

Almería, 1999

El problema ferroviario

ANDALUCIA

IDEAL, LUNES, 8 FEBRERO 1993

Renfe ha cerrado diez estaciones en Granada y Almería por vender menos de mil pesetas diarias en billetes

La empresa clausurará este año otras tres estaciones más en la provincia de Jaén

Diez estaciones de ferrocarril de las provincias de Granada y Almería han sido cerradas al público en los dos últimos años por Renfe, ya que sus ventas medias diarias en taquilla eran inferiores a las mil pesetas. Por este mismo motivo, este año está previsto que se cierren tres estaciones más en la provincia

de Jaén: la de Larva —cuya venta media diaria es de 38 pesetas—, Begíjar —21 pesetas— y Los Propios-Cazorla —8 pesetas—. En la actualidad en Andalucía hay 84 estaciones con servicio de venta de billetes para trenes de largo recorrido, regionales y cercanías. El resto, hasta las 110 estaciones

de viajeros existentes, se utilizan como apeadero y no venden billetes. Además de las 10 estaciones cerradas en Almería y Granada y las 3 que se cerrarán en Jaén este año, otras 21 que venden menos de mil pesetas diarias en billetes podrían ser cerradas próximamente.

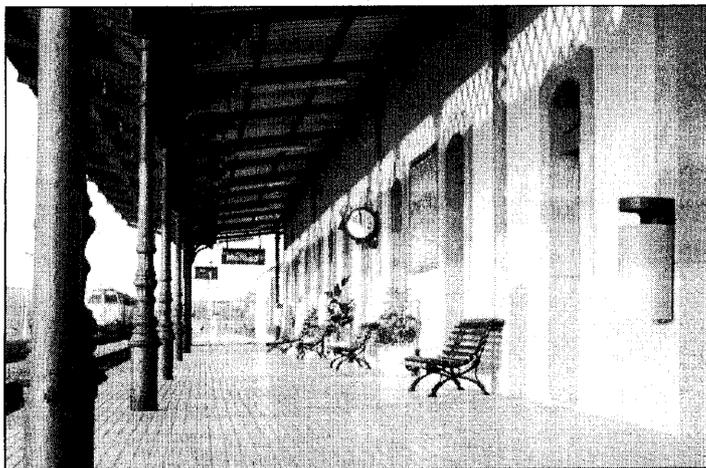
JOSE MARTINEZ ARIAS

ALMERIA

Las estaciones de ferrocarril cerradas en Almería y Granada son: Pinos Puente, con una media diaria de venta de billetes de 715 pesetas; Deifontes, (394 pesetas); Alamedilla-Guahortuna (30); Piñar (21); Huélago-Darro-Diezma (98); Huércal-Viator (890); Benahadux-Pechina (482); Fuentesanta (2); Abta-Abrucena (805), y Doña María-Ocaña (52).

En 1991 en toda España había 1.407 estaciones ferroviarias con servicios mixtos de viajeros, que facturaban billetes de trenes de largo recorrido, regionales y de cercanías. Según un estudio de Renfe, de estas estaciones 1.124 registraron menos de 100 viajeros por día; 153 tuvieron entre 100 y 500 viajeros, y sólo 116 vendieron billetes para más de 500. La mayor parte de las estaciones con escaso movimiento de viajeros se encuentran en los umbrales más bajos de utilización y no superan los 15 viajeros diarios. Por lo que respecta a la facturación, 156 estaciones ferroviarias no llegaban a vender más de mil pesetas diarias en billetes.

Según este mismo informe referido a 1991, en Andalucía se expendían billetes para trenes regionales y cercanías en unas 100 estaciones. De éstas, en 32 no se llegaba a facturar diariamente más de mil pesetas en concepto de venta de billetes. En otras treinta y seis estaciones la facturación diaria se encontraba situa-



Aspecto de la estación ferroviaria de Moreda, en la provincia de Granada.

da entre las mil y las diez mil pesetas.

84 estaciones

En la actualidad —según datos de este mes de febrero— en Andalucía hay unas 84 estaciones con servicio de venta de billetes para trenes de largo recorrido, regionales y cercanías. El resto, hasta las 110 estaciones de viajeros existentes, se utilizan como apeadero y no venden billetes.

Además de las 10 estaciones cerradas en Almería y Granada, y las 3 que se cerrarán en Jaén este año, en Andalucía hay otras 21 estaciones que venden menos de mil pesetas diarias en billetes y que también podrían ser cerradas próximamente. Entre estas estaciones se encuentran las de Atarfe-Santa Fe, que en 1991 vendía una media de 701 pesetas diarias; Vadollano (19); Salinas-Villanueva (364); Albolote (90), y Huéneja-Dólar, (169).

De acuerdo con el estudio de

1991, las estaciones de Jaén, Granada y Almería que vendían entre mil y diez mil pesetas diarias eran las siguientes: Cabra de Santo Cristo, Huesa, Torreblascopedro, Guadix, Iznalloz, Moreda, Loja, Pedro Martínez, Gádor, Fíñana y Gérgal.

Algunas de las estaciones donde se ha cerrado la oficina de venta de billetes se mantienen como apeadero, en tanto que en otras se ha instalado el sistema de Control de Tráfico Centralizado (CTC).

La voz de Almería DOMINGO 1 DE DICIEMBRE DE 1996

ALMERIA ■ Economía

EMPRESAS ■ LA ACTIVIDAD ESTA INTERRUMPIDA DESDE EL MES PASADO POR LAS DEUDAS DE LA COMPAÑÍA

Un siglo de mineral en vía muerta

■ A. S. Villanueva

¿Qué almeriense no guarda entre sus recuerdos de la ciudad el vaivén de larguísima hilera de vagones rojizos por las vías, el mismo color del que siempre ha estado tinto el entorno de la estación y el mismo que hasta hace pocos años se introducía en forma de polvo en las viviendas más próximas a la playa? El rojo del mineral de hierro ha impregnado la atmósfera de Almería desde finales del siglo pasado cuando el material extraído en la comarca de Guadix comenzó a transportarse por tren hasta la costa para su embarque y exportación.

Desde hace un mes, los vagones han dejado de viajar a lo largo de la línea férrea que atraviesa la comarca de Nacimiento y todo el gran engranaje del embarcadero de mineral del puerto vive una intranquila quietud. La profunda crisis que arrastra la Compañía Andaluza de Minas, última superviviente de las grandes empresas de explotación de hierro del Marquesado, ha desembocado en una interrupción de la actividad que puede ser sólo temporal, pero amenaza con convertirse en definitiva. A este momento no se ha llegado de la noche al día.

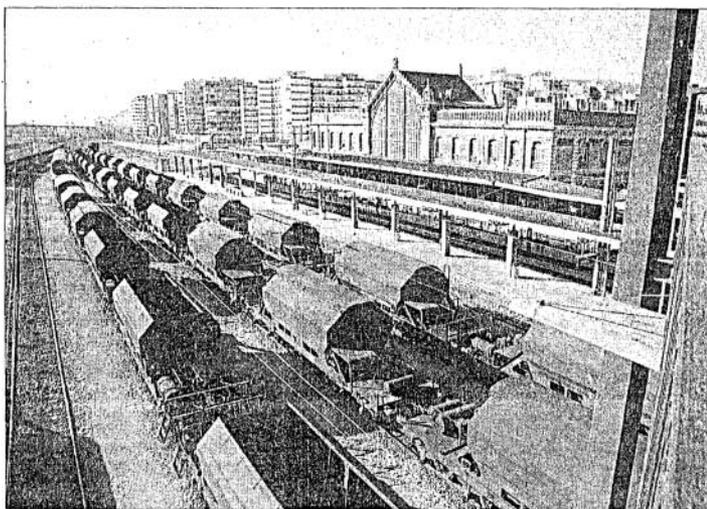
Una historia de deudas

La CAM viene sumando pérdidas económicas desde el año 88 hasta sumar centenares de millones en deudas, especialmente a Renfe. En el 92, y ante el progresivo declive de la empresa, los entonces titulares de las acciones, el grupo australiano Golden Shamrock Mines LTD y el Banco Central Hispano, las cedieron por el precio simbólico de dos pesetas a los entonces sólo directivos de la sociedad. Por su parte, la Administración ha inyectado en los últimos años unos cinco mil millones de pesetas en ayudas para evitar el cierre de la compañía.

Suspensión de pagos

Pero, lejos de arreglarse las cosas, en abril del 95, los propietarios presentaron suspensión de pagos y, más de un año después, el futuro de la compañía sigue sin clarificarse. Los últimos episodios han sido el corte del suministro eléctrico, la interrupción del transporte de mineral por tren y un expediente de regulación de empleo en el

La crisis de la Compañía Andaluza de Minas afecta a los 30 trabajadores de su cargadero del puerto de Almería y a medio centenar de los de Renfe dedicados al transporte del hierro de Alquífe



Los vagones de mineral permanecen estacionados en la estación de Almería

CRONOLOGÍA DE LA CRISIS

► **AÑO 85** Comienzan las pérdidas. Los resultados económicos de ese año arrojan un balance negativo de 508 millones de pesetas. La misma técnica se repetirá en ejercicios sucesivos.

► **AÑO 88** La Dirección General de Minas del Ministerio de Industria aprueba un Plan Estratégico de Adaptación Competitiva hasta el '92, que posteriormente se amplía y modificará hasta el '94.

► **AÑO 92** Los entonces titulares de las acciones, el grupo australiano Golden Shamrock Mines LTD y el Banco Central Hispano, las ceden a los directivos de la compañía por el precio simbólico de dos pesetas. Ese mismo año se elabora el primer plan de viabilidad.

► **AÑO 94** Una empresa de consultoría elabora un estudio a petición de la Junta de Andalucía. Las dos alternativas que plantea en ese momento el informe apuntan ya al cierre de la empresa.

► **AÑO 95** En el mes de abril, la dirección de Andalucía de Minas presenta un expediente de suspensión de pagos ante las autoridades deudadas que mantiene con sus acreedores, Renfe el principal.

► **AÑO 96** Movilizaciones de trabajadores, sindicatos, Administración y dirección, que conducen a un nuevo plan de viabilidad. Expediente de regulación de empleo e intento de que los directivos traspasen las acciones a los trabajadores.

que se ven involucrados la práctica totalidad de los trabajadores, tanto de las

de Almería (250) como del cargadero (una treintena). Planes de viabilidad, movilidad, modificaciones de la plantilla, cada vez más intensas, y un tira y afloja entre la dirección de la CAM y los responsables de la Junta a cuenta de las ayudas

se suceden desde hace meses.

La posibilidad de salida que ahora se vislumbra es la cesión de las acciones por parte de los actuales gestores a una sociedad sin ánimo de lucro constituida por los trabajadores, sociedad a la que la Junta está dispuesta a apoyar (como establece el último plan de

Nadie parece querer el cierre, pero desde hace meses, el futuro de la CAM es una incógnita sin despejar

Una comarca pendiente

Porque esto último es lo que nadie parece querer. Ni los acreedores, con Renfe a la cabeza, ni la Administración, ni mucho menos los trabajadores y toda la comarca de Alquífe, cuya economía depende directamente de las minas.

En el caso de Almería, Andalucía de Minas representa, además de treinta

puestos de trabajo directos, ingresos para el puerto y, sobre todo, para Renfe, que mantiene a medio centenar de trabajadores sólo y exclusivamente relacionados con el transporte de mineral.

La relación entre la minería de la comarca de Guadix y la llegada del ferrocarril a Almería es muy estrecha. Las inversiones y modernización en la línea de Guadix, entre ellas la electrificación, han tenido como responsable directo el transporte de mineral y, por ello, los sindicatos UGT y Comisiones Obreras no se cansan de repetir que un eventual cierre de Andalucía de Minas podría suponer a la larga el desmantelamiento del ferrocarril en Almería.

El origen del transporte

El transporte de mineral desde Granada hasta el puerto almeriense, iniciado a finales del siglo pasado, sólo ha sufrido algunas interrupciones en una centuria. Dos compañías trabajaron simultáneamente durante décadas. Primero, The Alquífe Mines, de capital británico, y, desde 1916, también la empresa William Baird. Esta última transferida en 1929 su activo a Compañía Andaluza de Minas.

En la década de los veinte, ambas acusaron la mala coyuntura económica internacional y cesaron la actividad durante algunos años.

La de Alquífe (que construyó el viejo embarcadero conocido como Cable Inglés en 1904) cerró definitivamente en el '73, quedando la CAM, que tenía otro embarcadero, como única compañía dedicada a la extracción de mineral de hierro en el Marquesado y su posterior transporte y embarque.

La caída por el viento

En el 89, poco después de construir el nuevo cargadero y el depósito conocido como Tobbirone, el viento hizo caer la pluma del embarcadero y el tráfico de trenes de mineral se interrumpió hasta el año siguiente. Ya en el 90, las deudas han obligado a una nueva paralización. El futuro de Andalucía de Minas y de una actividad centenaria está ahora en entredicho, aunque las últimas noticias que apuntan a que los actuales gestores traspasarán las acciones a una sociedad sin ánimo de lucro creada por los trabajadores abre una vía para la esperanza.

Una línea de tren que fue antes para mercancías que para viajeros

■ A. S. V.

Bartolomé Ibáñez, un jubilado de Renfe de 70 años, recuerda cómo la actividad de la mina ha dado vida durante décadas a la infraestructura ferroviaria de Almería. "Yo no recuerdo ninguna interrupción total como la de ahora, ni siquiera durante la guerra". En sus buenos tiempos, Renfe ha llegado a transportar hasta 4,2 millones de toneladas de mineral de hierro en un solo día desde las minas del Marquesado hasta el embarcadero del puerto almeriense.

También las mejoras en la línea se han speeditado a las necesidades del transporte de mineral. "La primera electrificación fue de Santa Fé a Gérgal, después hasta Nacimiento y en los años siguientes se amplió hasta Almería".

La línea Guadix-Almería nació con vocación de transporte de mercancías antes que de viajeros y, aún hoy, Renfe sigue teniendo en Andalucía de Minas a su principal cliente, a pesar de que le adeuda unos noventa millones de pesetas acumuladas a lo largo de los últimos años.



Actividad ferroviaria en la
estación de Almería,
año 1994
Fondo Asafal.



Desolación ferroviaria,
año 1999
Fondo Asafal.

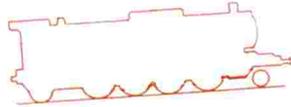


Después de 100 años desde que se construyó la línea Linares-Almería, la situación en que se encuentra el ferrocarril en esta provincia es difícil. Si en el año 1985, tras el cierre del tramo Guadix-Almendricos, nos dejaba incomunicados por vía férrea con el levante español, los cambios en los sectores productivos de la economía almeriense y el crecimiento de la población a lo largo de la costa frente al despoblamiento del interior, impedían al ferrocarril dar una respuesta adecuada.

Al elegir para su construcción un duro trazado que atravesaba zonas deshabitadas y buscando primordialmente el transporte de minerales, marcó desgraciadamente su futuro. Y, ahora, tras el cierre de las minas de Marquesado, languidece en espera de mejores tiempos.

Unos cuantos trenes regionales con Sevilla y Granada, lo único que ha sido modernizado; un Talgo y un expreso nocturno obsoletos con Madrid; así como un tren rápido que va a Barcelona tras recorrer media España, esto unido a esporádicos trenes de mercancías es lo que nos ha quedado cien años después de legado ferroviario.

Almería necesita para su desarrollo un ferrocarril moderno acorde con los tiempos, tanto en infraestructura de vía como en material. El actual trazado Linares-Almería no responde a las necesidades de movilidad de las personas y mercancías.



Almería, siglo XXI

El ferrocarril que queremos

12



En el ya inminente siglo XXI el ferrocarril va a tener un papel de gran importancia en el desarrollo de los sistemas de transportes. Su modernización, cuyo máximo exponente es la alta velocidad, ha supuesto la recuperación de este medio para contribuir al desarrollo económico y social de las zonas que comunica.

Almería y su provincia no pueden quedar al margen de los nuevos tiempos y, si hace 100 años llegamos con medio siglo de retraso a la modernidad que supuso el ferrocarril, ahora no puede repetirse la historia en una segunda oportunidad.

La conexión en velocidad alta con Murcia y, en definitiva, con Europa, es básica para permitir a nuestros sectores productivos (agricultura, turismo y piedra natural) alcanzar mayores crecimientos; la mejora sustancial de la línea actual Linares-Almería y Moreda-Granada, tanto en trazado como en electrificación; la reinterpretación y puesta en servicio de la línea clausurada del Almanzora, así como la prolongación del corredor mediterráneo hacia Málaga y Algeciras, es el mapa ferroviario que esta tierra necesita ver plasmado en la realidad del siglo XXI.



Tren Euromed
Revista Hobby Tren

