

**HORIZONTE XXI:
PROPUESTAS DE ACTUACIÓN Y ADECUACIÓN
DEL FERROCARRIL EN ALMERÍA
DOCUMENTO DE TRABAJO**



ASAFAL
Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería.
- 2002 -

SUMARIO

[Presentación y objetivos](#) | [La conexión de Almería con el Arco Mediterráneo](#)
[La necesaria modernización de la relación ferroviaria con Madrid](#)
[Creación de la red de cercanías del Bajo Andarax](#) | [El Corredor Transversal Andaluz](#)
[El transporte de mercancías por ferrocarril, una alternativa con futuro](#)
[La conexión ferroviaria Puerto y Ciudad](#) | [El soterramiento del ferrocarril en Almería](#)
[Almería necesita el Tranvía](#) | [Ferrocarriles en Almería: Historia y Patrimonio](#)
[Conclusiones](#)
[Ficha técnica](#)

PRESENTACIÓN Y OBJETIVOS

La Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería (ASAFAL) pretende, con este documento, hacer una reflexión pública del debate sobre el futuro inmediato del ferrocarril en la provincia de Almería. Para ASAFAL el ferrocarril no crea barreras, muy al contrario, el ferrocarril es en la actualidad un símbolo de desarrollo económico y un elemento fundamental para una equilibrada y eficaz articulación del territorio. Sin embargo, en materia ferroviaria, se están presentando una serie de propuestas a la sociedad almeriense que son claramente insuficientes y que, además, están siendo objeto de manipulaciones políticas.

Nuestros planteamientos surgen del sentido común y buscan la efectiva y real complementariedad e intermodalidad de todos los sistemas de transporte. Esto debería de traducirse en la puesta en marcha de un eficaz servicio de transporte colectivo adecuado al crecimiento constante que está experimentando la sociedad almeriense. Entre los objetivos de esta propuesta está el proporcionar una herramienta lo más completa posible para la discusión y el debate. De esta manera, buscamos matizar una serie de convencionalismos e inexactitudes que se dan por sentado y que no se corresponden con la realidad, en lo que a ferrocarriles se refiere. Creemos que el ferrocarril —la dotación adecuada de un ferrocarril moderno y eficaz— es una solución y no un problema, como así parece que se plantea desde ciertos foros de discusión. En los epígrafes que siguen, ASAFAL da a conocer sus propuestas, en la seguridad de que son perfectamente asumibles por todos los grupos políticos y representantes de la sociedad almeriense, para así hacer causa común de una demanda que debería aunar voluntades: la mejora y adecuación del ferrocarril a las nuevas necesidades y demandas de la provincia de Almería.

Presentamos a continuación nueve aspectos del ferrocarril que son candente actualidad en la provincia. ASAFAL cree tener suficientes elementos de juicio y se siente conocedora de los temas para ofrecerlos como solución de futuro a la sociedad almeriense. Desde el profusamente debatido trazado del corredor mediterráneo, hasta la amplia discusión generada por el soterramiento del ferrocarril a su paso por la ciudad de Almería, pasando por las necesidades de mejoras urgentes en el corredor transversal andaluz o en la relación con Madrid. Además, planteamos las potencialidades de una red de cercanías en el Bajo Andarax, insistimos en la necesidad de poner en marcha la conexión ferroviaria puerto-ciudad y hablamos de la ineludible necesidad de traer el tranvía a nuestra ciudad, tal y como se está planteando actualmente en numerosas ciudades españolas. Por último, no olvidamos la relevancia social y cultural que han tenido los cien años de historia ferroviaria en nuestra provincia, profundamente asociada al pasado minero que ha llegado hasta nosotros en múltiples formatos: edificios históricos, espacios singulares,

trazados ferroviarios en desuso, instalaciones de carga y descarga, acervo cultural, etc. Este rico bagaje nos impulsa a proponer la creación de un museo del ferrocarril y la minería en el bello edificio histórico de la estación de ferrocarril de Almería.

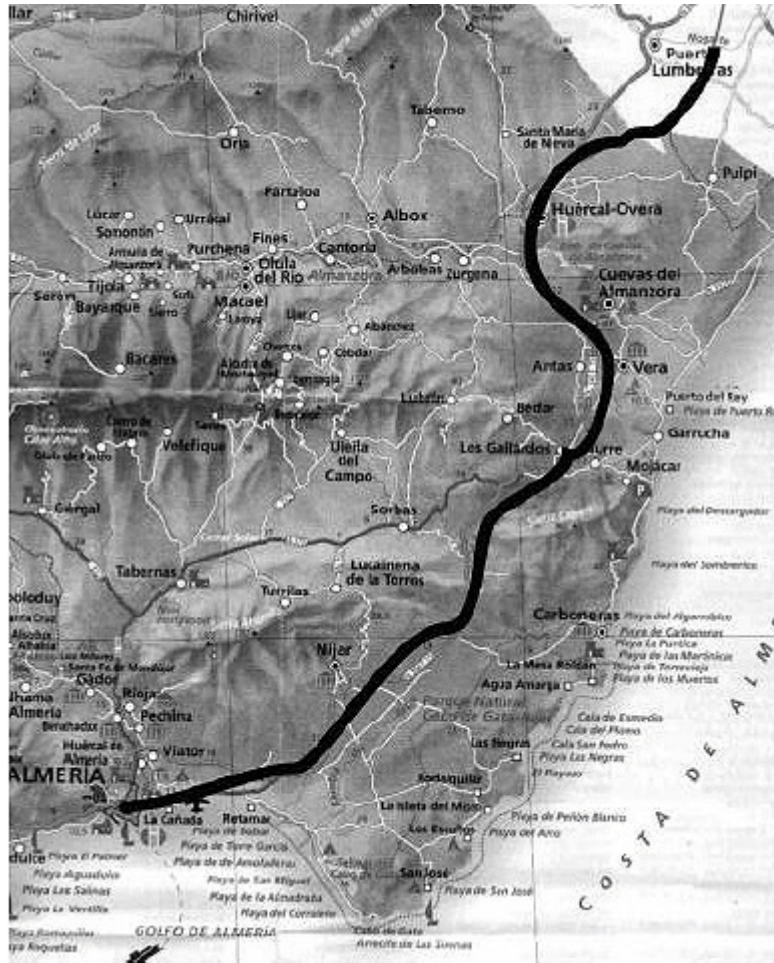
No se trata de demandas quiméricas, muy al contrario, conocemos que la inversión en modernas infraestructuras del transporte es costosa y necesita de una profunda y sólida reflexión sobre las opciones más adecuadas para ser llevada adelante. Desde ASAFAL proponemos que su diseño se haga, no bajo espurios intereses, sino con la conciencia de que los planteamientos de ahora serán la herramienta de trabajo de los próximos años. La herencia que entreguemos a las generaciones venideras debe tener a un ferrocarril moderno y eficaz como protagonista. De nosotros depende que así sea.

LA CONEXIÓN DE ALMERÍA CON EL ARCO MEDITERRÁNEO

Esta idea de la conexión ferroviaria de Almería con el Levante no es nueva, ya que constituye una de las principales aspiraciones de Almería en materia de comunicación desde los comienzos de la implantación del ferrocarril en España. Ya en los últimos años del siglo XIX la prensa de la época se hizo eco en numerosas ocasiones del proyecto de conexión ferroviaria de Almería con Lorca a través de Níjar, Garrucha, Vera y Huércal Overa, que estuvo impulsado por el importante empresario ferroviario Jorge Loring. A pesar de las negociaciones y movilizaciones ciudadanas no se llegó a construir, pero los almerienses nunca hemos dejado de reivindicar este Corredor Mediterráneo. No sólo por sentido común, sino también como símbolo de desarrollo y articulación de nuestro territorio.

Ha pasado más de un siglo y desde ASAFAL creemos que ha llegado ya el momento de que el sueño de toda su población sea una realidad. La propuesta concreta que hacemos consiste en elaborar desde Almería un proyecto cuya única opción de conexión pase por Vera y Huércal Overa para enlazar, a través de Murcia, con el Arco Mediterráneo y nos acerque a los mercados europeos.

Así pues, está claro que queremos un ferrocarril de Alta Velocidad porque le conviene a Almería y a su provincia. Además, sería una solución para el progreso del Levante almeriense y permitiría complementar adecuadamente el transporte por carretera. Por tanto, es perfectamente posible la coexistencia de un ferrocarril para mercancías, que lleve nuestras exportaciones al mercado europeo por la ruta más corta y rápida posible, es decir, por "el Arco Mediterráneo". Nos preocupa el hecho constatado de que el diseño de la Alta Velocidad desde el Ministerio de Fomento convierta a Almería en la vía más lenta de España. El tema de la rapidez de los trenes en relación con nuestra provincia debe ser revisado de inmediato pues en ello nos jugamos el futuro del uso del ferrocarril ya que la velocidad (debido al valor cada vez mayor que se le concede al factor tiempo en nuestra cultura) es la baza prioritaria a la hora de optar por un determinado medio de transporte. Velocidad, seguridad, comodidad y razonable coste son factores determinantes si queremos larga vida para el tren.



La conexión ferroviaria por el levante almeriense ha de contemplar necesariamente la opción de paso por las proximidades de las ciudades más relevantes (Níjar- Campohermoso, Vera y Huércal-Overa), para de esta manera activar servicios regionales que den mayor contenido al proyecto. Elaboración ASAFAL.

Desde ASAFAL pensamos también que el ferrocarril no sólo debe beneficiar a la capital, sino también a la provincia y este modelo mediterráneo se acerca a numerosas poblaciones con las consiguientes ventajas tanto para el turismo como para el comercio en general. En gran medida, se trataría de un ferrocarril cuya mayor parte de recorrido estaría próximo a los núcleos costeros.

Entre Almería y Lorca se efectuarían más paradas en las ciudades intermedias que las que pudiera tener un ferrocarril exclusivo para Alta Velocidad. Se trataría de complementar la red con los servicios de carácter regional.

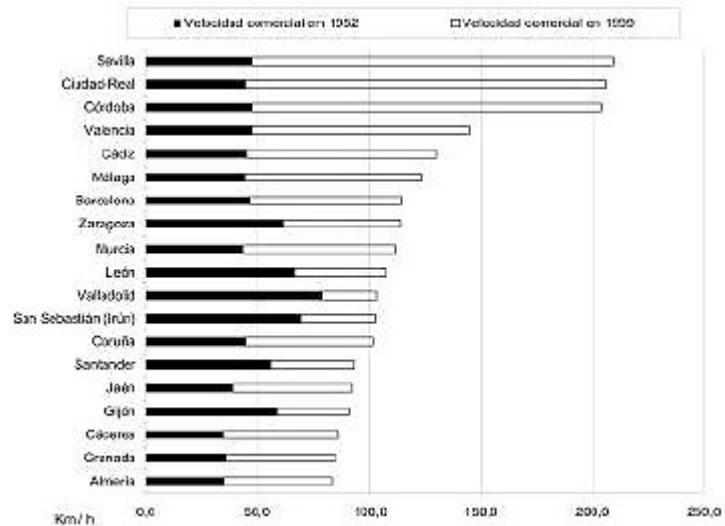


En la actualidad el Euromed recorre en su trazado gran parte de la costa mediterránea valenciana y catalana permitiendo un rápido y eficaz servicio a las poblaciones turísticas. ARCHIVO ASAFAL.

En definitiva, pretendemos dotar al Levante almeriense de una infraestructura ferroviaria que lo acercaría a la capital con todo lo que ello conlleva de humanización e interrelación. Se trataría de establecer servicios de tipo regional entre Almería y Murcia sin perder el objetivo de la Alta Velocidad. En conclusión, queremos Alta Velocidad, transporte de viajeros, mercancías y comunicación con los pueblos del Levante almeriense. La opción de conexión que proponemos desde ASAFAL (Almería- Vera- Huércal Overa-Lorca) nos parece la más adecuada puesto que no sólo uniría ciudades de importancia y crecimiento constante como Vera y Huércal Overa, sino que además pondría en marcha toda una red ferroviaria multioperativa al conjugar la alta velocidad con los servicios regionales y de mercancías, que beneficiaría a todas las zonas mencionadas anteriormente. Se trata de elaborar desde Almería y en función de los intereses de la provincia de Almería, todo un proyecto cuya prioridad máxima sería unirnos con Murcia a través de una vía apta para velocidades superiores a 250 Km/h. Además, el tiempo de viaje se acortaría significativamente y, por ejemplo, desde ciudades como Vera y Huércal Overa tardaríamos en llegar a Almería o Murcia menos de 30 minutos. No se puede permitir que toda una comarca quede aislada del ferrocarril para siempre. En este sentido tenemos que pedir a los responsables públicos que contemplen, en el proyecto, la posibilidad de hacer pasar el tren por Vera y Huércal Overa ya que alargar unos pocos kilómetros el trazado total es poco significativo y el coste económico es ridículo puesto que sería una infraestructura definitiva, con vistas al futuro, y cuyo plazo de amortización es indefinido.

En este siglo XXI ya no tienen sentido propuestas incompletas o excluyentes que marginen a una serie de poblaciones almerienses de la posibilidad de

engancharse al transporte ferroviario. Además, todo el sistema europeo de transportes está pensado en función de la intercomunicación para ofrecer al ciudadano las máximas opciones posibles a la hora de trasladarse de un lugar a otro. No aceptar lo que proponemos desde ASAFAL sería estrangular las opciones de desarrollo de una parte de la provincia.



Tradicionalmente los servicios ferroviarios en la provincia de Almería han sido claramente deficientes. En comparativa nacional sus trenes han sido los más lentos de España. Esta situación se ha visto agravada en los últimos años con la llegada de la Alta Velocidad. Elaboración ASAFAL.

LA NECESARIA MODERNIZACIÓN DE LA RELACIÓN FERROVIARIA CON MADRID

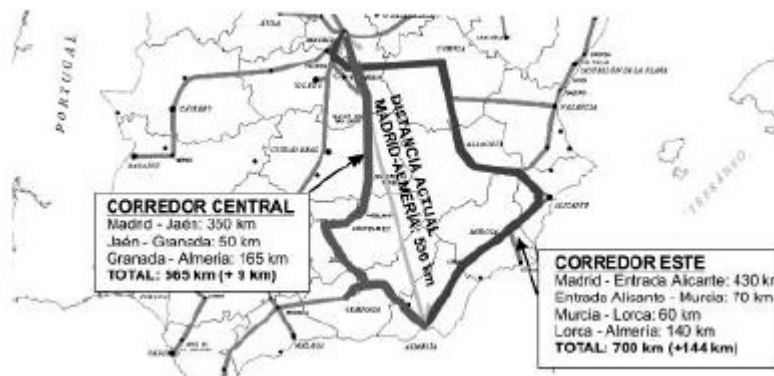
El sistema radial ferroviario español ha sido el referente tradicional de las conexiones ferroviarias en nuestro país. De este modo la conexión con la capital del Estado ha sido considerada desde el establecimiento de las primeras redes ferroviarias como preferente. Almería, en una comparativa nacional, siempre ha estado preterida en este sentido, primero fue la tardía llegada del ferrocarril a esta capital, más tarde la lejanía y la imposibilidad de obtener mejoras sustanciales en la adecuación de su obsoleta red y el material que circulaba por sus líneas. Hoy en día, ya en los primeros años del siglo XXI, los trenes que llegan a Almería desde la capital del Estado son los más lentos del país. La impresionante evolución tecnológica del ferrocarril en los últimos años aún no ha llegado a este territorio y se siguen registrando velocidades comerciales medias en torno a los 80 kilómetros por hora, totalizando un tiempo de viaje cercano a las 7 horas para ir o venir de Madrid. Las recientes propuestas de alta velocidad en la red española hacían atisbar una mejora para Almería en su conexión con Madrid, pero esto está muy lejos de cumplirse. Al contrario, el servicio hoy en día, finales del año 2002, es notablemente peor que en verano de 2000.



El Talgo-Camas es un servicio de carácter nocturno que combina las utilidades de los trenes de mejores prestaciones en velocidad y comodidad con la ventaja de poder descansar adecuadamente mientras se viaja. ARCHIVO ASAFAL.

La mayor variación ha sido la pérdida del expreso nocturno, constituyéndose Almería, junto a Granada, en las únicas capitales de provincia en España que pierden la relación nocturna con la capital del Estado cuando el tiempo de viaje es superior a las 5 horas. Esto no ha ocurrido en otros espacios semejantes, como Galicia o Cataluña, los cuales han visto mejoradas sus relaciones nocturnas sustituyéndose los tradicionales coches camas y literas por modernos trenes-hotel de tipo Talgo. La puesta en marcha de un Tren-Hotel nocturno ha de ser una demanda constante e irrenunciable de la sociedad almeriense. Desde algunos foros se ha planteado como solución la futura (aún sin fecha determinada) apertura del corredor mediterráneo. Lo

desacertado de este planteamiento se comprueba en el mapa que representa la propuesta de nuevo trazado. La conexión con Madrid desde Almería quedaría de ese modo a través de Murcia, Alicante, Albacete y Cuenca. Se conseguiría una reducción en el tiempo de viaje pero se incrementarían notablemente los kilómetros a recorrer (de 550 a 700) con el consiguiente incremento económico en el billete, que podría rondar el 75 por ciento del coste actual. La necesaria adecuación de la red ferroviaria entre Almería y Madrid pasa por la habilitación del corredor de La Mancha a velocidades cercanas a los 200 kilómetros por hora -ya en marcha- y la interconexión en el mismo eje ferroviario de las capitales de Almería, Granada y Jaén que reportaría indudables beneficios a las tres capitales.



Conexión ferroviaria de Almería con Madrid para el siglo XXI. La opción del Corredor Este (propuesta del Plan Director de Infraestructuras 2000-2007) incrementa considerablemente los kilómetros y 'olvida' la opción central, más lógica y corta, a través de Granada y Jaén. Elaboración ASAFAL.

CREACIÓN DE LA RED DE CERCANÍAS DEL BAJO ANDARAX

Por múltiples razones (seguridad, respeto al medio ambiente, comodidad y rapidez), el ferrocarril es el medio de transporte del futuro. Así lo ha comprendido la Unión Europea, con una clara apuesta por reforzar su peso en el panorama de las comunicaciones en los próximos años. A pesar de ello, en las últimas décadas asistimos en Almería a un lento, pero inexorable, proceso de desmantelamiento de las infraestructuras y servicios ferroviarios, a contracorriente de las tendencias futuras y en clara contradicción con el gran crecimiento económico experimentado por la provincia.



La puesta en servicio de un corredor de cercanías entre Almería y los municipios del Bajo Andarax posibilitará una descongestión del tráfico viario, potenciará el proceso urbanizador en esta zona y acercará a un considerable número de clientes a un medio de transporte de gran potencialidad en los entornos periurbanos. Elaboración ASAFAL.

La desidia de las distintas Administraciones ha provocado que entremos en un círculo vicioso de recorte de la cantidad y calidad de los servicios, acompañada del inevitable retroceso de la demanda, en beneficio del transporte por carretera, más caro, inseguro y contaminante.

En este contexto, ASAFAL pretende aportar su modesto grano de arena en forma de propuesta para frenar esa dinámica, ofreciendo una alternativa viable y con expectativas de futuro. Se trata del establecimiento de un servicio de cercanías, con las peculiaridades propias para el caso, en la comarca del Bajo Andarax, aprovechando el último tramo (20 kilómetros) de la línea férrea Linares - Almería, entre las estaciones de Santa Fe-Alhama y Almería. La puesta en marcha de este servicio no se trataría en modo alguno de una novedad. Más bien lo contrario. Remontándonos a los orígenes de la línea Linares-Almería, antes incluso de que esta estuviera totalmente terminada, a finales del siglo XIX, ya existían servicios ferroviarios entre Almería y los

pueblos de su entorno más próximo (Benahadux, Gádor, hasta Guadix). Una vez finalizada la línea, continuaron los servicios específicos de cercanías tanto con la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España como con su sucesora, la Compañía de Ferrocarriles Andaluces. A título de ejemplo, en 1915 circulaban dos trenes diarios exclusivos entre Almería y Santa Fe, invirtiendo algo menos de una hora en el recorrido, utilizando la tracción de vapor. Ya en los tiempos de RENFE, se mantuvo la circulación de composiciones exclusivas Almería- Santa Fe, el llamado 'corto de Santa Fe'. En los últimos años, la comarca del Bajo Andarax ha experimentado una gran transformación, pasando de tener un carácter eminentemente agrícola (monocultivo de la naranja) a un predominio de la industria y los servicios. La cercanía a la capital, que sufre una secular carencia de suelos de uso industrial, junto a los bajos precios del suelo con relación a la misma, han provocado la creación de numerosos polígonos industriales, donde se instalan empresas de todo tipo (talleres, concesionarios de automóviles, almacenes de distribución...). Junto a este fenómeno, asistimos también a la aparición de numerosas urbanizaciones residenciales, principalmente de viviendas unifamiliares. Básicamente, esta tipología responde a personas que trabajan en la capital, habiendo trasladado su domicilio al amparo de los menores precios de la vivienda.

El municipio más beneficiado por esta tendencia está siendo Huércal de Almería, pero el modelo se va extendiendo hacia los municipios vecinos, de forma inversamente proporcional a la distancia a la capital (Viator, Benahadux, Gádor). La propuesta de restablecimiento del servicio ferroviario de cercanías en la comarca entre Santa Fe y Almería se fundamenta en tres grandes ejes:

- Crecimiento de la población en el área de influencia, con aparición de nuevas áreas residenciales.
- Grave carencia de infraestructuras viarias, y deficiente articulación del territorio.
- Aprovechamiento de recursos ociosos.

La escasez de suelo urbanizable en la capital, así como el planteamiento del anterior Plan General de Ordenación Urbana de crecimiento hacia el norte, ha propiciado la aparición de grandes urbanizaciones en el término municipal de Huércal de Almería, en el eje del Andarax. La vía férrea Linares-Almería podría absorber parte del enorme movimiento de personas generado diariamente entre estas nuevas zonas residenciales y la capital, lugar de trabajo de la mayoría de sus habitantes. Para todo ello, bastaría el aprovechamiento de las estaciones existentes dotándolos de aparcamientos disuasorios para automóviles, así como la creación de unos pocos apeaderos

en puntos clave, sin necesidad de grandes desembolsos. Sería el caso del Apeadero Los Molinos-El Puche o del Apeadero de Fuensanta-Villa Inés, que se ubicaría en pleno corazón de este verdadero "pueblo" de nuevo cuño, dinámico y densamente poblado, constituyéndose el ferrocarril en su salida natural. Un factor más para atraer esa demanda de transporte hacia el ferrocarril podría ser la privilegiada situación de la Estación Intermodal, en pleno centro de la capital, con fácil y rápido acceso a la red de autobuses urbanos e interurbanos. Las perspectivas de futuro son de un mayor crecimiento demográfico y económico de la comarca, entendiendo que nos encontramos ante una coyuntura propicia para abordar este gran reto.



La Nacional 340, en su acceso a la capital a través de la Cuesta de los Callejones, se encuentra al borde de la saturación obligando a numerosos habitantes de Bajo Andarax a soportar largas colas o la búsqueda de trayectos alternativos con complicados rodeos para acceder a la ciudad de Almería. ARCHIVO ASAFAL.

La grave carencia en infraestructuras viarias se deja sentir con especial intensidad en la comarca del Bajo Andarax y los accesos a la ciudad de Almería. La conclusión de la Autovía A-92, en contra de lo que pudiera parecer, en modo alguno va a suponer una solución a estos problemas, ya que su trazado desemboca en el nudo de Viator de la Autovía del Mediterráneo, sin prolongarse a través de la Vega del Andarax hasta la capital, como hubiera sido lo lógico. A falta del desdoblamiento de la N-340, el acceso Norte de Almería seguirá presentando grandes problemas de circulación. Por último, con el proyecto de red ferroviaria de Cercanías en el Bajo Andarax se pondría en valor una serie de activos ociosos, como la electrificación de la vía, que a pesar de la enorme inversión realizada carece de uso desde el cierre en 1996 de las Minas de Alquife. La tracción eléctrica es ideal para el tráfico de cercanías, con frecuentes paradas y puestas en marcha, a lo que acompaña un perfil muy favorable (el punto más alto es Santa Fe- Alhama, a 232 metros sobre el nivel del mar). El otro gran grupo de recursos infrautilizados que podrían aprovecharse para este proyecto son las estaciones de la línea.

Además de su valor históricoarquitectónico, se trata de edificios singulares, ubicados la mayoría de ellos en pleno casco urbano de sus localidades (salvo el caso de Santa Fe), que podrían ser fácilmente adaptados para la instalación de máquinas expendedoras de billetes y salas de espera de viajeros, sin necesidad de ser dotadas de personal, tal y como ocurre en la red de Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña. Evidentemente, la denominación de “Red de Cercanías” no implica en modo alguno la asimilación a las características de explotación de las Redes de las grandes aglomeraciones urbanas (Madrid, Barcelona, Sevilla...) Con la premisa de la futura rentabilidad social y económica del proyecto, serían precisos futuros estudios más detallados para cuantificar los flujos estimados, horas y fechas punta, etc., que condicionarían los siguientes aspectos:

- Número de frecuencias diarias en ambos sentidos.
- Régimen semanal de tales frecuencias.
- Duración estimada del viaje.
- Material rodante a utilizar.
- Sistema tarifario (precios individuales, abonos...)
- Prioridad de las circulaciones (cercanías, regionales, largo recorrido, mercancías...)
- Dotación de personal en tierra y en circulación.

EL CORREDOR TRANSVERSAL ANDALUZ

La actual configuración administrativa derivada de la España de las autonomías ha potenciado una interrelación a todos los niveles entre las distintas provincias que componen la comunidad andaluza. A los tradicionales lazos entre Almería y Granada, se ha unido ahora una intensa relación con Sevilla. Para profundizar en un desarrollo pleno de la autonomía andaluza es imprescindible una mayor integración de todo el territorio, recayendo sobre las comunicaciones un protagonismo esencial. La amplia extensión de Andalucía, así como las grandes distancias que separan las capitales precisa de una red de transporte rápida, segura, de calidad y con decidida vocación de futuro.



La red ferroviaria andaluza presenta como característica más reseñable la existencia de una 'dorsal central' que interconecta toda la Comunidad Autónoma desde Huelva hasta Almería que debe ser potenciada adecuadamente: inversiones y mejora de servicios. Elaboración ASAFAL.

En su momento desde la Junta de Andalucía y el Gobierno Central se apostó por la Autovía del 92 como eje vertebrador de Andalucía para las comunicaciones por carretera. Ahora en el año 2002, y con diez años de retraso, cuando esta importante carretera unirá definitivamente Almería con el resto de Andalucía, se hace necesario una nueva apuesta de futuro. El transporte de viajeros por carretera se enfrenta a medio y largo plazo a una serie de problemas estructurales: limitación de velocidad, larga distancia kilométrica entre las distintas provincias, altos índices de siniestralidad, progresivo aumento del volumen de tráfico en las carreteras, menor comodidad respecto al ferrocarril, encarecimiento de los combustibles, contaminación, etc. La viabilidad de una línea aérea sólo podría tener justificación entre Almería y Sevilla por la distancia a cubrir. Con todo, se hace imprescindible una apuesta de futuro por el ferrocarril. Un servicio ferroviario de calidad permitirá una reducción en los tiempos de desplazamiento, una mayor seguridad y comodidad al usuario, a la vez que contribuye a un mayor respeto al medio ambiente. La construcción de la línea

AVE que une Sevilla y Córdoba con Madrid con motivo de la Expo del 92 favoreció las comunicaciones de estas provincias e indirectamente a Cádiz y Huelva, entre ellas, y con la capital de España. El actual Plan de Infraestructuras Ferroviarias con vigencia hasta el 2010 supondrá en los próximos años que Málaga y Granada (lanzadera de Bobadilla) estén también conectadas a la red de Alta Velocidad.



El Tren Regional Diesel (TRD) es el mejor producto para transporte regional que se ofrece actualmente a los andaluces. A pesar de las notables deficiencias que ha presentado en sus poco más de cinco años de explotación, presenta una interesante relación de calidad-precio que debe ser estimulada y potenciada, tanto por Renfe como por la Junta de Andalucía. ARCHIVO ASAFAL.

Para Almería se ha optado por la opción de Alta Velocidad a través de Murcia y el corredor Mediterráneo. Esta ambiciosa apuesta por la Alta Velocidad en Andalucía no completa por sí sólo el Eje Ferroviario Transversal que debe servir de nexo entre las distintas provincias andaluzas. Si la red ferroviaria española en su momento se diseñó de forma radial, hoy la Alta Velocidad en Andalucía, corre el riesgo de volver a una radialidad con centros en Madrid y Sevilla. Se debe complementar la opción de Alta Velocidad con un Eje Transversal que favorezca la conexión ferroviaria entre las provincias andaluzas y que permita una conexión rápida con el corredor Mediterráneo. La sociedad almeriense debe comprender que, ni la finalización de la Autovía del 92 ni el proyecto de Alta Velocidad con Murcia es la completa solución a largo plazo para las comunicaciones. Almería precisa una conexión rápida y de calidad con el Eje Transversal de Andalucía. Desde las distintas administraciones se debe entender que si no existe una verdadera vertebración dentro de la Comunidad, corremos el riesgo de volver a dejar aislada a una importante parte de Andalucía. A nadie se le escapa que el actual servicio ferroviario de Almería con el Eje Transversal Andaluz presenta notables deficiencias, a pesar de las mejoras de los últimos años, como el excesivo tiempo de viaje, insuficientes servicios en el tren (cafetería, vídeo, prensa), horarios inadecuados, etc. Finalmente, se considera necesario realizar un esfuerzo que permita la interconexión ferroviaria con el resto de

provincias andaluzas por medio de horarios compatibles y razonables. Desde ASAFAL entendemos que todas estas deficiencias pueden y deben ser subsanadas. Las mejoras deben ir en la línea de lo indicado, pero sin olvidar el problema mayor que presenta el ferrocarril en la provincia de Almería: la necesaria modificación y readaptación del trazado ferroviario que permitan desarrollar mayores velocidades y mejoren el estándar de comodidad en el viaje.

ASAFAL entiende que existen razones técnicas que invalidan la propuesta según la cual con una simple sustitución del material móvil el tiempo de viaje se reducirá considerablemente. El mejor ejemplo lo tenemos en la otra conexión ferroviaria en servicio, con la capital de España, donde la puesta en marcha de un Talgo de séptima generación no ha mejorado los tiempos de viaje.

Si Almería no quiere quedarse aislada del resto de Andalucía es necesario afrontar una mejora considerable del trazado ferroviario, al igual que se está llevando a cabo en el tramo de Bobadilla a Granada, y en completar la electrificación del tramo pendiente de la estación de Huéneja - Dólar a Granada. Las deficiencias del servicio ferroviario en Almería exigen una rápida y acertada actuación por parte de las distintas administraciones. Como hemos indicado, no basta con la sustitución del material móvil. Unos trenes más rápidos encontrarían limitada su velocidad por el trazado mismo de la actual vía. La línea precisa de una mejora que disminuya rampas, amplíe radios de curvas y que desaparezcan las continuas limitaciones de velocidad. La línea Almería-Granada es el nexo de unión entre nuestra provincia y el resto de Andalucía, y por tanto precisa de una actuación semejante a la de otros trazados ferroviarios en Andalucía.

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL: UNA ALTERNATIVA CON FUTURO

Es evidente que la economía almeriense es eminentemente exportadora y que el transporte es una pieza básica en su conjunto. Los sectores agrícolas y la piedra natural son los principales generadores de flujos de tráfico hacia Europa, fundamentalmente, y otros destinos. En el crecimiento de sus producciones y de la actividad comercial ha jugado un papel primordial el transporte por carretera, que ha sido, sin duda, el que más y mejor se ha adaptado a las necesidades de los sectores a los que presta servicio, al contrario que el marítimo o el ferroviario. Esto ha llevado a que la cuota de participación de este modo en Almería alcance un valor por encima del 95 por ciento en los sectores más relevantes y, por tanto, a una dependencia casi absoluta del camión; una situación muy arriesgada, como ya se ha visto en distintas ocasiones. Las escasas inversiones en infraestructuras ferroviarias en los últimos 25 años han hecho inviable o muy difícil la participación eficaz del ferrocarril en el transporte de mercancías de estos sectores productivos almerienses. Sin embargo, en el resto del país y, por supuesto, Europa, el cambio ha sido significativo, aún a pesar de que se está lejos del mejor escenario posible. La Unión Europea, a través del Libro Blanco “La política europea de transportes de cara a 2010: es hora de elegir”, prepara un plan de acción para mejorar sustancialmente el transporte en Europa en el que una de sus principales medidas es el reequilibrio de los modos de transporte en el año mencionado; el ferrocarril y el desarrollo de la intermodalidad es la pieza básica de este plan y Almería debe estar preparada para no quedarse fuera del sistema, algo que, como ya se viene demostrando, disminuiría la competitividad de las empresas por falta de distintas opciones válidas de transporte.

Estamos en el año 2002, siglo XXI, y Almería carece de un gran centro intermodal de mercancías por ferrocarril y carretera en donde se puedan ubicar los operadores de transporte, transitarios, plataformas de distribución y todas aquellas empresas prestadoras de servicios de transporte en un mismo centro; unas instalaciones ferroviarias que contemplen vías de carga y descarga de al menos 500 metros, muelles laterales, toperas con rampas para transporte de automóviles; fosos para descarga de graneles, grúa portacontenedores, zona de almacenaje cubierto y descubierta, etc. Es el primer paso y el más urgente previo a la llegada de las imprescindibles infraestructuras que ya se han expuesto en el resto de capítulos. El polígono industrial del sector 20, junto al Puche, con acceso muy próximo a la red de autovías, junto al ferrocarril convencional y el futuro corredor mediterráneo, es el lugar idóneo para su ubicación. Una vez realizado este imprescindible proyecto se abordaría con garantías el desarrollo del transporte intermodal en Almería: la alianza entre el camión y el tren, en donde cada modo prestaría sus ventajas, esto es, flexibilidad y concentración/ dispersión de mercancías en el corto recorrido en el primer modo; gran capacidad de transporte y reducidos

costes en grandes trayectos para el caso ferroviario. Por otra parte, se tendrá opción de utilizar desde el contenedor clásico de distintas dimensiones y apto para las más variadas mercancías, hasta el sistema bimodal, en donde el semirremolque del camión se convierte en vagón y viceversa, pasando por las cajas móviles frigoríficas preparadas para carretera y ferrocarril; todo ello con la ventaja de que no existe ruptura de carga en el paso del camión al vagón o al contrario.



A finales de los años 80 se intentó implantar el transporte combinado en Almería, tal y como refleja la imagen. La falta de infraestructuras ferroviarias frenó su continuidad. ARCHIVO ASAFAL.

En definitiva, se trata de que las empresas almerienses cuenten con verdaderas alternativas para el tránsito de sus mercancías y que nuestra provincia se sume al desarrollo del transporte sostenible, tanto del punto de vista económico, social y medioambiental, tal y como marca la Unión Europea, de la cual formamos parte y a donde se dirigen principalmente nuestras exportaciones.



Actividad ferroviaria en el puerto de Almería en 1950. ARCHIVO ASAFAL.

LA CONEXIÓN FERROVIARIA PUERTO Y CIUDAD

Todos los puertos españoles y europeos de alguna importancia tienen acceso ferroviario, a todos entra el tren. En el Mediterráneo español, todos los puertos de las capitales de provincia, así como los de Cartagena, Sagunto y Algeciras tienen acceso ferroviario y el tren llega a sus muelles. Almería tiene que decidir si quiere un puerto importante o no lo quiere, si quiere que su puerto pueda competir con los demás puertos importantes españoles y de la Europa Mediterránea, o si prefiere dejar a su puerto en inferioridad de condiciones con respecto a todos los demás, y que sean éstos los que se lleven los tráficos importantes. La intermodalidad se impone en un sistema de transportes moderno. Intermodalidad significa relacionar entre sí todos los modos de transporte para lograr así la mayor eficiencia del conjunto del sistema. En Almería hemos adoptado recientemente la intermodalidad autobús - tren con la nueva estación de viajeros. Pero no es suficiente. Hay que relacionar todos los modos de transporte, pues si falta alguno, el sistema estará incompleto. Por lo tanto, también hay que integrar el modo marítimo, y no sólo para viajeros, sino también para mercancías. El puerto de Almería ha sufrido en las últimas décadas dos retrocesos: El primero, en los años ochenta cuando se cerró el acceso ferroviario. El segundo, en los años noventa cuando se cerraron las minas del Marquesado, cuyo mineral se embarcaba por nuestro puerto, con lo que éste perdió su principal tráfico de mercancías. Y así, hoy, el puerto de Almería tiene poco tráfico: los ferrys a Melilla y Nador, algunos graneles sólidos y poco más.



La conexión ferroviaria con el puerto de Almería tiene dispuesta su infraestructura para hacer efectiva la relación puerto-ciudad. ARCHIVO ASAFAL.

Un acceso que existe y que se interrumpió por motivos políticos, por una muy discutible decisión municipal hace ahora diecisiete años. Pero estamos a tiempo de corregir el error. Ahora, en los últimos meses, se lee en la prensa local de vez en cuando alguna noticia que parece indicar que Almería está volviendo a acordarse de su puerto, cada vez más se habla del acceso ferroviario al puerto, ligándolo al soterramiento de las vías. En los últimos tiempos, tanto la Autoridad Portuaria como las Instituciones, los Partidos Políticos y algunos otros colectivos ciudadanos, hablan del tema del acceso ferroviario al puerto como exigencia de futuro... y tienen razón. Quizá ahora, con la futura (más o menos próxima) construcción de la nueva vía rápida a Murcia y la remodelación urbanística de todo el espacio ferroviario, con el soterramiento de las vías, tengamos la gran oportunidad histórica de lograr un acceso ferroviario al puerto definitivo y que, al ser soterrado, ya nunca más pueda ser cerrado de nuevo. Quizá ahora, eso esperamos, la ciudad de Almería se olvide de sus viejos complejos de inferioridad, sea más ambiciosa para consigo misma, y exija a sus políticos y a las instituciones que resuelvan de una vez los históricos déficits de infraestructuras que padecemos, con amplitud de miras y visión de futuro. Y eso exige, entre otras cosas, la solución definitiva del acceso ferroviario al puerto.



Vista general del puerto de Almería en la actualidad. ARCHIVO ASAFAL.

Porque si con el soterramiento de las vías, se hace una nueva estación de mercancías al norte de la ciudad, que será intermodal tren-camión, esta futura estación de mercancías Así, Almería podría convertirse en el principal puerto de conexión España - Norte de Africa, tanto para viajeros como para mercancías. Y esto no es un sueño imposible. En los últimos años hemos visto cómo el puerto de Almería ha ido adquiriendo mayor importancia en la operación Paso del Estrecho verano a verano, en detrimento de Málaga, aunque aún muy por detrás de Algeciras. Pues bien: este es sólo un ejemplo de las posibilidades de nuestro puerto, que puede ser uno de los que tiene que estar conectada por ferrocarril con el puerto, para así asegurar la intermodalidad barco-trencamión.

Y no sólo para mercancías, sino también para viajeros: los trenes de viajeros de alta velocidad que nos unirán en el futuro con Madrid, Valencia y Barcelona, deberían entrar al puerto, para conectar directamente en la estación marítima con los barcos al norte de Africa más importantes en el tráfico Europa - Norte de Africa. Tanto Marruecos como Argelia, a pesar de todos sus problemas, son dos países con grandes posibilidades de desarrollo económico y que cada vez más necesitarán comerciar con España y con el conjunto de Europa. A poco que se logre un mayor desarrollo económico en el norte de Marruecos y en el oeste de Argelia (la zona que va desde Orán hasta la frontera con Marruecos), estas dos zonas necesitarán un puerto en el sur de España a través del que transportar sus productos a Europa y recibir los productos europeos que con toda seguridad necesitarán. Y el puerto europeo más próximo a esas dos zonas es el de Almería. ¿Dejaremos pasar esa oportunidad? ¿Dejaremos que esos futuros tráfico se los lleven otros puertos, (Alicante, Cartagena, Málaga) no mejor situados pero sí mejor dotados?... Si no queremos perder estas oportunidades, tenemos que exigir el acceso ferroviario al puerto cuanto antes y sin más demoras. El futuro de nuestro puerto y de nuestro ferrocarril está en juego.

El acceso ferroviario al puerto no es un capricho, ni es un simple complemento a la actuación urbanística del soterramiento. Es una necesidad imperiosa para nuestra ciudad, para su futuro económico. Pues el trasiego mercantil con esa zona del norte de Africa, con el norte de Marruecos y el oeste de Argelia irá en aumento de año en año, y no sólo de mercancías, sino de personas, de viajes de negocios y turísticos. Y este tren no debe perderlo Almería.

EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN ALMERÍA

Nunca podían imaginarse los ingenieros que a finales del siglo XIX diseñaron el trazado de la línea Linares-Almería, que lo que discurría por las afueras de la ciudad entre vegas y sembrados sería engullido por ésta en su desarrollo urbanístico apenas transcurrido medio siglo desde su establecimiento, y que lo que hizo en un día lejano que Almería “se sumase al concierto de los países civilizados” tal como expresaba el diario almeriense “La Crónica Meridional” al día siguiente de la inauguración de la línea, se convirtiese poco a poco en una infranqueable barrera que dividía en dos a la ciudad. Y nos encontramos con que, metidos ya de lleno en el siglo XXI, y cuando la dinámica urbanístico-económico-social de Almería parece que empieza a discurrir conforme a las exigencias y necesidades de la ciudad y sus ciudadanos, es en el asunto ferroviario en general, y en su discurrir por el casco urbano en particular, en lo que nos seguimos encontrando como en el siglo XIX.



Panorámica de la playa de vías de la estación de Almería completamente vacía a finales de la década de 1990. ARCHIVO ASAFAL.

Hora es ya de dar prioridad urgente al soterramiento completo del ferrocarril a su paso por el casco urbano. Y decimos COMPLETO refiriéndonos al recorrido que hay desde el Puche hasta el Puerto. Ahora explicaremos por qué justificamos este recorrido soterrado frente a otras propuestas parciales, precipitadas o insuficientes. Que sepamos, estas propuestas han sido hechas de una forma verbal, apresurada, en determinados momentos álgidos de una lucha política en la que se ha utilizado el soterramiento y el ferrocarril como arma arrojada sin elementos suficientes de reflexión, estudio y conocimiento, confundiendo y desinformando así a la opinión pública.

El ferrocarril y su soterramiento son de capital importancia para el futuro de Almería y de tal calado en la articulación y desarrollo de nuestra capital y provincia que merecen toda nuestra atención. Las propuestas lanzadas por diversos políticos e instituciones se han centrado en:

- Llevar la estación al Puche y liberalizar terrenos urbanos.
- Realizar un soterramiento parcial, bien en el entorno de la estación actual de ferrocarril de Almería o hasta el Puche.

- Hacer un soterramiento íntegro desde El Puche hasta el puerto de la ciudad.

Para ASAFAL, las dos primeras propuestas no contemplan qué y para qué debe ser el ferrocarril del futuro en Almería. Un ferrocarril que transporte viajeros y mercancías hacia y desde toda España y el continente europeo, haciendo una proyección de futuro económico demográfica y cuyo desarrollo indudablemente se verá influido por el ferrocarril. Contemplado en su desarrollo más completo (Puche- Puerto), el soterramiento supone para Almería el más amplio ejemplo de Intermodalidad que pueda pensarse: mediante una estación de mercancías en el Puche, estación de pasajeros soterrada en el centro de la ciudad, estación de autobuses y taxis, puerto y estación marítima, tranvía y aeropuerto, tendríamos en Almería la posibilidad de canalizar e intercambiar los flujos de transporte de pasajeros y mercancías mediante todos los medios de transporte existentes en la actualidad, con todos los centros neurálgicos situados en un radio de 7-8 kilómetros e intercomunicados entre sí. De manera que cualquier idea de soterramiento que no contemple estas posibilidades estará cercenando el futuro desarrollo de nuestra ciudad y provincia, puerta de Europa hacia y desde el continente africano y todo el Mediterráneo. En este orden de cosas se hace necesaria la reflexiva maduración para acometer obras de tanta envergadura e importancia para el futuro. El soterramiento no se realiza sacando la varita mágica o chascando los dedos. Este proyecto está condicionado por una serie de características técnicas sin cuya cumplimentación no sería posible la obra en su conjunto. El mayor condicionante sería la electrificación. Todas las líneas que confluyan al soterramiento deben estar antes electrificadas (Eje Transversal Andaluz, Linares-Almería, Corredor Mediterráneo), ya que en un largo tramo y una estación soterrados no puede realizarse la tracción con máquinas diesel por razones obvias. La perfecta incardinación y recepción distribución de las mercancías en el sistema devenga la construcción de una gran estación de mercancías en el Puche. La confluencia de pasajeros-mercancías desde y hacia Europa, Levante, Madrid o el resto de Andalucía, supondría un aumento considerable de la densidad de tráfico, lo que hace imprescindible el suficiente número de vías soterradas que den juego a este tráfico, posibilitando incluso aumentos futuros. Aquí está “la madre del cordero”: la liberación de terrenos que supone el soterrar las vías. Las “preclaras mentes” que hasta la fecha han discutido políticamente sobre el asunto llegan por uno u otro camino a la rápida conclusión de que los terrenos liberados deben de “pagar el soterramiento” en todo o en parte. ASAFAL sustenta que el soterramiento, como obra pública que es, debe ser costado por las administraciones públicas (Ministerio de Fomento, Junta de Andalucía, Ayuntamiento, Diputación) por la vía de los respectivos presupuestos y de las partidas que la Unión Europea destina a estos menesteres. No debe existir diferencia ni agravio comparativo con obras idénticas realizadas en otras capitales españolas y financiadas por los medios anteriormente expuestos.

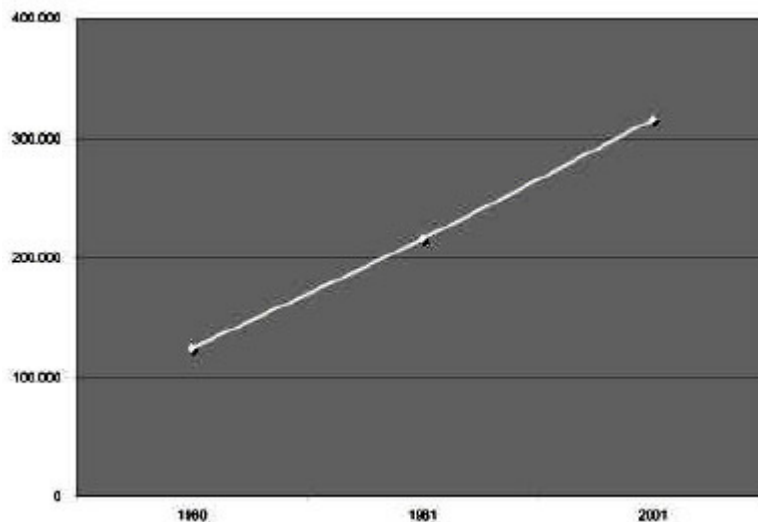
Lo que no deben permitir Almería y sus ciudadanos es quitar una “barrera” que ha durado un siglo y establecer a continuación otra de colmenas de edificios de hormigón y ladrillo. Para ese viaje no se necesitan alforjas. La utilidad de los terrenos liberados debe revertir en la ciudad. Nunca se repetirá la oportunidad de que Almería cuente con una tercera Gran Avenida, con nuevas zonas verdes y de servicios y que lo que antaño eran zonas de una ciudad “partida en dos” sea vía de articulación del tráfico y la vida ciudadana con el mínimo posible de edificaciones. Todo esto hace imprescindible, ya, un estudio económico y de impacto urbanístico que hasta ahora brilla por su ausencia. Y creemos que era deber del Ayuntamiento de la ciudad que estuviera concluido hace ya bastante tiempo. El soterramiento no es un negocio inmobiliario. Debe ser la obra pública definitiva que articule los transportes y complete y ordene la red viaria y las comunicaciones en la ciudad. Por todo esto, ASAFAL pide de nuevo a los políticos de partidos e instituciones que dejen de usar el ferrocarril y el soterramiento como elementos de reproche mutuo que solo contribuyen al retraso y la dilación, ya que a nuestro entender todos los partidos que han tenido o tienen tareas de gobierno en los diferentes estamentos institucionales, locales, provinciales, autonómicos y nacionales son CULPABLES de que, entrados en el siglo XXI, Almería no esté dotada de las comunicaciones ferroviarias que necesita y con el soterramiento realizado.

Desde aquí pedimos a políticos, instituciones, organizaciones ciudadanas de toda índole y almerienses de a pie que nos demos todos la mano para conseguir estos objetivos, imprescindibles para Almería en el horizonte XXI. Los políticos, renunciando a intereses puramente crematísticos o de partido. Las organizaciones ciudadanas y plataformas, luchando y defendiendo los intereses de Almería sin alinearse políticamente con unos y enfrentándose a otros, sino exigiendo a TODOS que empleen sus esfuerzos en conseguir que Almería tenga el ferrocarril que se merece.

ALMERÍA NECESITA EL TRANVÍA

El gran crecimiento urbanístico que en los últimos tiempos se viene dando en la ciudad de Almería, conurbación y municipios del Poniente, está generando un grave problema en la movilidad de sus habitantes. El uso del vehículo particular se ha convertido en el elemento básico que garantiza dicha movilidad: todos queremos la autonomía que nos da un medio de transporte individual, símbolo de la independencia. Sin embargo, el automóvil es presa de sus propias ventajas. El resultado actual es la congestión del tráfico y la degradación de la calidad de vida en la ciudad.

El transporte público que hoy se presta, tanto en el ámbito urbano como interurbano, no es una alternativa válida al automóvil privado por diversas razones, entre ellas, que comparte el mismo espacio para circular y sufre la propia saturación del tráfico. Las consecuencias se traducen en irregularidad en los horarios de paso, por no decir que su precio, demasiado elevado, no se corresponde con la calidad del servicio. Parece ser que en el ámbito político no se plantean alternativas serias que ayuden a paliar este gran problema que sufrimos los almerienses, tan solo se hace referencia a la necesidad de utilizar menos el coche y, sin embargo, se siguen creando más aparcamientos subterráneos en pleno centro que no hacen sino atraer más y más vehículos. Es totalmente contradictorio. Por otra parte, dado el gran crecimiento que municipios como el de Roquetas, Vícar y El Ejido vienen reflejando en los últimos años, unido a la enorme movilidad que existe entre su población y la capital, hacen necesario plantear novedosas alternativas al manido recurso de ampliar carreteras o desdoblarse los accesos: lo único que se va a conseguir es generar más tráfico de vehículos particulares. Roquetas de Mar y su término es un claro ejemplo de ello y, si no se pone remedio, el colapso será total en pocos años. A nadie le gusta ir a una ciudad en donde no se producen más que atascos y que no tiene un servicio público de transporte eficiente y válido. En este contexto entra la propuesta de ASAFAL de crear una auténtica red de transporte urbano e interurbano en el que el METRO LIGERO DE SUPERFICIE O TRANVÍA sea el tronco o espina dorsal del servicio público de transportes de la ciudad de Almería, alrededores y municipios próximos del Poniente.



El espectacular crecimiento de los núcleos urbanos de Almería capital, Roquetas de Mar y El Ejido en los últimos años se puede apreciar en el gráfico. Esta importante concentración de población en poco espacio demanda soluciones eficientes de transporte colectivo que impidan el colapso del tráfico rodado. Elaboración ASAFAL.

El moderno tranvía o metro ligero de superficie es un vehículo modular que circula sobre raíles integrados en el pavimento, fácilmente adaptable a la tipología urbana e interurbana, no contaminante y de gran capacidad de transporte.

Su infraestructura: Plataforma reservada para la circulación independiente del tráfico de automóviles. Es un elemento que mejora sensiblemente el cambio del paisaje urbano, se integra perfectamente en la ciudad, favorece la rehabilitación de espacios degradados y crea en el ciudadano una sensación de permanencia.

El vehículo: Permite transportar entre 1.500 y 15.000 personas por hora y sentido. Así, un tranvía puede llegar a sustituir entre 180 y 200 automóviles. Desarrolla velocidades de hasta 80 km/h en zonas extraurbanas y los 50 km/h en la ciudad: al circular por plataforma reservada, la velocidad comercial y la puntualidad es muy superior a la de un autobús convencional. Gran aceleración, lo que favorece el aumento de paradas y reducción del tiempo de viaje. Accesibilidad a todo tipo de personas de movilidad reducida, ya que su nivel bajo de suelo permite un amplio y cómodo acceso. El rápido desarrollo que está teniendo el moderno tranvía tanto en España como en Europa ha propiciado que el mercado ofrezca una gran variedad de tipos de vehículos adaptables a cualquier necesidad.

Contaminación cero: Su alimentación, por tendido eléctrico, no genera emisiones de gases contaminantes y ayuda a tener una ciudad más pura y limpia. También más silenciosa, pues su nivel de ruido no supera los 76 db(A) y el uso de nuevos materiales en ruedas y carriles reduce considerablemente la contaminación acústica.

En dirección opuesta se desarrollaría también la RED DE PONIENTE, que tendría en Roquetas de Mar, Puebla de VÍcar, La Mojonera y El Ejido un importante campo de desarrollo. Esta prolongación hacia el Poniente se realizaría a través de la antigua carretera nacional 340, dada su alta adaptabilidad, simplificando la penetración en estas zonas frente a las dificultades técnicas y económicas que tendría que afrontar un ferrocarril convencional. El conocimiento que deben de tener los ciudadanos sobre este novedoso sistema de transporte en una ciudad como Almería y municipios próximos es fundamental. Por ello, es imprescindible crear un banco de pruebas con la construcción de la infraestructura necesaria para que circulen entre El Palmeral (Zapillo) y la Universidad diferentes tipos de tranvías de distintos fabricantes y puestos a disposición del ciudadano para que comprueben las ventajas del sistema. Esta línea sería el primer paso para la creación de la auténtica red tranviaria de Almería, articulándose el resto del transporte público (autobuses) en torno a ella.

El tranvía y el tren-tranvía es una alternativa diferente para paliar los problemas de movilidad y desde ASAFAL consideramos que debe ser asumida por los distintos partidos políticos en sus programas electorales. Ese compromiso político, con voluntad de llevarlo a cabo, es esencial para nuestro futuro como ciudadanos y, para ello, Ayuntamientos, Diputación Provincial y Junta de Andalucía deben jugar un papel esencial.



Imágenes de tranvías en ciudades españolas. La versatilidad y adaptabilidad del tranvía al medio urbano queda patente en estas fotografías. ARCHIVO ASAFAL.

FERROCARRILES EN ALMERÍA: HISTORIA Y PATRIMONIO

El despegue turístico en Almería ha sido tardío con respecto a otras regiones españolas y además está revestido de particulares características que la alejan de los tradicionales modelos de oferta de sol y playa.

La provincia de Almería aporta un singular patrimonio histórico y cultural cuya demanda es cada vez más creciente y genera cada vez mayor interés entre nuestros visitantes. Entre los elementos más significativos del patrimonio histórico-industrial destaca la relevancia de sus instalaciones mineras y ferroviarias que jalonan amplios espacios de la geografía provincial.



Estación de Purchena, en la línea cerrada al tráfico desde 1985 de Guadix a Almendricos.
ARCHIVO ASAFAL.

Desde ASAFAL demandamos el estudio y puesta en valor de ese importante inventario de restos relacionados con la explotación minera y ferroviaria que corren serio riesgo de perderse para siempre. Estaciones de ferrocarril de mayor y menor tamaño, imponentes puentes metálicos que han visto pasar pesados trenes de mineral camino de los puertos de embarque, depósitos y talleres donde se reparaban y repostaban las locomotoras o diferentes máquinas y artilugios que mejoraban la explotación ferroviaria y minera, haciendo posible el traslado de pesadas mercancías y el suministro de agua a núcleos de población.

Hoy en día podríamos dividir este rico patrimonio histórico en tres apartados principales:

Edificios histórico-artísticos: Entre ellos el más señalado es el de la estación de Almería, hoy en día prácticamente desafecto de uso ferroviario, pero que permanece cerrado.



Vista general de los hornos de calcinación de carbonatos de hierro de Lucainena de las Torres.
ARCHIVO ASAFAL.

Igualmente, numerosos edificios de menor jerarquía se conservan en diferentes puntos de la provincia y son propicios para actividades culturales. Singular es la situación del conocido ‘Cable inglés’, salvado del acoso especulador, que permanece pendiente de su rehabilitación y puesta en valor.

Espacios en desuso: Se trata de una variada nómina de instalaciones reconocibles en diferentes puntos del paisaje almeriense y que presentan, en general, un estado de conservación muy deficiente. En este apartado se encontrarían numerosas instalaciones mineras y ferroviarias de la costa levantina almeriense o de las sierras del interior, como Alhamilla, Gádor o los Filabres.

Las Vías Verdes. La rehabilitación y adecuación de trazados ferroviarios en desuso para el tránsito de viandantes y ciclistas es un hecho que adquiere una importancia cada vez mayor, tanto a escala nacional como europea. En este sentido, la provincia de Almería presenta una potencialidad que aún no ha sido explotada y que es desconocida por una gran parte de los ciudadanos y responsables políticos locales y provinciales.

La propuesta de ASAFAL va en este sentido destinada a que nuestra provincia aparezca en las estadísticas nacionales que ofertan ya más de 5.000 kilómetros de Vías Verdes y que constituyen un magnífico ejemplo de la combinación de turismo, ecología e historia que se separa de las tradicionales ofertas de sol y playa.



Edificio histórico de la estación de ferrocarril de Almería, construido en 1895. Actualmente está desafecto de uso ferroviario y sería el marco idóneo para el establecimiento de un museo del ferrocarril y la minería en la provincia de Almería. ARCHIVO ASAFAL.

Todo este rico y variado inventario de elementos e instalaciones del ferrocarril y la minería plantean la necesidad de tener un espacio en el que las generaciones presentes y futuras puedan conocer e interpretar tan sugerente pasado. Así, la adecuación y puesta en marcha de un Museo del ferrocarril y de la minería en el edificio histórico de la estación de ferrocarril de Almería, que dé cabida a los contenidos anteriormente referenciados, ha de ser objetivo prioritario de la sociedad almeriense con carácter inmediato.

CONCLUSIONES

Como conclusiones más relevantes de todo lo dicho hasta ahora podemos apuntar, por un lado, las clamorosas deficiencias ferroviarias que presenta la provincia de Almería al comienzo del siglo XXI; además, el ferrocarril no es, en contra de lo que algunos pudieran imaginar, un medio de transporte antiguo u obsoleto, al contrario, el ferrocarril es hoy en día símbolo de modernidad y progreso. Esto es así, como ha quedado reflejado a lo largo de estas páginas, porque conjuga los efectos beneficiosos de los transportes colectivos, ahorrando recursos y reduciendo costes, y propicia el uso de energías poco contaminantes y respetuosas con el medio ambiente.

ASAFAL cree que la apuesta por el ferrocarril es una postura inteligente que debe ser demandada con vehemencia por los ciudadanos y asumida con entusiasmo por la clase política; que es en quién al final recaen las capacidades de decisión sobre temas de esta trascendencia. De todos depende que Almería entre de lleno en el siglo XXI.

Pensamos que no se puede dilatar más la conexión de Almería con Murcia ya que, por un lado nos llevaría directa y rápidamente a Europa y, por otro, conseguiría vertebrar el Levante almeriense y llevar la Alta Velocidad conectando interior y litoral. El AVE con Madrid sólo tiene sentido pasando por el eje Almería-Granada-Jaén porque supondría la integración de Almería en Andalucía, comunidad autónoma a la que pertenecemos y, por otro lado, solucionaría los problemas que ahora tenemos para desplazarnos a la capital del Estado. En cuanto al tema del Soterramiento está claro que éste debe ser integral y, por supuesto, conectar con el puerto. La creación de la red de cercanías del Bajo Andarax, el corredor transversal andaluz, la necesidad del tranvía, la cuestión de las mercancías, Vías Verdes son también temas muy urgentes que nos preocupan a todos si es que queremos mejorar, tanto en cantidad como en calidad, la escasa oferta ferroviaria que ofrece Almería. ASAFAL es consciente de los lentos procesos de maduración que las grandes obras públicas necesitan, pero creemos sinceramente que ya nos toca.

La historia nos enseña que hace 100 años los almerienses llegamos tarde al tren del desarrollo y sólo pudimos coger el vagón de cola en el último momento, con todas las consecuencias de ello derivadas. Con **HORIZONTE SIGLO XXI** hemos pretendido hacer una llamada de atención para que ahora lleguemos a tiempo con unas nuevas infraestructuras ferroviarias acordes con el potencial económico de la provincia. Ese debe ser el reto de TODOS.

FICHA TÉCNICA

Edita:

Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería (ASAFAL)

Autores:

Gabriel Araceli

Domingo Cuéllar Villar

Mario López Martínez

Leovigildo Martínez Anaya

Jesús Martínez Capel

Pedro Martínez Gómez

Pedro Mena Enciso

Copyright:

ASAFAL

Maquetación y Diseño:

ASAFAL

Depósito Legal:

AL-333-2002