

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE LA DELEGACION DE ALMERIA

José Manuel CASTILLO REQUENA, Francisca JIMENEZ MARTINEZ y Francisco VILLEGAS MOLINA

RESUMEN

El ferrocarril de la Delegación de Almería manifiesta actualmente un uso centrado primordialmente, en lo que a transporte de mercancías respecta, en el transporte de mineral de hierro que, desde las minas del Marquesado del Zenete, fundamentalmente, se dirige hacia el puerto de Almería. Esta dedicación centrada en torno al mineral, ya tradicional, incide notoriamente, por la importancia que tiene, en algunas características y problemas del uso del ferrocarril en la Delegación del Almería. Ni el transporte de viajeros ni el de otras mercancías alcanzan una importancia similar a la del mineral.

SUMMARY

The Almería Local Railway Department states that the use of the railway is mainly centred —at least with regard to the transport of merchandise— in the transportation of iron mineral, which goes from the mines of the Marquisate of the Zenete to the harbour of Almería. This concentration of the transport around the mineral —yet traditional— is remarkable, because of its importance, in some of the characteristics and problems of the use of the railway in Almería. Neither the travellers transport nor the other merchandise one reach the same importance that the transport of mineral has got.

RESUME

Actuellement, le chemin de fer correspondant au réseau d'Almería, révèle un usage principalement orienté, en ce qui concerne le transport de marchandises, vers le transport du minerai de fer, expédié essentiellement des mines du "Marquesado del Zenete", (Marquisat de El Zenete) jusqu'au port d'Almería. Cet intérêt que l'on porte au minerai, du reste traditionnel, entraîne évidemment, vu son importance, quelques caractéristiques et certains problèmes lors de l'usage du réseau ferroviaire d'Almería. Jamais un intérêt, comme celui du minerai, n'a été témoigné à l'égard du transport des voyageurs ni à celui des autres marchandises.

I. INTRODUCCION

Los medios de transporte han tenido y tienen una importancia básica para la vida económica de una región o un país, tanto a nivel interior como en sus relaciones con otras áreas, naciones o continentes. Las premisas de la teoría de los transportes de EDUARD L. ULLMAN(1) tiene su base en este hecho. Por otro lado, como explican CLARENCE FIELDEN JONES y GORDON GERALD DARKENWALD "... la actividad económica y el desarrollo de los transportes van mano a mano. El complicado sistema de producción especializada y del intercambio por el cual cada región, por lo menos en un grado limitado, produce aquellas cosas para las cuales está mejor adaptada, se basa en los transportes..."(2).

Siendo así, el papel desempeñado por éstos ha ido "in crescendo" hasta la actualidad, pues las relaciones económicas y sociales han sufrido una progresiva intensificación cualitativa y cuántica. Y dicha intensificación sería imposible sin la paralela evolución de la necesaria infraestructura de transportes que le sirve de sustento, reflejando su dinámica. Esta correspondencia biunívoca plasma, por tanto, un determinado nivel de desarrollo, refleja buena parte de la realidad económica de un ámbito geográfico concreto, sus necesidades y las singularidades en que se desenvuelve.

En este contexto de los transportes es preciso señalar con una marcada significación el ferrocarril, que es el medio cuyo estudio nos ocupa. Sus características, su idiosincracia, le deparan un papel económico específico. En su constitución se suman dos logros alcanzados por la técnica del S. XVIII, la máquina de vapor y el carril de hierro; uno y otro se combinan para permitir el traslado

(1) CLAVAL, P.: "La evolución de la Geografía Humana". Oikos-Tau. Barcelona, 1973.

(2) JONES, F. y GERALD DARKENWALD, G.: "Geografía Económica". F.C.E. México, 1971. Pág. 863.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

a grandes o medias distancias de pesadas mercancías. Contaba con indudables ventajas, como señala ANTONIO COMEZ MENDOZA "... El ferrocarril requería menos factores de producción que los métodos tradicionales de transporte por carretera. Sin embargo es importante señalar que el éxito del ferrocarril no consistió simplemente en ahorrar recursos escasos, sino en sustituir esos recursos por otros relativamente más abundantes y eficientes, el ferrocarril sustituyó piensos para el ganado por carbón para las máquinas de vapor, sustituyó madera por hierro, sustituyó mano de obra por capital, que tomó la forma de locomotora, carruajes e instalaciones ferroviarias..."(3). El paralelismo economía/transporte, antes aludido, tiene una réplica en lo que se refiere a revolución industrial/ferrocarril.

Sin embargo, la red de ferrocarril, cuya implantación es posterior a la de carreteras, vio suceder, tras su desarrollo, la competencia sistemática de aquellos vehículos automóviles pesados, preparados para desempeñar un papel similar: el transporte a largas distancias de grandes cargas. Ocasionalmente, también sufrió la competencia en los ámbitos continentales de las vías fluviales y canales interiores. En U.S.A., U.R.S.S., Alemania Federal, etc..., se observan nítidos ejemplos.

A pesar de todo, el ferrocarril ha mantenido su papel importante, cuando no hegemónico; en unos casos ha llegado a complementarse con otros medios de transporte, en otros ha continuado detentando un protagonismo absoluto en el desplazamiento de mercancías pesadas e incluso, según los casos, en otras modalidades de transporte; tengamos en cuenta que no todas las regiones ofrecen las bases para establecer una red de canales, no todas las áreas geográficas pueden permitir un tráfico por sus carreteras lo suficientemente denso como para llevar a

(3) GOMEZ MENDOZA, A.: "Ferrocarriles y Cambio económico en España: 1855-1913. Un enfoque de nueva historia económica". Alianza Editorial. Madrid, 1982. Págs. 37-38.

cabo el rol desempeñado por el ferrocarril. En concordancia con estos hechos se expresa ERICH OTREMBBA, quién haciéndose eco de la opinión más o menos generalizada referente a la condena y muerte, más o menos breve, del ferrocarril, responde que "... Aún prescindiendo completamente de que la red ferroviaria representa una elevadísima inversión de capital en los países cultos, lo cual por sí sólo haría muy difícil la supresión de dicha red, es lo cierto que la modalidad de tránsito de que se trata ofrece tales ventajas tocante al transporte de gran tonelaje de mercancías y personas, e influye tan eficazmente en todos los procesos de industrialización que ni siquiera cabe pensar en la desaparición del ferrocarril. Basta imaginarse, para convencerse de ello, lo que sucedería si las carreteras vieran incrementado su tránsito con las masas de mercancías que transporta el ferrocarril, o bien si el torrente diario de pasajeros en viaje pendular tuviese que llegar a nuestras ciudades, cada uno en su propio vehículo..."(4).

Lo cierto es que, cada día con mayor profusión, el parque automovilístico va en aumento. Unas cifras de M. DAUMAS a propósito de "la evolución del ferrocarril español y su rol en los transportes nacionales"(5) nos muestran cómo el tráfico por ferrocarril ha aumentado en valores absolutos, pero no en cifras relativas de tal modo que en la España de 1950 suponía un 29'6% del transporte de mercancías y un 79'2% del de viajeros; en 1978 las cifras descienden a 8'2% y 10% respectivamente. El tráfico por carretera de mercancías y de viajeros, que era del orden del 25% y 19'8% a mediados del presente siglo, pasan al 67'6% y 86'2% en uno y otro caso para el año 1978.

(4) OTREMBBA, E.: "Geografía general del Comercio y de las Comunicaciones". Ed. Omega. Barcelona, 1959. Pág. 155.

(5) DAUMAS, M.: "L'Evolution des chemins de fer espagnols et leur rôle dans les transport nationaux". Rev. Annales de Géographie. 1983.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

Sin embargo, esta "decadencia" del transporte por ferrocarril en España, y según veremos con posterioridad también en Almería, nunca puede llevarnos a la impresión de la desaparición del tráfico por el "carril de hierro". Efectivamente, las carreteras se aproximan cada vez más a su punto de saturación; tal y como indica RAMON TAMAMES "... en el curso del quinquenio 1958-1962 el parque automovilístico se triplicó, para casi duplicarse entre los años 1963 y 1968, creciendo después a un ritmo superior al 12% acumulativo anual (...). A partir de 1959, ya como consecuencia directa de la aceleración que el Plan de Estabilización supuso en el proceso de transferencias que nos ocupa, incluso el transporte de viajeros pasó a tener una mayor importancia por carretera que por ferrocarril..."(6).

Los hechos que hemos destacado en palabras de ERICH OTREMBA anteriormente referidas a la necesidad del ferrocarril, contrastan fuertemente con la realidad que describe TAMAMES para el caso de España. En esta contradicción se desenvuelve el caso del área de Almería. La saturación de la carretera y el precio de los carburantes hacen cada vez más antieconómico el transporte por carretera, por lo que se está volviendo a reconsiderar el medio férreo, el único capacitado para trasladar grandes volúmenes de mercancías y viajeros en menos tiempo y con un ahorro energético considerable.

PIERRE GEORGE se expresa con términos generales en la siguiente forma: "... La carretera no alcanza esta magnitud de capacidad transportadora, a pesar de su creciente importancia en cuanto al movimiento de mercancías, para ejercer una función más o menos netamente determinada, según el equipo que posee cada país en medios de transporte terrestres, sobre todo por el desplazamiento de perso-

(6) TAMAMES, R.: "Estructura Económica de España. Sector Servicios, Contabilidad social, Instituciones, Desarrollo económico". Alianza Editorial. Barcelona, 1982. Pág. 702.

nas y mercancías sobre distancias cortas (...) leyendo una estadística elemental de transportes, el ferrocarril aparece como el medio de transporte terrestre por excelencia. Engendrado por las técnicas industriales ha facilitado el gran desarrollo de la industria, satisfaciendo todas las necesidades de ésta en cuanto a transporte pesado y rápido...(7).

II. LAS LINEAS FERREAS DE ALMERIA

VICISITUDES DE SU CONSTRUCCION. TRASCENDENCIA DE ESTAS EN LA ACTUALIDAD

Según RAMON CORDERO Y MENENDEZ la segunda gran etapa de las construcciones de vías en España se inicia en 1873. Casi todos los años desde 1873 a 1896 los Kms., puestos en servicio llegan a las cifras de 100-400 Kms. "... Es la etapa -dice RAMON CORDERO Y MENENDEZ- en que propiamente se llevan adelante una serie de "líneas políticas"; en que el ferrocarril, cubiertos los objetivos básicos, comienza a prestar atención a las zonas desatendidas del país (...). Interesa constatar la preocupación por enlazar todas las capitales de provincia a la red: Huelva desde Zafra y Sevilla; Almería; Soria; Jaén; Cuenca, etc., son incorporadas mediante trazados en la mayoría de los casos de dudosa rentabilidad pero que responden a designios claros de orden políticos y de justicia administrativa..."(8).

Uno de los proyectos realizados a partir de 1873 nos muestra el trazado de tres ramales que salían de Almería capital: uno occidental, hacia Berja, Albuñol, Motril, Torrox, Velez Málaga y Málaga, continuando por el litoral hasta Cádiz; otro, oriental, que surcaba la Rambla del

(7) GEORGE, P.: "Geografía Económica". Ariel. Barcelona, 1977. Pág. 323

(8) CORDERO, R. y MENENDEZ, F.: "El sistema ferroviario español" en "Los Ferrocarriles en España. 1844-1943. I. El Estado y los ferrocarriles", por ARTOLA y otros. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid, 1978. Pág. 258.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

Artal, entre las sierra de Gata y Alhamilla, hacia Sorbas, Vera, Lorca y Murcia; el tercero, septentrional, desde Almería hacia Canjáyar, por la ladera W de los valles Andarax y Nacimiento, y Guadix, continuando desde aquí por un lado hacia Granada, por otro hasta la línea Córdoba-Alcazar y, finalmente, hacia Baza-Purchena-Velez Rubio y Lorca(9).

Curiosamente, el ramal que enlazaba a Almería con la línea Córdoba-Alcázar fue iniciado en el tramo Almería-Guadix cuya inauguración data de Julio de 1885. Hasta 1899 no se inauguró la línea Linares-Almería. Precisamente, el primer tramo, Almería-Guadix es el que recorre en su desplazamiento los criaderos de hierro de Sierra Nevada. El uso del ferrocarril para dar salida, hasta el puerto de Almería, a la producción minera es un hecho desde cualquier punto de vista destacable a lo largo de la historia ferroviaria almeriense. Según SANCHEZ PICON "... La construcción de las primeras líneas férreas que atraviesan la provincia (Linares-Almería y Lorca-Baza, ambas, en 1895), responde, en alguna manera, a la finalidad de rentabilizar y buscar una salida barata hacia la costa a la producción férrica de los criaderos del interior de la provincia (Gérgal, Beires, Bacares) y otras zonas (Alquife). La incorporación almeriese al uso del ferrocarril constituye un nuevo elemento que ayuda a configurar el predominio de los sectores exportadores de la economía provincial..."(10).

La evolución de la línea Linares-Almería nos dice aún más sobre su relación con la producción minera. El concesionario de esta línea fue D. Ivo Bosch a nombre del Banco General de Madrid y cedidos los derechos a la

(9) GONZALEZ DE LAS CUEVAS, Y. SASTRE y RODRIGUEZ, F.: Diccionario general de ferrocarriles, Legislativo, Administrativo, Técnico y Comercial. Madrid, 1977.

(10) SANCHEZ PICON, A.: "Minería e Industrialización en la Almería del siglo XIX: Explotación autóctona y Colonización económica". Boletín de estudios almerienses. N.º 1. Almería, 1981. Excm. Diputación de Almería. Págs. 220-221.

Compañía de Ferrocarriles del Sur de España. En 1916 pasó a control de la Campaña de Ferrocarriles Andaluces, formada con capital hispano-francés, quien mostró gran interés en ello debido a su intenso tráfico minero(11). Este sistema de Minería/Ferrocarril con intervención de capital extranjero se incardina en un fenómeno global, planetario, de colonialismo económico tal y como veremos con posterioridad. A partir de 1934 esta línea pasará a control estatal(12).

El uso del medio de transporte férreo en Almería cuyo análisis, para la actualidad, es el fin que nos proponemos en el presente trabajo, veremos como responde aún a aquellos motivos que dieron aliciente a su origen y construcción. Por un lado esos designios de orden político y justicia administrativa a la que alude RAMON CORDERO Y MENENDEZ, pero, por otro lado, a las necesidades de salida de productos mineros. Es un hecho tan obvio que el Sudeste Español constituye un área rica en minería como que se ha visto históricamente desposeída, en el sistema económico capitalista, de los medios apropiados (capital inversor) para aprovechar "in situ" dicha riqueza. Como explica PIERRE GEORGE "... En el marco de las operaciones 'coloniales' o semicoloniales del S. XIX y comienzos del XX, se construyeron líneas o incluso 'redes' de ferrocarriles para la recogida de determinados productos hasta los puertos de exportación hacia los países industriales desde el interior..."(13).

El ferrocarril, en nuestro caso concreto, plasma una realidad económica constatable. Ya dijimos que transporte/economía eran dos realidades cuyo desarrollo se llevaba a cabo mano a mano(14).

(11) OCHOTORENA, F.: "Almería Siglo XIX (1850-1899)". Biblioteca Temas almerienses. Almería, 1977. Pág. 200.

(12) NAVARRO DE OÑA, C.: "El ferrocarril Linares-Almería. 1870-1934". Memoria de Licenciatura. Dpto. de Historia Contemporánea. Granada, Septiembre 1982.

(13) GEORGE, P.: "Geografía Económica". Op. cit. Págs. 329-330.

(14) JONES, F. y GERALD DARKENWALD, G.: "Geografía Económica". F.C.E. México, 1971.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERÍA

HECHOS RELATIVOS A LA LOCALIZACIÓN DE LAS LINEAS FERREAS ALMERIENSES

El origen y la evolución, la historia, en definitiva, del ferrocarril en Almería, se desenvuelve en una serie de circunstancias que, en alguna medida, se transfieren a la realidad actual, en la que subsiste este medio de transporte; el orden temporal nos da algunas bases explicativas sobre las características de su uso, ya lo hemos dejado entrever en el anterior apartado. Pero, aparte de las circunstancias históricas, o unidos a ellas, hemos de destacar ciertos aspectos que guardan una estrecha relación con el orden espacial, y éstos reabundan en hechos comentados.

La localización de la vía férrea en Almería entraña dos niveles de análisis, uno extrínseco, otro intrínseco. Referente a este último tenemos la configuración de la línea, obligada en buena parte por una morfología abrupta que se constituye en factor determinante, hasta tal punto que el relieve dibuja las vías naturales de penetración y, al mismo tiempo, impone las dificultades que, en buena medida, condicionan la existencia y el uso del ferrocarril almeriense. Respecto al nivel extrínseco debemos destacar la ubicación de Almería en el marco espacial Geográfico-Económico por un lado y, por otro, su inserción en un marco Geográfico-Físico.

El ferrocarril de Almería en el contexto general Económico y Físico

El Sureste, históricamente, se ha incardinado en el sistema de relaciones económicas capitalistas como área exportadora y dependiente. Esta realidad económico-espacial, donde se aprecia la configuración de zonas desarrolladas y subdesarrolladas con una clara disimetría, conduce "per se" a la caracterización de la red de transportes: la presencia y el uso del ferrocarril viene explicada, y explica también, esta situación económica. Ya en

una cita de PIERRE GEORGE(15), dejábamos entrever estas circunstancias, el presente trabajo tratará, entre otras cosas, de corroborarlas. De momento, nos conformamos con adelantar que es el transporte de mineral uno de los usos principales del ferrocarril de Almería; otros centros mineros de la provincia existieron con anterioridad y se sirvieron de este medio, anteriormente lo hemos visto, en la actualidad se trata de las Minas del Marquesado del Zenete; precisamente la explotación de éstas se ha comportado como una prolongación de los países inversores, capital exterior, que "... sólo penetra en la comarca para extraer de ella materia prima, capitales y brazos..."(16), para ello se sirve del medio de transporte adecuado según veremos: el ferrocarril.

Simultáneamente, en las características de la existencia del ferrocarril de Almería, tiene una decisiva influencia la constitución de esta provincia como un área abierta al mar, con un importante puerto a través del cual es posible dar continuidad al transporte de ciertas mercancías que han utilizado en su desplazamiento hasta la costa de la capital almeriense el medio ferroviario. Ferrocarril y puerto forman una conjunción perfecta; la estación de ferrocarril de Almería y su prolongación hasta el mismo embarcadero constituye en su conjunto el nexo de unión entre los transportes terrestres y marítimos. El uno sin el otro no se pueden entender y, precisamente, ambos efectúan el "drenaje", primordialmente hacia el exterior, de aquellos productos cuyas características requieren un desplazamiento a través de estos medios de transporte, en origen pensados para abaratar los costes de transporte de mercancías de alto tonelaje y valor relativamente bajo.

Tenemos, pues, que, junto al papel desempeñado por el área como zona económicamente dependiente, la existen-

(15) GEORGE, P.: "Geografía Económica". Op. cit.

(16) COHEN AMSELEM, A.: "Minería y Subdesarrollo. Por un planteamiento histórico global en Andalucía". Cuad. Geog. Nº 7. Universidad de Granada. 1977. Pág. 305.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

cia de la proximidad del mar, en Almería, ha dado lugar a que se potencie o se facilite la intervención económica desde el exterior, extrayendo a través de uno y otro medio de transporte ciertas materias primas, el mineral, desde tiempos que datan incluso del período decimonónico.

Veremos a continuación como, finalmente, las particularidades del relieve interior hacen posible la utilización principal del ferrocarril para el transporte de mercancías no perecederas, pesadas y de coste relativamente bajo, el mineral de hierro es el principal ejemplo; al mismo tiempo impone serias dificultades a aquel otro tipo de mercancías perecederas y cuyos costos de producción son relativamente elevados.

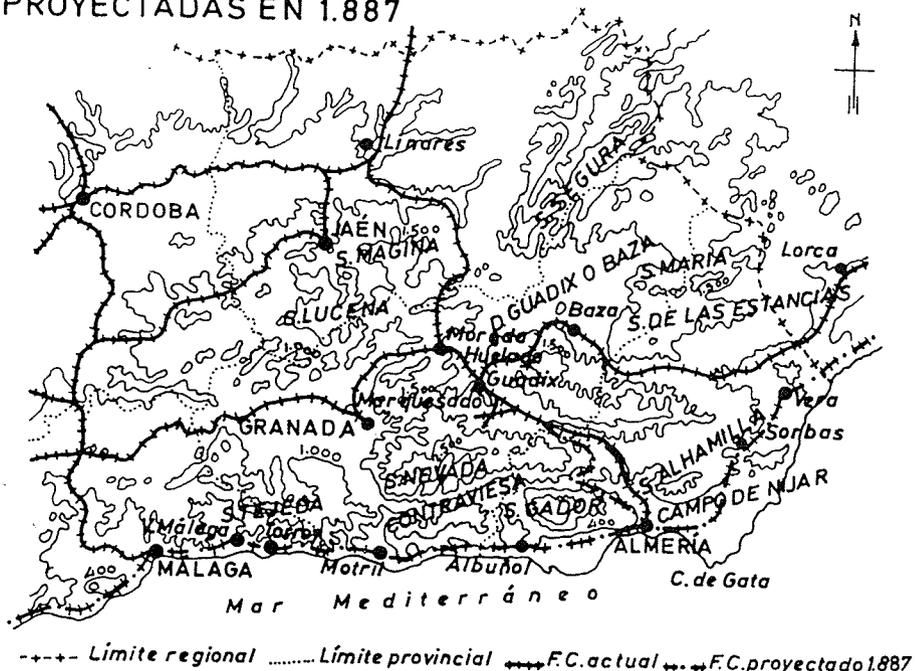
Problemas intrínsecos en la línea de ferrocarril de Almería

Del conjunto de líneas férreas proyectadas en el siglo XIX, anteriormente comentadas, solo algunas prosperaron, siendo las que en la actualidad tienen vigencia (Fig. 1).

Una de ellas es la que discurre por el valle del Andarax y Nacimiento, afluente del anterior; así, entre Sierra de Gádor-Sierra Nevada al Oeste y Sierra Alhamilla-Sierra de los Filabres al Este se accede a la Depresión de Guadix, alcanzando Huélagos, última estación perteneciente a la Delegación de Almería; esta línea aprovecha lo que A. RUIZ MARTINEZ denomina "Paso Transversal del Sureste"(17). Otra línea perteneciente a nuestra Delegación se constituye en el tramo desde Guadix a Baza; a partir de Baza continúa hacia el Este, si bien en este trayecto se la incluye en la Delegación de Murcia. Finalmente debemos añadir los ramales mineros del Marquesado del Zenete y Guadix-Almendricos.

(17) RUIZ MARTINEZ, A.: "Andalucía Oriental: Posibilidades y limitaciones naturales de los transportes regionales". Cuad. Geog. Nº 7. Universidad de Granada. 1977. Pág. 30.

Gráfico nº 1.
LÍNEAS DE FERROCARRIL EN LA ACTUALIDAD Y
PROYECTADAS EN 1.887



FUENTE: Diccionario general de FF.CC., Legislativo, Administrativo, Técnico, y Comercial, Madrid 1977.

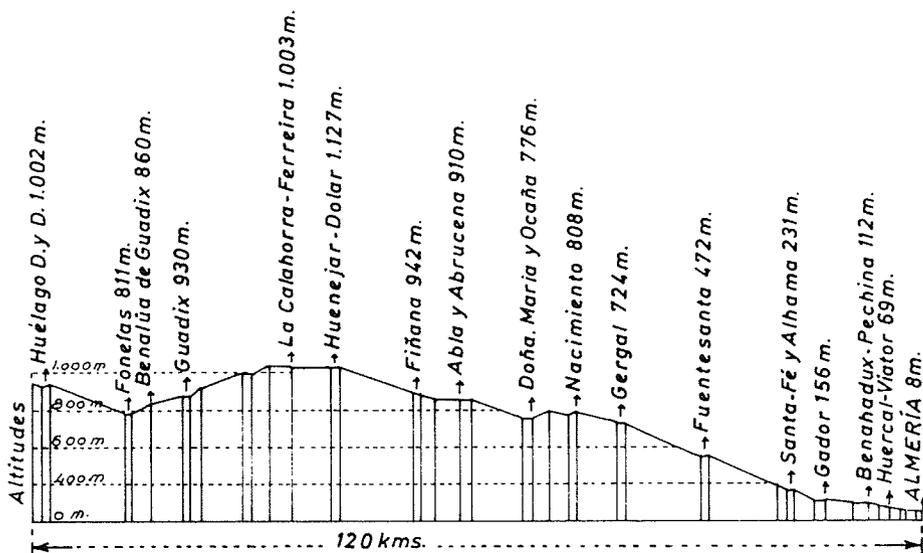
Las líneas férreas descritas se constituyen en una orografía accidentada, valles y depresiones abiertos a modo de pasos naturales, umbrales, entre los "edificios Béticos". La necesidad de seguir el trazado que impone el relieve, las pendientes que de él se derivan, las dificultades en general determinadas por el medio físico dan lugar a unas circunstancias negativas, adversas al desarrollo fácil del transporte. "...El trazado de las líneas es, sin duda, el más grave de los problemas que afectan a los ferrocarriles de Andalucía

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

Oriental, pues, al encontrar un relieve accidentado, presentan rampas muy acusadas, que en algunos puntos llegan al 29% y curvas de pequeño radio, a veces inferiores a 250 metros, que conjuntamente obligan a una marcha extraordinariamente lenta y peligrosa..."(18).

Los hechos antedichos pueden advertirse con precisión en el perfil de la Fig. 2 y en la Tabla I.

Gráfico nº 2.
PERFIL DEL TRAMO ALMERIENSE ALMERÍA-HUÉLAGO



FUENTE: R. E. N. F. E. "Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Línea de Linares a Almería." Vías y Obras.

(18) VILLEGAS MOLINA, F.: "El medio natural y las Comunicaciones terrestres en Andalucía Oriental". Instituto Príncipe de Viana. Homenaje a A. Floristán. Navarra, 1981. Pág. 470.

J.M. CASTILLO REQUENA, F. GIMENEZ MARTINEZ y F. VILLEGAS

T A B L A I

CURVAS, RECTAS, PENDIENTES, RAMPAS Y HORIZONTALES DEL TRÁMO ALMERIA-HUELAGO

A. CURVAS SEGUN RADIO					B. RECTAS SEGUN LONGITUD				
Radio	Curvas				Longitud	Rectas			
	Nº	%	Km.	%		Nº	%	Km.	%
hasta 300 mts.	107	48'9	26'45	48'3	1 Km.	210	95'8	44'5	70'6
300-400 "	20	9'1	5'0	9'1	1-2 Km.	3	1'4	3'4	5'5
400-600 "	43	19'6	10'5	19'2	2-3 Km.	5	2'3	11'3	17'9
600-1.000 "	34	15'5	9'3	17'0	3 ó más Km.	1	0'5	3'7	6'0
1.000-1.500 mts.	4	1'8	1'1	2'0	TOTAL...	219	100'0	62'9	100'0
1.500-2.000 "	9	4'1	2'0	3'7					
2.000-2.500 "	1	0'5	0'3	0'5					
+ de 2.500 "	1	0'5	0'08	0'1					
TOTAL....	219	100'0	54'73	100'0					
C. PENDIENTES SEGUN INCLINACION					D. RAMPAS SEGUN INCLINACION				
Inclinación	Pendientes				Inclinación	Rampas			
	Nº	%	Km.	%		Nº	%	Km.	%
hasta 5 mm/m.	11	11'4	6'1	8'5	hasta 5mm/m.	9	22'5	3'8	14'9
5-10 "	18	18'6	8'4	11'5	5-10 "	13	32'5	4'9	19'2
10-15 "	19	19'6	7'3	10'2	10-15 "	7	17'5	2'4	9'3
15-20 "	26	26'8	17'7	27'0	15-20 "	11	27'5	14'6	56'6
20-25 "	21	21'6	27'9	38'4	TOTAL..	40	100'0	25'7	100'0
25-30 "	2	2	3'2	4'4					
TOTAL....	97	100'0	72'6	100'0					
E. HORIZONTALES									
					Nº	Km.			
					36	19'4			

FUENTE: R.E.N.F.E.: "Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Línea de Linares a Almería". Vías y obras. Perfil longitudinal. 1945. Elaboración propia.

De la Tabla I llama la atención especialmente la existencia de pronunciadas pendientes, concretamente de 27'5 milímetros/metro a lo largo de 1'2 y 2 Kms., respectivamente, esa inclinación es crítica, de tal modo que un leve incremento (hasta llegar a los 30 mm./m.) obligaría al uso del ferrocarril de cremallera. No nos extraña que se constituyan en una de las pendientes superiores de la red ferroviaria de España. La suma de dificultades que curvas y rampas añaden, no permiten el desarrollo de velocidades punta con suficiente prolongación, necesaria para hacer del ferrocarril un medio de transporte rápido.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

El desplazamiento del mineral, sin embargo, no precisa de una forma tan acuciante, como otro tipo de mercancías perecederas o viajeros, la rapidez que imprimiría al ferrocarril una comunicación fácil donde se ausentasen estos factores determinantes del medio físico. Tengamos en cuenta que, para transporte de viajeros, el desplazamiento de Almería a Granada (182 Kms.) dura 4 horas 14 minutos, mientras que de Almería a Madrid (557 Kms.) son 10 horas 20 minutos, y en el trayecto Almería-Barcelona (1.113 Kms.) 20 horas y 46 minutos.

Pero, no todo son dificultades del trazado de las líneas, que vienen impuestas por el relieve. La falta de atención, el aspecto humano, también se acerva sobre la problemática actual del ferrocarril de Almería. La insuficiencia de la red (ver Fig. 1) es un primer hecho que comenta RUIZ MARTINEZ cuando expresa que "... podría hablarse incluso de un importante vacío ferroviario en el cuadrante Sudeste de nuestra Península sólo atendido por la línea de Guadix-Almería, con los ramales mineros del Marquesado del Zenete y la de Guadix-Almendricos, que imponen una total ausencia de comunicaciones ferroviarias entre Murcia y Almería y Málaga a lo largo de la banda costera..."(19).

Pero, además de este hándicap, es preciso recordar que las líneas vigentes carecen de tramos de doble vía cuya existencia imprimiría una fluidez al tráfico mayor y permitiría una reducción del tiempo empleado, pues con ello se salva el problema de las demoras que los cruces de trenes obligan; así mismo, la carencia de tramos electrificados impide las ventajas que se derivan de los mismos, especialmente en el transporte de pasajeros(20).

(19) Según RUIZ MARTINEZ: "El problema de las Comunicaciones" en "Estructura Económica de Andalucía". (Memoria económica). Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Andalucía. Jaén, 1978. Pág. 679.

(20) VILLEGAS MOLINA, F.: Op. cit. Pág. 470.

En la actualidad se encuentra en proceso de electrificación el tramo de Almería hasta las minas de Alquife; este hecho denota el interés restringido que se ha tenido y se tiene en el ferrocarril de Almería: su uso para el transporte de mineral. Si el tramo de ferrocarril Almería-Guadix (con el ramal hacia el Marquesado) fue el primero en construirse de la línea Almería-Linares, parece que la historia se repite en cuanto a la electrificación de la misma. Estos hechos que nos dan la impresión de una utilización principal del ferrocarril para el transporte de mineral, intentaremos corroborarlos en los próximos capítulos sobre las cifras concretas que hemos recabado de las fuentes de R.E.N.F.E.

III. PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

En términos generales podemos admitir que son dos los usos principales del ferrocarril: por un lado éste se constituye en un medio de transporte de mercancías y, por otro, de pasajeros. En el análisis del caso almeriense vamos a considerar esta diferenciación para llegar a caracterizar qué fenómenos marcan las pautas de su utilización, es decir, las razones actuales de su existencia.

EL TRAFICO DE MERCANCIAS ACTUAL A TRAVES DE LA LINEA DE FERROCARRIL DE ALMERIA

El primer conjunto de hechos que nos ofrecen una caracterización de la línea férrea de la Delegación de Almería, versa acerca de los productos que, a través de la misma, se ponen en movimiento. Nos vamos a referir, en primer lugar, al transporte de mineral de hierro; en segundo lugar, al transporte de combustible, y, en tercer lugar, a otras mercancías, cuya importancia en el conjunto de movimientos del ferrocarril de la Delegación de Almería es poco significativo, aunque pueden representar campos susceptibles de expansión futura. Los datos que nos proporciona R.E.N.F.E., incluyen también como salida y

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERÍA

como llegada el tráfico interior en las líneas de la Delegación.

El mineral de hierro: primera mercancía en importancia del tráfico por ferrocarril de Almería

En los apartados I y II hemos puesto especial énfasis en este aspecto del transporte almeriense: el mineral. Dijimos, con anterioridad, que el ferrocarril es el medio adecuado para conducir la producción minera desde su lugar de origen hasta el puerto de mar, a partir del cual se encaminará definitivamente hacia la región de destino; su capacidad para absorber el desplazamiento de pesadas y voluminosas cargas a un precio que no resulte antieconómico (es el caso del mineral) le confieren esa idoneidad y el protagonismo resultante. De caótico podríamos, por otro lado, calificar el panorama de las carreteras almerienses si, a su tráfico actual, uniésemos el transporte del mineral de hierro, miles de toneladas, para las que se emplean alrededor de cuatro o cinco trenes diarios con 25 ó 30 vagones cada uno.

Como resultado de estos hechos tenemos una primera consecuencia que es trascendental para la realidad actual almeriense: el mineral, la mercancía que tiene mayor importancia por su peso bruto en el contexto global de los productos transportados en Almería, está destinado exclusivamente al ferrocarril. Tengamos en cuenta, para darnos una idea relativa que las Tm./año de productos agrarios, por ejemplo, exportados por carretera desde Almería (1977-81) alcanza el valor de 51.115'7 Tm.; el mineral, desplazado por medio del ferrocarril, supone 2.841.698'1 Tm./año.

Por otro lado, debemos destacar que el mineral de hierro constituye un tráfico de salida hacia el exterior y nunca de llegada desde ámbitos exteriores a la línea. Los datos ofrecidos por RENFE podrían llevarnos a engaño si de ellos se hace un examen superficial: el mineral de hierro que parte de Alquife (contabilizándose entonces

como "salidas de la línea") vuelve a contabilizarse en el "apartado llegadas" cuando, el mismo, accede a la capital de Almería, que se constituye en punto intermedio entre Puerto y Línea férrea interior. Sin embargo, si no atendemos al tráfico interior de la línea, el mineral se constituye, exclusivamente, en mercancías de salida. Esta mercancía se encamina desde el puerto a Sagunto, Avilés y Gijón (dos tercios) y a Inglaterra, Alemania y Francia (un tercio).

Una segunda consecuencia se puede deducir si consideramos los valores ofrecidos por la Tabla II.

T A B L A I I

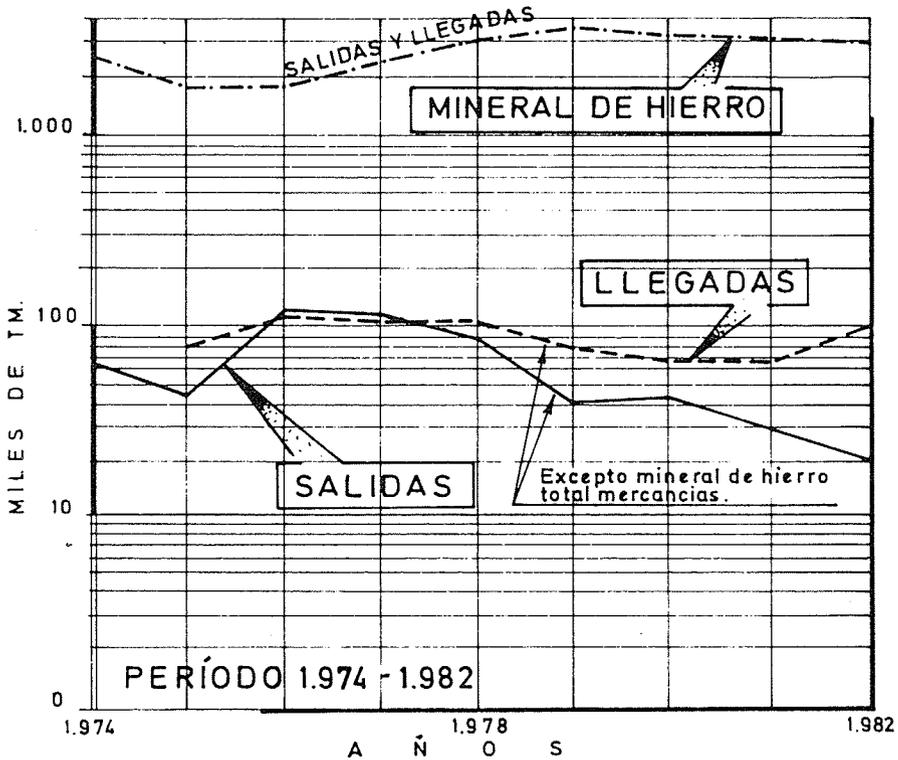
IMPORTANCIA DEL MINERAL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR FERROCARRIL DE LA DELEGACION DE ALMERIA. PERIODO 1974-1982

	SALIDAS		LLEGADAS	TOTAL		
	Tm	ptas. (miles)	Tm.	Tm.	%	ptas. (miles)
Mineral	2.841.698	502.405	2.841.698	2.841.698	94'7	502.405
Resto	66.426	76.996	93.138	159.564	5'3	76.996
TOTAL.	2.908.124	579.401	2.934.836	3.001.262	100'0	579.401

FUENTE: Libros de Control de Gestión, Delegación Comercial de R.E.N.F.E. de Almería.

En el caso del mineral no se totalizan las salidas y llegadas porque se trata del mismo mineral y sería duplicar su importancia; en cambio, para el resto de las mercancías si se totaliza porque, en general, se trata de una carga que sale de la Delegación o entra en ésta con origen o destino en otras Delegaciones. En cualquier caso, el mineral es, tanto por su peso (94'7% del total), como por el total de pesetas que rentabiliza en la Delegación de Almería, la mercancía más importante de las que utilizan el ferrocarril almeriense.

Gráfico nº 3.
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MINERAL Y DEL
RESTO DE MERCANCÍAS.

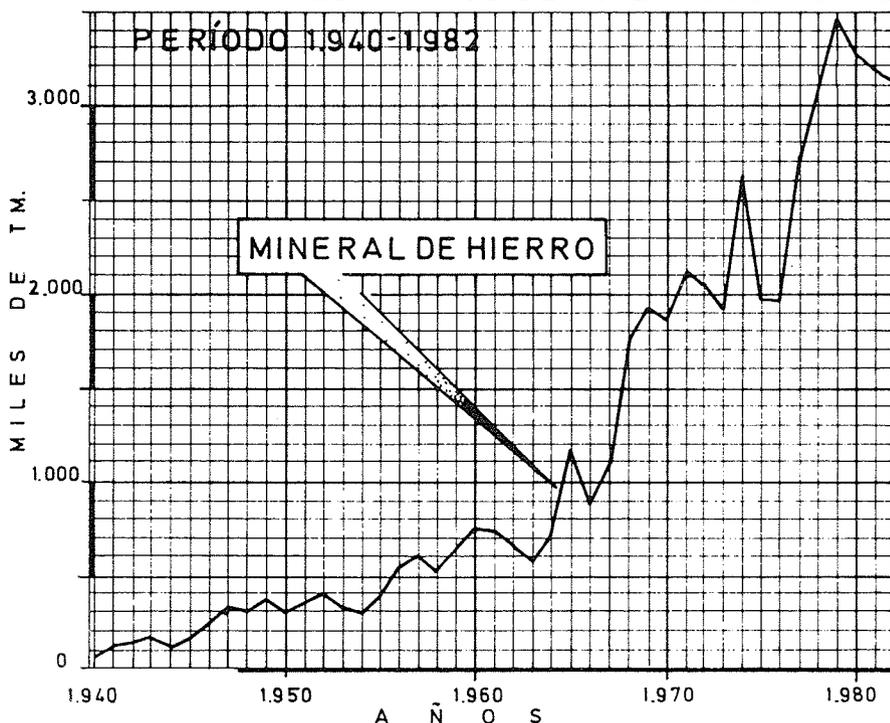


FUENTE: Dirección de la 3ª Zona Comercial de R.E.N.F.E. Delegación de Almería. Libros de Control de Gestión.

Como vimos en el apartado II, estos hechos relativos a la importancia del mineral le vienen desde antiguo. Incluso especulábamos con la posibilidad de que uno de los más fuertes motivos de que se dotara a Almería con este medio de transporte residiera en intereses mineros nacionales y extranjeros.

En el Gráfico 4, se observa como el transporte de mineral por ferrocarril ha ido en aumento especialmente a partir de nuestra Guerra Civil; sólo se han observado disminuciones coyunturales de las cuales nos interesa destacar la ocurrida a partir de 1980 asociada a la

Gráfico nº 4.
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MINERAL DE HIERRO.



FUENTE:Elaboración propia a partir de los datos de:
LARA VALLE, J. J. "Estructura del Tráfico Portuario de Almería"- Rev. Paralelo 37º Nº.2. Universidad de Granada. C. U. A. Departamento de Geografía. Dirección de la 3ª Zona Comercial de R. E. N. F. E. Delegación de Almería. Libros de Control de Gestión.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

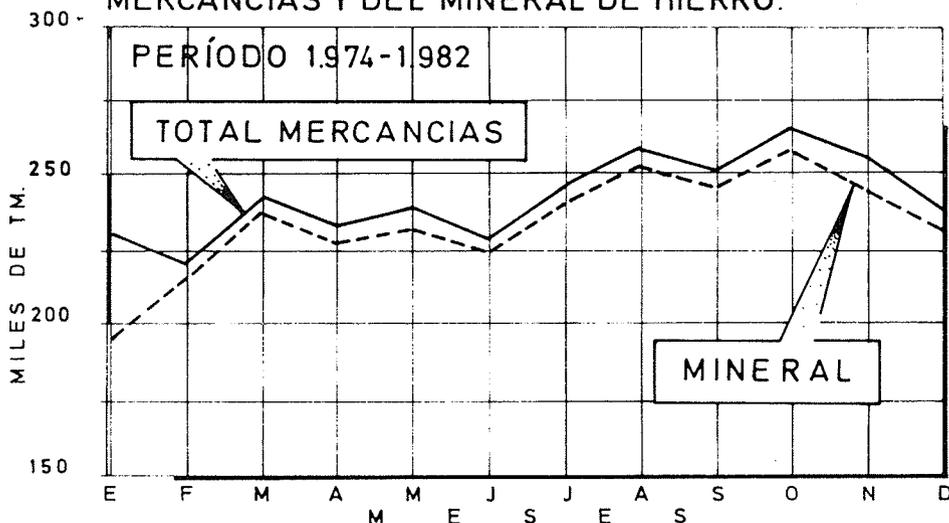
crisis productiva del acero en Europa y España, en aquellos centros siderúrgicos que demandan nuestro mineral.

Pero salvando estos casos coyunturales, el transporte de mineral desde el Marquesado hasta Almería ha ido en aumento, es más constituye una de las pocas, por no decir la única, mercancía que ha presentado una progresiva alza, una evolución positiva nítida. Además, el uso del ferrocarril por parte de este producto ha sido total, nunca, desde su inicio, se ha tomado un medio alternativo de transporte.

A propósito de esta característica continuidad temporal, hemos de destacar que, la evolución a lo largo del año (Fig. 5), apenas marca diferencias importantes, de tal

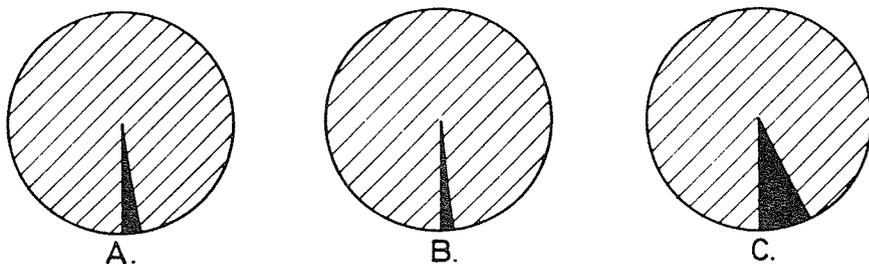
Gráfico nº 5.

EVOLUCIÓN MENSUAL DEL TRÁFICO TOTAL DE MERCANCÍAS Y DEL MINERAL DE HIERRO.



FUENTE: Dirección de la 3ª Zona Comercial de R.E.N.F.E. Delegación de Almería. Libros de Control de Gestión.

Gráfico nº 6.
DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS Y MINERAL.



A: 1.976. Máximo de tráfico de mercancías respecto al mineral
B: 1.982. Mínimo " " " " " " " "
C: Distribución media. Período 1.974-82.

Mercancías
Mineral

FUENTE: Dirección de la 3ª Zona Comercial de R.E.N.F.E. Delegación de Almería. Libros de Control de Gestión.

modo, no se advierten nítidos máximos y mínimos a lo largo del año medio. Por lo general, la época de mayor transporte de mineral se localiza entre Julio–Noviembre, mientras que durante Enero y Febrero disminuye; sin embargo estos hechos, que han sido deducidos de cifras promediadas, no resultan un impedimento para que determinados años encuentren su máximo en Febrero, por ejemplo, o el mínimo en Julio, (es el caso de 1975), y en todo caso sería solo consecuencia del ritmo de producción de mineral en la mina o de demanda de las zonas receptoras.

El desplazamiento de mineral a través de la línea férrea constituye un fenómeno trascendental en la Geografía de los transportes almerienses, la voluminosidad de la carga y su constancia diaria así lo determinan. La producción de las minas del Marquesado, la superior de España en mineral de hierro, está destinada al ferrocarril y parece

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

como si el ferrocarril estuviese a su vez destinado al mineral.

No en vano estas circunstancias permiten que el ferrocarril de Almería ocupe un lugar privilegiado en el contexto español si consideramos el transporte de minerales (ver Fig. 7). La Tabla III nos da pie para destacar aquellas delegaciones ferroviarias españolas cuyas salidas de mineral sobrepasan las 100.000 Tm.

T A B L A III
DELEGACIONES FERROVIARIAS ESPAÑOLAS CON SALIDAS DE
MINERAL SUPERIORES A 100.000 Tm.

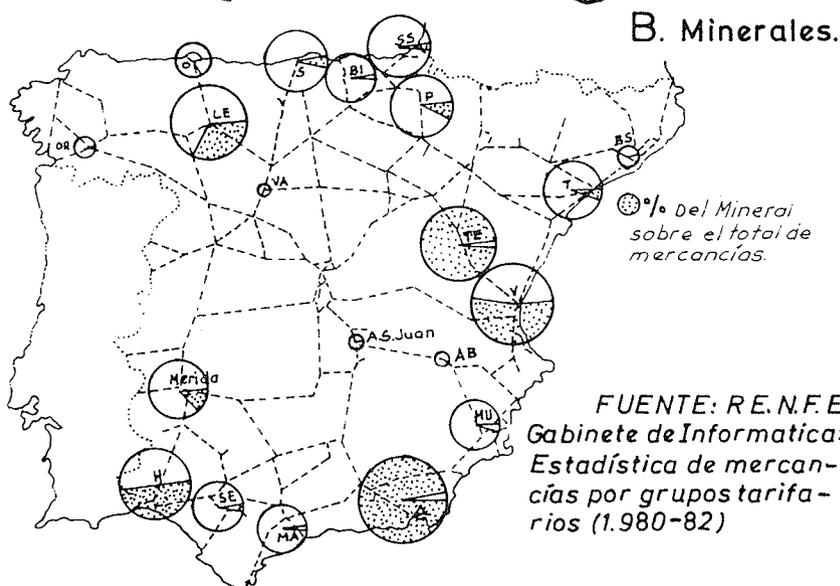
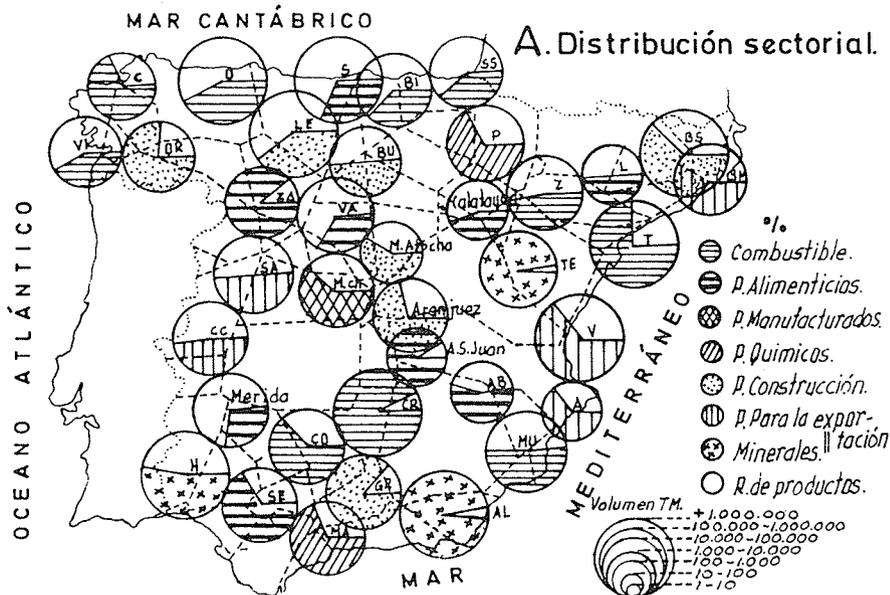
SALIDAS POR FERROCARRIL		
	Tm/año de Minerales	% de mineral respecto al total de mercancías salidas por ferrocarril
Almería	3.218.539	98'9
Huelva	736.172	48'7
León	390.153	33'2
Teruel	224.599	99'0
Valencia	1.832.621	54'1

FUENTE: R.E.N.F.E. Gabinete de informática: Estadística de mercancías por grupos tarifarios (1980-82). Elaboración propia.

Concluyendo, el mineral, la mercancía más importante, por su volumen y peso, de las transportadas en Almería, es conducido a través del ferrocarril. Ello implica, además, que, de las mercancías transportadas por ferrocarril, sea el mineral la principal, en aumento más o menos continuo hasta la crisis coyuntural de 1980. Finalmente, es tal la importancia que este producto tiene, que nos permite diferenciar el uso del ferrocarril de Almería respecto al resto español y definirlo como un medio destinado casi exclusivamente a su transporte: El ferrocarril de Almería constituye la primera línea en

Gráfico nº 7.

TRÁFICO DE SALIDA DE MERCANCÍAS.



PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

importancia de España en cuanto a cantidad de toneladas desplazadas a través suya de mineral de hierro; a su vez es tal la incidencia de esta "acción" que hace de la Delegación de Almería la tercera de España en cuanto al peso de mercancías en general, sólo Oviedo con 4.654.072 Tm./año y Valencia con 3.384.365 Tm./año le aventajan aunque ésta última no en mucho ya que Almería desplaza 3.258.128 Tm./año de mercancías salidas.

Otras mercancías de importancia transportadas a través del ferrocarril de Almería: Los combustibles líquidos

Aunque el predominio del mineral de hierro es claro, sin embargo, cuando tratamos de concretizar los hechos que nos ofrecen una caracterología global del uso de la línea férrea almeriense, éste es el fin de nuestro estudio, no podemos restringirnos a un único aspecto pues la constatación de los datos nos indica un abanico de usos ciertamente diversificado.

Efectivamente, el tráfico de mineral es trascendental, y lo es, entre otras razones por el alto porcentaje que supone respecto al total de mercancías salidas y llegadas a las estaciones de la Delegación de Almería (94'7%); pero ocurre que el tanto por ciento restante constituye un considerable volumen de toneladas/año que, en algunos aspectos, dan al ferrocarril de Almería un lugar, no privilegiado como en el caso del mineral, pero sí de relativa importancia en el contexto del transporte por ferrocarril español.

Al mismo tiempo que constatamos la existencia de un tráfico de mercancías complementario del mineral, comprobamos el establecimiento de unos desplazamientos con significación propia; si los del mineral de hierro se establecían desde el interior hacia Almería y desde aquí, a través de su puerto tomaban las rutas marítimas, los movimientos de estas otras mercancías hacen un uso del ferrocarril con un sentido inverso, pues a través del mar acceden al puerto almeriense continuando, poste-

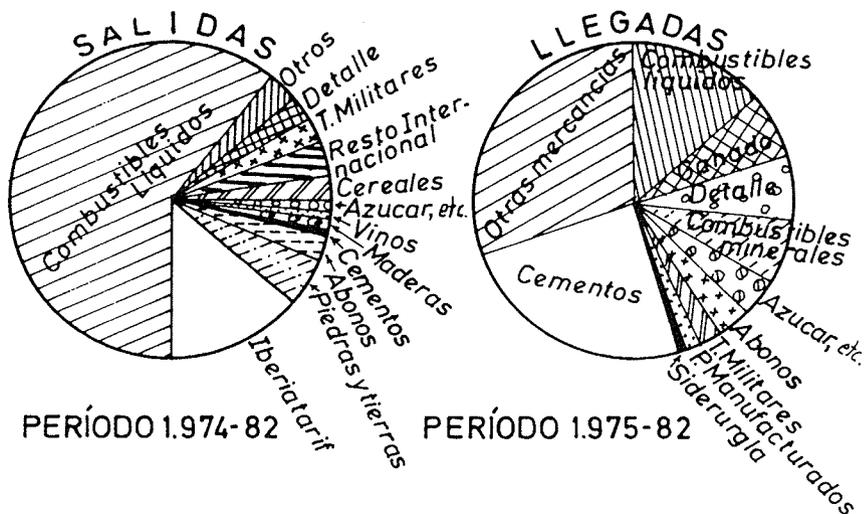
riormente, hacia el interior a través de las líneas férreas.

Con estas características y otras que a continuación detallaremos, se presenta el tráfico de combustibles líquidos. Esta mercancía nos ofrece una serie de peculiaridades que merecen una mención aparte a la hora de examinar los trazos más importantes del uso del ferrocarril en Almería.

Los combustibles líquidos que aparecen en salidas, 40.727 Tm./año (61'3% de las mercancías salidas en el período 1974-82, si exceptuamos el mineral, ver Fig. 8) se distribuyen desde los depósitos de C.A.M.P.S.A., en Al-

Gráfico nº 8.

DISTRIBUCIÓN SECTORIAL DE MERCANCÍAS EXCLUIDO EL MINERAL DE HIERRO.



FUENTE: Dirección de la 3ª Zona Comercial de R.E.N.F.E. Delegación de Almería. Libros de Control de Gestión.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

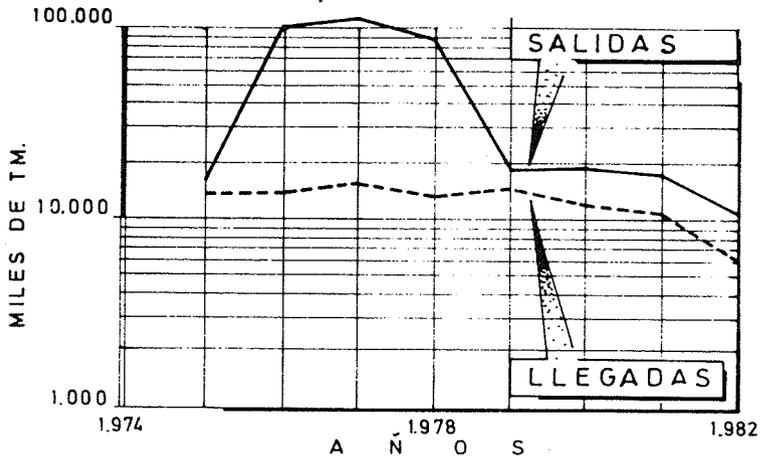
mería; son especialmente fuel-oil (EMPETROL, Escombreras) y gasóleo (CEPSA, San Roque, Algeciras)(21). Se trata de la segunda mercancía en importancia, en cuanto a toneladas, de las salidas por la red férrea almeriense. Del total inicial una buena parte se queda en la misma red con el fin de abastecer la demanda de la propia RENFE; esporádicamente surte a interesados particulares (demanda exterior) si bien éstos últimos pueden proveerse de combustible líquido a través de otros medios de transporte; así mismo RENFE se constituye en el medio a través del cual se sirve ocasionalmente CAMPSA en la distribución del combustible líquido de sus diferentes centros.

En los últimos años los sectores a los que se ha abastecido a través de la línea férrea han sido, por un lado el Marquesado (que se corresponde en buena parte con las llegadas a la línea), donde se observa una actividad en sus minas que precisa un importante consumo energético, y por otro lado Granada y Linares (centros distribuidores de CAMPSA). No obstante, con la entrada de la década de los ochenta, CAMPSA ha mostrado una tendencia cada vez mayor al desuso del ferrocarril almeriense, es así que Linares ha pasado a abastecerse de Sevilla, mientras que Granada lo hace cada vez con mayor incidencia a través de camiones cisterna desde el centro portuario de CAMPSA en Motril. Estos hechos determinan una evolución regresiva del transporte de combustibles líquidos a través de la línea almeriense (Fig. 9), de tal modo que de las 103.265 Tm., transportadas en 1977, hemos pasado a tan sólo 12.858 Tm., en 1982, cifras incluso inferiores a las observadas con anterioridad a 1976.

El transporte de combustible líquido mantiene, a pesar de esta evolución, una posición encomiable en el conjunto de aquellas mercancías que, procedentes del medio marítimo, son conducidas, tierra adentro, a través del ferro-

(21) PUYOL ANTOLIN, R.: "Las fuentes de energía en España: Petróleo, energía nuclear y energías de sustitución". Paralelo 37°. Nº 2. Almería, 1978. Págs. 81-116.

Gráfico nº 9.
COMBUSTIBLES LÍQUIDOS.



FUENTE: Dirección de la 3ª Zona Comercial R.E.N.F.E. Delegación de Almería. Libros de Control de Gestión.

carril de Almería. Precisamente esta importancia manifiesta un hecho de orden general perfectamente extensible al contexto geográfico español, (ver Fig. 10).

Resulta significativo que el transporte de combustible líquido a través del ferrocarril adquiera valores espe-

T A B L A I V

EVOLUCION LLEGADAS Y SALIDAS DE COMBUSTIBLE LIQUIDO. MILES Tm.

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Llegadas		15'1	15'0	16'6	14'3	14'2	12'0	10'8	5'0
Salidas	19'4	17'7	98'3	103'2	79'4	18'5	18'6	17'6	12'8

FUENTE: Libros de Control de Gestión. Delegación Comercial de Almería. Elaboración propia.

La importancia de este producto en el conjunto de las mercancías salidas a través de las líneas férreas almerienses se debe básicamente a razones de índole geográfica, pues Almería se constituye en una zona costera, permitiendo su puerto el enlace del transporte marítimo y del continental a través del ferrocarril.

No obstante, el papel del ferrocarril de Almería en el transporte de combustibles líquidos no es excesivamente destacado, si efectuamos comparaciones con otras Delegaciones de RENFE. Destacan en el contexto nacional aquellas donde se elabora el producto (refinerías), o donde

T A B L A V

TRAFICO DE SALIDA DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS EN CADA UNA DE LAS DELEGACIONES DE R.E.N.F.E. (MEDIAS PERIODO 1980-82).

Delegación	Tm/año	Delegación	Tm/año	Delegación	Tm/año
Ciudad Real	1.797.521	Vigo	111.185	Burgos	371
Huelva	364.654	Aranjuez	51.990	León	354
Oviedo	347.897	Córdoba	45.599	Zamora	344
San Sebastián	340.909	Barcelona, N	44.966	Calatayud	191
Murcia	247.614	Málaga	21.212	Madrid, Ch.	92
Valencia	242.647	Almería	16.668	Mérida	88
Coruña	204.712	Orense	14.181	Pamplona	57
Zaragoza	200.375	Valladolid	5.051	Cáceres	32
Tarragona	192.491	Alicante	4.017	Albacete	1'6
Bilbao	165.567	Madrid, At.	900	Granada	1
Santander	135.150	A.S. Juan	662	Lérida	--
Barcelona, S.	112.904	Salamanca	403	Teruel	--

FUENTE: R.E.N.F.E. Gabinete de Informática: Estadística de mercancías por grupos tarifarios (1980-82). Elaboración propia.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

el grado de industrialización obliga a un elevado consumo para el que CAMPSA provee cercanas factorías que alimentan dicha industria. Los depósitos de Almería, en este sentido, se configuran como un centro de características modestas cuya presencia obedece, más que nada, a la prestación de los escasos servicios que requiere el área circundante, que se manifiesta poco desarrollada desde el punto de vista industrial.

Resumiendo, el transporte de combustibles líquidos a través del ferrocarril de Almería, podríamos decir el único producto que sigue una trayectoria inversa a la del mineral: mar/puerto/ferrocarril, tiene importancia relevante si consideramos el nivel intrínseco, es decir, el peso de esta mercancía respecto a las demás que se transportan a través de esta línea, y solamente si excluimos en esa consideración el mineral de hierro. Cuando realizamos una valoración extrínseca disminuye su importancia hasta llegar a conseguir una posición modesta, superior a la de la mayor parte de las Delegaciones de RENFE interiores (sólo Ciudad Real y Aranjuez le aventajan), pero inferior a la de las Delegaciones con acceso al mar (excluido Alicante, ver Tabla V). Además el transporte de combustible a través del ferrocarril de Almería presenta una marcada tendencia a disminuir tal y como lo demuestran hechos anteriormente comentados; las llegadas de combustible a las estaciones de la Delegación de Almería son mínimas (casi sólo al Marquesado) y las salidas hacia otras Delegaciones periféricas (Granada, Jaén) tienden a ser eliminadas.

"Tráfico menor" de mercancías a través del ferrocarril de Almería

En los dos apartados anteriores, hemos analizado dos aspectos de una misma realidad: el transporte a través del ferrocarril, sean aquellas mercancías destinadas al Puerto almeriense o sean aquellas otras procedentes de éste y desplazadas posteriormente tierra adentro;

en ambos casos el dualismo mar/ferrocarril da lugar a un importante tráfico, no muy diversificado, en realidad se trata tan sólo de mineral y combustibles líquidos, pero sí de gran tonelaje y bastante continuo.

Pero ciertamente, no todos los desplazamientos de mercancías a través del ferrocarril de la Delegación de Almería quedan supeditados al Puerto de esta ciudad, una gran variedad de productos efectúan unos trayectos predominantemente terrestres que se realizan entre Almería y otras Delegaciones de RENFE, incluso otras líneas férreas extranjeras (Francia y Portugal fundamentalmente); lo que ocurre es que éstos se caracterizan por tener en la línea de ferrocarril de Almería una escasa significación en lo que a tonelaje se refiere. A este hecho se suman otra serie de connotaciones diferentes según el tipo de mercancías de las varias que componen este apartado de "tráfico menor": la irregularidad de unos años a otros, la evolución negativa durante los últimos tiempos, etc..., son peculiaridades que, junto al poco peso en Tm., que suponen, justifican el apelativo de "tráfico menor" antes utilizado.

Efectivamente, a la vista de los datos de la Tabla VI comprobamos que los promedios anuales del conjunto de las mercancías componentes del "tráfico menor" nunca llegan a suponer cifras excesivamente elevadas, sobre todo si efectuamos comparaciones con el tráfico de mineral (2.841.698 tráfico medio) o el de combustibles líquidos (40.727 Tm./año en el apartado de salidas).

La irregularidad, a la que también hemos hecho mención para la mayoría de los productos incluidos en este "tráfico menor", puede incluso apreciarse cuando sumamos todos ellos (Tabla VI). A una baja utilización normal se suman esporádicamente elevadas cifras de Tm., de cierta mercancía en fechas muy concretas, no olvidemos que el uso del ferrocarril, en general, está especialmente pensado para este tipo de desplazamientos excesivamente pesados; una vez satisfecha la demanda específica, ésta

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

T A B L A V I

TRAFICO MENOR (TOTAL MERCANCIAS EXCEPTO MINERAL Y COMBUSTIBLES LIQUIDOS) A TRAVES DEL FERROCARRIL DE ALMERIA. Tm.

Año	Salidas	Llegadas
1974	50.353	--
1975	31.144	62.323
1976	35.554	109.012
1977	25.576	104.882
1978	16.482	97.400
1979	28.062	58.752
1980	22.755	52.990
1981	14.525	52.881
1982	8.584	103.563
Tm/año	25.892	80.225

FUENTE: Libros de Control de Gestión. Delegación de Almería.
Elaboración propia.

queda reflejada sin que se observe continuidad. En cuanto a la evolución negativa del número de Tm., en los últimos años también salta a la vista en la Tabla VI, aunque su nitidez se encuentra entorpecida por las irregularidades antes mencionadas.

En otro orden de cosas, es digno advertir la superioridad que tiene el total de Tm., de mercancías llegadas respecto a las salidas. Esta situación refleja cierta dependencia del área de la Delegación de Almería respecto a otras regiones españolas y sus producciones; al mismo tiempo nos indica una infrautilización de la producción almeriense, que se encamina hacia el exterior a través de otros medios de transporte. A continuación constataremos estos hechos y los anteriormente comentados por grupos de mercancías.

1.- Mercancías con predominio de llegadas sobre salidas

En una primera consideración es preciso destacar aquel tráfico procedente del exterior; en estos casos las llegadas se constituyen como un capítulo más importante que el de las salidas, que, cuando existen, se deben de entender como desplazamientos cercanos, es decir, como una redistribución del producto importado a través del área de influencia del ferrocarril almeriense.

El hecho de que ciertas mercancías, las más importantes por su tonelaje, se encuentran ligadas a envíos del exterior para cubrir las necesidades del área, deja su impronta dando una manifiesta supremacía al "tráfico menor" de llegadas sobre el de salidas. Estas mercancías más importantes tienen, además, una mayor regularidad interanual, centrándose en torno a cuatro productos fundamentales:

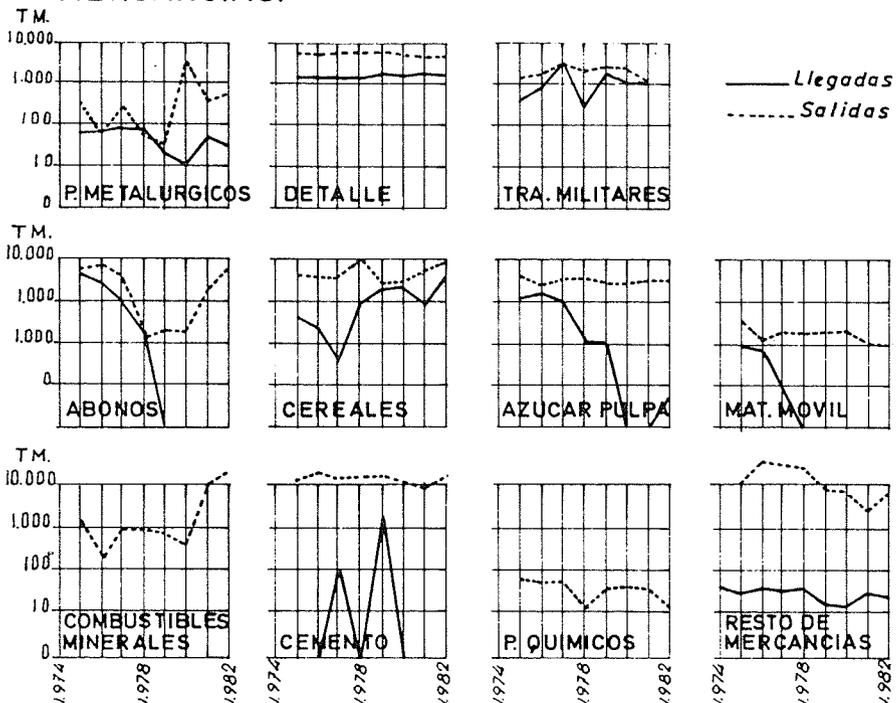
El cemento destinado a Almería y Guadix en su mayor parte (procedente de Villaluenga-Asland, Toledo, Ordenes P., Jaén y Córdoba) y el clinker destinado a Gádor (desde Torredonjimeno, en Jaén) donde se da una última elaboración al producto, cubren la demanda del área para la construcción; las salidas de cemento son esporádicas y de poca importancia.

En segundo lugar, los cereales y derivados; la harina es conducida en su mayor parte a Almería (desde Córdoba y Aranda de Duero -Burgos-, fundamentalmente), mientras que los cereales propiamente dichos son conducidos mayoritariamente a los silos ubicados en Guadix y Baza (desde Serriñena -Huesca-, Manzanares -Ciudad Real-, Linares -Jaén-), a partir de ellos se proveen los almacenes auxiliares de otras localidades, dando lugar al correspondiente capítulo de salidas por ferrocarril de cereales y derivados.

En tercer lugar, la remolacha y derivados; la remolacha es en gran parte conducida a azucareras, tales como la

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

Gráfico nº 11.
EVOLUCIÓN DEL "TRÁFICO MENOR" DE MERCANCIAS.



FUENTE: Dirección de la 3ª Zona Comercial de R.E.N.F.E. Delegación de Almería. Libros de Control de Gestión.

de Benalúa de Guadix, aunque el producto derivado, el azúcar, puede proceder del exterior, directamente a cualquier punto de la línea, especialmente a Almería (94%) a Guadix y a Baza. Las salidas presentan valores bajos y tremendamente irregulares.

En cuarto lugar, combustibles minerales; procedentes de León acceden a la estación de Gádor (destinado a la fábrica de cemento existente en esa localidad), las salidas de este producto son nulas.

Combustibles minerales, remolacha y derivados, cereales y cemento constituyen el 81'1% del tonelaje total de "tráfico menor" que llega. Pero si añadimos el apartado "otras mercancías", donde están incluidos, fundamentalmente, **automóviles y material de construcción**, productos cuyas características de transporte se asemejan a las de los anteriores, entonces se llega al 81'9%. La procedencia de los automóviles llegados a la línea de ferrocarril de Almería está ligada a las áreas de producción de este tipo de producto y que son Valladolid (fábrica Fasa Renault, cargadero de La Carrera), Orense, Venta de Baños y Avila (exclusivamente furgonetas); en menor proporción de Barcelona, Madrid, Fuencarral y otros puntos. El tráfico anual es más constante en relación a los tres primeros puntos de procedencia, mientras que para el resto de los mismos es más irregular o puntual. En cuanto al material de construcción y concretamente los tubos de hormigón proceden de Barcelona. La demanda de ellos por parte de distintas obras de encauzamiento y saneamiento pensamos que está en la base de este tráfico.

La mayor parte del tráfico de llegadas de "mercancías menores" se concentra en estos productos, que suelen presentar una irregularidad interanual bastante reducida, salvando quizás la remolacha y derivados

En una segunda consideración debemos tener en cuenta el tráfico de mercancías tales como **productos metalúrgicos y productos químicos**, que, igual que en el caso anterior, presentan un predominio de llegadas bastante considerable. Los distinguimos de los anteriores por el tonelaje que suelen representar, notablemente menor.

Los **abonos y maderas** constituyen productos que con anterioridad a 1978 llegaban al ferrocarril almeriense a través del puerto. En esta época era superior la cantidad de Tm., salidas de la línea férrea almeriense que las llegadas, hecho éste lógico. Con posterioridad pasan a un tipo de desplazamiento exclusivamente por ferrocarril, en el caso de los abonos, motivo por el cual se interrump-

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

T A B L A V I I

EVOLUCION Y MEDIA ANUAL DE MERCANCIAS CON PREDOMINIO DE LLEGADAS. Tm.

LLEGADAS

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	Tm/año
Cemento	21.219	32.266	27.611	24.643	27.010	19.158	15.416	27.162	24.310
Comb. Min.	1.394	205	1.025	1.228	856	466	11.327	34.576	6.384
Remolacha	4.519	3.137	4.267	4.519	3.656	3.824	4.649	4.458	4.128
Cereales	4.424	4.287	4.022	11.759	3.481	3.792	6.446	11.161	6.171
Otras merc.	17.725	53.420	52.851	45.520	12.812	11.944	4.527	11.626	26.303
P. Metalur.	340	49	287	45	36	3.854	387	582	697
Mat. Movil	549	183	266	276	279	309	158	97	264
P. Químicos	76	64	69	15	55	60	45	16	40
Detalle	5.976	5.940	6.442	6.559	7.050	6.312	5.811	5.845	6.241
T. Millit	1.729	2.046	4.091	2.617	3.161	3.024	1.444	1.223	2.416

SALIDAS

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	Tm/año
Cemento	--	--	--	171	--	3.013	--	--	--	353
Comb. Min.	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Remolacha	--	1.687	2.035	970	120	254	--	--	'9	634
Cereales	--	457	250	40	1.201	2.386	2.820	985	4.650	1.598
Otras merc.	55	43	54	50	56	28	20	46	42	42
P. Metalur.	239	68	71	84	84	24	13	58	34	75
Mat. Movil	294	142	99	8	1	--	--	--	--	60
P. Químicos	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Detalle	1.519	1.784	1.866	1.860	1.866	2.041	1.921	2.193	2.002	1.894
T. Millit.	2.313	560	996	4.142	343	2.718	1.506	1.193	1.223	1.666

FUENTE: Libros de Control de Gestión. Delegación de Almería. Elaboración: propia.

pen las salidas. Procedentes de Escombreras y Puertollano, los abonos tienen como punto de destino en su casi totalidad la estación de Almería, las maderas provinieron en 1982 de Ordenes.P y una pequeña cantidad (48 Tm.) de Port Bou.

En una última consideración de aquellas mercancías clasificables como "tráfico menor" con predominio de llegadas sobre salidas, debemos fijar nuestra atención sobre los productos de Detalle, es decir, aquellas mercancías de todo tipo que son facturadas con destino a cualquier punto de la geografía y que no constituye en ningún caso "vagón completo" y los transportes militares, ligados éstos a las fuerzas armadas.

2.- Mercancías con predominio de salidas

Las mercancías con predominio de salidas sobre llegadas representan un tonelaje muy inferior al de los productos clasificados en el apartado anterior. Este hecho es debido esencialmente a un bajo uso del ferrocarril por parte de aquellas producciones del área que, potencialmente, podrían dar lugar a un mayor peso, que nunca sería tan alto como el que alcanza el mineral de hierro, pero sí constituiría, junto a éste, un importante capítulo en el uso del ferrocarril de Almería.

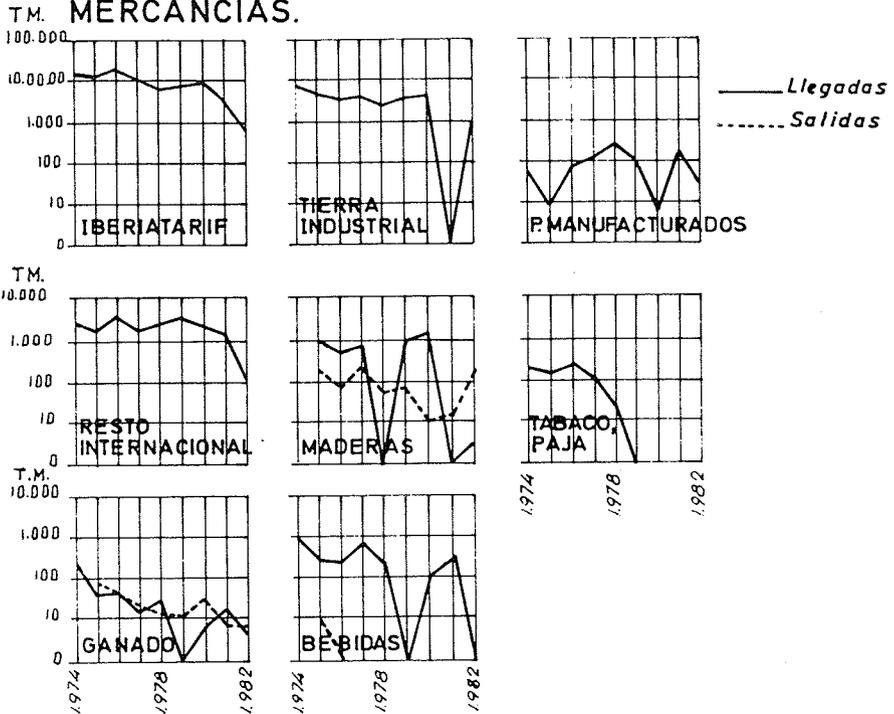
A continuación en la Tabla VIII presentamos los productos propiamente del sector de la Delegación de Almería que salen al exterior.

Iberiatarif constituye la exportación por ferrocarril de los productos agrícolas del área por donde se extiende la línea férrea almeriense. Los puntos de destino, todos fuera de nuestras fronteras, son fundamentalmente Inglaterra, Alemania, Suecia, Noruega y Dinamarca.

En el Gráfico 13 se advierte el auge de la carretera, medio de transporte que llega a canalizar hasta un 82'6% del tonelaje total de productos agrícolas exportados.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERÍA

Gráfico nº 12.
EVOLUCIÓN DEL "TRÁFICO MENOR" DE
MERCANCIAS.



FUENTE: Dirección de la 3ª Zona Comercial de R. E. N. F. E.
Delegación de Almería. Libros de Control de Gestión.

Significativamente la vía marítima ha perdido importancia (5'6%), mientras que el ferrocarril ocupa una posición modesta y, al mismo tiempo, intermedia entre el barco y la carretera, con un 10'8% de ese tonelaje total. Ese porcentaje, realmente bajo, casi nos permite afirmar que los productos agrícolas son los "grandes ausentes" en el uso del transporte por ferrocarril de Almería.

Como habíamos comentado con anterioridad, podrían llegar a constituir la segunda mercancía en importancia, tras el mineral. Sin embargo, la competencia de la carretera,

T A B L A V I I I

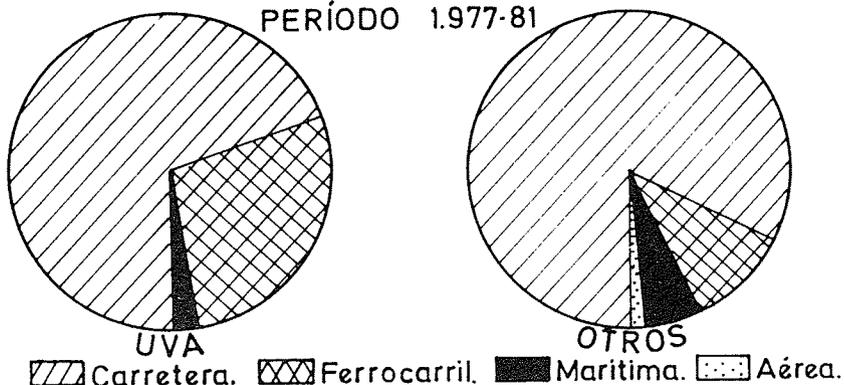
EVOLUCION DE LOS PRODUCTOS PROPIAMENTE DEL AREA DE LA DELEGACION FERREA ALMERIENSE Y CON DESTINO AL EXTRANJERO. Tm.

	SALIDAS									
	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>Tm/año</u>
Iberiatarif	15.798	14.125	19.349	10.609	1.610	7.520	8.132	3.463	521	9.569
Resto Inter.	3.147	1.952	3.757	1.843	2.604	3.864	2.312	1.581	115	2.241

FUENTE: Libros de Control de Gestión. Delegación de Almería. Elaboración propia.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

Gráfico n.º 13.
EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS AGRARIOS.
PERÍODO 1.977-81



Distribución sectorial según el medio de transporte

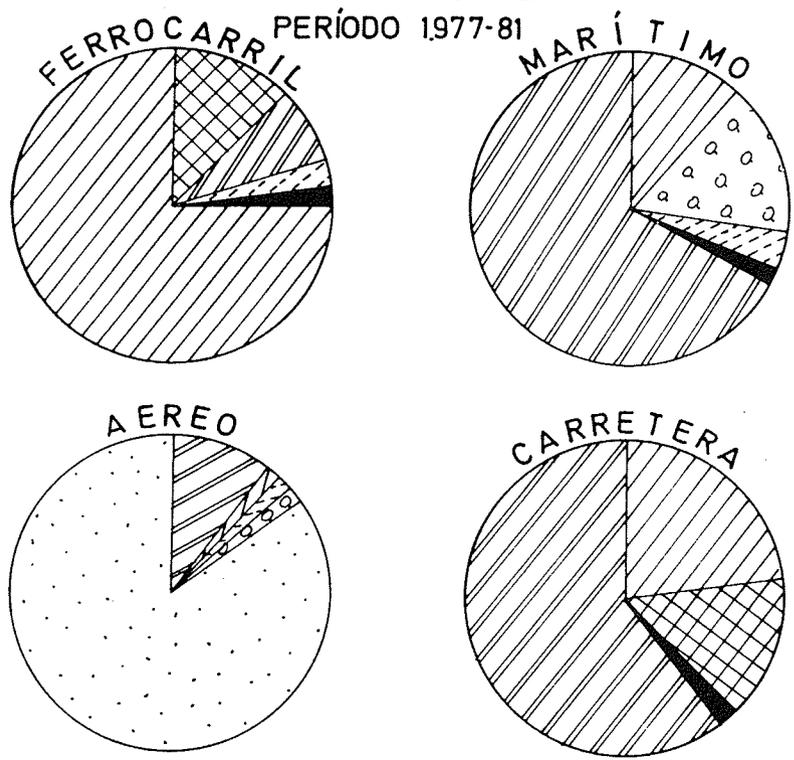
*FUENTE: Ministerio de Agricultura. Almería. Sección de Fito-
patología.*

basada en una mayor rapidez y comodidad, ha sido implacable; el Gráfico 13 así nos los revela. Incluso si escogemos el producto agrícola que mayor tonelaje representa para el ferrocarril almeriense, la uva, encontramos dicha competencia, pues éste sólo canalizó el 28% frente al 69,7% de la carretera. Dentro de los productos agrícolas que salen por ferrocarril, destacan aquellos menos perecederos (Fig. 14 y Tabla IX).

En la Tabla VIII detallamos la evolución del Resto Internacional, apartado donde se incluyen las mercancías no agrícolas enviadas al extranjero por particulares. Tanto en el caso del Resto Internacional como en el de Iberia-tarif se observa un pronunciado descenso cuando analizamos la evolución anual de los últimos años. El transporte por carretera ha ido cobrando un auge inédito que el ferrocarril no ha experimentado. La rectificación de las

Gráfico nº 14.

EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS AGRARIOS
SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE.



- Uvas
 Melones y sandías
 Hortalizas
 Citricos
- Otros
 Frutas
 Flores

FUENTE: Ministerio de Agricultura. Delegación de Almería.
Sección de Fitopatología.

PAÑORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

T A B L A I X

EXPORTACION DE PRODUCTOS AGRICOLAS POR FERROCARRIL. Tm.

	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
Uvas	8.755	3.776	5.873	4.637	1.986
Almendras	138	369	88	--	--
Hortalizas	514	1.055	426	137	380
Cítricos	382	185	358	142	35
Melones y Sandías	--	868	385	235	468
Frutas	--	--	31	--	--
Conservas	16	--	22	--	10

FUENTE: Ministerio de Agricultura, Delegación de Almería, Sección Fitopatológica. Elaboración propia.

vías está en período de realización pero sólo hasta la zona del Marquesado. Sería necesario completar hasta Linares-Baeza; por otro lado no se debe dejar en olvido la construcción de otros tramos (proyectados en el siglo XIX, ver Fig. 1), que evitarán los impedimentos que impone el intenso tráfico y la orografía en el sector Almería-Guadix.

Junto a Iberiatarif y Resto Internacional, tenemos otro producto que no se incluye en estos apartados especiales que RENFE diferencia, se trata de las Tierras Industriales, fundamentalmente constituidas por arcillas, en la actualidad demandadas, entre otros, por Portugal.

La evolución representada en la Tabla X manifiesta una profunda decadencia de esta mercancía, que actualmente es transportada en gran parte por carretera.

En tercer lugar, dentro de las mercancías en que predominan las salidas tenemos otros productos de escasa significación: ganado, bebidas, tabaco y paja y productos manufacturados.

T A B L A X

TIERRAS INDUSTRIALES. SALIDAS. Tm.

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	Tm/año
	7.740	4.215	3.207	3.710	4.340	3.228	3.860	--	1.810	3.345

FUENTE: Libros de Control de Gestión. Delegación de Almería. Elaboración propia.

T A B L A X I

EVOLUCION (SALIDAS Y LLEGADAS) DE BEBIDAS, GANADO Y P. MANUFACTURADOS. Tm.

	LLEGADAS										Tm/año
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982		Tm/año
Bebidas		13	--	--	--	--	--	--	--	--	1'6
Ganado		77	55	21	17	14	32	8	7		28
P. Manufac.		--	--	--	--	--	--	--	--		--
Tabaco, paja		--	--	--	--	--	--	--	--		--

SALIDAS

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	Tm/año
Bebidas	1.133	294	263	834	217	--	174	408	--	369
Ganado	290	43	48	17	32	--	6	20	5	51
P. Manufac.	51	8	84	120	239	96	7	229	28	97
Tabaco, paja	216	188	240	120	25	--	--	--	--	87

FUENTE: Libros de Control de Gestión. Delegación de Almería. Elaboración propia.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

El segundo gran uso del ferrocarril de Almería es para el transporte de viajeros, si tenemos en cuenta que fue en su origen promovido no sólo con fines a una explotación económica sino además por designios de orden político y justicia administrativa. Este tipo de transporte podemos incluirlo en lo que clasificábamos refiriéndonos a determinadas mercancías, como "tráfico terrestre", ya que el ferrocarril, en este caso no actúa como puente entre el medio terrestre y el marítimo o viceversa, según ocurría en el caso del mineral de hierro o los combustibles líquidos.

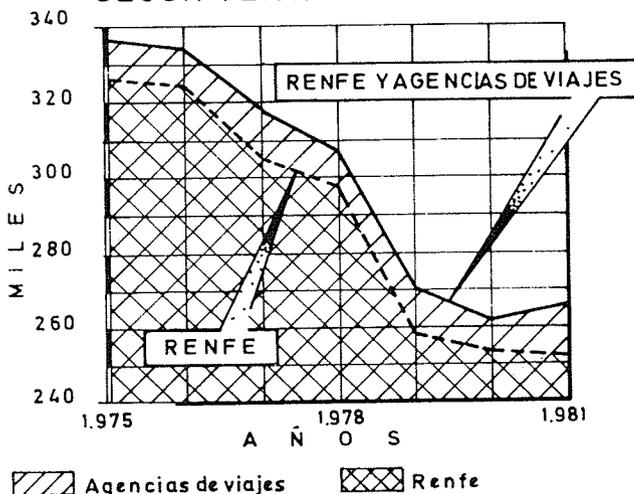
Para la consideración del transporte de viajeros debemos tener en cuenta que son diariamente tres las capitales españolas que quedan unidas con Almería directamente a través del ferrocarril: Granada, Barcelona y Madrid.

El trayecto Almería-Granada es realizado por un tren automotor que en general está compuesto por tres unidades. Almería-Barcelona lo cubre un tren expreso compuesto regularmente por dos coches litera, tres de primera, tres de segunda y dos furgones. Almería-Madrid queda unida diariamente por dos servicios, uno realizado por un tren expreso integrado (en verano) por cuatro coches cama, dos de literas, dos de primera, cuatro de segunda, dos furgones, dos autoexpreso y dos coches correo, y otro por un T.A.L.G.O., de dos composiciones, tres de primera, cinco de segunda, una cafetería y dos furgones. Desde hace cierto tiempo se cubre también el trayecto Almería-Guadix por un tren, que está compuesto por dos coches de segunda. Naturalmente según la época y demanda de viajeros, el número de coches puede ser más elevado o por el contrario reducirse.

En el período que estudiamos, 1975-1981 y para la estación de Almería, el número de billetes vendidos(22) al año, incluidas las agencias de viajes, se ha mantenido entre los 336.572 de 1976, año máximo del período, y los 252.140 de 1980, año mínimo.

El Gráfico 15 nos muestra la evolución de la venta global de billetes, diferenciándose por medio de distinta trama lo realizado a través de la propia estación u

Gráfico nº 15.
TRANSPORTE DE VIAJEROS
SEGÚN VENTA DE BILLETES



FUENTE: Libros de Control de Gestión de Renfe 1.974-82

(22) La estadística que poseemos hace referencia a nº de billetes vendidos y no al número de viajeros que han partido a través de la línea almeriense, pudiendo ser éste mayor si los viajeros en cuestión han adquirido su billete con anterioridad en otros puntos de la red, del mismo modo que cualquier persona puede adquirir su billete desde Almería para viajar desde cualquier punto de España; aún así pensamos que esta estadística que manejamos se ajusta a la realidad del número de viajeros que parte de Almería. Los billetes en definitiva son distribuidos bien en la propia estación de R.E.N.F.E., o en su oficina de viajes, o bien a través de las distintas agencias de viajes existentes.

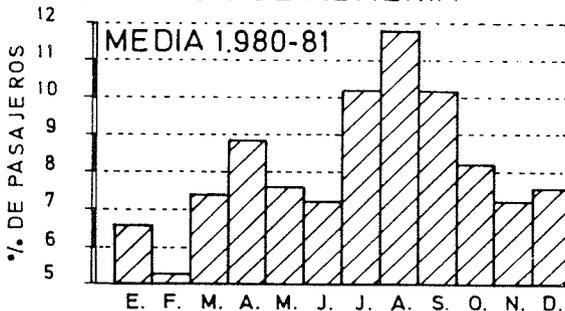
PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

oficina de viaje de R.E.N.F.E., de los vendidos a través de agencias de viaje: De su observación se deduce un descenso continuo y rápido desde 1975 a 1979, desacelerándose el proceso en 1980 para experimentar un ligero aumento en 1981.

Desde el punto de vista estacional, las ventas máximas se localizan en primer lugar durante la época veraniega, Julio y Agosto sobre todo, con supremacía de este último, prolongándose hasta Septiembre. Después de la época estival, le sigue en importancia Diciembre-Enero, otro nuevo período de vacaciones, aunque en esta ocasión el número de billetes vendidos es inferior al de verano, pero igualmente importante y que junto con el de Marzo y Abril (vacaciones de Samana Santa) son las tres épocas de mayor trasiego de viajeros, en la actualidad.

En otro orden de cosas debemos considerar el peso de cada estación en el conjunto global de ventas de billetes. De su análisis podemos concluir que, básicamente, es la estación de Almería la que registra o expide el mayor volumen de viajeros (305.200); no obstante existe

Gráfico n° 16.
SALIDA MENSUAL DE VIAJEROS POR
LA ESTACIÓN DE ALMERÍA



FUENTE: Libros de Control de Gestión de Renfe 1974-82

un pequeño porcentaje generado desde las distintas estaciones de la línea. A continuación vamos a hacer un breve análisis del mismo para ver cuales son las estaciones más significativas por este concepto.

De las diecinueve estaciones consideradas, la más importante en cuanto al número de billetes vendidos es, después de Almería, Guadix con 43.246 (media del trienio 1976-78), siguiéndole Baza con 20.317, Benalúa de Guadix con 9.526, las tres dentro de la provincia de Granada; le siguen por orden decreciente Fiñana, Gádor, Huéneja-Dólar, Gérgal, Santa Fe-Alhama, Abla, Abrucena, Huércal-Viator, Baul, La Calahorra-Ferreira, Benahadux, Huélago-Diezma, Nacimiento, Gor y FoneLas.

El volumen de viajeros generado por cada núcleo está en principio relacionado con el número de habitantes de las distintas poblaciones (mayor número de habitantes, más billetes vendidos), pero también con la mayor o menor comodidad y horarios que ofrezcan otros medios de transporte, concretamente, la carretera; en otros casos, también es un inconveniente el hecho de que la estación se encuentre alejada del núcleo de población.

El transporte de viajeros ha rentabilizado en el período 1974-81 un total de 993.024.000 ptas. (teniendo en cuenta sólo la estación de Almería), lo que ha supuesto el 17'5% del total. El mineral de hierro ha aportado la mayor parte con el 70'7%; el 6'3% ha correspondido a los combustibles líquidos y el 4'5% restante a otras mercancías. Como se desprende de estos porcentajes, el transporte de viajeros es después del mineral de hierro, el que tiene una mayor rentabilidad económica en el ferrocarril de Almería. Esta aportación podría verse sensiblemente aumentada si existieran un mayor número de enlaces directos con otras provincias españolas (hasta ahora sólo tres lo están, Barcelona, Madrid y Granada) y una mayor rapidez de desplazamiento; tengamos en cuenta que de Almería a Granada (182 Kms.) se tarda 4 horas 14 minutos; a Barcelona (1.113 Kms., vía Alcázar) 20 horas

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

46 minutos; a Madrid (557 Kms.) 10 horas 20 minutos, lo que da una media de algo más de 40 Kms./hora para Granada, y ligeramente superior a los 50 Kms./hora para los otros destinos, velocidad realmente baja para un tren de pasajeros, sobre todo si comparamos con Europa, donde los trenes de este tipo superan normalmente los 90 Kms./hora.

IV. CONCLUSIONES

El ferrocarril hay que entenderlo, dentro de la globalidad de los transportes, como un medio dedicado desde sus orígenes al desplazamiento "masivo" de mercancías y viajeros, para un tipo de distancias tan largas como el trazado de la red lo permita. Pensemos que el trayecto Moscú-Vladivostok, construido entre 1891-1904 se prolonga 9.500 Kms. (transiberiano), el que comunica Perh con Brisbane (transaustraliano) tien 5.600 Kms.

Pero a la existencia de tramos más o menos prolongados, se une otra realidad: la intensidad del tráfico; en este sentido podemos hablar de una utilización extensiva, asociada al fenómeno de la colonización y explotación de recursos naturales (transiberiano y transaustraliano), y también podemos hablar de una utilización intensiva, unida a una alta frecuencia de servicios y a elevado número de viajeros y de tonelaje de mercancías, con recorridos que no tienen que ser excesivamente prolongados. Con el transcurso del tiempo y el avance de la tecnología, el ferrocarril ha visto suceder una serie de perfeccionamientos que capacitan un transporte más rápido y seguro: desde correcciones en los trazados de las líneas con la posibilidad de incorporación de mayores y mejores túneles y puentes, su electrificación y/o la instalación de dobles vías; todo esto ha reabundado en la posibilidad de una superior intensidad de tráfico.

Las líneas férreas del Sudeste se incardinan en una red tipo radial, la red peninsular. En España, los tramos

son relativamente cortos, por las características geográficas, y su uso inequívocamente intensivo; provisto de esos sucesivos perfeccionamientos de los que hablabamos anteriormente.

Pero en el caso particular que nos ocupa, la Delegación de Almería, la "intensidad" del tráfico se acentúa profundamente; recordemos que se trasladan anualmente una media de 2.908.124 Tm., de mercancías y 299.981 viajeros.

Para estos desplazamientos se suelen dedicar en Almería un total de 26 trenes diarios(23). La Delegación de Almería en el contexto español no tiene una importancia significativa en el transporte de viajeros, pero se nos muestra como la tercera Delegación de R.E.N.F.E., en cuanto a tráfico de mercancías, tras Valencia y Oviedo.

Sin embargo, este uso intensivo del ferrocarril de Almería no se corresponde con una infraestructura adecuada, sobre todo en lo que respecta al trazado de la red, si bien, ciertamente se están corrigiendo algunos tramos de la línea y se encuentra en fase de electrificación el de Marquesado-Almería, estando en proyecto el resto hasta Linares.

Anteriormente hemos dicho que el entramado ferreo peninsular adopta una nítida disposición radial, que se constituye en un hecho favorable para el conjunto del país; como explica BOSQUE MAUREL "... La estructura radial de la red nacional tiene consecuencias favorables, para un país de nuestro nivel de desarrollo, al asegurar el máximo de relaciones de transporte con el mínimo de líneas, con lo cual se reducen los costos de primer establecimiento y, en definitiva, los de explotación, al concentrar el escaso tráfico en una longitud de red relativamente pequeña..."(24).

(23) Contando salidas y llegadas, 12 dedicados a viajeros, 10 al mineral y 4 aproximadamente a mercancías.

(24) BOSQUE MAUREL, J.: "Comunicaciones y Servicios Comerciales" en "Geografía General de España" por TERAN y otros. Ariel. Barcelona, 1978. Pág. 48.

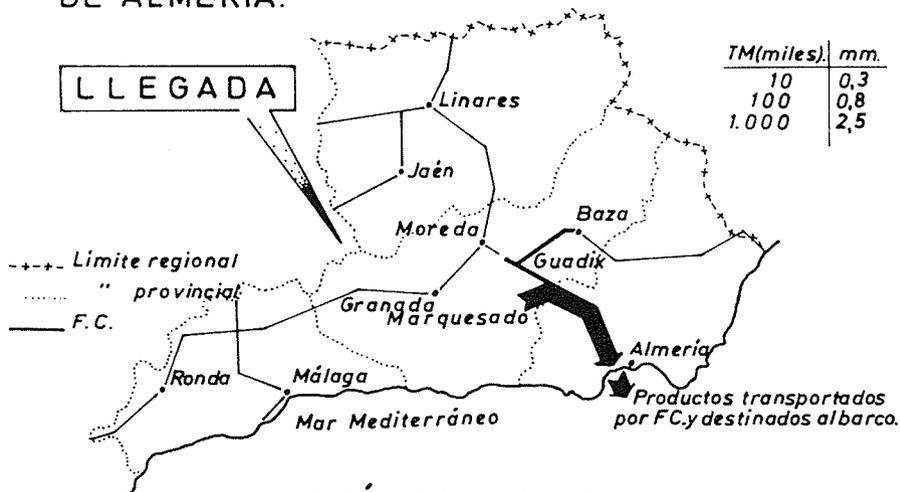
PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

Sin embargo, el caso de la Delegación de Almería parece estar al margen de estos hechos observables a nivel nacional. Nuestro ámbito de estudio encuentra serias dificultades para participar de esas relaciones establecidas en la red radial peninsular. De hecho, el tráfico de mercancías que se establece entre las líneas férreas almeriense y el resto del país o allende las fronteras, con Francia y Portugal, es bastante reducido, pues se sustituye normalmente por el transporte a través de la carretera. En realidad la mayor parte del tráfico de mercancías por ferrocarril no es "interior" sino "exterior" a la red; este hecho lo entendemos como fundamental a la hora de definir el uso del ferrocarril de Almería y, al mismo tiempo, para comprender su problemática. Efectivamente, las mercancías desplazadas por las líneas férreas almerienses, están desconectadas en su mayor parte (casi la totalidad, si consideramos su tonelaje), de dicha red nacional, teniendo una vinculación más íntima con el puerto de Almería que con el interior peninsular (ver Fig. 17).

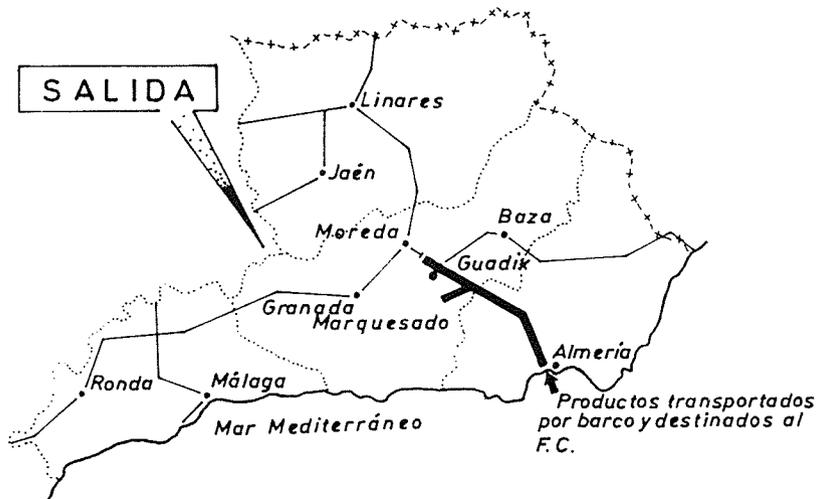
A la hora de distinguir los usos del ferrocarril de Almería hemos tenido estos hechos en cuenta. Además las relaciones Puerto/Ferrocarril nos han permitido clasificar los distintos tipos de mercancías: por un lado el mineral, definido por su desplazamiento entre el ferrocarril de Almería y el Puerto; los combustibles líquidos conducidos desde el Puerto hacia las estaciones de ferrocarril de Almería o las inmediatas (Delegaciones de Jaén y Granada); y el resto de mercancías o "tráfico menor" conducido predominantemente a través del interior, independientemente del Puerto, subdivididas a su vez en aquellas que proceden del exterior y llegan a la zona almeriense y las que salen de ésta.

El principal uso, en lo que se refiere a las mercancías, corresponde al mineral, por tanto, a un desplazamiento líneas férreas de la Delegación de Almería/puerto de Almería, y ha impuesto ciertas características particulares a otros usos, es decir, al transporte de otras mercancías y de viajeros.

Gráfico nº 17.
INTENSIDAD DEL TRÁFICO POR EL FERROCARRIL DE ALMERÍA.



PERÍODO 1981-82



FUENTE: Datos remitidos por la Dirección de Transportes de la 3ª Zona de R.E.N.F.E. Sevilla.

PANORAMA ACTUAL DEL USO DEL FERROCARRIL DE ALMERIA

En su origen, la línea férrea se plantea, según vimos en el apartado II, para dar salida, hacia el Puerto, al mineral del área provincial y la del Marquesado del Zenete (Granada), éste fue el primer tramo construido de la línea Almería-Linares; tenía mayor interés entonces el transporte del mineral que el establecido de comunicación con el resto peninsular; en la actualidad siguen idénticos planteamientos y el primer tramo que se está electrificando es el de Almería-Marquesado. Sin embargo, los inconvenientes que no se presentan para el transporte de mineral sí aparecen para otras mercancías o para el desplazamiento de viajeros; la dificultad que impone el relieve, dando lugar a unos trazados de líneas dificultosas (pendientes, curvas, rampas), impiden un transporte rápido, cuestión crítica para las mercancías perecederas y para los viajeros.

El protagonismo del mineral ha propiciado la realización de un solo tramo, el resto de los proyectados (ver Fig. 1) se olvidaron y aún se ignoran. El ferrocarril de Almería, una vez construido para transportar el mineral desde el Marquesado, ha sido aprovechado para el desplazamiento de otras mercancías y viajeros, que ha debido "amoldarse" y "contentarse" con el trazado férreo pensado para el mineral del Marquesado.

La construcción de uno de los ramales proyectados a finales de siglo XIX, Almería-Campo de Níjar-Sorbas-Vera-Lorca-Murcia imprimiría al ferrocarril un uso más diversificado: se evitaría el tráfico intenso del tramo Almería-Marquesado (mineral y viajeros), se ahorraría hasta 150 Kms., de recorrido en aquellos desplazamientos destinados al Levante Ibérico o a la frontera francesa, se eludirían unos tramos cuyas pendientes, curvas y rampas los convierten en uno de los más difíciles, lentos y peligrosos de la red peninsular, en definitiva se conseguiría una descongestión del actual tramo Almería-Linares, se lograría una mayor rapidez y seguridad en los desplazamientos Almería-Levante y, con ello, junto a la utilización de

un material adecuado al tipo de mercancías a transportar, nos referimos a vagones frigoríficos y contenedores para mantener el producto en buenas condiciones y evitar manipulación y encarecimiento, se favorecería el uso del ferrocarril para las exportaciones agrícolas, las que antes hemos tildado como las "grandes ausentes" del transporte por R.E.N.F.E., en Almería.

Otros tramos previstos en el proyecto decimonónico (ver Fig. 1) se localizarían entre Almería-Málaga y Almería Murcia, abortados, harían que en el Sudeste hispano no se configurara ese "hueco ferroviario"(25) responsable, en buena medida, del aislamiento interior de lo que se ha dado en llamar País Andaluz. El tramo Almería-Málaga posibilitaría también una descongestión del tráfico del tramo Almería-Linares, dotaría al Sudeste de una posibilidad de comunicación fácil con el resto de la región a la que pertenece, Andalucía, y permitiría un transporte tanto de viajeros como de mercancías de salida del Mediodía español hacia Levante.

Entre estas ausencias de tramos, se desenvuelve el tráfico de la Delegación de Almería de R.E.N.F.E., con un uso, casi exclusivamente minero y un aprovechamiento, para el desplazamiento de viajeros y otras mercancías, bajo y en regresión, reflejada en una evolución negativa bastante marcada. Dicha regresión es correlativa a la congestión del tráfico por carretera, no sólo de pasajeros, sino también de mercancías, desde la gasolina a los productos agrícolas.

(25) RUIZ MARTINEZ, A.: "Andalucía Oriental: Posibilidades y limitaciones naturales de los transportes regionales". Cuad. Geog. Nº 7. Universidad de Granada. Granada, 1977.