

TREBALLS DE GEOGRAFIA, núm. 42 p. 49-55
DEPARTAMENT DE CIÈNCIES DE LA TERRA
UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS
Palma 1989

LA RED FERROVIARIA DE MALLORCA Y SU INCIDENCIA EN EL DESARROLLO INSULAR*

Pere J. Brunet Estarrelles

RESUMEN: *La red ferroviaria de Mallorca y su incidencia en el desarrollo insular.*

El presente trabajo aborda la temática de la incidencia de las infraestructuras de transporte en el desarrollo regional, refiriéndose concretamente al ferrocarril de Mallorca. Se insiste de manera especial en la relevancia de la implantación ferroviaria en el siglo XIX y de su posterior desarrollo, analizando su capacidad de adaptación al modelo territorial actual.

PALABRAS CLAVE: *Ferrocarriles, Mallorca, desarrollo regional.*

RÉSUMÉ: *La réseau ferroviaire à Majorque et sa incidence dans le développement régional.*

Le sujet de ce travail aborde l'incidence des infrastructures du transport dans le développement régional, se rapportant plus précisément au chemin de fer à Majorque. Soolignant de forme spéciale l'importance de l'implantation ferroviaire au XIXème siècle aussi que son développement postérieur. On y analyse sa capacité d'adaptation au modèle territorial actuel.

PAROLES CLÉES: *Chemin de fer, Majorque, développement régional.*

(*) Treball realitzat dins del projecte de la CIICYT: Turisme i ordenació del territori (PB- 087- 0582) Aquesta comunicació, concebuda per ser integrada dins de la ponència *Infraestructura de transport i la seva incidència en el desenvolupament regional*, de la XV Reunió de Estudios Regionales de la AEER (Murcia 1989), no va ser admesa, per arribar fora de termini.

Infraestructura de transporte y desarrollo

En la literatura sobre historia económica de los ferrocarriles existe una tendencia casi generalizada a presentar al ferrocarril como una de las claves explicativas del desarrollo económico y social del XIX y XX.

En términos generales se puede decir que la aparición y difusión territorial de los ferrocarriles españoles no contradice dichos planteamientos. Sin embargo, al contrario de lo que parece haber ocurrido en otros países, en España el ferrocarril se presenta más como causa que como efecto del desarrollo, debido a la inexistencia de una serie de condiciones previas favorables, falta de demanda suficiente, bajos niveles de intercambio, bajo nivel de desarrollo industrial...

Desde la perspectiva de la ciencia geográfica las investigaciones formuladas en relación a la interdependencia entre transporte y desarrollo regional no tienen relevancia hasta la década de los 60. En este sentido hay que decir que los trabajos iniciados por W. L. GARRISON, H. L. GAUTHIER y otros marcaron una nueva e interesante dirección en el campo de la investigación geográfica. Aun cuando puede existir una clara relación entre inversiones en infraestructuras viarias y desarrollo, en el fondo subyace la idea de que dichas mejoras tan sólo crean de una manera indirecta las condiciones propicias para el desarrollo, y aun a costa de plantear otras situaciones negativas de carácter ambiental (contaminación), territorial (desequilibrios), etc. En relación a dichas variables, sin lugar a dudas el tipo de infraestructura de transporte que en los últimos tiempos más ha reclamado el interés del geógrafo ha sido la autopista y, más recientemente, el ferrocarril de alta velocidad. Un tema que guarda cierto paralelismo con el de transporte y desarrollo es el análisis de la política de transporte y la ordenación del territorio. En este caso, el interés se ha centrado preferentemente en el papel de las nuevas infraestructuras como política de reducción de las desigualdades interterritoriales. Los ejemplos mundiales no sólo han demostrado el fracaso de muchas políticas encaminadas a la consecución de tal objetivo, sino que en ocasiones el efecto ha sido totalmente contrario: se ha favorecido al centro dominante y aumentado la dependencia del resto. Como explica F. PLASSARD (1979), "querer combatir las desigualdades regionales a base de autopistas, líneas férreas o canales, demuestra utopía en el mejor de los casos, demagogia en el peor, si no se trata sólo de conseguir una clientela electoral".

A la hora de buscar relaciones entre trans-

porte y desarrollo conviene sin embargo no dar el mismo tratamiento a las distintas infraestructuras de transporte (carretera, autopista, ferrocarril...), estableciendo el grado de complementariedad y competencia dentro del sistema a partir de un marco temporal de referencia. Dentro de la perspectiva general aquí analizada, un aspecto que creemos de interés es el análisis de la relación existente entre morfología de la red y desarrollo regional a fin de conocer el grado de optimización de la misma, las ventajas impuestas por las distintas condiciones de accesibilidad y los procesos que genera.

Prescindiendo de otras variables de análisis y centrándonos en la morfología de una red de transporte terrestre, se podría decir que la adecuación de las infraestructuras y optimización del servicio no suele cuestionarse hasta que otras infraestructuras y servicios infringen cierto grado de competencia, poniendo en peligro su misma supervivencia. Sin lugar a dudas ha sido el ferrocarril el sistema que, sin apenas competencia en el momento de su establecimiento en el XIX, ha padecido más su falta de flexibilidad y adecuación a las nuevas necesidades del XX y, por esta razón, ha sido la mejor expresión de la falta de coincidencia entre transporte y desarrollo.

La implantación ferroviaria mallorquina y su incidencia en el desarrollo insular

Si anteriormente señalábamos la conveniencia de no dar el mismo tratamiento a los distintos sistemas de transporte anterior, la historia de los ferrocarriles mallorquines exige además señalar una importante diferencia entre las dos, aunque no únicas, compañías ferroviarias más significativas: los Ferrocarriles de Mallorca y el Ferrocarril de Soller.

Evidentemente el aspecto más original de ambas es el de haberse implantado en una isla de reducidas dimensiones territoriales. El ser el único ferrocarril insular del territorio español le confiere unas características propias.

En términos globales, los aspectos de los ferrocarriles mallorquines que resultan notoriamente excepcionales y que pueden ser considerados explicativos de su desarrollo económico y grado de incidencia territorial son:

- su importante difusión y densidad territorial,
- su rentabilidad,
- sus características morfométricas,

Por lo que al primer aspecto se refiere, la existencia en el momento de mayor desarrollo ferroviario (1931) de 267'2 kms de vías, se traduce en

una densidad de 7'3 kms de via/100 kms², lo que le situa entre la media mundial (0'95) y los valores máximos (17'9) citados por P. HAGGETT (1976) para los años 50.

En lo concerniente a su rentabilidad hay que decir que ambas compañías ferroviarias mallorquinas no sólo son rentables hasta los años 30, sino que el Ferrocarril de Sóller aún sigue siéndolo hoy en día bajo iniciativa privada. Por lo que a los Ferrocarriles de Mallorca se refiere hay que decir que los sucesivos déficits de explotación que padece determinaron su integración en FEVE.

El estudio de la morfometría de la red ferroviaria permite incidir en aspectos más geográficos, analizar su modelo territorial y valorar su impacto territorial.

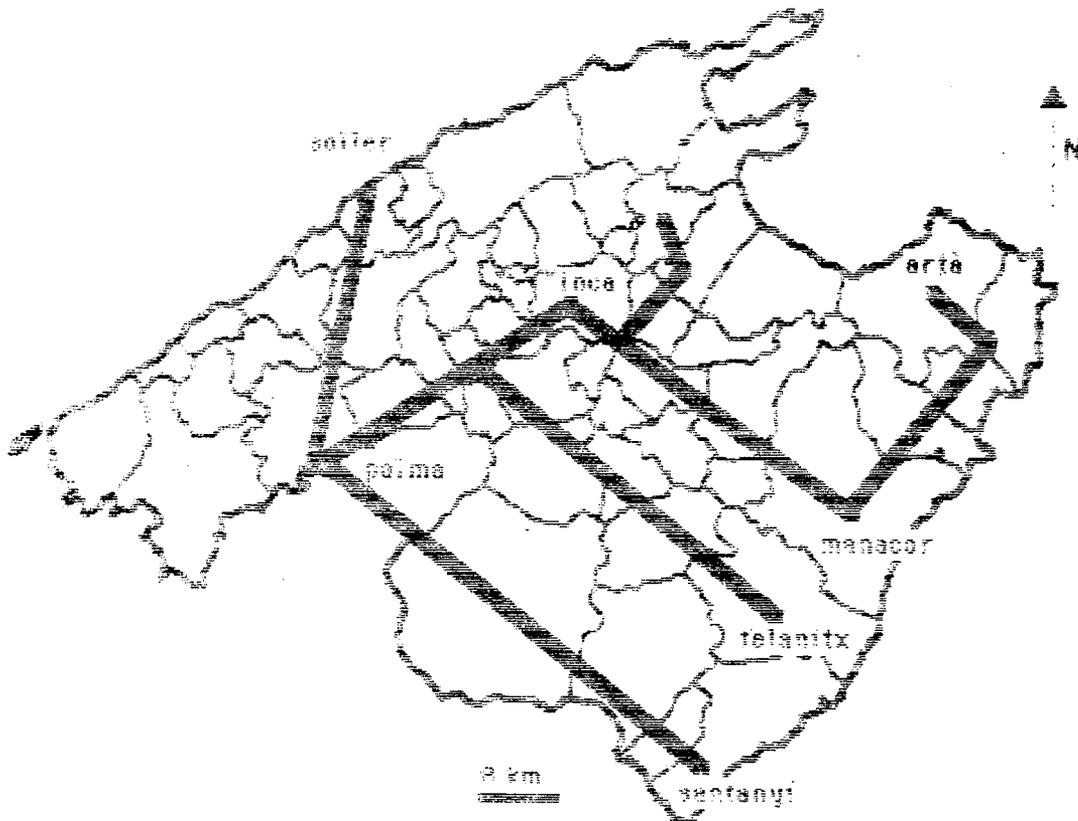
A partir de la puesta en servicio en 1875 del tramo Palma-Inca por parte de la compañía del Ferrocarril de Mallorca (que posteriormente pasaria a denominarse Ferrocarriles de Mallorca), los sucesivos ramales dieron a la red una configuración de espina de pez o lo que, en términos topológicos, se conoce como árbol. Dichas agregaciones, concluidas en 1921 con la prolongación de la red de Manacor a Artà, hacen del tramo Palma-Inca el eje básico

del sistema y su carácter de afluente lleva a la adaptación en 1931 de una doble vía. Palma se convierte así en el nudo de convergencia de tráfico más importante del sistema. (Ver mapa núm. 1)

Hasta la puesta en servicio del Ferrocarril de Sóller en 1912 y, más concretamente, hasta la prolongación del servicio de tranvía entre Sóller i su puerto en 1913, Palma se convierte en el único nudo de la red ferroviaria ligado directamente a instalaciones portuarias, lo que le supuso aumentar su predominancia y funcionalidad dentro del sistema, en detrimento del resto, dependiente.

En realidad, aunque en muchos momentos se habló de promover el ferrocarril a otros puertos insulares distintos al de Palma, por distintos motivos dichos proyectos no se hicieron realidad y el modelo de relación ferrocarril-puerto sólo se desarrolló en beneficio de la capital, lo que le sirvió para ejercer un claro monopolio en el desarrollo de las funciones de importación/exportación por mar. Sin lugar a dudas, los puertos más afectados por tal política fueron los de Alcúdia o el de Felanitx, en cuyos *hinterlands* se había ampliado considerablemente la superficie cultivada, en el primer caso como consecuencia de la desecación de la albufera

Mapa 1
Esquema topológico de la red ferroviaria mallorquina.



- no parece justificada la construcción de la red ferroviaria mallorquina en forma de árbol, al menos en su etapa de desarrollo (1875-1921),

- respetando el interés del periodo antes citado en que el ferrocarril enlazara Palma con Inca, Manacor, Felanitx y Lluçmajor y en base a que estos resultan ser, en aquellos momentos, ejes de potencial teórico de interacción relevantes respecto al resto, el modelo ferroviario óptimo tendría que haberse configurado enlazando dichas poblaciones mediante un circuito mínimo de unos 125 kms, tal como se refleja en el mapa núm. 2.

La simulación de la red óptima para el periodo 1877-1930 señala la existencia de los mayores potenciales teóricos de interacción en torno a los municipios de mayor población (Cuadro núm. 1) y a las comarcas de mayor desarrollo agrícola, por lo que cabe pensar que, al no existir grandes impedimentos topográficos, la construcción de la

red ferroviaria en forma de circuito hubiese dado mayor funcionalidad al servicio y mejores condiciones para afrontar la cada vez mayor competencia de la carretera.

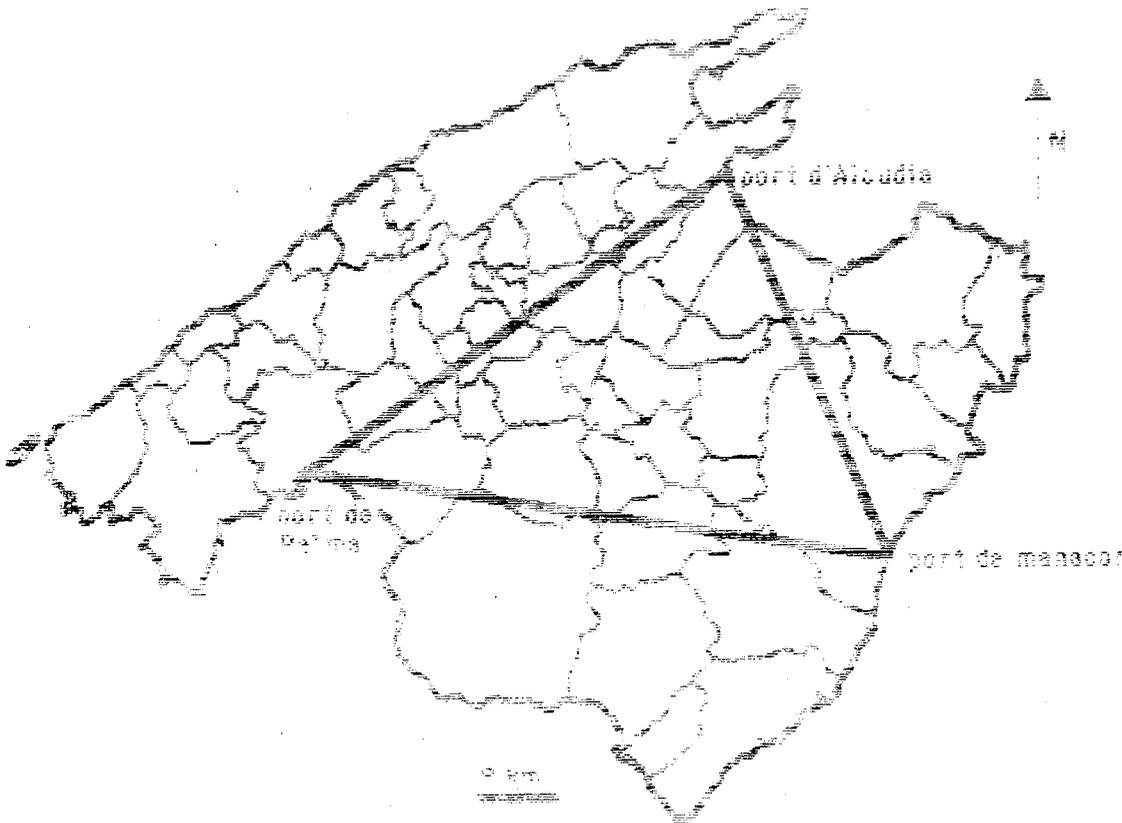
Cuadro n° 1. Municipios de mayor población y su peso en el conjunto insular en 1877, 1900 y 1930

Palma	Manacor	Felanitx	Inca	Lluçmajor	%	s/total
1877	58.224	14.929 ¹	11.018	6.823	8.858	43'33
1900	63.937	12.408	11.294	7.579	8.859	41'91
1930	88.262	15.721	11.666	10.398	9.890	50'31

1. Hasta 1892 Sant Llorenç no se independizó de Manacor.

Sin embargo, la construcción de una red ferroviaria de las características propuestas sólo hubiese tenido sentido rompiendo con el esquema de relación ferrocarril-puerto que tantas ventajas daba a Palma. En otras palabras, de poco hubiese servido construir una red ferroviaria descentralizada, man-

Mapa 3
Esquema lógico de complementación ferrocarril-puerto.



teniendo un modelo portuario altamente centralizador y sin tener en cuenta la dinámica del crecimiento urbano con tendencia a la macrocefalia. En este sentido, hay que pensar que cualquier intento para ensamblar con otros puertos el circuito ferroviario propuesto habría tenido dos claros aspirantes: el puerto de Alcúdia y el de Manacor o Felanitx. El triángulo conformado por estos tres puertos hubiese dado al territorio insular unas condiciones de accesibilidad más propicias para el desarrollo periférico. (Ver mapa núm. 3)

Un nuevo planteamiento, sin embargo, se tiene que hacer de los ferrocarriles mallorquines a partir de los años 30, como consecuencia de los cambios que se dan en la estructura de producción y de consumo insular. Concretamente hay que referirse al:

- importante desarrollo de la motorización y consecuente competencia de la carretera,
- incremento de las actividades no agrícolas.
- desarrollo turístico.

Con ello, el ferrocarril va perdiendo el monopolio que venía ejerciendo antes de generalizarse el proceso de motorización, al tiempo que va decreciendo la importancia de la actividad económica a la que se vinculó decididamente desde el principio: la agricultura.

Planteado el tema desde un punto de vista territorial se diría que el centro de la isla, básicamente agrícola, va perdiendo importancia, sustrayéndose la costa, donde se va desarrollando la actividad turística.

Estas circunstancias, que suponen para los Ferrocarriles de Mallorca entrar en un irreversible

círculo vicioso de sucesivos déficits de explotación, hacen que el Ferrocarril de Soller, ligado al mar y vinculado desde un principio al turismo, pueda funcionar con toda normalidad y con una cuenta de explotación saldada anualmente con beneficios. Como consecuencia de ello, la larga agonía de los Ferrocarriles de Mallorca ha pasado por una primera fase de puesta fuera de servicio de las ramales más deficitarias a partir de 1964 y venta de parte de su patrimonio, seguida de otra en la que la incertidumbre parece ser el preludio del desmantelamiento del único sector en servicio (Palma-Inca).

Conclusiones

El sobredimensionamiento de la red ferroviaria mallorquina fué más la consecuencia de una actitud inversionista de tipo especulativo de una época que la expresión o causa del desarrollo económico de la isla.

En términos generales, la implantación y desarrollo ferroviario supuso un considerable ahorro social y aumentar las disponibilidades de transporte interior.

El ferrocarril tuvo una clara vocación de transporte de productos agropecuarios y de viajeros, demostrando escasa capacidad de adaptación a las nuevas necesidades.

El ferrocarril sirvió para incrementar las desigualdades intermunicipales, dando especiales ventajas a Palma. La construcción de la red ferroviaria en forma de árbol, sin el desarrollo de ningún circuito y sin otro apoyo portuario que el de Palma explican los principales defectos del modelo territorial del ferrocarril mallorquín.

BIBLIOGRAFIA

- BRUNET ESTARELLES, P. J. (1982).- *Los ferrocarriles de la isla de Mallorca*. Tesis doctoral inédita.
- BRUNET ESTARELLES, P. J. (1985).- *Las implicaciones del ferrocarril en la economía turística*. XI Reunión de Estudios Regionales (AEER). Palma.
- BRUNET ESTARELLES, P. J. (1988).- *Simulación dinámica (1857-1981) de la interacción entre los centros urbanos de Baleares*. Aplicación de la teoría gravitacional. Treballs de Geografia, núm. 39. Dep. de Ciències de la Terra. UIB. Palma.
- ESTEBAN ALONSO, F. (1979).- *La política del transporte y los impactos de las inversiones en infraestructura en el desarrollo regional*. En: "Transporte y desarrollo regional en Andalucía". Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Sevilla. Sevilla.
- HAGGETT, P. (1976).- *Análisis locacional en la geografía humana*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona.
- HERNANDO COGOLLAR, J. (1979).- *El papel del transporte en el desarrollo regional*. En: "Transporte y desarrollo regional en Andalucía". Ob.cit.
- IZQUIERDO BARTOLOMÉ, R. (1979).- *La política de ferrocarriles y el desarrollo*. En: "Transporte y desarrollo regional en Andalucía". Ob.cit.

- LABASSE, J. (1973).- *La organización del espacio*. IEAL. Madrid.
- LÓPEZ ASIO, C. (1981).- *Análisis de la evaluación de los efectos indirectos del impacto de una infraestructura del transporte en el desarrollo regional*. Rev. Ciudad y Territorio. IEAL. Madrid.
- LÓPEZ MARTÍN, A.; AZPEITIA CALVIN, J. (1982).- *Influencia de las infraestructuras de transporte en el desarrollo regional*. Rev. Ciudad y Territorio IEAL. Madrid.
- MARTÍNEZ, M. E. (1979).- *Transporte y desarrollo económico. Experiencias mundiales*. En: "Transporte y desarrollo regional en Andalucía". Ob. cit.
- PLASSARD, F (1979).- *Efectos de la infraestructura de las comunicaciones en el desarrollo regional*. En: "Transporte y desarrollo regional en Andalucía". Ob. cit.
- POTRYKOWSKI, M.; TAYLOR, Z. (1984).- *Geografía del transporte*. Ed. Ariel. Barcelona.
- TAAFFE, E. J.; MORILL, R. L.; GOULD, P. R. (1963).- *Transport expansion in underdeveloped Countries: a comparative analysis*. Geographical Review, núm. 53.