

Historia del tren



Quién nos iba a decir que las únicas vías que iban a recorrer nuestra ciudad iban a ser las del tren de carga de mineral de San Juan Bautista que conectaba el antiguo y extinto Muelle de Hierro con la Mina del Peñoncillo.

Ahora que Fomento ha anunciado un estudio para que el tren de cercanías llegue hasta Marbella es el momento propicio para abrir el debate sobre la realidad de una Marbella aislada por ferrocarril. Lo único que sorprende de este anuncio del Ministerio, además de llegar sospechosamente en inicio de la carrera electoral primero con las europeas en mayo

de este año y en mayo de 2015 con las municipales, es que se afirme que no había ningún estudio serio detrás ¿entonces todos los estudios anteriores para que sirvieron, incluido las perforaciones que se realizaron? Los estudios y los datos están ahí como los recoge el propio PGOU y el posterior promovido por el lobby Ferrmed para dar testimonio que el tren estuvo a punto de llegar de nuevo a Marbella.

Entre los estudios tenemos el proyecto del **Corredor Litoral** que era una apuesta conjunta del Estado y de la Junta donde esta última asumía el desarrollo y ejecución de los proyectos y obras entre Estepona y San Pedro de Alcántara. En marzo de 2009 arrancó con un estudio informativo del ente público de gestión "Ferrocarriles de Andalucía" y que están recogidos en el actual PGOU de Marbella donde nos describe los parabienes de este proyecto ferroviario y del soterramiento de San Pedro «El Plan General realizará un análisis exhaustivo de integrar estos proyectos dentro del **nuevo modelo de ciudad sostenible, con calidad ambiental, eficiente energéticamente y accesible para todos los ciudadanos**».

Este estudio de la Junta de Andalucía estimaba el coste total del proyecto en unos 4.000 millones el trazado del corredor ferroviario de la Costa del Sol, Málaga-Algeciras y **unos 100 millones de pasajeros previstos al año**. Este proyecto comprendía la construcción de la infraestructura (túneles y estaciones) como el montaje de la vía y la implantación de los sistemas e instalaciones ferroviarios. Estamos hablando de unos 139 km. El tramo entre Estepona y Fuengirola tenía una longitud de 56,2 km. con más del 90% soterrado y un coste de 3.600 millones. Cantidad que entonces no parecía desorbitada hasta la llegada de la crisis actual. Hoy a muchos les parece descabellado incluso en Marbella pero si tenemos en cuenta que el presupuesto para la construcción de infraestructuras ferroviarias sólo de Alta velocidad entre 2005-2010 ascendió a 23.564 millones de euros (datos de ADIF) no resulta tan alta la cifra del Corredor Ferroviario sobre todo si pensamos en su ocupación, sobre 100 millones de pasajeros entre Málaga y Algeciras. Otro dato, la financiación del Plan Estratégico de Infraestructuras para el Transporte (PEIT) 2005-2020 tenía una estimación económica para el transporte por ferrocarril, excepto actuaciones urbanas, de 108.760 millones.

Volviendo a este proyecto, suponía ofrecer **servicios ferroviarios de Cercanías y Express** entre los principales núcleos urbanos de la Costa como una manera de aliviar las aglomeraciones del tráfico rodado y evitar la excesiva dependencia del automóvil. El PGOU describe el resultado de este estudio en su demanda concluyendo que **9 millones de desplazamientos que se realizaban en coche lo harían por ferrocarril**, lo que nos da una idea del cambio de paradigma en el transporte en Marbella. Este Estudio Informativo incluía un total de 7 estaciones: sobre la Bajadilla y el Polígono Industrial La Ermita se situaba la Estación Principal con apeaderos en Marbella Oeste junto al Pirulí, Puerto Banús, San Pedro de Alcántara, Los Monteros junto al Hospital Costa del Sol, Las Dunas y Calahonda. Lo importante para estos cálculos es que existen muchas personas que utilizan su vehículo por no tener alternativas debido a las malas combinaciones del transporte público y su servicio.

En este proyecto de la Junta incluso se llegó a adjudicar el diseño de siete estaciones del Corredor Ferroviario de la Costa del Sol Occidental a los arquitectos Joao Alvaro Rocha y Francisco Mangado Beloki.



El proyecto, en plena crisis económica, finalmente se paró por falta de financiación de la Junta que se intentó solucionar buscando financiación en el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y de forma alternativa con la firma de un acuerdo entre el gobierno de la Junta y el ministerio de Fomento para crear una sociedad mixta que incentivara la participación de capital privado. No se llegó a firmar y ahí quedó este proyecto, aparcado.

En 2012 hubo un anuncio de Ferrmed (un lobby que aglutina 150 empresas e instituciones para impulsar las redes transeuropeas de transporte) de un nuevo trazado que iría por el norte de la población, me imagino coincidiendo con el trazado que se pretendía con el nuevo sistema viario junto a Sierra Blanca y que con acierto el PGOU aseguraba entrar en contradicción con la idea fundamental del sistema de transportes de la Costa del Sol como es potenciar el transporte colectivo de viajeros frente al uso particular. Valga este intento de ataque constante a Sierra Blanca para dar mi opinión en este sentido. Sierra Blanca y sus proximidades deberían quedar libre de cualquier “bocado” de este tipo de infraestructuras y, por supuesto, de desarrollos urbanísticos. Es nuestro patrimonio natural por excelencia para sus ciudadanos y sus turistas y, por tanto, deberíamos mantenerlo intacto de cualquier iniciativa que pretenda ocuparlo. Afortunadamente y tras la presión entonces de una plataforma ciudadana el redactor del PGOU de 2010 aceptó la alegación conjunta para dejar libre las faldas de Sierra Blanca de los planes de infraestructuras tanto del POT de 2006 como del PGOU del 86 entre otros.

Volviendo al **proyecto de Ferrmed o Gran Eje FERRMED**, esta iniciativa fomenta un corredor ferroviario para el transporte de mercancías por Europa. En España y Francia el trazado discurre por el litoral del mediterráneo y llega hasta Estocolmo teniendo como objetivo principal facilitar el comercio entre Europa y Asia, y Europa y América. A Marbella nos afectaba: una de las estaciones estaba en nuestra ciudad junto con Algeciras, Málaga, Motril y Almería. El coste era mucho mayor, en torno a 7.500 millones debido a la orografía del terreno. Finalmente no salió adelante por no conseguir los fondos de la Unión Europea, por lo menos en el trazado de la continuación del antiguo Corredor Mediterráneo desde Almería a Málaga, Granada y Cádiz por la costa y proyectándose finalmente por el interior. En Málaga pasa por Antequera.



Hasta aquí la historia más actual de los intentos de traer el ferrocarril a Marbella. Habrá otros pero los desconozco.

Traer esta cuestión del tren es importante para nuestra ciudad porque creo que debe ser un tema del que hay que debatir en profundidad para planificarlo en las mejores condiciones.



En este debate habrá diferentes opiniones. Yo he podido apreciar en estos días algunas de ellas. Aquellos que afirman que es un proyecto inviable debido a la densidad urbanística de la Costa del Sol y al coste de soterrarlo. Otros defienden que un destino turístico como Marbella no puede renunciar a esta infraestructura que permitiría a nuestros turistas desplazamientos más rápidos y cómodos. Los hay que hablan de fantasía política. Opiniones como que un destino de lujo de Marbella debe alejar este medio de transporte que lo hace demasiado accesible. O trazados más “viales” como el de Álora a Ojén son otra alternativa más viable.

En la redacción del PGOU y como uno de sus principios fundamentales, está el evitar el crecimiento de la red arterial, que resuelve las necesidades de desplazamiento por el territorio a través del automóvil, por ello se propone potenciar y mejorar el transporte colectivo, sobre todo del ferrocarril, y una adecuada localización de las nuevas actividades urbanas en relación con éste.

Y no se queda ahí, el actual Plan General de Marbella asegura que no sólo asume sino que considera imprescindible la construcción del corredor ferroviario que a iniciativa de la Junta de Andalucía uniría la capital provincial con Algeciras y que tendría en Marbella un referente fundamental. La propuesta desarrollada, tras un análisis de alternativas, consiste en la construcción de un ferrocarril de altas prestaciones, con un trazado que se apoya fundamentalmente en la A-7, y que permitirá compaginar las comunicaciones de largo recorrido con las internas de la costa y de ésta con la capital provincial y el Aeropuerto Internacional "Pablo Picasso.

Los que reclamamos **la sostenibilidad de Marbella como estrategia de futuro para nuestro destino turístico y modelo de ciudad** no podemos obviar el ferrocarril como uno de sus pilares necesarios para construir una ciudad más amable.

No sólo son razones de sostenibilidad lo que debe justificar la llegada del ferrocarril ni razones patriotas como la de ser el único municipio de España con más de 100.000 habitantes sin estación ferroviaria. La masificación de nuestras carreteras sobre todo en épocas estivales es palpable y un aspecto bastante negativo para nuestros turistas y para nosotros que lo sufrimos igualmente. Una solución sería más carreteras. En otros países como Francia lo tuvieron claro partiendo de la siguiente hipótesis: más carreteras con más viales provoca un mayor uso del vehículo particular que a la larga termina por colapsar de nuevo las carreteras. De ahí que la tendencia de la Unión Europea y de muchos países es la apuesta por el transporte colectivo donde el tren gana puntos por ser el más sostenible.

La sostenibilidad del tren frente al coche y otros transportes es evidente. Admite más capacidad, es más eficiente porque contamina menos y ocupa menos suelo. Es más rápido y seguro. Los datos lo demuestran y por eso la Unión Europea aprobó ya en 2001 el Libro Blanco del Transporte con el inusual título de **“La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”** donde impulsaba un cambio modal hacia el ferrocarril ¿por qué? Los datos son contundentes: circulando a 80 km/hora, una autopista de tres carriles por sentido permite el paso de 24.000 personas por hora, a igual velocidad, una doble vía electrificada, que ocupa dos veces y media de suelo menos, permite transportar 40.000 personas por hora. Presenta una mejor eficiencia energética por kilovatio consumido e igual distancia. El AVE transporta 170 viajeros, 90 el de cercanías, 54 el autobús o un coche particular 34 y el avión 20 pasajeros. Más datos que reafirman la eficiencia del tren es que por cada litro de combustible el tren tiene una capacidad de carga más de 100 veces la de un avión, casi 4 veces la de un camión o 14 veces la de un coche. El tren es capaz de transportar 320 Tm. Km. por litro de combustible. Y respecto a la contaminación los automóviles y camiones producen más del 80% de las emisiones de CO2 por el transporte. Un viajero que opta por el tren emite a la atmósfera 3,6 veces menos dióxido de carbono, 400 veces menos de compuestos orgánicos volátiles y 900 veces menos de monóxido de carbono que el viajero que opta por el coche particular.

Respecto a la viabilidad económica del proyecto que en los foros se ha comentado, con todo su derecho, que este no es posible por su alto coste. Es curioso que hace unos años era viable. También es verdad que en este país se han construido obras faraónicas muchas de ellas fantasmas, como el aeropuerto de Ciudad Real, que ha dejado al bolsillo del contribuyente un agujero de 6.000 millones, tan sólo si hablamos sólo de 30 de estas obras. Ahora que tanto se habla de rentabilidad, beneficios y eficiencia creo que se confunden algunos conceptos. Los servicios públicos, y el transporte es uno de ellos, no deben ser rentables, son servicios públicos. Sí deben ser eficaces y eficientes, en eso todos podemos estar de acuerdo y de algo espero que

sirva la crisis ¿pero acaso unos servicios sociales deben ser rentables? Deben funcionar como un reloj y consumir los recursos justos y necesarios. Por tanto hablamos de una **rentabilidad social** frente a una rentabilidad económica. Otra cuestión cosa es que un servicio público se use por un número suficiente de ciudadanos. En este corredor ferroviario hablamos de 100 millones de usuarios. No estamos hablando de obras fantasmas o faraónicas luego infrutilizadas.

El ferrocarril suele ser un ejemplo de rentabilidad social. Un proyecto es rentable socialmente cuando provee más beneficios a la sociedad en general, independientemente de su rentabilidad. Una línea es rentable económicamente si los ingresos que obtiene a través de la venta de billetes es mayor que los gastos, mientras que es rentable socialmente si lo que la sociedad ahorra con la esa línea (el coste del desplazamiento en coches particulares u otros medios, el menor tiempo dedicado al transporte, etc.) es mayor que los gastos que genera la infraestructura. Es aquí donde tiene que empezar el debate del tren a Marbella más que sobre su rentabilidad económica o su alta inversión.

El hecho de que no tengamos parada de tren en Marbella se debe a una mala planificación urbana y del territorio en el momento en el que empezaron los primeros desarrollos urbanísticos de la Costa del Sol por el boom turístico. Momento en el cual sí llegó el tren de cercanías a Fuengirola y no a Marbella. Presupuestariamente estamos en crisis, es así y es una realidad pero la salida de la crisis está cerca y si entonces era viable, lo será nuevamente cuando nuestra economía y las arcas de las administración mejoren y esa es la razón por la que hoy se debe planificar y presionar analizando seriamente sus “viabilidades”.

Pero hay un tema a tener en cuenta, si los ciudadanos de Marbella junto con los de Estepona o Algeciras no lo exigimos jamás se realizará tan sólo se convertirá en cantos de sirena recurrentes en época electoral.

En un escenario donde los combustibles fósiles están condenados a desaparecer en un plazo no demasiado largo y el cambio climático amenaza la habitabilidad en nuestro planeta no es una quimera pedir que el tren llegue a Marbella sino una necesidad del siglo XXI donde la sostenibilidad tiene que dejar de ser una entelequia para convertirse en una realidad y un eje estratégico del nuevo modelo de ciudad.

Javier Lima Molina

Socio fundador y Presidente de la Asociación Marbella Activa

Autor última fotografía: José Miguel Lima Alba. Socio Activo de Marbella Activa