

4.- EL FERROCARRIL DEL SIGLO XX

4.1.- LA ALTA TECNOLOGÍA APLICADA AL NUEVO FERROCARRIL

El cambio de siglo plantea nuevamente en el ámbito almeriense, al igual que ocurrió hace cien años, el debate de su necesaria incorporación al diseño de la red de transportes por ferrocarril que se está configurando en nuestro país. Este diseño es el resultado de la impresionante evolución tecnológica que ha sufrido el medio ferroviario y que está dando como resultado un nuevo ferrocarril diferente de aquél heredado del siglo XIX, pero innovador como de igual manera lo fue la máquina de vapor en su momento.

Ilustración 15: La innovación de la alta velocidad europea vino de la mano del TGV francés. Fondo ASAFAL



La posibilidad de trasladarse por ferrocarril a velocidades por encima de 250 km/h parecía algo más propio de la ciencia-ficción y de difícil plasmación tecnológica. Todas las expectativas se están cumpliendo y el ferrocarril es capaz de acercarse a la rapidez del avión y superarlo claramente en accesibilidad a los núcleos de población. Se añaden a estas ventajas el hecho de tratarse de un medio de transporte respetuoso con medio ambiente y de ser capaz de aportar una importante economía en el consumo de energía y en el espacio ocupado.

Cuadro 8: Estimación del gasto de energía de trenes de alta velocidad y otros medios de transporte

Medio de Transporte	Consumo estimado en litros de gasolina por viajero en 100 Km
ICE	2,5
Automovil	6,0
Avión	10,5

Fuentes: Datos tomados de estudio de DB (1994)
ICE son las iniciales del Tren de Alta Velocidad alemán.

Juegan en su contra las elevadas "barreras de entrada" y la "rigidez de su inversión". Debe pues configurarse con una importante aportación de las administraciones públicas en coordinación con la inversión privada. Para optimizar resultados, debe estudiarse con detenimiento no sólo los elementos dinamizadores del momento sino tener en cuenta la evolución futura previsible para evitar situaciones de obsolescencia o inadecuación.

Dentro de la evolución tecnológica imparables que tiene el ferrocarril en los últimos años, se están aplicando las primeras experiencias positivas en trenes de levitación magnética. Las primeras concreciones se han realizado en Japón y Alemania, precisamente a partir del año 2000 en Japón se prevé el inicio de la construcción de una línea entre Tokyo y Osaka (550 km), que podrá ser realizado en poco más de una hora.

4.2.- REDES TRANSEUROPEAS. LA INTEGRACIÓN/AISLAMIENTO DE ALMERÍA EN EL ARCO MEDITERRÁNEO

La conformación de una red transeuropea de transportes ferroviarios, que abarque tanto el transporte de personas como el de mercancías, se prevé como el medio de integración para espacios europeos con nuevas dinámicas demográficas y económicas. Es aquí, donde zonas emergentes en actividades económicas como la almeriense pueden jugar su baza de integración en las nuevas redes de transportes.

Gráfico 6: Velocidad comercial de ferrocarriles en España, 2000. FUENTE: Elaboración personal a partir de Horario de Trenes de 1999-2000



En la actualidad, Almería se encuentra en el "furgón de cola" del ferrocarril. La comparación entre el Gráfico 5 y el Gráfico 6 de las velocidades comerciales de trenes en distintos puntos de la geografía española es bastante elocuente. Medio siglo después, los trenes de Almería siguen siendo los más lentos de la península, el popular Talgo (en circulación desde 1954) sigue siendo el mejor que tenemos con una velocidad comercial que no supera los 85 km/h. Las ciudades que cuentan con conexión al Ave o al arco mediterráneo superan con holgura la media de los 150 km/h.

Por su situación estratégica, Almería cuenta con interesantes atractivos para su conexión al llamado Arco Mediterráneo. Este conjunto de infraestructuras de ancho nacional que están siendo adaptadas para que por sus vías puedan circular trenes de Velocidad Alta (alrededor de 200 km/h), plantea interesantes dinámicas para la salida del aislamiento de la provincia de Almería.

Ilustración 16: El Euromed interconecta el litoral mediterráneo español desde Alicante a Barcelona



Los primeros estudios sobre este interesante proyecto (elaborados por la Junta de Andalucía) arrojan los datos de lo que puede ser el transporte ferroviario de Almería para el siglo que viene. En el transporte de mercancías se espera canalizar los importantes contingentes de hortalizas que anualmente salen de nuestra tierra con destino a los mercados europeos, también se incluirían aquí las hortalizas procedentes del Norte de África que están teniendo un espectacular aumento. Así mismo el incremento del transporte de la piedra natural de las explotaciones y fábricas del valle del Almanzora está contemplado en este estudio.

En el transporte de viajeros sería interesante el desarrollo de dos líneas de potenciación. Por un lado los tráficos comarcales y regionales del eje Almería-Vera-Huércal Overa-Lorca-Murcia y por otro los tránsitos de largo recorrido con un interesante flujo de turistas, tanto nacionales como europeos.