

CESpH

Vertebración del ferrocarril en la provincia de Huelva. Especial referencia al corredor Huelva–Faro

JOSÉ MANUEL JURADO ALMONTE

CONSEJO ECONÓMICO SOCIAL DE LA PROVINCIA DE HUELVA



Vertebración del ferrocarril en la provincia de Huelva. Especial referencia al corredor Huelva–Faro

JOSÉ MANUEL JURADO ALMONTE

Universidad de Huelva

Vertebración del ferrocarril en la provincia de Huelva. Especial referencia al corredor Huelva–Faro

JOSÉ MANUEL JURADO ALMONTE

Departamento de Historia, Geografía y Antropología
Universidad de Huelva



Colección Informes

Nº 2/2023

Está permitida la reproducción parcial o total de los contenidos de esta publicación con la mención de la procedencia.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en el informe El presente futuro de la formación y el trabajo en Huelva: desafíos y propuestas para equilibrar oferta y demanda laboral vincula exclusivamente a sus autores, José Andrés Domínguez Gómez y José A. Climent-Rodríguez, y no significa que el Consejo Económico y Social de la provincia de Huelva (CESpH) se identifique necesariamente con ellas, si bien ha considerado conveniente la publicación y distribución de la misma.

El documento íntegro se puede consultar en:

<https://www.diphuelva.es/ces/>

Autor e IP del proyecto: José Manuel Jurado Almonte [IP]

El texto de esta investigación fue terminado y enviado al CESpH el 19 de noviembre de 2024

Edita y distribuye: Consejo Económico y Social de la Provincia de Huelva
Cardenal Cisneros, 8-2ª pl.
21003 Huelva
Tel. 959 494600 (Ext. 10385)
cesprovinciadehuelva@diphuelva.org

Maquetación e impresión: Art&maña Publicitaria [artimana.com]

Depósito Legal: H 693-2024

ISBN: 978-84-8163-682-6

Impreso en España / Printed in Spain

Presidente CESpH
Secretaría General CESpH

Juan Antonio Márquez Domínguez
M.ª Esperanza Martínez Franco

Investigador principal y redacción: José Manuel Jurado Almonte

Colaboradores

Jesús Felicidades García [Universidad de Huelva]
Francisco José Pazos García [Universidad de Huelva]
Manuel Jurado Ramírez

ÍNDICE

	Presentación.....	9
01	Introducción.....	19
	1.1. Justificación.....	19
	1.2. Características de la investigación.....	23
02	Rasgos generales de la red ferroviaria en la Provincia de Huelva.....	29
	2.1. Una rica malla ferroviaria. Los ferrocarriles mineros	30
	2.2. La red ferroviaria de Huelva en la actualidad.....	32
	2.3. Algunos indicadores en materia de ferrocarril: Huelva y Andalucía	38
03	La línea Zafra-Huelva.....	45
	3.1. Antecedentes y problemática.....	45
	3.2. Valor estratégico y nuevas potencialidades.....	54
	3.3. Planificación y situación actual.....	56
04	La línea Sevilla-Huelva y la llegada de la Alta Velocidad a Huelva.....	61
	4.1. Antecedentes y problemática. El territorio.....	61
	4.2. La ansiada llegada de la Alta Velocidad a Huelva.....	69
	4.3. El lento proceso administrativo.....	71
05	El corredor ferroviario Huelva-Faro.....	87
	5.1. La antigua línea Gibrleón-Ayamonte.....	87
	5.2. El ferrocarril del Algarve (Vila Real de San Antonio-Faro-Lagos)	94
	5.3. El corredor territorial Huelva-Faro	99
	5.4. La posible vuelta del ferrocarril al Guadiana y su conexión con el Algarve.....	104

06	Planificaciones del ferrocarriles y nuevos escenarios.	
	Proyección en Huelva	115
	6.1. La planificación de la red ferroviaria en Andalucía.....	115
	6.2. La planificación ferroviaria. Incidencia en el corredor Sevilla–Huelva–Faro.....	129
	6.3. La planificación ferroviaria portuguesa	136
	6.4. La política ferroviaria europea. Los corredores.....	140
07	Diagnóstico y propuestas	151
	7.1. Diagnóstico	151
	7.2. Reflexiones y propuestas.....	154
	7.2.1. La marginación de Huelva en inversiones ferroviarias.....	154
	7.2.2. Reflexiones finales acerca del corredor ferroviario Huelva-Faro	160
08	Conclusiones.....	165
09	Bibliografía, legislación y otras fuentes documentales.....	171
	9.1. Bibliografía.....	171
	9.2. Legislación.....	180
	9.3. Medios informativos	186
	9.4. Otras fuentes documentales. Páginas webs de interés.....	197
	9.5. Redes sociales	199
	9.6. Glosario de abreviaturas o acrónimos	199

ÍNDICE DE MAPAS

MAPA 1 Ferrocarriles de la provincia de Huelva.....	35
MAPA 2 Encuadre del sistema ferroviario.....	37
MAPA 3 Encuadre del sistema ferroviario de Huelva.....	38
MAPA 4 El corredor territorial Sevilla-Huelva.....	70
MAPA 5 El corredor territorial Sevilla-Huelva-Frontera con Portugal.....	71
MAPA 6 Frecuencia de servicios ferroviarios. Algarve y provincia de Huelva	102
MAPA 7 Accesibilidad e isócronas por carretera. Ámbito Sevilla-Huelva-Ayamonte	105
MAPA 8 Red ferroviaria Sevilla-Huelva-Faro	107
MAPA 9 Red ferroviaria en Andalucía (2024).....	131

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 Propósito de la Universidad de Huelva.....	26
FIGURA 2 Red de ferrocarriles en España según anchura y gestores (31.12.2022).....	41
FIGURA 3 Servicios ferroviarios de alta velocidad y/o larga distancia en la península ibérica	42
FIGURA 4 Manifestaciones en favor de la Línea Zafra-Huelva.....	52
FIGURA 5 Horario y servicios. Línea Zafra-Huelva (septiembre, 2024).....	54
FIGURA 6 Trazado del corredor de la Ruta de la Plata	60
FIGURA 7 Obras de rehabilitación. Tramo Huelva-Peguerillas (2024).....	63
FIGURA 8 Cartel de obra de la LAV Sevilla-Huelva (2007).....	75
FIGURA 9 Trazado inicial de la LAV Sevilla-Huelva (2002).....	76
FIGURA 10 Portadas de la web del Ministerio de Fomento (2018) y del actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (2024) sobre el Estudio Informativo de la LAV Sevilla-Huelva	79
FIGURA 11 Exposición pública del trazado de la LAV Sevilla-Huelva.....	82

FIGURA 12	Alternativa 3.1. Futura Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva.....	82
FIGURA 13	Foro Europeo de la Red Internacional Atlántica	85
FIGURA 14	Documento de comunicación de cierre de la línea Gibraleón-Ayamonte (1987)	92
FIGURA 15	Puente Internacional del Guadiana. Transporte por carretera.....	93
FIGURA 16A	La estación de ferrocarril Ayamonte convertida hoy en estación de autobuses. (Imagen antigua estación).....	94
FIGURA 16B	La estación de ferrocarril Ayamonte convertida hoy en estación de autobuses. (Imagen actual).....	95
FIGURA 17	Camino Natural Litoral (antigua Vía Verde)	96
FIGURA 18	Red social. Por la reapertura de la línea Huelva-Ayamonte).....	97
FIGURA 19	Estaciones y ferrocarriles en el Algarve.....	99
FIGURA 20	Portada del diario ABC. Estudio informativo Sevilla-Faro.....	112
FIGURA 21	Apoyo institucional para la línea de Alta velocidad Sevilla-Huelva-Faro	114
FIGURA 22	Plan Director de Infraestructuras (PID 1993-2007). Alta velocidad y actuaciones estructurantes	122
FIGURA 23	Red ferroviaria de alta velocidad, PIF 2000-2007. 31 de diciembre de 2001.....	123
FIGURA 24	Red ferroviaria de alta velocidad, según el PIF 2000-2007. 23 de octubre de 2003.....	123
FIGURA 25	Infraestructuras de ferrocarril según PDIA (1997-2007).....	124
FIGURA 26	Actuaciones. Escenario PEIT 2005-2020	126
FIGURA 27	Red de altas prestaciones. Escenario PEIT 2005-2020	126
FIGURA 28	Red ferroviaria, según PITVI, 2012-2024.....	127
FIGURA 29	Manifestaciones en favor de las infraestructuras en Huelva (2019 y 2024).....	138
FIGURA 30	Representantes sociales. Manifestación de 9 de mayo de 2024.....	139
FIGURA 31	Nueva estación de ferrocarril en Huelva, inaugurada el 25 de abril de 2018.....	140
FIGURA 32	Trazado de la futura red ferroviaria de alta velocidad en Portugal.....	141
FIGURA 33	Alternativas para la futura ligazón entre Lisboa y Algarve por la alta velocidad	142
FIGURA 34	Red ferroviaria del sur de Portugal.....	143
FIGURA 35	Corredores ferroviarios en Europa	147

FIGURA 36	Corredores ferroviarios en la Península Ibérica	148
FIGURA 37	Corredor Atlántico	149
FIGURA 38	Transporte ferroviario de pasajeros. Red básica, básica ampliada y global	150
FIGURA 39	Transporte ferroviario de mercancías. Red básica, básica ampliada y global	151
FIGURA 40	Presentación de la nueva estación de AVE de Huelva (2007)	158
FIGURA 41	Inversión ferroviaria en España (1990-2020)	160
FIGURA 42	El AVE en España.....	162
FIGURA 43	Llegada del AVE a las distintas capitales españolas.....	163

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1	Viajeros transportados por RENFE por provincias (viajeros subidos)	43
TABLA 2	Mercancías transportadas por RENFE en tráfico nacional por provincia (en miles de Tm)	44
TABLA 3	Tiempo de recorrido entre las capitales andaluzas. Año 2009	45
TABLA 4	Tiempo de recorrido entre las capitales andaluzas. Año 2009	47
TABLA 5	Velocidades medias y máximas para el tráfico de viajeros	53
TABLA 6	Tipología y estado de los puntos de embarques.....	55
TABLA 7	Conexiones Huelva-Sevilla. Día laboral (Septiembre, 2024).....	67
TABLA 8	Conexiones Huelva-Madrid. Día laboral (1) (Septiembre, 2024).....	67
TABLA 9	Población del corredor ferroviario Sevilla-Huelva.....	69
TABLA 10	Evolución político-presupuestaria de la LAV Sevilla-Huelva.....	87
TABLA 11	Evolución normativa y política de esta LAV Sevilla-Huelva	88
TABLA 12	Servicios ferroviarios Vila Real de Santo Antonio-Faro	100
TABLA 13	Servicios ferroviarios Lagos-Faro.....	100
TABLA 14	Servicios ferroviarios Algarve-Lisboa.....	101
TABLA 15	Evolución de la población censada. Corredor Huelva-Ayamonte.....	103
TABLA 16	Principales acontecimientos recientes en la política ferroviaria de España desde mediados del siglo XX.....	132
TABLA 17	Análisis DAFO del ferrocarril en la provincia de Huelva. Especial atención en el corredor Sevilla-Huelva-Faro	155



Presentación

El proyecto del ferrocarril Sevilla–Huelva–Faro constituye un deseo incompleto que simboliza la posibilidad de reactivar el desarrollo en la provincia de Huelva y la Eurorregión Andalucía–Algarve–Alentejo. Sin embargo, se enfrenta a numerosas demoras, falta de concreción, expectativas y promesas incumplidas en las tres últimas décadas. De nuevo, el pasado mes de octubre, con la aprobación reciente de la Declaración de Impacto Ambiental de la línea Sevilla–Huelva se abre una nueva posibilidad y esperanza de que este proyecto se convierta en una realidad.

Así se recoge en la investigación del Prof. Dr. José Manuel Jurado Almonte sobre las realidades pasadas y presentes y de los escenarios de futuro del ferrocarril en la provincia de Huelva y el Algarve. Resulta revelador este estudio para entender cómo las promesas de progreso y desarrollo pueden convertirse en esperas interminables en esta provincia de Huelva.

La idea de tener un ferrocarril en el corredor Sevilla–Huelva–Faro se remonta a finales del siglo XIX, cuando la necesidad de mejorar las comunicaciones transfronterizas se hizo evidente. No obstante, fueron actuaciones que se hicieron sin conexión transfronteriza, con el río Guadiana como implacable barrera. El tramo portugués Faro–Vila Real de Santo António se completó en 1906 y la conexión Huelva–Ayamonte en 1936, pero en 1987 se interrumpió el tráfico de este último y se procedió al desmantelamiento de sus vías. Su carril se convertiría en una vía verde, hoy en franco abandono.

Desde hace algunas décadas, el proyecto de interconexión transfronteriza por ferrocarril ha sido dibujado en diversas ocasiones. Se presenta como una solución estratégica para el transporte sostenible, capaz de potenciar el turismo, articular el extenso espacio agrario, fomentar el comercio, reducir

la dependencia del automóvil y conectar de forma directa con los grandes mercados de Madrid y Lisboa.

En la Unión Europea, la conexión transfronteriza se califica como prioritaria y como integrante de la red global para el escenario de 2050. Para quebrar este lejano escenario, las alcaldías de los ayuntamientos de Huelva, Sevilla y Faro y la propia Comisión de Infraestructuras para el Desarrollo de la Provincia de Huelva, con el apoyo de otras instituciones y asociaciones, tratan de reactivar el proyecto.

Sin embargo, los Gobiernos de España y Portugal no consideran el proyecto ferroviario entre sus prioridades. Los avances son lentos y fragmentados, debido a la falta de coordinación política, la escasez de recursos financieros y los cambios políticos. La parábola de esperando a Godot, esperar sin avanzar, se adecua a esta expectación interminable. Las promesas de inicio de obras, estudios de viabilidad y compromisos internacionales se han sucedido durante décadas sin resultados tangibles.

La sociedad local y los actores económicos han quedado atrapados en un estado de esperanza prolongada, aguardando la llegada de la anunciada promesa, frente a agravios comparativos con otros territorios que, teniendo menor peso demográfico y mayores dificultades físicas para su construcción, han conseguido tener la alta velocidad.

El ferrocarril Sevilla–Huelva–Faro, sin duda, potenciaría la transformación de este corredor territorial y, en especial, de la provincia de Huelva, pero debe superar la inercia de la espera y el conformismo.

Creo que esta investigación, encargo del Consejo Económico y Social, es una idea compartida por otras instituciones de la provincia de Huelva. Para el impulso del ferrocarril Sevilla–Huelva–Faro se requiere una estrategia transformadora que abandone la espera pasiva, mediante el establecimiento de un marco claro de cooperación política y un acuerdo financiero, que ponga en valor el espacio transeuropeo de transporte, agilizando y anticipando la construcción del ferrocarril Sevilla–Huelva–Faro.

Juan Antonio Márquez Domínguez
Presidente del CESpH
Huelva, 19 de noviembre de 2024

Vertebración del ferrocarril en la provincia de Huelva. Especial referencia al corredor Huelva–Faro

Resumen

La provincia de Huelva ha sufrido una pérdida en importancia ferroviaria frente a la de tiempos pasados. Tras el cierre de la línea Gibraleón–Ayamonte (1987) y la totalidad de los ferrocarriles mineros, actualmente están en uso sólo la malla ferroviaria del Puerto de Huelva, la línea Zafra–Huelva y la Sevilla–Huelva. Apenas unos 200 Km de lo que fue un rico y denso tendido ferroviario. A ello se une la pérdida de conexiones y numerosas irregularidades e incidencias en el servicio de viajeros tanto en las comunicaciones con Sevilla (media distancia) como de forma directa con Madrid. Sólo el tráfico de mercancías mantiene un volumen significativo, sobre todo, por su relación con el importante Puerto de Huelva. A su vez, destaca la lentitud administrativa en la llegada de la alta velocidad a la capital onubense y, ligado a este proyecto tenemos la no conexión ferroviaria con Portugal y la incertidumbre de la posible conexión con la alta velocidad de ese país. Sin duda, la situación ferroviaria en la provincia de Huelva es grave después de décadas sin la inversión presupuestaria necesaria.

Frente a este panorama, hay un sentir de la sociedad onubense de que la provincia está marginada en cuanto a inversiones públicas, especialmente en ferrocarril y otras infraestructuras. De esta manera, se ha convertido en una de las prioridades destacadas y reclamadas en diversas manifestaciones públicas. También es una de las principales reivindicaciones de la Diputación provincial y de su órgano consultor, el CESpH. En este contexto, se justifica

esta nueva investigación, cuya información territorial puede ser de interés para la toma de decisiones de diversas instituciones públicas, asociaciones empresariales y de la sociedad civil de la provincia.

Este estudio compendia la información sobre las infraestructuras y el transporte ferroviario de la provincia. No es documento que indague los detalles técnicos de un nuevo trazado del ferrocarril (el caso del tramo Huelva–Faro). Se trata más bien de una investigación de los antecedentes, la situación y problemática actual, y los planes en ciernes para las infraestructuras y servicios ferroviarios de esta provincia.

Aunque la atención se centrará en el corredor litoral y en la llegada de la Línea de Alta Velocidad (LAV) entre Huelva y Faro, no se puede abordar este ámbito ferroviario sin tratar también el corredor Sevilla–Huelva. Esto es debido a que la futura existencia de un tramo Huelva–Frontera–Faro está ligada a la construcción y llegada de la LAV Sevilla–Huelva. Asimismo, dado que igualmente es una prioridad para el CESpH, también son necesarias unas iniciales menciones a la línea Zafra–Huelva, actualmente en fase de renovación y con nuevas posibilidades de transporte abiertas por la reactivación de la actividad minera.

Desde el cierre de la antigua línea Gibraleón–Ayamonte ha habido proclamas políticas y planificaciones de los gobiernos autonómicos (Sevilla), central (Madrid y Lisboa) y de la UE en favor de un ferrocarril transfronterizo Huelva–Portugal e, igualmente, de una LAV Sevilla–Huelva–Faro, que obligaría a la construcción de nuevas estaciones, un nuevo tendido y otro puente sobre el río Guadiana.

Se trata, sin duda, de una empresa pública de considerables dimensiones técnicas y presupuestarias. Solo una voluntad política coincidente entre los gobiernos de Portugal y España y el impulso de la Unión Europea podrían hacer realidad este proyecto. Por tanto, es necesario cooperar en esta materia con los intereses de política ferroviaria lusa. En este contexto, la Unión Europea lleva más de dos décadas dando prioridad al ferrocarril, a su transporte de viajeros y mercancías a través de potentes corredores (Atlántico y Mediterráneo) y conexiones transfronterizas.

Creemos que es viable y razonable un nuevo escenario que implique la llegada de la alta velocidad al corredor Sevilla–Huelva–Faro y su conexión con la futura red ferroviaria portuguesa de alta velocidad. Se trataría de una integración ferroviaria transfronteriza que hasta ahora no ha sido posible en este rincón suroccidental de la Península. La propuesta de este estudio no difiere de la que el CESpH, entre otras instituciones, viene tratando desde hace años.

Sin duda, la mejora del ferrocarril de alta velocidad supondría oportunidades favorables para las relaciones socioeconómicas de Huelva con Andalucía y el resto de España y Portugal. De llevarse a cabo este proyecto, largamente anunciado en distintas planificaciones, se compensaría además el déficit histórico en inversiones ferroviarias en Huelva, muy inferior al de otros territorios andaluces y españoles. Es deseable que este proyecto sea una realidad mucho antes y sin esperar al escenario de 2050.

Palabras claves

Infraestructuras, transportes, ferrocarril, alta velocidad, Andalucía, Portugal, Huelva.

Railway structuring in the province of Huelva. Special reference to the Huelva-Faro corridor

Abstract

The province of Huelva has suffered a loss in railway importance compared to the past. After the closure of the Gibraleón–Ayamonte line (1987) and all the mining railways, only the Port of Huelva, the Zafra–Huelva and Seville–Huelva lines are currently in use. Barely 200 km of what was once a rich and dense railway network. This is compounded by the loss of connections and numerous irregularities and incidents in the passenger service both in communications with Seville (medium distance) and directly with Madrid. Only freight traffic maintains a significant volume, above all, due to its relationship with the important Port of Huelva. At the same time, the administrative slowness in the arrival of the high–speed train to the capital of Huelva stands out, as well as the lack of a railway connection with Portugal and the uncertainty of the possible connection to the high–speed rail link in that country. Undoubtedly, the railway situation in the province of Huelva is serious after decades without the necessary budgetary investment.

Against this backdrop, there is a feeling in Huelva society that the province is marginalised in terms of public investment, especially in railways and other infrastructures. Thus, it has become one of the priorities highlighted and demanded in several public demonstrations. It is also one of the main demands of the Provincial Council and its advisory body, the CESpH. In this context, this new research is justified, whose territorial information may be

of interest for the decision-making process of various public institutions, business associations and civil society in the province.

This study summarises information on railway infrastructure and transport in the province. It is not a document that investigates the technical details of a new railway route (the case of the Huelva-Faro section). It is rather an investigation of the background, the current situation and problems, and the future plans for railway infrastructures and services in the province.

Although the focus will be on the coastal corridor and the arrival of the High-Speed Line (HSL) between Huelva and Faro, it is not possible to deal with this railway area without also dealing with the Seville-Huelva corridor. This is because the future existence of a Huelva-Frontera-Faro section is linked to the construction and arrival of the Seville-Huelva HSL. Likewise, given that it is also a priority for the CESpH, initial mention should also be made of the Zafra-Huelva line, currently under renovation and with new transport possibilities opened up by the reactivation of mining activity.

Since the closure of the old Gibraleón-Ayamonte line, there have been political proclamations and plans by the regional (Seville), central (Madrid and Lisbon) and EU governments in favour of a cross-border Huelva-Portugal railway and also a Seville-Huelva-Faro high-speed railway, which would require the construction of new stations, a new line and another bridge over the Guadiana River.

This is undoubtedly a public company of considerable technical and budgetary dimensions. Only a coinciding political will between the governments of Portugal and Spain and the impetus of the European Union could make this project a reality. It is therefore necessary to cooperate in this area with Portuguese railway policy interests. In this context, for more than two decades the EU has been giving priority to the railways and their passenger and freight transport through powerful corridors (Atlantic and Mediterranean) and cross-border connections.

We believe that a new scenario involving the arrival of high-speed rail in the Seville-Huelva-Faro corridor and its connection with the future Portuguese high-speed rail network is viable and reasonable. This would

be a cross-border railway integration that has not been possible so far in this south-western corner of the peninsula.. The proposal of this study does not differ from the one that the CESpH, among other institutions, has been dealing with for years.

Undoubtedly, the improvement of the high-speed railway would mean favourable opportunities for Huelva's socio-economic relations with Andalusia and the rest of Spain and Portugal. If this project, long announced in different plans, is carried out, it would also compensate the historical deficit in railway investments in Huelva, which is much lower than to that of other Andalusian and Spanish territories. It is desirable that this project becomes a reality much sooner and without waiting for the 2050 scenario.

Keywords

Infrastructures, transport, railway, high speed, Andalusia, Portugal, Huelva.

1 Introducción

1.1. Justificación

Desde hace varias décadas, el ferrocarril en España, en particular, está experimentando un desarrollo inusitado, especialmente debido a la apuesta por la Alta Velocidad. A su vez, se abren nuevas posibilidades como consecuencia de las políticas y la financiación que la Unión Europea está dando al ferrocarril para mejorar sus prestaciones en el transporte de viajeros y mercancías, así como para la construcción de ferrocarriles transfronterizos.

Frente a esta situación, de la que se están beneficiando otros espacios peninsulares, en la provincia de Huelva se asiste a una pérdida de infraestructuras y servicios ferroviarios. Esto es consecuencia de la reducción y falta de inversión pública y la falta de ejecución de la misma. Huelva se está convirtiendo en una especie de “Finisterre” en materia de infraestructuras ferroviarias.

Nada queda de su otrora densa malla de ferrocarriles, salvo el tren turístico de Minas de Riotinto. Por su parte, de las líneas de ancho ibérico (1.668 mm)¹, la línea Gibraleón–Ayamonte se cerró en septiembre de 1987, desmantelándose el carril. Se entró en un círculo vicioso en el que no se era competitivo porque los servicios eran deficientes y, a la vez, no se mejoraban los servicios porque los balances económico–financieros eran negativos.

1 El ancho ibérico o nacional viene regulado por la Real Orden de 1844. Se trata de un ancho diferente al que se venía utilizando en el resto de Europa –1,435 metros–. Las nuevas líneas de alta velocidad se adecuan al ancho europeo.

Además, se perdió una oportunidad histórica de conectar Andalucía con Portugal por ferrocarril, ya que el Puente Internacional sobre el Guadiana (inaugurado el 2 de septiembre de 1991) carece de carril ferroviario. Por su parte, la línea Zafra–Huelva se encuentra en un preocupante estado de abandono desde hace mucho tiempo, estando previsto su cierre total en diversas ocasiones y sólo recientemente se está invirtiendo en su rehabilitación. Por último, en cuanto a la línea Sevilla–Huelva, sus servicios se han visto reducidos, con tiempos de viaje poco competitivos y con frecuentes problemas de circulación. Sólo muy recientemente se han incrementado algunos servicios con Sevilla y Madrid.

Así, con el paso de los años, la provincia de Huelva ha perdido relevancia en cuanto a infraestructuras y servicios ferroviarios. Sin embargo, cuenta con un pujante puerto comercial e industrial, un crecimiento de las nuevas actividades mineras y de demandas turísticas que precisarían una mejora de sus servicios ferroviarios como también de otras infraestructuras de comunicación y transportes. Así, la actividad del puerto de Huelva y su área industrial colindante no puede sostener posibilidades de mayor crecimiento con una línea hacia Sevilla, electrificada, pero de vía única, muy colapsada y con frecuentes irregularidades en los servicios. Igualmente, la línea Zafra–Huelva ha sido insuficiente, históricamente con un estado muy precario de sus instalaciones, trayendo consigo un tráfico decreciente de viajeros y de mercancías.

Los diferentes planes de infraestructuras ferroviarias a nivel de las administraciones general y autonómica (por ejemplo, PEIT–PITVI y PISTA–PITMA) incluyen para la provincia de Huelva la llegada de la alta velocidad desde Sevilla a Huelva y su posterior conexión con la red ferroviaria portuguesa cruzando el río Guadiana (línea Huelva–Faro). Asimismo, siempre se menciona la importancia y rehabilitación de la línea Zafra–Huelva, en la cual sólo ahora está siendo objeto de importantes obras de rehabilitación integral. A lo largo de varias décadas, aparece, y también se desvanece, el protagonismo del proyecto de la LAV Sevilla–Huelva, con tediosos, lentos y repetidos trámites administrativos que esconden una falta de prioridad política para la ejecución del proyecto. Mientras tanto, se asiste a la llegada progresiva de la alta velocidad a otras provincias y capitales costeras de la Península Ibérica.

Unido al anterior proyecto, hay otra reivindicación, y es que la alta velocidad no se detenga en Huelva–Término, sino que continúe y enlace con el sistema ferroviario portugués. En cuanto al corredor Huelva–Faro, nada se sabe de sus pormenores técnicos, trazado o cómo se va a salvar el río Guadiana. Es una idea que aparece en varios planes estatales y autonómicos y que es factible en el marco actual de la planificación transfronteriza y ferroviaria de la UE.

Con este panorama, la mejora y la ampliación de las infraestructuras ferroviarias se convierte en una de las principales demandas de la sociedad y el tejido productivo de la provincia de Huelva. Es una situación de marginalidad y olvido que afecta también a otras infraestructuras (agua, aeropuerto, energía, etc.). De esta manera, se han sucedido diversas manifestaciones populares, alentadas por el asociacionismo social, empresarial y político de la provincia. Asimismo, el ferrocarril se ha convertido en protagonista de prioridades y confrontaciones políticas de distintas fuerzas políticas dependiendo de su responsabilidad en las instituciones provinciales, autonómicas y ministeriales.

Esta investigación se justifica por la necesidad de la Diputación Provincial de Huelva de conocer la realidad actual de las infraestructuras ferroviarias de esta provincia, sus características y sus oportunidades. Por tanto, se compendia en la misma una información territorial con el deseo de ser una herramienta útil para instituciones asociativas y públicas ligadas al transporte ferroviario y a otras infraestructuras. Entre éstas últimas, serviría al Consejo Económico y Social de la provincia de Huelva (CESpH), un importante órgano consultor autónomo ligado a la Diputación y al servicio de la provincia de Huelva, que en estos momentos está capitaneando las principales demandas y prioridades infraestructurales de esta provincia. Este estudio podría complementar al actual Libro blanco de las infraestructuras y su conjunto de propuestas aprobadas por la Mesa de las infraestructuras (2024)².

- 2 GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 12.03.2024). Aeropuerto, tren a Sevilla, carretera a la Sierra y presa de Alcolea, las prioridades de Huelva. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Aeropuerto-Sevilla-Sierra-Alcolea-Huelva_0_1883812061.html

FIGURA 1 | Propósito de la Universidad de Huelva.



FUENTE: Huelva Información (23.04.2024)³

Las infraestructuras ferroviarias copan las prioridades del CESpH⁴. La línea Zafra–Huelva se convierte en (la 4^a) del listado del CESpH (2024a y 2024b). En lo que se refiere a la actuación denominada “conexión ferroviaria Huelva–Faro. AVE” (5^a prioridad) es una continuación de la propuesta de “Infraestructuras ferroviarias. Huelva Sevilla. Ampliación de horarios. AVE” (la 3^a). Todas ellas han sido recogidas (2024b) como prioritarias por el CESpH en su Libro Blanco de las infraestructuras y con el visto bueno de los representantes de la Comisión para el impulso de las necesidades en infraestructuras en la provincia de Huelva (CINIPH).

Para abordar el espacio ferroviario Huelva–Faro es inevitable hacer lo propio con el corredor Sevilla–Huelva. Esto se debe a que la apuesta por la

3 Huelva Información (23.04.2024). El Libro Blanco de las Infraestructuras de Huelva retrasa un mes su aprobación tras los anuncios del Gobierno. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Libro-Blanco-Infraestructuras-Huelva-Gobierno_0_1896411665.html

4 GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 23.04.2024). El tren se convierte en la prioridad de Huelva por delante de la carretera y el aeropuerto. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-aeropuerto-AVE-carretera-sevilla_0_1896112122.html

alta velocidad está presente en todo el corredor y a que la existencia futura de un tramo Huelva–Frontera–Faro está asociada a la construcción de la LAV Sevilla–Huelva.

1.2. Características de la investigación

Como hipótesis de partida, consideramos que la provincia de Huelva se encuentra en una posición de debilidad en cuanto al transporte e infraestructuras ferroviarias, como consecuencia de una insuficiente inversión pública y apuesta por las mismas durante las últimas 4 décadas. En consecuencia, necesita reforzar e incrementar su actual red y servicios ferroviarios. Entendemos que esta modalidad de transporte es vital para el sostenimiento e incremento de sus principales activos socioeconómicos: agricultura, turismo, minería extractiva, industria y actividades portuarias, tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías. Es posible y necesario conseguir un sistema ferroviario más desarrollado en el que la capital onubense no sea una estación término sino el centro de un sistema ferroviario que incluya a buena parte del Suroeste peninsular, a través del corredor Sevilla–Huelva–Faro y su interconexión con el del Sur de Portugal y, segundo lugar, con el refuerzo de la línea Zafra–Huelva y su articulación con Extremadura y la posible reapertura de la Ruta ferroviaria de la Plata. Asimismo, es necesario que Huelva potencie su puerto y su ferrocarril en el contexto de los corredores Atlántico y Mediterráneo.

El objetivo principal de esta investigación es el estudio del futuro corredor ferroviario Huelva–Faro. No obstante, esto no se puede hacer sin contextualizarlo en una escala territorial más amplia, que incluirían, en particular, el corredor Sevilla–Huelva y, en menor medida, el de Zafra–Huelva.

El ámbito de estudio es principalmente el corredor territorial que va desde la aglomeración urbana de Sevilla hasta el Algarve. Abarcará, por tanto, la provincia de Huelva y su ámbito transfronterizo con Portugal. En este tipo de geografía de los transportes ferroviarios de Huelva se tendrá en cuenta las actuales infraestructuras y las políticas y planificaciones.

En cuanto a la metodología, se ha obtenido información de diversos organismos de transportes, incluyendo el ferroviario. Cabe destacar la documentación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y en

su bloque de la temática de ferrocarriles⁵. Dependiente de este Ministerio se hallan el Observatorio del Ferrocarril en España⁶ y el Observatorio del Transporte y la Logística en España⁷. A su vez, es fundamental consultar diversa información procedente del organismo público inversor y ejecutor de la obra pública en materia ferroviaria (Administración de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF)⁸ y del que gestiona el servicio ferroviario (Red Nacional de Ferrocarriles de España, RENFE)⁹. También ha sido importante acercarse a la planificación ferroviaria de Portugal. Nos referimos al *Ministério das Infraestruturas e da Habitação*¹⁰ y, dentro del mismo, a los organismos *Infraestruturas de Portugal* (IP)¹¹ y *Comboios de Portugal* (CP)¹².

Asimismo, nos encontramos con otros órganos que se han creado en materia de cooperación transnacional y fronteriza. Se trata del Observatorio Transfronterizo España/Portugal¹³, con interesantes publicaciones sobre todo tipo de infraestructuras. En menor medida, existe documentación procedente de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía¹⁴, cuya responsabilidad se centra principalmente en la ordenación del territorio y en planes orientativos de movilidad sostenible,

- 5 Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Transporte ferroviario. <https://www.transportes.gob.es/ferroviario>
- 6 Observatorio del Ferrocarril en España. <https://www.transportes.gob.es/ferrocarriles/observatorios/observatorio-del-ferrocarril-en-espana>
- 7 Observatorio del Transporte y la Logística en España. <https://otle.transportes.gob.es/>
- 8 ADIF. <https://www.adif.es/inicio>
- 9 RENFE. <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/grupo-renfe/conocenos/la-empresa>
- 10 Ministério de Infraestruturas e Habitação. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc24/area-de-governo/infraestruturas-e-habitacao>
- 11 Infraestrutura de Portugal. <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/>
- 12 Comboios de Portugal. <https://www.cp.pt/passageiros/pt>
- 13 Observatorio transfronterizo España-Portugal. <https://www.transportes.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/observatorios/observatorios-de-transporte-internacional/observatorio-transfronterizo-espana%CC%83a-portugal>
- 14 Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda.html>

éstos últimos en consonancia con la planificación de la administración general del Estado.

A su vez, se ha obtenido información geoestadística y cartográfica del Instituto de Estadística de España (INEE)¹⁵, del *Instituto Nacional de Estatística* de Portugal (INEP)¹⁶, y del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA)¹⁷, especialmente de sus repertorios de bases cartográfica (Base Cartográfica de Andalucía, BCA; Datos Espaciales de Referencia de Andalucía, DERA)¹⁸. A estas *fuentes de información* habría que añadir una prolija bibliografía sobre la reciente planificación del transporte y la infraestructuras ferroviarias a distintas escalas territoriales, desde la provincial a la comunitaria. También ha sido fundamental revisar el marco legal y reglamentario de estas estructuras territoriales.

Por otra parte, los temas ferroviarios han sido objeto de seguimiento en la prensa generalista¹⁹, con noticias, reportajes y opiniones en los últimos años sobre la problemática de la llegada de la Alta Velocidad a Huelva, la crisis de la línea Zafra–Huelva y la apuesta por el nuevo corredor ferroviario Huelva–Faro. También ha sido importante la consulta de las notas de prensa de la Diputación provincial de Huelva²⁰. Igualmente ha sido muy interesante la información obtenida de algunas redes sociales²¹.

15 Instituto de Estadística de España. <https://www.ine.es/>

16 Instituto de Estatística de Portugal. https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE

17 Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/dega/>

18 Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA). <http://andaluciajunta.es/datosabiertos/portal/dataset/datos-espaciales-de-referencia-andalucia-dera>

19 En este sentido, destaca la labor del diario Huelva Información y los numerosos artículos de opinión de su director: Javier Ronchel. También hay noticias en otros diarios de prensa digital: DiarioHuelva.es, Huelva Buenas Noticias, Huelva Hoy y Huelva24.

20 Diputación de Huelva. Área de prensa. <https://www.diphuelva.es/prensa/>

21 Destaca la labor en este sentido del Prof. Juan José García de Hoyo. <https://www.facebook.com/juanjo.garciadelhoyo.5> y en estos momentos de la Asociación Plataforma para la llegada de la L.A.V. a Huelva, https://www.facebook.com/groups/PLATAFORMA.AVE.HUELVA/?locale=es_ES

Además, ha sido importante la consulta de la literatura y estudios ya realizados por el Consejo Económico y Social de la provincia de Huelva (CESpH)²². De esta manera, su interés por los ferrocarriles, como también de otras temáticas ligadas a las infraestructuras en la provincia de Huelva, ha dado lugar a diversas publicaciones²³ en forma de informes y dictámenes. Asimismo, el CESpH se ha convertido en el principal órgano técnico que centraliza las aspiraciones de instituciones, grupos políticos y representantes del tejido productivo en favor de avanzar en las infraestructuras, entre las que se halla el ferrocarril. De esta manera, fruto de este trabajo, recientemente se ha aprobado el Libro blanco de las infraestructuras (junio, 2024)²⁴

Por otra parte, se ha realizado un análisis retrospectivo o histórico para comprender determinadas realidades actuales. De esta manera, es imprescindible realizar unos breves antecedentes históricos y un marco normativo y de la planificación de esas infraestructuras de ferrocarril de la provincia de Huelva. Asimismo, con todo lo estudiado, se ha realizado un diagnóstico y unas reflexiones y propuestas finales.

Esta investigación contiene un soporte documental, estadístico, cartográfico, gráfico y normativo que podría servir de apoyo a otros trabajos sobre este tema y ámbito territorial en el futuro y, especialmente, podría justificar la adopción de propuestas políticas y técnicas.

22 Consejo Económico y Social de la provincia de Huelva (CESpH). <https://www.diphuelva.es/ces/>

23 CESpH (2014a). *Las infraestructuras en la provincia de Huelva. Presente y futuro*. Consejo Económico y Social de la Provincia de Huelva, Diputación de Huelva, 74 pág. https://www.diphuelva.es/export/sites/dph/ces/.galleries/documentos/DICTAMEN_CESpH_2-2014.pdf

CESpH (2014b). *Análisis de las infraestructuras ferroviarias de la provincia de Huelva*. Diputación de Huelva, 119 pág. https://www.diphuelva.es/export/sites/dph/ces/.galleries/documentos/Dictamen_4_WEB.pdf

24 CESpH (2024a). *Documento ejecutivo de las infraestructuras*. Comisión para el impulso de las necesidades en infraestructuras de la provincia de Huelva Diputación de Huelva, 86 pág., inédito.

CESpH (2024b). *Libro blanco de las infraestructuras*. Comisión para el Impulso de las Necesidades en Infraestructuras en la Provincia de Huelva (CINIPH). Diputación de Huelva. 93 pág. Inédito.

La **estructura de contenido**, además de la Introducción, se ha compartimentado en:

RASGOS GENERALES

de la red ferroviaria en la provincia de Huelva

LA LÍNEA FÉRREA

Zafra–Huelva

LA LÍNEA SEVILLA–HUELVA

y la llegada de la Alta Velocidad a Huelva

EL CORREDOR FERROVIARIO

Huelva–Faro

LOS NUEVOS ESCENARIOS

y la planificación de los transportes. Proyección en Huelva

DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA,

legislación y otras fuentes documentales

2

Rasgos generales de la red ferroviaria en la provincia de Huelva

En el espacio provincial de Huelva solo quedan 179 km de lo que fue un rico y denso tendido ferroviario. Son ilustrativas las palabras de López Lara (1997):

“La génesis, evolución/esplendor y decadencia de la red ferroviaria onubense es buen ejemplo del papel periférico de las tierras de Huelva en época contemporánea, con una economía basada en la exportación sus recursos primarios, marcando sobre el espacio unos ejes no totalmente articuladores del conjunto provincial”.

De este modo, Huelva destacó por la existencia de una rica red de ferrocarriles mineros. De igual manera, debido a la política de concesiones del último tercio del siglo XIX, una de las grandes compañías privadas de la época, Ferrocarriles M.Z.A., concesionaria de la línea Madrid–Sevilla, construiría la línea Sevilla–Huelva. Por las mismas fechas, se impulsó la construcción del ferrocarril Zafra–Huelva. Más tarde, ya en el siglo XX, aunque con un proyecto de la anterior, la línea Huelva–Ayamonte se uniría a la anterior en la localidad de Gibraleón. La propia evolución urbana de la ciudad de Huelva ha estado muy condicionada por las dos líneas de ferrocarril de vía ancha, sus dos antiguas estaciones y las líneas mineras de vía estrecha que finalizaban en muelles portuarios (López Lara, 2005).

2.1. Una rica malla ferroviaria. Los ferrocarriles mineros

El ferrocarril revolucionó la Europa industrial desde principios del siglo XIX, implantándose muy pronto en la provincia de Huelva. Llegó a contar con una densa red ferroviaria, con ferrocarriles mineros que unían los principales centros mineros con diferentes puertos. Audaces empresarios y técnicos

extranjeros redescubrieron los enormes recursos mineros contenidos en el subsuelo de la Faja Pirítica Ibérica y las posibilidades de transformarlos para una parte de Europa que avanzaba rápidamente hacia el crecimiento industrial. Grandes compañías extranjeras (británicas, francesas, belgas e incluso portuguesas), que se hicieron con las concesiones mineras, generosamente otorgadas por los gobiernos estatales de la época, iniciaron las explotaciones mineras y construyeron sus redes comerciales y de transporte. El ferrocarril y la minería se harían inseparables.

La primera regulación legal en España en materia de ferrocarriles fue la Real Orden de 31 de diciembre de 1844 donde el Estado se reservaba la titularidad de este nuevo servicio, pero ante su incapacidad y falta de recursos propios, establecería el sistema de las concesiones. En un contexto político–económico de claro liberalismo, será la iniciativa privada la que construya y gestione las diferentes líneas ferroviarias, movilizand o enormes sumas de capitales.

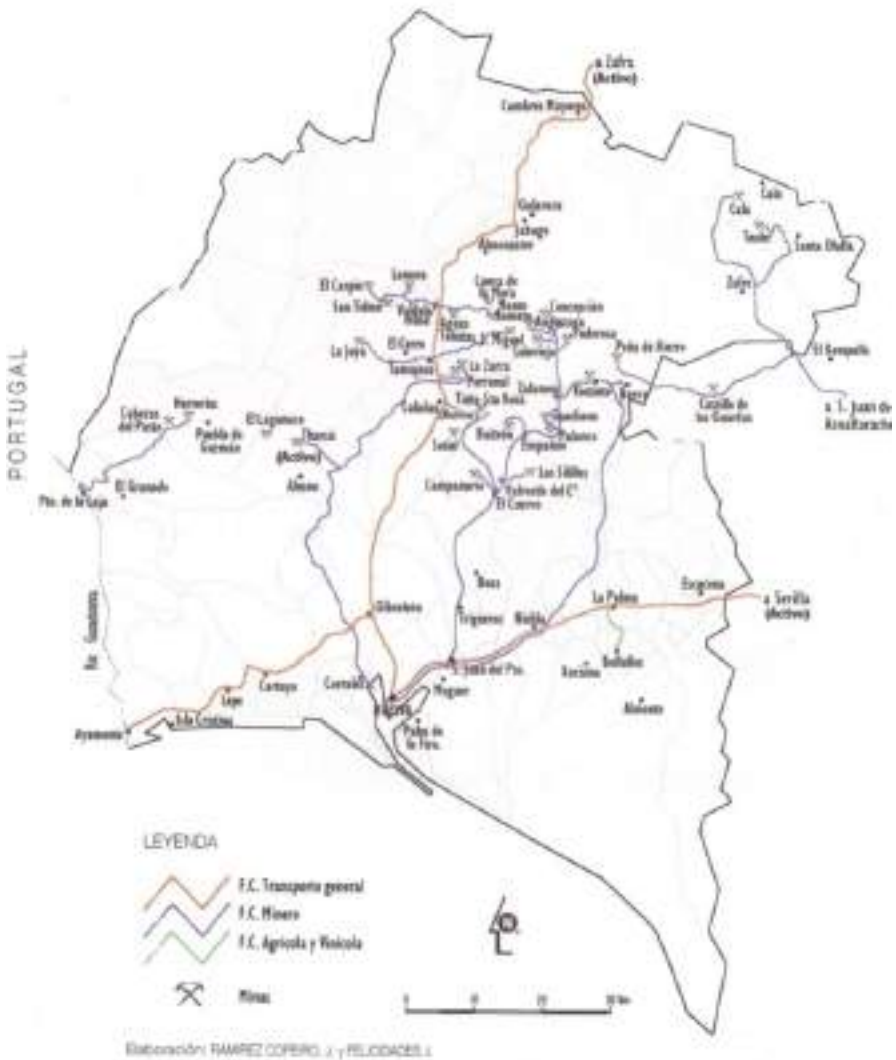
De esta manera, la riqueza minera del Andévalo y del noreste de la Sierra generó una importante y densa red de líneas mineras de vía estrecha que comunicaban los principales centros mineros con el puerto de Huelva e, incluso, con el puerto de Sevilla (Minas de Cala–San Juan de Aznalfarache) o con el río Guadiana (línea Minas de Herrerías–Puerto de La Laja). Esta red de líneas y ramales, independientes entre sí, buscaban los puertos marítimos para la exportación del mineral hacia las áreas industriales de Gran Bretaña o Francia. Por ser de tipo secundario, netamente mineros, la legislación de entonces les permitía adoptar diferentes anchuras de carril.

La vida e historia de algunas de estas líneas quedaba sujeto al devenir de las minas. Se trataba de una provincia de características geográficas muy diferentes a la actual y donde los ferrocarriles vertebraban su territorio. Precisamente, la mayoría de ellos también prestaban servicios de viajeros.

El último ferrocarril minero que dejó de prestar servicio, en 1999, fue la línea Tharsis–Río Odiel (el segundo ferrocarril más antiguo de la provincia, de 1871), como consecuencia del cese de actividad de las minas de Tharsis. Años más tarde fue desmantelada la línea desde la localidad de San Bartolomé de la Torre hasta el cargadero de mineral de Corrales. No obstante, actualmente existe un tendido ferroviario que se podría recuperar, siguiendo el exitoso ejemplo de la Fundación y el Parque Minero de Río Tinto¹, donde se inauguró su servicio turístico en 1994 entre Talleres Mina y Los Frailes (11 km).

1 Parque Minero de Riotinto. <https://www.parquemineroderiotinto.es/>

MAPA 1 | Ferrocarriles de la provincia de Huelva



FUENTE: Elaboración de Felicidad, J. y Ramírez, J. (1998), en Ramírez Copeiro, J. "Los ferrocarriles. El embarcadero de Buitrón en San Juan del Puerto.

De todo aquello sólo queda un reducido patrimonio ferroviario que languidece, desaparecidos sus carriles y en algunos casos con más suerte, convertidos en vías verdes². Esos puentes y pontones, depósitos de agua, materiales móviles y destartados apeaderos y muelles atestiguan la intensa actividad minera de otros tiempos. Se trata de un patrimonio arqueológico–industrial onubense que ha de ser rescatado y preservado para que el olvido no termine por sepultar una parte de su historia reciente (Jurado, 1999). El mapa 1 muestra todas las líneas de ferrocarril que en algún momento hubo en esta provincia.

2.2. La red ferroviaria de Huelva en la actualidad

Los mapas 2 y 3 ofrecen una visión más cercana de la realidad. Muestran las líneas ferroviarias de vía ancha de la provincia de Huelva. Tras el cierre de la línea Gibraleón–Ayamonte (1987) y de todos los ferrocarriles mineros, en la actualidad sólo están en uso las líneas Sevilla–Huelva y Zafra–Huelva y la red ferroviaria de la zona portuaria de Huelva, que conecta con las dos líneas anteriores.

La falta de conexiones ferroviarias transfronterizas es palpable, y la falta de expectativas se ha visto agravada por el mencionado cierre de la línea Gibraleón–Ayamonte (COPT, 1995). Sin embargo, las líneas ferroviarias Huelva–Ayamonte y Faro–Vila Real de Santo António, muy similares en sus objetivos y funciones, se desarrollaron desde el principio como dos sistemas independientes y desarticulados. La no consideración de una vía ferroviaria para el Puente Internacional del Gadiana (1991) y el desmantelamiento total de la vía Gibraleón–Ayamonte tras su cierre (1987) hicieron que esta conexión ferroviaria transfronteriza cayera en el olvido durante décadas. Sólo más recientemente se ha reactivado el proyecto.

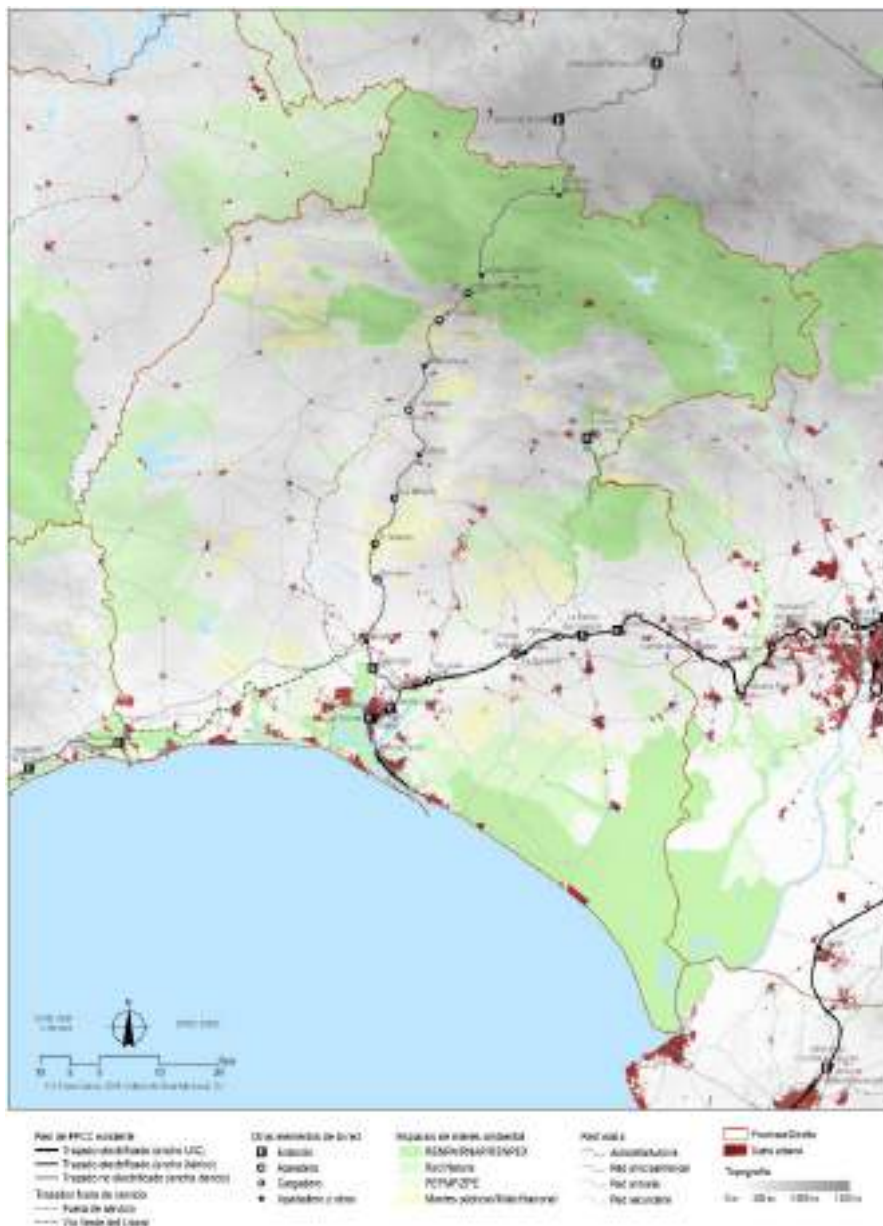
2 Son los casos, de las líneas Puerto de la Laja–Herrerías, Valverde del Camino–Minas de Concepción y La Zarza–Tharsis.

MAPA 2 | Encuadre del sistema ferroviario



FUENTE: ADIF (2024). Mapa de la red ferroviaria de España. <https://www.adif.es/informacion-al-usuario/mapa>

MAPA 3 | Encuadre del sistema ferroviario de Huelva



FUENTE: CIGEOE, 2019; DERA-IECA, 2023. Elaboración de Fran Pazos, 2024

Como consecuencia del Plan de Reestructuración, Saneamiento Económico–Financiero y Expansión Selectiva, el 30 de septiembre de 1984 se declararon en España varias líneas altamente deficitarias (LAD). Este fue el caso de la línea Gibraleón–Huelva. Casi de inmediato, su trazado fue desmantelado y años después se convirtió en una vía verde, que incluso ha perdido esta categoría medioambiental por su falta de mantenimiento.

La línea Zafra–Huelva (capítulo 3) es una línea convencional, no electrificada. Hubo episodios en la que estuvo en peligro de desaparecer. Aunque en 1984 también fue declarada Línea Altamente Deficiente, sin embargo se salvó del cierre y probable desmantelamiento. A pesar de ello, siempre estaba inmersa en problemas, manteniendo un bajo nivel de competitividad y de prestación de servicios, especialmente para los viajeros.

La línea Huelva–Sevilla es una línea electrificada convencional. Se ha mantenido, aunque con notables deficiencias para el mayor transporte de mercancías y viajeros. Está electrificada, pero con numerosos problemas en sus servicios regionales de viajeros, que no la hacen competitiva frente al transporte por carretera en la A–49. Hubiera sido una buena idea acortar el trazado hace años, eliminando el famoso desvío de 25 km entre Carrión y Sanlúcar la Mayor, para equiparar los servicios de transporte por carretera y ferrocarril. Se trata de un problema constante, que se ve agravado por la existencia de un intenso tráfico de mercancías y viajeros en los servicios regionales y de cercanías con destino a la capital hispalense. Esto genera irregularidades en los servicios.

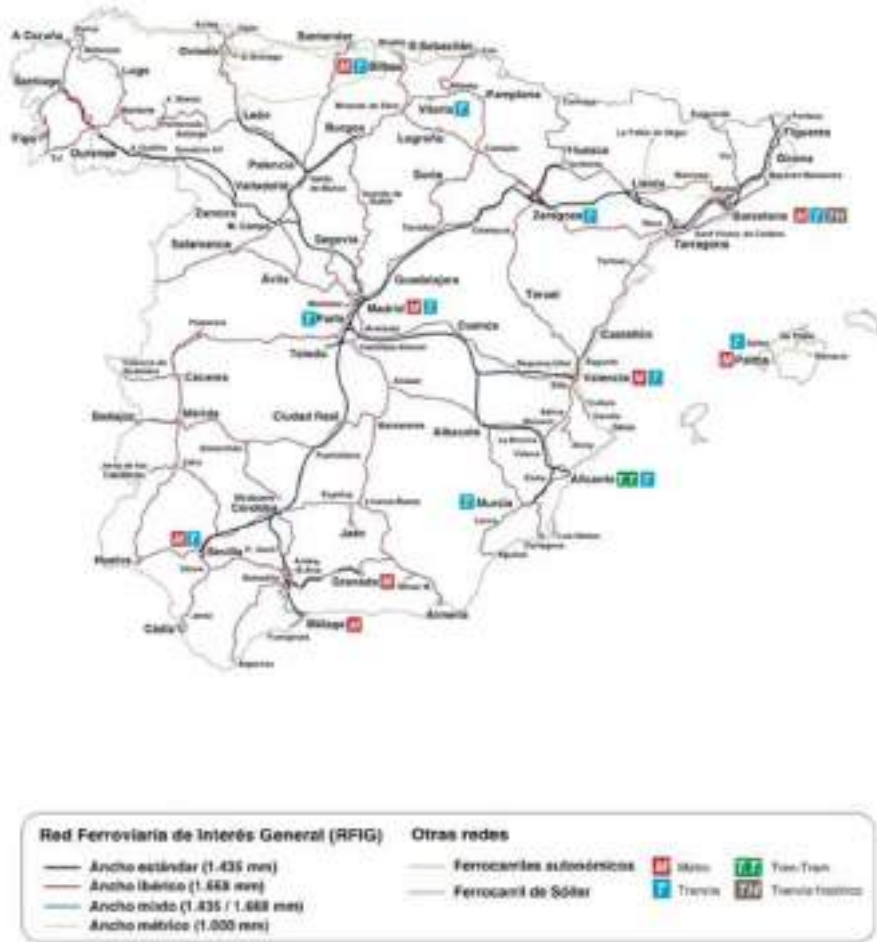
A su vez, gracias a la tecnología de los trenes Talgo, capaces de intercambiar sus ejes, y a la instalación del intercambiador de ancho de Majarabique, los usuarios de Huelva y Cádiz pudieron hacer uso del servicio de alta velocidad sin necesidad de parar en Sevilla. Como consecuencia, el 1 de agosto de 1993 comenzaron a circular trenes Talgo 200 entre Huelva y Madrid, que fueron sustituidos el 14 de junio de 2009 por los Alvia, con mejores prestaciones, menor tiempo de viaje y servicio i/v. Sin embargo, las irregularidades (retrasos y averías) en este servicio también son frecuentes. Desde hace años está prevista la posibilidad de construir la Línea de Alta Velocidad Sevilla–Huelva (Capítulo 4), con una deseable prolongación con el tramo Huelva–Faro (Capítulo 5).

La creación y expansión del Polo de Promoción Industrial de Huelva desde 1964 hizo absolutamente necesaria la construcción de ramales ferroviarios que conectaran diferentes industrias y zonas del Puerto Autónomo con el resto de la red, que se construyeron principalmente en la década de los setenta. Así, entre las estaciones de Huelva–Mercancías y Huelva–Las Metas, se abrió un ramal de doble vía en dirección sureste, que llegaba hasta los complejos industriales de la Avenida de Francisco Montenegro y la Punta del Sebo, en el puerto interior. Años más tarde, la dinámica económica de este núcleo propició la creación del denominado Puerto Exterior, con nuevos y grandes complejos industriales al otro lado del río Tinto, en el término municipal de Palos de la Frontera.

Es así como en marzo de 1969 se inauguró el Puente del río Tinto que incluía, acertadamente, un viario para la carretera y otro para el ferrocarril. Tras pasar el puente, esta nueva prolongación ferroviaria se bifurca en dos, una más septentrional, que llega hasta el Polígono Industrial Nuevo Puerto donde se hallan la Refinería de Petróleo, Ertisa y una planta de Fertiberia; y un segundo tendido, más litoral, en paralelo a la ría de Huelva, y que pone en conexión todas y cada una de las industrias y pantalanés allí establecidos. En total son unos 45 kilómetros de férreas las que discurren por el Polo Industrial de Huelva. Precisamente la mayor parte del tráfico ferroviario de mercancías en la provincia de Huelva tiene su origen en el Puerto Autónomo de Huelva. Ello es significativo del carácter importador de este puerto, en el que predominan las descargas de productos y graneles que alimentan, sobre todo, el lindante complejo petroquímico.

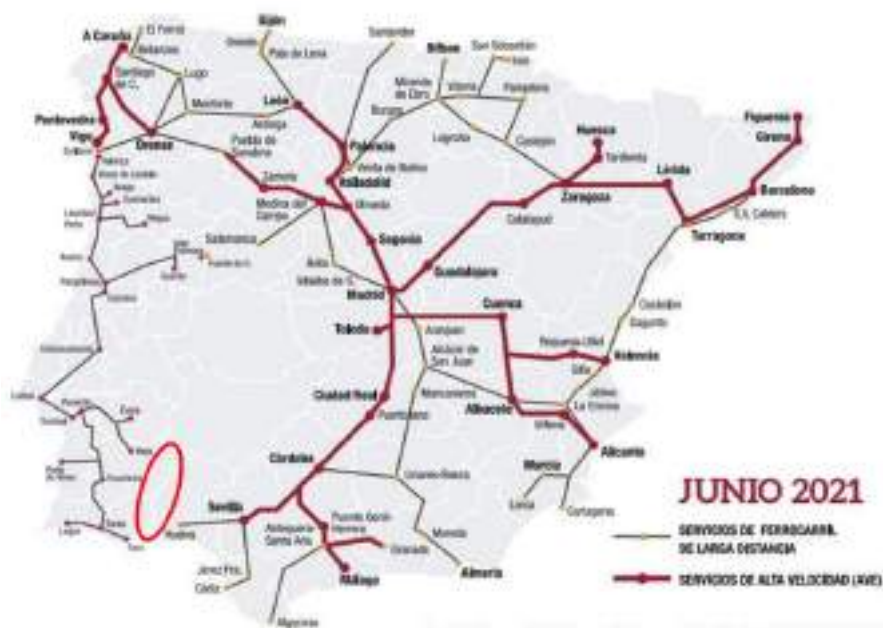
Observando el sistema ferroviario español y el de alta capacidad de la Península Ibérica (Figuras 2 y 3), y centrandó nuestra atención en la provincia de Huelva, destacan dos cuestiones: la existencia de una única línea electrificada (línea Sevilla–Huelva) con conexiones a Sevilla y Madrid, y la ausencia de conexión ferroviaria en la frontera con Portugal.

FIGURA 2 | Red de ferrocarriles en España según anchura y gestores (31.12.2022)



FUENTE: ADIF, 2021.

FIGURA 3 | Servicios ferroviarios de alta velocidad y/o larga distancia en la península ibérica



FUENTE: ADIF, 2021.

2.3. Algunos indicadores en materia de ferrocarril: Huelva y Andalucía

La situación periférica de la provincia de Huelva, unida a las bajas prestaciones de la oferta actual, la convierten, junto con Almería, en un espacio de baja utilización del ferrocarril. La Tabla 1 muestra el mayor uso en aquellas provincias que ya cuentan con trenes de alta velocidad o han adaptado líneas de alta velocidad con importantes servicios de larga distancia, como es el caso de Cádiz. Por el contrario, Huelva cuenta con sólo 173.673 viajeros en 2022, la mayoría de ellos con origen en el corredor Huelva–Sevilla–Madrid.

TABLA 1 | Viajeros transportados por RENFE por provincias (viajeros subidos)

AÑO	2022	2010	2000
Almería	93.884	146.842	181.028
Cádiz	4.486.754	3.880.114	3.883.626
Córdoba	2.609.087	2.320.037	5.029.224
Granada	522.271	353.298	378.152
Huelva	173.673	146.452	241.470
Jaén	275.754	270.478	306.751
Málaga	13.082.041	10.149.579	8.962.017
Sevilla	10.307.022	10.050.856	9.575.945
Andalucía	31.550.486	27.317.656	28.558.213
España	437.379.584	453.747.158	437.809.000

FUENTE: RENFE en *Anuario Estadístico de Andalucía* (Varios años).

En cualquier caso, la provincia de Huelva destaca especialmente por el tráfico de mercancías por ferrocarril, que tienen su principal destino y origen en el Puerto de Huelva y su entorno industrial (Tabla 2). Es ilustrativo que es el segundo puerto de Andalucía y en torno al 5° o 6° de España por volumen de mercancías transportadas y, además, tiene una tendencia creciente. De esta manera, si bien ha bajado los tráficos de mercancías, Huelva se convierte en la principal provincia andaluza en salidas y entradas de mercancías por ferrocarril.

TABLA 2 | Mercancías transportadas por RENFE en tráfico nacional por provincia (en miles de Tm)

AÑO	2022		2010		2000	
	Salidas	Llegadas	Salidas	Llegadas	Salidas	Llegadas
Almería	-	-	137.084	25.478	1.238	1.985
Cádiz	248.979	223.238	287.232	131.803	492.427	254.830
Córdoba	485	1.484	128.643	112.009	585.917	553.907
Granada	-	-	25.568	41.457	5.361	168.926
Huelva	403.721	296.570	438.774	6.055	805.015	56.874
Jaén	107.421	104.160	1	180.410	25.157	230.839
Málaga	-	-	21.831	31.216	41.426	123.570
Sevilla	134.923	108.930	282.680	326.830	218.924	544.720
Andalucía	895.529	734.383	1.321.813	855.258	2.175.465	1.935.652
España	14.634.156	14.634.156	16.064.150	16.064.150	25.789.000	25.789.000

FUENTE: RENFE en *Anuario Estadístico de Andalucía* (Varios años).

En las dos últimas décadas, los servicios ferroviarios han mejorado en las capitales y provincias andaluzas gracias a la llegada de líneas de alta velocidad o trenes con intercambiadores (Alvia). No obstante, los tiempos de viaje siguen siendo elevados, como en el caso de Huelva en sus conexiones con otras provincias andaluzas. Además, en la mayoría no existe conexión ferroviaria directa, por lo que los tiempos de transbordo son constantes (Tabla 3). Es ilustrativo que el tiempo de viaje en el servicio regional Sevilla–Huelva siga siendo el mismo que hace dos décadas. Se ha avanzado significativamente en la accesibilidad con Madrid y con otras capitales andaluzas donde llegan trenes de alta velocidad (Córdoba y Málaga), pero no en la misma medida en las conexiones horizontales dentro de Andalucía.

TABLA 3 | Tiempo de recorrido entre las capitales andaluzas. Año 2009

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla
Almería		7h43'	5h22'	2h04'a	7h38'	4h29'	4h47'	5h05'a
Cádiz	7h15'		2h35'a	4h54'	3h59'	4h13'a	3h17'	1h40'a
Córdoba	4h55'	2h31'a		2h32'a	1h55'a	1h36'a	1h17'ab	1h11'ac
Granada	2h06'a	5h31'	2h27'a		4h40'	3h59'	2h30'	2h57'a
Huelva	7h52'	3h36'	1h52'	5h12'		4h05'	3h40'	1h32'a
Jaén	4h18'	4h08'a	1h31'a	3h52'	4h05'		2h50'	2h23'a

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla
Málaga	4h35'	3h25'	1h10'ad	2h20'	3h39'	3h04'		2h30'ae
Sevilla	5h19'	1h38'a	1h12'af	3h00'a	1h33'a	2h26'a	2h34'ae	

- a Relaciones directas (sin transbordo) d Tiempo de recorrido en alta velocidad: 54'
- b Tiempo de recorrido en alta velocidad: 56' e Tiempo de recorrido en alta velocidad: 1h55'
- c Tiempo de recorrido en alta velocidad: 43' f Tiempo de recorrido en alta velocidad: 41'

FUENTE: RENFE en *Anuario Estadístico de Andalucía* (2014).

La actual red andaluza cuenta con casi 500 km de ferrocarril de alta velocidad, además de 1.960 km de red convencional. A pesar de los avances conseguidos, sigue siendo significativo de la precariedad del ferrocarril andaluz que aproximadamente 1.000 km sigan siendo de vía única y sin electrificar. También hay que tener en cuenta que muchos tramos ferroviarios de ancho ibérico han sido cerrados e incluso desmantelados. Así, en 1930, la red ferroviaria de vía ancha sumaba 2.600 km, a los que habría que añadir los ferrocarriles mineros, de diferentes anchos. La densidad de la red legada por la historia es insuficiente para articular y dar servicio a la mayor parte del territorio andaluz. Precisamente, uno de los objetivos desde los primeros planes, además de los de ordenación del territorio, es reforzar el eje ferroviario transversal de Almería a Huelva, extendiéndose también hasta Ayamonte y/o Portugal. En lo que se refiere a la provincia de Huelva la situación y características de su sistema ferroviario es la misma que la de hace casi cuatro décadas.

TABLA 4 | Tiempo de recorrido entre las capitales andaluzas. Año 2009

ELECTRIFICADA

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Doble	-	30,0	-	-	-	-	13,3	100,3	143,6
Única	72,2	44,3	212,3	21,8	60,8	146,0	107,5	151,2	816,5

SIN ELECTRIFICAR

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Única	19,8	58,4	113,1	195,9	118,6	95,3	195,1	204,3	1.005,5
Total	92,0	132,7	325,4	217,7	179,0	241,3	315,9	455,8	1.960,6
Alta velocidad	-	-	170,9	70,0	-	-	125,3	114,4	480,6

FUENTE: RENFE en *Anuario Estadístico de Andalucía* (2014).

3 La Línea Zafra-Huelva

Este estudio pretende presentar, aunque más brevemente, algunos aspectos de la línea ferroviaria Zafra–Huelva, elevada por el CESpH (2024a) a la 4ª prioridad de infraestructuras para la provincia de Huelva.

3.1. Antecedentes y problemática

El ferrocarril Zafra–Huelva, de 181 km de longitud, que en su origen no fue un ferrocarril minero, es una de las dos líneas comerciales de la provincia de Huelva que aún se conservan. Es de ancho ibérico, de vía única y no ha sido electrificado. La iniciativa de este ferrocarril se debió en gran parte a la iniciativa del empresario hispano–alemán Guillermo Sundheim, quien valoró esta línea como una alternativa a Despeñaperros para comunicar Andalucía. El primer tramo Valdelamusa–Huelva fue inaugurado en 1886 y el siguiente, hasta Zafra, en 1889. Tenía estación propia (Huelva–Odiel), pero en 1976 finalizó el cierre y desmantelamiento del tendido ferroviario que entraba en la ciudad de Huelva y se inauguró uno nuevo por el norte, aunque alejada de la misma, y que finalizaba en la estación Huelva–Término, también conocida como estación de Sevilla.

El territorio por donde discurre se caracteriza por una topografía accidentada, con alturas que ascienden hacia el norte y que condicionarán, en gran medida, el trazado de la red. Esa difícil orografía conllevó ingentes esfuerzos en las obras en la mayoría de trazado. Se caracteriza por numerosas curvas, rampas, fuertes pendientes, puentes y túneles. Se trata de unos inconvenientes que influyen aún sobre el tráfico en esta línea, a lo que se unen sus históricas deficiencias de la estructura vial.

Actúa como eje de comunicación norte-sur de la provincia, a la que comunica con Extremadura, si bien la geografía y el poblamiento actual ha cambiado sustancialmente de la de hace siglo y medio. En Zafrá también confluye la línea Sevilla-Los Rosales-Mérida, igualmente de vía única y sin electrificar, y la línea Zafrá-Jerez de los Caballeros (46,7 km)¹. A su vez, proseguía este corredor ferroviario de la Ruta de la Plata ferroviaria hasta el Cantábrico. Sin embargo, este corredor se cercenó como consecuencia del cierre (1984) del tramo Plasencia-Astorga (331 km)². Desde entonces, León, Zamora y Salamanca carecen de una conexión directa con Extremadura y, a su vez, con Andalucía occidental por ferrocarril, y viceversa. De conseguirse una reapertura de esta línea favorecería una comunicación desde Huelva o Sevilla hasta Asturias y Galicia, fortaleciendo esta infraestructura ferroviaria y en este eje peninsular. De esta manera, hay frecuentes manifestaciones en favor de la reapertura y rehabilitación de este corredor³, e incluso está recogida su reapertura en recientes planificaciones estatales.

A la línea Zafrá-Huelva se añadieron varios ramales ferroviarios de origen minero que cargaban el mineral en dirección a Huelva. Hacia el apartadero de Valdelamusa confluían los ramales de San Telmo-Lomero-El Carpio, al oeste, y Cueva de la Mora-Monte Romero, al este; y en el apartadero de Tamujoso, más al sur y en similar disposición, se unían los de La Joya y San Miguel. Un último ramal construido fue el de las minas de El Perrunal, lindantes con las de La Zarza, pero de otra compañía minera. El cierre de estos ramales vino a coincidir con la vida de las explotaciones mineras que los sustentaban.

- 1 Esta línea Zafrá-Jerez de los Caballeros está cerrada al tráfico de viajeros desde 1969. Años atrás tuvo un importante tráfico de mercancías como consecuencia de una planta de siderurgia instalada en esta localidad y con dirección preferentemente hacia el puerto de Huelva.
- 2 Precisamente, en la actualidad hay reivindicaciones sociales en favor de la apertura de este ferrocarril el cual no ha sido desmantelado su carril. Asimismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha licitado (septiembre de 2023) el contrato de servicios para la redacción del Estudio de viabilidad de la conexión ferroviaria Plasencia-León, que busca reactivar el corredor ferroviario de la Ruta de la Plata (Gil Andrés, El Periódico de León, 2023).
- 3 Huelva Información (17.04.2024). Huelva se podría beneficiar de la reapertura del tren de la Ruta de la Plata. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-Ruta-Plata-tren-Extremadura_0_1894611281.html

Desde su construcción a finales del siglo XIX, mucho ha cambiado el panorama demográfico y económico de la provincia. De esta manera, se ha acrecentado el desequilibrio demográfico y económico entre los municipios de la Sierra y el Andévalo, ahora de menor desarrollo económico y en declive demográfico, y los del Litoral y Área Periurbana de la capital, con economías más diversificadas y desarrolladas.

A pesar de esos cambios territoriales y de la precariedad de sus servicios, la línea se mantenía. No obstante, en septiembre de 1984 fue catalogada como Línea Altamente Deficitaria (LAD), por lo que se especuló con su cierre, contando con la oposición general de los municipios afectados, empresas y colectivos sociales interesados.

Como consecuencia del Convenio Junta de Andalucía–RENFE de diciembre de 1984, la línea fue salvada in extremis en 1987, gracias a una subvención de la Junta de Andalucía y para satisfacer presiones sociales. En cualquier caso, durante décadas ha estado inmersa en especulaciones de cierre y graves problemas estructurales que impedían una mayor viabilidad económica y social. Dado su estado de abandono, se produjeron bajadas de velocidades y numerosos incidentes de tráfico, incluidos descarrilamientos.

Entre tanto, han sido numerosas las manifestaciones en favor de su apertura y en aras a su mejora⁴. En las mismas, se han intercambiado representantes de fuerzas políticas diferentes frente a quienes eran responsables en el Ministerio pertinente (Figura 4). También ha habido protestas masivas de los propios usuarios de este tren⁵.

Aunque esta línea ya no vertebraba y articulaba de norte a sur la provincia como lo hacía en otros tiempos no muy lejanos, sigue posibilitando a diversas localidades una comunicación alternativa a la carretera (N–435). Sin duda, los usuarios comerciales y de viajeros serían más si las condiciones de la línea fuesen más favorables. Cabría preguntarse cuál sería la aceptación

4 Diputación de Huelva (08.03.2013). La inversión en la Huelva-Zafra es imprescindible para el desarrollo turístico y empresarial. <https://www.diphuelva.es/prensa/La-inversion-en-la-Huelva-Zafra-es-imprescindible-para-el-desarrollo-turistico-y-empresarial/>

5 Huelva Información (21.11.2023). La protesta masiva de los viajeros del tren Zafra-Huelva un día como hoy en 1994. https://www.huelvainformacion.es/huelva/protesta-masiva-viajeros-tren-Zafra-Huelva_0_1849916998.html

potencial para el tráfico de viajeros si las velocidades medias en vez de ser de unos 40 Km/hora, como es el caso, fueran de 80 km/hora.

FIGURA 4 | Manifestaciones en favor de la Línea Zafra-Huelva



FUENTE: Huelva Información (08.03.2013).

Como consecuencia de ese estado de abandono y problemas estructurales del carril y la falta de inversiones, se buscó remedio en bajar la velocidad media, especialmente en algunos de sus tramos, trayendo consigo el aumento de los tiempos de recorridos. Por el contrario, los trenes⁶ que hacen este recorrido tienen notables prestaciones, con velocidades máximas de hasta 160 km/h. La tabla 5 muestra como han subido los tiempos de recorrido en los últimos 30 años, pasando de 3 h y media a casi 4 y media.

6 Los trenes son de la Serie 598 de Renfe. Se trata de automotores regionales y de combustión diésel.

TABLA 5 | Velocidades medias y máximas para el tráfico de viajeros

PK.	Tramos	Velocidad media (1)		
		1995	2004	2023
0,0	ZAFRA-Fregenal de la Sierra	50	46	62
46,6	Fregenal de la Sierra-Cumbres Mayores	65	49	64
78,5	Cumbres Mayores-Jabugo/Galaroza	50	25	15
87,4	Jabugo/Galaroza-Almonaster/Cortegana	36	27	20
94,1	Almonaster/Cortegana-Gil Márquez	42	31	24
101,8	Gil Márquez-Valdelamusa	48	44	
112,2	Valdelamusa-El Tamujoso	57	52	34
120,8	El Tamujoso-Calañas	44	36	36
129,8	Calañas-Los Milanos	58	49	
138,8	Los Milanos-El Cobujón	68	31	44
147,6	El Cobujón-Belmonte	51	37	
154,4	Belmonte-Gibraleón	55	33	
166,4	Gibraleón-HUELVA Término	50	35	44
	Tiempo de recorrido	3 h 35'	4 h 40'	4 h y 15'

(1) Velocidades medias: se considera el espacio y el tiempo invertido entre cada punto kilométrico.

FUENTE: RENFE. Elaboración de J.M. Jurado.

En la actualidad, apenas hay un servicio en los días laborables de lunes a jueves de Huelva a Jabugo–Galaroza que sale a las 19,30 y llega a las 21:55 (2 h 25 m.); en sentido contrario, sale de Jabugo–Galaroza a las 7:45 y llega a Huelva a las 10:10 h. Los viernes, sábados y domingos se altera este servicio y se amplía hasta Zafra con salida desde Huelva a las 9,40 h y llegada a las 13,55, pero sólo los viernes, sábados, y domingos. La vuelta desde Zafra es a las 16:25 y la llegada a las 20:40. Suma por tanto un tiempo de 4 h y 15 minutos (Figura 5).

FIGURA 5 | Horario y servicios. Línea Zafra-Huelva (septiembre, 2024)



FUENTE: RENFE (2024).

La línea poseía un total de 18 puntos de embarque (Tabla 6). Todos ellos han sufrido un progresivo deterioro en servicios por la falta generalizada de inversiones, llegándose incluso al cierre total de un gran número de apeaderos –entre los de menor importancia–, a los que se accede al servicio recurriendo a las paradas facultativas. Por tanto, ya sólo quedan 10 puntos con paradas regulares.

Las terminales de carga son 7: Huelva–Mercancías, Calañas, Valdelamusa, Jabugo–Galaroza, Cumbres Mayores, Fregenal de la Sierra y Zafra. Todos ellos se hallan en condiciones teóricas para acoger tráfico comercial diverso, al menos por la amplitud del muelle de carga y duplicación de las vías de circulación.

TABLA 6 | Tipología y estado de los puntos de embarques

PK.	Localidad	Tipología	Situación actual	Observaciones	Posibilidades de embarque tráfico comercial
0,0	Zafra	Estación	Abierta	Estado aceptable	SÍ
8,2	Medina de las Torres	Apeadero	Cerrado	Parada facultativa (1)	NO
22,5	Valencia del Ventoso	Apartadero	Cerrado	Parada facultativa	NO
47,0	Fregenal de la Sierra	Estación	Abierta	Estado aceptable	SÍ

PK.	Localidad	Tipología	Situación actual	Observaciones	Posibilidades de embarque tráfico comercial
63,0	Cumbres Mayores	Apartadero	Cerrado	Pésimo estado	SÍ
78,5	La Nava	Apeadero	Cerrado	Parada facultativa y buen estado	NO
87,4	Jabugo-Galaroza	Apartadero	Abierto	Estado aceptable	SÍ
94,1	Almonaster-Cortegana	Apartadero	Cerrado	Pésimo estado	NO
101,8	Gil Márquez	Apeadero	Cerrado	Parada facultativa y buen estado	NO
112,2	Valdelamusa	Apartadero	Abierto	Mal estado	SÍ
120,8	El Tamujoso	Apeadero	Cerrado	Buen estado	NO
130,0	Calañas	Apartadero	Abierto	Buen estado	SÍ

PK.	Localidad	Tipología	Situación actual	Observaciones	Posibilidades de embarque tráfico comercial
138,5	Los Milanos	Apeadero	Cerrado	Parada facultativa y pésimo estado	NO
147,6	El Cobujón	Apartadero	Cerrado	Parada facultativa y buen estado	NO
156,0	Belmonte	Apeadero	Cerrado	Parada facultativa y buen estado	NO
166,4	Gibraleón (2)	Estación	Abierta	Estado aceptable	SÍ
180,7	Huelva-Mercancías	Apartadero	Abierto	Buen estado	SÍ
185,0	Huelva-Término	Estación	Abierta	Buen estado	NO

(1) Parada facultativa: el tren sólo se detiene a instancias del viajero interesado.

(2) La estación de Gibraleón, aunque no sea estrictamente una terminal de carga, sí que tiene amplias posibilidades para el tráfico comercial

FUENTE: RENFE. Elaboración de J.M. Jurado.

3.2. Valor estratégico y nuevas potencialidades

Hasta principios de los años 90, esta línea tuvo un importante tráfico comercial que justificó y permitió su supervivencia. Destacaban los productos madereros, químicos y petrolíferos entre el puerto y capital onubense y Extremadura. Desde entonces, el tráfico se ha reducido notablemente.

También el transporte de viajeros ha asistido a un descenso notable. Los datos del Comité de Empresa para 1995 calculaba en 120.000 pasajeros anuales, pero en la actualidad el número de usuarios ha bajado muy notablemente. Según el Informe del PISTA 2007–2013 fueron casi 40.000 usuarios en 2006, y apenas 8.965 en 2017, según el informe del PITMA (2021–2030). Estas cifras no se deben a la falta de aceptación potencial por parte de los usuarios, sino a la reducción de los servicios, las bajas velocidades existentes, las diversas incidencias que con frecuencia encuentran y por la existencia de unos horarios ya muy restringidos.

Sin duda, al margen de balances de explotación se ha tenido en cuenta otros factores para el mantenimiento de esta línea e incluso su reciente renovación. Algunas de esas ventajas son:

- a) **Impacto positivo en el potencial minero e industrial.** Esta línea posee un papel fundamental en la economía onubense por el transporte presente y futuro de productos mineros, roca ornamental y productos químicos. Precisamente, en estos momentos está teniendo lugar una reactivación la actividad minera que bien podría ayudarse (nuevos ramales ferroviarios) para su transporte hacia el puerto de Huelva por esta línea de ferrocarril.

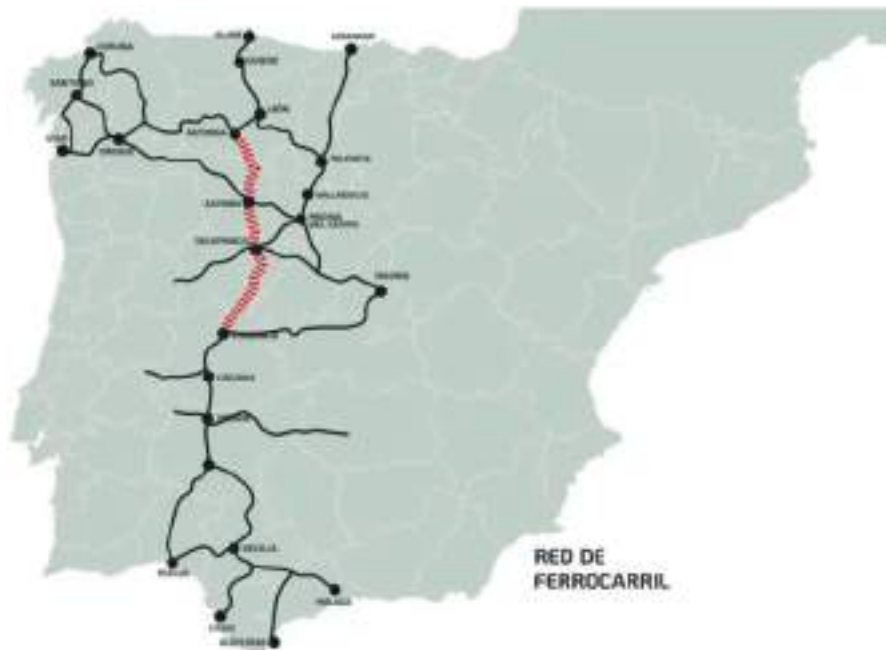
- b) **Ello va unido a las ventajas inherentes que tiene el ferrocarril para un transporte de mercancías peligrosas, mayor capacidad**

de carga⁷ y menor siniestralidad frente a la carretera. Según el CESpH (2014b) apenas 3 o 4 o cuatro trenes diarios podrían evitar un tráfico de entre 175-200 camiones al día, especialmente por la N-435.

- c) A ello se suma el valor estratégico que para la Unión Europea confiere el tráfico ferroviario de mercancías a través de líneas convencionales.
- d) Esta línea tiene un valor estratégico ya que permite la conexión con Portugal (puertos de Lisboa y Sines) a través de Extremadura. Se convierte en otra salida de Andalucía al exterior, no siempre bien considerada y tenida en cuenta y que afecta directamente a su ámbito suroccidental y, en concreto, a la provincia de Huelva.
- e) Esta línea tiene una fuerte relación con las potencialidades del Puerto de Huelva, cuyas estadísticas comerciales no han dejado de crecer en los últimos años. De esta manera, entre sus estrategias está la potenciación de la relación férrea con Extremadura.
- f) El Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI, 2012-2024) vislumbra la posibilidad de reabrir para el tráfico ferroviario, especialmente de mercancías, la línea o Ruta de la Plata. Por tanto, de cumplirse ese escenario, el tramo meridional de Zafra-Huelva sería sustancial (Figura 6).

7 Un tren que transporta aproximadamente 1.000 toneladas equivale a 40 camiones (de 25 Tm cada uno),

FIGURA 6 | Trazado del corredor de la Ruta de la Plata



FUENTE: La Voz de Asturias (13.03.2024)⁸

3.3. Planificación y situación actual

Son muchos los acontecimientos desde que en 1984 fue catalogada como **Línea Altamente Deficitaria**. Ha sido un tema objeto de confrontación entre partidos políticos que han variado sus manifestaciones según quien estuviese en la responsabilidad del Ministerio y la Administración central.

En general, todos se han posicionado por el mantenimiento de la línea, si bien la línea languidecía por la ausencia de las inversiones necesarias. En su

⁸ La Voz de Asturias (13.03.2024). Esto es lo que costaría recuperar el tren de la Ruta de la Plata. <https://www.lavozdeasturias.es/noticia/asturias/2024/03/12/costaria-recuperar-tren-ruta-plata/00031710261578797365433.htm>

defensa habría que destacar el papel de los sindicatos del sector ferroviario, mediante continuas manifestaciones en los medios de comunicación e, incluso, mediante convocatorias de paro. Reivindicaban mejoras urgentes en estructura vial y en los servicios al usuario, teniendo presente el recuerdo y la problemática del cierre de la línea Gibraleón–Ayamonte.

Los pasados planes de transportes (Plan Director de Infraestructuras, PDI, 1997–2007, el Plan de Infraestructuras del Transporte (PIT, 2000–2007) y el Plan Estratégico de las Infraestructuras de Transporte (PEIT, 2005–2020) apenas han dejado en esta línea algunas obras de mantenimiento, muy por debajo de sus expectativas iniciales.

A nivel regional, el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, PDIA (1997–2007) la cataloga como “Línea secundaria o convencional”. Este PDIA se materializó en un 2º Plan Estratégico Ferroviario de Andalucía (PEFA, 1997–2007), si bien poco se dice de las líneas secundarias. Sólo se habla genéricamente de “actuaciones de acondicionamiento y mantenimiento y conservación”. En el posterior Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad Territorial de Andalucía, (PISTA 2007–2013) se apuesta por la línea en cuanto a su mantenimiento.

Asimismo, el nuevo Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), actualmente en gestación, considera como actuación prioritaria la revitalización de la conexión ferroviaria Huelva–Zafra mediante la renovación de la red.

Es importante destacar que en Consejo de Ministros 28 de diciembre de 2012 se aprobó un Plan de racionalización de los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia financiados por el Estado⁹. El plan se implanta en varias fases y define los servicios que se registrarán por lo que serán las Obligaciones de Servicio Público (OSP). En base a ello, se estableció la línea Zafra–Huelva como una de las diversas líneas andaluzas beneficiarias¹⁰.

Asimismo, después de años de especulaciones de cierres, en la actualidad se está sometiendo a una renovación integral o estructural de la misma (mejora de trincheras, puentes y de carril) en algunos de sus tramos

9 Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. «BOE» núm. 174, de 21/07/2012. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2012-9772>

10 Aprobados los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia financiados por el Estado (28.12.2012). <https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/paginas/enlaces/281212EnlaceTransporteViajeros.aspx>

desde Huelva a la de Jabugo–Galaroza (El Repilado); un total de unos 90 km. Sólo con esta renovación se podrá mejorar los servicios y con ello garantizar el servicio ferroviario. No obstante, ello está conllevando a un cierre temporal de su transporte comercial.

Por tanto, esta centenaria línea Zafra–Huelva ya parece dejar atrás la especulación de convertirse en otra senda peatonal o vía verde y en un elemento más del patrimonio y de la arqueología industrial.

Sin duda, posee unas potencialidades nada desdeñables que podrían hacerse realidad tras esas inversiones. Esta línea puede adquirir un nuevo protagonismo que ya tuvo antaño. Nos referimos a la posibilidad de transportar minerales desde las nuevas explotaciones de Aguas Teñidas, Sotiel Coronada y La Zarza. A éstos se pueden unir muy próximamente otros yacimientos (Masa Valverde). Lógicamente, conllevaría la reconstrucción de algunos ramales ferroviarios para poner en contacto estas minas con la propia línea Zafra–Huelva, especialmente en los embarcaderos de Valdelamusa y El Tamujoso. De llevarse a cabo, evitaría el intenso tráfico por carretera hasta el puerto de Huelva.

Se confía que las últimas obras de renovación integral puedan ser determinantes para un impulso de la línea Zafra–Huelva (Figura 7). Según ADIF, las inversiones movilizadas se acercan a los 210 millones de euros¹¹. Estas mejoras incidirán en la seguridad y en la reducción de los tiempos¹². La consecuencia es que ha sido preciso suspender el servicio ferroviario (desde el 1 de julio de 2023) mientras duren las obras¹³. La alternativa ha sido poner un Plan Alternativo de Transporte (PAT), consistente en el traslado de los usuarios en autobús, con los mismos horarios; plan que se ha ampliado hasta el 20 de diciembre de 2024.

11 ADIF. Las obras de renovación de la línea Zafra-Huelva avanzan con inversiones de 210 millones de euros. Nota de prensa de 23 julio 2024. <https://www.adif.es/-/las-obras-de-renovaci%C3%B3n-de-la-l%C3%ADnea-zafra-huelva-avanzan-con-inversiones-de-210-millones-de-euros>

12 Huelva24.com (23.07.2024). Concluida la renovación de la vía Huelva-Zafra en 15 kilómetros: quedan aún más de 80. <https://www.huelva24.com/provincia/concluida-renovacion-via-huelvazafra-kilometros-quedan-20240723131404-nth.html>

13 Huelva24.com (26.06.2023). Cierra la línea Huelva-Zafra por obras hasta el año que viene. <https://www.huelva24.com/provincia/cierra-linea-huelvazafra-obras-ano-viene-20230626120845-nth.html>

Es toda una incógnita cual va a ser la nueva situación de esta línea después de que se reactive el servicio, especialmente, en cuanto al servicio de viajeros y tras un año y medio de cierre temporal. Sin duda, la probable y esperada disminución de los tiempos y la mejora en seguridad pueda ser un aliciente para incrementar progresivamente el uso de este transporte. En cualquier caso, esta rehabilitación integral de la línea podría satisfacer unas históricas demandas y una de las prioridades (la 4ª) del listado del CESpH (2024a y 2024b).

FIGURA 7 | Obras de rehabilitación. Tramo Huelva-Peguerillas (2024)



FUENTE: J.M. Jurado (2024).

4.1. Antecedentes y problemática. El territorio

Gracias también a la labor y la iniciativa de Guillermo Sundheim y la compañía MZA, esta línea se inauguró en 1880¹. Se trata de una línea electrificada (desde 1978), de ancho ibérico y de vía única hasta la entrada en la bifurcación de La Cartuja, en las proximidades de Sevilla. Enlaza con la línea Zafra–Huelva en el nudo Huelva–Mercancías (km 104,7) y con el tendido ferroviario del Polo industrial y puerto de Huelva en el enlace de Las Metas (km 106,7). En diciembre de 2012, esta línea regional Sevilla–Huelva fue declarada Obligación de Servicio Público (OSP), es decir, cubrir un posible déficit como consecuencia de un incremento de los servicios.

Tiene una longitud de 110,7 km desde la estación de Santa Justa y de 108,5 km desde la bifurcación de Los Naranjos. Sufre la competencia de las empresas de transporte público por carretera que aprovechan la mayor accesibilidad de la Autovía del V Centenario (A-49). Acortar su trayecto suprimiendo el famoso rodeo de 25 kilómetros entre Carrión de los Céspedes y Sanlúcar la Mayor es una buena medida que aún no ha llegado. De momento, los tiempos de viaje son de aproximadamente 1 h y 35 min en ferrocarril y sólo 1 hora en autobús².

Otro de los problemas se la línea se debe a la reducción de los servicios regionales entre ambas capitales. Ya a mediados de los años 90 del siglo pasado, los sindicatos ferroviarios denunciaron estas reducciones de conexiones, el establecimiento de horarios “anticomerciales” y la

1 “Unos años después, en 1888, se inauguraría la conocida estación M.Z.A. de Huelva, cuyo estilo neomudéjar se repetiría en otras muchas levantadas en esta línea” (Ramírez Copeiro, J., 1998, 1048).

imposibilidad de comunicar Huelva con otras capitales andaluzas sin hacer escalas o trasbordos en Sevilla. Así, hasta junio de 2024, los servicios ferroviarios entre Huelva y Sevilla se habían reducido a 3 conexiones regionales (i/v)³, pero a partir del 1 de julio de 2024 se aumentó un servicio regional más (i/v)⁴. No obstante, los tiempos de viaje de este servicio regional son actualmente los mismos que hace dos décadas, por ejemplo.

A estas recientes mejoras se une el tren intercity, con paradas en La Palma del Condado, Sevilla y Córdoba y destino Madrid, cuyo servicio se inauguró a mediados de junio de 2024⁵. Al este se une el servicio directo con Madrid (con paradas en La Palma del Condado y Córdoba) del tren Alvia, que presta este servicio desde 2009.

El problema es la notable intensidad de tráfico. Por esta misma línea de vía única circulan los servicios regionales de viajeros Sevilla–Huelva, los servicios de cercanías de Sevilla (especialmente la línea C5 desde Sanlúcar la Mayor, pero también algunos kilómetros de las líneas C3 y C4), el tren Alvia Huelva–Madrid, el Intercity Huelva–Madrid, y todo el tráfico comercial procedente o con destino al puerto de Huelva.

Es significativo que el Alvia y el Intercity alcancen también las mismas velocidades que el ferrocarril de media distancia⁶ del servicio regional, es decir, desde Huelva y hasta las inmediaciones de Sevilla y al intercambiador Sevilla–Majarabique, a unos 9 km de la estación de Santa Justa, donde se adapta a la línea de alta velocidad en dirección a Madrid. Esto significa que el problema no está en el medio de transporte sino en el estado de la infraestructura (el carril) y en la intensidad de los tráfico en esta vía única. De resultas, los tiempos siguen siendo elevados: aproximadamente 1 h y 30 min para cubrir los casi 100 km del trayecto Huelva–Sevilla, cuando sólo después el tren (el Alvia o el Intercity) recorre los otros casi 400 km para llegar a Madrid en aproximadamente 2 h y 30

3 Los trenes son de la Serie 449 de Renfe o TEMD (Tren Eléctrico de Media Distancia).

4 Huelva Información (27.06.2024). Renfe aumenta sus trayectos entre Huelva y Sevilla con dos viajes más diarios a partir de julio. https://www.huelvainformacion.es/huelva/renfe-aumenta-trayectos-huelva-sevilla_0_2000786925.html

5 Huelva Información (13.06.2024). Renfe aumenta la oferta entre Huelva y Madrid con dos trenes Intercity diarios a partir del 17 de junio. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Renfe-Huelva-Madrid-Intercity-tren_0_1911709476.html

6 Serie 449 de Renfe y Serie 598 de Renfe

min. Así, los tiempos entre Huelva y Sevilla no resultan competitivos para los potenciales usuarios de este corredor, pues por carretera se tienen tiempos reales algo mejores.

En las tablas 7 y 8 se recogen los horarios y servicios actuales de esta línea y su conexión con Sevilla y Madrid.

TABLA 7 | Conexiones Huelva-Sevilla. Día laboral (Septiembre, 2024)

COMPañÍA Y TREN	Horario de salida HUELVA	Tiempo de duración	Horario de llegada SEVILLA
Renfe. Servicio media distancia	6,30	1 h 36 min	8,06
Renfe. Servicio media distancia	10,51	1 h 46 min	12,37
Renfe. Servicio media distancia	15,00	1 h 27 min	16,27
Renfe. Tren Intercity	17,50	1 h 24 min	19,14
Renfe. Servicio media distancia	18,57	1 h 38 min	20,35

COMPañÍA Y TREN	Horario de salida SEVILLA	Tiempo de duración	Horario de llegada HUELVA
Renfe. Servicio media distancia	8,45	1 h 48 min	10,33
Renfe. Tren Intercity	12,40	1 h 22 min	14,02
Renfe. Servicio media distancia	12,48	1 h 35 min	14,23
Renfe. Servicio media distancia	17,00	1 h 33 min	18,33
Renfe. Servicio media distancia	20,50	1 h 30 min	22,20

FUENTE: www.trenes.com

TABLA 8 | Conexiones Huelva-Madrid. Día laboral (1) (Septiembre, 2024)

COMPAÑÍA Y TREN	Horario de salida HUELVA	Tiempo de duración	Horario de llegada MADRID
Renfe. Tren Alvia	8,34	4 h 02 min	12,36
Renfe. Tren Intercity	17,50	4 h 32 min	22,22
COMPAÑÍA Y TREN	Horario de salida MADRID	Tiempo de duración	Horario de llegada HUELVA
Renfe. Tren Intercity	9,27	4 h 35 min	14,02
Renfe. Tren Alvia	18,05	3 h 57 min	22,02

(1) Los domingos sufren variaciones en los horarios, pero los servicios son los mismos.

FUENTE: www.trenes.com

Sin duda, la reciente mejora en la llegada del *Intercity* y el incremento de un servicio regional han supuesto un beneficio. En cualquier caso, esto no quita el compromiso de mejorar los servicios e incorporar horarios más frecuentes y comerciales entre Huelva y Sevilla, al margen de construir la Línea de Alta Velocidad (Capítulo 4.2).

En un interesante artículo de prensa publicado de marzo de 2024, D. González Cruz (2024)⁷ se mostraba partidario del modelo “Benacazón” en el sentido de que desde esta localidad sevillana hasta la capital hispalense se intensifica la comunicación por ferrocarril. Destacaba que los servicios de cercanías (la línea C5)⁸ desde los pueblos del Aljarafe a Sevilla ascienden a una veintena de trenes (i/v), es decir, con una frecuencia entre media y una hora en algunas franjas horarias. Por el contrario, desde esta estación de Benacazón hasta Huelva sólo quedan 3 servicios (i/v) (en alusión a

7 GONZÁLEZ, CRUZ, D. (2024). La Europa de las comunicaciones empieza en Benacazón. Huelva Información, 04.03.2024. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Europa-comunicaciones-empieza-Benacazon_0_1881112663.html

8 La línea C5 de Benacazón a Sevilla fue inaugurada el 27 de marzo de 2011. Enlaza con otras líneas de cercanías de Sevilla.

la realidad de marzo de 2024). Este autor se cuestiona las razones para no extender este modelo de cercanías a Huelva y, lógicamente, a otras poblaciones del corredor.

Siguiendo a nuestro autor, hay un peso significativo de la demografía onubense que no se tiene en cuenta para reforzar estos servicios. Con esa idea, la tabla 9 muestra la población de los municipios por los que discurre la línea. Recoge una población de 176.000 habitantes para los municipios del corredor onubense y de casi 800.000 habitantes para el corredor sevillano (90.000 habitantes si sólo se incluyeran Benacazón hasta Camas, ambos inclusive).

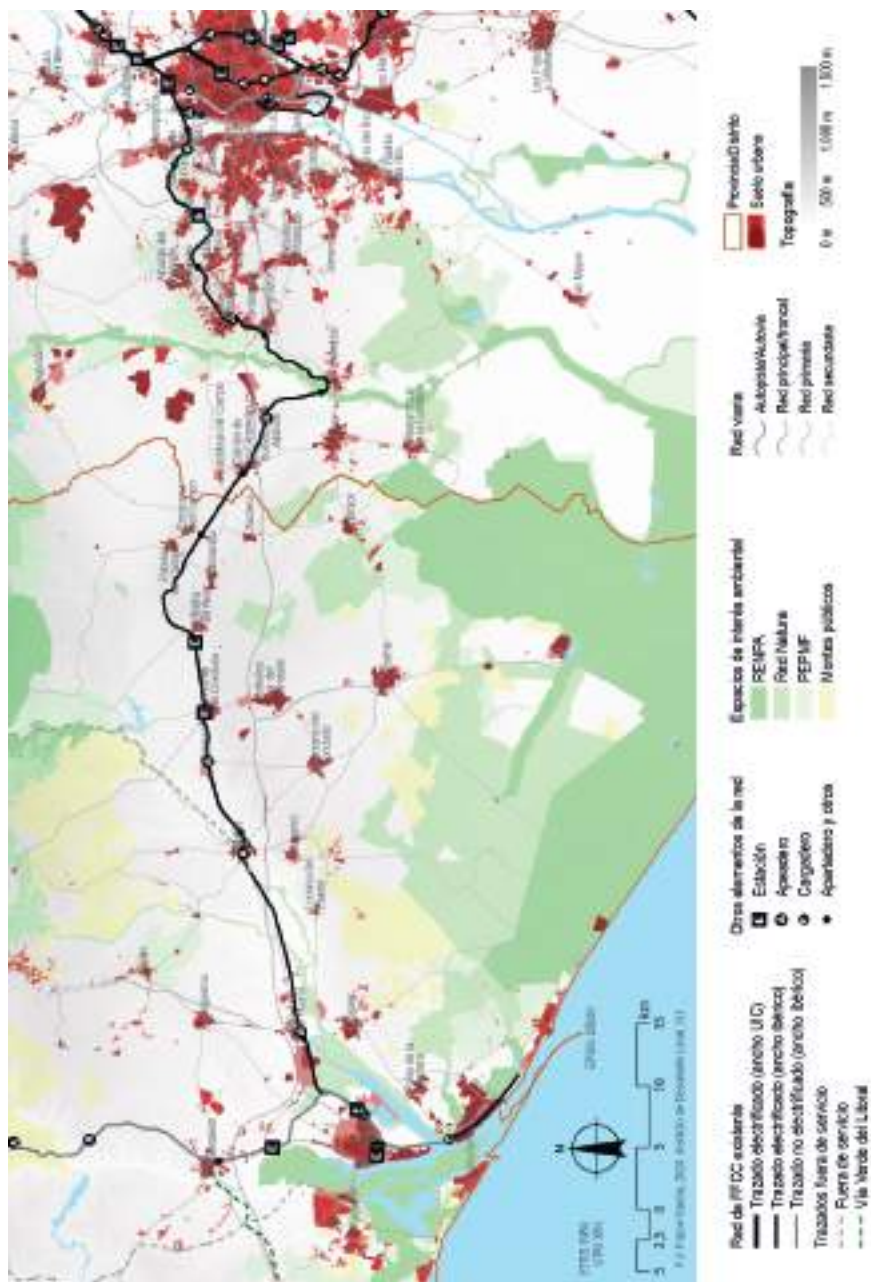
TABLA 9 | Población del corredor ferroviario Sevilla-Huelva

Tramo ONUBENSE	Población (2023)	Tramo intermedio (Sevilla)	Población (2023)	Tramos del Aljarafe (Línea C5)	Población (2023)
Huelva	142.968	Carrión de los Céspedes-Pilas	16.702	Benacazón	7.344
San Juan del Puerto	9.704	Aznalcázar	4.853	Sanlúcar la Mayor	14.161
Niebla	4.257			Villanueva del Ariscal-Olivares	16.301
Villarrasa	2.173			Salteras	5.646
Palma del Condado	10.722			Valencina de la Concepción-Santiponce	16.627
Escacena del Campo-Paterna del Campo	5.792			Camas	28.181
				Sevilla	684.164
TOTAL	175.616		21.555		772.424

FUENTE: IECA (2024). Andalucía pueblo a pueblo - Fichas Municipales.

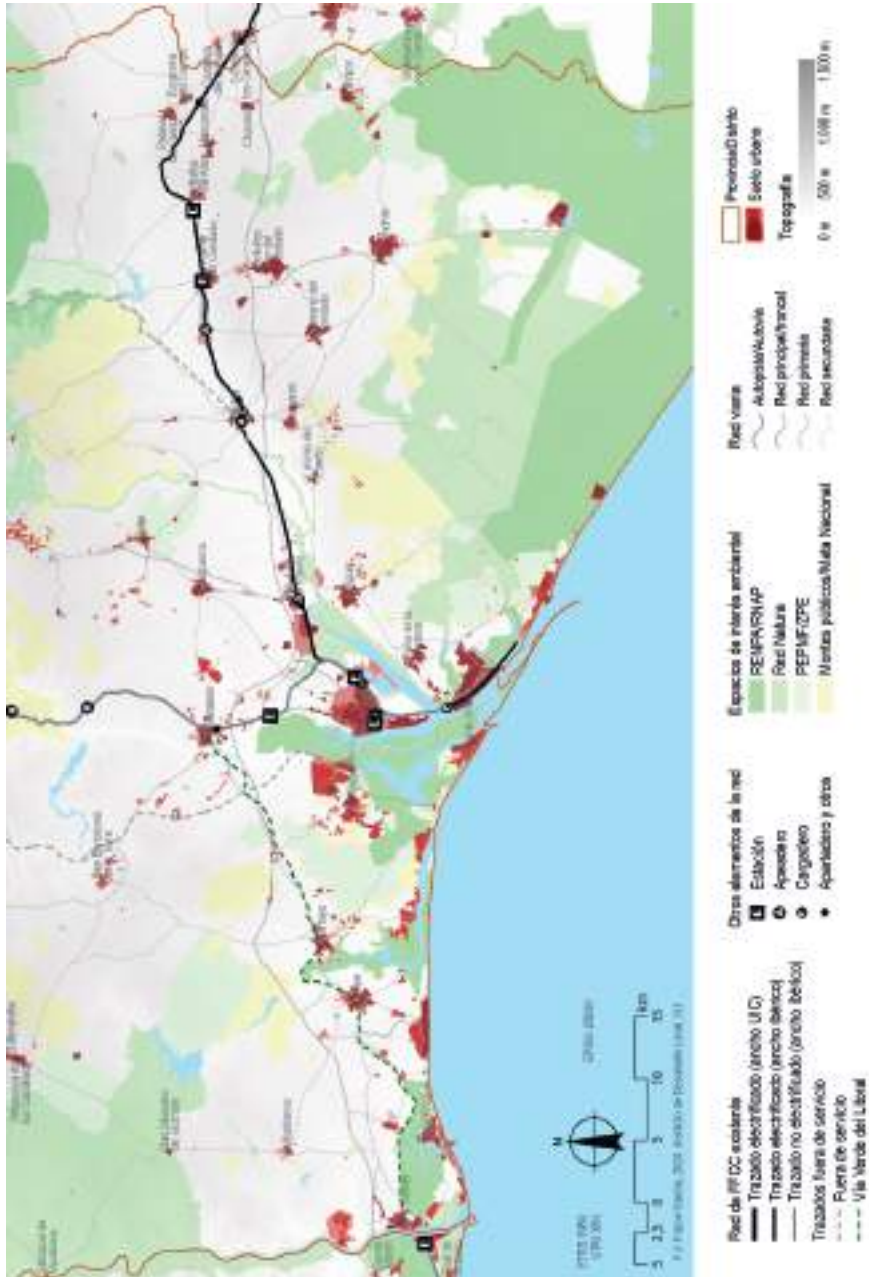
<https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/index.htm>

MAPA 4 | El corredor territorial Sevilla-Huelva



FUENTE: CIGEOE, 2019; DERA-IECA, 2023. Elaboración de Fran Pazos, 2024.

MAPA 5 | El corredor territorial Sevilla-Huelva-Frontera con Portugal



FUENTE: CIGEOE, 2019; DERA-IECA, 2023. Elaboración de Fran Pazos, 2024.

No obstante, la población realmente afectada por este corredor ferroviario es mucho mayor, ya que habría que añadir la población de las áreas urbanas de Huelva y el conjunto de la aglomeración de Sevilla (Mapa 4). En tal caso, la población ascendería aproximadamente a más de 1,5 millones de habitantes.

Por otro lado, en un segundo artículo de opinión, el mismo autor⁹ destaca la escasez de servicios a la capital hispalense en comparación con otras capitales andaluzas. Así, frente a los citados 3 servicios (en la actualidad ya hay 5¹⁰), Córdoba posee 37 conexiones diarias y Cádiz dispone de 16. Y lo mismo ocurre si comparamos los servicios directos de Huelva a Madrid donde Huelva sólo dispone de un servicio i/v (aumentado desde junio de 2024 a dos servicios) mientras que el resto de las capitales disparan su número de combinaciones con Madrid. Sólo la provincia de Almería tiene unos servicios ferroviarios similares a Huelva, aunque cuenta con aeropuerto, con servicios a Sevilla y Madrid.

El mapa 5 muestra el corredor Sevilla–Huelva–Frontera con Portugal. En realidad, sólo contiene el tendido ferroviario de Sevilla a Huelva, ya que la línea que prosigue hasta Portugal es sólo un vestigio de lo que fue el antiguo ferrocarril Gibrleón–Ayamonte e incluso de lo que también fue una vía verde. Este mapa ilustra la dimensión y características del territorio de la futura LAV Sevilla–Huelva–Faro. Se trata del extremo occidental del eje ferroviario trasversal Almería–Ayamonte, una aspiración que ya aparece en las primeras planificaciones.

Nos encontramos con un trazado sobre un territorio muy llano que no necesita de costosas obras como túneles y cuyo obstáculo natural más importante es salvar el río Guadiana, para proseguir la alta velocidad hasta Portugal. No obstante, como veremos a continuación, los problemas para conseguir este escenario son de otra naturaleza: prioridades planificadoras, cooperación institucional, procedimientos administrativos, etc. Desde hace varias décadas se contemplan presupuestos, proyectos técnicos e inminentes obras de ejecución y puesta en funcionamiento

9 GONZÁLEZ CRUZ, D. (2024). El modelo ferroviario de Huelva en el contexto de las comunicaciones de Andalucía. Huelva Información. 08.04.2024. https://www.huelvainformacion.es/huelva/ferroviario-Huelva-contexto-comunicaciones-Andalucia_O_1891611571.html

10 Tras las reformas de junio de 2024 hay 4 servicios regionales a lo que se une el Intercity que también hace parada en Sevilla.

de la Línea de Alta Velocidad Sevilla–Huelva que, sin embargo, no han llegado.

Las citadas mejoras introducidas este año 2024 en la frecuencia de los servicios de Huelva a Sevilla y Madrid no desvirtúan la necesidad de construir la ansiada Línea de Alta Velocidad Sevilla–Huelva y su prolongación con Faro.

4.2. La ansiada llegada de la Alta Velocidad a Huelva

La alta velocidad se ha convertido en un anhelado hito para todos los territorios peninsulares de España. Es algo parecido a la llegada del ferrocarril a las distintas capitales provinciales en el último tercio del siglo XIX. El inicio de esta carrera por la alta velocidad arranca en 1992 con la LAV Madrid–Sevilla (390 km). Con posterioridad, la alta velocidad (con ancho europeo) no ha dejado de crecer, alcanzado en la actualidad los 4.000 km. Desde ese año, al calor de la Expo y la llegada del AVE, la provincia de Huelva tenía puestas sus esperanzas en la construcción de esos 90 km que la separan de Sevilla y de toda la red nacional de alta velocidad construida en estas últimas décadas.

La LAV Sevilla–Huelva consiste en la construcción de una nueva línea ferroviaria de alta velocidad de doble vía, electrificada con ancho internacional entre Sevilla y Huelva. Estaría destinada al tráfico de viajeros, manteniéndose la actual vía para el transporte de mercancías. La línea situaría a Huelva a 2 horas y 40 minutos de Madrid y a 35 minutos de Sevilla (CESpH, 2015).

Esta actuación está incluida en los distintos planes de infraestructuras desde hace más de 30 años. Ya aparece sobre el papel, a escala nacional, desde el PDI (1993–2007) y el PEIT 2005–2020, transformado después en el PITVI 2012–2020, con una actuación ampliada a la Frontera con Portugal. A escala regional, lo vemos igualmente reflejado en el PDIA, 1997–2007, en el PISTA, 2007–2013, el PISTA, 2013–2020 y en el actual PITMA 2021–2030 (Capítulo 6.1.).

El recorrido normativo de esta línea de Alta Velocidad Sevilla–Huelva está plagado de episodios de desenfrenado optimismo político y social con recurrentes apariciones en prensa de políticos de las diferentes escalas territoriales (Estado, Junta, Diputación y Ayuntamiento de Huelva) y partidos

políticos (PP y PSOE, principalmente) presentando o bien reivindicando (“cambio de papeles o responsabilidad”) la pronta llegada del AVE a Huelva. Asimismo, se repite la frenética actividad política, propuestas y comparecencias de prensa con duras críticas de los partidos con poder en la Diputación o en la Junta frente al partido en ese momento con la responsabilidad en el Ministerio competente y en el Gobierno de España. Igualmente, se han creado plataformas en defensa del tren o de la alta velocidad con los agentes sociales, pero abanderadas por el principal partido político de la oposición del Gobierno central¹¹ pero con cuota de poder a escala provincial y autonómica. Es también una historia llena de frenazos y parones en su gestión administrativa, como consecuencia de cambios políticos en el ministerio y en el gobierno de España, de circunstancias sobrevenidas como la pandemia, y de la lentitud de los procedimientos administrativos¹².

Por todo ello, es indudable el incumplimiento de los reiterados anuncios y promesas políticas. Javier Ronchel (director del periódico “Huelva Información”) habla de “deuda del Estado con Huelva”¹³, tras reiterados incumplimientos y promesas con esta provincia, tanto en materia ferroviaria como en otras infraestructuras. La Figura 8 muestra el cartel de obra de la LAV Sevilla–Huelva, instalado en 2007 y desaparecido en 2018.

- 11 Entre 2013 y 2014 tuvo un notable protagonismo la Plataforma en Defensa de las Conexiones Ferroviarias de Huelva, con un importante protagonismo de los entonces gobiernos de la Diputación y la Alcaldía de Huelva. En los últimos años se ha conformado la Asociación Plataforma para la Llegada de la L.A.V. a Huelva.
- 12 GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 07.04.2024). Más de 20 años dando vueltas con los papeles del AVE. https://www.huelvainformacion.es/huelva/AVE-Huelva-Sevilla-Sevilla-Huelva-Tren_0_1888612220.html
- 13 RONCHEL, J. (Huelva Información, 22.09.2024). Una deuda de Estado con Huelva. https://www.huelvainformacion.es/opinion/articulos/deuda-estado-huelva_0_2002423643.html?utm_source=facebook.com&utm_medium=socialshare&utm_campaign=mobile_web&fbclid=IwY2xjawFhIpleHRuA2F1bQ1xMQABHVuRHnUF-rwKM5_6iL_wUXLqihMa8pVSJ04YuXbAXcrQS9YQZTelrDjvlQ_aem_f3CyXVEPG_SHet_kNDkO-g&sfnsn=scwspmo

FIGURA 8 | Cartel de obra de la LAV Sevilla-Huelva (2007)



FUENTE: Facebook de García del Hoyo, J.J.

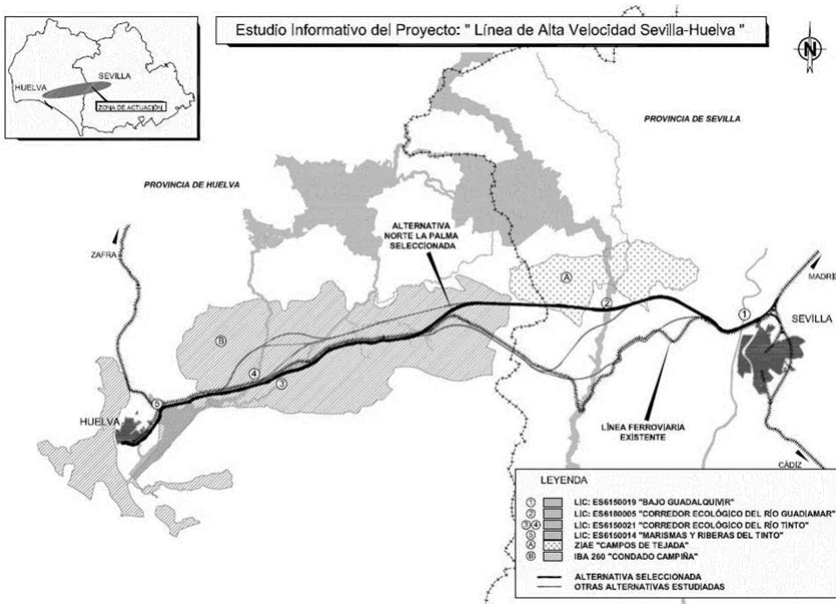
4.3. El lento proceso administrativo

Para comprender la situación actual de este proyecto, es necesario hacer referencia a algunos antecedentes sobre el lento proceso administrativo en el que aún se encuentra este proyecto.

En junio de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles remite una memoria-resumen del Estudio Informativo a la Dirección General de Evaluación Ambiental del antiguo Ministerio de Medio Ambiente, como órgano ambiental. Más tarde, en diciembre de 2002, finalizó la redacción por parte de la UTE constituida por COTAS Internacional, S.A., GHESA Ingeniería

y Tecnología, S.A. y TRN Ingeniería, y se presenta el primer documento técnico del Proyecto de “Línea de Alta Velocidad Sevilla–Huelva”. De las seis alternativas de trazado consideradas en dicho estudio se tomó como solución propuesta la alternativa denominada “Norte La Palma” (Figura 9).

FIGURA 9 | Trazado inicial de la LAV Sevilla-Huelva (2002)



FUENTE: Ministerio de Fomento (2024). Estudio Informativo de la LAV Sevilla-Huelva. https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/ferrocarriles/LAV-SEVILLA-HUELVA/doc1memoriayanejos/00memoria/00memoria.pdf

El 17 de mayo de 2003 se publicó el anuncio de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se somete al trámite de Información Pública el “Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Sevilla–Huelva”. En el mismo, se apostó por la denominada «Alternativa Norte La Palma» como la solución propuesta en el Estudio Informativo. Con fecha de 21 de noviembre de 2003 se remitió al Ministerio de Medio Ambiente el expediente de Información Oficial y Pública para su preceptiva Declaración de Impacto Ambiental. Después de un periodo de 5 años, esta DIA no se

obtuvo hasta el 19 de junio de 2008 publicado el 7 de agosto¹⁴, y con una caducidad de 5 años¹⁵. El 27 de septiembre de 2008 se publica la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de Información Pública y aprobación definitiva del Estudio Informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Sevilla–Huelva»¹⁶. Igualmente, se apuesta por la referida variante norte.

En enero de 2011 concluye la redacción de la mayoría de los proyectos constructivos que desarrollan la alternativa seleccionada y aprobada del anterior Estudio Informativo, con Declaración de Impacto Ambiental positiva, “Norte La Palma”. Estos son:

- **Tramo 1:** Majarabique-Valencina de la Concepción (Sevilla). 9,2 km (Ministerio de fomento, noviembre 2014).
- **Tramo 2:** Valencina de la Concepción - Sanlúcar la Mayor (Sevilla). 23,5 km Enero 2011.
- **Tramo 3:** Sanlúcar la Mayor (Sevilla) - La Palma del Condado (Huelva). 22,5 km Enero 2011.
- **Tramo 4:** La Palma del Condado - Niebla (Huelva). 20,5 km Enero 2011.
- **Tramo 5:** Niebla - Huelva (Huelva). 20,2 km Enero 2011.

14 Resolución de 19 de junio de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva. «BOE» núm. 190, de 7 de agosto de 2008. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2008-13582

15 5 años es la vigencia de las DIA para proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado. Artículo 14.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. «BOE» núm. 23, de 26/01/2008. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2008-1405>

16 Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de Información Pública y aprobación definitiva del Estudio Informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva». «BOE» núm. 234, de 27 de septiembre de 2008. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2008-234070

Sin embargo, estos proyectos técnicos se quedaron sin presupuestos ni licitaciones. Por tanto, tras un incomprensible parón en la gestión y ejecución de este proyecto, la anterior Declaración de Impacto Ambiental de 2008 caducaría el 27 de septiembre de 2013. En consecuencia, el proyecto se vio abocado a un nuevo trámite informativo y de evaluación ambiental.

Por estas fechas, el CESpH, en sus diversos informes (2014a, 2014b y 2015), propone como medida urgente a ejecutar, en una primera fase, la construcción de al menos los dos primeros tramos que totalizan 32,7 km y unos 180 millones de euros:

- **Tramo 1:** Majarabique-Valencina de la Concepción, con una inversión requerida de 50,8 millones de euros.
- **Tramo 2:** Valencina de la Concepción-Sanlúcar la Mayor, con una inversión de 129,7 millones de euros.

De ser así, supondría un considerable ahorro en tiempos (unos 30 minutos) al suprimirse el actual rodeo de Aznalcázar. No obstante, nada de esta iniciativa se ejecutó.

En 2015 se retoma este proyecto cuando el Ministerio le encarga a INECO un nuevo Estudio Informativo y evaluación ambiental. El 16 de octubre de 2015 se publicó en el BOE el anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el “Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Sevilla–Huelva”¹⁷.

Con fecha 16 de noviembre de 2016 se inicia la Evaluación de Impacto Ambiental ordinaria del proyecto, acompañada del expediente de Evaluación de Impacto Ambiental. En enero de 2017 la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio (MAPAMA) requirió a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria la subsanación de diversas cuestiones a solucionar en el plazo de tres meses. En junio de

¹⁷ Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el “Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva”. «BOE» núm. 248, de 16 de octubre de 2015. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2015-30936

FIGURA 10 | Portadas de la web del Ministerio de Fomento (2018) y del actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (2024) sobre el Estudio Informativo de la LAV Sevilla-Huelva



FUENTE: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (2024). Estudio Informativo de la LAV Sevilla-Huelva. <https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudio-informativo-lav-sevilla-huelva>

2017 se declaró terminado el procedimiento el expediente de evaluación del impacto ambiental del proyecto (García Salas, J., Huelva Información, 07.04.2024).

Por tanto, desde 2018 hay un Estudio Informativo sobre el AVE Sevilla–Huelva confeccionado por la empresa INECO y encargado por el entonces Ministerio de Fomento (Figura 10), cuya información es prácticamente igual a la que existe en el actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible¹⁸.

Mientras tanto, la nueva estación ferroviaria se inauguraba el 25 de abril de 2018, muy por debajo de las expectativas iniciales de construcción. Días después, el 3 de mayo, se inauguró oficialmente la estación. Aprovechando el momento, el entonces ministro de Fomento recalcó la apuesta del Gobierno por la Alta velocidad Sevilla–Huelva, aunque no concretó plazos¹⁹.

En rueda de prensa de 15 de febrero de 2018, la Diputación de Huelva y la Alcaldía de Huelva “ponen en marcha un frente institucional para exigir soluciones urgentes en las infraestructuras ferroviarias”²⁰. Igualmente, el 1 de junio de 2018 estas dos instituciones impulsan un Acuerdo firmado las instituciones y entidades más representativas de la provincia para traer el AVE a Huelva²¹.

Siguiendo con esta evolución normativa y de acontecimientos, con fecha de 10 de julio de 2018, la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento aprobó provisionalmente el “Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Sevilla–Huelva” (sería el tercer estudio informativo y el estudio de impacto ambiental). Una vez finalizado el periodo de información

18 Ministerio (2024). *Estudio Informativo de la LAV Sevilla-Huelva. Documentación*. Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, Madrid. <https://www.transportes.gob.es/ferrocarriles/estudio-informativo-lav-sevilla-huelva>

19 Diario de Sevilla (06.05.2018). «El ministro de Fomento promete el AVE a Huelva, pero esquivo los plazos». https://www.diariodesevilla.es/sevilla/ministro-Fomento-promete-AVE-Huelva_0_1241876528.html

20 Diputación de Huelva (15.02.2018). Diputación y ayuntamiento ponen en marcha un frente institucional para exigir soluciones urgentes en las infraestructuras ferroviarias. <https://www.diphuelva.es/prensa/Diputacion-y-Ayuntamiento-ponen-en-marcha-un-frente-institucional-para-exigir-soluciones-urgentes-en-las-infraestructuras-ferroviarias/>

21 Diputación de Huelva (01.06.2018). Instituciones y agentes sociales firman un pacto para la llegada del AVE a Huelva. <https://www.diphuelva.es/prensa/Instituciones-y-agentes-sociales-firman-un-pacto-para-la-llegada-del-AVE-a-Huelva/>

pública (45 días hábiles), la documentación expuesta al público, junto con el análisis de las alegaciones presentadas, se remitiría al Ministerio para la Transición Ecológica, para la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) (sería la 2º DIA).

Días después, se expone a Información pública²² el Proyecto técnico de corredor ferroviario (Figura 11). Con mucho optimismo en esos momentos, aparecía en la prensa local²³, donde se destacaba las cifras del presupuesto (1.100–1.200 millones de euros)²⁴ y las posibilidades de trazados.

El Estudio Informativo comprende un trazado de casi 100 km La línea será prácticamente paralela a la actual, con una variante a la altura de Valencina de la Concepción, donde se reduce el recorrido para dirigirse en línea recta (variante Norte de La Palma) (Figura 12), una opción nada nueva con respecto a los anteriores Informes técnicos.

La crisis que acompañó a la pandemia Covid 19 provocó un nuevo retraso de la DIA²⁵. Se esperaba para julio de 2020. No obstante, el 26 de abril de 2021, el Ministerio de Transportes confirmó que el proceso sería prorrogado²⁶. Sin duda, los plazos ordinarios de tramitación no se estaban cumpliendo. Por tanto, esa DIA aún estaba por finalizar.

Se sucede otro parón a la espera de una nueva DIA como consecuencia de la falta de voluntad política con respecto a este proyecto. De esta manera, el 10 de enero de 2024 desde la Delegación del Gobierno en

22 Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el “Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva”. «BOE» núm. 179, de 25 de julio de 2018. <https://www.boe.es/boe/dias/2018/07/25/pdfs/BOE-B-2018-38937.pdf>

23 Huelva Información (26.07.2018). El trazado ferroviario entre Huelva y Sevilla hará el viaje en media hora. https://www.huelvainformacion.es/huelva/trazado-ferroviario-Huelva-Sevilla-viaje_0_1267073599.html

24 Con el incremento de costes, el CESpH (2024a) calcula el coste global para 2024 en unos 1.500 millones de euros. Fuente:

25 Huelva Información (26.01.2020) El proyecto del AVE para Huelva, a un paso de la Declaración de Impacto Ambiental. https://www.huelvainformacion.es/huelva/AVE-Huelva-Declaracion-Impacto-Ambiental_0_1431457132.html

26 Huelva Información (26.04.2021). La DIA de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva se pierde en su tramitación. https://www.huelvainformacion.es/huelva/DIA-Alta-Velocidad-Sevilla-Huelva-tramitacion_0_1567645324.html

FIGURA 11 | Exposición pública del trazado de la LAV Sevilla-Huelva



FUENTE: Huelva Información (26.07.2018). https://www.huelvainformacion.es/huelva/trazado-ferroviario-Huelva-Sevilla-viaje_0_1267073599.html

FIGURA 12 | Alternativa 3.1. Futura Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva



FUENTE: Huelva Información (12.10.2024)

Andalucía, con relación a la llegada del AVE a Huelva que “el Gobierno continúa con la tramitación del estudio informativo y la Declaración de Impacto Ambiental, por lo que el compromiso del Gobierno “sigue siendo el mismo”²⁷.

El 8 de abril, en comparecencia de prensa, la Presidencia del Gobierno anunció que la intención del Ejecutivo español es conectar Huelva y Sevilla por tren “en menos de una hora”, reduciendo de esta forma la “hora y media larga” de viaje entre ambas ciudades (García Salas, 2024)²⁸. A su vez, subrayó que el Ejecutivo está “trabajando en el estudio informativo de la conexión Sevilla–Huelva”. Estas palabras generaron dudas e incógnitas²⁹ sobre el proyecto, ya que la UE ha trasladado la llegada del AVE a Huelva a un escenario de 2050 (Capítulo 6.4). A partir de entonces, la Subdelegación de Gobierno en Huelva empezó a hablar de “trenes lanzaderas” con Sevilla que permitieran su recorrido en algo de menos de una hora³⁰. De esta manera, pronto hubo manifestaciones en favor de la “alta velocidad” y no tanto por la apuesta de esas “lanzaderas”³¹. Días después, el propio ministro de Fomento hizo unas declaraciones en prensa en las que ponía en cuestión la viabilidad de la LAV Sevilla–Huelva³². La Subdelegación de Gobierno comparecía en

27 Europa Press (10/01/2024). Fernández asegura que el compromiso con el AVE a Huelva es “el mismo” <https://www.abc.es/espana/fernandez-asegura-compromiso-ave-huelva-20240110143306-vi.html>

28 GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 09.04.2024). ¿Se va a adelantar la alta velocidad entre Huelva y Sevilla? https://www.huelvainformacion.es/huelva/adelantar-alta-velocidad-Huelva-Sevilla_0_1891912496.html

29 RONCHEL, J. (Huelva Información, 14.04.2024). El tren que Pedro Sánchez trae a Huelva. https://www.huelvainformacion.es/opinion/articulos/tren-Pedro-Sanchez-trae-Huelva-video_0_1893411205.html

30 Huelva Información (09.04.2024). El Gobierno informará en junio sobre la reducción de tiempo en la línea de tren Huelva a Sevilla. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Gobierno-informara-reduccion-Huelva-Sevilla_0_1892211333.html

31 Huelva Información (11.04.2024). La Junta pide al Gobierno central que priorice la conexión del AVE entre Sevilla, Huelva y Faro. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Junta-pide-gobierno-central-priorice-conexion-ave-sevilla-huelva-faro_0_1892812198.html

32 Huelva Información (15.04.2024). Óscar Puente descarta el AVE Huelva-Sevilla por una inversión “bestial”: “Por diez minutos no compensa”. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Oscar-Puente-AVE-Huelva-Sevilla-inversion-bestial-minutos_0_1894011059.html

prensa para hablar de una “variante de trazado de 45 kilómetros y una inversión de 410 millones de euros sustentan la opción que planea el Gobierno para reducir el tiempo de viaje por línea ferroviaria entre Huelva y Sevilla”³³. Se trataba de inversiones en la actual línea de ancho ibérico. Como consecuencia de ello, se generaron contestaciones y rechazos sociales y políticos³⁴.

Por el contrario, en septiembre de 2024, el ministro Óscar Puente, en comparecencia en el Senado, aseguró que el Gobierno no renuncia a la línea de alta velocidad Sevilla–Huelva y que, de hecho, está trabajando en ello, con tramitaciones en curso, si bien contemplando “alternativas más rápidas y menos costosas” que no se ejecutarían “sin el consenso con el territorio”³⁵. Se trata, por tanto, de una respuesta que generó confusión sobre la intención real de llevar a cabo esta infraestructura.

Coincidiendo con el I Foro Europeo de la Red Transnacional Atlántica (Figura 13), celebrado el 4 de octubre de 2024, el Comisionado del Gobierno del desarrollo del Corredor Atlántico no daba fechas para llegada de la LAV a Huelva, si bien hacía referencias a obras de remodelación en la actual línea Sevilla–Huelva que permitiera reducción de tiempos³⁶.

33 Huelva Información (15.04.2024). Variante de trazado de 45 kilómetros con 410 millones de euros, la alternativa del Gobierno al AVE Huelva-Sevilla. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Variante-alternativa-Gobierno-AVE-Huelva-Sevilla_0_1894012638.html

34 Huelva Información (15.04.2024). Rechazo generalizado en Huelva a la apuesta del Gobierno por una línea de ancho internacional en lugar del AVE Huelva-Sevilla. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Malestar-Huelva-Gobierno-AVE-Huelva-Sevilla_0_1894012282.html

35 Huelva Información (18.09.2024). Puente sigue sin poner fecha a la llegada del AVE a Huelva entre ataques a Pilar Miranda en el Senado. https://www.huelvainformacion.es/huelva/puente-sigue-poner-fecha-llegada_0_2002395509.html?utm_source=Te%20Interesa%20Saber%20-%20Huelva%20Informaci%C3%B3n&utm_campaign=c9e55a0c91-teinteresasaber-HI_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_0cd60f7003-%5BLIST_EMAIL_ID%5D

36 Huelva Información (04.11.2024). Las mejoras del tren para Huelva no llegarán hasta dentro de “tres o cuatro años. https://www.huelvainformacion.es/huelva/tren-ave-mejoras-huelva-no-llegaran-anos_0_2002498608.html

FIGURA 13 | Foro Europeo de la Red Internacional Atlántica



FUENTE: Huelva Información (04.10.2024)³⁷

No obstante, con cierta sorpresa tras seis de años de tramitaciones, el propio Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible anunció la inminente declaración de impacto ambiental (DIA) de la línea de alta velocidad Sevilla–Huelva que se produjo el 12 de octubre³⁸. Refería que “había elementos correctores que hay que trasladar al proyecto, pero en cuanto estén, el año que viene licitaremos el primer tramo de 45 kilómetros”³⁹. Por tanto, hay una referencia a una licitación de

37 Huelva Información (04.10.2024). Huelva muestra “lo que es y lo que necesita” en el I Foro Europeo de la Red Transnacional Atlántica. https://www.huelvainformacion.es/huelva/huelva-muestra-necesita-i-foro_o_2002499326.html

38 Resolución de 2 de octubre de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva. «BOE» núm. 247, de 12 de octubre de 2024. <https://www.boe.es/boe/dias/2024/10/12/pdfs/BOE-A-2024-20889.pdf>

39 Diario de Huelva.es (11.10.2024). El ministro Óscar Puente anuncia desde Granada que habrá AVE Huelva-Sevilla <https://www.diariodehuelva.es/articulo/area-metropolitana/ministro-oscar-puente-anuncia-granada-que-habra-ave-huelva-sevilla-lunes-boe-publica-dia/20241011144213320936.html>

esos primeros kilómetros (hasta Villalba del Alcor) para el ejercicio de 2025⁴⁰.

Se ha convertido en un anuncio que ha generado satisfacción y expectación, pero también cautelas entre el tejido productivo, asociativo y político. De producirse esta realidad podría quebrar el escenario de 2050 como recoge el documento de la Red Transeuropea de Transportes para la llegada la LAV y el AVE a la capital de Huelva⁴¹. Nos referimos al Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024⁴². Por tanto, sería una novedad positiva que los Presupuestos Generales del Estado para 2025 contasen con partidas específicas para este proyecto.

Finalizamos este apartado 4.3. con las tablas 10 y 11, consistentes en:

- **La evolución de los presupuestos estatales** en lo que concierne a la LAV Sevilla-Huelva y donde se muestra claramente la enorme diferencia entre presupuestos iniciales y el gasto real. De esas partidas sólo se hizo realidad la nueva estación (construida entre 2015 y 2018 y con un coste global de 46,2 millones euros).
- **La evolución normativa** de la LAV Sevilla-Huelva.

40 Huelva Información (11.12.2024). El primer tramo de Alta Velocidad de Sevilla a Huelva llegará hasta Villalba del Alcor, ya tiene la DIA aprobada y se licitará en 2025. https://www.huelvainformacion.es/huelva/primer-tramo-alta-velocidad-sevilla-huelva-villalba-ave_0_2002547729.html

41 Huelva Información (12.10.2024). La Declaración de Impacto Ambiental del AVE Huelva-Sevilla se publica en el BOE tras cuatro años de tramitación. <https://www.huelva24.com/huelva/declaracion-impacto-ambiental-ave-huelvasevilla-publica-boe-20241012163527-nth.html>

42 Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red Transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n° 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n° 1315/2013. «DOUE» núm. 1679, de 28 de junio de 2024. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2024-80996>

TABLA 10 | Evolución político-presupuestaria de la LAV Sevilla-Huelva

AÑO	PRESUPUESTADO (millones de euros)	GOBIERNO Administración Central
2015	24	PP
2016	36	PP
2017	52	PP
2018	47	PP
2019	65	PSOE-UP
2020	31	PSOE-UP
2021	75	PSOE-UP
2022	-	PSOE-UP
2023	1,1	PSOE-Sumar
2024	-	PSOE-Sumar

FUENTE: CESpH (2024a).

TABLA 11 | Evolución normativa y política de esta LAV Sevilla-Huelva

NORMATIVA	ENLACE NORMATIVO
Anuncio de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se somete al trámite de Información Pública el "Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva".	«BOE» núm. 118, de 17 de mayo de 2003
Resolución de 19 de junio de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva.	«BOE» núm. 190, de 7 de agosto de 2008
Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de Información Pública y aprobación definitiva del Estudio Informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva».	«BOE» núm. 234, de 27 de septiembre de 2008
Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el "Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva".	«BOE» núm. 248, de 16 de octubre de 2015

NORMATIVA

ENLACE NORMATIVO

Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el "Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva".

«BOE» núm. 179,
de 25 de julio
de 2018

Resolución de 2 de octubre de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva.

«BOE» núm. 247,
de 12 de octubre
de 2024.

FUENTE: Elaboración propia (2024).

5

El corredor ferroviario Huelva-Faro

5.1. La antigua línea Gibraleón-Ayamonte

Es necesario recordar el devenir de la línea Gibraleón–Ayamonte, también conocida como Huelva–Ayamonte, de 49 km de longitud. Este proyecto se concibió a finales del s. XIX, pero no se materializó hasta muchos años después. De ancho ibérico, después de unas lentas obras (20 años), fue inaugurado parcialmente el tráfico de mercancías el 22 de agosto de 1936, arrancada ya la Guerra Civil, y por necesidades bélicas. En 1940 se abriría al tráfico de forma total en un contexto de extremas carencias y reducción de los tráficos (Muriel, 2006 y 2007). Un año después, en 1941, como el resto de las líneas de vía ancha de España, se nacionalizaría¹. En Gibraleón conectaba con la línea Zafra–Huelva. Se trataba de una línea que nunca tuvo conexión transfronteriza directa, sino que tenía su término en la estación de Ayamonte. Sin embargo, al cruzar el río Guadiana y utilizar transbordadores, existía una cierta continuidad con la red ferroviaria portuguesa.

En 1984 fue declarada línea altamente deficitaria, aunque su tráfico se mantuvo unos años más gracias a la subvención de la Junta de Andalucía. Este convenio con RENFE y el apoyo financiero de la Junta cesaron y, finalmente, el 27 de septiembre de 1987 (Figura 14), el tramo ferroviario se cerró al tráfico, impidiendo desde entonces una conexión ferroviaria entre la capital onubense y la comarca de la Costa Occidental de Huelva. Desde entonces, el ferrocarril ha dejado de ser una infraestructura que articulaba este territorio, con apenas 50 años en servicio.

1 Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera del 24 de enero de 1941. «BOE» núm. 28, de 28 de enero de 1941. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1941-840>

FIGURA 14 | Documento de comunicación de cierre de la línea Gibraleón-Ayamonte (1987)



FUENTE: RENFE

Aunque de forma precaria, daba un servicio ferroviario a distintas localidades de la Costa occidental. Sus problemas no eran otros que su crónico estado de abandono, que incluía las propias locomotoras, con

horarios anticomerciales, y que incidía en una reducción del número de viajeros. Lógicamente, esta situación conllevaba un descenso de la velocidad y la regularidad y, en consecuencia, una pérdida de competitividad frente al transporte público por carretera, más beneficiada de la apuesta de la Administración de entonces por mejorar la red de carreteras.

Aunque la conectividad ferroviaria entre el Algarve y la provincia de Huelva ya era inexistente antes del cierre de la línea Gibraleón–Ayamonte, se olvidó el valor estratégico de este corredor ferroviario para España, que habría permitido una futura conexión con el sur de Portugal. Se necesitaba muy poca inversión para modernizar la línea, pero no se hizo nada. Sin embargo, al otro lado del Guadiana, el Estado portugués mantuvo la infraestructura y el servicio ferroviario (Ferrocarril del Algarve) que, en la actualidad, mantiene un servicio muy popular para la población local y los turistas a Faro y Lisboa.

FIGURA 15 | **Puente Internacional del Guadiana. Transporte por carretera**



FUENTE: Foto de J.M. Jurado, 2024.

Por otro lado, se cometió el error histórico de no conectar Andalucía con Portugal por ferrocarril en el futuro, ya que el nuevo Puente Internacional sobre el Guadiana (inaugurado en 1991) no disponía de calzada para el ferrocarril (Figura 15). Esta actuación fue quizás consecuencia del cierre

definitivo del tráfico de viajeros y comercial de la línea Ayamonte–Gibraleón en 1987 (Jurado, 1999). Esto ralentizó o impidió que las redes ferroviarias hispano–portuguesas a través de este marco suroccidental ibérico se unieran en un futuro corredor transfronterizo. Sin duda, no hubo previsión ni intenciones en este sentido.

En los sucesivos años después del cierre del servicio se permitió el desmantelamiento del carril, la transformación de sus apeaderos y estaciones y la ocupación del espacio ferroviario por otros usos, principalmente urbanos, en distintas localidades. Con ello, las posibilidades de recuperación del ferrocarril y por el mismo trazado desaparecían definitivamente. La propia estación de ferrocarril de Ayamonte se ha reconvertido en una estación de autobuses (Figura 16). En Lepe, el espacio ferroviario se ha pavimentado y ajardinado, en Cartaya está transformado por viarios de un polígono industrial y en La Redondela se ha convertido en un parque urbano.

FIGURA 16A | La estación de ferrocarril Ayamonte convertida hoy en estación de autobuses. (Imagen antigua estación)



FUENTE: Huelva Hoy (02/03/2015)².

- 2 Huelva Hoy (02.03.2015). El cierre de la línea Huelva-Ayamonte: Un “error” que aún lamentamos. <https://www.huelvahoy.com/articulo/gibraleon/el-cierre-de-la-linea-huelva-ayamonte-un-error-que-aun-lamentamos/20150302010736149540.html>

FIGURA 16B | La estación de ferrocarril Ayamonte convertida hoy en estación de autobuses. (Imagen actual)



FUENTE: <https://www.facebook.com/photo?fbid=2460626017351120&set=pcb.2460629234017465>

En esa década de los 90, tras el desmantelamiento total, se convirtió en la Vía Verde Litoral para ciclistas y viandantes. De esta manera, fue acondicionada por el Ministerio de Medio Ambiente entre 1996 y 1999 con una inversión en torno a 1,5 millones de euros. En 1997 se creó el Consorcio para la Promoción y Organización de la Vía Verde Litoral de la provincia de Huelva. No obstante, su deterioro y falta de conservación no permite en la actualidad una circulación continua (un ejemplo es el palpable deterioro del puente de La Tavirona en el río Piedras). Estas circunstancias conllevaron que ya hace unos años fuese eliminada de la oferta de vías verdes de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (Figura 17)³. Asimismo, en la web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se advierte que este corredor no cumple con las prescripciones técnicas de los llamados *Caminos naturales*⁴. Por tanto, ni siquiera la vía verde funciona como tal,

3 Vías Verdes. <https://viasverdes.com/>

4 Camino Natural Vía Verde del Litoral. <https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-sur/litoral/default.aspx>

como consecuencia de su abandono y la imposibilidad de hacer un trayecto continuo. Incluso ha desaparecido el referido Consorcio Intermunicipal que se había creado a tal efecto.

En un intento de rescate de esta vía verde, en los últimos años hay un proyecto técnico (2022)⁵, auspiciado por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, para reacondicionar esta vía verde e integrarlas como Vía ciclopeatonal dentro de la Red europea EuroVelo 1 Atlantic Coast Route. No obstante, las obras se han limitado a un pequeño tramo de Gibraleón que se engloba en lo que se llama la vía Verde Tharsis–Odiel⁶.

FIGURA 17 | Camino Natural Litoral (antigua Vía Verde)



FUENTE: Fundación de Ferrocarriles Españoles y MAPA (2024).

5 Consejería de Fomento (2022). Proyecto de reacondicionamiento de la vía verde litoral como vía ciclopeatonal eurovelo1 tramo 3 entre Gibraleón y Ayamonte (Huelva). Memoria. https://www.aopandalucia.es/inetfiles/area_tecnica/Ingenieria/Ciclosend/TAA4005APR1_DOC01_MEMORIA_V03.pdf

6 Vía Verde Tharsis-Odiel. <https://viasverdes.com/itinerarios/tharsis-odiel/>

En definitiva, esta línea de ferrocarril ya no existe. Frente a esta situación, Portugal mantuvo la línea del Algarve Vila Real–Faro–Lagos y, a su vez, ha modernizado la línea Faro–Lisboa. Paradójicamente y frente a este panorama de desmantelamiento, esta conexión aparece dibujada en las Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía (1990), las Estrategias del POTA (1998) y en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (PDIA, 1997–2007). Igualmente, en planificaciones estatales y en documentos de la Unión Europea y en las sucesivas cumbres ibéricas (Capítulo 5.4.)

A pesar de que esta línea es ya historia, se mantienen espacios de discusión en redes sociales en favor de la vuelta del ferrocarril (Figura 18). Sin duda, la vuelta atrás de este ferrocarril y por el mismo trazado es sencillamente ya imposible. No obstante, diferente es la posibilidad de una nueva línea, con otro trazado y con otras características: alta velocidad (Capítulos 5.3. y 5.4.)

FIGURA 18 | Red social. Por la reapertura de la línea Huelva-Ayamonte)



FUENTE: Página por la reapertura de la línea ferroviaria Huelva-Ayamonte. https://www.facebook.com/trenhuelvaayamonte/?locale=es_ES

5.2. El ferrocarril del Algarve (Vila Real de San Antonio-Faro-Lagos)

Este ferrocarril se extiende desde Vila Real de Santo António (VRSA) a Lagos (140 km). El corredor tiene un nudo de enlace en la pedanía de Tunes (municipio de Silves) al que llega el ramal proveniente de Lagos y que, mediante un trasbordo, enlaza con el servicio Faro–Lisboa. Asimismo, también hay servicios directos entre Lagos y Faro, pero la comunicación entre Lagos y Vila Real de Santo António ha de hacerse mediante una breve escala en Faro.

El ferrocarril llegó desde el Alentejo, procedente de Beja, hasta Faro el 1 de julio de 1889, aunque su construcción se prolongó a lo largo de la costa en años sucesivos. En 1904 llegó a Olhão y en abril de 1906 a VRSA; por el oeste, alcanzó Lagos en julio de 1922. Se trata de una vía única sin electrificar, aunque en 2009 se sometió a una mejora sustancial de su trazado y a la electrificación del tramo Faro–Tunes.

La velocidad no es tan determinante como la posibilidad de conexión, ya que esta línea pone en comunicación numerosas localidades del Algarve con la capital farense, a lo que se une la conexión con Lisboa. Son 14 paradas las que se hacen entre VRSA y Faro y 16 entre Faro y Lagos. En algunos casos, las estaciones quedan ya distantes de la expansión urbana hacia el frente costero habida en algunos núcleos como son los casos de Albufeira, Loulé o Almancil. En cualquier caso, la mayoría de las estaciones y apeaderos se mantienen abiertos y en buen uso (Figura 19).

Frente a lo que pasó en España con las referidas Líneas Altamente Deficitarias (LAD), como fue el caso de la Gibraleón–Huelva, el gobierno portugués apostó por el mantenimiento de esta línea del Algarve a pesar de las carencias estructurales que arrastraba. Con el tiempo, fue todo un acierto ya que el territorio algarvío ha cambiado desde entonces, con un crecimiento importante de su población residente y, sobre todo, de los flujos turísticos. De esta manera, existe una fuerte demanda de este transporte, principalmente, por parte de trabajadores, estudiantes y turistas. Funciona a modo de un tren de cercanías a lo largo de todo el corredor algarvío. Así en la actualidad se ha convertido en un importante eje articulador que vertebra este dinámico y pujante territorio algarvío.

En cuanto a los servicios ferroviarios, en la actualidad hay nada menos que 12 servicios entre Vila–Real de Santo Antonio y Faro y 9 entre Lagos y

Faro, en días laborables. A su vez, hay 5 servicios que parten hacia Lisboa bien desde Faro o desde Lagos, si bien desde este último ramal ha de hacer un trasbordo en Tunes. En días laborables los tiempos desde Faro a Lisboa varían entre las 3 horas (Alfa pendular) y las 3 h y 40 min (interciudad), según el tipo de tren.

Sin duda, puestos a comparar con lo que pasó en Huelva son obvios los contrastes. En primer lugar, no existe ya una línea Gibraleón–Ayamonte, que podría haber tenido un similar servicio que los referidos de Lagos–Faro–VRSA. En segundo, lugar esas comunicaciones Algarve–Lisboa son mucho más frecuentes e incluso baratas que las que mantiene Huelva con Sevilla o con Madrid y, además, cuenta con aceptables prestaciones para el usuario: precios, regularidad y confort.

FIGURA 19 | Estaciones y ferrocarriles en el Algarve



Estación de Vila Real de Santo Antonio



Estación de Faro



Automotor en la estación de Lagos



Tren Interciudad Faro-Lisboa

FUENTE: Fotos de J.M. Jurado (2024).

En las siguientes tablas (12, 13 y 14) se puede ver algunas características del ferrocarril del Algarve, tanto en número de servicios, tiempos e incluso precios.

TABLA 12 | Servicios ferroviarios Vila Real de Santo Antonio-Faro

VRSA	FARO	TIPO DE TREN	DURACIÓN
05,48	06,54	Regional	1 h y 6 minutos
06,39	07,46	Regional	1 h y 7 minutos
07,06	08,13	Regional	1 h y 7 minutos
08,40	09,46	Regional	1 h y 6 minutos
11,08	12,14	Regional	1 h y 6 minutos
12,43	13,49	Regional	1 h y 6 minutos
14,30	15,42	Regional	1 h y 12 minutos
15,24	16,34	Regional	1 h y 11 minutos
16,33	17,39	Regional	1 h y 6 minutos
17,53	19,12	Regional	1 h y 19 minutos
19,10	20,17	Regional	1 h y 7 minutos
21,07	22,11	Regional	1 h y 4 minutos

Precio: 5,65 euros entre Vila Real de Santo Antonio y Faro. Se toma la referencia de un día laboral de abril de 2024

TABLA 13 | Servicios ferroviarios Lagos-Faro

LAGOS	FARO	TIPO DE TREN	DURACIÓN
06,10	07,59	Regional	1 h y 49 minutos
06,54	08,35	Regional	1 h y 41 minutos
07,47	09,34	Regional	1 h y 47 minutos
11,10	12,57	Regional	1 h y 47 minutos
13,23	15,08	Regional	1 h y 45 minutos
15,09	16,54	Regional	1 h y 45 minutos

LAGOS	FARO	TIPO DE TREN	DURACIÓN
17,20	19,16	Regional	1 h y 56 minutos
18,27	20,10	Regional	1 h y 43 minutos
20,11	21,54	Regional	1 h y 43 minutos

Precio: 7,95 euros entre Lagos y Faro. Se toma la referencia de un día laboral de abril de 2024

TABLA 14 | Servicios ferroviarios Algarve-Lisboa

FARO-LISBOA			
FARO	LISBOA (Est. Oriente)	TIPO DE TREN (1)	DURACIÓN
07,00	10,05	Alfa pendular	3 h y 05 minutos
08,22	11,56	Interciudade	3 h y 34 minutos
14,15	17,56	Interciudade	3 h y 41 minutos
16,00	19,05	Alfa pendular	3 h y 05 minutos
18,15	21,56	Interciudade	3 h y 41 minutos

LAGOS-LISBOA			
LAGOS	LISBOA (Est. Oriente)	TIPO DE TREN (2)	DURACIÓN
06,10	10,05	Reg-Alfa pendular	3 h y 55 minutos
07,47	11,56	Reg-Interciudade	4 h y 09 minutos
13,23	17,56	Reg-Interciudade	4 h y 33 minutos
15,09	19,05	Reg-Alfa pendular	3 h y 56 minutos
17,20	21,56	Reg-Interciudadee	4 h y 36 minutos

(1) Los trenes Faro-Lisboa son directos.

(2) Los trenes Lagos-Lisboa hacen una escala en Tunes a la espera del tren que parte de Faro.

*Los trenes desde Lagos hacen un trasbordo hasta Tunes en un tren regional.

Precio: En torno a 25 euros. Se toma la referencia de un día laboral de abril de 2024.

FUENTE: Comboios de Portugal. <https://www.cp.pt/passageiros/pt/consultar-horarios> y elaboración propia.

El mapa 6 recoge cartográficamente la información de las anteriores tablas. Es ilustrativo la intensa conexión y frecuencia de transporte ferroviario

MAPA 6 | Frecuencia de servicios ferroviarios. Algarve y provincia de Huelva



FUENTE: CIGEOE, 2019; DERA-IECA, 2023. Elaboración de Francisco Pazos (2024).

existente en el Algarve y, a su vez, entre esta región y Lisboa. Ello contrasta a las menores frecuencias de las líneas ferroviarias de Huelva.

5.3. El corredor territorial Huelva-Faro

Desde la clausura de la línea Gibraleón–Ayamonte ha cambiado notablemente el panorama económico y demográfico del territorio por donde discurría⁷. Ya entonces era una comarca dinámica y con un peso demográfico significativo en la provincia de Huelva (Tabla 15). En 1981 presentaba una población censada de 69.195 habitantes, el 16,5 % del total provincial; mientras que en la actualidad es de 128.388 y un 24 %.

A esta población estable hay que añadir la población estacional, principalmente durante la época estival y como consecuencia del turismo. Esto ha incrementado el número de zonas residenciales y turísticas, convirtiéndola en la principal zona turística de la provincia de Huelva.

TABLA 15 | Evolución de la población censada. Corredor Huelva-Ayamonte

TERRITORIOS	1981	2023	PORCENTAJE DE CRECIMIENTO (%) 1981-2023
Gibraleón	9.102	12.940	14,2
Aljaraque	4.497	22.259	394,9
Cartaya	9.098	21.128	134,2
Lepe	14.053	28.813	105,0
Isla Cristina	16.347	21.603	32,1
Ayamonte	16.098	21.645	34,4
Comarca Costa Occidental	69.195	128.388	85,5
Provincia de Huelva	418.595	534.084	27,5
% Costa / Provincia	16,5%	24,0%	

FUENTE: Censos de población. Elaboración propia (2024).

7 Para esta ocasión, el territorio de la Costa Occidental comprendería los municipios de Gibraleón, Aljaraque, Cartaya, Lepe, Isla Cristina y Ayamonte.

Es indudable las ventajas que supondrían para el litoral entre Huelva y Faro la existencia de un servicio ferroviario de esta calidad y envergadura. Permitiría una rápida comunicación principalmente desde o hacia densas áreas urbanas: Lisboa, Madrid y Sevilla. Sería un complemento a las comunicaciones actuales que especialmente descansan en la carretera (Mapa 7). Como se observa en este mapa, estimando que haya tres paradas con servicio ferroviario de alta velocidad (estaciones en Sevilla, Huelva y Ayamonte), la práctica totalidad de poblaciones de este corredor entre Sevilla y Ayamonte quedarían cubiertas con isócronas de menos de 30 min por carretera.

Se trata de un ámbito geográfico que participa de un borde costero, significativo por sus playas, marismas y arenales costeros, de más reciente creación geomorfológica y en continuo dinamismo marítimo-costero. En la franja central se asientan espacios de aptitud agrícola, donde se desarrollan nuevos cultivos en regadíos, principalmente de *berries*. Finalmente, más al norte, se extienden los terrenos del paleozoico, llamados “andevaleños” en el ámbito de la provincia de Huelva. El eje viario que conforma la *Autovía A-49* y la *Autoestrada Infante de Sagres (A-22)* casi hace una delimitación entre el territorio agrícola y aquellos más septentrionales de más vocación forestal, aunque también ya muy transformados por modernas plantaciones de cítricos.

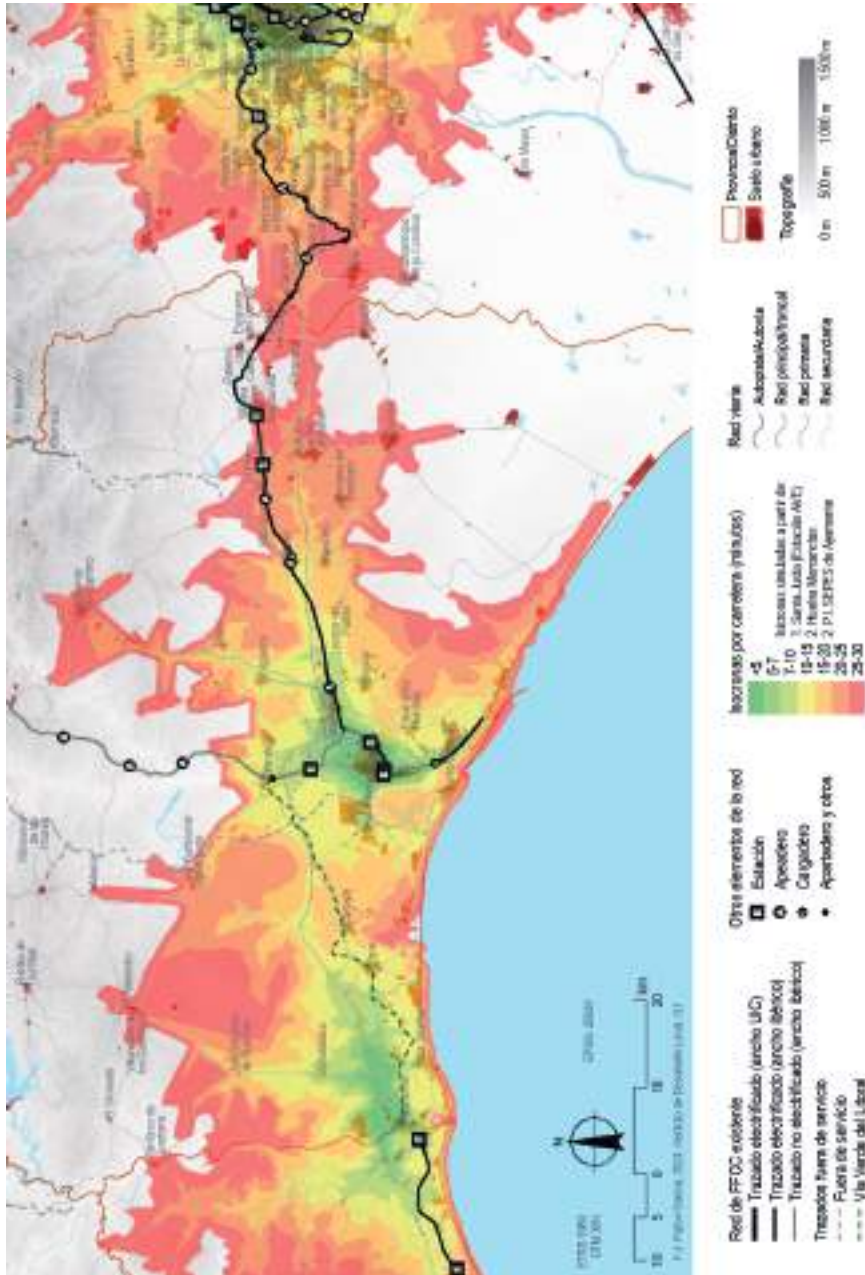
Nos hallamos con un territorio densamente poblado. De esta manera, la población censada en el corredor Huelva-Frontera con Portugal (9 municipios)⁸ se sitúa en torno a 300.000 personas. Y del lado de Portugal, la población censada desde la frontera al área de Faro-Loulé-Silves (8 municipios)⁹ es de aproximadamente 260.000 habitantes. Se trata de espacios con notables recursos, servicios y equipamientos turísticos que conllevan el asentamiento de una población turística, necesitada también de transportes ferroviarios.

Precisamente, la inminente construcción del Puente Internacional del Guadiana (1991) y su conexión con el aeropuerto de Faro generaron unas expectativas de desarrollo turístico en la Costa Occidental que le

8 Englobaríamos en este corredor los municipios de: Huelva, Gibraleón, Punta Umbría, Aljaraque, Cartaya, Lepe, Villablanca, Isla Cristina y Ayamonte.

9 Cabe englobar en esta área a los municipios de Vila Real de Santo Antonio, Castro Marim, Tavira, San Bras de Alportel, Olhão, Faro, Loulé y Silves.

MAPA 7 | Accesibilidad e isócronas por carretera. Ámbito Sevilla-Huelva-Ayamonte



FUENTE: CIGEOE, 2019; DERA-IECA, 2023. Elaboración de Francisco Pazos (2024).

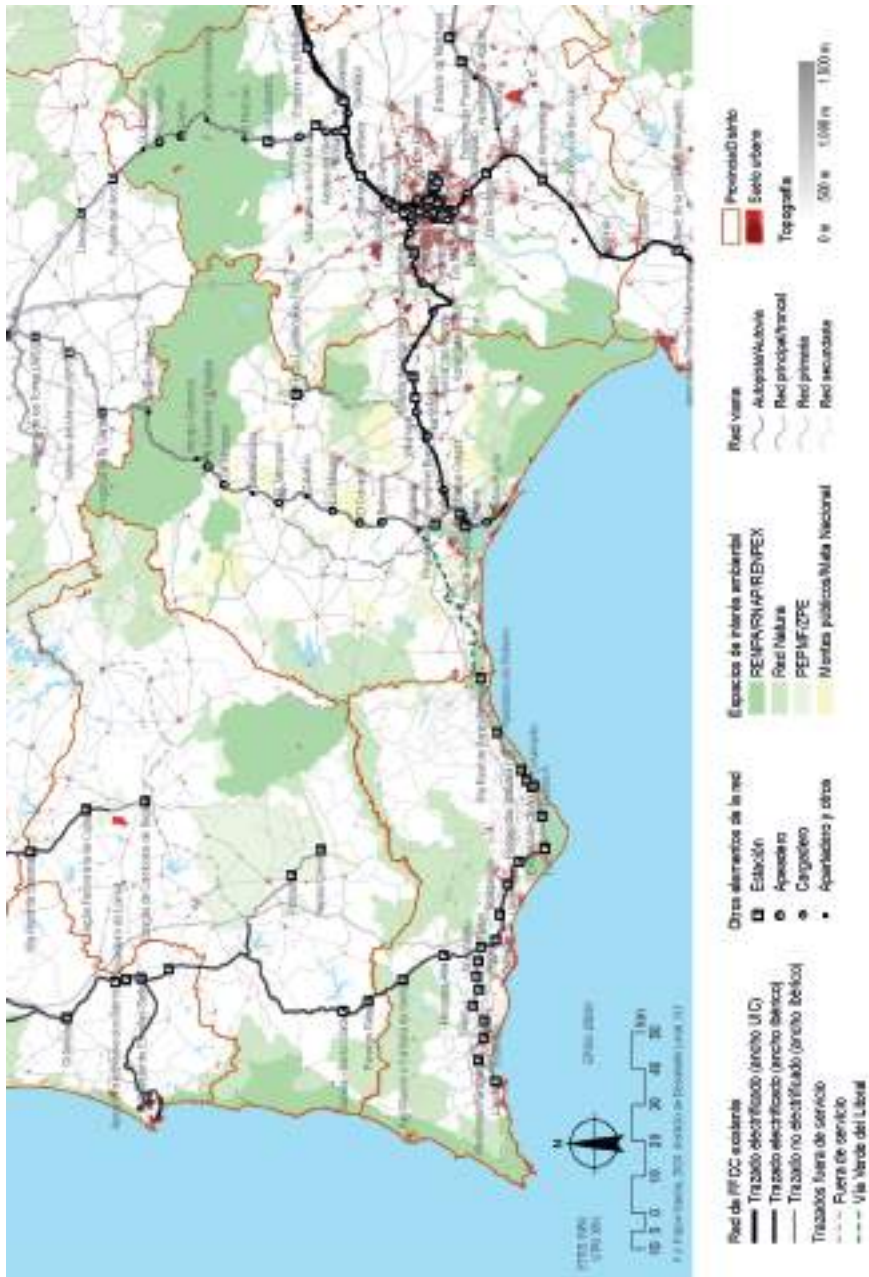
ha permitido cambiar en pocos años del modelo “residencial” a apostar por nuevas ofertas hoteleras, a los que se añadieron varios campos de golf, puertos deportivos y centros comerciales. Es entonces cuando se construyeron nuevos núcleos turísticos, como Islantilla (5.000 plazas hoteleras) y se revitalizaron otros como Isla Canela. La crisis de 2008 provocó un freno a aquellos extraordinarios ritmos y expectativas de crecimiento urbano-turísticos. En suma, esa infraestructura condujo a que esta comarca litoral se integrase en los circuitos turísticos internacionales. En la actualidad, la Costa Occidental de Huelva¹⁰ posee una capacidad de alojamiento algo superior a las 15.000 plazas hoteleras, además de apartamentos turísticos y camping.

El espacio desde el Guadiana a Faro (el Sotavento algarvío) tiene también un notable desarrollo turístico, aunque inferior al que ostenta el sector del Barlovento, entre Faro y Sagres. En cualquier caso, posee aproximadamente el 25 % de las 117.000 plazas hoteleras de todo el Algarve. Sin duda, la construcción del aeropuerto de Faro (inaugurado en 1965) conllevó acercar al Algarve en pocas horas a los mercados y demandas turísticas de Europa. Desde entonces, esta región ostenta una economía muy volcada a las actividades turísticas y de servicios. Igualmente, la construcción de la Autoestrada de Infante de Sagres o A-22 (132 km), desde la frontera con España hasta Lagos, y la Autoestrada A 22 (240 km), hacia Lisboa, han permitido aumentar su accesibilidad interna y hacia el resto del país. A ello se une el referido Puente Internacional del Guadiana (1991) y que permite unir la red de alta capacidad en este territorio del suroeste peninsular (Mapa 8).

De forma parecida a las ventajas que permitió el aeropuerto de Faro o la creación de nuevas vías desdobladas de alta capacidad (la A-49 y la A-22), un nuevo y moderno ferrocarril representaría notables expectativas para la vertebración territorial de este corredor litoral. Conllevaría aspectos positivos como:

10 En esta ocasión incluiríamos en esta comarca de la Costa occidental los 7 municipios de la comarcalización turística de la Junta de 2003 más el municipio costero de Punta Umbría.

MAPA 8 | Red ferroviaria Sevilla-Huelva-Faro



FUENTE: CIGEOE, 2019; DERA-IECA, 2023. Elaboración de Francisco Pazos (2024).

- Acercamiento en tiempos en la actual conexión ferroviaria VRSA -Faro-Lisboa.
- La posibilidad de recuperar el ferrocarril para la comarca de la costa occidental de Huelva.
- Nueva alternativa de transporte para el corredor Sevilla-Huelva-Faro-Lisboa.
- Complementariedad con otros medios de transportes (aeropuertos).
- La posibilidad del transporte ferroviario de llegar o bien acercar en isócronas en a grandes bolsas de población y de demanda turística (Sevilla, Madrid y Lisboa).

5.4. La posible vuelta del ferrocarril al Guadiana y su conexión con el Algarve

Inicialmente, es importante destacar varias cuestiones y reflexiones con respecto a esta infraestructura ferroviaria Huelva–Faro y su apuesta por la Alta Velocidad:

Desde hace ya casi 30 años se contemplan en las planificaciones de infraestructuras ferroviarias actuaciones en favor de la LAV Sevilla-Huelva y la LAV Huelva-Frontera con Portugal. Sería el extremo occidental del eje ferroviario transversal Almería-Ayamonte. De incluirse Faro sería el corredor Sevilla-Huelva-Faro. Se trata de planificaciones en la que el protagonista principal, por competencias y financiación, es la Administración General del Estado (PIT, 1995-2007 y 2000-2007, PEIT, 2005-2020 y PITVI, 2012-2024), pero respaldadas por las planificaciones a escala regional (PDIA, 1997–2007, PISTA, 2007–2013, PISTA, 2013–2020 y PITMA, 2021–2030). Sin embargo, poco o nada se ha ejecutado al respecto en la provincia de Huelva y,

especialmente, en lo que se refiere al corredor Huelva-Frontera con Portugal, donde nunca ha habido un estudio informativo. Asimismo, en el nuevo documento de Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria (2021–2026) no hay alusiones a la LAV Sevilla–Huelva–Faro.

La ordenación del territorio de Andalucía siempre ha apostado por la comunicación férrea transfronteriza. De esta manera, el nuevo POTA, actualmente en fase de redacción, considera como prioritaria la línea de altas prestaciones entre Huelva y Sevilla y su prolongación a Faro (Portugal).

La posibilidad de crearse esta actuación depende en buena medida del devenir de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva (Capítulo 4.3). En este sentido, es conocida la problemática y la diversidad de opiniones, especialmente en el ámbito político, sobre la viabilidad de materializar la misma, unido a que el horizonte para su construcción se alarga cada vez más. Hay especulaciones que señalan el año 2050 como fecha para la llegada del AVE a Huelva. Lo que finalmente se haga en cuanto a la venida de la LAV a la capital, tendría una repercusión similar en el corredor ferroviario Huelva-Faro.

Frente a la posibilidad de la LAV Sevilla-Huelva, cabe también la apuesta por un tren de alta velocidad Sevilla-Faro-Lisboa, excluyendo a la capital onubense y su actual estación ferroviaria (iniciada en 2014 e inaugurada el 25 de abril de 2018). Ello se debe a los inconvenientes por el aumento de tiempos que supone que los trenes AVE entren y salgan en la actual estación, situada muy al sur y colindando al casco urbano. Para solventar esta hipotética posibilidad e inconveniente ya hay planteamientos en favor de una nueva estación ferroviaria más al norte de la ciudad de Huelva.

El corredor Huelva-Faro es inicialmente posible si se tiene en cuenta que tiene que continuar hacia Portugal, dado que no puede quedarse en el Guadiana. Para ello hay que construir un puente de notable complejidad constructiva, económica y administrativa. Fue un error que el actual puente internacional, de enorme importancia para las

comunicaciones del suroeste peninsular, no estuviera técnicamente adaptado para el paso de un futuro ferrocarril. Por ello, para un nuevo puente internacional, se debe acordar con la acción y decisión de Portugal y, probablemente, con la cofinanciación de la Unión Europea.

Para el caso de la Costa occidental de Huelva, la posibilidad de recuperar el transporte ferroviario obligaría a un proyecto con un nuevo tendido, accesos y estaciones. Además, de llegar la alta velocidad, las probabilidades de acceso se reducirían a una sola parada. En este sentido, el Plan de Ordenación Territorial (POT) de la Costa Occidental (2006) contempla un uso urbano y logístico en el paraje conocido como el Empalme, justo en la confluencia de los términos municipales de Ayamonte-Isla Cristina-Villablanca, entre la A-49 y la N-431 y las conexiones entre ambas (accesos a Isla Cristina y Villablanca). Sería a muy pocos kilómetros de la Frontera y el futuro puente para el ferrocarril sobre el río Guadiana¹¹.

El corredor Huelva-Guadiana-Faro está sujeto a obras con mayores costes que el tramo Huelva-Sevilla. De esta manera, se recorren espacios con un relieve más abrupto que el de las campiñas del Condado onubense y Aljarafe sevillano. Esta dificultad orográfica especialmente se acentúa en el tramo Río Guadiana-Faro, que discurriría en paralelo a la actual Autovía Infante de Sagres (A-22). Ello obligaría, técnicamente, a numerosos viaductos y, quizás, a algunos túneles. A esa dificultad se añadiría que recorre espacios más poblados, con numerosas edificaciones residenciales y agropecuarias dispersas y explotaciones agrícolas en regadío que conllevarían procesos de adquisición y expropiación más costosos y lentos. A todo ello habría que incluir el mencionado nuevo puente del Guadiana para el ferrocarril.

Hay una referencia genérica a Faro, sin embargo, hacen falta estudios y voluntad política para decidir si se apuesta por la construcción del

11. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (2006): *Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva*. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/ordenacion/planes-subregionales/paginas/occidental-huelva.html>

nuevo corredor ferroviario (Faro-Río Guadiana) y, en segundo lugar, dónde se ubicará la nueva estación. En cuanto a lo primero, el Gobierno portugués tiene otras prioridades en cuanto a la ampliación de su red de alta velocidad. En cuanto a la segunda, la actual estación de Faro, también en el centro histórico, no se adapta a las condiciones y tiempos que requiere un tren de alta velocidad. Sería muy interesante que estuviera en las proximidades de su importante aeropuerto (casi 10 millones de pasajeros anuales) para obtener ventajas de transporte intermodal. De hecho, el nuevo Reglamento (UE) 2024/1679 exige que todas las instalaciones aeroportuarias con más de 12 millones de pasajeros dispongan de conexión ferroviaria.

El actual ferrocarril algarvío de vía única y sin electrificar desde Faro a VRSA (estación término) no serviría para un proyecto de alta velocidad que necesitaría también un nuevo trazado y nuevas estaciones. Lo significativo, a diferencia de la Costa occidental, es que en el Algarve sí existe un transporte ferroviario regional que satisface las actuales necesidades, ya que cuenta hasta con con 12 servicios en días laborables y apenas 1 hora para salvar los 50 km de este tramo ferroviario (Faro-Vila Real de San António).

Es una obra, la Línea de Alta Velocidad Huelva-Faro o bien Sevilla-Huelva-Faro, que está condicionada por la planificación y las decisiones de los gobiernos de España y Portugal (y de la propia UE). En este sentido, en la nueva planificación de los ferrocarriles portugueses recogen por primera vez la posibilidad de transformar en línea de Alta velocidad la actual Linha do Sul Lisboa-Faro y el eje Faro-Guadiana¹². No obstante, su prioridad actual es llevar la alta velocidad a Oporto-Vigo y a Madrid.

La Unión Europea es favorecedora de la integración, mejora y construcción de corredores ferroviarios transfronterizos. En este sentido, la línea Sevilla-Huelva-Faro está entre sus objetivos (Capítulo 6.4).

12 Huelva Información (11.04.2023). Portugal incluye el AVE a Huelva en su plan nacional de expansión ferroviaria. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Portugal-Huelva-ferroviario-velocidad-AVE_0_1782722181.html

Estas reflexiones iniciales podrían parecer obstáculos insalvables para la materialización de este proyecto. Sin embargo, estos condicionantes y dificultades pueden superarse si los compromisos políticos de España (Andalucía) y Portugal, bajo los auspicios de la Unión Europea, coinciden y se coordinan a favor de la construcción de este corredor ferroviario Sevilla–Huelva–Faro. La situación de esta LAV Huelva–Portugal está muy ligada a lo que suceda con la LAV Sevilla–Huelva. Ya en 1997 se hablaba y se encargó un estudio sobre la conexión por Alta velocidad entre Sevilla y Faro (Figura 20).

FIGURA 20 | Portada del diario ABC. Estudio informativo Sevilla-Faro

VE-01-3 COM-1000
DOMINGO 5-10-97

ANDALUCIA

La Junta encarga el estudio informativo para conocer la viabilidad del AVE Sevilla-Faro

El Gobierno portugués ya apostó porque esta conexión sea de Alta Velocidad

Sevilla. E. P.

La Consejería de Obras Públicas ha sacado a concurso el estudio informativo para ver la posibilidad de conectar la ciudad de Sevilla con el Algarve portugués a través de ferrocarril, que podría ser de Alta Velocidad, según informó el jefe de Planificación de la Dirección de Transportes, Rafael Candau. El estudio está presupuestado en 50 millones, será adjudicado a fin de año y deberá estar terminado en el verano del año 99.

La Junta ha sacado a concurso el estudio informativo para ver la posibilidad de conectar por vía férrea, que podría ser la Alta velocidad, Sevilla con el Algarve portugués. Este proyecto se incluye dentro del Programa europeo Interreg II para conectar regiones europeas. Dicho estudio, por valor de 50 millones de pesetas, y que será adjudicado a finales de este año deberá estar concluido en el verano de 1999, y en él se concretará la viabilidad de este tren así como la fórmula más adecuada.

Según explicó Candau, en el documento se analizará la situación de la vía actual entre Huelva y Sevilla, el tramo entre Huelva-Ayamonte y se buscará el trazado entre Ayamonte y Faro (Portugal). Precisamente, la Junta señala que este estudio «es abierto», por lo que no se descarta que la Alta Velocidad pueda ser lo más adecuado para unir ambas regiones europeas.

No obstante, lo fundamental es saber la demanda que tendría este servicio, es decir, el volumen de tráfico, ya que éste es el paso previo para comenzar cualquier actuación y darle prioridad a la misma. Para ello, se hará un estudio de la población a la que sirve, de las relaciones que se pueden cubrir, así como sobre la demanda a través de encuestas en las carreteras y en el tren entre Sevilla y Huelva.

El resultado del estudio vendrá a confirmar o a dar prioridad a esta actuación, que está recogida en los planes directores de infraestructura. Se trata así de concretar los trazados posibles, la demanda, e incluso de analizar qué tipo de trenes podrían pasar por esta zona y qué volumen de tráfico tendría.

Alta Velocidad

Una vez que la Junta de Andalucía cuente con este estudio, se verá si una vez planteada y aprobada la línea, ésta se hace finalmente en Alta Velocidad, ancho Renfe o Velocidad Alta. «En realidad es un estudio de alternativas para ver lo que conviene», resaltó el jefe de planificación de Transportes.

Aunque habrá que esperar a la conclusión de este informe, el estudio irá arrojando resultados parciales y documentación mediante la cual Obras Públicas irá perfilando la posibilidad o no de la Alta Velocidad.

Por su parte, el gobierno portugués ya ha expresado su deseo en que la línea entre la ciudad de Faro y Sevilla fuera de Alta Velocidad, ya que, a su juicio, ésta sería la fórmula de conexión más rápida con Europa.

FUENTE: ABC, 05.10.1997.

Pero ha sido en tiempos más recientes cuando se ha revitalizado la demanda de este posible ferrocarril con una inusitada actividad política ahora desde la Junta de Andalucía y la Diputación de Huelva frente al Gobierno de la Administración central.

El 8 de marzo de 2022 el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía hace una declaración institucional en defensa de la conexión ferroviaria por Alta Velocidad entre Andalucía y El Algarve¹³, al tiempo que criticaba que no se hubiese contemplado esta vía transfronteriza, frente a otros pasos transfronterizos, por parte de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y en el Programa Nacional de Inversión 2030. Se hace referencia, asimismo, al apoyo hacia este nuevo corredor por parte de la Euroregión Algarve–Alentejo–Andalucía. Precisamente, días antes, el 2 de marzo, se firmó un nuevo convenio transfronterizo de la Euroregión Algarve–Alentejo–Andalucía, en el que se apuesta por la mejora de la conectividad de estos territorios, y dentro del mismo se encuentra el proyecto de Alta Velocidad Sevilla–Huelva–Faro. Estas muestras de apoyo por parte de esta institución se vienen sucediendo periódicamente.

Las manifestaciones en favor de esta línea, especialmente en su extensión Sevilla–Huelva–Faro, se han sucedido en estos últimos años en diferentes órganos e instituciones: Parlamento andaluz, Autoridades portuarias de Huelva y Sevilla, diputaciones y principales alcaldías.

El 13 de febrero de 2024, a instancias de los ayuntamientos de Sevilla, Huelva y Faro, se desarrolló un I Encuentro Faro–Huelva–Sevilla por la alta velocidad en la que se aprobó un Manifiesto Institucional en favor de esta (Figura 21)¹⁴. En los siguientes días o semanas el texto ha sido secundado por otras instituciones públicas responsables de gobierno: Junta de Andalucía¹⁵

13 Junta de Andalucía (Nota de prensa, 08.03.2022). La Junta reclama que el AVE Sevilla-Huelva-Faro se incluya entre las inversiones del Ministerio. <https://www.juntadeandalucia.es/presidencia/portavoz/infraestructuras/169892/AVE/altavelocidad/Sevilla/Huelva/Faro/ConsejeriadeFomento>

14 Huelva Información (13.02.2024). Huelva, Sevilla y Faro unen fuerzas para conseguir el AVE que conecte Andalucía y el Algarve. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-Sevilla-AVE-Andalucia-Algarve_0_1875413045.html?utm_source=Te+Interesa+Saber++Huelva+Informaci%C3%B3n&utm_campaign=da50945ce8-teinteresasaber-HI_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_-0cd60f7003-%5BLIST_EMAIL_ID%5D

15 Europa Press (15.03.2024). La Junta de Andalucía respalda este Manifiesto. La Junta se adhiere al Manifiesto por la línea de alta velocidad Faro-Huelva-Sevilla.

y Diputación de Huelva¹⁶. También ha sido apoyada por organismos empresariales como la Federación Onubense de Empresarios (FOE), las Cámaras de Comercio de Huelva y del Algarve o el Consulado de Portugal en Huelva. Estas instituciones empresariales se prodigan también en apariciones en prensa en favor de las infraestructuras en Huelva¹⁷.

FIGURA 21 | Apoyo institucional para la línea de Alta velocidad Sevilla–Huelva–Faro



FUENTE: Huelva Buenas Noticias (13.02.2024)¹⁸

<https://www.europapress.es/esandalucia/huelva/noticia-junta-adhiere-manifiesto-linea-alta-velocidad-faro-huelva-sevilla-20240315150628.html>

16 Huelva Información (19.03.2024). La Diputación de Huelva se adhiere al manifiesto por el AVE Faro-Huelva-Sevilla. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Diputacion-Huelva-manifiesto-AVE-Faro-Huelva-Sevilla_0_1885913126.html

17 Huelva Información (05.04.2024). La FOE exige inversiones en infraestructuras para que “Huelva despierte de su letargo”. https://www.huelvainformacion.es/huelva/FOE-inversiones-infraestructuras-Huelva-despierte_0_1891011867.html

18 Huelva Buenas noticias (13.02.2024). Huelva, Faro y Sevilla se unen para lograr un tren de alta velocidad que una Andalucía y el Algarve. <https://huelvabuenasnoticias.com/>

En el Manifiesto, al tiempo que se recuerda la estrecha vinculación geográfica, la necesidad de esta infraestructura y la oportunidad de los fondos europeos, se insta a las autoridades nacionales y comunitarias a¹⁹:

- *Adquirir un compromiso inequívoco en el desarrollo de una línea de alta velocidad Faro-Huelva-Sevilla.*
- *Pedimos a los gobiernos de ambas naciones que trasladen a la Unión Europea la necesidad de unir mediante un corredor ferroviario el Algarve con Andalucía, a defender su inclusión como obra prioritaria en la Red Transeuropea de Transportes y a dotar de los fondos necesarios para el inicio de los trabajos previos.*

Resulta significativo que esta misma ofensiva política²⁰ y búsqueda de apoyos institucionales y sociales se hizo en febrero 2021 pero con otros representantes políticos tanto en la alcaldía de Sevilla como de Huelva²¹. El 3 de mayo de 2024 se aprobó mayoritariamente una Proposición No de Ley (PNL) en favor de la línea de alta velocidad Sevilla–Huelva–Faro. Con la misma, el Parlamento mostraba su rechazo al calendario de la Red Transeuropea de Transporte en lo que concierne a Huelva²².

com/2024/02/13/huelva-faro-y-sevilla-se-unen-para-lograr-un-tren-de-alta-velocidad-que-una-andalucia-y-el-algarve/

19 Ayuntamiento de Huelva (2024). Manifiesto institucional. I Encuentro Faro-Huelva-Sevilla por la alta velocidad. 2 pág., 13.02.2024.

20 Huelva Información (18.04.2024). El PP inicia “una ofensiva parlamentaria” para lograr el AVE Sevilla-Huelva-Faro. https://www.huelvainformacion.es/huelva/PP-parlamentaria-AVE-Sevilla-Huelva-Faro_0_1894911034.html

21 Diario de Sevilla (08.02.2024). La Junta pide al Gobierno central un compromiso de financiación con el AVE Sevilla-Huelva-Faro. https://www.diariodesevilla.es/sevilla/AVE-Sevilla-Huelva-Faro-Junta-pide-Gobierno-financiacion_0_1618038800.html

22 Huelva Información (03.05.2024). El Parlamento andaluz, con votos del PP y Vox, aprueba la PNL para exigir al Gobierno el AVE Sevilla-Huelva-Faro. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Parlamento-PP-PNL-AVE-Sevilla-Huelva-Faro_0_1899411500.html

El 10 de septiembre²³, en comparecencia parlamentaria, el ministro Óscar Puente refirió que el Gobierno portugués no tiene interés por esta conexión, siendo la 4ª de sus prioridades, tras las líneas Lisboa–Oporto–Galicia, Lisboa–Madrid, Lisboa–Salamanca. Tampoco puso fechas en cuanto a la LAV Sevilla–Huelva²⁴. Frente a esta respuesta parlamentaria, de inmediato se sucedieron diversas comparecencias y manifestaciones políticas y sociales.

Los siguientes acontecimientos serán la aprobación positiva del DIA para la LAV Sevilla–Huelva en sus primeros 45 kilómetros (Capítulo 4.3.) y las esperanzas que se depositan en la reciente XXXV Cumbre Ibérica de 23 de octubre. Con respecto a lo primero, el día 9 de octubre se anuncia la pronta publicación en el BOE (saldría el día 12) de la aprobación de la DIA para la LAV Sevilla–Huelva.

El 11 de octubre, aprovechando la XV Reunión de la Comisión Hispano–Portuguesa para la Cooperación Transfronteriza (CLECTF), celebrada en Sevilla, la Junta de Andalucía manifiesta que la conexión ferroviaria de Sevilla–Huelva–Faro “no se puede postergar”²⁵. Asimismo, en un comunicado del Ayuntamiento de Huelva de 12 de agosto de 2024 se informa de que el planeamiento urbanístico tiene reservada una parcela en el polígono industrial Antonio–Montija, en el inicio de la carretera A–5000, al norte de la ciudad y en dirección a San Juan del Puerto, con vistas a la construcción de una estación de AVE²⁶. Esta reserva de suelos parece confirmar que el servicio de alta velocidad está orientado a satisfacer también a una

23 Huelva Información (11.09.2024). Óscar Puente: “El primero que no tiene demasiado interés en el AVE Huelva-Sevilla-Faro es Portugal”. https://www.huelvainformacion.es/huelva/oscar-puente-no-interes-ave_0_2002365541.html

24 Huelva Información (11.09.2024). Óscar Puente desvía la atención hacia Portugal y evita pronunciarse sobre si el Gobierno quiere el AVE Huelva-Faro-Sevilla. https://www.huelvainformacion.es/huelva/oscar-puente-desvia-atencion-portugal_0_2002367763.html

25 Huelva Información (12.10.2024). La Junta reclama ante la Comisión Hispano–Portuguesa que la conexión ferroviaria de Sevilla–Huelva–Faro “no se puede postergar”. https://www.huelvainformacion.es/huelva/andalucia-reclama-conexion-sevilla-huelva-faro-no-postergar_0_2002551017.html

26 Huelva Información (12.08.2024). Reservan una parcela en San Antonio–Montija para la nueva estación de Huelva para el AVE. https://www.huelvainformacion.es/huelva/reservan-parcela-san-antonio-montija_0_2002182553.html

conexión transfronteriza con Portugal, ya que no tendría sentido entrar a Huelva término (procediendo de Sevilla), para después retroceder y retomar la salida de la vía hacia el oeste, a todas luces inviable atravesando el área periurbana por el sur y oeste de la capital, espacio muy urbanizado y con amplios espacios protegidos.

Había muchas expectativas con esta última Cumbre Ibérica celebrada en la cercana Faro el 23 de octubre de 2024²⁷ y en la que la provincia de Huelva se “jugaba buena parte de su futuro”²⁸. Uno de los puntos que especialmente la Comunidad de Trabajo de la Eurorregión Alentejo–Algarve–Andalucía (EUROAAA) y de las instituciones locales de Huelva, Faro y el Algarve era un posicionamiento claro y favorable sobre el corredor ferroviario Sevilla–Huelva–Faro. Sin embargo, esta infraestructura “pasó de largo” entre los acuerdos y compromisos alcanzados. No se fijaron plazos y sólo se aludieron a la necesidad de hacer estudios más en profundidad sobre este corredor²⁹. Por tanto, de nuevo se posterga esta conexión para un futuro, quizás no cercano.

27 Huelva Información (07.10.2024). España y Portugal analizarán en la cumbre del Algarve la conexión de tren Sevilla-Huelva-Faro. https://www.huelvainformacion.es/huelva/espana-portugal-pediran-cumbre-algarve_0_2002519640.html

28 Huelva Información (23.10.2024). La Cumbre Ibérica de Faro define este miércoles buena parte del futuro de Huelva. https://www.huelvainformacion.es/provincia/cumbre-iberica-faro-define-miercoles_0_2002615768.html

29 Huelva Información (23.10.2024). La conexión de AVE entre Huelva, Faro y Sevilla se queda fuera de los planes de España y Portugal en la Cumbre Ibérica. https://www.huelvainformacion.es/huelva/conexion-ave-huelva-faro-sevilla-planes-cumbre-iberica_0_2002623958.html

Planificaciones de los ferrocarriles y nuevos escenarios. Proyección en Huelva

El ferrocarril en Huelva no puede entenderse sin un análisis en un contexto geográfico e histórico más amplio que parta del ámbito andaluz y se traslade a España, Portugal y Europa. Así, el objetivo de este capítulo es ofrecer una breve panorámica de la evolución de las políticas y actuaciones ferroviarias en España y Portugal, con especial atención a Andalucía, a la provincia de Huelva y al corredor Sevilla–Huelva–Faro. El análisis de algunas de estas políticas y planes refuerzan el análisis de los diferentes corredores ferroviarios de la provincia de Huelva. A pesar del interés que concita la historia de la planificación del ferrocarril, desde sus inicios a mediados del siglo XIX, partiremos en este recorrido histórico desde la década de los 80 del pasado siglo.

6.1. La planificación de la red ferroviaria en Andalucía

La historia del ferrocarril en Andalucía, lógicamente, no es ajena a la de España. La red ferroviaria andaluza fue construida fundamentalmente a fines del siglo XIX en el marco de un sistema urbano y unas relaciones económicas muy diferentes de las actuales. Andalucía tenía algo más de 1.000 km de líneas férreas y en 1896 se alcanza la cifra de 2.300 km (COPT, 1988). Además, se construyó apoyándose en los intereses de la iniciativa privada de la que dependían las infraestructuras y los servicios ferroviarios, sin una planificación general del territorio en cuanto a su optimización y primando en muchas ocasiones los centros de producción (minas) frente a los núcleos urbanos. Nunca constituyó una verdadera red de comunicaciones, sino una parte más de la cadena de transporte,

principalmente minerales, hacia los puertos o hacia el resto de España. Y a esta red de ferrocarriles de vía ancha (ancho ibérico) habría que sumar la numerosa malla de ferrocarriles mineros de ancho variable (en torno a 1 metro de anchura) y, de la cual, la provincia de Huelva fue su máximo exponente (Capítulo 2.1).

La historia dejó una malla ferroviaria insuficiente, difícil de articular todo el territorio andaluz, muy por debajo de las medias a escala nacional y con unos deficitarios servicios ferroviarios que, progresivamente, perdían cuota en el mercado de transporte, en buena parte inducido por la falta de modernización (POTA, 1999). Esta realidad se ocultaba frente a la brillantez y ejemplo de modernidad de la LAV Sevilla–Madrid, en funcionamiento desde 1992.

En la referida década de los 80 del pasado siglo XX tiene lugar el Plan de Reestructuración, Saneamiento Económico–Financiero y Expansión Selectiva (1984) que provocó en los años sucesivos el cierre de numerosas líneas secundarias. Las duras prescripciones del Plan de Saneamiento de 1984 provocaron un enfrentamiento entre el Estado–RENFE y la Junta de Andalucía, hasta entonces, con nulas competencias en materia de ferrocarril. Fruto de este conflicto nació:

- **El Acuerdo Junta de Andalucía–RENFE de 26 de diciembre de 1984 (firmado el último día del año).** Desde entonces, se establecieron convenios que consistían, fundamentalmente, en la subvención de algunas líneas. Las subvenciones directas por déficit después pasaron en un compromiso de inversión por parte de la Junta (Gavira y Ventura, 2017). Ello repercutió en el mantenimiento de algunas líneas deficitarias, entre ellas la Zafra–Huelva, Los Rosales–Zafra, Utrera–La Roda y Bobadilla–Granada, pero no fue suficiente para el cierre en 1987 de la línea Gibrleón–Ayamonte
- **El primer Plan Ferroviario Andaluz (PEFA, 1987–1994),** firmado en 1986, donde tras resaltar el grado de obsolescencia y la baja calidad que por entonces presentaba la red andaluza, se instaba y presionaba al Gobierno de España a mejorar las líneas de mayor carácter vertebrador y a remodelar y completar las redes

arteriales ferroviarias de aquellas capitales que lo precisasen (COPT, 1994). Este plan continuaría con un segundo PEFA (1994–1998). El objetivo de este PEFA era aprobar un modelo de la red ferroviaria a largo plazo, con una propuesta abierta y concertar con la administración del Estado (Salvador, 2002).

Al mismo tiempo, a escala estatal tuvo lugar el Plan de Transporte Ferroviario (PTF) de 1987. Este primer PTF es la respuesta del Gobierno de España a las reiteradas críticas que se venían produciendo por el cierre de cerca de 1.000 kilómetros de líneas ferroviarias a lo largo del país dos años antes (Cruz Villalón, 2017). Como consecuencia, en 1988, el Gobierno de entonces aprobó la construcción la Línea de Alta Velocidad entre Madrid y Sevilla a través de Brazatortas y que comenzó su funcionamiento el 21 de abril de 1992. La apuesta por la LAV sería un giro radical en la política ferroviaria española y con especial incidencia en Andalucía (Gavira y Ventura, 2017). Mucho más tarde entró en funcionamiento la LAV Córdoba–Antequera–Málaga (24 de diciembre de 2007)¹ y el tramo Anquera–Granada (26 de junio de 2019).

Si bien se asiste a la construcción de la LAV entre Madrid y Sevilla, desde la declaración de líneas altamente deficitarias (LAD) en 1984, Andalucía, ferroviariamente, está cercenada tanto por el oeste como por el este al haberse cerrado y desmantelado las líneas Gibralfón–Ayamonte (1987) y Guadix–Almendricos–Lorca (1985), respectivamente.

En 1994 se continúa con un segundo PTF (1995–2000). Con el mismo, hay un mayor volumen de inversiones estatales, aunque se concentran en determinadas líneas prioritarias.

A nivel del conjunto de todas las infraestructuras, se aprobó el Plan Director de Infraestructuras, 1993–2007 (PDI1993) (Figura 22). En lo que se refiere al mismo el ramal de Huelva, como también el de Cádiz y Málaga, es considerado como una “antena”, con epicentro en Sevilla. No obstante, nada de ello se hizo con respecto a Huelva.

1 20 de febrero de 2008 se da inicio a la comunicación por AVE entre Sevilla–Córdoba–Málaga.

FIGURA 22 | Plan Director de Infraestructuras (PID 1993–2007). Alta velocidad y actuaciones estructurantes



FUENTE: Plan Director de Infraestructuras, 1994 en Cruz Villalón (2017).

Dicho PDI sería modificado por el Plan de Infraestructuras del Transporte (PIT, 2000–2007). De este plan estatal surge un nuevo Plan de Infraestructuras Ferroviarias (PIF, 2000–2007) y que tiene como objetivo invertir en la mejora y competitividad de todas las infraestructuras ferroviarias. A su vez, el objetivo era construir una red de alta velocidad, sin mayores especificaciones técnicas, de 7.131 kilómetros de extensión y que conectase todas las capitales de provincia (Cruz Villalón, 2017). Las promesas políticas de los distintos gobiernos, por entonces, era de que el AVE llegaría a todas las capitales provinciales peninsulares de España.

Al mapa inicial de 2001 (Figura 23) se le uniría distintas prioridades políticas y circunstancias técnicas por la finalización y ejecución de informes técnicos y evaluaciones ambientales (octubre de 2003) (Figura 24). La LAV Sevilla–Huelva aparece dibujada en esta planificación.

FIGURA 23 | Red ferroviaria de alta velocidad, PIF 2000–2007. 31 de diciembre de 2001



FIGURA 24 | Red ferroviaria de alta velocidad, según el PIF 2000–2007. 23 de octubre de 2003



FUENTE: Plan de Infraestructuras del Transporte (PIT, 2000–2007), en Cruz Villalón, 2017.

A escala autonómica, para todas las infraestructuras y para Andalucía, se aprueba en 1997 el PDIA, con una vigencia inicial hasta el 2007 (Figura 25). Entre los objetivos o actuaciones a largo plazo de este PDIA, que recoge las premisas en ordenación y articulación territorial de un POTa por entonces en trámites, se encuentran la conexión por ferrocarril del litoral occidental onubense (Huelva–Ayamonte) conectado con la red ferroviaria algarvíoo. Este PDIA (y también el POTa) afirma la posibilidad de abrir dichos corredores, aunque no por los antiguos trazados, para conectar Andalucía con Portugal y con el Mediterráneo levantino. No obstante, en cuanto al corredor occidental, cuando se inauguró en 1991 el importante Puente Internacional sobre el río Guadiana sólo fue contemplado para el transporte por carretera y no para el ferroviario, impidiendo en gran medida que las redes ferroviarias hispano-lusas se pudieran unir con mayor facilidad en un futuro corredor transfronterizo. En suma, el PDIA se convirtió en un documento con un “conjunto de buenos propósitos” ya que las máximas competencias en materia ferroviaria (a excepción de las cercanías) son de la Administración central.

FIGURA 25 | Infraestructuras de ferrocarril según PDIA (1997–2007)



FUENTE: PDIA 1997–2007. Junta de Andalucía.

Con respecto a su funcionalidad, el PDIA (1997–2007) distingue una Red Ferroviaria de Interés Regional (RIR) que comprende los itinerarios que comunican entre sí los centros urbanos regionales de primer nivel y cuyas conexiones son: Huelva–Almería, Córdoba–Málaga, Cádiz–Linares, Almería–Linares y Algeciras–Bobadilla. Frente a éstas, persisten una serie de líneas secundarias. Son los casos de Zafra–Huelva y Mérida–Zafra–Los Rosales (Sevilla).

Volviendo a la escala estatal, unos años después, el anterior PIT–PIF (2000–2007) se modificó y se aprobó en Consejo de Ministro² el nuevo *Plan Estratégico de Infraestructuras y del Transportes* (PEIT, 2005–2020), con un programa de actuaciones hasta 2020, revisables cada cuatro años, y con el que se pretende, al igual que con el anterior, que el ferrocarril sea la principal estrella, potenciando muy notablemente sus infraestructuras y el tráfico ferroviario.

En este PEIT hay una apuesta también por la alta velocidad y el ancho europeo. No obstante, introduce el término de “altas prestaciones” para líneas equiparables a la alta velocidad por sus características técnicas y condiciones de seguridad y servicio, pero admitiendo transitoriamente que algunas de estas líneas puedan ser de ancho ibérico (Cruz Villalón, 2017). Casi en paralelo, se aprobó en el marco autonómico el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA, 2007–2013), transformado después en el PISTA 2020 (2013–2020), los cuales tienen una continuidad en sus principales propuestas.

Dichos planes estatales y regionales vuelven a recoger ansiadas obras ferroviarias no conseguidas con los anteriores planes (Figuras 26 y 27). En lo que se refiere a Andalucía están: la conexión de la alta velocidad de todas las capitales andaluzas; la potenciación del corredor horizontal; la creación del corredor mediterráneo (Motril–Algeciras); la ligazón del eje Sevilla–Huelva–Faro; la construcción del corredor Almería–Levante. Se recogen distintas actuaciones en las llamadas ahora Líneas de Altas Prestaciones y Red Básica (que coincide básicamente con la anterior red RIR) y mejora de acondicionamiento en las llamadas Líneas Convencionales (Zafra–Huelva, Sevilla–Zafra y Moreda–Linares).

2 ACUERDO por el que se aprueba el Plan estratégico de infraestructuras y transporte. 15.7.2005

FIGURA 26 | Actuaciones. Escenario PEIT 2005–2020



FIGURA 27 | Red de altas prestaciones. Escenario PEIT 2005–2020



FUENTE: PEIT (2005).

En la actualidad, y en lo que se refiere a la Administración central, antes de que finalizase el PEIT fue revisado generándose el *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda*, definido para un horizonte 2012–2024 (PITVI)³ (Figura 28). Ello fue como consecuencia de un nuevo contexto socioeconómico y por la llegada de la Red Transeuropea de Transporte de diciembre 2013. En el mismo de nuevo encontramos alusiones a la Alta Velocidad: L.A.V. Sevilla – Huelva – Frontera Portuguesa.

FIGURA 28 | Red ferroviaria, según PITVI, 2012–2024



FUENTE: PITVI (2012–2024). Ministerio de Fomento.

Este PITVI queda más recientemente modificado por diversos documentos estratégicos que para el caso del ferrocarril se llama: Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria (2021–2026). En el mismo sólo hay referencias a la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) y a su Corredor Atlántico,

3 PITVI (2012). *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 - 2024*. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/planes-estrategicos/2024/pitvi-2012/plan-de-infraestructuras-transporte-y-vivienda-pitvi>

donde se incluye el ramal Sevilla–Huelva y que acababa de establecer el Reglamento (UE) 2021/1153 de julio de 2021⁴. Sin embargo, no hay alusiones a la LAV Sevilla–Huelva–Faro.

Este plan se enmarca en un nuevo escenario o modelo ferroviario, por influencia de la política de la Unión Europea⁵ (Capítulo 6.4). Sus diferentes Directivas tienen su reflejo en España con la nueva Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario⁶ que entró en vigor el 1 de enero de 2005, modificada posteriormente por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario⁷, en vigor en enero de 2016.

Básicamente, esta nueva Ley contempla la supresión de las antiguas Unidades de Negocios (UNEs), sustituidas por tres operadoras: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o ADIF, que se encarga de la inversión y mantenimiento de las infraestructuras, además del patrimonio y la gestión de la circulación; RENFE Operadora, que se responsabiliza del mantenimiento de los trenes y la gestión de los servicios ferroviarios (AVE, Largo Recorrido, Regionales, Cercanías y Mercancías), y FEVE, que gestiona los servicios de los ferrocarriles de vía estrecha situados en el norte de España. Por otra parte, permite, además de RENFE, la entrada de otras compañías operadoras de carácter privado, a partir de 2008, que quieran explotar mediante concesión las infraestructuras ferroviarias. Con esta Ley se liberaliza el servicio ferroviario. A su vez, hay que hacer mención que las competencias en materia ferroviaria se refuerzan con el

- 4 Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021 por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n° 1316/2013 y (UE) n° 283/2014. Diario Oficial de la Unión Europea 14.7.2021. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1153>
- 5 Entre los principales documentos de la Unión Europea destacan: el *Libro Blanco del Transporte de la U.E.* de 2011; la creación de la Agencia Ferroviaria Europea, la Directiva 12/2001 sobre desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, la Directiva 13/2001 sobre la concesión de la licencia de transporte a empresas de transporte ferroviario y la Directiva 14/2001 relativa a la adjudicación de la capacidad de cánones por su utilización y certificación de seguridad.
- 6 Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. «BOE» núm. 276, de 18/11/2003. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-20978>
- 7 Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. «BOE» núm. 234, de 30/09/2015. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10440>

nuevo Estatuto de Autonomía de 2007⁸. En consecuencia, aprobó la Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía⁹.

En cuanto al ámbito autonómico, las infraestructuras andaluzas se orientan ahora por el Plan de Infraestructura del Transporte y Movilidad de Andalucía¹⁰ (PITMA 2021–2030)¹¹, aprobado por el Decreto 540/2022, de 2 de noviembre¹².

Asimismo, en estos momentos se está gestando en el nuevo Plan de Ordenación del Territorio (POTA)¹³, que sustituirá el anterior de 2006¹⁴. En el documento de Borrador del nuevo POTA¹⁵ se le da igualmente al POTA

- 8 Estatuto de Autonomía de Andalucía. Artículo 64. Transportes y comunicaciones.
 1. Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre:
 - 3ª Transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, **ferrocarril**, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.
 2. Corresponden a la Comunidad Autónoma las competencias de ejecución sobre:
 3. Corresponde a la Comunidad Autónoma, en materia de **red ferroviaria**, la participación en la planificación y gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Andalucía en los términos previstos en la legislación del Estado.
- 9 Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía. BOJA nº 251 de 30 de diciembre de 2006.
- 10 PITMA (2021). *Plan de Infraestructura del Transporte y Movilidad de Andalucía, PITMA 2021–2030*. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda <https://juntadeandalucia.es/organismos/fomentoinfraestructurasyordenaciondelterritorio/areas/infraestructuras-movilidad/pitma.html>
- 11 Acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021–2027 (BOJA número 99 de 27/05/2019). Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021–2027 (BOJA número 24 de 05/02/2021). Con este segundo Acuerdo se extendió su ámbito temporal hasta el año 2030.
- 12 Decreto 540/2022, de 2 de noviembre (BOJA, número 213 de 07/11/2022)
- 13 Nuevo POTA: <https://andaluciaordenacionterritorial.es/>
- 14 Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, por el que se adapta el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía a las Resoluciones aprobadas por el Parlamento de Andalucía en sesión celebrada los días 25 y 26 de octubre de 2006 y se acuerda su publicación, BOJA nº 250 de 29/12/2006. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2006/250/4>
- 15 Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (2024). *POTA. Borrador del plan*, 384 pág. https://andaluciaordenacionterritorial.es/sites/default/files/2024-09/POTArev_1%20BORRADOR%20DEL%20PLAN_CFATV.pdf

(2006) una importancia sobresaliente al ferrocarril. En lo que se refiere a este medio, según el Documento Inicial Estratégico de 26 de septiembre de 2024¹⁶, destaca la de “Aumentar sustancialmente la participación del transporte público, y de manera específica del ferrocarril, en los flujos de transporte de pasajeros y mercancías”.

Tiene como principal referencia al Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA 2030). Asimismo, hay referencias a las infraestructuras de interés general provenientes de la administración central: Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012–2024, la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030 y la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria para el periodo 2021–2026.

El nuevo POTA define al Eje Ferroviario Transversal ferroviario como crucial para el transporte de personas y mercancías dentro de Andalucía, además de mejorar los servicios de media distancia, regionales y de cercanías en instalaciones, trazado, duplicaciones y ampliaciones. La mejora de la conexión ferroviaria exterior de Andalucía es esencial. Es crucial completar las redes estratégicas para la integración efectiva de Andalucía en la Red Transeuropea de Transporte, específicamente en los Corredores Atlántico y Mediterráneo, con las características necesarias para la alta velocidad. Dentro de estos tramos es vital articular la conexión de Andalucía con el Algarve (ya aparecía en el documento del POTA anterior).

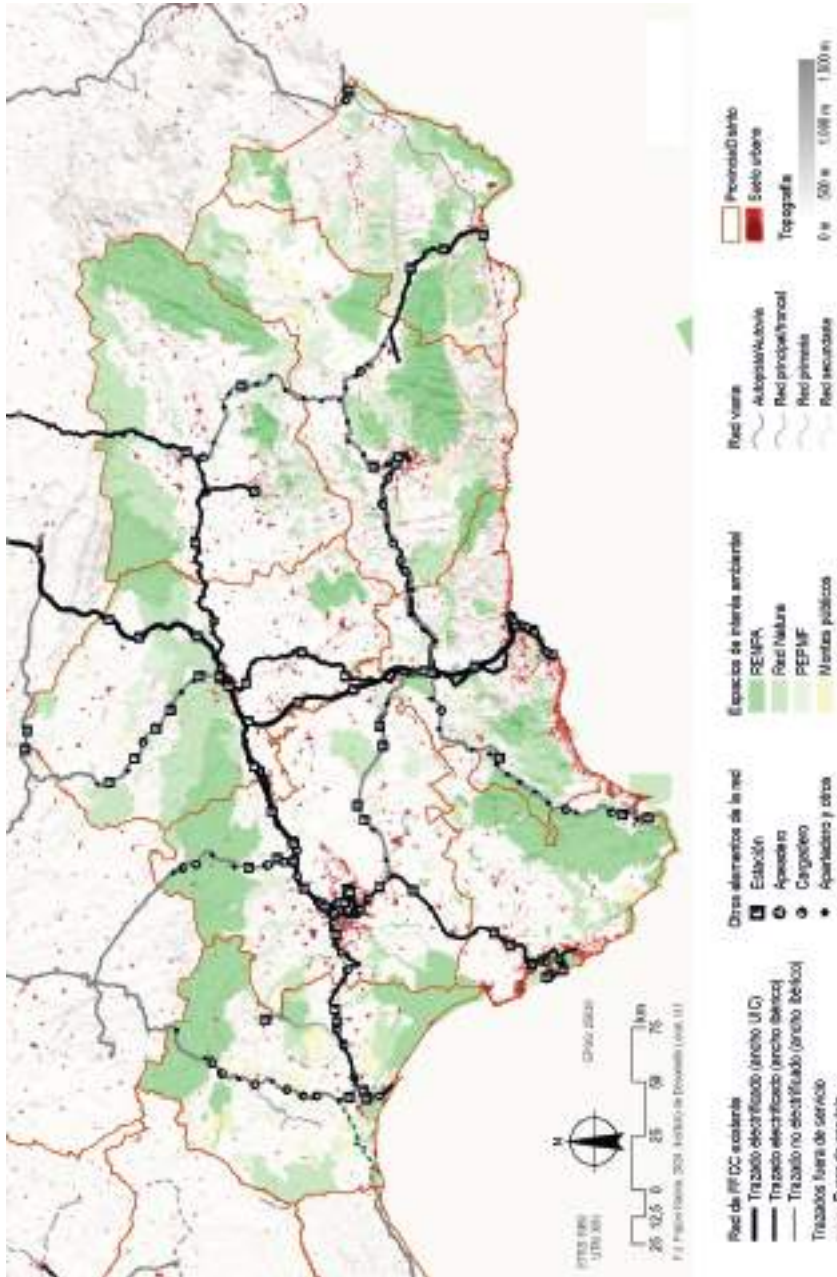
Igualmente, el nuevo POTA considera necesaria la revitalización de la conexión ferroviaria Huelva–Zafra mediante la renovación de la red. Incluso hace referencia a la plataforma ciudadana para la recuperación de la Vía ferroviaria de la Plata, eje que dejó de funcionar en 1985 y articulaba las Comunidades Autónomas de Andalucía, Extremadura, Castilla León y Asturias.

Finalmente, en el mapa 9 podemos observar la actual red ferroviaria como consecuencia de este dilatado proceso histórico.

Para finalizar este subcapítulo, la tabla 16 recoge de forma sintética los principales hitos de la historia ferroviaria en España en las últimas décadas.

16 Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (2024). POTA. Documento Inicial Estratégico (26.09.2024), 93 pág. <https://andaluciaordenacionterritorial.es/es/documento-inicial-estrategico>

MAPA 9 | Red ferroviaria en Andalucía (2024)



FUENTE: IGEOE, 2019; DERA-IECA, 2023. Elaboración de Francisco Pazos (2024).

TABLA 16 | Principales acontecimientos recientes en la política ferroviaria de España desde mediados del siglo XX

MARCO LEGAL | [Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera](#)

PERIODO | 1941 - 1948

MEDIO DE ACTUACIÓN | Nacionalización de la red ferroviaria española

AVANCES | RENFE gestiona y mantiene la red de vía ancha. Pérdida progresiva del ferrocarril frente a otros transportes

KM CREADOS | Reconstrucción de daños y estancamiento de la red ferroviaria

COMPAÑÍAS | Creación de RENFE

MARCO LEGAL | [Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres \(LOTT\) de 1987 y Planes ferroviarios](#)

PERIODO | 1984 - 2005

MEDIO DE ACTUACIÓN | 1984 - Plan de Reestructuración, Saneamiento Económico-Financiero. Plan de Transporte Ferroviario (PTF, 1987). Plan Director de Infraestructuras (1993-2007), modificado por Plan de Infraestructuras del Transporte (2000-2007). El PDIA (1997-2007) a nivel andaluz

AVANCES | Contratos-Programas y planificación del Estado y de las autonomías. Creciente peso de éstas en las políticas ferroviarias

KM CREADOS | Cierre de algunas líneas deficitarias Mejoras de líneas RIR Construcción de la LAV Sevilla-Madrid

COMPAÑÍAS | RENFE y FEVE

MARCO LEGAL | [Ley 39/2003 del sector ferroviario y PEIT](#)

PERIODO | 2005 - 2013

MEDIO DE ACTUACIÓN | Se inicia el fin del monopolio de RENFE. Liberalización del transporte ferroviario. Fortalecimiento de ejes no radiales

AVANCES | España: Nuevo plan de Infraestructuras (PEIT) (2005-2020)
En Andalucía: Plan PISTA 2007-2013

KM CREADOS | Apuesta por las líneas de alta velocidad. Nuevos proyectos Declaraciones como OSP de líneas regional es Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)

COMPAÑÍAS | ADIF (Administrador de Infraestructuras ferroviarias), RENFE Operadora (empresa pública de transporte ferroviario), FEVE y entrada de nuevas operadoras privadas (2008)

MARCO LEGAL | [Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres \(LOTT\) de 1987 y Planes ferroviarios](#)

PERIODO | [2013 - 2021](#)

MEDIO DE ACTUACIÓN | Red Transeuropea de Transporte de diciembre 2013

AVANCES | En España el PEIT (2005-2020)
En Andalucía, Plan PISTA (2013-2020).

KM CREADOS | Extensión la Alta Velocidad Corredores ferroviarios europeos

COMPAÑÍAS | –

MARCO LEGAL | [Ley 38/2015, del sector ferroviario](#)

PERIODO | [2021 - 2030](#)

MEDIO DE ACTUACIÓN | Red Transeuropea de Transporte (TEN-T). Corredores Atlántico y Mediterráneo

AVANCES | En España: el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, definido para un horizonte 2012–2024 (PITVI), modificado por la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria (2021–2026)
En Andalucía: Plan de Infraestructura del Transporte y Movilidad de Andalucía, PITMA 2021–2030.

KM CREADOS | Extensión la Alta Velocidad.
Mejoras en algunos corredores ferroviarios europeos

COMPAÑÍAS | –

FUENTE: Elaboración propia, 2024.

6.2. La planificación ferroviaria. Incidencia en el corredor Sevilla–Huelva–Faro

Este corredor ferroviario Huelva–Frontera con Portugal ya estaba dibujado, aunque de una manera muy laxa, en las planificaciones de infraestructuras

y de transportes de diversos documentos programáticos y desde hace unos 30 años, si bien, y sirve de adelanto, nada o muy poco se ha ejecutado desde los mismos.

Haciendo un somero análisis a estas planificaciones, tanto estatales como autonómicas, habría que destacar:

- El Decreto 108/1999, de 11 de mayo¹⁷ aprueba el *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, 1997–2007*. En el mismo, aparece reseñada la apuesta por un nuevo corredor Huelva–Río Guadiana, al objeto de conectar el eje ferroviario Huelva–Faro.
- Este mismo objetivo de conexión exterior de Andalucía aparece en el nuevo Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA, 2007–2013), formulado mediante Decreto 140/2006, de 11 de julio¹⁸.
- Ambas planificaciones de rango autonómico recogen lo que ya con antelación asumen el Plan Director de Infraestructuras (PDI, 1993–2007), modificado por el Plan de Infraestructuras de Transportes (2000–2007) y el Plan de Estratégico de Infraestructuras del Transporte, PEIT 2005–2020¹⁹ (interrumpido en 2012) para las infraestructuras estatales y realizado por el entonces Ministerio de Fomento²⁰.

17 Decreto 108/1999, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, 1997–2007. BOJA número 141 de 04/12/1999. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/1999/141/1>

18 Decreto 140/2006, de 11 de julio, por el que se acuerda la formulación del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 2007–2013. BOJA número 153 de 08/08/2006. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2006/153/1>

19 La documentación del PEIT 2005–2020 se encuentra disponible en: <https://www.transportes.gob.es/plan-estrategico-de-infraestructuras-y-transporte-peit>

20 Aprobado en el Pleno de Congreso en sesión ordinaria de 22 de marzo de 1995 y por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005.

Por tanto, las planificaciones nacional y autonómica, coinciden en lo que se refiere al ferrocarril y para nuestro ámbito de estudio en:

La conexión mediante líneas de Altas Prestaciones de todas las capitales andaluzas con la red estatal.

La creación de ejes ferroviarios transversales en el interior de Andalucía, donde destaca el eje transversal Almería–Granada–Antequera–Sevilla–Huelva–Ayamonte.

Precisamente la gran apuesta en esta materia es conformar el llamado Eje Ferroviario Transversal de Andalucía. Sería una infraestructura ferroviaria de altas prestaciones, de alta velocidad y que recorrería Andalucía de oeste–este, desde la propia frontera con Portugal, pasando por Huelva, Sevilla, Antequera, Granada y Almería.

Igualmente, otro objetivo era “garantizar las conexiones por ferrocarril de alta velocidad de las capitales andaluzas con Madrid, el Eje Mediterráneo y Portugal, donde una de las prioridades era construir el nuevo corredor: Huelva–Ayamonte” (Pág. 87 de la Memoria).

Años después, mediante el Decreto 191/2016, de 27 de diciembre, se aprueba la revisión del referido PISTA 2007–2013²¹, sucediéndole el *Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía* (PISTA 2020)²². En el mismo se sigue abordando el “apoyo para la reapertura de líneas ferroviarias de alto valor estratégico como la Huelva–Ayamonte–Faro,

21 Decreto 191/2016, de 27 de diciembre, se aprueba la revisión del referido PISTA 2007–2013. BOJA número 249 de 30/12/2016. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2016/249/4>

22 La documentación del PISTA 2020 se encuentra disponible en: <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/infraestructuras-viarias/red-carreteras/paginas/pista2020.html>

en el corredor Atlántico” (pág. 128 de la Memoria) y la LAV Sevilla–Huelva y las obras de la estación (Pág. 37 de la Memoria). Se trata de obras de conexión exterior que la propia Memoria recuerda que ya se contemplan en la planificación estatal (Pág. 184). Estas son:

LAV Sevilla – Huelva

LAV Huelva – Frontera Portuguesa

De esta manera, el PDIA y el PISTA preveían la duplicación y mejora de trazado ferroviario. A su vez, los proyectos en redacción por entonces del Ministerio de Fomento incorporaban además la Alta Velocidad. En esta Memoria del PISTA 2007–2013 se hablaba de los tiempos de recorrido una vez que se materializaran las distintas actuaciones de las administraciones autonómicas y estatales. Así, hay referencias de 30 minutos en el recorrido del servicio ferroviario Sevilla–Huelva.

La realidad es que nada de lo que se ha contemplado sucesivamente en el PDIA (1997–2007, PISTA 2007–2013 y PISTA 2020, desde el lado autonómico, y PIE (1993–2007 y 2000–2007) y PEIT (2005–2020), desde el ámbito estatal, se ha realizado en lo que concierne a la provincia de Huelva y a este corredor ferroviario de Sevilla a Huelva y la frontera portuguesa.

En el actual Plan de Infraestructura del Transporte y Movilidad de Andalucía, PITMA 2021–2030, en su Memoria final (noviembre, 2021, pág. 91) se reconoce “el poco avance que se ha producido hasta la fecha en la planificación de la línea de Alta Velocidad o Altas Prestaciones Sevilla–Huelva y su extensión a Faro (Portugal)”, entre otras pretendidas actuaciones en materia de ferrocarril. Recuerda que el Ministerio tiene también en fase de Estudio Informativo la Línea de Alta Velocidad Sevilla–

Huelva²³. Entre las medidas a adoptar está la Línea de Alta Velocidad Sevilla–Huelva, pero a diferencia del anterior PISTA 2020 (2013–2020), ya no hay una mención explícita a la LAV Huelva – Frontera Portuguesa.

En lo que se refiere a la Administración central, lo interesante y en lo que concierne al PEIT (2005–2020) y al PITVI (2012–2024), es que entre las líneas ferroviarias de alta velocidad se encuentra de nuevo la Línea Sevilla–Huelva–Frontera Portuguesa, aunque sin ninguna actuación prevista (Tabla de nuevas inversiones en Alta Velocidad, pág. 201). También hay una referencia a la “Mejora integral de la infraestructura en tramos con limitaciones de velocidad en la línea Huelva–Sevilla” (Tabla de inversiones en la red convencional, pág. 199). Pero de igual manera a los anteriores planes, de este PITVI no se ha materializado nada para nuestro ámbito de estudio.

A su vez, el PITVI queda recientemente sustituido por la *Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria* (noviembre, 2021–2026). En el mismo no hay ninguna referencia a una posible conexión ferroviaria Huelva–Faro. Sólo hay alusiones a la Red Transeuropea de Transporte (TEN–T) y a su Corredor Atlántico, donde se incluye el ramal Sevilla–Huelva y que acababa de establecer el Reglamento (UE) 2021/1153 de julio de 2021. Es muy importante este Reglamento comunitario, ya que señala la conexión ferroviaria Huelva–Faro dentro de una “Lista indicativa de enlaces transfronterizos predeterminados de la red global” y podrán optar a recibir apoyo financiero de la Unión Europea.

La realidad en estos últimos años de planificaciones es casi la misma a la de años atrás. Por un lado, prosigue un Estudio Informativo de la LAV Sevilla–Huelva que está en fase de tramitación, y con una reciente Declaración de Impacto Ambiental (12.10.2024) pero aún sin presupuestos ordinarios. Y, en segundo lugar, el corredor Huelva–Frontera con Portugal no aparece ya salvo en el referido Reglamento (UE) 2024/1679 comunitario y con una prioridad no antes de 2030.

En este contexto, el ferrocarril, y especialmente, su corredor Sevilla–Huelva–Faro se ha convertido en tema candente en esta

23 La documentación del Estudio Informativo de la LAV Sevilla–Huelva se halla en: <https://www.transportes.gob.es/ferrocarriles/estudio-informativo-lav-sevilla-huelva>

provincia de Huelva, con continuas proclamas y adhesiones políticas y sociales. Sólo algunas manifestaciones populares (el 15 de marzo de 2019 y el 9 de mayo de 2024) y adhesiones recuperan el tema en los medios informativos²⁴. El discurso leído en esta reciente manifestación resume las principales necesidades y prioridades en infraestructuras que tiene la provincia de Huelva²⁵ (Figuras 29 y 30).

FIGURA 29 | Manifestaciones en favor de las infraestructuras en Huelva (2019 y 2024)



FUENTE: Huelva Buenas Noticias (15.03.2019)²⁶

Huelva Información (09.05.2024)²⁷

24 Diputación de Huelva (19 mar 2024). La Diputación firma la adhesión al Manifiesto por la Alta Velocidad Faro–Huelva–Sevilla. <https://www.diphuelva.es/prensa/La-Diputacion-firma-la-adhesion-al-Manifiesto-por-la-Alta-Velocidad-Faro-Huelva-Sevilla/>

25 Huelva Información (09.05.2024). Lee aquí el manifiesto íntegro en defensa de las infraestructuras de Huelva. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Lee-manifiesto-integro-infraestructuras-Huelva_0_1901211805.html

26 Huelva Buenas Noticias (15.03.2019). Huelva se moviliza en una multitudinaria manifestación por las infraestructuras de la provincia. <https://huelvabuenasnoticias.com/2019/03/15/huelva-se-moviliza-en-una-multitudinaria-manifestacion-por-las-infraestructuras-de-la-provincia/>

27 Huelva Información (09.05.2024). La ciudadanía respalda la movilización por las infraestructuras para Huelva. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Miles-onubenses-infraestructuras-Huelva-manifestacion_0_1901212076.html

FIGURA 30 | Representantes sociales. Manifestación de 9 de mayo de 2024



FUENTE: Huelva Información (02.025.2024)²⁸

En este transcurso, se ha procedido a la construcción de la nueva estación de Huelva, conocida como Huelva–Las Metas, iniciadas en octubre de 2015 e inaugurada el 25 abril de 2018, pero que sirve de estación–término²⁹ (Figura 31). Se encuentra en el casco urbano por lo que supone otro inconveniente para un enlace de alta velocidad Sevilla–Huelva–Faro. En este sentido, de llegar la alta velocidad ha de hacerse una nueva estación a las afueras del casco urbano de Huelva. Ya hay iniciativas del municipio de Huelva para la dotación de suelos al respecto a ubicar en el polígono San Antonio–Montija, al norte de la ciudad de Huelva.

²⁸ Huelva Información (02.05.2024). La movilización del 9 de mayo pide al Gobierno el AVE y no “una velocidad tres veces inferior a la que se oferta al resto de España”. https://www.huelvainformacion.es/huelva/movilizacion-Gobierno-AVE-Huelva-Sevilla_0_1899110829.html

²⁹ Con su inauguración se cerró la antigua Estación Huelva–Término, conocida popularmente como “estación de Sevilla”.

FIGURA 31 | Nueva estación de ferrocarril en Huelva, inaugurada el 25 de abril de 2018



FUENTE: Jurado, J.M. (2018).

6.3. La planificación ferroviaria portuguesa

A colación de lo que decíamos (Capítulo 5.4), de poco sirve que la Administración central del Gobierno de España quiera y hasta gestione presupuestos y proyectos técnicos, que de hacerse sólo llegarían a Ayamonte o al río Guadiana, si no se tiene en cuenta la voluntad decidida del Gobierno de Portugal de apostar por la Alta Velocidad y por este corredor entre Lisboa–Algarve–frontera con España.

De esta manera, en mayo de 2009, el gobierno de Portugal aprobó el Plano Estratégico de Transportes, 2008–2020³⁰, el cual sufrió en 2015 una transformación. Surgiría del mismo lo que sería el *Plan Estratégico de*

³⁰ Plano Estratégico de Transportes, 2008–2020. https://www.portosdeportugal.pt/UserFiles/Plano_Estrategico_Transportes.pdf

En octubre de 2020 se presentó en el Consejo de Ministros el “Programa Nacional de Inversiones 2030”³² y que, en materia de ferrocarril, daba continuación al anterior “Plan del Ferrocarril 2020”. Este PNI 2030 plantea 16 proyectos estratégicos en el ámbito ferroviario. En este sentido, las actuales políticas ferroviarias de Alta Velocidad portuguesas priorizan los corredores Lisboa–Oporto–Galicia y Lisboa–Évora–Extremadura–Madrid.

Más recientemente, en noviembre de 2022, Portugal presentó oficialmente el Plan Ferroviario Nacional (PFN)³³ en el que se incluye de nuevo en un documento oficial³⁴ la construcción de la conexión de alta velocidad entre el Algarve portugués y Andalucía a través de

FIGURA 33 | Alternativas para la futura ligazón entre Lisboa y Algarve por la alta velocidad



FUENTE: Gobierno de Portugal (2022). Plano Ferroviário Nacional. <https://pfn.gov.pt/wp-content/uploads/2022/11/plano-ferroviario-nacional-20221117.pdf>

32 Gobierno de Portugal (2020). Programa Nacional de Inversiones 2030. <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/infraestruturas/inversiones/programas/planos-estrategicos/pni2030>

33 Plano Ferroviário Nacional (2030). <https://pfn.gov.pt/wp-content/uploads/2022/11/plano-ferroviario-nacional-20221117.pdf>

34 Gobierno de Portugal (2022). *Plano Ferroviário Nacional*. <https://pfn.gov.pt/wp-content/uploads/2022/11/plano-ferroviario-nacional-20221117.pdf>

lo recoge el PFN sobre si apostar por la alta velocidad Lisboa–Faro por el actual trazado de la Línea Sul o bien por Évora y Beja.

El PFN refiere la posibilidad de conectar Lisboa–Évora–Beja–Faro en 1 h y 55 min. También hace alusión a una conexión con posterior con Sevilla que duraría unas 4 horas. Según este PFN, la construcción de una nueva línea de transporte de viajeros que una el Algarve con Andalucía brindaría la oportunidad de conectar el sur de Portugal con el Corredor Mediterráneo para el transporte de mercancías. Esta línea conectaría los puertos de Sines, Setúbal y Lisboa con los puertos mediterráneos españoles y con el corredor mediterráneo transeuropeo a través de Sevilla.

En la actualidad, como consecuencia de los planes ferroviarios aludidos han mejorado las prestaciones de este tren Faro–Lisboa, con única electrificada y con un servicio de tren rápido (Alfa Pendular)³⁵ que permite salvar los 280 km en apenas ya 3 horas, con trenes con velocidades que llegan en algunos tramos a los 220 km/h

Quizás las buenas prestaciones de este ferrocarril (Capítulo 5.2.) expliquen la no prioridad del gobierno portugués en modificar la actual estructura vial por apostar por la alta velocidad, con las consiguientes obras de desdoblamiento y nuevo carril (Figura 34).

6.4. La política ferroviaria europea. Los corredores

Desde hace ya varias décadas, la Unión Europea considera al ferrocarril como un sector estratégico de transporte, favoreciendo su desarrollo. Sus distintas instituciones vienen dictaminando en favor de un espacio ferroviario europeo único y del transporte ferroviario tanto de viajeros como de mercancías. A su vez, también hace tiempo que está dictaminando con respecto a la alta velocidad³⁶. En consecuencia, las políticas de transporte e infraestructuras en materia de ferrocarril (viajeros y mercancías) de España

³⁵ El Alfa Pendular es también conocido como “tren de alta velocidad”, aunque no lo es como tal. Permite una conexión cómoda y rápida gracias a una moderna tecnología de basculación y una velocidad que llega a los 220 km/hora.

³⁶ Directiva 96/48 del Consejo de 23 de julio de 1996 relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario europeo de alta velocidad. <https://www.boe.es/doue/1996/235/L00006-00024.pdf> . Fue modificada en 2004.

y Portugal, como la de otros países comunitarios, van al unísono de las directivas y orientaciones emanadas de la Unión Europea.

Sin remontarnos muy atrás, es importante destacar el Libro Blanco presentado por la Comisión el 12 de septiembre de 2001 – La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad³⁷. Posteriormente, en 2006 hubo una Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo “Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001³⁸.

A su vez, destaca el Reglamento (UE) 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo³⁹, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo⁴⁰, el Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte⁴¹ y el Reglamento (UE) n° 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el

37 Libro Blanco – La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. COM (2001) 370 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A52001DC0370>

38 Comunicación de la comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. COM (2006) 314. Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A52006DC0314>

39 Reglamento (UE) 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:276:0022:0032:ES:PDF>

40 Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único. <https://www.boe.es/doue/2012/343/L00032-00077.pdf>

41 Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n° 661/2010/UE. «DOUE» núm. 348, de 20 de diciembre de 2013, <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2013-82878>

que se crea el Mecanismo “Conectar Europa”⁴², derogado éste último por el Reglamento (UE) 2021/1153⁴³

Finalmente, en fechas muy recientes se aprobó el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red Transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n° 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n° 1315/2013⁴⁴.

Este Reglamento revisado establece objetivos ambiciosos para la infraestructura de transporte europea: Red Transeuropea de Transporte (RTE–T o TEN–T, en inglés). Esta red abarca tanto el transporte de pasajeros como de mercancías y para diferentes sistemas y redes de transporte prioritarias, y no sólo para el ferrocarril (Figura 35). Tiene como objetivo conectar los 27 países de la Unión Europea a partir de unir los principales nodos urbanos, puertos aeropuertos y nodos intermodales. Para ello se establecen 9 corredores que generan una Red Única de transporte. Con vistas para 2030 sería la llamada Red Básica de máxima importancia estratégica; con un escenario para 2040, la llamada Red Básica ampliada y, finalmente, con el escenario de 2050 sería la Red Global, con otros elementos infraestructurales. En estos momentos es la primera la que puede obtener preferentemente más ayudas comunitarias.

42 Reglamento (UE) n° 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo “Conectar Europa”, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n° 680/2007 y (CE) n° 67/2010. «DOUE» núm. 348, de 20 de diciembre de 2013. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2013-82879>

43 Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021 por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n° 1316/2013 y (UE) n° 283/2014. «DOUE» núm. 249, de 14 de julio de 2021. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2021-80963>

44 Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n° 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n° 1315/2013. «DOUE» núm. 1679, de 28 de junio de 2024. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2024-80996>

FIGURA 35 | Corredores ferroviarios en Europa



FUENTE: Unión Europea. Revisión de la RTE-T 2024 - Anexo III: Corredores de transporte europeos. https://transport.ec.europa.eu/document/download/38f19f4b-50e8-4558-a5b9-fbd089a90349_en?filename=TEN-T-guidelines-2024-annex-3.pdf

Con el nuevo Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021 se aprobó la inclusión de Huelva y su puerto en el Corredor Atlántico, conectado a Sevilla la cual participa de los corredores atlántico y mediterráneo (Figuras 36 y 37).

FIGURA 37 | Corredor Atlántico



FUENTE: Unión Europea. Revisión de la RTE-T 2024 – Anexo III: Corredores de transporte europeos. https://transport.ec.europa.eu/document/download/38f19f4b-50e8-4558-a5b9-fbd089a90349_en?filename=TEN-T-guidelines-2024-annex-3.pdf

A finales de 2023 se presentó un borrador de prioridades de los corredores ferroviarios europeos y que se corroboraría por parte del Parlamento Europeo en abril de 2024⁴⁵, refrendado con el nuevo Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo. De esta manera, la llegada de la alta

45 GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 25.04.2024). Huelva y Faro no son Europa. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-Faro-Europa-AVE-Portugal_0_1897010517.html

velocidad de Huelva ha sido relegada hasta 2050, en su nueva condición de parte de la red global (*comprehensive network*) en lo que concierne al tráfico de viajeros. Igual escenario o situación ocurre con el corredor Huelva–Faro, si bien aparece dibujado (Figuras 38 y 39).

FIGURA 38 | Transporte ferroviario de pasajeros. Red básica, básica ampliada y global



FIGURA 39 | Transporte ferroviario de mercancías. Red básica, básica ampliada y global



FUENTE: Reglamento (UE) 2024/1679.

La declaración reciente del DIA en el tramo Sevilla–Huelva (12.10.2024) (Capítulo 4.3), sin duda, responde a las condiciones que imponen la Red RTE–T para el tráfico de mercancías y para esta línea antes de 2030 y

que se refiere a una velocidad mínima de 100 km/h⁴⁶ en el tráfico de mercancías. Con respecto a esto último, se podría aprovechar el ancho ibérico de la actual línea, pero con obligadas obras en algunas estaciones para permitir circular trenes de mercancías de la Unión Europea de hasta 740 metros. Precisamente, por ello se están haciendo en la actualidad obras de recercamientos de estaciones en Salteras (Sevilla) y Escacena del Campo (Huelva)⁴⁷.

Asimismo, la UE es favorecedora de la integración ferroviaria transfronteriza. Por tanto, se podría cofinanciar con fondos europeos una parte de estos proyectos. Desde hace más de 20 años, la Unión Europea incluye al corredor ferroviario Sevilla–Faro como uno de los proyectos prioritarios de la Red Transeuropea de Transporte, en concreto la denominada conexión multimodal Portugal–España–Europa Central. De esta manera, el referido Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021⁴⁸ incluye el tramo Huelva–Faro en la “Lista indicativa de enlaces transfronterizos predeterminados de la red global”. En este sentido, la Unión Europea podría romper la indecisión de los gobiernos de España y Portugal en cuanto a esta línea transfronteriza y, con ello, adelantar el escenario de la llegada de la alta velocidad para 2050 en posibles nuevas revisiones de la RTE–T.

En general, los plazos para que se lleven a cabo la modernización de estas infraestructuras en Andalucía van con retraso, muy especialmente en el corredor Atlántico Sevilla–Huelva.

De esta manera, el comentado documento de trabajo del nuevo Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) refiere:

46 Antes de 2040, las líneas ferroviarias de pasajeros en la red principal y la red principal ampliada de la RTE–T deberán soportar trenes que viajen a velocidades de 160 km/h o más.

47 Huelva Información (29.05.2024). 18 millones para ampliar apartaderos de mercancías de la línea Sevilla–Huelva. https://www.huelvainformacion.es/huelva/mercancias-Sevilla-Huelva-tren-AVE-Inversion_0_1907211155.html

48 Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021 por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n° 1316/2013 y (UE) n° 283/2014. <https://www.boe.es/doue/2021/249/L00038-00081.pdf>

El importante retraso de la Línea de Altas Prestaciones/
Alta Velocidad entre Huelva–Sevilla.

Actualmente no está contemplado por el Gobierno
Central la conexión ferroviaria entre Huelva y Faro⁴⁹.

Por tanto, de momento, ni la inclusión de Huelva en este corredor Atlántico ni tampoco que el tramo Huelva–Faro esté catalogado como enlace transfronterizo prioritario están sirviendo para que haya una voluntad política entre los gobiernos de España y Portugal sobre este proyecto Huelva–Faro antes de 2030 y ni tan siquiera para que haya un estudio técnico e informativo sobre su trazado y características técnicas. Esta circunstancia se ha visto en la reciente XXXV Cumbre ibérica de octubre de 2024 (Capítulo 5.4).

⁴⁹ Ha estado paralizado su trámite ambiental del estudio informativo desde el año 2018 hasta el pasado mes de octubre de 2024.

7 Diagnóstico y propuestas

7.1. Diagnóstico

Teniendo en cuenta el análisis geográfico y la planificación de infraestructuras y ferrocarriles, uno de los objetivos de este estudio es realizar un diagnóstico en el que se identifiquen y prioricen problemas y oportunidades. Para ello se ha realizado un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) de la situación ferroviaria en la provincia de Huelva (Tabla 17).

TABLA 17 | Análisis DAFO del ferrocarril en la provincia de Huelva. Especial atención en el corredor Sevilla-Huelva-Faro

FORTALEZAS

Existencia de iniciativas para la creación de una infraestructura de ferrocarril transfronteriza.

Dinamismo económico y crecimiento poblacional del eje litoral onubense – algarvío el cual justifica la creación y mejora de las infraestructuras ferroviarias.

OPORTUNIDADES

La llegada de la Alta Velocidad a Huelva y su continuación hasta el río Guadiana y a Faro.

Los beneficios futuros del proyecto “autopista ferroviaria” que en estos momentos está llevando a cabo el Puerto de Huelva

FORTALEZAS

Importancia creciente del puerto de Huelva, el cual está necesitado de accesibilidad por ferrocarril tanto para el norte (corredor de la Plata) como para el este (corredor Atlántico).

Existencia de un puerto seco en Majarabique y que sirve para los fletes desde o hacia el puerto de Huelva y a través del ferrocarril.

Presencia reciente del eje Sevilla-Huelva-Faro en la atención de las nuevas planificaciones ferroviarias.

Mantenimiento y mejora de la línea férrea Vila Real de Santo António-Faro-Lagos, la cual une el litoral algarvío entre sí y con Lisboa.

Importancia de la Eurorregión AAA como institución que presiona a las administraciones centrales y que prioriza la mejora de la conectividad en alta velocidad entre Sevilla-Huelva-Faro.

OPORTUNIDADES

Creciente integración económica con España. Cumbres Ibéricas donde destaca la temática de infraestructuras

Apoyo político y fuerte financiación europea en proyectos de infraestructuras ferroviarias.

Compromiso de los organismos planificadores españoles y portugueses con el fortalecimiento del tráfico de mercancías por ferrocarril y con los corredores europeos.

La inclusión del tramo Sevilla-Huelva en el corredor Atlántico europeo.

Iniciativa comunitaria de potenciar las redes ferroviarias transfronterizas.

La llegada de la Alta Velocidad al aeropuerto de Faro.

Construcción de ramales y con centro en la línea Zafra-Huelva para el transporte de mineral.

FORTALEZAS

Importancia del aeropuerto de Faro y la obligatoriedad según la UE de contar con infraestructuras ferroviarias a partir de los 12 millones de pasajeros.

OPORTUNIDADES

Posibles subvenciones destinadas a proyectos de rehabilitación del Patrimonio ferroviario.

Recuperar la vía verde litoral para la práctica del senderismo.

Dinamización turística del tramo del ferrocarril minero Tharsis-San Bartolomé de la Torre, aún no desmantelado. Importante patrimonio ferroviario y minero.

DEBILIDADES

Déficit histórico en inversiones ferroviarias en la provincia de Huelva

Inexistencia de una conexión ferroviaria transfronteriza.

Debilidad de las infraestructuras ferroviarias de Huelva hacia el exterior de esta provincia.

Escaso porcentaje de realización del componente nacional en la RTE-T en el eje Sevilla-Huelva.

AMENAZAS

La falta de conexión y de buenas infraestructuras de acceso ferroviario rápido mantiene el carácter periférico del ámbito Sevilla-Huelva-Faro.

Falta de compromiso político hasta ahora en las administraciones centrales de Madrid y Lisboa por la creación y mejora del sistema ferroviario de este ámbito territorial.

Degradación del patrimonio ferroviario minero.

FUENTE: Elaboración propia (noviembre, 2024).

7.2. Reflexiones y propuestas

7.2.1. La marginación de Huelva en inversiones ferroviarias

La marginación de Huelva y las falsas promesas, anuncios y compromisos en torno al ferrocarril ya han quedado reflejados a lo largo de este trabajo. Ejemplo de ello es el largo retraso en los trámites administrativos para la llegada de la alta velocidad a Huelva (Capítulo 4.3) o la falta de un proyecto en firme para el tramo Huelva-Faro (Capítulo 5.4). Pero hay más indicadores que muestran estos déficits históricos en materia ferroviaria.

FIGURA 40 | Presentación de la nueva estación de AVE de Huelva (2007)



Fuente: Huelva Información (21.12.2007)¹.

- 1 Huelva Información (21.12.2007). Álvarez presenta la maqueta de la futura estación de AVE. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Alvarez-presenta-maqueta-estacion-AVE_0_106189456.html

En 2007, el entonces Ministerio de Fomento presentó una maqueta de la nueva estación del AVE en Huelva. Estaba diseñada por el arquitecto Calatrava e incluía una nueva urbanización y un edificio de gran altura (Figura 40). Eran tiempos de optimismo desatado. Nada de aquello estaba hecho. Todo quedó en una maqueta. Al final, se construyó una estación más modesta y barata (46,2 millones de euros) y sin la llegada del AVE. Precisamente, si llega el AVE, probablemente habrá que construir otra estación nueva.

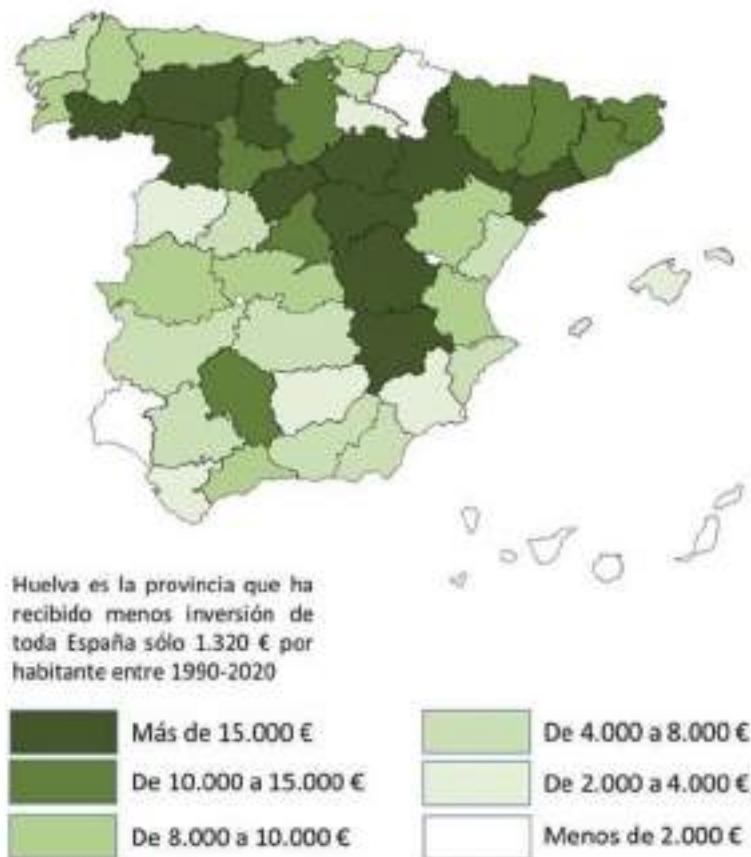
Asimismo, en el estudio del CESpH sobre las infraestructuras (2014a), dirigido por el Prof. García del Hoyo, se muestra que la inversión en infraestructuras viarias es continuamente por debajo de las medias en España, especialmente en el periodo 1990-2013. También es significativo el análisis que se hace de las previsiones de actuaciones e inversión y lo que realmente no se hizo en los distintos planes de la administración central y autonómica. En el referido estudio se habla de un déficit en inversiones públicas y de las distintas administraciones cercano a 1.000 millones de euros en la última década. Igualmente, en el estudio sobre las infraestructuras de ferrocarril (2014b) se insiste para la provincia de Huelva en el enorme desfase entre presupuestos asignados y la inversión real. Se calcula que el déficit inversor en nuestra provincia entre 1988 y 2014 en materia ferroviaria arroja un total de 1.045,1 millones de euros con relación al peso demográfico de Huelva.

La Fundación BBV y el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (IVIE) realizan una interesante publicación² entre cuya información recoge las inversiones públicas en materia de infraestructuras. En este sentido, los datos son poco favorables para Huelva (Figura 41). De esta manera, valiéndose de esta fuente, el Prof. García del Hoyo, ex presidente del Consejo Económico y Social de la provincia de Huelva, analiza la escasa inversión en materia ferroviaria en Huelva. La prensa local refiere la existencia de una deuda histórica con Huelva en cuanto al ferrocarril y otras infraestructuras³.

2 Fundación BBVA e IVIE (2024). *El stock y los servicios del capital en España y su distribución territorial y sectorial*. Bilbao: València, marzo de 2024. Base de datos disponible en: <https://www.fbbva.es/bd/el-stock-y-los-servicios-del-capital-en-espana/>

3 DOMÍNGUEZ, P. (Huelva Información, 16.11.2023). *Infraestructuras: la deuda histórica que lastra el desarrollo de Huelva*. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Infraestructuras-historica-lastra-desarrollo-Huelva_0_1848417499.html

FIGURA 41 | Inversión ferroviaria en España (1990-2020)



FUENTE: BBVA e IVIE (2024). El stock y los servicios del capital en España. Elaboración de García del Hoyo, J.J. (2024).

Al margen de discutidas rentabilidades, es una realidad que la LAV y el AVE se está extendiendo por todas las capitales peninsulares españolas. Algo parecido a lo que ocurrió en el último tercio del siglo XIX cuando

el ferrocarril de entonces llegó a todas ellas. De esta manera, bien ya en servicio, en construcción o en proyecto, casi todas las capitales peninsulares van a tener en un escenario próximo la alta velocidad. No obstante, ese escenario parece no tener en cuenta a la provincia de Huelva (Figura 42). De esta manera, aparece entre las pocas provincias “sin AVE” y la única geográficamente costera.

García Salas (2024) hace un interesante análisis de los costes de las líneas de alta velocidad construidas o en construcción en España. Afirma que los 1.100 millones de euros (aproximadamente unos 11,5 millones por kilómetro) que valdría la línea Sevilla-Huelva son escasos comparados con otras conocidas líneas⁴. Concluye que prácticamente ninguna variante de alta velocidad se habría construido de haberse aplicado los parámetros presupuestarios que se quiere aplicar al tramo Sevilla-Huelva dado que sus costes fueron mayores. En este sentido, el CESpH (2024b), en 2016, calculó en 1.200 millones de euros el coste de la construcción de la LAV Sevilla-Huelva. Para 2024 este organismo actualiza estos costes en aproximadamente 1.500 millones de euros.

A pesar de la reciente aprobación del DIA para una parte de la línea Sevilla-Huelva (12.10.2024), la realidad no invita al optimismo de que el AVE llegue a corto o medio plazo. De esta manera, Javier Ronchel⁵ apunta a 2050 para su llegada, ya que es la fecha límite contemplada de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) para la consecución de sus objetivos de la llamada red global o general (*comprehensive network*)⁶. Al hilo de ello, el Prof. García del Hoyo

4 GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 21.04.2024). Construir el AVE entre Huelva y Sevilla sería de los más baratos de España. https://www.huelvainformacion.es/huelva/AVE-Huelva-Sevilla-Espana-tren_0_1895210771.html?utm_source=facebook.com&utm_medium=social&utm_campaign=noticias

5 RONCHEL, J. (Huelva Información, 24.12.2023). El AVE no llegará hasta 2050 a Huelva y la deja totalmente aislada. https://www.huelvainformacion.es/huelva/AVE-llegara-2050-Huelva-totalmente-aislada_0_1859814778.html

6 GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 22.02.2024). Europa rechaza de nuevo que el AVE llegue a Huelva antes de 2050. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Europa-rechaza-AVE-llegue-Huelva_0_1878112580.html

lo sitúa ya en un escenario para 2050 (Figura 43). Utilizando sus cálculos, el diario Huelva Información destaca que “hay 18 capitales de provincia españolas con menos población que Huelva pero ya con los beneficios de la alta velocidad⁷”.

FIGURA 42 | El AVE en España



FUENTE: Diario de León (06.11.2023). <https://www.diariodeleon.es/bierzo/231106/1434254/adif-emplea-fondos-europeos-ave-lugo-completa-isla-ferroviaria-bierzo.html>

7 GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 07.01.2024). Huelva será una de las cinco capitales de España que no tendrá AVE hasta 2050. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-capitales-Espana-AVE_0_1863713929.html

FIGURA 43 | Llegada del AVE a las distintas capitales españolas

Posición	Ciudad	Comunidad autónoma	Población	2023	2030	2040	2050
1	Madrid	Comunidad de Madrid	3266126				
2	Barcelona	Cataluña	1636762				
3	Valencia	Comunidad Valenciana	794288				
4	Zaragoza	Aragón	694109				
5	Sevilla	Andalucía	693229				
6	Málaga	Andalucía	574654				
7	Murcia	Región de Murcia	459403				
10	Alicante	Comunidad Valenciana	352889				
11	Bilbao	País Vasco	334887				
12	Córdoba	Andalucía	325701				
13	Valladolid	Castilla y León	298412				
14	Vitoria	País Vasco	251774				
15	La Coruña	Galicia	245711				
16	Granada	Andalucía	232462				
17	Oviedo	Principado de Asturias	219686				
19	Pamplona	Comunidad Foral de Navarra	201653				
20	Almería	Andalucía	200753				
21	San Sebastián	País Vasco	187415				
22	Burgos	Castilla y León	175821				
23	Albacete	Castilla-La Mancha	173329				
24	Santander	Cantabria	172539				
25	Castellón de la Plana	Comunidad Valenciana	171728				
26	Logroño	La Rioja	151136				
27	Badajoz	Extremadura	150702				
28	Salamanca	Castilla y León	144228				
29	Huelva	Andalucía	143663				
30	Lérida	Cataluña	138956				
31	Tarragona	Cataluña	134515				
32	León	Castilla y León	124303				
33	Cádiz	Andalucía	116027				
34	Jaén	Andalucía	112999				
35	Orense	Galicia	105233				
36	Gerona	Cataluña	101852				
37	Lugo	Galicia	98276				
38	Cáceres	Extremadura	96126				
39	Guadalajara	Castilla-La Mancha	87064				
41	Toledo	Castilla-La Mancha	85449				
43	Pontevedra	Galicia	83029				
44	Palencia	Castilla y León	77090				
45	Ciudad Real	Castilla-La Mancha	75504				
46	Zamora	Castilla y León	60988				
47	Ávila	Castilla y León	58369				
48	Cuenca	Castilla-La Mancha	53988				
49	Huesca	Aragón	53429				
50	Segovia	Castilla y León	52057				
51	Soria	Castilla y León	39821				
52	Teruel	Aragón	36240				

FUENTE: Elaboración de García del Hoyo, 2024, en Huelva Información (07.01.2024)

7.2.2. Reflexiones finales acerca del corredor ferroviario Huelva-Faro

La construcción y puesta de un servicio ferroviario de Alta velocidad en el corredor Huelva–Faro presenta serias dificultades. Es de destacar:

- El tramo ferroviario de Huelva-Frontera con Portugal está muy sujeto al devenir de lo que se haga en el tramo de Sevilla–Huelva. Si finalmente la apuesta es la mejora sustancial de su infraestructura (trenes lanzaderas) y no por la construcción de una LAV, dificultaría aún más la posterior construcción de una LAV Huelva-Faro.
- Se trata de un corredor sujeto a obras costosas, gestiones lentas (adquisición y expropiación de terrenos) y arduos trámites ambientales. A la construcción de un nuevo Puente Internacional para el servicio ferroviario se ha de añadir un nuevo tramo ferroviario entre Huelva y la Frontera del río Guadiana (55-60 km). Igualmente, el actual tramo de ferrocarril Faro–Vila Real de Santo Antonio tampoco serviría. De esta manera, su transformación en alta velocidad requería de un nuevo trazado, infraestructuras y estaciones.
- Las posibilidades de llegar la alta velocidad del tramo Huelva-Frontera está unido a lo que se haga al otro lado. Por parte de la política ferroviaria del Gobierno de Portugal no tiene sentido llegar a la frontera si después no hay una continuidad ferroviaria, al margen también del nuevo puente internacional. Y lo mismo pasa desde la perspectiva de España si no hay por ahora una prioridad en llegar igualmente a la frontera.

- Entre los principales obstáculos técnicos destaca como salvar de nuevo el río Guadiana, una empresa que ha de ser de los dos gobiernos y con el acicate de la Unión Europea.
- Si bien la alta velocidad de Lisboa hacia el Algarve y hacia Sevilla aparece recientemente en la planificación ferroviaria portuguesa, este tiene otras prioridades: Lisboa-Oporto-Galicia y Lisboa-Évora-Extremadura-Madrid. Se trata de corredores y nuevas líneas que en estos momentos ya se están construyendo. Precisamente, este panorama contrasta con las indecisiones sobre el corredor Sevilla-Huelva-Faro y que se ha mostrado en la reciente XXXV Cumbre Ibérica celebrada en Faro.
- Si Portugal apostase por una LAV para el Algarve–conexión con España supondría la transformación de su actual ferrocarril (140 km entre Lagos y Vila Real de San Antonio). Conllevaría transformar el ferrocarril hasta Faro (unos 55 km). Esta longitud se incrementaría a 95 km si se llega al nudo ferroviario de Tunes (Silves). Igualmente, tendría la disyuntiva de mejorar las actuales prestaciones del tramo ferroviario actual entre Lagos y Tunes (45 km). Finalmente, habría que añadir la continuidad de la LAV hacia Lisboa (250 km hasta Tunes) o los aproximadamente 290 km si fuera un nuevo trazado desde Faro. Asimismo, en su planificación tampoco tienen claro hasta el momento si apostar por una LAV transformando la actual línea Lisboa a Faro o bien desde Évora-Beja-Faro. Cualesquiera de estas apuestas conllevarían numerosas obras –cambiar trazados, estaciones y carriles– y sobresalientes costes.

- Ya hemos mencionado que frente al cierre e, incluso, desmantelamiento de la línea Gibraleón-Ayamonte (septiembre de 1987), el gobierno portugués apostó en su día y lo sigue haciendo por el servicio ferroviario de Vila Real de Santo Antonio-Faro y del conjunto de la línea del Algarve, hasta Lagos. Además, en 2009, esta Línea del Algarve, como también la línea del Sur (Lisboa-Tunes), ha tenido notables mejoras en su estructura vial, además de su electrificación (Faro-Tunes). En consecuencia, en la actualidad mantiene unos servicios ferroviarios muy aceptables en número de conexiones, regularidad y precios; muy ventajosos si se comparan con los actuales servicios ferroviarios entre Huelva y Sevilla (5 conexiones diarias) o entre Huelva y Madrid (2 servicios). Por tanto, es comprensible que Portugal no preste prioridad a su transformación en LAV frente a otros corredores.
- Por tanto, es necesaria una cooperación en materia de ferrocarril entre los gobiernos de España y Portugal con respecto a este corredor LAV Huelva-Faro o bien la LAV Sevilla-Huelva-Faro. Sin embargo, por ahora y al margen de algunas manifestaciones, no hay una seria convergencia política y una planificación en común en favor de este corredor LAV Sevilla-Huelva-Faro. La prioridad de establecer la alta velocidad en el corredor transversal de Andalucía, como manifiestan las planificaciones, parece detenerse sólo hasta Sevilla, ralentizándose hasta Huelva y sin definición alguna hasta la frontera con Portugal.
- Es destacable lo que dispone los distintos reglamentos de la Unión Europea que incluye las conexiones transfronterizas como prioritarias y con la posibilidad de obtener cofinanciación comunitaria. No obstante, este corredor ha sido calificado dentro de la red global y con escenario lejano de 2050.

Sin duda, la llegada de la alta velocidad al corredor Huelva-Frontera y, a su vez, la reconversión en LAV del tramo Frontera-Faro es posible y generaría importantes ventajas en la vertebración territorial y tejido productivo de este espacio transfronterizo. No obstante, está sujeto a variadas dependencias del resto de la red ferroviaria tanto del lado de España como de Portugal y a la planificación de dos gobiernos que tienen prioridades y voluntades políticas, con distintas velocidades y, a veces, muy cambiantes.

En cualquier caso, es muy interesante la actividad política iniciada e intensificada en este año 2024 entre los gobiernos locales de Huelva, Sevilla y Faro. Ha tenido como resultado el referido Manifiesto institucional en favor del corredor de alta velocidad Sevilla-Huelva-Faro y que ha sido apoyado por otras instituciones administrativas y también desde el plano económico y social. No obstante, buena parte de sus deseos no han entrado entre las prioridades infraestructurales de la reciente Cumbre Ibérica, celebrada el 23 de octubre en Faro (Capítulo 5.4).

8 Conclusiones

Aunque las infraestructuras ferroviarias han mejorado en las últimas décadas en el conjunto de España, especialmente por la extensión de la red de alta velocidad, no ha sido así en la provincia de Huelva. De esta manera, su situación sigue siendo grave, existiendo una deuda histórica con esta provincia en materia ferroviaria, extensible también a otras infraestructuras (CESpH, 2014a, 2014b y 2015).

La provincia de Huelva ha pasado por múltiples planes ferroviarios, así como por anuncios y compromisos políticos, pero sin una ejecución real de sus proyectos de cara a satisfacer sus necesidades y demandas. Se han aprobado sucesivas dotaciones presupuestarias, principalmente en los Presupuestos Generales del Estado, que no se han liquidado ni hecho realidad.

Lejos queda ya la otrora potencia ferroviaria que fue Huelva y el papel de cohesión territorial que tuvieron. Sus ferrocarriles mineros han desaparecido prácticamente. Con el plan de reconversión de 1984 tuvo lugar el cierre y desmantelamiento de la línea Gibrleón-Ayamonte (1987). In extremis se salvó ese mismo año la línea Zafra-Huelva, si bien su estado y servicios fueron decayendo. En cuanto a la línea Sevilla-Huelva se ha asistido también a una reducción de sus servicios regionales de viajeros con Sevilla, imposible de competir en tiempos con el transporte público por carretera. Además, en las conexiones con Madrid y con Sevilla son frecuentes las irregularidades e incidencias. Asimismo, tiene un problema de cierto colapso por la confluencia de tráfico de viajeros y de mercancías en una sola vía.

Como acontecimientos positivos, en este mismo año de 2024, tenemos el incremento de una segunda frecuencia directa (Intercity) con Madrid y de un servicio regional con Sevilla la rehabilitación integral de la línea Zafra-Huelva, después de décadas de precariedad y abandono. Aunque esta última línea está lejos de la función vertebradora que tuvo en el territorio de finales del siglo XIX o buena parte del XX, en la actualidad, sólo pone en comunicación unas pocas localidades. No obstante, ello no quita su importancia para el tráfico de mercancías y en un marco de un territorio más extenso (posible reapertura del corredor de la Ruta de la Plata). Es una incógnita el comportamiento que va a tener los usuarios tras un año y medio sin servicio de viajeros por las referidas obras.

Desde hace unas décadas, tanto en la planificación de las infraestructuras como en la ordenación del territorio hay una voluntad de mejorar y transformar en alta velocidad el eje transversal ferroviario andaluz desde Almería hasta Ayamonte. Así lo presentan los distintos planes tanto estatales como autonómicos. En parte ya se ha conseguido (Sevilla-Granada), pero esas ventajas de la alta velocidad y la mayor interconexión con el resto de Andalucía parecen no llegar a la provincia de Huelva.

Así, en la llegada de la Alta Velocidad a Huelva se encadenan episodios de cierto optimismo y ciclos de años de largo ostracismo y silencios administrativos y políticos. Era un proyecto y aspiración que arrancaba casi desde que el AVE llegó a Sevilla el 21 de abril de 1992. Había confianza de que pronto llegaría a Huelva tras atravesar un territorio casi sin obstáculos naturales. Pero no fue así. La última novedad es la publicación oficial el pasado día 12 de octubre de una Declaración de Impacto Ambiental Favorable del AVE Huelva-Sevilla, pero de un recorrido parcial de la línea. No obstante, esta aprobación es sólo un paso más en este lento proceso de llegada del AVE a Huelva. La noticia es alentadora, pero sigue sin haber un plan serio de presupuestos, programación y actuaciones. En la presentación de esta Declaración se decía incluso que las licitaciones de los primeros 45 kilómetros podrían llegar para 2025. Esperemos que no se quede

en una nueva y falsa promesa que después no se cumple. La seriedad de este nuevo anuncio se verá en fechas próximas. Por otra parte, hay elementos (Reglamento (UE) 2024/1679) que indican que este proyecto de alta velocidad podría lograrse para un escenario de 2050.

Totalmente ligado a este proyecto, está la construcción de la línea internacional de alta velocidad Huelva-Faro y que, igualmente, es considerada por la UE como de tipo general; es decir, también para un lejano escenario. Se trata de un proyecto ligado al de Sevilla-Huelva cuya realización, si cabe, se podría retrasar aún más. Igualmente está “dibujado” desde los históricos planes ferroviarios y de otras infraestructuras (PDI-PIT-PEIT-PITVI, de ámbito estatal; y PDIA-PISTA-PITMA, de ámbito autonómico) y de ordenación territorial (POTA de 2006 y nuevo POTA, 2024) pero nada en concreto se conoce sobre su trazado, sus características técnicas o como salvar el río Guadiana. Por otra parte, necesitaría un firme acuerdo y cooperación entre las políticas ferroviarias de los gobiernos español y portugués. En la reciente planificación portuguesa desde hace algo menos tiempo aparece la conexión ferroviaria en alta velocidad Lisboa-Algarve-Sevilla. Sin embargo, parece no contar con la prioridad del gobierno luso frente a otros proyectos transfronterizos de alta velocidad. Asimismo, tampoco para el gobierno español la conexión suroeste es prioritaria frente a otras conexiones transfronterizas con Portugal.

Hay que hablar del corredor Sevilla-Huelva-Faro al margen de que su transformación en alta velocidad se pueda subdividir por fases y tramos. Se trata también de un proyecto de intenciones que periódicamente se convierte en noticia y en elemento de agenda y también de confrontación política. Recientemente, había muchas esperanzas en la XXXV Cumbre ibérica celebrada en Faro el 23 de octubre de 2024 pero no ha servido para acelerar este proyecto. En cualquier caso, es muy importante el reciente impulso político e institucional dado por los municipios y ciudades, a un lado y otro de la frontera, en favor de este corredor ferroviario Sevilla-Faro-Huelva.

Consideramos que la Alta Velocidad ha de llegar desde Sevilla a la capital onubense. Son otras las capitales provinciales costeras y de

interior que ya tienen el AVE o está en ciernes su llegada, a veces, con un peso demográfico y económico parejo o inferior al de Huelva. Asimismo, estamos en un territorio mayormente llano que no necesitaría ingentes presupuestos como así ha ocurrido con otros tramos ferroviarios de alta velocidad en España. Su llegada permitiría acortar los tiempos con Sevilla y con Madrid y ganar en seguridad y regularidad.

Asimismo, la alta velocidad ha de proseguir con el tramo Huelva-Faro. Lógicamente, su trazado ya no podría ir por el antiguo carril de la línea Gibraleón-Ayamonte, ya desmantelado y ocupado por usos urbanos, sino por un nuevo carril en paralelo con la actual Autovía Huelva al río Guadiana y con alguna parada en la Costa Occidental de Huelva, ya en las inmediaciones de la frontera, y que satisficiera las demandas de la Costa Occidental de Huelva. De igual manera, se tendría que hacer de nuevo todo el tramo Vila Real de Santo António-Faro-Aeropuerto ya que el actual, aún con servicio ferroviario, no serviría para las necesidades técnicas y de servicio de la alta velocidad.

La llegada de la alta velocidad en el corredor Sevilla-Huelva-Faro es posible. Generaría importantes ventajas en la vertebración territorial y en el tejido productivo. Además, su construcción dejaría la actual vía Sevilla-Huelva para el tráfico de mercancías del importante puerto de Huelva.

Asimismo, este corredor transfronterizo está en las prioridades de la llamada Red Transeuropea de Transporte desde hace casi 30 años, aunque recientemente se le ha aplicado una catalogación de red general (escenario 2050). Sin duda, la Unión Europea con su política y sus fondos podría romper la indecisión de los gobiernos de España y Portugal en cuanto a este corredor de alta velocidad. Por otra parte, ha sido muy importante, por ahora, la inclusión del tramo Sevilla-Huelva tanto en el corredor europeo atlántico como el mediterráneo.

Para conseguir este escenario, indudablemente, hay importantes obstáculos, pero no son imposibles de superar. Esas dificultades se pueden vencer si las políticas ferroviarias del lado de España (-Andalucía-) y Portugal coinciden y se coordinan en favor y poniendo como prioritario

de este corredor ferroviario Sevilla-Huelva-Faro. Por otra parte, esta propuesta de actuación no es nada nueva ya que está presente en numerosas planificaciones y en las propuestas prioritarias del CESpH desde hace años y en la actualidad (Libro blanco, 2024).

En suma, la provincia de Huelva manifiesta unas carencias graves en materia de ferrocarril que afectan especialmente a sus actividades turísticas, industriales y portuarias. Por tanto, ha de aspirarse a la corrección de esos déficits históricos, sin esperar y conformarse con escenarios temporales muy lejanos y poco predecibles (2050). La modernización de su ferrocarril, apostando por la alta velocidad, supone un factor fundamental en la economía y la articulación territorial de esta provincia con el resto de Andalucía y España y, a su vez, con Portugal. Es una manera también de poner fin a su discriminación frente a otros territorios.

9

Bibliografía, legislación y otras fuentes documentales

9.1. Bibliografía

ADIF (2024). Mapa de la red ferroviaria de España. Administrador de las Infraestructuras de Ferrocarril. <https://www.adif.es/informacion-al-usuario/mapa>

AYUNTAMIENTO DE HUELVA (2024). Manifiesto institucional. I Encuentro Faro-Huelva-Sevilla por la alta velocidad. 2 pág., 13.02.2024.

CAMPESINO FERNÁNDEZ, A.J. y JURADO ALMONTE, J.M. (Dir.) (2014). Turismo de Frontera (III). Productos turísticos de la Raya ibérica. Universidad de Huelva, Collectánea, 193, 360 págs. <https://doi.org/10.13140/2.1.4784.6729>

CESpH (2014a). Las infraestructuras en la provincia de Huelva. Presente y futuro. Colección dictámenes, número 2/2014, Consejo Económico y Social de la Provincia de Huelva, Diputación de Huelva, 74 pág. https://www.diphuelva.es/export/sites/dph/ces/.galleries/documentos/DICTAMEN_CESpH_2-2014.pdf

CESpH (2014b). Análisis de las infraestructuras ferroviarias de la provincia de Huelva. Colección dictámenes, número 4/2014 Consejo Económico y Social de la Provincia de Huelva, Diputación de Huelva, , 119 pág. https://www.diphuelva.es/export/sites/dph/ces/.galleries/documentos/Dictamen_4_WEB.pdf

CESpH (2015). Situación de las principales infraestructuras reclamadas para la provincia de Huelva. Colección dictámenes, número 6/2015 Consejo Económico y Social de la Provincia de Huelva, Diputación de Huelva, 53 pág. https://www.diphuelva.es/export/sites/dph/ces/galleries/documentos/DICTAMEN_6_2015_Completo.pdf

CESpH (2024a). Documento ejecutivo infraestructuras. Comisión para el Impulso de las Necesidades en Infraestructuras en la Provincia de Huelva (CINIPH). Reunión del 21/02/2024. Diputación de Huelva. 86 pág. Inédito.

CESpH (2024b). Libro blanco de las infraestructuras. Infraestructuras reclamadas por la (CINIPH). Comisión para el Impulso de las Necesidades en Infraestructuras en la Provincia de Huelva (CINIPH). Diputación de Huelva. 93 pág. Inédito.

CONSEJERÍA DE FOMENTO (2022). Proyecto de reacondicionamiento de la Vía verde litoral como vía ciclopeatonal EuroVelo1. Tramo 3 entre Gibraleón y Ayamonte (Huelva). Memoria. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, Sevilla. https://www.aopandalucia.es/inetfiles/area_tecnica/Ingenieria/Ciclosend/TAA4005APR1_DOC01_MEMORIA_V03.pdf

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA (2024). *POTA. Documento Inicial Estratégico* (26.09.2024). 93 pág. <https://andaluciaordenacionterritorial.es/es/documento-inicial-estrategico>

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA (2024). *POTA. Borrador del plan*. 384 pág. https://andaluciaordenacionterritorial.es/sites/default/files/2024-09/POTArev_1%20BORRADOR%20DEL%20PLAN_CFATV.pdf

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (2006).

Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva.

<https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/ordenacion/planes-subregionales/paginas/occidental-huelva.html>

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1988).

Plan Estratégico Ferroviario de Andalucía. Junta de Andalucía. Junta de Andalucía, Sevilla. <https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-05/60acb15710b19-plan.pdf>

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1990).

Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía. Junta de Andalucía, Sevilla.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1994):

Andalucía. La obra pública de los 90. Junta de Andalucía. Junta de Andalucía, Sevilla.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1995).

Articulación territorial transfronteriza Algarve-Alentejo-Andalucía. Diagnóstico y estrategia para la articulación. Junta de Andalucía, 117 pág.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1998).

Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Bases y Estrategias. Junta de Andalucía, Sevilla, 212 pág. https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/pota_completo.pdf

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1998).

Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (1997-2007). Junta de Andalucía, Sevilla.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2000).

Interreg IIIA España Portugal. Subprograma Andalucía/Algarve/Alentejo. Borrador a 4 de agosto de 2000, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla.

- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (2001). Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva. Memoria de Información. Junta de Andalucía, Sevilla.
- CRUZ VILLALÓN, J.** (2017). La política ferroviaria en España. Balance de su planificación y ejecución de los últimos treinta años. Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles, (74). <https://doi.org/10.21138/bage.2457>
- DÍAZ PARDO, F.** (2011). Mapa de Infraestructuras Ferroviarias de Portugal (versión 2011). <https://www.geotren.es/blog/mapa-de-infraestructuras-ferroviarias-de-portugal/>
- DOCTOR, A. y MONTEAGUDO, J.** (2000). Sistemas de transportes y comunicaciones viarios, ferroviarios, portuarios y aeroportuarios, en FERIA, J. Mª (Dir.). La articulación territorial transfronteriza en el suroeste peninsular. Consejería de Obras Públicas, Junta de Andalucía. Inédito
- FUNDACIÓN** (2024). Vía verde Tharsis-Odiel. Fundación de Ferrocarriles Españoles. <https://viasverdes.com/itinerarios/tharsis-odiel/>
- FUNDACIÓN BBVA e IVIE (Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas)** (2024). El stock y los servicios del capital en España y su distribución territorial y sectorial. Bilbao: València, marzo de 2024. Base de datos disponible en: <https://www.fbbva.es/bd/el-stock-y-los-servicios-del-capital-en-espana/>
- GAVIRA, A. y VENTURA, J.** (2017). Evolución y panorama actual de la red ferroviaria en Andalucía. Cuadernos geográficos, Universidad de Granada, Vol. 56, nº 2, pp. 283-305. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6101066>
- GOBIERNO de Portugal** (2009). Plano Estratégico de Transportes, 2008-2020. https://www.portosdeportugal.pt/UserFiles/Plano_Estrategico_Transportes.pdf

GOBIERNO de Portugal (2022). Plano Ferroviário Nacional. <https://pfn.gov.pt/wp-content/uploads/2022/11/plano-ferroviario-nacional-20221117.pdf>

IECA (Varios años). Anuarios estadísticos de Andalucía. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/dega/anuario-estadistico-de-andalucia>

IECA (2024). Andalucía pueblo a pueblo. Fichas Municipales. <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/index.htm>

JURADO ALMONTE, J.M. (1994). La crisis permanente del sistema ferroviario en Huelva. Huelva en su Historia, nº 5, pp. 287-326. <https://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/2971/b15139517.pdf?sequence=1>

JURADO ALMONTE, J.M. (1999). El ferrocarril y el desenclave económico. Calañas, en Historia de la provincia de Huelva, Vol. 3, 1999, pp. 737-752. <https://rabida.uhu.es/dspace/handle/10272/20501>

JURADO ALMONTE, J.M. (2001) (Dir.). *El turismo en el Arco Suratlántico onubense- algarví*. Turismo Andaluz, S.A., Consejería de Turismo y deportes, Junta de Andalucía, Sevilla. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=744209>

JURADO ALMONTE, J.M. (2007). La línea Zafra-Huelva, un olvidado corredor ferroviario con potencialidades, en ROMERO, E. (Dir.). *Los ferrocarriles mineros en la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado*. Servicio de publicaciones, Collectánea 96, Universidad de Huelva. pp. 105-130.

JURADO ALMONTE, J.M. (2007). La red ferroviaria en Andalucía, un recorrido por su pasado y su presente, en ROMERO, E. (Dir.). *Los ferrocarriles mineros en la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado*. Servicio de publicaciones, Collectánea 96, Universidad de Huelva. pp. 29-48.

- JURADO ALMONTE, J.M. y MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J.A. (Dirs.) (2005): Factores espaciales, productivos y logísticos para un aeropuerto en la provincia de Huelva. Dándole alas al territorio onubense. Servicio de publicaciones, Universidad de Huelva, 313 págs.
- JURADO ALMONTE, J.M. (2011) (Dir.): Recursos, potencialidades y modelos turísticos en el ámbito territorial del Baixo Alentejo, Algarve y provincia de Huelva. Servicio de publicaciones, Universidad de Huelva. 461 págs.
- JURADO ALMONTE, J.M. y PEREGIL DELAY, A. (1997). *Historia y actualidad del ferrocarril Zafra-Huelva*. Asociación Amigos del Ferrocarril (Nerva). 166 págs. <http://hdl.handle.net/10272/13140>
- JURADO, J.M. y MÁRQUEZ, J.A. (2000): “Infraestructuras viarias, puertos y aeropuertos en Andalucía”, en CANO, G. (Dir.): *Conocer Andalucía*, Tomo V, Ed. Tartessos, Sevilla.
- LÓPEZ LARA, E. (1997). Los caminos del hombre, en Márquez, J. (Dir.): *Artes, Costumbres y Riquezas de la provincia de Huelva*. Tomo II, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 437-452.
- LÓPEZ LARA, E. (2005). Urbanismo y ferrocarril. PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Año 13, nº55, 8 pág. DOI: <https://doi.org/10.33349/2005.55.2061>
- LÓPEZ PÉREZ, F. (1988). El transporte ferroviario andaluz, en CANO, G. (Dir.). *Geografía de Andalucía*. Tomo VI, Ed. Tartessos, Sevilla, pp. 147-200.
- MÁRQUEZ DOMÍNGUEZ, J. A. (2007) (Dir.). *Atlas del Suratlántico peninsular*. Caja Rural del Sur y Autoridad Portuaria de Huelva. Universidad de Huelva, Aldina, 29. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=709980>
- MÁRQUEZ, J. A. y JURADO, J. M. (2000): Los espacios de repulsión y atracción en la frontera suroccidental hispano-portuguesa”. En *La frontera hispano-portuguesa: Nuevo espacio de atracción y cooperación*. Fundación Rei Afonso Henriques. Zamora, pp. 119-134.

- MÁRQUEZ, J.A. y PALAO, F. (Dirs.)** (2005). Producción y comercio de rocas ornamentales en el Suroeste Peninsular. Puerto de Huelva, Fundación El Monte e IDL, Sevilla, 154 págs. <http://hdl.handle.net/10272/13145>
- MINISTERIO** (2003), El Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT) 2000-2007. Ministerio de Fomento
- MINISTERIO** (2005). Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, PEIT 2005-2020. Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones.
- MINISTERIO** (2024). Estudio Informativo de la LAV Sevilla-Huelva. Ministerio de Fomento. <https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudio-informativo-lav-sevilla-huelva> (El estudio es de 2018)
- MINISTERIO** (2021). Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria. Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, Madrid. https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_en_tramites/estrategia_indicativa/estrategia_indicativa_version_inicial.pdf
- MINISTERIO** (2024). Camino Natural Vía Verde del Litoral. Ministerio de Agricultura, pesca y Alimentación. <https://www.mapa.gob.es/es/ desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-sur/litoral/default.aspx>
- MINISTERIO** (2024). Estudio Informativo de la LAV Sevilla-Huelva. Memoria y anejos. Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, Madrid. https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/ferrocarriles/LAV-SEVILLA-HUELVA/doc1memoriayanejos/00memoria/00memoria.pdf
- MURIEL RAMÍREZ, M. J.** (2006). El ferrocarril secundario de Huelva a Ayamonte: orígenes y construcción. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 20-22 de septiembre. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2233296>

MURIEL RAMÍREZ, M. J. (2007). El ferrocarril estratégico de Huelva a Ayamonte. Orígenes y construcción, en ROMERO, E. (Dir.). Los ferrocarriles mineros en la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado. Servicio de publicaciones, Collectánea 96, Universidad de Huelva. pp. 131-158.

PDI (1994). Plan Director de Infraestructuras (1993-2007). Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid. https://www.congreso.es/public_oficiales/L5/CONG/BOCG/E/E_054.PDF

PIT (2001): Plan de Infraestructuras del Transporte (2000-2007). Ministerio de Fomento, Madrid.

PEIT (2005). Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, PIET 2005-2020. Ministerio de Transportes. <https://www.transportes.gob.es/plan-estrategico-de-infraestructuras-y-transporte-peit>

PISTA (2008). Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013. (PISTA 2007-2013). Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla, 162 pág. https://www.vialibre-ffe.com/PDF/documento_completo_pista_ene2008.pdf

PISTA (2014). Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2013-2020, PISTA 2020. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/infraestructuras-viarias/red-carreteras/paginas/pista2020.html>

PITMA (2021). Plan de Infraestructura del Transporte y Movilidad de Andalucía, PITMA 2021-2030. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda <https://juntadeandalucia.es/organismos/fomentoinfraestructurasyordenaciondelterritorio/areas/infraestructuras-movilidad/pitma.html>

PITVI (2012). Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 – 2024. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/planes-estrategicos/2024/pitvi-2012/plan-de-infraestructuras-transporte-y-viviend-pitvi>

PITVI (2014). Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. PITVI (2012-2024). Memoria. Ministerio de Fomento, Madrid. https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/pdf/E35B8D33-F3B6-4695-9012-C22229966FA0/130944/PITVI20122024.pdf

RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, J. (1998). Los ferrocarriles. El embarcadero de Buitrón en San Juan del Puerto, en MÁRQUEZ, J. (Dir.). Artes, Costumbres y Riquezas de la provincia de Huelva. Tomo IV, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 1.037-1.052.

ROMERO, E. (2006): Los ferrocarriles mineros en la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado. Servicio de publicaciones, Collectánea 96, Universidad de Huelva.

SALVADOR GARCÍA, J. (2002). La red ferroviaria andaluza: infraestructura y modelo territorial. Cuadernos geográficos, 32, Universidad de Granada, pp. 97-123. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/1932>

SANTOS PAVÓN, E. L. (1999). La actividad turística en la Costa Occidental de Huelva. Diputación Provincial de Huelva, Huelva.

UNIÓN EUROPEA (13 junio 2024). Una red de transporte sostenible y resiliente que acerca a Europa. Dirección General de Movilidad y Transportes. https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/sustainable-and-resilient-transport-network-bringing-europe-closer-together-2024-06-13_en?fbclid=IwZXh0bgNhZWQCMTEAAR3pZN3NCc-cBcV_JHbffFeJv9uRulzHtgSG-XN2uVaTQgmwwkXAV3RyoQk_aem_ZmFrZWR1bW15MTZieXRlcw&sfnsn=scwspmo

9.2. Legislación¹

EUROPEA:

[Directiva 96/48 del Consejo de 23 de julio de 1996](https://www.boe.es/doue/1996/235/L00006-00024.pdf) relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario europeo de alta velocidad. <https://www.boe.es/doue/1996/235/L00006-00024.pdf>

[Directiva 12/2001](https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2001-80622) sobre desarrollo de los ferrocarriles comunitarios. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2001-80622>

[Directiva 16/2001](https://www.boe.es/doue/2001/110/L00001-00027.pdf) relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. <https://www.boe.es/doue/2001/110/L00001-00027.pdf>

[Directiva 13/2001](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32001L0013) sobre la concesión de la licencia de transporte a empresas de transporte ferroviario. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32001L0013>

[Directiva 14/2001](https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2001/14/oj?locale=es) relativa a la adjudicación de la capacidad de cánones por su utilización y certificación de seguridad. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2001/14/oj?locale=es>

[Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A52006DC0314) “Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001. COM (2006) 314. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A52006DC0314>

[Libro Blanco](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A52001DC0370) presentado por la Comisión el 12 de septiembre de 2001 - La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. COM (2001) 370. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A52001DC0370>

¹ Se ha querido mostrar la legislación en un orden cronológico decreciente, de más antigüedad a más actualidad.

Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2004-81150>

Comunicación de la comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001. COM (2006) 314. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A52006DC0314>

Directiva 2007/58/CE del Parlamento y del Consejo de 23 de octubre de 2007 por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, y la Directiva 2001/14/CE, con la regulación de la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares en la Red Ferroviaria de Interés General y en las zonas de servicio ferroviario. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2007:315:FULL&from=SL>

Reglamento (UE) 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:276:0022:0032:ES:PDF>

Libro Blanco del Transporte de la U.E. de 2011. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF>

Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único. <https://www.boe.es/doue/2012/343/L00032-00077.pdf>

Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión nº 661/2010/UE. «DOUE» núm. 348, de 20 de diciembre de 2013, <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2013-82878>

Reglamento (UE) nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo “Conectar Europa”, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010. «DOUE» núm. 348, de 20 de diciembre de 2013. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2013-82879>

Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021 por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) nº 1316/2013 y (UE) nº 283/2014. Diario Oficial de la Unión Europea 14.7.2021. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1153>

Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red Transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) nº 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) nº 1315/2013. «DOUE» núm. 1679, de 28 de junio de 2024. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2024-80996>

ESPAÑA:

Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera del 24 de enero de 1941. «BOE» núm. 28, de 28 de enero de 1941. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1941-840>

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. «BOE» núm. 182, de 31/07/1987. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1987-17803>

Anuncio de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se somete al trámite de Información Pública el “Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva”. «BOE» núm. 118, de 17 de mayo de 2003. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2003-118058

Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el “Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva”. «BOE» núm. 179, de 25 de julio de 2018. <https://www.boe.es/boe/dias/2018/07/25/pdfs/BOE-B-2018-38937.pdf>

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. «BOE» núm. 276, de 18/11/2003. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-20978>

Resolución de 19 de junio de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva. «BOE» núm. 190, de 7 de agosto de 2008. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2008-13582

Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. «BOE» núm. 23, de 26/01/2008. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2008-1405>

Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de Información Pública y aprobación definitiva del Estudio Informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva». «BOE» núm. 234, de 27 de septiembre de 2008. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2008-234070

Resolución de 19 de junio de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva. «BOE» núm. 190, de 7 de agosto de 2008. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2008-13582

Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de Información Pública y aprobación definitiva del Estudio Informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva». «BOE» núm. 234, de 27 de septiembre de 2008. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2008-234070

Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. «BOE» núm. 174, de 21/07/2012. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2012-9772>

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. «BOE» núm. 234, de 30/09/2015. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10440>

Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el “Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva”. «BOE» núm. 248, de 16 de octubre de 2015. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2015-30936

Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria por el que se somete a información pública el “Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva”. «BOE» núm. 179, de 25 de julio de 2018. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-B-2018-38937

Resolución de 2 de octubre de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva. «BOE» núm. 247, de 12 de octubre de 2024. <https://www.boe.es/boe/dias/2024/10/12/pdfs/BOE-A-2024-20889.pdf>

ANDALUCÍA:

Decreto 108/1999, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, 1997-2007. BOJA número 141 de 04/12/1999. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/1999/141/1>

Decreto 130/2006, de 27 de junio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva. BOJA nº 136 de 17/06/2006. https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/06_001_decreto_aprobacion.pdf

Decreto 140/2006, de 11 de julio, por el que se acuerda la formulación del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 2007-2013. BOJA número 153 de 08/08/2006. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2006/153/1>

Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, por el que se adapta el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía a las Resoluciones aprobadas por el Parlamento de Andalucía en sesión celebrada los días 25 y 26 de octubre de 2006 y se acuerda su publicación. BOJA número 250 de 29/12/2006. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2006/250/4>

Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía. «BOE» núm. 68, de 20/03/2007. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2006/250/4>

Decreto 140/2006, de 11 de julio, por el que se formula el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA, 2007-2013). BOJA número 153 de 08/08/2006. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2006/153/1>

Acuerdo de 19 de febrero de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se formula la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía. BOJA número 65 de 05/04/2013. https://www.juntadeandalucia.es/boja/2013/65/BOJA13-065-00005-5622-01_00024564.pdf

Decreto 191/2016, de 27 de diciembre, se aprueba la revisión del referido PISTA 2007-2013. BOJA número 249 de 30/12/2016. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2016/249/4>

Acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021-2027. BOJA número 99 de 27/05/2019. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2019/99/1>

Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021-2027. BOJA número 24 de 05/02/2021. <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2021/24/8>

Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Infraestructura del Transporte y Movilidad de Andalucía, PITMA 2021-2030. BOJA número 213 de 07/11/2022). <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2022/213/7>

9.3. Medios informativos

Diario de Sevilla (06.05.2018). «El ministro de Fomento promete el AVE a Huelva, pero esquivando los plazos». https://www.diariodesevilla.es/sevilla/ministro-Fomento-promete-AVE-Huelva_0_1241876528.html

Diario de Sevilla (08.02.2024). La Junta pide al Gobierno central un compromiso de financiación con el AVE Sevilla-Huelva-Faro. https://www.diariodesevilla.es/sevilla/AVE-Sevilla-Huelva-Faro-Junta-pide-Gobierno-financiacion_0_1618038800.html

Diario de Huelva.es (11.10.2024). El ministro Óscar Puente anuncia desde Granada que habrá AVE Huelva-Sevilla <https://www.diariodehuelva.es/articulo/area-metropolitana/ministro-oscar-puente-anuncia-granada-que-habra-ave-huelva-sevilla-lunes-boe-publica-dia/20241011144213320936.html>

Diario de León (06.11.2023). Adif emplea fondos europeos para el AVE a Lugo y completa la 'isla' ferroviaria del Bierzo. <https://www.diariodeleon.es/bierzo/231106/1434254/adif-emplea-fondos-europeos-ave-lugo-completa-isla-ferroviaria-bierzo.html>

Diputación de Huelva (08.03.2013). La inversión en la Huelva-Zafra es imprescindible para el desarrollo turístico y empresarial. <https://www.diphuelva.es/prensa/La-inversion-en-la-Huelva-Zafra-es-imprescindible-para-el-desarrollo-turistico-y-empresarial/>

Diputación de Huelva (15.02.2018). Diputación y ayuntamiento ponen en marcha un frente institucional para exigir soluciones urgentes en las infraestructuras ferroviarias. <https://www.diphuelva.es/prensa/Diputacion-y-Ayuntamiento-ponen-en-marcha-un-frente-institucional-para-exigir-soluciones-urgentes-en-las-infraestructuras-ferroviarias/>

Diputación de Huelva (01.06.2018). Instituciones y agentes sociales firman un pacto para la llegada del AVE a Huelva. <https://www.diphuelva.es/prensa/Instituciones-y-agentes-sociales-firman-un-pacto-para-la-llegada-del-AVE-a-Huelva/>

Diputación de Huelva (19.03.2024). La Diputación firma la adhesión al Manifiesto por la Alta Velocidad Faro-Huelva-Sevilla. <https://www.diphuelva.es/prensa/La-Diputacion-firma-la-adhesion-al-Manifiesto-por-la-Alta-Velocidad-Faro-Huelva-Sevilla/>

DOMÍNGUEZ, P. (Huelva Información, 16.11.2023). Infraestructuras: la deuda histórica que lastra el desarrollo de Huelva. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Infraestructuras-historica-lastra-desarrollo-Huelva_0_1848417499.html

Europa Press (10.01.2024). Fernández asegura que el compromiso con el AVE a Huelva es “el mismo” <https://www.abc.es/espana/fernandez-asegura-compromiso-ave-huelva-20240110143306-vi.html>

Europa Press (15.03.2024). La Junta se adhiere al manifiesto por la línea de alta velocidad Faro-Huelva-Sevilla. <https://www.europapress.es/esandalucia/huelva/noticia-junta-adhiere-manifiesto-linea-alta-velocidad-faro-huelva-sevilla-20240315150628.html>

Europa Press (10.01.2024). Fernández asegura que el compromiso con el AVE a Huelva es “el mismo” <https://www.abc.es/espana/fernandez-asegura-compromiso-ave-huelva-20240110143306-vi.html>

GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información 07.01.2024). Huelva será una de las cinco capitales de España que no tendrá AVE hasta 2050. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-capitales-Espana-AVE_0_1863713929.html

GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 22.02.2024). Europa rechaza de nuevo que el AVE llegue a Huelva antes de 2050. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Europa-rechaza-AVE-llegue-Huelva_0_1878112580.html

GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 12.03.2024). Aeropuerto, tren a Sevilla, carretera a la Sierra y presa de Alcolea, las prioridades de Huelva. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Aeropuerto-Sevilla-Sierra-Alcolea-Huelva_0_1883812061.html

GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 07.04.2024). Más de 20 años dando vueltas con los papeles del AVE. https://www.huelvainformacion.es/huelva/AVE-Huelva-Sevilla-Sevilla-Huelva-Tren_0_1888612220.html

GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 09.04.2024). ¿Se va a adelantar la alta velocidad entre Huelva y Sevilla? https://www.huelvainformacion.es/huelva/adelantar-alta-velocidad-Huelva-Sevilla_0_1891912496.html

GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 21.04.2024). Construir el AVE entre Huelva y Sevilla sería de los más baratos de España. https://www.huelvainformacion.es/huelva/AVE-Huelva-Sevilla-Espana-tren_0_1895210771.html?utm_source=facebook.com&utm_medium=social&utm_campaign=noticias

GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 23.04.2024). El tren se convierte en la prioridad de Huelva por delante de la carretera y el aeropuerto. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-aeropuerto-AVE-carretera-sevilla_0_1896112122.html

GARCÍA SALAS, J. (Huelva Información, 25.04.2024). Huelva y Faro no son Europa. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-Faro-Europa-AVE-Portugal_0_1897010517.html

GIL ANDRÉS, C. (27.09.2023). La última oportunidad para reabrir la Ruta de la Plata. *El Periódico de España*. <https://www.epe.es/es/activos/20230927/ultima-oportunidad-reabrir-ruta-de-la-plata-92610598#:~:text=Por%20el%20acuerdo%20del%20Consejo,entre%20Palazuelo%E2%80%93Empalme%20y%20Plasencia>

GONZÁLEZ CRUZ, D. (04.03.2024). La Europa de las comunicaciones empieza en Benacazón. *Huelva Información*. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Europa-comunicaciones-empieza-Benacazon_0_1881112663.html

GONZÁLEZ CRUZ, D. (08.04.2024). El modelo ferroviario de Huelva en el contexto de las comunicaciones de Andalucía. *Huelva Información*. https://www.huelvainformacion.es/huelva/ferroviario-Huelva-contexto-comunicaciones-Andalucia_0_1891611571.html

Huelva Buenas Noticias (15.03.2019). Huelva se moviliza en una multitudinaria manifestación por las infraestructuras de la provincia. <https://huelvabuenasnoticias.com/2019/03/15/huelva-se-moviliza-en-una-multitudinaria-manifestacion-por-las-infraestructuras-de-la-provincia/>

Huelva Buenas noticias (13.02.2024). Huelva, Faro y Sevilla se unen para lograr un tren de alta velocidad que una Andalucía y el Algarve. <https://huelvabuenasnoticias.com/2024/02/13/huelva-faro-y-sevilla-se-unen-para-lograr-un-tren-de-alta-velocidad-que-una-andalucia-y-el-algarve/>

Huelva24.com (26.06.2023). Cierra la línea Huelva-Zafra por obras hasta el año que viene. <https://www.huelva24.com/provincia/cierra-linea-huelvazafra-obras-ano-viene-20230626120845-nth.html>

Huelva24.com (23.07.2024). Concluida la renovación de la vía Huelva-Zafra en 15 kilómetros: quedan aún más de 80. <https://www.huelva24.com/provincia/concluida-renovacion-via-huelvazafra-kilometros-quedan-20240723131404-nth.html>

Huelva Hoy (02.03.2015). El cierre de la línea Huelva-Ayamonte: Un “error” que aún lamentamos. <https://www.huelvahoy.com/articulo/gibraleon/el-cierre-de-la-linea-huelva-ayamonte-un-error-que-aun-lamentamos/20150302010736149540.html>

Huelva Información (21.12.2007). Álvarez presenta la maqueta de la futura estación de AVE. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Alvarez-presenta-maqueta-estacion-AVE_0_106189456.html

Huelva Información (21.12.2007). La Diputación expone al público la maqueta de la estación del AVE. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Diputacion-publico-maqueta-estacion-AVE_0_107989242.html

Huelva Información (26.07.2018). El trazado ferroviario entre Huelva y Sevilla hará el viaje en media hora. https://www.huelvainformacion.es/huelva/trazado-ferroviario-Huelva-Sevilla-viaje_0_1267073599.html

Huelva Información. (02.01.2020). Huelva se integra oficialmente en el Corredor ferroviario del Atlántico. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-oficialmente-Corredor-ferroviario-Atlantico_0_1530747455.html

Huelva Información (26.01.2020). El proyecto del AVE para Huelva, a un paso de la Declaración de Impacto Ambiental. https://www.huelvainformacion.es/huelva/AVE-Huelva-Declaracion-Impacto-Ambiental_0_1431457132.html

Huelva Información (26.04.2021). La DIA de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva se pierde en su tramitación. https://www.huelvainformacion.es/huelva/DIA-Alta-Velocidad-Sevilla-Huelva-tramitacion_0_1567645324.html

Huelva Información (11.04.2023). Portugal incluye el AVE a Huelva en su plan nacional de expansión ferroviaria. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Portugal-Huelva-ferroviario-velocidad-AVE_0_1782722181.html

Huelva Información (21.11.2023). La protesta masiva de los viajeros del tren Zafra-Huelva un día como hoy en 1994. https://www.huelvainformacion.es/huelva/protesta-masiva-viajeros-tren-Zafra-Huelva_0_1849916998.html

Huelva Información (13.02.2024). Huelva, Sevilla y Faro unen fuerzas para conseguir el AVE que conecte Andalucía y el Algarve. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-Sevilla-AVE-Andalucia-Algarve_0_1875413045.html?utm_source=Te%20Interesa%20Saber%20-%20Huelva%20Informaci%C3%B3n&utm_campaign=da50945ce8-teinteresasaber-HI_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_-0cd60f7003-%5BLIST_EMAIL_ID%5D

Huelva Información (05.04.2024). La FOE exige inversiones en infraestructuras para que “Huelva despierte de su letargo”. https://www.huelvainformacion.es/huelva/FOE-inversiones-infraestructuras-Huelva-despierte_0_1891011867.html

Huelva Información (09.04.2024). El Gobierno informará en junio sobre la reducción de tiempo en la línea de tren Huelva a Sevilla. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Gobierno-informara-reduccion-Huelva-Sevilla_0_1892211333.html

Huelva Información (15.04.2024). Óscar Puente descarta el AVE Huelva-Sevilla por una inversión “bestial”: “Por diez minutos no compensa”. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Oscar-Puente-AVE-Huelva-Sevilla-inversion-bestial-minutos_0_1894011059.html

Huelva Información (19.03.2024). La Diputación de Huelva se adhiere al manifiesto por el AVE Faro-Huelva-Sevilla. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Diputacion-Huelva-manifiesto-AVE-Faro-Huelva-Sevilla_0_1885913126.html

Huelva Información (11.04.2024). La Junta pide al Gobierno central que priorice la conexión del AVE entre Sevilla, Huelva y Faro. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Junta-pide-gobierno-central-priorice-conexion-ave-sevilla-huelva-faro_0_1892812198.html

Huelva Información (15.04.2024). Rechazo generalizado en Huelva a la apuesta del Gobierno por una línea de ancho internacional en lugar del AVE Huelva-Sevilla. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Malestar-Huelva-Gobierno-AVE-Huelva-Sevilla_0_1894012282.html

Huelva Información (15.04.2024). Variante de trazado de 45 kilómetros con 410 millones de euros, la alternativa del Gobierno al AVE Huelva-Sevilla. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Variante-alternativa-Gobierno-AVE-Huelva-Sevilla_0_1894012638.html

Huelva Información (17.04.2024). Huelva se podría beneficiar de la reapertura del tren de la Ruta de la Plata. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Huelva-Ruta-Plata-tren-Extremadura_0_1894611281.html

Huelva Información (18.04.2024). El PP inicia “una ofensiva parlamentaria” para lograr el AVE Sevilla-Huelva-Faro. https://www.huelvainformacion.es/huelva/PP-parlamentaria-AVE-Sevilla-Huelva-Faro_0_1894911034.html

Huelva Información (23.04.2024). El Libro Blanco de las Infraestructuras de Huelva retrasa un mes su aprobación tras los anuncios del Gobierno. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Libro-Blanco-Infraestructuras-Huelva-Gobierno_0_1896411665.html

Huelva Información (02.05.2024). La movilización del 9 de mayo pide al Gobierno el AVE y no “una velocidad tres veces inferior a la que se oferta al resto de España”. https://www.huelvainformacion.es/huelva/movilizacion-Gobierno-AVE-Huelva-Sevilla_0_1899110829.html

Huelva Información (03.05.2024). El Parlamento andaluz, con votos del PP y Vox, aprueba la PNL para exigir al Gobierno el AVE Sevilla-Huelva-Faro. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Parlamento-PP-PNL-AVE-Sevilla-Huelva-Faro_0_1899411500.html

Huelva Información (09.05.2024). La ciudadanía respalda la movilización por las infraestructuras para Huelva. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Miles-onubenses-infraestructuras-Huelva-manifestacion_0_1901212076.html

Huelva Información (09.05.2024). Lee aquí el manifiesto íntegro en defensa de las infraestructuras de Huelva. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Lee-manifiesto-integro-infraestructuras-Huelva_0_1901211805.html

Huelva Información (29.05.2024). 18 millones para ampliar apartaderos de mercancías de la línea Sevilla-Huelva. https://www.huelvainformacion.es/huelva/mercancias-Sevilla-Huelva-tren-AVE-Inversion_0_1907211155.html

Huelva Información (13.06.2024). Renfe aumenta la oferta entre Huelva y Madrid con dos trenes Intercity diarios a partir del 17 de junio. https://www.huelvainformacion.es/huelva/Renfe-Huelva-Madrid-Intercity-tren_0_1911709476.html

Huelva Información (03.07.2024). La línea de tren Huelva-Sevilla seguirá cortada, al menos, hasta este jueves. https://www.huelvainformacion.es/huelva/linea-tren-huelva-sevilla-seguira-cortada-este-jueves_0_2001268106.html

Huelva Información (12.08.2024). Reservan una parcela en San Antonio-Montija para la nueva estación de Huelva para el AVE. https://www.huelvainformacion.es/huelva/reservan-parcela-san-antonio-montija_0_2002182553.html

Huelva Información (11.09.2024). Óscar Puente desvía la atención hacia Portugal y evita pronunciarse sobre si el Gobierno quiere el AVE Huelva-Faro-Sevilla. https://www.huelvainformacion.es/huelva/oscar-puente-desvia-atencion-portugal_0_2002367763.html

Huelva Información (11.09.2024). Óscar Puente: “El primero que no tiene demasiado interés en el AVE Huelva-Sevilla-Faro es Portugal”. https://www.huelvainformacion.es/huelva/oscar-puente-no-interes-ave_0_2002365541.html

Huelva Información (18.09.2024). Puente sigue sin poner fecha a la llegada del AVE a Huelva entre ataques a Pilar Miranda en el Senado. https://www.huelvainformacion.es/huelva/puente-sigue-poner-fecha-llegada_0_2002395509.html?utm_source=Te%20Interesa%20Saber%20-%20Huelva%20Informaci%C3%B3n&utm_campaign=c9e55a0c91-teinteresasaber-HI_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_-0cd60f7003-%5BLIST_EMAIL_ID%5D

Huelva Información (04.11.2024). Las mejoras del tren para Huelva no llegarán hasta dentro de “tres o cuatro años. https://www.huelvainformacion.es/huelva/tren-ave-mejoras-huelva-no-llegaran-anos_0_2002498608.html

Huelva Información (04.10.2024). Huelva muestra “lo que es y lo que necesita” en el I Foro Europeo de la Red Transnacional Atlántica. https://www.huelvainformacion.es/huelva/huelva-muestra-necesita-i-foro_0_2002499326.html

Huelva Información (07.10.2024). España y Portugal analizarán en la cumbre del Algarve la conexión de tren Sevilla-Huelva-Faro. https://www.huelvainformacion.es/huelva/espana-portugal-pediran-cumbre-algarve_0_2002519640.html

Huelva Información (11.12.2024). El primer tramo de Alta Velocidad de Sevilla a Huelva llegará hasta Villalba del Alcor, ya tiene la DIA aprobada y se licitará en 2025. https://www.huelvainformacion.es/huelva/primer-tramo-alta-velocidad-sevilla-huelva-villalba-ave_0_2002547729.html

Huelva Información (12.10.2024). La Declaración de Impacto Ambiental del AVE Huelva-Sevilla se publica en el BOE tras cuatro años de tramitación. <https://www.huelva24.com/huelva/declaracion-impacto-ambiental-ave-huelvasevilla-publica-boe-20241012163527-nth.html>

Huelva Información (12.10.2024). La Junta reclama ante la Comisión Hispano-Portuguesa que la conexión ferroviaria de Sevilla-Huelva-Faro “no se puede postergar”. https://www.huelvainformacion.es/huelva/andalucia-reclama-conexion-sevilla-huelva-faro-no-postergar_0_2002551017.html

Huelva Información (23.10.2024). La Cumbre Ibérica de Faro define este miércoles buena parte del futuro de Huelva. https://www.huelvainformacion.es/provincia/cumbre-iberica-faro-define-miercoles_0_2002615768.html

Huelva Información (23.10.2024). La conexión de AVE entre Huelva, Faro y Sevilla se queda fuera de los planes de España y Portugal en la Cumbre Ibérica. https://www.huelvainformacion.es/huelva/conexion-ave-huelva-faro-sevilla-planes-cumbre-iberica_0_2002623958.html

Junta de Andalucía (Nota de prensa, 08.03.20222). La Junta reclama que el AVE Sevilla-Huelva-Faro se incluya entre las inversiones del Ministerio. <https://www.juntadeandalucia.es/presidencia/portavoz/infraestructuras/169892/AVE/altavelocidad/Sevilla/Huelva/Faro/ConsejeriadeFomento>

La Voz de Asturias (13.03.2024). Esto es lo que costaría recuperar el tren de la Ruta de la Plata. <https://www.lavozdeasturias.es/noticia/asturias/2024/03/12/costaria-recuperar-tren-ruta-plata/00031710261578797365433.htm>

ON Economía (24.04.2024). Ultimátum a España: la Eurocámara urge a poner en marcha el corredor antes de 2030. https://www.elnacional.cat/oneconomia/es/economia/europa-urge-corredor-mediterraneo-2030-limite_1203224_102.html

RONCHEL, J. (Huelva Información, 24.12.2023). El AVE no llegará hasta 2050 a Huelva y la deja totalmente aislada. https://www.huelvainformacion.es/huelva/AVE-llegara-2050-Huelva-totalmente-aislada_0_1859814778.html

RONCHEL, J. (Huelva Información, 14.04.2024). El tren que Pedro Sánchez trae a Huelva. https://www.huelvainformacion.es/opinion/articulos/tren-Pedro-Sanchez-trae-Huelva-video_0_1893411205.html

RONCHEL, J. (Huelva Información, 22.09.2024). Una deuda de Estado con Huelva. Huelva Información. https://www.huelvainformacion.es/opinion/articulos/deuda-estado-huelva_0_2002423643.html?utm_source=facebook.com&utm_medium=socialshare&utm_campaign=mobile_web&fbclid=IwY2xjawFhIpleHRuA2FibQIxMQABHVuRHnUF-rwKM5_6iL_wUXLqihMa8pVSJO4YuXbAXcrQS9YQZTelrDjIvIQ_aem_f3CyXVEPG_SHet_kNDkO-g&sfnsn=scwspmo

9.4. Otras fuentes documentales. Páginas webs de interés

ADIF. Red de Alta Velocidad Española. <https://www.adifaltavelocidad.es/red-ferroviaria/red-de-alta-velocidad>

Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). <https://www.adif.es/inicio>

Autoridad portuaria de Huelva. www.puertohuelva.com

Cámara de Comercio de Huelva. <https://camarahuelva.com/>

Comboios de Portugal (CP). <https://www.cp.pt/passageiros/pt/consultar-horarios>

Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía. <https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda.html>

Consejo Económico y Social de la provincia de Huelva (CESpH). <https://www.diphuelva.es/ces/>

Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA). <http://andaluciajunta.es/datosabiertos/portal/dataset/datos-espaciales-de-referencia-andalucia-dera>

Federación Onubense de Empresarios (FOE). <https://foe.es/>

Infraestructura de Portugal (IP). <https://www.infraestructurasdeportugal.pt/>

Instituto de Desarrollo Local (IDL). <https://institutodesarrollolocal.es/>

Instituto de Estadística de Portugal. https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE

Instituto de Estadística de España. <https://www.ine.es/>

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/dega/>

Ministerio para la Transición Ecológica y Reto demográfico (MITERD). <https://www.miteco.gob.es/es/>

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Transporte ferroviario. <https://www.transportes.gob.es/ferroviario>

Ministério de Infraestruturas e Habitação. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc24/area-de-governo/infraestruturas-e-habitacao>

Nuevo POTA: <https://andaluciaordenacionterritorial.es/>

Observatorio del Transporte y la Logística en España. <https://otle.transportes.gob.es/>

Observatorio del Ferrocarril en España. <https://www.transportes.gob.es/ferrocarriles/observatorios/observatorio-del-ferrocarril-en-espana>

Observatorio transfronterizo España-Portugal. <https://www.transportes.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/observatorios/observatorios-de-transporte-internacional/observatorio-transfronterizo-espan%CC%83a-portugal>

Página por la reapertura de la línea ferroviaria Huelva-Ayamonte. https://www.facebook.com/trenhuelvaayamonte/?locale=es_ES

Parque Minero de Riotinto. <https://www.parquemineroderiotinto.es/>

Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT). <https://pnpot.dgterritorio.gov.pt/pcat/pcatsite/>

Red Nacional de Ferrocarriles de España (RENFE). <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/grupo-renfe/conocenos/la-empresa>

Trenes. Horarios. www.trenes.com

Vías Verdes. <https://viasverdes.com/>

9.5. Redes sociales

Asociación Plataforma para la llegada de la L.A.V. a Huelva. https://www.facebook.com/groups/PLATAFORMA.AVE.HUELVA/?locale=es_ES

Facebook de Juan José García del Hoyo. <https://www.facebook.com/juanjo.garciadelhoyo.5>

9.6. Glosario de abreviaturas o acrónimos

- **ADIF.** Administración de Infraestructuras Ferroviarias
- **BOE.** Boletín Oficial del Estado (España)
- **BOJA.** Boletín Oficial de la Junta de Andalucía
- **CEDEX.** Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas
- **CESpH.** Consejo Económico y Social de la provincia de Huelva
- **CINIPH.** Comisión para el Impulso de las Necesidades en Infraestructuras en la Provincia de Huelva
- **CP.** Comboios de Portugal
- **DERA.** Datos Espaciales de Referencia de Andalucía
- **DIA.** Declaración de Impacto Ambiental

- **EUROAAA.** Eurorregión Alentejo-Algarve-Andalucía
- **IDL.** Instituto de Desarrollo Local (Universidad de Huelva)
- **IECA.** Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía
- **IGE.** Interés General del Estado
- **INE.** Instituto Nacional de Estadística de España
- **INEp.** Instituto Nacional de Estatística de Portugal
- **IP.** Infraestructura de Portugal
- **LAD.** Línea Altamente Deficitaria
- **LAV.** Línea de Alta Velocidad
- **MAPA.** Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
- **MITERD/MITECO.** Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
- **OSP.** Obligaciones de Servicio Público
- **PAT.** Plan Alternativo de Transporte
- **PDI.** Plan Director de Infraestructuras, 1997-2007
- **PDIA.** Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, 1997-2007
- **PEFA.** Plan Estratégico Ferroviario de Andalucía, 1997-2007
- **PEIT.** Plan Estratégico de las Infraestructuras de Transporte, 2005-2020

- **PISTA.** Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad Territorial de Andalucía, 2007-2013
- **PIT.** Plan de Infraestructuras del Transporte, 2000-2007
- **PITMA.** Plan de Infraestructura del Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021-2030
- **PITVI.** Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, 2012-2024
- **POTA.** Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía
- **RENFE.** Red Nacional de Ferrocarriles de España
- **RIR.** Red Ferroviaria de Interés Regional
- **RTE-T.** Red Transeuropea de Transporte
- **UE.** Unión Europea

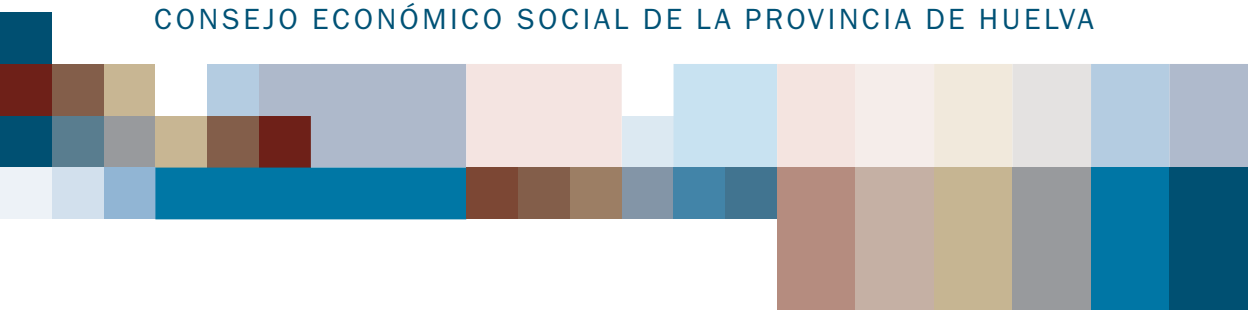
El texto de esta investigación fue terminado y enviado al CESpH el 19 de noviembre de 2024

José Manuel Jurado Almonte
Universidad de Huelva
jurado@uhu.es



CESpH

CONSEJO ECONÓMICO SOCIAL DE LA PROVINCIA DE HUELVA



DIPUTACIÓN
PROVINCIAL
DE HUELVA



consejo
económico
social. provincia
de
huelva