

**FERROCARRIL Y CULTURA FERROVIARIA. DESARROLLO, ABANDONO Y RECUPERACIÓN DEL FERROCARRIL EN MALLORCA**

**Pere J. Brunet Estarellas.**  
**DCT. Universitat de les Illes Balears (UIB).**

**El ciclo evolutivo del ferrocarril en Mallorca.**

Pocos años después de inaugurarse la línea Mataró- Barcelona (1848) empezó a plantearse en Mallorca la posibilidad de construir el ferrocarril. La tradicional relación comercial existente entre la isla y Barcelona, que se había visto reforzada con el establecimiento de las primeras líneas regulares de navegación marítima a vapor, facilitó enormemente el contacto con este nuevo medio de transporte. Pronto el empresariado mallorquín descubrió las enormes ventajas que su establecimiento generaría en la economía insular, lo que desencadenó toda una serie de contactos entre los diferentes agentes políticos y económicos interesados.

Con ello se inicia lo que, siguiendo la metodología utilizada corrientemente en la bibliografía historiográfica sobre las etapas de desarrollo ferroviario, se ha denominado periodo preferroviario.

Los nombres propios más representativos de esta etapa son los de tres ingenieros, **Paul Bouvij**, y los hermanos **Enric** y **Frederic Gispert**, quienes plantearon desde una perspectiva técnica la posibilidad de establecer un ferrocarril en Mallorca.

El primero era holandés y había llegado a Mallorca en 1835 para dirigir la explotación de unas minas de lignito, el único combustible fósil explotado en la isla. Además de proyectar, entre otras iniciativas, la definitiva desecación del Prat de Sant Jordi (Palma), tuvo el mérito de llevar a cabo el primer estudio técnico y económico de construcción del ferrocarril en Mallorca. Sus ideas quedaron recogidas en un apúsculo, publicado en 1856, titulado *Programa de un camino de hierro de tercera clase entre Palma, Inca, Manacor y Felanitx*.

Los hermanos Gispert se beneficiaron de la primera concesión otorgada para el estudio y la construcción del ferrocarril en Mallorca. Realizaron una serie de proyectos mediante los que intentaron dar solución a los problemas económicos, administrativos y técnicos que planteaba su construcción. En relación al trazado, las soluciones aportadas por los ingenieros catalanes a lo largo del tiempo que estuvieron trabajando en el proyecto respondían a los diferentes intereses y presiones ejercidas por los grupos dominantes, pero también a la necesidad de ponderar al máximo las inversiones necesarias para su establecimiento, de adaptar las propuestas a las normas generales de carácter legal existente y, de manera especial, de respetar las prescripciones militares de tipo urbanístico en relación a la capital.

La particular valoración de Palma como plaza militar obstaculizó toda propuesta de crecimiento orgánico de la ciudad y creó serios inconvenientes a la hora de decidir no sólo el lugar en el que debía construirse la estación sino también su estructura

edificatoria. En un primer momento, los severos criterios de carácter estratégico y defensivo impuestos por la Administración militar forzaron a que se proyectasen diferentes alternativas. Sin duda la más espectacular de todas fue la propuesta de establecer la estación en el interior del recinto amurallado, operación que exigía proceder a una serie de demoliciones, abrir una nueva puerta de acceso y construir un puente, paralelo al de la Porta Pintada, para salvar el foso.

Aún a costa de la importancia de los estudios y proyectos llevados a cabo por los mencionados técnicos, el verdadero artífice del establecimiento del ferrocarril en Mallorca fue el ingeniero mallorquín Eusebio Estada. En 1871 publicó sus *Estudios sobre la posibilidad económica de establecer un camino de hierro de Palma a Inca*, en los de justificaba la viabilidad del proyecto. Un proyecto que se haría realidad en 1875, previa constitución de la Compañía del Ferrocarril de Mallorca

La puesta en servicio de la línea Palma- Inca, de 28'6 km., a partir de un ancho de vía de yarda inglesa ( 0,915 mts. ), inauguró una etapa de expansión ferroviaria que concluyó en 1921. Se trata de un periodo a lo largo del que la importante actividad comercial desarrollada y la rentabilidad inicial de la explotación hicieron que la red ferroviaria insular tuviera un amplio alcance territorial y una longitud de unos 250 km. Las empresas implicadas en el proceso de construcción ferroviaria fueron los **Ferrocarriles de Mallorca**, resultado de la fusión en 1876 del Ferrocarril de Mallorca y de los Ferrocarriles del Centro y Sudeste de Mallorca, el **Ferrocarril de Alaró**, empresa constituida en 1880 y cuya concesión fue anulada en 1941, y el **Ferrocarril de Sóller**, que inició la explotación de la sección Palma- Sóller en 1912 y al puerto de Sóller en 1913. El proyecto de construcción de este ferrocarril corrió a cargo del ingeniero mallorquín **Pere Garau**. En la actualidad el Ferrocarril de Sóller es la única empresa ferroviaria que mantiene las características originales administrativas (empresa privada) y de trazado (Palma- Sóller- puerto de Sóller ), aunque no técnicas, ya que en 1929 se procedió a la sustitución del sistema de tracción a vapor por el eléctrico en la sección Palma- Sóller.

Con la construcción del ramal entre Manacor y Artà en 1921 por parte de los Ferrocarriles de Mallorca, se cerró la etapa de expansión ferroviaria en la isla y se inició otra, en la que los principales proyectos ejecutados fueron de mejora de la infraestructura fija ( construcción de la doble vía entre Palma- Inca y soterramiento del ramal de servicio al puerto, 1931) y móvil.

Es indudable que si en el XIX tanto la aparición de la navegación a vapor como del ferrocarril supusieron un importante cambio del modelo de transporte, en el XX el principal elemento alterador fue el incipiente desarrollo del transporte por carretera. Aunque a principios del XX, el ferrocarril siguió manteniendo una cierta posición de privilegio dentro del mercado del transporte interior, la creciente desproporción de beneficios y gastos hizo que su explotación resultara cada vez menos rentable y que fuera incapaz de reaccionar frente a la creciente competencia automovilística. La descapitalización ocasionada por la reducción de beneficios hizo que las inversiones se atenuaran y que el ferrocarril perdiera toda posibilidad de crecer y mejorar su servicio. Esta situación explica que durante el XX, algunos proyectos de ampliación de la red de los Ferrocarriles de Mallorca y la construcción de la línea del Ferrocarril de Sóller sólo fueran posible gracias a su inclusión en los planes de ferrocarriles secundarios y estratégicos o bajo el patrocinio del nuevo régimen ferroviario.

Pero la puesta en práctica de esta estrategia de protección pública del ferrocarril frente a la política de inversión en infraestructura viaria sólo consiguió alargar la penosa situación del primero y facilitar el lógico trasvase de usuarios hacia la carretera. Atentas

a la nueva orientación del mercado del transportes, las Compañías ferroviarias adoptaran una estrategia defensiva frente a la creciente competencia automovilística: ampliar su actividad como empresa de transporte público por carretera en aquellos tramos coincidentes con las líneas ferroviarias.

Ni esta nueva iniciativa ni la relativa mejora de la infraestructura ferroviaria lograron evitar que el resultado de las cuentas de explotación de los Ferrocarriles de Mallorca arrojara el primer déficit en 1931. En realidad, este desajuste negativo del balance económico de dicha Compañía era la más fiel expresión de un proceso de crisis económica que se venía arrastrando desde años atrás y del que ya no se sobrepondría.

Después de una coyuntural recuperación a principios de los 40, la situación de los Ferrocarriles de Mallorca se fue agravando progresivamente, de manera que en un primer momento su supervivencia sólo fue posible gracias a las aportaciones discrecionales del Estado. Con la incorporación de la Compañía en FEVE en 1964, quedó asegurado la explotación de la sección menos deficitaria (Palma- Inca), a costa de la progresiva puesta fuera de servicio de la línea de Inca- Manacor- Artà y del ramal a sa Pobla, y de la desafectación del resto de líneas (Palma- Santanyí y Santa Maria-Felanitx).

A lo largo de los 88 años de funcionamiento del Ferrocarril de Sóller, su economía se ha mantenido saneada y sólo en unos pocos años de la década de los 70 su cuenta de explotación presentó déficit. En la actualidad, la fuerte vinculación del servicio a la demanda turística la convierte en uno de las pocas empresas ferroviarias rentables, con un incremento contante del tráfico, tanto en la sección ferroviaria de Palma a Sóller como en el servicio tranviario de Sóller a su puerto. Ver Cuadro nº 1.

Cuadro nº 1.

Ferrocarril de Sóller. Datos del tráfico por secciones (1996-1999).

Año	Secciones			
	Palma- Sóller			Soller- puerto
	Viajeros por agencia	Taquilla	Total viajeros transportados	Total viajeros transportados
1996	488.702	540.811	1.029.513	566.404
1997	557.632	499.233	1.056.865	608.069
1998	573.461	502.528	1.075.990	615.906
1999	594.740	523.039	1.117.779	622.443

Año	Secciones			
	Palma- Sóller		Soller- puerto	
	viajeros-km.	trenes-km.	viajeros-km.	trenes-km.
1996	27.687.514	187.330	2.767.766	77.610
1997	28.668.693	199.380	2.966.057	78.870
1998	29.297.166	201.105	3.008.162	75.945
1999	30.561.669	203.250	3.040.883	71.830

fuelle: F.C. de Sóller

**El traspaso de competencias ferroviarias y la creación de los Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM).**

Las competencias en materia de transporte ferroviario se transfirieron a la CAIB por R.D. 2232/93. Con el objeto de mantener la explotación de la única línea que venía gestionando FEVE ( la doble vía de 28,6 km., entre Palma e Inca ), por Decreto 10/94 de 13 de enero se procedió a la creación de los **Serveis Ferroviaris de Mallorca** (SFM), constituida así como empresa pública con personalidad propia.

La actividad de SFM se inició en abril de 1994 y, dada la precaria situación del material móvil, vías e instalaciones heredadas, las inversiones se orientaron a la mejora del servicio y a la modernización de las infraestructuras.

En una primera etapa, los fondos que anualmente fueron transferidos a la CAIB desde la Administración central, comprometidos con la firma del traspaso de competencias en materia ferroviaria, fueron los únicos recursos utilizados para financiar el déficit de explotación, los costos financieros ( pago de intereses derivados de endeudamiento externo ) y los gastos de gestión de la empresa. La formalización de un préstamo bancario de 900 millones de pesetas en 1995 fue la fórmula elegida para poder afrontar la compra de nuevas unidades y de sus respectivas piezas de recambio, así como para llevar a cabo otras inversiones previstas por SFM.

La practica de una política de contención del gasto originó ciertos desajustes entre las inversiones reales y las previstas en los diferentes presupuestos. La aplicación de este criterio explica que, aún a costa de preverse en los sucesivos presupuestos el incremento del número de trabajadores, los 68 agentes que formaban la plantilla en 1995 se redujera a 67 y a 65 en los años siguientes.

A pesar de todos estos inconvenientes, a lo largo de los seis años de existencia, SFM ha conseguido romper con la imagen deteriorada que arrastraba el ferrocarril desde tiempo atrás y asegurar mejores prestaciones a los usuarios

En la primera etapa de SFM, la explotación se llevó a cabo con un exiguo y envejecido parque de automotores y remolques formado por unidades Ferrostal y MAN. A mediados de 1994 se formalizó con la empresa CAF el contrato de construcción de cuatro unidades- tren diesel, que entraron en servicio en junio del año siguiente. Hasta que no se amplió el número de nuevas unidades con la incorporación de otras dos a mediados de 1997, la prestación del servicio se llevó a cabo con el apoyo de las antiguas unidades MAN. La rehabilitación de la línea de Inca- sa Pobla y su prevista entrada en servicio a principios del 2001, ha exigido la compra de cuatro remolques, también construidos por CAF.

Por lo que a la mejora de la infraestructura fija se refiere, las inversiones se han llevado a cabo priorizando la substitución parcial de las antiguas traviesas de madera por otras de hormigón, la construcción de refugios para viajeros, la automatización de la línea y el acondicionamiento de los andenes de las estaciones para adaptar la altura de su piso a la de los nuevos automotores.

Paralelamente se ha procedido a rehabilitación de estaciones intermedias y a la remodelación de la estación de Inca y ordenación urbanística de su entorno. A partir del convenio firmado en 1996 entre el Ayuntamiento de Inca y la antigua Conselleria d'Obres Públiques, Ordenació del Territori i Medi Ambient (COPOTMA) de la CAIB, se ejecutó el proyecto de construcción de una estación central de autobuses.

La construcción de los nuevos talleres de Son Rullan, de la playa de vías y accesos, no sólo ha permitido modernizar el servicio de reparación y mantenimiento del parque móvil sino liberar parte los terrenos que dichos talleres venían ocupando en la estación de Palma.

Sin duda unos de los mayores esfuerzos inversores de SFM se ha orientado a la reapertura de líneas fuera de servicio. Las obras casi finalizadas de acondicionamiento

de la línea Inca- sa Pobla y la construcción de una nueva estación en dicho municipio responde a dicho objetivo.

En el apartado de despropósitos cabe mencionar la poca optimización que se ha dado al recinto de las estaciones de Palma, de unos 55.000 metros cuadrados. Como consecuencia de su reordenación, en la actualidad alberga una estación central de autobuses pendiente de ser inaugurada, una área de servicio ferroviario de nuevo trazado y una zona ajardinada, elementos concebidos a partir de un proyecto ( Parc de ses Estacions ) cuyo desarrollo exigió la dilapidación de parte del patrimonio histórico existente. Si el desmantelamiento de edificios que constituían ejemplos únicos de arquitectura y arqueología industrial ha supuesto una pérdida irreparable, la venta del material tractor incorporado la explotación desde finales de los 50 ha creado una nueva situación de orfandad patrimonial: en la actualidad el material antiguo disponible es el más moderno, las unidades CAF que entraron en servicio en 1995.

Por lo que al tráfico se refiere, la mejora del servicio ha tenido como principal respuesta el aumento constante de la demanda entre 1994 y 1999. Se ha pasado de un ritmo de incremento interanual de viajeros del orden del 1% entre 1996 y 1998, a superar el 5% en el ejercicio de 1999, con un número de usuarios que se sitúa en torno a los 1,5 millones aproximadamente.

En la actualidad el número de servicios es de 40 en días laborables y 32 en sábado, domingo y festivos. La ampliación del parque móvil en 1997 ha permitido incrementar la oferta de plazas por servicio y día, lo que explica que el grado de ocupación hasta 1998 haya sido decreciente, con una leve recuperación en 1999 (58% de plazas cubiertas). Este desajuste entre la oferta y la demanda repercute negativamente en el ratio general de consumo energético anual/viajero.

Cuadro nº 2.

SFM. Datos del tráfico y del consumo energético (1996-1999)

Año	Servicios diarios (1)	Consumo litros gasoil-B	Viajeros	Viajeros-km.	Ocupación		
					Plazas ofertadas	Plazas cubiertas	% ocupación.
1996	40/32	540.762	1.324.538	24.292.213	2.089.370	1.324.538	63'4
1997	40/32	564.531	1.338.085	24.183.805	2.236.720	1.338.085	59'6
1998	40/32	610.606	1.350.430	24.105.339	2.396.912	1.350.430	56'0
1999	40/32	704.267	1.421.289	25.069.041	2.447.424	1.421.289	58'0

fuentes: SFM.

(1) días laborables/ sábado, domingo y festivos

A partir de 1999, se ha producido un importante cambio de tendencia en la gestión de SFM. La nueva estrategia de potenciación del ferrocarril a la que el gobierno de la CAIB se obliga a partir de la aprobación en 1999 de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), hacen prever un cambio de orientación de la política ferroviaria en la isla. Un cambio de orientación que, aunque aún no ha producido cambios espectaculares, parece estar asegurada por las recientes iniciativas promovidas desde SFM y por las previsiones inversoras del nuevo gobierno de la CAIB mediante la aportación de recursos propios.

Sin duda avalan este renovado el interés por el ferrocarril, los convenios y contratos de colaboración formalizados entre SFM y diferentes entidades, así como las

recientes convocatorias hechas por dicha empresa pública para la redacción de estudios y proyectos. En la actualidad los proyectos en fase de estudio, aprobados o ya adjudicados, tienen los siguientes objetivos:

- estudiar las pautas de movilidad de la población.
- reimplantar el ferrocarril entre Son Bordils - Manacor (primera fase) y entre Manacor- Artá (segunda fase).
- rehabilitar las estaciones de Manacor y Artá, y su entorno urbano.
- rehabilitar la línea Manacor- Artá como vía verde.
- determinar el trazado y modo de transporte de enlace más adecuados con el Campus de la UIB ( Palma ), con análisis de costos y viabilidad
- determinar el trazado y modo de transporte de enlace más adecuados con el aeropuerto de Son Sant Joan ( Palma ), su costo y viabilidad
- determinar el costo y viabilidad del soterramiento de las vías de SFM a su paso por Palma
- estudiar las alternativas de trazado y modo de transporte óptimos para enlazar sa Pobra con Alcúdia, con análisis de costos y viabilidad.
- proceder a la rehabilitación de la vía Palma- Inca.

Se trata de proyectos concebidos por SFM que se enmarcan en una estrategia global de desarrollo sostenible para la CAIB, en la que el transporte tiene un papel estructurador fundamental. Ello explica que la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transport ( COPHT ) haya asumido el importante reto de realizar el Plan Director Sectorial de Transporte Terrestre de las Islas Baleares (PDSTTIB) o que esté en fase de ejecución por parte de la Conselleria de Medi Ambient (CMA ) el Plan de Viales no Motorizados, en el que se confiere un importante papel a las líneas de ferrocarril desafectadas.

### **El ferrocarril en el marco legislativo de la CAIB. De la Ley de Ordenación del Territorio (LOT) a las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT).**

La Ley 8/1987 de 1 de abril, de Ordenación del Territorio (LOT) establecía la necesidad de elaborar las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), a fin de definir las grandes líneas y criterios de desarrollo territorial de las Baleares. Antes de su aprobación definitiva, en 1999, se inició una primera fase de recopilación de información, identificación de problemas y definición inicial de algunas propuestas sobre ordenación territorial.

#### **Análisis y Diagnóstico.**

Una vez analizadas las características de las dos líneas ferroviarias en uso en Mallorca, dependientes de los SFM (Palma- Inca) y del Ferrocarril de Sóller ( Palma- Sóller- puerto de Sóller), ya en el documento de **Análisis y Diagnóstico** de las DOT (1997) se plantea la necesidad de coordinar el ferrocarril y la carretera a fin de aminorar la presión del tráfico asignado a la red viaria.

El hecho de que para el redactor del documento no parezca existir suficiente distancia en Mallorca para justificar un mayor uso del ferrocarril, hace que se plantee la oportunidad de que este pueda asumir cierto protagonismo como transporte de mercancías, en dos ámbitos especiales:

- para el transporte de residuos sólidos urbanos (RSU) desde estaciones de transferencia a la estación de eliminación de Son Reus (Palma), a través de la línea del Ferrocarril de Sóller.

- para el transporte de carbón desde el puerto de Alcúdia a la central térmica situada en el mismo municipio, mediante la construcción de una nueva línea que evitaría el paso de camiones pesados por la zona urbana.

Respecto a la primera solución un importante problema existente, que se mantiene aún en la actualidad, es la falta de coincidencia de ancho de vía y tipo de tracción del Ferrocarril de Sóller (ancho de 0'915 y tracción eléctrica) y de SFM (ancho métrico y tracción diesel).

En relación al segundo caso, la construcción de una vía de circunvalación a Alcúdia en parte ha construido a paliar el problema y ha hecho que la alternativa ferroviaria propuesta haya dejado de tener sentido.

El análisis diferencial y al tiempo comparativo que se hace en relación al tipo de usuario y economía de ambas Compañías permite proponer toda una serie de soluciones. Desde el punto de vista económico, uno de los aspectos que se destacan es la aplicación de diferentes criterios tarifarios en ambas explotaciones y las significativas ventajas que obtiene Ferrocarril de Sóller con la realización de servicios turísticos. A partir de estas observaciones, se plantea la conveniencia de que la oferta de SFM se abra al tipo de demanda que es mayoritaria en el Ferrocarril de Sóller, la turística, y que le permite saldar la cuenta de explotación con superavit. La puesta en práctica de esta estrategia y la ampliación del número de usuarios habituales se entienden como fundamentales para incrementar las ganancias y equilibrar al máximo el coeficiente de explotación. En esta dirección, se apuntan dos posibles actuaciones:

- la recuperación del servicio de Inca a Manacor, el único tramo que para el redactor justificaría un estudio de viabilidad.

- la construcción de un ramal hasta la bahía de Alcúdia/ Pollença.

Se trata de soluciones que, encardinadas con otro tipo de acciones complementarias (coordinación ferrocarril/ autocar en régimen de servicio regular y discrecional desde estaciones terminales a núcleos turísticos de la isla), sin duda servirían para aminorar el tráfico generado en la red de carreteras y que en el documento que analizamos se justifican por motivos de tipo territorial y ambiental.

Se aventura que la mejora del material, los ajustes horarios y calidad del servicio ferroviario sólo servirán en un futuro para parar la pérdida de usuarios, pero sin ningún efecto para rentabilizar la explotación. El mantenimiento de la explotación sólo se justifica por razones de carácter social, argumentándose que desde un punto de vista eminentemente funcional y económico, el ferrocarril de Palma a Inca podría ser substituido por un mejor servicio de transporte por carretera.

En cualquier caso, el redactor se muestra partidario de que, si resultasen negativos los estudios de viabilidad, no se proceda a la desafectación de las líneas en previsión de posibles cambios y entretanto se utilicen como vías verdes.

#### Avance.

A partir del mencionado documento de análisis y diagnóstico, se elaboró el **Avance** (1997) y se publicaron las **Hipótesis del Modelo Territorial**, cuyos contenidos, objetivos y principios generales de actuación sirvieron como marco de referencia para el debate y la definitiva aprobación de la Ley 6/1999, del 3 de abril, de las DOT.

En capítulo 9 del Avance, dedicado a Infraestructuras, la sección segunda está dedicada al ferrocarril. En relación a lo expuesto en el documento de análisis y diagnóstico, se hacen toda una serie de nuevas consideraciones y se aportan nuevas ideas que se concretan en los siguientes puntos:

- Existe una alta eficiencia del servicio de los SFM entre Palma- Inca, “ *como tren urbano en los tramos más próximos a Palma* “ (p. 82). Dicha línea presenta las características necesarias para establecer un sistema de transporte de cercanías, de gran interés como estrategia de descongestión de la capital y del corredor Palma- Inca, así como de potenciación de la ciudad de Inca.

- Las infraestructuras ferroviarias de Mallorca “ *aportan flexibilidad y oportunidades alternativas a la carretera en los casos de coincidencia con tramos cercanos a la saturación* “(p.82), pudiendo ser un elemento de racionalización del transporte en las zonas más densamente pobladas de la isla.

- La ampliación de la red ferroviaria se hará si así lo aconsejan los estudios de viabilidad.

- A causa de las oportunidades singulares que pueda aportar el ferrocarril, su papel debe tratarse de manera coordinada con los múltiples aspectos asociados al transporte terrestre. Se hace específica alusión al caso de los tranvías en áreas turísticas.

- Las estrategias de potenciación del ferrocarril deberá encardinarse con otras actuaciones tendentes a racionalizar el tráfico urbano e iniciativas de interés tales como: el desarrollo de la red ferroviaria hasta las zonas turísticas de la bahía de Palma, Alcúdia y Pollença, al Campus de la UIB y al aeropuerto de Son Sant Joan. Se propone la construcción de un gran intercambiador en la estación de Palma.

- Es necesario adoptar medidas de integración ambiental de las infraestructuras ferroviarias, evitando alteraciones producidas por el ruido y reduciendo el efecto barrera.

- El mantenimiento y conservación de tramos ferroviario en desuso ha de servir para garantizar usos alternativos y la posibilidad de restablecer el servicio. Para ello se propone la integración de dichos tramos en una red de áreas recreativas y de recorridos paisajísticos y culturales.

- Las estrategias de actuación en materia ferroviaria deben quedar vinculadas a las políticas comunitarias.

El texto normativo que acompaña a este capítulo está compuesto por los tres artículos (60, 61 y 62) que reproducimos textualmente:

*Art.60.. Infraestructura ferroviaria. Se mantendrá la actual infraestructura ferroviaria de Mallorca, también de los tramos fuera de servicio, ampliándose la red cuando los estudios específicos demuestren su conveniencia.*

*Art. 61. Integración ambiental del ferrocarril. Los ferrocarriles establecerán los sistemas necesarios para reducir el impacto ambiental. Tendrán en cuenta la generación de ruido y la integración paisajística en condiciones de seguridad para la población. Se procederá a la eliminación de pasos a nivel, de acuerdo con lo indicado en el artículo 54.e. (1).*

*Art. 62. Accesibilidad al ferrocarril. Todas las infraestructuras y los vehículos de transporte ferroviario incorporaran las medidas necesarias para garantizar la accesibilidad de las personas discapacitadas de acuerdo con la Ley 3/1992 del 4 de mayo, para la mejora de la accesibilidad y la supresión de las barreras arquitectónicas y el reglamento que la desarrolla.*



Finalmente, se establecen indicadores de sostenibilidad, en base a la relación entre viajes en ferrocarril/ viajes en vehículos privados y en el cumplimiento de la regla de que el primer concepto tiene que superar al segundo en términos absolutos y relativos.

La Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Islas Baleares y Medidas Tributarias.

Entre la publicación la LOT y la aprobación de las DOT trancurrieron doce años (1887-1999). Se trata de un periodo que abarca parcialmente dos décadas en las que, si bien se produjeron novedades desde el punto de vista de la planificación territorial, difieren en cuanto a su orientación y frentes de actuación. Como explica RULLAN (1999), “ *contrariamente a lo que ocurrió en los 80, con las dos políticas claramente definidas de protección de los espacios naturales y de los turísticos, en los 90, todas las políticas que se implementan son directamente interactuantes, la densidad del sistema urbana lo interpreta todo: población, poblamientos, leyes y planes* ” (p.423).

Por lo que a las infraestructuras de transporte se refiere, la posibilidad contemplada en la LOT de que pudiese tramitarse algún tipo de plan antes de ser aprobadas las DOT se consumó con la aprobación por Decreto 87/1998, de 16 de octubre, del Plan Director Sectorial de Carreteras. La entrada en vigor de dicho plan permitió romper la tradicional mecánica de aprobación de proyectos de carreteras desvinculados de una plan global del sector.

Con la aprobación de las DOT se establece un campo normativo a seguir en los diferentes planeamientos. En relación al sistema de infraestructuras y equipamientos, el capítulo I del Título II determina que su ordenación deberá llevarse a cabo mediante la redacción de los correspondientes planes directores sectoriales, aprobados mediante decreto por el Gobierno de las Islas Baleares. De acuerdo con los preceptos de la LOT, las DOT obligan a la redacción de un Plan Director Sectorial de Transportes de las Islas Baleares (PDSTIB), de acuerdo con los criterios generales contemplados en la ley y las determinaciones específicas establecidas en su articulado. Con la redacción del PDSTIB se cumplirá por tanto el objetivo de ordenar y coordinar las diferentes infraestructuras de transporte.

Los objetivos generales planteados en las DOT en relación a la planificación del transporte se basan en la aplicación de criterios de rentabilidad social y económica. Con explícitas referencias a la necesidad de mejorar las condiciones de seguridad, conseguir la integración paisajística y el óptimo dimensionamiento de las infraestructuras de transporte, se pretenden alcanzar los siguientes objetivos:

- reducir las necesidades de movilidad de la población.
- reducir el tráfico individual en el interior de los núcleos urbanos y mejorar la calidad ambiental.
- potenciar e incrementar el transporte colectivo.
- promover los medios y mecanismos de intercambio modal.
- mejorar de las infraestructuras existentes, limitando la construcción de nuevas.
- interrelacionar las redes de transporte interior con otras infraestructuras, especialmente las portuaria y aeroportuarias, prestando especial atención a las necesidades de aparcamiento.
- asegurar un alto nivel de accesibilidad ( < 15 minutos) para los diferentes núcleos de población en relación a la red viaria primaria, definida en la Ley 5/1990, de 14 de mayo, de Carreteras de las Islas Baleares.
- atender las necesidades y demanda particular del transporte turístico.

En el texto definitivamente aprobado de las DOT, al que nos venimos refiriendo, es interesante observar la especial atención que se presta al ferrocarril y al tranvía. En el apartado 2.c. del artículo 61 se determina que “ *En relación con el transporte colectivo, se potenciará e incrementará para satisfacer las demandas, y se prestará especial atención al ferrocarril por lo que se refiere al transporte interurbano, y al tranvía por lo que se refiere al transporte urbano*”

En relación al ferrocarril no sólo se plantea la necesidad de incorporar en el análisis y propuestas las infraestructuras en servicio sino también las que se hallan en desuso. Es este un tratamiento especial que se da al ferrocarril y que no se hace extensivo al resto de infraestructuras viarias en desuso.

### **La nueva cultura ferroviaria.**

Si bien es cierto que actualmente el ferrocarril en Mallorca es objeto de una especial atención, a lo largo de los 125 años de historia ha pasado por diferentes situaciones realmente complicadas y difíciles.

A grandes rasgos, el paso de una situación prácticamente de monopolio a lo largo del XIX a otra en la que sufrió la competencia desenfadada de la carretera caracteriza dos situaciones que responden a dos contextos culturales diferentes. En la primera, la cultura del progreso técnico y económico de la época favorece la implantación del ferrocarril en Mallorca en 1875. A partir de aquí, por iniciativa de un empresariado emprendedor y atento a las nuevas necesidades del mercado, se consolida una red ferroviaria que cubrió una importante parte del territorio insular.

La crisis económica que afectó a la explotación ferroviaria desde principios del XX hizo que el Estado tuviese que intervenir aplicando toda una serie de medidas de protección . Dicha intervención permitió la ampliación de la red de las empresas ya constituidas ( Ferrocarriles de Mallorca ) o que otras ( Ferrocarril de Sóller ) irrumpieran en este sector del transporte, acogiendo a las beneficios otorgados por la legislación de ferrocarriles secundarios y estratégicos.

A pesar de las diferentes políticas de protección del ferrocarril, los sucesivos déficits de explotación acumulados y la creciente pérdida de cuota de mercado situaron a los Ferrocarriles de Mallorca en un callejón sin salida y forzaron la desaparición del Ferrocarril de Alaró.

Aunque la inclusión de los antiguos Ferrocarriles de Mallorca en FEVE aseguró su supervivencia, dicha operación supuso la pérdida del control que se ejercía desde la isla sobre la explotación y la posibilidad de que mantuviese en servicio toda la red. A lo largo de los 30 años de intervención de FEVE (1964-1994), los rumores de su inminente desmantelamiento fueron constantes, favorecidos por la precariedad del servicio y la transmisión de una falsa idea de innecesidad mediatizada desde diferentes círculos económicos.

El ferrocarril se convertía así en un elemento contracultural, de uso cada vez más marginal y sólo defendido públicamente por un grupo restringido de románticos e intelectuales que, con su desaparición, veían desaparecer una parte importante de la historia. El ferrocarril parecía estar condenado a ser sólo parte del pasado y, posiblemente por ello, a partir de los años 70 se convirtió en un tema de atención para los estudiosos del mundo ferroviario. Esta promoción tipográfica del ferrocarril sin duda favoreció la creación de un nuevo clima y abrió las puertas del debate entre sus más acérrimos defensores y detractores.

La aparición en 1989 de la **Asociación de Amigos del Ferrocarril de Baleares** ( AAFB ) responde a la necesidad de aglutinar diferentes personas interesadas en el ferrocarril: historiadores, maquetistas, etc. Revitalizada desde mediados de los 90, la AAFB , no sólo viene realizando actividades de tipo recreativo, cultura y formativo, sino que en función de las circunstancias ha adoptado una postura claramente de defensa del ferrocarril.

En la lucha para recuperar el papel y prestigio del ferrocarril, la constitución de SFM en 1994 significó un importante avance ya que, después de muchos años de abandono, se consiguió recuperar la gestión directa de la explotación e involucrarlo en toda una serie de propuestas de futuro. Unas propuestas que se hicieron realidad gracias a la aportación de los recursos estatales a los que obligó el traspaso de competencias firmado con la Administración central ,y que en una primera fase ha significado la parcial modernización de la infraestructura y mejora del servicio en el corredor Palma-Inca.

La inauguración del ramal entre Inca y sa Pobla, prevista para el año 2001, y los nuevos proyectos ferroviarios concebidos en el marco del PDSTTIB sin duda responden al reto de promover un desarrollo sostenible para las islas, afrontando el tema del transporte desde enfoques y a partir de objetivos substancialmente nuevos, en concordancia con las tendencias comunitarias.

### **Bibliografía:**

BRUNET ESTARELLAS, P.J. (1994).- *La Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca*. Palma. Institut d'Estudis Balearics/ Conselleria de Cultura, Educació i Esports del Govern Balear.

MIRALLES, S./ ESTEVAN, A. (2000).- “ El acoso motorizado y la irrenunciable quimera de un transporte sostenible. El caso de las Illes Balears “. Madrid. V Congreso Nacional de Medio Ambiente.

MUÑOZ RUBIO. M y otros, ed. (1999).- *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848- 1998. Economía, industria y Sociedad*. FFE.

RULLAN, O. (1999).- “ Crecimiento y política territorial en las Iaslas Baleares (1955-2000) “. Madrid. Estudios Geográficos nº 236. CSIC.

### **Notas:**

(1).\_Art. 54.e.: *Se procederá a la eliminación progresiva de los pasos a nivel del ferrocarril. Mientras tanto, se establecerán en todos ellos las medidas de protección necesarias tales como señalizaciones, barreras y sistemas de reducción de velocidad que permitan aumentar la seguridad de estos puntos.*