

JOSÉ ENRIQUE PITARCH ARCHELÓS

## COMUNICACIONES Y DESARROLLO

Las infraestructuras de transporte inciden directamente sobre el modelo de desarrollo pero, a su vez, el modelo de desarrollo, o mejor dicho, las expectativas de desarrollo, condicionan la red de infraestructuras. En el caso de la comarca, el eje Norte-Sur del Jiloca aglutina las mayores poblaciones y la mayor actividad productiva, con unas áreas de influencia decreciente a medida que aumenta la distancia al citado eje.

Siguiendo la división que realiza el cruce de la N-234 con la N-211, los dos cuadrantes situados al Sur de la N-211 tienen una menor concentración de núcleos y unas menores expectativas de desarrollo con respecto a los situados al Norte y, por supuesto, menor a medida que nos alejamos de los ejes principales de comunicación. Hay que destacar que el eje del Jiloca constituye una isla, en lo que se refiere a expectativas de desarrollo, dentro del contexto de área deprimida en el que se puede englobar la mayor parte de la provincia de Teruel.

La importancia del eje Este-Oeste que supone la N-211, es mayor en cuanto a la compartimentación del territorio que en cuanto a su función de vía de comunicación, llegando a separar dos zonas de influencia dentro de la comarca, con sus correspondientes capitalidades: al norte Calamocha y al sur Monreal del Campo, aunque eso sí, ambas capitales localizadas sobre el eje del Jiloca.

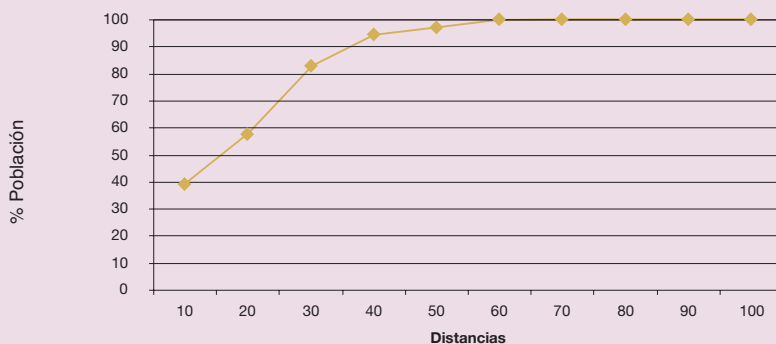
A partir de la matriz de distancias (tabla 1) se puede tener una primera aproximación sobre la accesibilidad entre los diferentes pueblos de la Comarca. Si bien es cierto que una mayor precisión a la hora de establecer este parámetro debería tener en cuenta otros factores, como las características de la propia carretera (trazado, estado del firme, señalización, tipología del tráfico), lo que permitiría definir tiempos de recorrido.



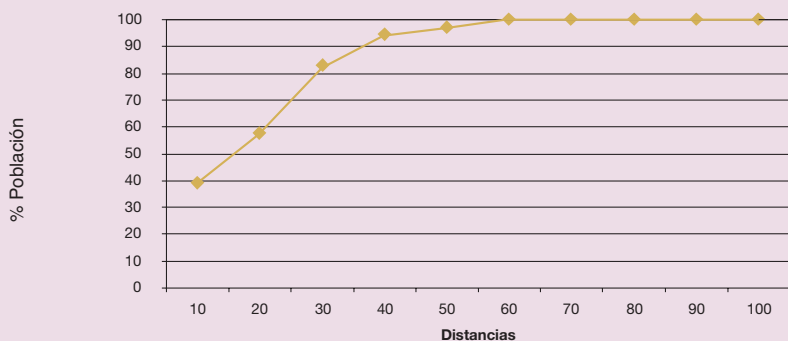
		DISTANCIA MÁXIMA (KM)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
MONREAL DEL CAMPO	NÚCLEOS	PARCIAL	1	9	6	8	3	5	4	3	1	0
		ACUMULADO	1	10	16	24	27	32	36	39	40	40
	HABITANTES	PARCIAL	2.301	3.567	4.706	2.088	656	305	157	264	84	0
		ACUMULADO	2.301	5.868	10.574	12.662	13.318	13.623	13.780	14.044	14.128	14.128
		% PARCIAL	16,29%	25,25%	33,31%	14,78%	4,64%	2,16%	1,11%	1,87%	0,59%	0,00%
		% ACUMULADO	16,29%	41,53%	74,84%	89,62%	94,27%	96,43%	97,54%	99,41%	100%	100%

CALAMOCHA	NÚCLEOS	PARCIAL	3	8	9	11	5	4	0	0	0	0
		ACUMULADO	3	11	20	31	36	40	40	40	40	40
	HABITANTES	PARCIAL	5.498	2.597	3.580	1.683	351	419	0	0	0	
		ACUMULADO	5.498	8.095	11.675	13.358	13.709	14.128	14.128	14.128	14.128	14.128
		% PARCIAL	38,92%	18,38%	25,34%	11,91%	2,48%	2,97%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
		% ACUMULADO	38,92%	57,30%	82,64%	94,55%	97,03%	100%	100%	100%	100%	100%

### DISTRIBUCIÓN ACCESIBILIDAD DE POBLACIÓN A MONREAL



### DISTRIBUCIÓN ACCESIBILIDAD DE POBLACIÓN A CALAMOCHA



Uno de los factores que inciden sobre la accesibilidad, es el propio paisaje. Es fácil ver como los valles de los ríos sirven como ejes a través de los que se han desarrollado las comunicaciones desde tiempos históricos (Valles del Jiloca, Huerva y Aguasvivas) o como las zonas montañosas dificultan la red de comunicaciones (Sierras de Lidón, Cucalón, Pelarda y Oriche).

Además, también hay una cierta relación entre paisaje y condiciones climáticas, que a su vez están relacionadas con productividad agrícola y condiciones de habitabilidad. Por todo ello, al coincidir condiciones de montaña con zonas de tendencia a escaso desarrollo, las infraestructuras no harán sino reflejar este hecho, conectando asentamientos de escasa entidad poblacional y productiva, salvo en casos puntuales.

### Posibilidades de desarrollo y comunicaciones

Existe una interdependencia entre sistema de transporte y sistema de actividad, pero debería existir una proporción entre la infraestructura que va a ser utilizada y la demanda derivada del resto de sistemas que pueden posibilitar el desarrollo, puesto que de lo contrario se tendría unas infraestructuras sobredimensionadas. El caso contrario produciría cuellos de botella y colapsos.



Viejos y nuevos caminos.  
Puente antiguo de *Entrambas-aguas*,  
en Luco, junto al del ferrocarril

Hay que tener en cuenta los tres tipos de infraestructuras que inciden sobre el desarrollo; entre ellas una, las comunicaciones, posibilitan la conexión entre las otras dos: las infraestructuras de asentamiento y de producción; pero si no se dan estas otras infraestructuras, las comunicaciones, por sí solas, no va a generar desarrollo.

Las infraestructuras de transportes son necesarias para el desarrollo, pero no son suficientes para generar este desarrollo. Las infraestructuras pueden jugar un papel en el desarrollo si existe una serie de actuaciones planificadas para un fin concreto.

a) *Comunicaciones y turismo*. A partir del estudio realizado por IDEART (2001), se pone de manifiesto que un 42% de los turistas que acuden a la zona opinan que las comunicaciones son malas o muy malas. Los otros aspectos que deman-

dan los turistas son, según orden de importancia: más promoción, señalar mejor los lugares de interés en las carreteras, dar valor al patrimonio natural, dar valor al patrimonio cultural, dar valor al patrimonio arquitectónico y artístico y equilibrar la oferta de servicios en la zona. La calidad de las comunicaciones se sitúa en segundo lugar.

Dado que unas buenas comunicaciones inciden sobre la accesibilidad al territorio, y que ésta es fundamental para la promoción del mismo, se daría una sinergia de refuerzo en la promoción turística del territorio con unas mejores comunicaciones, además de situar elementos informativos en las propias vías.

Se deberían potenciar las comunicaciones a partir de los grandes ejes viarios, ya que la mayor parte de los visitantes (83%) proceden de grandes ciudades (Valencia, Bilbao, Zaragoza, Barcelona, Madrid), utilizando como medio de transporte el vehículo particular. El elemento más conocido es la Laguna de Gallocanta, siendo muy apreciados los propios pueblos. Otras rutas y destinos son menos frecuentados, unos por desconocimiento y otros por dificultad de acceso.

b) *Comunicaciones e industria.* Los polígonos industriales ubicados dentro de la Comarca son relativamente escasos, con centros situados en Calamocha, Monreal del Campo y Fuentes Claras y que, en cualquier caso, cuentan con las infraestructuras suficientes para dar salida a lo producido.



Industria y comunicaciones: el matadero de Oscar Mayer, en Calamocha, al pie de la carretera nacional

No resulta previsible que la mejora de las infraestructuras de transporte vaya a condicionar un desarrollo de la industria en la comarca. No obstante, una mejora de los ejes principales, especialmente el Norte-Sur, es necesaria, dado el elevado uso que de ella se hace por parte de transportes pesados por carretera.

La construcción en Zaragoza de la Plataforma Logística y la finalización del AVE por Calatayud son dos eventos que van a incidir todavía más en la utilización del eje Norte-Sur, tanto por carretera como por ferrocarril, por lo que son previsibles mejoras en ambas vías. La mejora de estas vías puede favorecer la ubicación de industrias complementarias en la comarca, aunque pueden darse con más facilidad en zonas más próximas a Zaragoza y Calatayud.

En definitiva, lo que se pretende con la mejora del eje Norte-Sur va a ser la disminución de tiempos de transporte desde el Levante. Así, las industrias que se creen lo harán, en gran medida, ligadas a esta filosofía y serán, probablemente, escasas. Caso aparte, merece mencionarse el desarrollo de Herrera de Los Navarros, ya prácticamente volcada hacia Belchite. En este caso, debería aprovecharse el impulso que este núcleo está provocando e intentar, mediante una mejora de las comunicaciones, la penetración de su influencia hacia el interior de la Comarca del Jiloca.

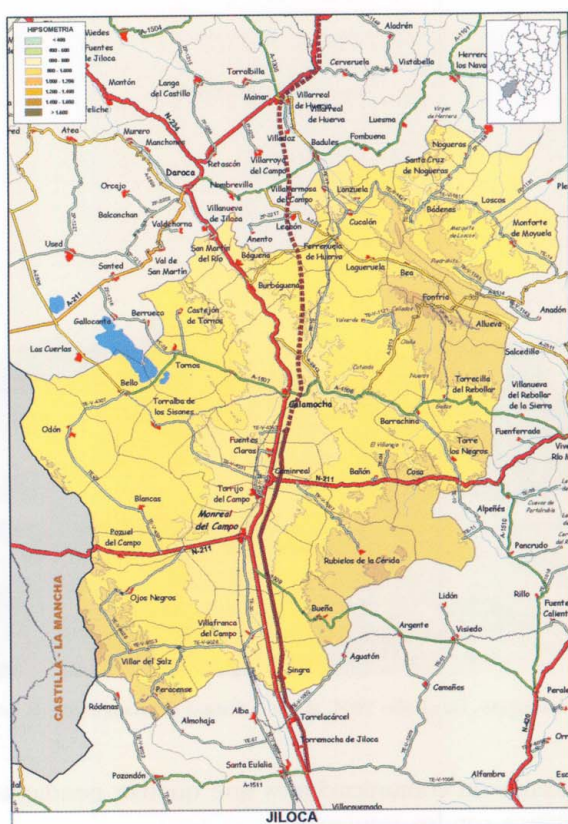
c) *Comunicaciones y sostenimiento de la población.* Aparte de la relación coste/beneficio de algunas infraestructuras, hay que contemplar a las mismas desde su carácter necesario, tanto desde el punto de vista del desarrollo como desde su punto de vista social. No obstante el análisis del coste de las infraestructuras debe contemplarse también con el ahorro que suponen sobre algunos de los servicios que posibilitan.

La comarcalización no es sino un proceso en el que se pretende optimizar los recursos del territorio para dar un mejor servicio a la población. En este caso, es crítica la accesibilidad a estos recursos y servicios y, para ello, es fundamental contar con unas buenas comunicaciones. Hay que insistir en que para dar funcionalidad a los pueblos no bastará en este caso con mejorar la propia infraestructura, sino la habilitación de los servicios o sistemas de servicios que permitan a la población vivir en sus respectivos pueblos con las garantías suficientes de acceso a los servicios asistenciales.

Al contemplar la evolución de la población se hace evidente en qué puntos son más necesarios reforzar estos servicios. Igualmente, algunas pautas de comportamiento de la población quedan explicadas al relacionar la variable de evolución de población con otras como comunicaciones, *báncaps* de desarrollo o áreas socioeconómicas.

Relativo a las infraestructuras de transporte, habría que investigar si por encima de un nivel básico de infraestructuras, que supongan un nivel básico de accesibilidad potencial, una oferta mínima de recursos, etc., la creación de nuevas infraestructuras posibilitaría un mayor desarrollo o, cuanto menos, una mejora de calidad de vida sustancial.

Otro aspecto a considerar es la influencia del desarrollo de comarcas limítrofes y la relación de periferia de algunas zonas de la Comarca del Jiloca. Una mejora en las comunicaciones externas ejercería una atracción de la población hacia los polos de mayor desarrollo y la pérdida de identidad de la propia Comarca. Esto podría ocurrir, sobre todo, hacia las comarcas de Belchite, Teruel y Calatayud.



Mapa de la Comarca del Jiloca y su situación respecto a los principales ejes de comunicación

## Proyectos pendientes

A lo largo de este capítulo dedicado a las comunicaciones, se ha puesto de manifiesto la necesidad de la mejora de las infraestructuras de comunicaciones para adaptarlas a las nuevas necesidades de desarrollo, tanto interno, para la mejora de servicios y de accesibilidad a las cabeceras de comarca, como herramienta para la promoción del territorio.

Ante la mejora de las comunicaciones en la Comunidad Autónoma de Aragón, con la apertura de la línea del AVE y la creación de la Plataforma Logística en Zaragoza, hay que reaccionar estableciendo ejes secundarios de comunicación que aprovechen los nuevos flujos que se generarán, no sólo en el transporte, sino también en la industria y servicios.

Para la consolidación de la identidad de la comarca va a ser necesario consolidar la población, para lo que el diseño de infraestructuras y servicios debe dar respuesta a las tensiones que se pueden dar en la periferia de la Comarca del Jiloca.



Accidente en «Entrambasaguas». En el año 1904, al poco tiempo de inaugurarse la línea Calatayud-Teruel.

Los proyectos básicos de comunicaciones que quedan pendientes de desarrollar dentro de la Comarca son los siguientes:

- Continuación de la *Autovía Mudéjar*
- Mejora de la Línea de ferrocarril Teruel-Zaragoza
- Acondicionamiento y reapertura de la línea de ferrocarril Caminreal-Calatayud

De los listados, los dos primeros ya se han desarrollado en alguna medida en el texto anterior. A continuación, se comentan algunos aspectos sobre la línea de ferrocarril Caminreal-Calatayud. Esta línea se cerró en 1985, sufriendo desde entonces un deterioro continuo de los elementos que componen sus instalaciones. No obstante, su trazado es básicamente apto para la instalación de un servicio con velocidad de 160 Km./h. La reapertura de esta vía influiría directamente sobre una población de 64.572 habitantes distribuidos en 27 poblaciones (10 de la Comarca del Jiloca) entre Teruel y Calatayud.

El área de influencia que supondría la reapertura de esta vía afectaría, en primera instancia, a Madrid-Cataluña-Comunidad Valenciana y en segundo lugar al resto del territorio del país. En ese primer nivel de influencia, se vería afectado positivamente el AVE, tanto desde el punto de vista de rentabilidad social como económico. En cuanto a la mejora de comunicaciones, el escenario actual supone una inversión de tiempo entre Teruel y Madrid de 3 horas y 45 minutos, que se vería reducido a 2



horas y 20 minutos (incluyendo 10 minutos de transbordo en Calatayud). Estos tiempos, junto con la puesta en servicio de 4 viajes de ida y 4 de vuelta, permitiría ir y volver a Madrid en el día. En cuanto a costes, un estudio realizado en el año 2000 estimó una inversión necesaria de 5.805 millones de pesetas para su reapertura, con un complemento de 1.516 millones de pesetas para electrificar la línea.

Otra serie de proyectos de mejora o ampliación de la red de comunicaciones también serían posibles, no obstante, la incidencia sobre el desarrollo sería de mucha menor entidad, y sus efectos de orden local.

**COMPANIA DEL  
FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGON**

El jueves próximo, día 21, se abre

**SUSCRIPCION PUBLICA**

de 80.000 obligaciones hipotecarias, de 100 pesetas cada una, emitidas por la COMPANIA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGON, con la denominación de

**OBLIGACIONES 1.ª HIPOTECA, DE CAMINREAL A ZARAGOZA**

Interés anual: 5 por 100, pagadero por trimestres vencidos en 15 de Marzo, 15 de Junio, 15 de Septiembre y 15 de Diciembre. El primer cupón a pagar es el de 15 de Diciembre próximo.

Con el fin de construir la línea de Caminreal a Zaragoza (116 kms.), subvencionada por el Estado con pesetas 31.411.700, se han creado dichas obligaciones, que se ceden al

**TIPO DE 96 POR 100**

La suscripción se efectuará a título irreducible, pagándose al suscribir el importe de los títulos solicitados, y cerrándose en el momento de cubrirse.

Un importante grupo bancario, constituido por los Bancos URQUIJO, DE BILBAO, DE VIZCAYA, INTERNACIONAL DE INDUSTRIA Y COMERCIO, SOCIEDAD ANÓNIMA ARNUS-GARI e HISPANO COLONIAL, han tomado en firme los 80.000 títulos indicados.

---

**PUNTOS DE SUSCRIPCION**

**MADRID:** Banco Urquijo, Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya y Banco Internacional de Industria y Comercio.

**BARCELONA:** Sociedad anónima Arnus-Gari, Banco Hispano Colonial, Banco Urquijo Catalán, Banco de Bilbao y Banco de Vizcaya.

**BILBAO:** Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya y Banco Urquijo Vascongado.

**VALENCIA:** Banco de Bilbao y Banco de Vizcaya.

**ZARAGOZA:** Banco de Bilbao.

---

La COMPANIA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGON tiene un capital de 20.000.000 de pesetas, y explota el ferrocarril de Calatayud a Sagunto y el puerto del Grao de Valencia, por Teruel y Huesca (299 kms.). Solamente tiene en circulación 18.310 obligaciones de 500 pesetas, con interés de 4 por 100.

Durante el último quinquenio, la explotación del ferrocarril presenta excelentes resultados, y desde 1912 a 1926, ambos inclusive, los productos pasaron de 8.42 millones de pesetas a 5.69; los gastos, de 5.22 a 5.25; las cargas financieras, de 400.300 pesetas a 281.984; los beneficios, de 2.61 millones a 1.835 y el dividendo de las acciones ordinarias y privilegiadas, del 8 al 16 por 100. Estos beneficios, más los que sistemáticamente se le reparten de la línea de Caminreal a Zaragoza, permiten una buena tasa de reparto y la anualidad que devuelve la deuda social.

Anuncio de la suscripción por la construcción del ferrocarril Caminreal-Zaragoza. Año 1927

## BIBLIOGRAFÍA

- ADRI (1996): *Estudio global de las comarcas de Daroca y Calamocha*. Inédito
- CREA (1995): *Autovía Jaca Pamplona. Efectos socio-económicos. Documento de síntesis*. 101 pp.
- DAUGSON HISPANA (2000): *Estudio previo de actuaciones de mejora en las relaciones ferroviarias Soria-Calatayud y Teruel-Calatayud para su integración en los servicios AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona*. Excmo. Ayto. de Calatayud. Inédito.
- DEPARTAMENTO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1995): *Plan general de carreteras de Aragón (1994-2003)*. Gobierno de Aragón. 123 pp.
- GÓMEZ OREA, D. (1985): *El espacio rural en la ordenación del territorio*. Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios. 539 pp.
- IDEART (2001): *Plan de Desarrollo y señalización turística de la Comarca del Jiloca*. Inédito.
- MOPU (1981): *Análisis territorial. Definición de un sistema nodal de referencia*. CEOTMA. Serie monografías nº 5. 259 pp.

