo XIX en la provincia de Sevilla serán, además de la de primer orden de Madrid a Cádiz (actual N-IV), una transversal de igual categoría, de Alcalá de Guadaíra a Huelva (A-49), y otras de segundo orden: de Castilleja de la Cuesta a Badajoz (N-630), de Alcalá de Guadaíra al ferrocarril de Córdoba a Málaga (A-92) y del ferrocarril de Sevilla a Córdoba por Palma a Écija (A-453).

II EL ITINERARIO RECORRIDO

En general el trazado de la carretera Alcalá de Guadaíra-Huelva, ha tenido desde su primera configuración una inequívoca tendencia urbana, una dirección longitudinal, una morfología especialmente llana y pocas curvas cerradas; todo ello enmarcado en uno de los principales corredores naturales y de comunicación de Andalucía.

En la primera delimitación de su trazado (1846) recorre aproximadamente cincuenta y tres kilómetros del espacio provincial sevillano, siendo inicialmente una vía caracterizada como interprovincial. De este itinerario más de una décima parte correspondía al núcleo urbano y sus inmediaciones. En su posterior evolución adquirirá la doble condición de vía metropolitana y eje territorial estructurante y en la actualidad dicho eje está integrado, en su mayor parte, en la aglomeración urbana de Sevilla en el sentido Este-Oeste, entre Alcalá de Guadaíra y Espartinas. A partir de Sanlúcar la Mayor recupera su condición originaria de viario interprovincial; por diferentes circunstancias que más adelante se analizarán pasará a convertirse en eje de importancia regional y estatal (Ver Fig. 2).

Este camino se iniciaba en el casco histórico de Alcalá de Guadaíra, núcleo del cual toma el primer referente territorial y punto por donde se podía conectar la

⁴ HAGGETT, G. 1976, pág. 104. Se podría interpretar que este momento, corresponde a lo que el autor denomina segunda fase del desarrollo de las rutas en las áreas subdesarrolladas, caracterizada, «por una ruta troncal que conecta política y militarmente el centro costero con la esfera de autoridad, situada tierra adentro, por dar salida a los recursos minerales explotables, y dar acceso a las áreas de producción agrícola potencialmente exportables».

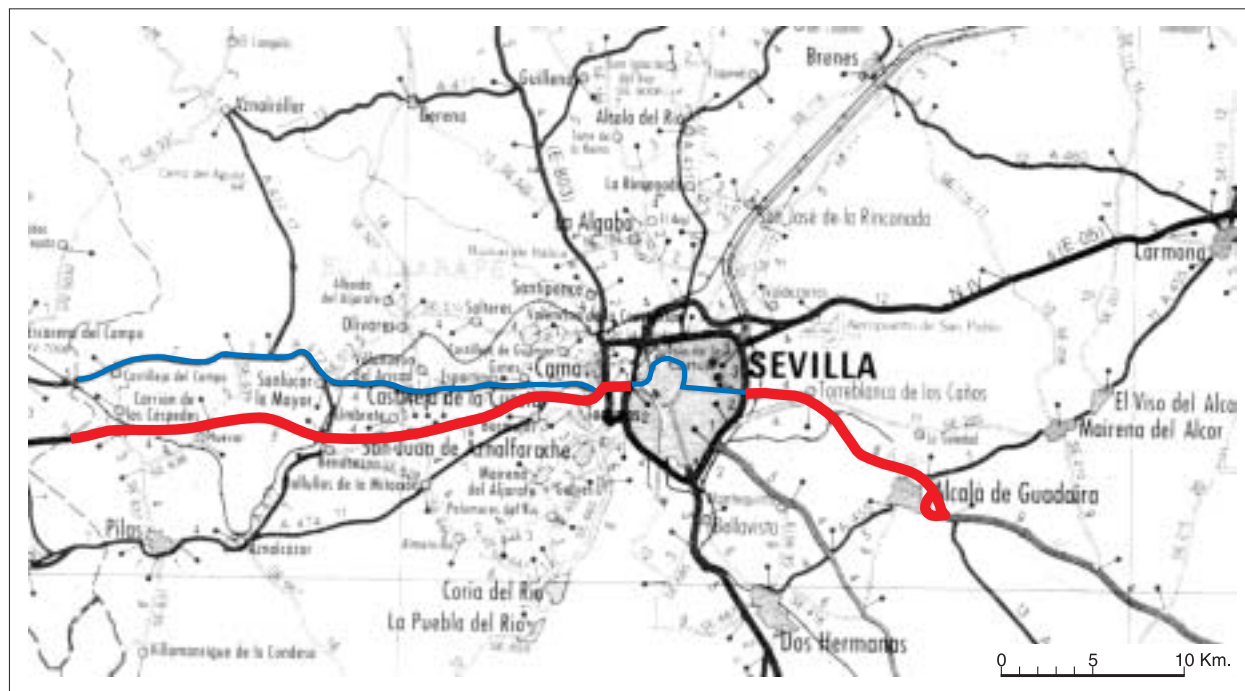


FIG. 2. El itinerario Alcalá de Guadaíra-Sevilla-límite provincia de Huelva (1996). Fuente: *Mapa de carreteras de Andalucía*, 1996.

capital sevillana con el principal eje de comunicación entre la Meseta y el valle medio y alto del Guadalquivir. El recorrido por el interior del recinto urbano de Alcalá era tortuoso, debido a la estrechez de algunas de sus calles; con el transcurrir de los años se acentúa la dificultad, especialmente para la circulación de autobuses y camiones, lo que lleva en la década de 1950 a realizar un primer anillo de circunvalación y más recientemente a la variante actual de la carretera A-92.

Esta parte del camino se sustenta sobre los inicios de la plataforma de los Alcores; un espacio sedimentario de estructura tabular, formado por calcoarenitas miocénicas ligeramente basculadas y topografía levemente ondulada que conecta con el sistema de terrazas del Guadalquivir. La carretera continúa por esta unidad bajando suavemente ligeras pendientes, con curvas amplias, hasta llegar a la antigua venta de La Liebre. Desde Alcalá hasta Torreblanca, histórico enclave caminero antes de llegar a la capital, tiene una orientación Sureste-Noroeste. A partir de la venta de Torreblanca y hasta el antiguo pontón de Ranillas recorre un espacio prácticamente llano y monótono con una ligera inclinación que bascula hacia el cauce del Guadalquivir, produciéndose un cambio importante en la dirección del trazado: una amplia curva le hace tomar una dirección diferente, en el sentido Este-Oeste. Es una zona que desde la época romana

es recorrida por una potente infraestructura hidráulica, los Caños de Carmona, que discurren paralelos a este antiguo cordel de Alcalá de Guadaíra y constituyó el principal sistema de abastecimiento de agua de la capital desde la segunda mitad del siglo XII. Esta parte del trazado es en la actualidad un espacio muy modificado por el hombre, muy complejo en usos y funciones.

Por el citado pontón, pasaban en otro tiempo unidos los arroyos Tamarguillo y Ranillas, en dirección Sur, buscando el Guadalquivir. En la década de 1960, dentro del plan de defensa de Sevilla contra las inundaciones del Guadalquivir, se cambia el curso del Tamarguillo que se desvía hacia el norte del núcleo urbano, y el Ranillas se encauza y se hace desembocar, por el Sur, en el Guadalquivir. En este hito de Ranillas se iniciaba, hasta hace poco tiempo, el primer anillo externo que rodeaba la ciudad, réplica del primitivo modelo de la ronda amurallada, anunciándose distintas opciones para abrazar la ciudad, pero si se sigue penetrando hasta el fondo del casco histórico, se llega al humilladero de La Cruz del Campo, lugar de la periferia urbana, donde se situaban coexistiendo, en el momento en que arranca nuestro estudio, el cortijo de Amate y el monasterio de Santa Teresa. Continuaba su recorrido por una alineación recta, como vía intraurbana, cruzando el barrio extramuros de La Calzada hasta la Puerta de Carmona, en cuyas inmediaciones

se encontraba, en otro tiempo, la estación del ferrocarril de Sevilla a Cádiz, que se desmontó con las reformas urbanas del 92. A partir de la citada puerta, la carretera estudiada rodeaba la ciudad por el norte, en parte como travesía urbana, aprovechando los terrenos desocupados con la demolición de algunos paños de la muralla medieval (1860). Una red de caminos conectaba con esta ronda, que se convertirá, así, en elemento vertebrador de una buena parte de la periferia urbana; el enlace más significativo se situaba en la Puerta de la Macarena, por donde se accedía a la Sierra Morena de Sevilla y a los asentamientos situados en la margen derecha del Guadalquivir.

La carretera continuaba por el borde de la muralla, en el sector oeste, próxima al cauce del Guadalquivir, pero separada del río por las instalaciones ferroviarias de la línea M.Z.A., que construye una estación en el antiguo Campo de Marte (Plaza de Armas) a principios del siglo XX (inaugurada el 18 de marzo de 1901), destruyéndose para ello, otros lienzos de muralla. En la actualidad se ha recuperado e integrado, esta parte de la margen izquierda del río en el núcleo urbano.

A poca distancia, después de pasar por el antiguo mercado de entradores de pescado (lonja del Barranco), se giraba a la derecha para cruzar el Guadalquivir por el puente de Isabel II, teniendo que realizar una curva muy cerrada para salir de Sevilla por la calle Castilla, que se convierte durante años en la principal vía urbana de la ciudad por el Oeste y en una de las principales arterias estructurantes del barrio de Triana. El puente de Isabel II ha sido durante un largo período (1851-1926), el último paso existente para poder cruzar en seco el Guadalquivir, convirtiéndose, por ello, en un auténtico punto estratégico de las comunicaciones en la Baja Andalucía.

Esta carretera salía de la ciudad por el antiguo portazgo de El Patrocinio (creado en 1820 con el fin de recaudar fondos para construir el Puente de Triana), teniendo que atravesar, a partir de este punto, uno de los tramos más dificultosos, debido a los suelos bajos e inundables de la vega de Triana, una zona ocupada por terrenos arcillosos y anegados por antiguos cauces y derramaderos del río Guadalquivir. Históricamente, la carretera se ha tenido que elevar sobre terraplenes y arcadas, en esta parte de su itinerario, empeorando las condiciones de desagüe del cauce de avenida del río en la citada vega.

El área de la vega de Triana está ocupada, en la actualidad, por unas potentes infraestructuras viarias elevadas sobre el nivel del suelo. A las orillas de los terra-

plenes se extienden unos espacios intersticiales; terrenos ahora marginales, sin usos ni funciones definidas, a pesar de que, hasta hace pocos años, tenían una ocupación determinada: un lateral ha sido, durante décadas, una área de huertas que se integraba al Norte con las tierras productoras de naranjas amargas localizadas en La Algaba; en la margen opuesta se situaban pequeñas industrias artesanales, dedicadas a la fabricación de tejas y ladrillos.

Así se llega a las bodegas y ventas de La Pañoleta del término municipal de Camas, un poblado que aprovechaba la ventaja de ser un cruce de caminos y que, con el aumento de la velocidad media de circulación, perdió durante la década de 1960 esa función. En este punto enlazaba con la Ruta de la Plata, carretera que ha permanecido a lo largo de los siglos con la función de principal eje estratégico y estructurante del oeste español y peninsular.

A partir de La Pañoleta, la carretera tenía que subir un tramo muy pronunciado hasta la plataforma del Aljarafe, por la vaguada existente entre el cerro del Carambolo y el cerro de Sandoval, en la llamada Cuesta del Caracol, uno de sus segmentos más difíciles; las fuertes rampas, la estrechez de la calzada y el mal estado del firme debido a los suelos arcillosos o arenosos, pero siempre muy inestables en las laderas, dificultaron durante muchos años el ascenso.

La nombrada carretera de Sevilla a Huelva seguía subiendo, ya en el Aljarafe, y convertida parcialmente en arrecife, hasta Castilleja de la Cuesta; ha sido uno de los elementos que ha organizado este núcleo urbano, concretamente como vía principal (calle Real), desde su primer trazado. A la salida de este núcleo cruza otra vía que lleva a Villamanrique de la Condesa, en otro tiempo camino de acceso de la nobleza española en sus excursiones cinegéticas por el Sur⁵ y en la actualidad un camino alternativo para llegar a las playas de Castilla (desde mitad de los años de mil novecientos sesenta, concretamente, a la gran urbanización de Matalascañas, que se convierte por su cercanía, en lugar de veraneo favorito de grupos sociales de renta media y baja de Sevilla y Huelva).

A partir de Castilleja la carretera recorre el Aljarafe. Es ésta una plataforma tabular desarrollada sobre depósitos terminales del Mioplioceno e individualizada por los cursos del Guadalquivir y Guadamar; un área ocu-

⁵ A.H.P.S. Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Ref. 13.428.

pada tradicionalmente por cultivos de huertas, vid, olivo y estructurada por núcleos pequeños de población distribuidos regularmente, en la que desde el siglo XVIII empiezan a proliferar viviendas dispersas de la burguesía sevillana, que encontraba en esta zona temperaturas algo más suaves, área muy próxima a la ciudad y lugar preferido como residencia para los meses estivales. A partir de la década de 1960, mejora en su accesibilidad y con la generalización del vehículo utilitario El Aljarafe se convierte en lugar de vivienda permanente de las clases populares, expulsadas del recinto urbano sevillano por el alto valor del suelo y de la vivienda, transformándose de esta manera en un área conurbada, especialmente en el sector más central y occidental de la comarca, difícil de estructurar desde la óptica territorial (DELGADO BUALANCE, B. 2001). A partir del núcleo de Gines, se podría decir que comienza en la actualidad una segunda corona periurbana, en la que se mezclan, sin estar claramente delimitados los usos y las funciones dando lugar a un espacio rururbano. Concretamente en las proximidades de Espartinas, aparecen plantaciones residuales de olivar, como espacio intersticial, alineando las laderas del valle del Riopudio, cercadas por amplias hileras de viviendas unifamiliares adosadas.

La escorrentía del Riopudio, el afluente del Guadalquivir que drena toda la meseta aljarafeña, cruza la carretera estudiada en dirección perpendicular, causando periódicas inundaciones en esta vía, que tiene actualmente en este espacio un carácter alternativamente periurbano o rururbano, habiéndose realizado en los últimos años numerosas variantes y rotondas de acceso a los nuevos enclaves residenciales.

El último núcleo urbano atravesado en el Aljarafe es Sanlúcar la Mayor, que ha sido, durante mucho tiempo, un hito importante en esta carretera. Antes de entrar en el recinto urbano, se cruzaba una carretera transversal que conectaba las áreas norte y sur de esta comarca, desde Albaida hasta Aznalcázar y también el ferrocarril de Sevilla a Huelva que pasaba por este mismo punto, primero por un paso a nivel y posteriormente atrincherao, por debajo de la carretera.

Al oeste de Sanlúcar se baja el escarpe del Aljarafe con una pendiente muy inclinada, llamada Cuesta de las Doblás. Éste ha sido tradicionalmente otro segmento difícil, incluso un auténtico «punto negro» según la terminología coloquial relativa a carreteras, de la ruta de Huelva; la cercanía del empalme con la carretera minera de Aznalcóllar, del río Guadiamar y de su afluente Ardachón, que bajan con fuerte pendiente desde Sierra

Morena y que en invierno, con las crecidas, inundan la carretera, y los suelos arcillosos e inestables, laterales a la citada vía, han sido, con frecuencia, causa de inconvenientes importantes para la circulación rodada.

Entre Sanlúcar la Mayor, Castilleja del Campo y el límite provincial, se recorre un espacio ondulado de suaves rampas y pendientes por valles interfluviales y largas alineaciones rectas, sustentadas sobre suelos de arcillas margosas y limos arenosos del Mioceno y Plioceno, propios del fértil valle del Guadiamar, pero poco apropiados para utilizarlos en los basamentos de las carreteras. En esta área de transición entre el Aljarafe, el Condado y la Marisma, la carretera de Alcalá-Sevilla-límite de la provincia de Huelva ha perdido, definitivamente, su carácter urbano, y discurre por un típico paisaje de campiña como carretera interprovincial y regional.

III

ETAPAS DE DESARROLLO Y EVOLUCIÓN

1. LA SUBORDINACIÓN DE LA CARRETERA AL FERROCARRIL (1833-1914)

Para el tema que estudiamos, los hechos que pueden ser considerados factores determinantes en este período son, principalmente, la configuración de una nueva organización territorial del Estado español con la división en provincias, la rápida implantación y expansión del ferrocarril y la preparación de los países europeos para la Primera Guerra Mundial.

La nueva organización administrativa del Estado en provincias rompe con la división en Reinos, propia del Antiguo Régimen, dando lugar, entre otras consecuencias, a unas relaciones de poder nuevas y diferentes entre la Administración Central y la periférica creada. La permanencia de la circunscripción provincial, durante más de ciento cincuenta años, influirá decisivamente en el orden territorial existente en la actualidad.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, la carretera pierde la hegemonía en la configuración del territorio, y el ferrocarril surgido desde la iniciativa privada con el apoyo del Estado, se convierte en el principal elemento de vertebración territorial. La red ferroviaria se construye de forma radial, con una lógica territorial similar a la red de carreteras y con parecida funcionalidad: impulsar el comercio nacional, dar salida a los productos excedentes hacia nuevos mercados, favorecer la especialización regional, y diferenciar los territorios. La estructura viaria del ferrocarril se construye y completa en un ex-

cesivamente corto período, de manera que, según algunos autores, sustrajo importantes recursos económicos que podían haber sido invertidos en el desarrollo de la industria (COMÍN COMÍN, F. *et al.* 1998, págs. 139-148, también TEDDE DE LORCA, P. 1990, págs. 22-25). Pero como medio de transporte, rápido, económico y que puede desplazar grandes volúmenes de carga, el ferrocarril se impone inicialmente con tal fuerza que se convierte en el principal referente a la hora de proyectar una carretera. Si la carretera se había construido con anterioridad al ferrocarril, pierde funcionalidad y si se construye con posterioridad será para enlazar con él; las estaciones de ferrocarril y los mayores núcleos de población se convierten así en los principales puntos de conexión de la red de carreteras.

En Sevilla, durante la segunda mitad del siglo XIX, el ferrocarril y el río Guadalquivir serán los corredores de exportación y explotación de los recursos agrarios y mineros de la región haciendo perder funcionalidad al camino carretero.

Durante la primera mitad del siglo XIX el principal elemento vertebrador de las comunicaciones de la provincia de Sevilla, era el Guadalquivir y, en segundo término, la carretera de Madrid a Cádiz. Pero este camino debido a la lógica territorial borbónica, dejaba de lado a Sevilla, capital situada ya fuera de los principales itinerarios peninsulares.

El acceso desde Sevilla a esta carretera en Alcalá de Guadaíra se podría explicar como una de las consecuencias de la división del territorio español en provincias y la necesidad de relacionar los núcleos cabecera de la nueva organización territorial mediante una red de carreteras principales. Con la vía objeto de este estudio se intenta conectar las capitales de las provincias de Sevilla y Huelva y ambas con la capital del Estado, ya que, como se ha expuesto, la carretera de Madrid a Cádiz no pasaba por la capital sevillana (Ver Fig. 3), sino que entrando en la provincia de Sevilla, por Écija, cuando llegaba a Carmona, acortaba recorrido y discurría entre el borde de los Alcores y la Campiña, hasta Alcalá de Guadaíra, y seguía hasta Cádiz por Utrera, eludiendo las dificultades de los terrenos más bajos e inundables del curso final del Guadalquivir. Posiblemente, la razón principal de esta marginación de Sevilla, capital histórica de uno de los principales ámbitos regionales peninsulares, estaba relacionada con la etapa de ocaso que arrastraba la ciudad desde mediados del siglo XVII, y que la habían convertido en una urbe decadente y provinciana (BERNAL, A. M. y ARENAS, C. 1992, págs. 292-293,

también ARENAS, C. 1995, pág. 42). La pérdida del monopolio del comercio americano y la falta de calado del Guadalquivir son habitualmente expuestas como las principales razones de una crisis tan prolongada, a pesar de que, aún en el siglo XIX, el Gran Río seguía siendo el principal corredor de transporte de Andalucía.

De manera que la nueva estructura administrativa del Estado liberal burgués parece explicar que esta vía, carretera transversal, adquiera una categoría superior y pase a ser catalogada como carretera de primer orden, con el nombre de Alcalá de Guadaíra como referente territorial de partida.

La creación de la provincia responde a las concretas necesidades políticas de un momento histórico, pero posteriormente no se le fortalece como órgano de poder delegado, y pasa a ser sólo una demarcación administrativa para la prestación de determinados servicios del Estado. Esta falta de poder de la Administración provincial puede estar relacionada con la secular debilidad de recursos del Estado moderno español⁶. Sin embargo, este hecho no impide que la provincia sea, de facto, uno de los elementos de mayor peso en la configuración del mapa territorial de España; la centralización de numerosos servicios en los núcleos cabecera ha proporcionado a las provincias una gran funcionalidad; y su permanencia durante más de ciento cincuenta años les ha conferido una fuerte identidad, superior incluso, en ciertas partes, a las regiones, históricas o recién creadas como Comunidades Autónomas (GARCÍA ÁLVAREZ, J., GÓMEZ MENDOZA, J. y MATA OLMO, R. 2000, pág. 294). La red de carreteras en general, y la vía aquí estudiada en particular, contribuyen a la potenciación y vertebración del mapa provincial, aunque, también puede afirmarse que la citada debilidad de la organización territorial del Estado español, explicitada en la falta de coordinación de las distintas delegaciones provinciales de carreteras y comisiones provinciales de vías y obras, hayan puesto de manifiesto, hasta hace pocos años, cómo una misma vía variaba sus características físicas y geométricas cuando cruzaba un límite provincial.

⁶ Ver RUBIALES TORREIÓ, A. 1978, pág. 69, que expone en esta obra como entre los años 1845 a 1868 se consolida la demarcación provincial. La burguesía industrial de la periferia del país logra con el decreto de 21 de octubre de 1868 una mayor autonomía para la provincia, quedando definitivamente configurada como ente local con propia vida con el Estatuto Provincial del 20 de marzo de 1925, que confirió a las Diputaciones el poder de creación y conservación de caminos vecinales. Se indica en el Artículo 133 que el Estado subvencionaría su construcción, pero su hacienda no se le fortalece y sin recursos suficientes, mal se puede atender las obras públicas.

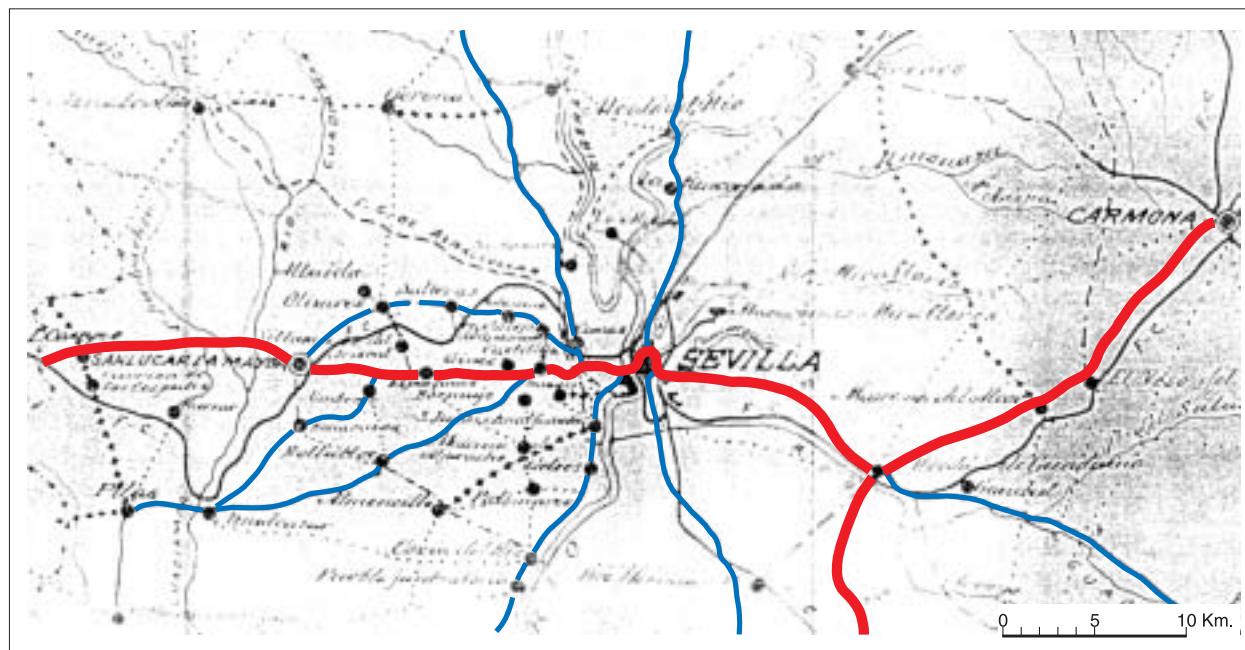


FIG. 3. La red viaria en las proximidades de la carretera Alcalá de Guadaira-Huelva (1892). Fuente: A.H.P.S. Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Ref. 13.338.

Las obras en la carretera de Alcalá de Guadaira a Huelva comienzan en el año 1846, sin una idea clara del trazado, puesto que sucesivas reformas de proyectos irán perfilando y concretando más rango al sentido original. En Alcalá de Guadaira se modifica varias veces el recorrido urbano, por la estrechez de algunas calles, que impedían la fluidez del tráfico. En Sevilla, a la salida del Puente de Isabel II, no se define su trazado hasta después de las riadas del Guadalquivir de 1856, convirtiéndola a su paso por la calle Castilla, en una de las arterias estructurantes del barrio de Triana.

Esta carretera se construye algunos años antes que el ferrocarril de enlace entre Alcalá y Sevilla (1872); con él y mediante otros ramales conectaba la capital con los pueblos de la comarca de los Alcores; un destacado servicio era el transporte diario de pan. También se construye esta carretera con anterioridad a la línea ferroviaria de Sevilla-Huelva (1880), a pesar de que este enlace ferroviario era una de las prioridades de la compañía M.Z.A., porque con él se podría llegar a la costa y a los puertos onubenses de exportación, consiguiendo importantes economías de escala (ANES, R. y TEDDE, P. 1978, pág. 54, ver también VEGA GONZÁLEZ, G. 1990, págs. 30-45). A pesar de la proximidad y competencia del ferrocarril, esta carretera no se verá marginada por la presencia del nuevo medio de transporte. Su construcción

anterior a la línea férrea, la continuidad y cercanía de los núcleos de población, el tamaño reducido de éstos, son condicionantes que favorecen las relaciones de corta distancia, y por tanto a la carretera. Así, mientras que en la campiña de Sevilla, con una estructura poblacional concentrada en grandes núcleos urbanos, se abandonaron algunos tramos de la carretera de Madrid a Cádiz en el período culminante del liberalismo político (1868-1874), en el Aljarafe, la distribución del poblamiento en pequeños y cercanos núcleos, favorece la permanencia y funcionalidad de la carretera estudiada⁷. Además, la proximidad de Alcalá de Guadaira a la capital sevillana, permitía que por esta carretera se pudieran transportar los productos de las ricas áreas agrícolas cercanas, sin tener que utilizar el ferrocarril, evitando dobles trabajos de carga y descarga.

La carretera Alcalá-Huelva y el ferrocarril siguen un trazado casi en paralelo, con el mismo destino y con tan estrecha relación física que complementa su función al facilitar la salida de productos de su área de influencia, fundamentalmente la aceituna y el cereal de la Campiña,

⁷ En el sexenio revolucionario se toma la decisión de que el Estado abandonara todos aquellos tramos de carreteras que concuerrieran en paralelo con el ferrocarril (Decreto de 14 de noviembre de 1868).

el vino del Condado, la aceituna y el vino del Aljarafe, el mineral de Sierra Morena y la madera de los bordes de la Marisma. En este sentido hay que considerar también que a partir de la segunda mitad del siglo XIX la economía de Sevilla quedó reducida esencialmente a la función agraria, puesto que la débil industria siderúrgica localizada en El Pedroso y la textil situada en la capital provincial no pudieron resistir la fuerte competencia externa introducida con el nuevo medio de transporte al posibilitar la relación con mercados más amplios.

La carretera y el ferrocarril, al recoger los tráfico de los productos excedentes de las zonas agrarias más productivas, contribuyen, en gran medida, a la expansión del comercio y a la diferenciación y especialización territorial de algunas de las áreas de la provincia de Sevilla. De manera que se podría decir que al final de esta etapa, el modelo de transporte terrestre está básicamente integrado. El ferrocarril como elemento hegemónico, las carreteras y los caminos como medios complementarios están destinados a la producción y revalorización del territorio que atraviesan (HERNÁNDEZ LUIS, J. A. 1993, pág. 162). Es necesario tener presente que la implantación de la economía capitalista, de la cual el mercado interior constituía una pieza fundamental, crea las condiciones para que el capital pueda reproducirse lo más ampliamente posible, implantando un proceso que permitiese la integración territorial y cohesión del mercado, y desde este punto de vista el éxito parece indiscutible (GARRABOU, R. y SANZ FERNÁNDEZ, J. 1985, pág. 66).

En las etapas siguientes se desequilibra el modelo a favor de la carretera al desaparecer algunos ramales del sistema ferroviario, aunque actualmente se le quiere resucitar como transporte rápido del mismo contexto metropolitano. En definitiva, se comprende que ferrocarril y carretera cumplen distintos papeles según las coyunturas históricas y los escenarios físicos en que se implantan.

2. LA HEGEMONÍA DE LA CARRETERA Y LA FORMACIÓN DE LA RED PROVINCIAL (1915-1939)

Durante estos años se producen importantes avances científicos y técnicos que van a propiciar cambios significativos en los medios de comunicación y en los transportes terrestres, particularmente en las carreteras y el automóvil.

El automóvil, como vehículo de automoción procede del siglo anterior, consagrándose como medio hegemónico de transporte en el transcurso de la Gran Guerra eu-

ropea. A partir de las primeras décadas del siglo XX se consiguió su fabricación en serie abaratándose su precio de mercado; se inició su generalización comenzando a invadir las carreteras y al final de esta etapa se había producido ya el cambio del transporte animal al transporte mecánico, se habían adaptado las características físicas y geométricas de las carreteras al automóvil y se había propiciado el incremento de la movilidad de personas y mercancías. Paralelamente el ferrocarril pierde la función de elemento hegemónico en las comunicaciones y de vertebración territorial por la competencia del automóvil que se muestra como un medio más ágil, versátil y económico que tiene construidas las infraestructuras necesarias por parte del Estado; por las rigideces estructurales del sistema ferroviario, que dejaban desasistidas importantes cuotas de mercado; por las sucesivas crisis de gestión y explotación de las compañías ferroviarias y finalmente, también, por la crisis económica y financiera derivada de las consecuencias de la Primera Guerra Mundial.

En general, se puede decir que en esta etapa la carretera recupera de nuevo su capacidad estructurante y quizás sea el período fundamental para la configuración de la red viaria de ámbito provincial. En Sevilla se produce una importante actividad en obras públicas que van a influir en el orden territorial provincial: se ponen en riego cientos de hectáreas de la campiña sevillana, se realizan obras de infraestructuras hidráulicas en Sierra Morena, se celebra en la capital la Exposición Iberoamericana y en el conjunto de la provincia se configuran los principales ejes y, en general la malla viaria provincial (Ver Fig. 4).

En este período, en el inicio de la carretera de Alcalá-Huelva por el recinto urbano alcalaense, se tiene que modificar su trazado, se amplía la calzada y se mejoran algunas curvas excesivamente cerradas de modo que se facilita la circulación de autobuses y camiones; en Sevilla, con el mismo objetivo, se ensancha la superficie de rodadura del puente del Tamarguillo. Es decir se están adaptando las características del viario a las exigencias de los nuevos medios de transporte.

Sevilla capital se muestra a partir de los últimos años de la década de 1920 como nudo fundamental en la articulación de las comunicaciones de la parte occidental de Andalucía (MARÍN DE TERÁN, L. 1980, pág. 51). La centralización de las comunicaciones en la capital era posible desde principios de siglo, dado que los avances técnicos en la construcción de carreteras permitían solucionar problemas del medio físico hasta entonces irresolu-

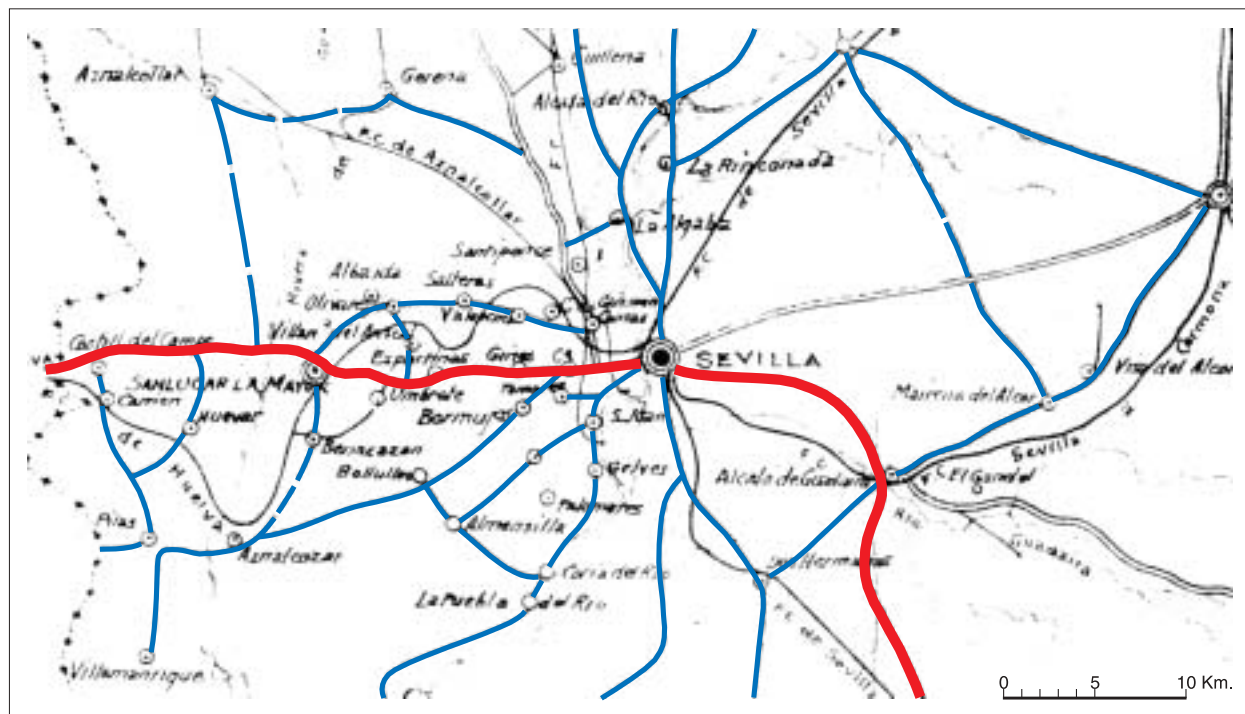


FIG. 4. La red viaria en las proximidades de la capital provincial (1927). Fuente: A.H.P.S. Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Ref. 13.157.

bles, pero esta polarización se retrasa hasta 1926, posiblemente como consecuencia de la debilidad de la economía sevillana durante los primeros años del siglo XX, que se ve agravada por la pérdida de las últimas colonias, por la inestabilidad del propio sistema y de la organización del Estado y por la crisis económica general derivada de la Gran Guerra europea (ARENAS POSADA, C. 1995, pág. 46.).

Con la estabilidad que proporciona la paz aparente de la dictadura de Primo de Rivera, la coyuntura económica favorable y el proteccionismo e intervencionismo económico por parte del Estado, se realizan importantes obras públicas y un nuevo programa de carreteras. A partir de 1926, con el Circuito Nacional de Firms Especiales (Real Decreto Ley de 9 de febrero de 1926), se cambia la traza de la carretera de primer orden de Madrid a Cádiz, y se la hace pasar por el núcleo urbano de Sevilla, convirtiéndose en el principal elemento estructurante de la ciudad. A consecuencia de esta reordenación bajará la jerarquía de la carretera Alcalá-Huelva. Para el cambio de trazado de la carretera Madrid-Cádiz se aprovechan otras existentes en las proximidades de Sevilla capital; en el sector noreste, una carretera de primer orden entre Sevilla y Carmona, en proceso inicial

de construcción⁸; y en el sector sur, una carretera de tercer orden, parcialmente construida, entre Sevilla y la estación ferroviaria de Las Alcantarillas, en la localidad de Los Palacios⁹.

Así pues, a final de los años veinte, con la puesta en práctica del programa de carreteras del Circuito Nacional de Firms Especiales (1926) se han creado las bases para que la carretera de Alcalá-Huelva obedezca a otra lógica territorial; a partir de entonces, ya no tiene la función de elemento de relación de Sevilla con Madrid y Cádiz, ha perdido su papel hegemónico y vertebrador en las comunicaciones de la capital provincial, y se ha realizado un nuevo proyecto viario que la divide en tres tra-

⁸ El proyecto de construcción de esta carretera se realiza en 1915. (Archivo de la Demarcación de carreteras de Andalucía occidental. Delegación provincial de Sevilla. 1^o Entrepáño, n^o 18).

⁹ Este proyecto viario procede del año 1884, retrasándose su construcción al menos cincuenta años, debido a numerosos problemas técnicos, y aún en 1926 no está completamente terminada esta carretera, cuando se la incluye como un tramo del Circuito de Firms Especiales (A.G.A. Obras Públicas y Urbanismo. Tomo 8, Sig. 2.956). En 1928 se pavimenta con hormigón armado un trozo de esta carretera entre los puntos kilométricos 27 al 37, con el citado programa del Circuito de Firms Especiales (Archivo de la Demarcación de carreteras de Andalucía occidental. Delegación provincial de Sevilla, 2^o Entrepáño, n^o 83).

mos distintos. El tramo Sevilla-Alcalá, formó parte del programa del Circuito Nacional del Fierres Especiales (Sevilla-Málaga), aunque no llegó a materializarse; el tramo Sevilla-La Pañoleta se integró en uno de los sectores del mencionado Circuito (sección 5ª de la Ruta de la Plata); y finalmente el tramo Castilleja de la Cuestalímite provincial mantiene su antigua función de relación principal con Huelva, aunque con escasos volúmenes de tráfico, quizás debido a la posición periférica de esta provincia y a la existencia del ferrocarril.

A la potenciación de Sevilla como centro de comunicaciones de la parte occidental de Andalucía contribuye, también en alguna medida, la reordenación urbana y del sentido circulatorio que se realiza en el interior del recinto urbano con motivo de la Exposición Iberoamericana de 1929.

La reordenación urbana que se realiza en la ciudad no cambia en profundidad su estructura, ni resuelve los problemas circulatorios generales, pero significó ciertas mejoras que es necesario destacar porque las carreteras se convierten en elementos que van a direccionar el crecimiento de las ciudades. Se diseña un área de expansión urbana, a modo de ensanche (Nervión), en las cercanías del humilladero de la Cruz del Campo, uno de cuyos ejes será la carretera de este estudio; el sector sur se ennoblece con la construcción de los pabellones de la Exposición y la construcción de viviendas para la alta burguesía sevillana, estructurándose con una gran arteria (la avenida de La Palmera), que se prolonga en la carretera N-IV en su salida hacia Cádiz. Estas reformas redibujan y fortalecen la vieja división territorial clasista existente en la capital sevillana, entre un Norte proletario y un Sur burgués.

Respecto a las comunicaciones, se realizan transformaciones también importantes, que crean nuevos puentes y pasos superiores, pero que no llegan a solucionar los problemas de asfixia producidos por el erróneo trazado de un doble y discontinuo dogal ferroviario que convierte a la carretera Alcalá-Huelva en una arteria congestiva que no resuelve la relación entre los sectores de la ciudad, a pesar de los continuos intentos de reordenación de su sentido circulatorio. Estos problemas de incipiente congestión, son algunas de las primeras consecuencias de la progresiva centralización de las comunicaciones en la capital provincial. A la polarización de las comunicaciones contribuye también el hecho de que se consigue enlazar el norte del núcleo urbano con la margen derecha del Guadalquivir. De la carretera de este estudio (parte de la primera ronda circulatoria actual),

salía una carretera perteneciente a la Diputación Provincial, concretamente desde las inmediaciones del Arco de la Macarena, para acceder a la zona norte de la provincia y a los núcleos situados en la margen derecha del río, conectando la estación ferroviaria de San Jerónimo, las industrias anejas y el cementerio municipal, pero no existía un puente que permitiese el paso entre las dos orillas. Después de múltiples dificultades técnicas y administrativas el Estado incauta esta carretera y construye un puente metálico en las inmediaciones de La Algabe (1934)¹⁰, permitiendo así el acceso a la potente zona de regadío del Bajo Guadalquivir y a los centros mineros de Sierra Morena, creándose además una nueva conexión entre Sevilla y Córdoba por la margen derecha del río.

En Sierra Morena, a pesar de la crisis financiera de las principales compañías ferroviarias, el ferrocarril privado, vinculado a empresas mineras de carbón, sigue realizando el transporte de mercancías y pasajeros. La crisis de estas líneas ferroviarias de vía estrecha vendrá después de la Segunda Guerra Mundial, con el decaimiento de la actividad minera debido fundamentalmente a la inadecuada y desfasada tecnología de extracción, al agotamiento de algunos yacimientos y a la competencia extranjera. El papel vertebrador de las pequeñas líneas ferroviarias de orientación Norte-Sur era poco significativo, ya que servían fundamentalmente para exportar la materia prima por el puerto de Sevilla, y cruzaban el territorio provincial como ejes de salida sin proporcionar mayor permeabilidad espacial.

En esta etapa, aunque bastante más tarde, se reestructuran también las carreteras del sector occidental de Sevilla capital. Una vez terminadas las obras de la Corta de Tablada, y desviado el cauce vivo del Guadalquivir, se construye un nuevo puente metálico de celosía en el Patrocinio (recepionado el 21 de marzo de 1937), para de esta manera dar continuidad a la carretera de Alcalá de Guadaíra a Huelva y permitir el acceso a la parte occidental de Sevilla y a la provincia de Huelva¹¹.

El Aljarafe queda organizado por una estructura viaria vertebrada por la carretera Alcalá-Huelva como eje principal, conectada con varias carreteras de orden infe-

¹⁰ A.H.P.S. Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones. Ref. 13.401 y 13.390.

¹¹ Este puente del Patrocinio fue proyectado con el Plan General de Obras del Puerto de José Delgado Brackenbury, y contó con la oposición de los ingenieros de carreteras que pretendían que el nuevo puente cruzase el río oblicuamente y así mantener invariable el trazado de la carretera Alcalá-Huelva.

rior. Una estructura similar a la que recientemente la Administración Autónoma ha diseñado para esta área.

Se podría decir que en esta etapa los cambios tecnológicos y la evolución de las actividades productivas estaban generando nuevas necesidades de comunicación y reestructurando el territorio, pero sin la suficiente previsión que hubiera proporcionado un plan unitario que midiera las consecuencias de los cambios producidos. Estaba desarrollándose un centro provincial y regional de comunicaciones más potente, incorporando las nuevas tecnologías de infraestructuras y medios de transporte. Las bases de la estructura territorial de las comunicaciones, que anteriormente tenían al Guadalquivir y a los ferrocarriles como elementos principales, a partir de los años treinta serán completadas con las carreteras, convirtiéndose en una verdadera red.

3. DEL ESTANCAMIENTO A LA MODERNIZACIÓN DE LA RED VIARIA (1940-1977)

Esta etapa se inicia con la terminación de la Guerra Civil junto con la crisis económica de los primeros años del franquismo y finaliza con la muerte del dictador y la crisis económica general derivada de la subida de los costos de los productos energéticos.

En los primeros veinte años de dictadura, el aislamiento del régimen y la prolongada política autárquica impiden el desarrollo económico, produciéndose un fuerte estancamiento del país, y un atraso manifiesto de las carreteras españolas respecto a la europeas, iniciándose su recuperación a partir de los años 60.

Entre 1939 y 1941 se elabora y aprueba un nuevo Plan General de Carreteras (Ley 18 de abril de 1941) y pocos años después (1948) el primer Plan General de Ordenación Urbana para Sevilla. A partir de entonces, la carretera de primer orden de Alcalá de Guadaira a Huelva pierde oficialmente su carácter unitario e individualizado y se disgrega en dos tramos separados, evolucionando cada una de las partes con distintas nomenclaturas, titularidades, funcionalidades y destinos. De Sevilla a Huelva y frontera portuguesa se le denomina como carretera nacional N-431 y de Sevilla hacia Málaga y Granada como carretera nacional N-334. Este cambio, en principio, tiene poca incidencia real, puesto que la mayor parte de las actuaciones proyectadas en los comienzos de la dictadura no se realizan hasta bastantes años más tarde. La penuria económica condicionaba las inversiones y actuaciones en las carreteras. A pesar de ello, en la vía objeto de este estudio se realizan algunas

pequeñas intervenciones: se redimensiona su trazado en el interior del recinto urbano de Alcalá de Guadaira y de esta manera se mejora la travesía urbana para los automóviles, autobuses y camiones que han aumentado su velocidad media de circulación¹², se proyectan, algunos pasos superiores para cruzar los tendidos ferroviarios, según las indicaciones del recién aprobado Plan Peña¹³. Estas medidas se deben, fundamentalmente, a que el automóvil se está imponiendo como medio dominante en las comunicaciones terrestres, desplazando al ferrocarril, a pesar de que aún circulan por las carreteras españolas y andaluzas un gran número de carros. Pero, en estos primeros años de la dictadura franquista, la incidencia que tienen las carreteras en el orden territorial es todavía escasa, debido a la mala situación económica y a la debilidad general de los flujos de intercambio; lógicamente, las infraestructuras viarias condicionan más el espacio geográfico en los períodos de mayor crecimiento económico (ESCALONA, A. I. 1993, pág. 306).

En el transcurso de los años cincuenta y sesenta se liberaliza la política económica (Plan de Estabilización y Liberalización Económica de 1959). La administración del Estado potencia la zonas más dinámicas y estratégicas, vertebrándolas con la red viaria y convirtiendo a las carreteras en uno de los motores del crecimiento económico¹⁴. En la provincia de Sevilla se mejoran las comunicaciones de las zonas de agricultura intensiva del Viar y Bajo Guadalquivir, se acondicionan las conexiones con la Costa del Sol y Granada, y se implanta un polo de desarrollo industrial en la capital.

El liberalismo económico necesita mercados amplios, vías eficaces que acorten distancias y medios rápidos de transporte que hagan competitivas las mercancías¹⁵. Hasta entonces las carreteras trataban de conectar con el mayor número de núcleos de población. A partir de estos años se trata de agilizar la circulación y disminuir los tiempos y costos de transporte, evitando, en lo

¹² A.H.P.S. Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones. Ref. 13.200.

¹³ *Ibid.* Ref. 13.288.

¹⁴ IZQUIERDO BARTOLOMÉ, R. y MENÉNDEZ MARTÍNEZ, J. M. 1987, pág. 18. Estos autores explican que en estos años se sostenía la tesis de que infraestructura de transporte era sinónimo de crecimiento económico, paradigma que se ha mantenido como válido hasta los años de 1970.

¹⁵ RUIZ REQUENA, A. 1995. pág. 11. Este autor opina que «la utilidad de un bien, y por tanto su valor, no es independiente de su situación espacial. Transportar un bien de un lugar donde no es necesario, a otro lugar donde es deseado, demandado, supone incrementar su valor». También, PERÁN TORRES, G. 1988, pág. 7, incide en que «el coste de transporte es una categoría económica que se traduce espacialmente en función de la distancia y de esta manera el coste de transporte se convierte en una categoría geográfica».

posible la discontinuidad que suponen las travesías urbanas. Así en 1956 se proyecta, en la vía de nuestro estudio, una primera circunvalación por el norte de Alcalá de Guadaíra y se modifica y adecua uno de los tramos intraurbanos de Sevilla. Paralelamente, la iniciativa local proyecta la mejora de los principales ejes de acceso a la ciudad (Plan de Accesos de 1954), para que se acondicionasen, entre otras, la carretera Alcalá de Guadaíra-Sevilla-Huelva en su entrada por la calle Oriente (actual Luis Montoto) y en su salida occidental, por Chapina¹⁶. Coincidiendo con estos proyectos, la administración del Estado tramita la realización de una variante de circunvalación por el sector oriental de Sevilla, construyéndose un primer arco orbital (1956), que tiene como referente a la carretera de este estudio y que condicionará la forma urbana de esta parte de la ciudad. Este anillo conecta la carretera nacional de Sevilla a Málaga (N-334) con la carretera de Madrid a Cádiz (N-IV), posiblemente, sin tener en cuenta que las conexiones perimetrales relocalizan la actividad en las zonas periféricas. Así el nudo de Ranillas adquiere con dicha actuación una alta accesibilidad y valor de situación, al distribuir los tráficos internos y externos de la ciudad, que será aprovechada por el ayuntamiento sevillano para instalar algunos servicios municipales y por la iniciativa privada para localizar áreas residenciales y garantizar plusvalías particulares con inversiones públicas¹⁷.

En esta misma década se unen la carretera N-IV (avenida Kansas City) con la carretera N-334 (calle Oriente) una vez prolongada la carretera N-IV hasta el interior del núcleo urbano sevillano. Con estas reformas se conecta la ciudad con el aeropuerto de San Pablo, y se abandona el acceso por la carretera de Carmona, reordenándose urbanísticamente este sector oriental de la ciudad, reestructurándose el cruce de ambas vías al convertirse este segundo nudo no sólo en un importante distribuidor del tráfico, sino también en un lugar de importante centralidad, de tal modo que, a los pocos años, el segundo Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla (1961) va a considerar a estas carreteras como dos de los principales ejes de acceso a la ciudad, y más tarde el tercer Plan General (1987) ratificará dicha actuación con la construc-

ción de la estación de Santa Justa y el fortalecimiento urbano de todo el sector.

Con el Plan de Carreteras de 1960 (Ley 90/1961 de 23 de diciembre), recomendado por el Informe del BIRF¹⁸, Sevilla se consolida definitivamente como primer centro regional y nudo decisivo en la distribución y articulación de las comunicaciones del suroeste peninsular; la mayor parte de los programas que componen este plan, en la parte que le corresponde a Andalucía (Red de Itinerarios Asfálticos, Programa de Redes Arteriales, Plan de Grandes Accesos, Plan de Autovías Nacionales Españolas), y las inversiones que comporta, tienen como destino preferente a la capital sevillana (Ver Fig. 5).

En relación con el eje Alcalá-Huelva, este plan del 60 consolida definitivamente su separación en dos tramos diferenciados, ya incluidos anteriormente en otras formulaciones. El nuevo plan concibe unidas la carretera de este estudio y la N-630 (Ruta de la Plata), en la salida occidental de la ciudad hasta el cruce de La Pañoleta, ensanchándose la traza de ambas rutas a su paso por la vega de Triana, aprovechándose del desmonte de las vías del tranvía de Camas y construyéndose un nuevo puente gemelo y adosado al del Patrocinio (1971), según las indicaciones recomendadas por el Programa de Redes Arteriales y el Plan de Grandes Accesos (Decreto 1761/962)¹⁹.

En paralelo con las obras del plan de carreteras de 1960, se aceleran las reformas urbanas de Sevilla, debidas a las últimas inundaciones del Guadalquivir y del Tamarguillo; dichas obras preservarán definitivamente la seguridad de la ciudad. Aunque simultáneamente supondrán, de nuevo, la segregación física de la vega de Triana y la modificación del trazado intraurbano de la carretera que nos ocupa en su sector de Patrocinio-Chapinas. Con estas reformas se aleja el Guadalquivir del recinto urbano, creándose un nuevo cauce del río (Corta de la Cartuja), se taponan parte del cauce entre San Jerónimo y Chapina y se utiliza este espacio como vía de doble circulación de entrada y salida de la ciudad, cam-

¹⁶ Ver TERÁN, F. 1978, págs. 126-154, que explica que las redes arteriales forman parte de la ciudad falangista concebida como una unidad biológica y orgánica: ideas explicitada para el período autárquico por Pedro Bidagor.

¹⁷ APARICIO MOURELO, A. C. 1993, pág. 12. En esta obra se expone que «en el proceso de ocupación del espacio, próximo a las vías, se esconden con frecuencia unas operaciones de apropiación de la plusvalía por las actuaciones públicas. Ese valor se capta a través de los puntos de acceso a las vías».

¹⁸ En este Informe se consideraban a las infraestructuras como elementos fundamentales para el desarrollo. Actualmente se piensa que aunque es indudable la incidencia que tienen las infraestructuras en el desarrollo regional y su influencia en la configuración del modelo territorial, quizás se le asignó, entonces, una capacidad excesiva de efecto estructurante. Ver IZQUIERDO, R. 1994, pág. 43. También ROMÁ PUJADA, J. F. 1998, pág. 119 explica que el Banco Mundial con sus sugerencias contribuye en gran medida a la agudización de los desequilibrios territoriales y sociales.

¹⁹ Estos dos puentes del Patrocinio fueron demolidos el 17 de mayo de 1990 como parte de las obras de la Exposición Universal de 1992.



FIG. 5. La red viaria en los alrededores de la capital sevillana en 1976. Fuente: A.H.P.S. Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Ref. 13.448.

biándose de paso la traza de la carretera Alcalá-Sevilla-Huelva. Al mismo tiempo que se conecta el sector de Chapina con Plaza de Armas, se reordena el sentido circulatorio de este nudo y se desvía el tendido ferroviario de acceso al puerto fluvial. A partir de entonces Sevilla tiene dos accesos rodados al casco histórico por el lado occidental: uno por el puente de Isabel II y otro por el tapón de Chapina y Plaza de Armas que adquiere categoría de nudo principal para la entrada en la ciudad por el Oeste. Esta función se conserva plenamente hasta 1992, año en que se construye el puente del Alamillo, que se convierte en el principal paso territorial de la ciudad por el Noroeste. En el Oeste, el nudo de Chapina mantiene una gran importancia relacional y urbana gracias a los cambios y mejoras la red de acceso a Sevilla.

En el extremo opuesto, entre Sevilla y Alcalá de Guadaíra la carretera se desdoblará, y cambiará no sólo su forma sino también su funcionalidad (1966)²⁰. Este sector de la ciudad ocupado por viviendas populares se convierte en una de las principales zonas receptora de emigrantes (campo-ciudad), en estos años de fuerte re-

distribución espacial de la población. El desdoble de la carretera tiene uno de sus fundamentos en la densificación de la circulación que provocan las concentraciones poblacionales y en el aumento de vehículos utilitarios de los primeros años del período llamado del desarrollismo. Por la convergencia de ambos factores, esta vía se convertirá en el primer tramo de carretera de la provincia de Sevilla con características de autovía.

Sin embargo, a los pocos años, la saturación viaria aumentará de nuevo, en este mismo tramo de carretera, cuando se localice en sus márgenes el Polo de Desarrollo de Sevilla (Decreto 2741/65 de 14 de agosto). Decisión realizada con una delimitación de suelo apresurada y desequilibrando las previsiones urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de 1962. Este proyecto esencialmente industrial, utiliza la amplia capacidad de la vía como principal corredor de acceso. Posteriormente, en la margen opuesta, se proyectará una nueva zona residencial (el llamado Polígono Aeropuerto o Sevilla Este), que también se apoyará en esta infraestructura como eje fundamental.

Las mejoras de las condiciones económicas permitieron cuantiosas inversiones en la carretera de nuestro estudio, contribuyendo a potenciar a Sevilla como principal centro regional; a su vez, la creación del Polo de Desarrollo Industrial en su márgenes y el aumento de

²⁰ A.H.P.S. Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones. Caja Ref. 13.303. Esta carretera, en su parte más oriental formaría parte del Plan de Infraestructura Viaria de la Costa del Sol, publicado en 1972.

asentamientos urbanos en sus proximidades, convirtieron a esta vía en eje estructurante de un nuevo y emergente espacio metropolitano.

En estos años las inversiones en carreteras están determinadas por las demandas de tráfico. A mejor carretera más tráfico y a más tráfico más inversiones en determinadas carreteras. Con lo que aumenta progresivamente los desequilibrios territoriales.

En los últimos años de esta etapa, el orden territorial cambia profundamente en el espacio recorrido por la carretera estudiada; el fuerte crecimiento económico generado con las planificación indicativa crea grandes desequilibrios territoriales y sociales debido, entre otras causas, al desarrollo polarizado e incontrolado de ciertas áreas y a los importantes cambios poblacionales.

4. LA NUEVA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DEL ESTADO Y SU REPERCUSIÓN EN EL EJE LONGITUDINAL ANDALUZ (1978-1984)

Los hitos significativos que abren y cierran esta etapa son: la aprobación de la Constitución en 1978 y la redacción de un nuevo Plan General de Carreteras por parte del Estado en 1984. En esta última fecha, se produce, también, el traspaso de competencias, en materia de carreteras, desde el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía, fundamentalmente de aquellas vías que discurren íntegramente por el ámbito de esta Comunidad.

Desde el punto de vista económico se podría iniciar con la crisis económica mundial surgida a partir del año 1973 con motivo de la segunda guerra árabe-israelí, llamada del Yom Kippur o del Ramadán, y su repercusión en los precios y suministros de la energía del petróleo que va a afectar profundamente en España a la demanda de infraestructuras para el transporte. Paralelamente se produce el tránsito de un modelo de régimen autoritario a otro democrático, con importantes repercusiones, por todo ello, en el ejercicio real de la planificación.

Con la aprobación de la Constitución de 1978 se establece una nueva organización administrativa del Estado español, que determinará, en un corto período, una estructura territorial más plural y diferenciada. La norma fundamental no incluía un mapa regional concreto, pero el modelo elegido permitía a través del principio de «Autonomía de las Comunidades» recoger parte de las aspiraciones de las regiones históricas y garantizar, al mismo tiempo, la permanencia e integridad territorial de la división provincial de 1833 (GARCÍA ÁLVAREZ, J., GÓMEZ MENDOZA, J. y MATA OLMO, R. 2000, pág. 293).

En lo referente a las comunicaciones, la Carta Magna no establecía previsiones para garantizar la coordinación de la ordenación territorial a escala estatal, ni el funcionamiento del transporte como sistema unitario, y aún en la actualidad estas cuestiones aparecen como problemas que no están resueltos.

En los primeros años de régimen democrático, desde la Junta de Andalucía y el Estado se entiende que las carreteras, además de ser soporte del tráfico terrestre, son poderosos elementos de vertebración territorial, que pueden contribuir a la disminución de los desequilibrios territoriales y sociales, por lo que las mejoras de las comunicaciones se convierte en uno de los objetivos prioritarios de los gobiernos regional y central.

El traspaso de un número importante de competencias, hasta entonces privativas del Estado, a las Comunidades Autónomas permite que las actuaciones espaciales tengan una óptica distinta que va a contribuir, a largo plazo, a determinar un nuevo orden territorial.

En 1984 se transfieren las competencias en materia de carreteras desde el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía (Real Decreto 951/1984 de 28 de mayo), pero anteriormente, aún sin haber recibido estos poderes, la Junta de Andalucía había propuesto para su ámbito un nuevo marco territorial²¹. Se había diseñado para Andalucía una Propuesta de Comarcalización (1983) que contenía una jerarquía urbana distinta de la existente y nuevos tipos de centros. Este documento, a pesar de no ser aprobado, tendrá una importante influencia posterior al tomarse como referente para otros planteamientos de ordenación del territorio. El conjunto de núcleos seleccionados formaba parte de unas delimitaciones de ámbitos territoriales para la prestación de servicios (ámbitos funcionales y comarcas), incluyendo un conjunto de centralidades, compuesto en un primer nivel por las capitales de provincias más Jerez y Algeciras, además de otros 99 núcleos; todos ellos deberían estar conectados en el futuro por una red de carreteras jerarquizada, cuyos tramos tendrían categorías diferentes según los núcleos urbanos que relacionasen. Más adelante (1987) la carretera se convertirá en el elemento articulador de esta nueva propuesta de organización territorial.

²¹ Ver ANDALUCÍA 90. 1994, pág. 6. En este texto se expone que «el establecimiento de organismos políticos y administrativos con poder de decisión va a tener profundas consecuencias en la estructura territorial de Andalucía, al ofrecer la oportunidad de definir objetivos específicos para la región en materia de infraestructura».

En 1986 se definirá, expresamente, el Sistema de Ciudades de Andalucía²². En esta formulación los criterios de organización son netamente funcionales, no tanto de la función real o existente como de la deseada, puesto que de lo que trató básicamente es de corregir dotaciones y accesibilidades insuficientes, asignándose a cada centralidad un determinado nivel de equipamiento, según la jerarquía establecida, intentado que la mayor parte de los ciudadanos puedan optar a las mismas oportunidades de bienes y servicios que los centros urbanos ofrecen²³.

La novedad fundamental de esta propuesta para la articulación del territorio regional quizás sea que comienza a configurarse un conjunto de criterios espaciales que son elaborados desde el entendimiento de una nueva lógica espacial, la propia de la Comunidad Autónoma²⁴.

De acuerdo con estos planteamientos de política territorial se diseña un nuevo sistema de comunicaciones, que se inicia en 1983 con el Avance del Plan General Viario y comienza a concretarse en el Plan General de Carreteras de Andalucía de 1987. Este primer esquema ha servido para configurar un esqueleto de comunicaciones, que se convierte en el primer referente para completar y mejorar la red de carreteras de la Comunidad Autónoma; aunque sólo contiene la red principal (compuesta de la red básica funcional y la red intercomarcal), no abordándose la red secundaria. En este proyecto Sevilla pasa a ser considerada la primera centralidad, capital regional y de las comunicaciones de Andalucía.

Paralelamente, en los mismos años, la Administración Central había elaborado estudios importantes sobre la red viaria del Estado y tenía en una fase avanzada un nuevo Plan General de Carreteras (1984). En estos documentos se establecen nuevos criterios de vertebración territorial y se especifican las carreteras principales. Se definen como carreteras de interés general de Estado (RIGE) aquellas vías principales que no discurren íntegramente por el interior de un territorio autonó-

mico y que conecten los principales centros poblacionales y de actividad.

En este contexto de interés por los aspectos territoriales de la planificación, se inicia un proceso de negociación entre el Estado y la Comunidad Autónoma de Andalucía para transferir competencias sobre carreteras. La Comisión Mixta, creada al efecto, acuerda que serán tuteladas por el Estado las principales carreteras y pasarán a ser gestionadas por la Comunidad Autónoma de Andalucía aquellas de los niveles intermedio e inferiores, así como la carretera de Sevilla a Málaga y Granada (N-334), que comprende, en parte, la carretera de este estudio. A partir de entonces, el eje Alcalá-Sevilla-límite provincia de Huelva comienza a desarrollar y asumir las funciones propias de una carretera de rango superior en Andalucía.

En los últimos años del régimen franquista se había construido un tramo de carretera de cuatro carriles entre Sevilla y Camas (1966), dentro del programa de Redes Arteriales y Grandes Accesos del Plan de Carreteras de 1960 y parte de la autovía de Sevilla a Huelva (entre Camas y Castilleja de la Cuesta), incluida en el Plan de Autovías Nacionales Españolas (1968), que fue paralizado a los pocos años debido entre otras razones a las consecuencias de la crisis económica de los primeros años de la Transición democrática.

Una vez pasados los inciertos años de la transición, se recupera el proyecto de autovía entre Sevilla y Huelva (1977), construyéndose, a los pocos años, un nuevo tramo entre Castilleja de la Cuesta y Sanlúcar la Mayor, inicialmente como una vía de doble calzada; posteriormente se realiza un nuevo proyecto para el desdoble de esta vía a cuatro carriles de circulación y prolongada hasta San Juan del Puerto (1979). Es una carretera de nuevo trazado, paralela a la carretera tradicional (N-431) pero desplazada un poco más al Sur.

Se puede considerar que esta actuación tuvo una importante incidencia territorial por diversas causas, tales como separarse de los núcleos urbanos o romper el parcelario rústico preexistente, aunque desde el punto de vista de la técnica de construcción caminera fue valorada como una actuación acertada. Esta carretera será la vía principal de Sevilla a Huelva (Autovía del Quinto Centenario o A-49), quedando el camino tradicional (N-431) como una ruta secundaria y alternativa para el acceso a Huelva, a los núcleos de población y a las nuevas áreas residenciales. Así pues Sevilla y Huelva estarán comunicadas por dos carreteras prácticamente paralelas, la carretera nacional N-431 al Norte y autovía A-49 al Sur.

²² Ver SISTEMA...CIUDADES.

²³ MONZÓN, A. 1994, pág. 755. Este autor considera que existe una contradicción importante en los fundamentos de la planificación reciente al pretender conseguir simultáneamente objetivos en cierto modo contradictorios. Actualmente se recurre a técnicas multicriterios cuando se intentan conjugar objetivos distintos.

²⁴ Ver DIEZ AÑOS ACTUACIONES. 1990, y también DIEZ AÑOS GESTIÓN. 1990. En estas obras se exponen detalladamente las principales actuaciones de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía en el período comprendido entre 1979 y 1989.



FIG. 6. La autovía A-92 en las proximidades del núcleo urbano de Sevilla (1992). Fuente: *Red estatal de carreteras de Sevilla. SEVILLA* (Red estatal). MOPU, 1992.

A finales de los años de 1980 no se había terminado de construir en su totalidad la autovía A-49. En 1986, tenía habilitadas dos calzadas entre Sevilla y el río Guadamar (18,9 km.) y el resto del camino, hasta Huelva con una sola calzada. Se terminará definitivamente como carretera con características propias de autovía en los años previos a la celebración de la Exposición Universal de 1992, como parte de la infraestructura creada en torno a dicho evento.

Esta autovía tiene una traza que recorre una zona ligeramente ondulada o llana, debido al carácter de los sedimentos neógenos marinos de naturaleza margo-limosa de la mayor parte de la comarca del Aljarafe y de la zona de transición situada entre la Marisma, el Campo y el Condado de Huelva. Es una autovía vallada y con caminos de servicios rurales a ambos lados en la mayor parte del recorrido, teniendo que salvar elementos territoriales importantes, como el río Guadamar, los arroyos Molinillo y Alcarrayón y el ferrocarril de Sevilla-Huelva.

Terminada la construcción de la Autovía del Quinto Centenario o A-49, se convierte, rápidamente, en el principal eje de comunicación con Huelva y en uno de los elementos estructurantes del ámbito provincial y regional, desplazando de esta función al antiguo camino de Huelva o carretera nacional N-431.

En el otro sector, en este mismo período, la carretera Sevilla a Málaga y Granada (N-334), estaba formalizada como autovía desde principios de los años setenta, aunque sólo en doce kilómetros, los comprendidos en el tramo entre Sevilla y Alcalá de Guadaíra (el proyecto se formula en 1966). La decisión política de articular internamente a Andalucía con un eje longitudinal y el hecho de considerar a Sevilla como capital regional van a tener una importante incidencia en la carretera que aquí se estudia.

Desde la Junta de Andalucía se planteaba a finales de los años setenta (1978) la necesidad de encontrar una vía que estructurase internamente la Comunidad en sentido longitudinal. La solución que dieron los técnicos en algunos primeros estudios territoriales y planteamientos generales no coincidió con los criterios que finalmente se aplicaron; en tanto los técnicos consideraban que el principal eje vertebrador de Andalucía debía de conectar Jerez-Antequera-Granada, los políticos pensaban que este eje debía conectar la capital regional, Granada, Málaga y Almería con los principales ejes regionales y extrarregionales²⁵. Se impone, finalmente,

²⁵ Ver un estudio realizado por la Junta de Andalucía llamado *FRANJA INTERMEDIA* de Andalucía en el año 1978.



FIG. 7. La red de carreteras de interés de la Comunidad Autónoma de Andalucía en los alrededores de Sevilla capital (1997) Fuente: *Mapa oficial de carreteras de Andalucía*. Sevilla (Hoja provincial). I.C.A. Junta de Andalucía.

esta última opción, aunque después de un proceso negociado entre el MOPU y la Junta de Andalucía que cambian las previsiones respecto a la provincia de Almería. Definitivamente se consideró que el mejor eje estructurante para la región era la carretera N-334, prolongada hasta Murcia por Puerto Lumbreras y en sentido opuesto hacia Huelva y frontera con Portugal, por la autovía A-49, aunque esta última no fuese una carretera de competencia autonómica²⁶. Este enfoque final recuperaría, en cierto modo, el sentido unitario, aunque sea parcial, del eje aquí estudiado.

En el ámbito metropolitano, la mejora de la accesibilidad que se produce con estas realizaciones camineras y la generalización del vehículo privado como medio individual de transporte, ha conducido, en un corto período, a una excesiva especialización en la función residencial a la franja próxima a la carretera de este estudio. Así, concretamente, en el Aljarafe, la situación

generada con estas mejoras de las comunicaciones ha creado la idea ilusoria de considerar esta zona un lugar privilegiado para la residencia permanente y la capital provincial como lugar donde realizar la actividad productiva, pero es sabido que la separación espacial entre la actividad productiva y la residencia convierten al desplazamiento en una necesidad insoslayable. En general, esta especialización espacial implica que los desplazamientos se tienen que realizar, por un sector importante de la población, a los mismos orígenes y destinos, por los mismos itinerarios y en la misma franja horaria, causando una importante saturación viaria (RUIZ REQUENA, A. 1995, pág. 362). La carretera que aquí se estudia ha padecido, en alguna medida, estos problemas, y no responde bien en la actualidad ni a las expectativas que el cambio de residencia había generado en cuanto a mejora en la calidad de vida ni a las necesidades de fluidez para los flujos de largo recorrido que atraviesan longitudinalmente Andalucía. Una de las consecuencias que se está produciendo en el Aljarafe es un caos viario de difícil solución si se mantiene el vehículo privado como única posibilidad de acceso; los antiguos espacios productivos están siendo ocupados, progresivamente, por nuevas áreas residenciales permanentes y populares que desplazan las anteriores funcio-

²⁶ Hay autores que consideraron, también, que esta no era la mejor opción para estructurar Andalucía. Ver AURIOLES MARTÍN, A. y LOZANO PEÑA, A. V. 1992, pág. 252, que se muestran disconformes con los criterios adoptados. Mantienen la tesis que; la carretera A-92 no integra a la región; no conecta la parte oriental con la parte occidental, sino en todo caso Sevilla con Granada, quedando marginados los territorios que rodean la autovía.

nes productivas y de residencia de verano de la burguesía sevillana (ÁLVAREZ SALAS, D. 1993, pág. 466).

Aún en la actualidad el Aljarafe conserva parte de su anterior función agraria, especialmente en el sector más occidental, pudiéndose ver una apreciable extensión de olivar en el valle del Riopudio, entre Gines y Espartinas, pero estas áreas productivas están siendo rápidamente disminuidas y relegadas a la zonas menos accesibles o peor comunicadas.

Entre Sevilla y Alcalá de Guadaíra, en el otro sector metropolitano, se está produciendo, también, un importante crecimiento urbano residencial e industrial que envuelve a esta carretera de Sevilla a Málaga y Granada (N-334), utilizándola como corredor principal. Por esta causa, se tuvo que rehacer parte del trazado para la construcción de la Autovía A-92, aprovechando los terrenos de dominio público de sus márgenes (Ver Fig. 6). En este caso se confirma plenamente la tesis general de que las carreteras, en las cercanías de los grandes núcleos de población, se comportan como importantes elementos direccionales de ocupación del territorio, pero sin embargo en los últimos años se muestran incapaces de generar espacios urbanos de calidad, imponiéndose, en gran medida, al planeamiento urbanístico municipal y condicionando decisivamente la ordenación territorial supramunicipal y regional (VALENZUELA MONTES, L. M. 2000, págs. 216-221).

A su vez, estos problemas pueden ser debidos, entre otras razones, a que la aglomeración urbana de Sevilla se ha configurado de forma espontánea y abierta, sin un modelo territorial vinculante y sin una nítida separación entre espacio urbano y rural, al no existir un planeamiento supramunicipal que defina usos y funciones. Ha predominado un enfoque funcionalista remedial, con el objetivo de atender la demanda de tráfico, y ha quedado en segundo término la buena forma urbana y los objetivos a más largo plazo. El resultado puede ser la creación de un nuevo espacio urbano de aglomeración, descentralizado, difuso, disperso y muy alejado de los patrones clásicos concentrados, que está generando, desafortunadamente, importantes problemas circulatorios, ambientales y sociales.

En general podemos concluir que a nivel comarcal y local, la carretera que aquí se estudia, recorre un espacio especialmente conurbado en sentido longitudinal, siendo uno de los ejes más significativos de la aglomeración urbana de Sevilla, pero desde hace algunos años, los problemas antes mencionados de congestión y saturación, han provocado que, actualmente, sea una vía que ha perdido calidad. (Ver Fig. 7).

También a escala regional su valor estructurante es muy significativo. Esta carretera está integrada en el eje más importante y continuo de toda Andalucía, ya que la recorre desde Ayamonte a Puerto Lumbreras, íntegramente convertido en autovía, enlazando las principales centralidades en el sentido Este-Oeste, las mayores ciudades de Andalucía y, hacia el Norte, con las Comunidades Autónomas limítrofes. En la actualidad es considerada por la Administración Autónoma el eje de mayor significación territorial de Andalucía (Ver Fig. 7).

La antigua carretera Alcalá de Guadaíra-Sevilla-Límite de la provincia de Huelva, posee actualmente, también, un significado a escala suprarregional de un rango muy superior, por formar parte de uno de los ejes de comunicación de la red transeuropea de transporte, con el importante papel de enlazar dos de las principales regiones transnacionales definidas por la Unión Europea, el Arco Atlántico y el Arco Mediterráneo.

Finalmente, si hubiera que destacar, en el momento presente, uno de los aspectos fundamentales de la carretera de Alcalá de Guadaíra a Huelva en su recorrido por la provincia de Sevilla, sería sin duda la evolución continua de su compleja y variada funcionalidad, aunque siempre expresando, a modo de carácter dominante, su naturaleza urbana.

A lo largo de más de ciento cincuenta años, se ha mostrado como un eje con capacidad suficiente para organizar el espacio provincial en el sentido Este-Oeste, y generar una compleja y densa estructura viaria en su entorno, que ha marcado el territorio, dejando múltiples signos y huellas que es posible rastrear aún en la actualidad, convirtiéndose por tanto en un elemento que ayuda a entender el orden territorial provincial y regional.

B I B L I O G R A F Í A

- ÁLVAREZ SALAS, D. (1993): «Sistema viario para el desarrollo de un área metropolitana de Sevilla», págs. 465-469 en: *XII Congreso Mundial IRF*. Madrid 1993, España 16-21 mayo. Ponencias, vol. I. Ed. Asociación Española de Carreteras. Madrid.
- ANDALUCÍA, la OBRA PÚBLICA en los 90 (1994): Consejería de Obras Públicas y Transporte. Junta Andalucía. Sevilla. 2 vol. 140 págs.
- ANES ÁLVAREZ, G. (1978): «La agricultura española desde comienzo del siglo XIX hasta 1868. Algunos problemas», págs. 214-246 en: *Historia económica de España*. Dirección Juan Hernández Andreu. Madrid.
- APARICIO MOURELO, A. C. (1993): «Autopistas y ciudad: ¿una reconciliación posible?», págs. 7-18 en: *Revista OP* nº 3.324, septiembre 1993. Madrid.
- ARENAS POSADAS, C. (1995): *Sevilla y el Estado. Una perspectiva local de la formación del capitalismo en España (1892-1923)*. Sevilla, 335 págs.
- AURIOLES MARTÍN, A. y LOZANO PEÑA, A. V. (1992): «La incorporación de Andalucía a la España en crecimiento. Elementos comunes y singulares», págs. 235-258 en: *Ejes territoriales de desarrollo: España en la Europa de los noventa. VI Jornadas de Alicante sobre Economía Española*. Madrid, 534 págs.
- BERNAL, A. M. y ARENAS, C. (1992): «Sevilla: el difícil despegue de una ciudad de provincia», págs. 265-294 en: *Las ciudades en la modernización de España. Los decenios interseculares. VIII Coloquio de Historia Contemporánea*. Madrid, 474 págs.
- CABO, A. (1980): «Condicionamientos geográficos», págs. 1-181 en: *Edad Antigua. Historia de España Alfaguara*. 6ª ed. Alianza Editorial. Madrid. vol. I, 447 págs.
- COMÍN COMÍN, F. et al. (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles. La era de las concesiones a las compañías privadas*, Madrid, vol. I, 403 págs.
- DELGADO BUJALANCE, B. (2001): *Cambios en el paisaje del escarpe oriental del Aljarafe*. Tesis Doctoral inédita. Universidad de Sevilla.
- DIEZ AÑOS de ACTUACIONES de la Consejería de Obras Públicas y Transporte: (1979-1989): Sevilla (1990): Sevilla, 84 págs.
- DIEZ AÑOS de GESTIÓN: memoria 1979-1989 (1990): Ed. Consejería de Obras Públicas y Transporte. Junta de Andalucía. Sevilla, 409 págs.
- ESCALONA, A. I. (1993): «Los sistemas de transporte en el espacio mundial», págs. 302-323 en: *Geografía General II. Geografía Humana*. Madrid, 372 págs.
- FRANJA INTERMEDIA de Andalucía (1978): Dirección General de Ordenación del Territorio y Carreteras. Ref. D.G. 47 Est. 117/1 y 2, (inédito).
- GARCÍA ÁLVAREZ, J., GÓMEZ MENDOZA, J. y MATA OLMO, R. (2000): «Los geógrafos y la regionalización política de España», págs. 281-299 en: *Vivir la diversidad en España. Aportación Española al XXIX Congreso de la Unión Geográfica Internacional*, Seúl 2000. Madrid, 665 págs.
- GARRABOU, R. y SANZ FERNÁNDEZ J. (1985): «Introducción», págs. 7-91 en: *Historia agraria de la España Contemporánea 2. Expansión y crisis*. Barcelona, 542 págs.
- HAGGETT, P. (1976): *Análisis locacional en la geografía humana*. Barcelona, 434 págs.
- HERNÁNDEZ LUIS, J. A. (1993): *Transporte y red viaria en la isla de La Palma*. Las Palmas de Gran Canaria, 581 págs.
- IZQUIERDO BARTOLOMÉ, R. (1991): *Las infraestructuras de transporte en el contexto del mercado interior de 1993*. Jaén, 49 págs.
- IZQUIERDO BARTOLOMÉ, R. (1994): «El transporte y su relevancia en el contexto económico y social», págs. 29-94 en: *Transporte. Un enfoque integral*, Madrid, 943 págs.
- MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transporte en España. 1750-1850. La red viaria*. Madrid, vol. I, 376 págs.
- MARÍN DE TERÁN, L. (1980): *Sevilla: centro urbano y barriadas*. Sevilla, 118 págs.
- MONZÓN, A. (1994): «Planificación del transporte», págs. 741-794 en: *Transporte. Un enfoque integral*, Madrid, 943 págs.
- NARDIZ ORTIZ, C. (1993): «Los caminos medievales: una forma distinta de ocupación del territorio», págs. 25-41 en: *OP, Caminos I*, nº 25. Barcelona.
- OJEDA RIVERA, J. F. (2000): *Ilustración, contemporaneidad y territorio*. Sevilla.
- PERÁN TORRES, G. (1988): *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del siglo XVIII. Una estructura viaria preindustrial*. Tesis doctoral. Madrid, 504 págs.
- ROMÁ PUJADA, J. F. y FONT, J. (1998): *Ordenación y planificación territorial*. Madrid, 399 págs.

RUIZ REQUENA, A. (1995): *Sistemas de Transporte*. Madrid, 488 págs.

SISTEMA de CIUDADES de Andalucía (1986): Ed. Consejería de Obras Públicas y Transporte, Junta de Andalucía. Sevilla, 2 vol.

TEDDE DE LORCA, P. (1990): «Una aportación histórica: incidencia de la infraestructura del transporte en el desarrollo andaluz», págs. 21-27 en: *Jornadas. La nueva situación ferroviaria y sus efectos regionales en Andalucía*. Madrid, 385 págs.

TERÁN, F. (1978): *Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible*. Barcelona, 662 págs.

VALENZUELA MONTES, L. M. (2000): *Accesos y formas urbanas en las ciudades medias andaluzas*. Tesis Doctoral. Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Dpto. de Expresión Gráfica Arquitectónica y en la Ingeniería. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad de Granada, (inédito).

ZOIDO NARANJO, F. (1998): «Geografía y Ordenación del territorio», págs. 19-31 en: *Iber. Didáctica de las Ciencias Sociales, Geografía e Historia*, nº 16. Barcelona.

ZOIDO NARANJO, F. (2000): «La ordenación del territorio, a distintas escalas», págs. 595-618 en: GIL OLCINA, A. y GÓMEZ MENDOZA, J. (coordinadores) *Geografía General de España*. Barcelona Cap. XXIV.

FUENTES

A. Cartográficas

ANDALUCÍA (1996): *Mapa de carreteras de Andalucía*. Escala 1:400.000. Consejería de Obras Públicas y Transporte. Junta de Andalucía.

ESPAÑA (1902): *Mapa de España. Formado por el Excmo. Señor. Mariscal de Campo Ibáñez e Ibáñez de Ibero con motivo de la división del territorio en zonas militares para situar las reservas y depósitos del ejército*. Publicado en 1884 y reproducido en 1902. Escala 1:1.500.000.

PORTUGAL (1750): *Mappas particulares das diversas Provincias de Portugal, do Patriarcado de Lisboa, e do Reino de Algarve*. Escala 1:440.000. I.C.A. Junta Andalucía. Ref. 88-000186.

SEVILLA (Provincia) (1906): *Carta de la provincia de Sevilla*. Fernando Baser. Escala 1:450.000. I.C.A. Junta Andalucía. Ref. 507.

SEVILLA (Provincia) (1972): *Sevilla*. Formado y editado por el Servicio Geográfico del Ejército. Mapa topográfico. Escala 1:400.000. I.C.A. Junta Andalucía. Ref. 1007.

SEVILLA (Provincia) (1997): *Mapa oficial de carreteras de Andalucía*. Escala 1:200.000. I.C.A. Junta Andalucía.

SEVILLA (Red estatal) (1992): *Red estatal de carreteras de Sevilla*. Escala 1:15.000. Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

B. Documentales

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE SEVILLA. Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones (A.H.P.S.). Cajas 13.200, 13.157, 13.303, 13.309, 13.338 y 13.428.

ARCHIVO DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DE ANDALUCÍA OCCIDENTAL. Delegación provincial de Sevilla. Ministerio de Fomento (A.D.C.A.O.). Entrepáño 1, nº 18 y Entrepáño 2, nº 83.

ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN CIVIL DEL ESTADO. Obras Públicas y Urbanismo. Ministerio de Educación y Cultura (A.G.A.). Tomo 8. Sig. 2.956.