

Ante la cumbre Hispano-Lusa de Huelva la AIF lanza su propuesta de reactivación del eje ferroviario Faro-Huelva

El Tren del Sur: Una propuesta pragmática para coser la herida entre Huelva y el Algarve

Existe una anomalía en el mapa del suroeste europeo que desafía toda lógica geográfica y humana. Si uno mira desde el aire la línea de costa que une el Algarve portugués con la costa de Huelva, no ve fronteras. Ve una continuidad urbana, un ecosistema compartido de marismas y playas, y un flujo incesante de personas que van y vienen. Sin embargo, al llegar al río Guadiana, la realidad ferroviaria impone un muro invisible. Mientras que entre Faro y Vila Real de Santo António circulan hoy 13 servicios diarios de tren, al otro lado del río, el silencio de las vías muertas reina desde 1987.

Hace casi cuatro décadas, se cerró la línea Huelva-Ayamonte con equívocos criterios de rentabilidad económica que hoy, en plena emergencia climática y con una realidad demográfica radicalmente distinta, resultan obsoletos. Esa línea, bajo modernos criterios de explotación, daría ahora unos grandes resultados. Véase, por ejemplo, la resurrección de la línea Lleida-la Pobra de Segur doblando la cifra de viajeros con relación a los tiempos de Renfe, y todo ello con una moderada inversión.

Desde la Alianza Ibérica por el Ferrocarril, creemos que ha llegado el momento de corregir ese error histórico. Pero no desde la nostalgia, sino desde el pragmatismo técnico y la ambición de futuro. Proponemos el restablecimiento del servicio ferroviario entre Faro y Huelva, no como un sueño lejano de Alta Velocidad, sino como una infraestructura de proximidad, útil y viable.

La falacia de la falta de demanda

Uno de los argumentos recurrentes para postergar esta conexión es la supuesta falta de masa crítica. Los datos, sin embargo, dicen lo contrario. El área de influencia directa de este corredor —abarcando **Faro, Olhão, Tavira, Vila Real, Ayamonte, Lepe, Cartaya, Gibraleón y Huelva**— suma una población estable de casi **400.000 habitantes**. Si a esto le añadimos la población flotante turística, que triplica estas cifras en temporada alta, estamos ante una de las conurbaciones lineales más potentes de la Península. Llegando a Huelva **se garantiza la conexión con Sevilla** y el resto de España.

La AIF ha realizado una estimación de demanda aplicando ratios de movilidad estándar en zonas de fuerte atractivo turístico (10 viajes en transporte público por habitante y año). Los resultados son contundentes: una línea bien planteada, competitiva en tiempos y frecuencias, tiene un **potencial de captación de hasta 4 millones de viajeros anuales**. Incluso en un escenario conservador, propio del inicio del servicio, hablaríamos de **superar el millón de pasajeros el primer año**. Estas cifras no solo justifican la inversión; exigen una solución de doble vía electrificada desde el primer día.

Actualmente, esta demanda está secuestrada por el vehículo privado y una autovía A-49 a menudo saturada, o bien disuadida por un servicio de autobús que, aunque digno, no puede competir en tiempos ni confort con el ferrocarril moderno.

Una propuesta técnica viable: la "Vía de Gibraleón"

Sabemos que proponer infraestructuras en zonas sensibles como el litoral onubense requiere responsabilidad. Durante años, se han dibujado en mapas líneas rectas que atraviesan las marismas o intentan cruzar el río Odiel por el sur, propuestas que chocan frontalmente con la legislación ambiental (Paraje Natural Marismas del Odiel) y la complejidad técnica de nuevos puentes sobre la ría.

Por ello, nuestra propuesta huye de la faraónica ingeniería imposible y abraza el sentido común. Proponemos recuperar y **modernizar el trazado histórico por el interior, la ruta Ayamonte – Lepe – Gibraleón – Huelva**.

¿Por qué esta opción es la ganadora?

Sortea el bloqueo ambiental. Al conectar con la red general en **Gibraleón**, el tren entra a Huelva desde Ayamonte por el norte, aprovechando el pasillo ferroviario ya existente. Esto evita la necesidad de construir un nuevo y costoso puente sobre la ría del Odiel entre Corrales y Huelva, salvando las marismas y agilizando años de tramitación ambiental.

Facilidad de implantación: Gran parte de la plataforma entre Ayamonte y Gibraleón es de titularidad pública (antiguo trazado). Aunque requiere construir una plataforma nueva para las cargas y velocidades actuales, no se parte de cero en cuanto a expropiaciones.

Vertebración real: Esta ruta devuelve el tren a poblaciones clave como **Lepe** (29.000 habitantes) y **Cartaya** (21.000), núcleos que hoy dependen exclusivamente de la carretera.

Somos conscientes de que esta ruta aleja la estación de núcleos costeros estrictos como Punta Umbría o el centro de Isla Cristina, pero la intermodalidad y la velocidad de ejecución deben primar. Es preferible un tren real en 5 años pasando por Lepe, que un tren imaginario por la costa dentro de 20 años que nunca superará la Declaración de Impacto Ambiental.

El modelo de servicio: Regional Exprés

No pedimos un AVE que pase de largo a 300 km/h dejando una estela de polvo en nuestros pueblos. Pedimos una línea convencional con altas prestaciones allá donde sea posible (velocidad máxima de 160-200 km/h) que permita un tráfico mixto. **Imaginamos un servicio con 10 a 12 frecuencias diarias por sentido, cadenciadas, que permitan ir de Huelva a Faro en aproximadamente 1 hora y 45 minutos.**

Este tiempo de viaje es enormemente competitivo. Permite a un estudiante de Ayamonte ir a la Universidad de Huelva y volver en el día. Permite a un turista aterrizar en el Aeropuerto de Faro y estar cenando en la Plaza de las Monjas de Huelva sin alquilar coche. Permite a un trabajador de Cartaya desplazarse al Algarve. Es, en definitiva, hacer Europa.

El reto del Guadiana y la voluntad política

Queda una pieza clave en este puzzle: el cruce del río Guadiana. Actualmente, el Puente Internacional es solo carretero. La conexión ferroviaria exige un **nuevo viaducto entre Ayamonte y la orilla portuguesa en Vila Real**. Esta es la obra de ingeniería más relevante del proyecto y donde los gobiernos de España y Portugal deben demostrar su altura de miras.

La Unión Europea, a través del mecanismo "Conectar Europa" (CEF), tiene fondos para cerrar estos eslabones perdidos en el Corredor Atlántico. No hay excusas financieras, solo falta dar prioridad política. Aprovechando que Portugal avanza en la modernización de la línea del Algarve y muestra interés en la conexión con Andalucía, España debe recoger el guante y licitar de inmediato el Estudio Informativo de este tramo transfronterizo.

Conclusión

El restablecimiento de la línea férrea Faro-Huelva no es un capricho localista. Es una necesidad estratégica para la descarbonización del transporte en el sur de la Península Ibérica. Es una herramienta de cohesión social para una región que comparte cultura, economía y turismo, pero que vive de espaldas en materia de movilidad.

Tenemos la demanda (4 millones de viajeros potenciales), tenemos el trazado viable (ía Gibraleón) y tenemos la oportunidad de financiación europea. Solo falta la decisión de poner los raíles. Desde la Alianza Ibérica por el Ferrocarril, invitamos a la sociedad civil, a los ayuntamientos y a las administraciones a subirse a este tren. No dejemos pasar otros 40 años.

Más información

info@alianzaferrocarril.org

Tel +34 624 34 41 40