

Juan Carlos Márquez Villora,  
Rosario Navalón-García y  
J. Leonardo Soler Milla  
(editores científicos)

# Comercio y comunicaciones en el corredor del Vinalopó

Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó



Elda (Alicante)



**Comercio y comunicaciones  
en el corredor del Vinalopó**

**Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó**



Juan Carlos Márquez Villora,  
Rosario Navalón-García y  
J. Leonardo Soler Milla  
(editores científicos)

# Comercio y comunicaciones en el corredor del Vinalopó

Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó

15, 16 y 17 de noviembre de 2019  
Elda (Alicante)



Patrimonio y  
Memoria Histórica  
Ayuntamiento de Elda



Universitat d'Alacant  
Universidad de Alicante



MOSAICO  
ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL

CEL  
Centre d'Estudis Locals del Vinalopó

## ORGANIZA

Ayuntamiento de Elda (Concejalía de Patrimonio Histórico)

## COLABORAN

Sede Universitaria de Elda (Universidad de Alicante)

Museo del Calzado de Elda

Asociación Mosaico. Amigos del Patrimonio Histórico y Cultural de Elda

Centre d'Estudis Locals del Vinalopó

## EDICIÓN CIENTÍFICA Y COORDINACIÓN

Juan Carlos Márquez Villora, Rosario Navalón-García y J. Leonardo Soler Milla

## COMITÉ CIENTÍFICO

José Vicente Cabezuelo Pliego (Universidad de Alicante)

Gabino Ponce Herrero (Universidad de Alicante)

José Antonio López Mira (Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte)

Juan Antonio Barrio Barrio (Universidad de Alicante)

Rosario Navalón-García (Universidad de Alicante)

© los autores, 2021

© de esta edición: Ayuntamiento de Elda

ISBN: 978-84-87962-30-1

Depósito legal: A 547-2021

Fotografía de la cubierta (colección Ernesto Navarro Alba-Vicente Rico Pérez): Panorámica de Elda, tomada junto a la vía del tren, fechada probablemente entre 1920-1925. En primera instancia, se aprecia circulando una locomotora MZA serie 1001/1030-RENFE serie 040-2441/040-2468 del fabricante alemán Henschel, construida entre 1911 y 1913. Agradecemos a Fernando Cánovas Santos, Maquinista Jefe de Tren de RENFE, la identificación de la máquina.

Imagen de la contracubierta: Túnel de Elda. Detalle del grabado en blanco y negro titulado «Inauguración del camino de hierro de Alicante a Madrid», aparecido en la revista *L'illustration, Journal Universel*, página 377, con el siguiente pie: *Souterrain de Elda, 3<sup>e</sup> Station après Alicante*. Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid-Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Jean Laurent, fotógrafo; Adolphe Rouargue, dibujante, 1858).

Diseño y maquetación: Marten Kwinkelenberg

Impresión y encuadernación: Quinta Impresión, S. L.

El Ayuntamiento de Elda no se hace responsable de las opiniones expresadas por los autores de las contribuciones contenidas en esta publicación

# Índice

<b>Presentación</b> .....	11
<i>Juan Carlos Márquez Villora, Rosario Navalón-García y J. Leonardo Soler Milla</i>	
<b>La relación entre infraestructuras de transporte y desarrollo socioeconómico en el Vinalopó: pasado y futuro</b> .....	23
<i>Armando Ortuño Padilla y Jairo Casares Blanco</i>	
<b>La consolidación del valle del Vinalopó como corredor de comunicaciones: la implantación de la línea ferroviaria Madrid-Alicante</b> .....	39
<i>Olga Grao-Gil</i>	
<b>La arquitectura de las estaciones de ferrocarril de la línea Almansa-Alicante en los municipios del Medio y Alto Vinalopó</b> .....	65
<i>Miguel Valero Mateu</i>	
<b>Economía y dinámica comercial romana en el territorio de <i>Ilici</i> (siglos III a.C.-V d.C.)</b> .....	87
<i>Jaime Molina Vidal</i>	

<b>Aproximación a la historia de un enclave portuario. El caso de Santa Pola (Alicante) desde la Antigüedad a la Alta Edad Media .....</b>	<b>115</b>
<i>Juan Francisco Álvarez Tortosa, Raquel Bujalance Silva y Daniel Mateo Corredor</i>	
<b>Del campo a la tienda, el mercado y el puerto en la Baja Edad Media. Los procesos de comercialización en el Vinalopó y el sur del reino de Valencia .....</b>	<b>143</b>
<i>Carlos Crespo Amat y J. Leonardo Soler Milla</i>	
<b>Comerciantes y vitivinicultores franceses en Sax en la segunda mitad del siglo XIX: los Gaubert y los Ribeill .....</b>	<b>163</b>
<i>Vicente Vázquez Hernández y Alberto Ochoa García</i>	
<b>El vino de Villena y su comercialización (1854-1907) .....</b>	<b>185</b>
<i>Jesús García Guardiola</i>	
<b>Antonio Pérez Sirvent (Elda, 1864-1919). Influencia norteamericana en la industrialización y comercialización del calzado en España .....</b>	<b>199</b>
<i>Miguel Ángel Guill Ortega</i>	
<b>Vicisitudes del puente del Baño en Aspe: un enlace crucial en las comunicaciones del Medio Vinalopó.....</b>	<b>225</b>
<i>Gonzalo Martínez Español</i>	
<b>De Mercado medieval a Fiestas del Medioevo (Villena, Alicante) .....</b>	<b>255</b>
<i>Samuel Martínez Martínez y Rosario Navalón-García</i>	



# **La relación entre infraestructuras de transporte y desarrollo socioeconómico en el Vinalopó: pasado y futuro**

Armando Ortuño Padilla

Universidad de Alicante, Departamento de Ingeniería Civil

Jairo Casares Blanco

Ingeniero Técnico de Obras Públicas

## **Resumen**

En la actualidad, alrededor de 170.000 personas residen en el histórico corredor del Vinalopó. Su pasado y el marcado carácter industrial y exportador de sus ciudades no pueden entenderse sin su localización estratégica en el eje de comunicación entre la ciudad de Alicante y el resto de la península.

En este artículo se analizará la importancia de las infraestructuras de transporte en el desarrollo socioeconómico del corredor del Vinalopó. Este repaso servirá para interpretar el impacto de las infraestructuras en su contexto histórico, incidiendo especialmente en el papel que ha jugado el transporte terrestre en la evolución de esta zona hasta el presente, así como su posible rol en el futuro de estas comarcas.

Desde la aparición disruptiva del ferrocarril y la expansión de la red ferroviaria en el siglo XIX hasta la hegemonía del transporte por carretera en los últimos sesenta años, las infraestructuras de transporte han moldeado y matizado el desarrollo económico y social del corredor del Vinalopó.

Tras una mirada al pasado, se hacen patentes los desequilibrios actuales en los modos de transporte terrestre, de los que surgen los retos y oportunidades actuales. Una apuesta decidida por el ferrocarril es imprescindible para aumentar la competitividad del corredor y la calidad de vida de sus residentes, impulsando el corredor del Vinalopó mediante una potente línea de cercanías para viajeros y la implementación de intercambiadores para mercancías. Además, se precisa mejorar los niveles de servicio de la actual autovía A-31 mediante la ejecución del tercer carril.

**Palabras clave:** ferrocarril, carreteras, intercambiador, desarrollo, competitividad.

## 1. El corredor del Vinalopó: orígenes y aparición del ferrocarril

A principios del siglo XIX, la sociedad española se encontraba atrasada respecto de la gran transformación económica, social y demográfica que se sucedía en buena parte de Europa gracias a la Revolución Industrial (Fernández, 1998). Si bien es cierto que aparecían atisbos de cambio, la inestabilidad política y social sufrida en estas décadas, la falta de materias primas como el carbón o la situación geográfica periférica de España respecto a Europa Central, impedían que esta revolución se expandiera por el país como en el resto del continente.

Como consecuencia de ello, la mayor parte del país seguía dedicándose a la agricultura, ocupando a dos terceras partes de la población, y sin apenas incrementos de productividad, pues se utilizaban herramientas totalmente desfasadas y sin avances técnicos significativos (Prats *et al.*, 1997; Palafox, 1999).

Para este tiempo, el valle del Vinalopó ya contaba con algunos focos demográficos y comerciales referentes para la provincia de Alicante. Su cercanía al puerto alicantino favoreció el comercio de productos agroalimentarios con otros puertos del litoral mediterráneo español y otros países europeos, además de la importación de productos básicos para el abastecimiento de la población (Salom, 1992).

Por ejemplo, se puede destacar el papel que desempeñaba el municipio de Villena, pues a mediados del siglo XIX contaba con más de 10.000 habitantes y despuntaba por su producción de vino, grano, legumbres, aceite o sal. También cabe mencionar los municipios de

Monóvar, de 10.000 habitantes, y Elda, con más de 4.500 habitantes, donde también se producían alimentos como trigo, maíz, aceite, vino, cebada, hortalizas o fruta, además de existir una pequeña actividad industrial relacionada con la fabricación del papel y del esparto trabajado.

La producción agroalimentaria y la incipiente producción industrial se comercializaban a través del eje viario existente de Albacete a Alicante que recorría el actual corredor del Vinalopó pasando por Villena, Elda o Monforte del Cid, y que conectaba tanto con Castilla como con el eje viario Alicante-Murcia-Andalucía gracias al camino entre Monforte y Elche. Por otro lado, estos viarios también permitían importar productos básicos para los habitantes del Vinalopó, además de ser paso obligado de importantes flujos comerciales peninsulares como fue el caso del trigo que se transportaba desde Castilla hasta el puerto de Alicante para distribuirlo por cabotaje al resto de puertos mediterráneos (Ortuño, 2008). Sin duda, estos aspectos indujeron a los habitantes del corredor a favorecer su vocación comercial y exportadora tan presente durante los dos últimos siglos.

En este marco, se produjo la mayor revolución en el transporte hasta la fecha: la aparición del ferrocarril. Un medio de transporte terrestre regular, rápido y barato en comparación con los sistemas tradicionales de tracción animal, que hizo aumentar el tráfico de mercancías entre las zonas de cultivo o producción hasta los focos de consumo y los puertos (Ortuño y Casares, 2017).

Fue durante la segunda mitad del siglo XIX, y especialmente en las décadas de los cincuenta y sesenta, cuando se produjo la gran expansión del ferrocarril en la península, conectando las principales ciudades del país. Este medio supuso una enorme revolución en el transporte terrestre (Comín *et al.*, 1998; Aguilar y Vidal, 2002).

Así, en 1858 se culminó la conexión entre Almansa y Alicante, dando continuidad a la línea ya existente desde Madrid. Ésta fue la primera línea ferroviaria que conectó la capital española con el Mediterráneo, con un total de 453 kilómetros de longitud ejecutada por la compañía MZA (Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante). Un año después, finalizaron las obras del tramo entre Játiva y



Figura 1. Fragmento del mapa de la provincia de Alicante. Fuente: Martín Ferreiro, 1864. Biblioteca Virtual de Defensa.

Almansa que permitió conectar Madrid con Valencia. Posteriormente, en 1867, acabaron las obras de la línea Valencia-Tarragona, uniendo así la Comunidad Valenciana con Cataluña (Wais, 1987).

El trazado escogido por la compañía MZA para conectar Madrid con Alicante discurrió a través del corredor del Vinalopó, construyendo estaciones de paso en Villena, Sax, Elda, Monóvar y Novelda, extendiéndose hasta este último municipio de forma paralela a la carretera entre Albacete y Alicante.

Sin duda, esta red fue clave en el desarrollo acaecido en las últimas décadas del siglo XIX, pues a las mejoras en los rendimientos de los cultivos de la agricultura valenciana se sumó el nuevo modo de transporte que posibilitaba la reducción de costes de transporte y su intercambio comercial, lo que favoreció que el comercio de productos agroalimentarios creciera considerablemente.

El ejemplo más claro de ello fue el municipio de Villena, pues el *boom* vinícola ocurrido en la década de 1880 –aumento de cultivos,

de producción de vino y de exportaciones— se vio notablemente favorecido por la conexión ferroviaria con el puerto de Alicante. La importancia de Villena en la comercialización del vino se incrementó con la apertura a finales del siglo XIX de la línea ferroviaria de vía estrecha Villena-Alcoy-Yecla, que conectaba con importantes focos de producción vinícola como Yecla o, posteriormente, a principios del siglo XX, con Jumilla.

A través de esta última conexión, la producción vinícola murciana se exportaba vía puerto de Alicante mediante trasbordo de la mercancía en Villena, lo que multiplicó la influencia de este municipio en la comercialización de este producto, incrementándose el transporte de vinos de 13.600 toneladas en 1886 a 48.000 en 1891, tras la apertura de la conexión ferroviaria a Yecla en 1887 (Ortuño, 2008). De hecho, la población villenense pasó de unos 10.000 habitantes a mitad del siglo XIX a más de 17.000 para la década de 1930. Si bien es cierto que aquella época de bonanza del sector vinícola se apagó a principios del siglo XX, la posición estratégica de Villena en la exportación de productos alimenticios le continuó otorgando una relevancia significativa en el ámbito comercial.

En ese mismo periodo se produjo en Elda una importante revolución, ya que en las últimas dos décadas del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX emergió la actividad manufacturera relacionada con el tratamiento del esparto en el calzado, creándose numerosos talleres a tal fin y escapando de este modo de la crisis del sector agrario. De hecho, durante ese periodo, el municipio pasó de unos 4.500 habitantes a más de 13.000 habitantes, posicionándose como una importante ciudad de la provincia.

Cabe destacar que, en el caso de Elda, la presencia del ferrocarril no fue vital para su expansión comercial como sí lo fue para Villena. Si bien es cierto que la presencia de esta importante conexión terrestre fue un factor positivo para la ciudad al facilitar la comercialización de excedentes industriales, el auge de la industria del calzado se produjo más de dos décadas después de la llegada del ferrocarril, por lo que no se pueden relacionar directamente estos hechos como causa y efecto, sino que esta industrialización se relaciona más con la especialización

de la mano de obra y su elevada productividad relativa frente a otros focos de producción zapatera.

Sin embargo, aunque el corredor del Vinalopó permitía que los municipios de su entorno tuviesen una posición privilegiada para conectar con la península respecto a otras zonas de la provincia o del país donde la accesibilidad era todavía precaria, España seguía prácticamente aislada de Europa en términos de transporte terrestre. Este aislamiento, debido hasta cierto punto a su posición periférica, vino determinado por el diferente ancho de vía ferroviaria establecido en el país.

Este hecho tendría importantes consecuencias históricas para toda la industria española, entre ellas la existente en el valle del Vinalopó, y ha preocupado a la sociedad valenciana desde entonces, como se relata seguidamente.

En la década de 1920, tras la I Guerra Mundial, las exportaciones de cítricos crecieron significativamente, sobre todo a Europa continental, y el ferrocarril fue uno de los principales modos de transporte alcanzando el 30% del volumen total exportado. Bajo estas circunstancias, los exportadores valencianos de naranjas, en primer lugar, y asociaciones de empresarios y políticos valencianos posteriormente, pusieron sobre la mesa la necesidad de llevar a cabo un proyecto de infraestructuras ferroviarias de «ancho internacional» que conectase Cataluña y Valencia con Europa sin pasar por Madrid, salvando «la frontera rápidamente y con los menores gastos posibles», como mencionó el economista valenciano Romà Perpinyà i Grau en 1931 (Libourel, 2016). De esta manera, se conseguiría romper el aislamiento ferroviario del país con respecto a Europa y favorecer las exportaciones y las inversiones.

## **2. El desarrollo económico e industrial y la apuesta decidida por el transporte por carretera**

Aquellas reivindicaciones no fueron atendidas, y la situación se agravó con la Guerra Civil ya que, a consecuencia de la contienda, tanto la red viaria como ferroviaria quedaron en estado ruinoso, a lo que se sumó

el aislamiento económico al que se vio sometido el país tras la finalización de la II Guerra Mundial, que derivó en una profunda recesión socioeconómica durante las décadas de los 40 y 50 del siglo XX.

En el caso de la red viaria, durante aquel periodo apenas hubo avances significativos. Si bien es cierto que vio la luz el Plan General de Carreteras entre los años 1939 y 1941, que pretendía llevar a cabo importantes mejoras en la red, la situación generada por la recesión económica lo hizo imposible. Tras superar el periodo de bloqueo internacional y avanzar en la recuperación del país, en 1962 se aprobó el Plan de Carreteras 1962/77, en el que se impulsó la mejora de las carreteras nacionales principalmente. Entre ellas, se encontraba la N-330 «Alicante a Francia por Zaragoza», que incluía el tramo Almansa-Alicante por el corredor del Vinalopó, conectando con las N-430 y N-301 para llegar a Madrid (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1985).

La red ferroviaria tuvo una evolución diferente. Tras la Guerra Civil, el profundo deterioro de la red ferroviaria de ancho ibérico llevaría al gobierno de la Dictadura al rescate de las líneas, pasando a ser de titularidad pública mediante la creación de la compañía estatal RENFE. El precario estado tanto de las vías como del material móvil se agravó todavía más durante las dos décadas siguientes. Fue a partir de la década de 1960 cuando RENFE comenzó a modernizar sus activos, aunque todavía de manera insuficiente comparado con las necesidades reales.

La atonía en las mejoras ferroviarias contrastó durante estos años con la gran revolución en el transporte en nuestro país de la mano de la popularización del vehículo privado y los avances en el transporte de mercancías.

Así, desde ese momento, el transporte por carretera acaparó la mayor parte del tráfico de viajeros y mercancías, mientras que el transporte por ferrocarril fue perdiendo peso año tras año hasta ocupar un lugar prácticamente marginal. Aunque ha habido mejoras desde los años ochenta, por ejemplo, en algunas relaciones de alta velocidad, esta realidad no se ha visto sustancialmente alterada desde entonces.

De hecho, en la actualidad, el transporte por carretera es claramente dominante, pues el ferrocarril apenas alcanza una cuota del 6,4% para pasajeros y del 4,3% para mercancías (CNMC, 2020).

En ese impulso de la época a la red de carreteras, un suceso histórico marcó un antes y después en las relaciones comerciales con Europa, del que el corredor del Vinalopó se ha visto beneficiado significativamente desde entonces. En marzo de 1961, expertos del Banco Mundial llegaron a España a petición del Gobierno para diseñar un programa de desarrollo económico a largo plazo para modernizar el país y aumentar los estándares de calidad de vida de los españoles. Tras meses sobre el terreno, aquellos expertos elaboraron el informe «El desarrollo económico de España», publicado en 1963.

En este informe, los expertos afirmaron en su apartado sobre el transporte por carretera que «la red existente como tal es adecuada y que no es necesario construir grandes ejes viarios, excepto por la propuesta Autopista de la Costa Este», una autopista que conectase las áreas metropolitanas más importantes de la costa mediterránea desde la frontera francesa hasta Murcia, «atravesando las áreas de mayor densidad de tráfico de España (...) cruzando a través de importantes áreas industriales y agrícolas y algunas de las regiones turísticas más importantes del país» (International Bank for Reconstruction and Development, 1963).

Durante la segunda mitad de la década de los 60 y la década de los 70 se ejecutó la mayor parte de aquella esencial infraestructura, entre Alicante y la frontera francesa que, a su vez, pasó a la historia como el primer gran eje viario de largo recorrido que no pasaba por Madrid, rompiendo la estructura radial que imperaba en la red viaria (y que sigue imperando en la red ferroviaria). Aunque estrictamente la autopista AP-7 no atraviesa el valle del Vinalopó, ha desempeñado un papel vital en el desarrollo socioeconómico de este espacio como eje estructurante para los intercambios comerciales con el resto de Europa, realizados principalmente por carretera como se ha señalado previamente.

Volviendo al análisis específico del corredor del Vinalopó, el estancamiento demográfico de la posguerra se tornó en un aumento



MADRID - LEVANTE

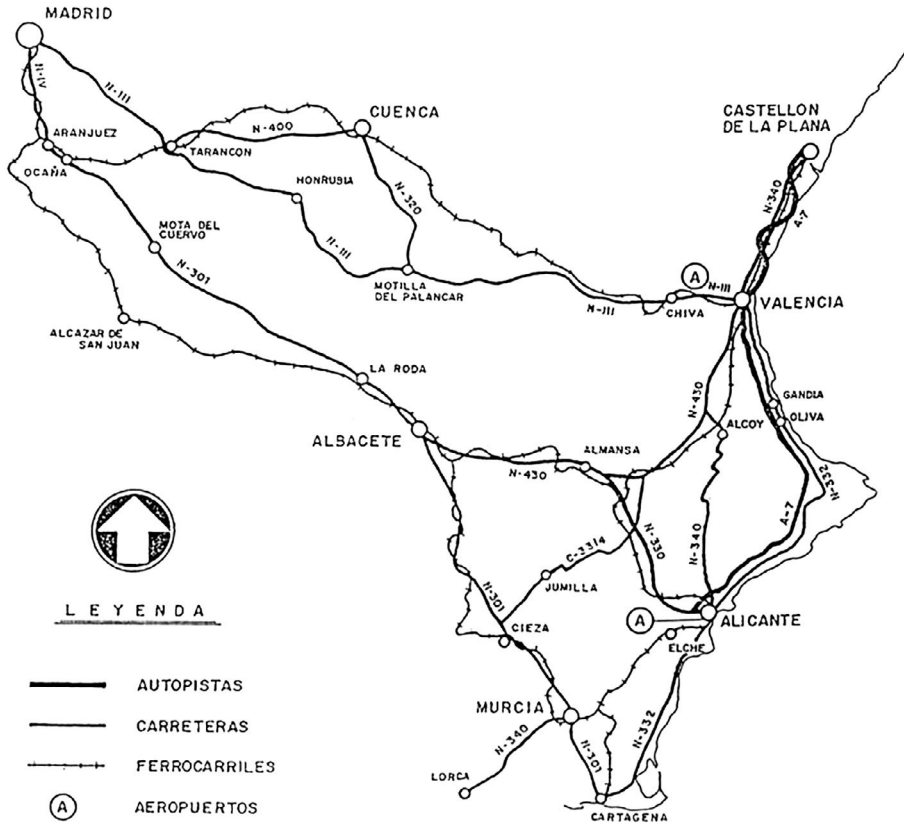


Figura 2. Red viaria y ferroviaria principal existente en el corredor Madrid-Levante en 1985. Fuente: Plan General de Carreteras 1984/91, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1985.

poblacional muy destacado durante los años 60 y 70 gracias al gran crecimiento de varios sectores industriales del valle.

El sector del calzado se desarrolló con gran fuerza en Elda, convirtiéndose en referente nacional e internacional. En aquel periodo, la ciudad multiplicó por dos su población (de 20.402 habitantes en 1950 a 41.500 habitantes en 1970), en gran parte gracias a la inmigración

interior procedente de otras zonas del país, mayoritariamente de Castilla-La Mancha, atraída por las oportunidades laborales que ofrecía el calzado (INE, 2021).

Elda se convirtió en el motor económico del corredor del Vinalopó, y su enorme actividad y liderazgo ayudó a que la actividad industrial del calzado creciera en municipios cercanos como Villena o Petrer, creándose un clúster del calzado en el Alto y Medio Vinalopó que creció exponencialmente hasta su crisis al inicio de la década de 1990.

Tras la posguerra también emergió con fuerza en el corredor del Vinalopó el sector del mármol y la piedra natural, centrándose la actividad en los talleres de producción situados en Novelda, Monóvar y Monforte del Cid, así como en las numerosas canteras existentes a lo largo de todo el Medio Vinalopó. El desarrollo de este sector fue intenso, e incluso frenético en los años del *boom* inmobiliario español y hasta la crisis inmobiliaria de 2007.

Sin lugar a dudas, el desarrollo industrial acontecido en el corredor del Vinalopó en la segunda mitad del siglo XX se vio muy favorecido por las conexiones por carretera con el resto de la península, que dotaban al corredor de una gran accesibilidad, facilitando tanto el comercio interior como el auge de las exportaciones a Europa. En este sentido, gracias al Programa de Autovías del Plan General de Carreteras 1984/91 se construyó la autovía A-31, inaugurada entre los años 1989 y 1992, una infraestructura que permitió la continuidad en el eje Alicante-Madrid, recorrido que hasta entonces se realizaba en tramos de tres carreteras nacionales diferentes.

Siendo el rol del ferrocarril durante estas décadas muy minoritario, actualmente se muestra como un modo vital por razones ligadas a la sostenibilidad del sistema de transportes, es decir, sus grandes ventajas para la reducción de la congestión, emisiones de gases de efecto invernadero y siniestralidad vial. En los siguientes epígrafes se profundiza en la historia del ferrocarril durante las últimas décadas, la necesidad de su puesta a punto y oportunidades para el tejido socioeconómico del valle del Vinalopó.

### 3. El ferrocarril: el impulso necesario para un corredor histórico

Como ya se ha mencionado, el enorme avance en la red viaria en el corredor del Vinalopó durante las tres últimas décadas del siglo XX y principios del siglo XXI no tuvo lugar en el caso de la red ferroviaria. A diferencia del proyecto de la AP-7, que permitió abrir una conexión rápida por carretera con Europa, la importancia atribuida al Corredor Mediterráneo ha sido oscilante como se explica a continuación, no apareciendo como una prioridad en la política nacional de infraestructuras hasta la fecha.

En el Plan General de Ferrocarriles de 1979 se plantean diferentes operaciones a lo largo del Corredor Mediterráneo, aunque sin continuidad en todo su trazado. Posteriormente, se publicó el Plan de Transporte Ferroviario, el primer plan que habla de la alta velocidad y que mencionaba la necesidad de conectar Barcelona y Valencia a más de 200 km/h.

Sin embargo, en los años noventa se rebajan las expectativas, ya que se plantea una conexión entre Barcelona y Murcia por el litoral en «velocidad alta», es decir, un eje convencional mejorado que permitiese velocidades mayores, pero no como línea de alta velocidad. Esta mejora permitió la entrada de los servicios EUROMED, siendo éste el último avance significativo realizado hasta la fecha en el arco mediterráneo (Libourel, 2016). Este servicio sigue estando en funcionamiento y, aunque sus condiciones han sido complejas en los últimos años, da servicio a las poblaciones de Elda y Villena, lo que les permite conectar con relativa comodidad a sus habitantes con importantes ciudades como Valencia y Barcelona.

Es en el año 2000 cuando el Ministerio de Fomento comienza a proyectar el Corredor Mediterráneo de alta velocidad, planteándose a partir de 2004 su construcción tanto para mercancías como para viajeros. Sin embargo, la indecisión respecto de las políticas ferroviarias en el seno del Corredor Mediterráneo por parte del Gobierno central, no solamente ha supuesto un limitante a nivel nacional, sino que también ha afectado negativamente a la concepción de éste en el marco de la Unión Europea. Prueba de ello es el trato al Corredor Mediterráneo

en los planes europeos para la creación de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T): tras su inclusión inicial en el documento sobre las líneas directrices comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea elaborado en 1996, la Comisión Europea revisó en 2004 estas propuestas dejando al margen al Corredor Mediterráneo. Esta decisión supuso un gran revés para el proyecto, política y económicamente, ya que la ausencia del corredor en los planes europeos impide la posibilidad de cofinanciación europea.

A partir de esta situación, el debate político se recrudece y el Corredor Mediterráneo pasa a convertirse en una reivindicación constante por parte de los actores económicos de las regiones afectadas tanto hacia el gobierno nacional como hacia las instituciones europeas.

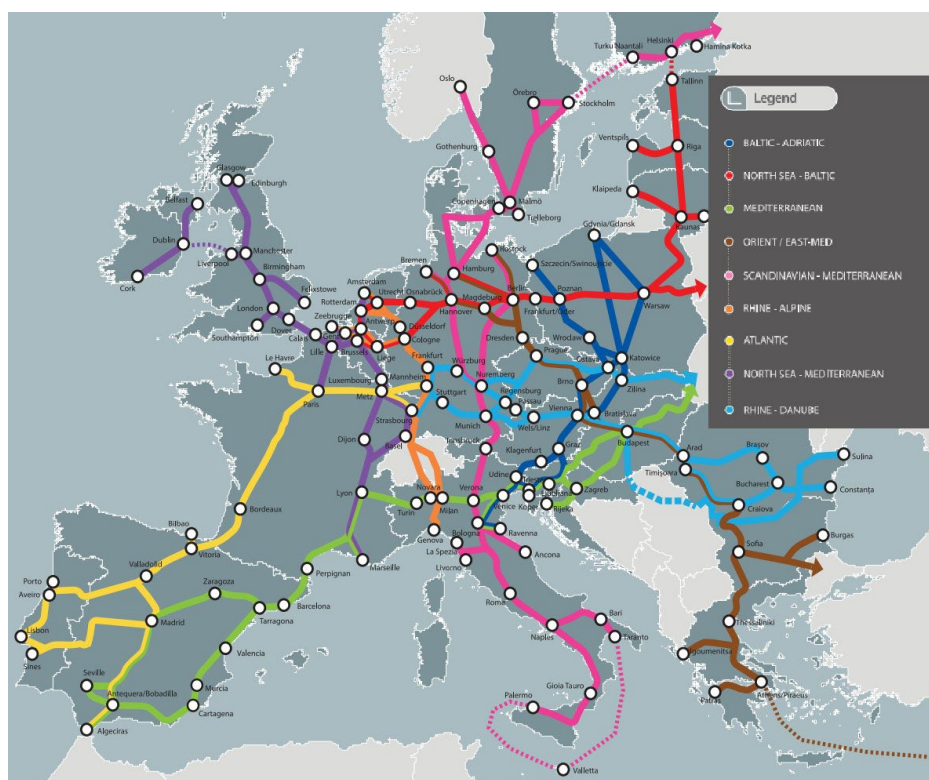


Figura 3. Representación de los nueve corredores de la Red Transeuropea de Transporte. Año 2013. Fuente: Comisión Europea.

Así, deciden pasar a la acción y crean el grupo de presión llamado «Ferrmed» con el objetivo de influir en las decisiones a nivel nacional y europeo. Para ello, organizan conferencias y utilizan los medios de comunicación para promover un extenso corredor ferroviario transeuropeo desde España hasta Escandinavia atravesando el corazón socioeconómico europeo.

Los apoyos al proyecto no han hecho más que crecer durante los últimos años, casos de los gobiernos regionales, ayuntamientos, universidades, cámaras de comercio, asociaciones empresariales, colegios profesionales, puertos, institutos de economía y empresa, etc.

Este enorme trabajo por parte de los diferentes actores públicos y privados permitió que la Comisión Europea tomara en consideración las reivindicaciones sobre el Corredor Mediterráneo en la revisión de la Red Transeuropea de Transporte realizada en 2011, incluyendo el Corredor Mediterráneo como uno de los nueve corredores multimodales de esta red. Como se aprecia en la figura 3, en esta actualización de la Comisión se considera al Corredor Mediterráneo como un elemento independiente de la Red Transeuropea de Transporte, no figurando como la suma de trazados de otros corredores ni planteado como red secundaria, cuando en 2004 ni siquiera se tenía en cuenta (Comisión Europea, 2013).

Por otro lado, en el transporte de viajeros, el Corredor Mediterráneo permitiría los viajes ida/vuelta en el mismo día con algunas de las ciudades más importantes de este espacio como Barcelona, Granada o Sevilla, al igual que ocurre en la actualidad con Madrid, abriendo nuevas oportunidades comerciales y afianzando las existentes con los núcleos de demanda más relevantes del país.

En esa dinámica, la estación de Villena-Alta Velocidad está llamada a jugar un papel destacado en el corredor del Vinalopó, ya que supone un punto de acceso a la red ferroviaria de altas prestaciones capaz de, cuando el Corredor Mediterráneo sea una realidad, conectar con Valencia en apenas 40 minutos y con Barcelona en menos de 3 horas, aparte de las conexiones ya existentes con Madrid (2 horas y 15 minutos). Evidentemente, para aprovechar el potencial de esta estación,

debería ejecutarse una conexión viaria entre la estación de Villena-Alta Velocidad y la A-31, pues la accesibilidad actual es muy precaria.

#### **4. Propuestas de mejora de infraestructuras de transporte para el corredor del Vinalopó**

A las deficiencias de la red de transporte señaladas anteriormente, se podrían añadir las siguientes:

Por una parte, la autovía A-31 adolece de problemas de congestión derivados de su sinuoso trazado para una vía de estas características y el enorme volumen de vehículos pesados que circula diariamente, más de 7.500, un 15% del tráfico total. Su IMD (intensidad media diaria) supera los 50.000 vehículos en el tramo Elda-Monforte del Cid, y la situación se agrava en época estival cuando se le añade el tráfico entre el centro peninsular y la provincia de Alicante. Además, este tramo presenta una siniestralidad vial muy elevada, registrándose 39 accidentes con víctimas en 2018 con un balance de 3 fallecidos, 2 heridos graves y 82 heridos leves.

Por otra parte, la vía de ancho ibérico (histórico ferrocarril convencional) carece de una oferta ferroviaria competitiva, especialmente, en sus relaciones con la ciudad de Alicante, por lo que el servicio apenas contribuye a reducir el problema de congestión de la carretera.

En este marco, y a pesar de la reciente ampliación de los servicios de Media Distancia hasta Villena, se precisa ampliar la línea C-3 de Cercanías hasta este núcleo bajo una oferta mínima de 20-30 servicios por sentido y día, es decir, un servicio por sentido, al menos, cada 30 minutos. Además, para ampliar la captación de viajeros, se recomienda la construcción de una nueva estación en Elda en el entorno de la Avenida de Ronda, tal y como proponía el Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020 elaborado por el entonces Ministerio de Fomento (2010).

En cuanto al transporte de mercancías, merece la pena remarcar las potencialidades que ofrece el Corredor Mediterráneo mediante el establecimiento de puertos secos o intercambiadores carretera-ferrocarril que permitan el intercambio modal y el impulso del transporte

ferroviario de mercancías actualmente infrautilizado. En este sentido, en los últimos años/meses los municipios de Villena y Novelda se están posicionando para albergar una infraestructura de este tipo.

Por último, pero no menos importante, es precisa la mejora de la A-31 mediante la construcción de un tercer carril por sentido en el tramo Elda-Monforte del Cid que alivie los citados problemas de congestión y mejore la seguridad vial. De hecho, esta medida está incluida como una de las diez actuaciones en infraestructuras prioritarias para esta década en la provincia de Alicante (Cámara de Comercio de Alicante y CEV Alicante, 2019).

Finalmente, cabe remarcar que la aprobación de los fondos europeos «Next Generation EU» para paliar los efectos de la pandemia de la Covid-19 supone una ventana única de oportunidad con el fin de acometer estas inversiones en el corto-medio plazo, tan necesarias para mejorar tanto la movilidad de las personas como la competitividad empresarial en el valle del Vinalopó.

## Referencias bibliográficas

- AGUILAR, I. y VIDAL, J. (2002). *150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana*. Valencia: Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.
- Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Alicante, y Confederación Empresarial de la Comunidad Valenciana en Alicante (CEV Alicante). (2019). *Alicante Horizonte 2020-2030. Necesidades de Infraestructuras en la provincia de Alicante*.
- COMÍN, F., MARTÍN, P., MUÑOZ, M. y VIDAL, J. (1998). *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles. Volúmenes I y II*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Grupo Anaya.
- Comisión Europea. (2013). *Trans-European Transport Network. TEN-T Core Network Corridors*.
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC. (2020). «El número de pasajeros de tren creció un 3,9% y alcanzó los 507 millones durante 2018». Nota de Prensa del 2 de Enero de 2020. Enlace web: <https://www.cnmc.es/prensa/informe-transporte-ferroviario-2018-20200102>

- FERREIRO, M. (1864). *Mapa de la provincia de Alicante*. Gaspar y Roig Editores. Biblioteca Virtual de Defensa. Ministerio de Defensa, Gobierno de España.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (2021). *Alteraciones de los municipios en los Censos de Población desde 1842*. Enlace web: <https://www.ine.es/intercensal/>
- International Bank for Reconstruction and Development. (1963). *The Economic Development of Spain*. Baltimore: The Johns Hopkins Press.
- LIBOUREL, E. (2016). *El Corredor Mediterráneo. Desencuentro político y territorial*. Valencia: Publicacions de la Universitat de València.
- Ministerio de Fomento. (2010). *Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020*. Abril de 2010. Madrid: Gobierno de España.
- Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. (1985). *Plan General de Carreteras 1984/91. Memoria Resumen*. Madrid: Gobierno de España.
- ORTUÑO, A. (2008). *Incidencias de las líneas de Alta Velocidad en el desarrollo del corredor Madrid – Castilla-La Mancha – Comunidad Valenciana – Murcia*. (Tesis Doctoral). Universidad Politécnica de Valencia. Departamento de Urbanismo.
- ORTUÑO, A. y CASARES, J. (2017). Historia de los ferrocarriles regionales en la Comunidad Valenciana: una visión territorial. *Revista TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* (34), 127-157. Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria.
- PALAFIX, J. (1999). *Curso de Historia Económica*. Valencia: Editorial Tirant lo Blanch.
- PRATS, J., et al. (1997). *Geografía e Historia de España*. Madrid: Editorial Anaya.
- SALOM, J. (1992). *Sistema urbano y desarrollo regional en la Comunidad Valenciana*. Valencia: Ediciones Alfonso el Magnánimo, Universidad de Valencia.
- WAIS, F. (1987). *Historia de los ferrocarriles españoles*. 3ª Edición, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.