

## 1.1. INTRODUCCIÓN



Delegación de Economía, Fomento y Contratación  
Oficina de Análisis Económico y Evaluación Presupuestaria



Departamento de Urbanística  
y Ordenación del Territorio  
Laboratorio de Urbanismo

### 1.1.1. Objeto del Estudio: El valor de las carreteras provinciales

Las carreteras son un **elemento territorial de primer orden**. Como vías de transporte y comunicación constituyen, en analogía organicista, el sistema circulatorio y nervioso del organismo territorial. Han posibilitado y posibilitan, a lo largo del tiempo, todo tipo de relaciones entre las poblaciones asentadas en el mismo, y han venido a resolver, prácticamente en el último siglo y medio, los tradicionales aislamiento y falta de acceso y conexión de nuestros agrestes territorios.

Su misión fundamental: el **dotar de acceso a la población**, en condiciones adecuadas de confort y seguridad, al trabajo, a los bienes y los servicios distribuidos por el todo el territorio. Así, desde el punto de vista de la administración pública, la red de carreteras se configura pues como un servicio público que ha de ser prestado, por su parte, para garantizar la libre circulación de los ciudadanos y la accesibilidad territorial (Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía). Por ello, su carencia o insuficiencia actúan como factores condicionantes del desarrollo social y económico, al someter a la población al aislamiento y a la privación de potenciales bienes y servicios.

Las carreteras han sido fruto de las relaciones entre las poblaciones, de ahí que carreteras y ciudades compartan un origen común y un progreso equivalente. Estas han sido pues, desde siempre, **elementos que han impulsado el desarrollo económico**, al facilitar los intercambios comerciales, y que además han mejorado la calidad de vida de la población al posibilitar, en los entornos urbanos, metropolitanos y rurales, su acceso al trabajo, a diferentes bienes, y al amplio abanico de servicios y equipamientos imprescindibles en nuestra sociedad de hoy: sanitarios, docentes, asistenciales, administrativos, institucionales, políticos, religiosos, comerciales, etc. Desde una lógica colonial han funcionado, históricamente, como elementos de apropiación del territorio, instrumentos desde los que posibilitar una explotación del mismo e imponer el orden y la dominación desde una metrópoli colonial. Posteriormente, han permitido la **construcción territorial** desde un orden nacional, que ha impuesto estas relaciones de poder desde la capital del reino y del estado, y ultimadamente con la estructura política democrática, desde la capital regional. Serán estos los elementos a través de los que poder establecer las relaciones e intervenciones políticas, administrativas, sociales, etc. La **conexión prioritaria sucesivamente con los centros del poder político estatal, regional y provincial**, dará lugar a las tradicionales configuraciones radiales de las redes viarias, que se irán mallando más tarde. Serán así, los enlaces hacia y desde estas centralidades políticas, las vías más relevantes en las jerarquías viarias, como se mostrará más adelante.

La **lógica de las redes viarias** viene determinada, pues, por tales conexiones privilegiadas vin-

culadas a la organización política territorial, de ahí que, hoy en día, haya tres redes viarias en nuestro territorio correspondientes a las tres administraciones públicas territoriales existentes: estatal, autonómica y provincial, que vienen a focalizar sus conexiones en las capitales nacional, regional y provincial respectivamente. La red estatal, concebida para posibilitar las relaciones interregionales, nacionales e internacionales, está conformada en su mayor parte por autovías y por carreteras convencionales -en gran parte en proceso de conversión en autovías-; la red autonómica concebida para posibilitar las relaciones intrarregionales y supra-provinciales conformada, en menor medida, por vías de alta capacidad y por carreteras convencionales; y la **red provincial** definida para favorecer las relaciones y el acceso en el interior de la provincia, de **carácter más capilar y difuso**, y con un servicio más próximo a la población asentada en su territorio. De su calidad dependerá, en última instancia, la calidad de vida de la misma que habrá de desplazarse para poder satisfacer sus necesidades, etc. (Ver Plano 1), (Figura 1).



Figura 1.  
Vista del acceso al pueblo de Montillana sobre la carretera GR-4405

