

LA LÍNEA CONTARÍA CON 11 MILLONES DE VIAJEROS Y 3 MILLONES DE TONELADAS ANUALES

Marruecos estudia la implantación de alta velocidad en la línea Casablanca

Hace 40 años, la Oficina Nacional de los Ferrocarriles (ONCF) tomaba las riendas de los ferrocarriles marroquíes. Heredaba unos 1.700 kilómetros de líneas, creadas por las autoridades coloniales a principios del siglo pasado.

Las medidas de modernización que se introdujeron —la electrificación a partir de 1927 y el sistema diesel a partir de 1947— no fueron suficientes para dar respuesta a las necesidades del país. La red se encontraba cerca del punto de saturación, las vías gastadas por el uso, el material, al borde de su vida útil y, además, era inadecuado para el transporte de viajeros. Por su parte, los trenes de pasajeros estaban relegados a los trenes de mercancías (productos agrícolas, minerales y fosfatos).

De forma lenta, pero segura, ONCF ha sabido sacar partido a esta herencia, al punto de estar estudiando ahora su entrada en la era de la alta velocidad, con el proyecto Marrakech-Agadir. Mientras tanto, continúa modernizando su red: prosiguen los proyectos de electrificación y desdoblamiento, como por ejemplo, el tramo Sidi-Kacem y Meknès, así como la reorganización de la compañía ferroviaria y su posible transformación en sociedad anónima.

Enfrentada a la competencia del avión, ONCF lleva varios años estudiando la implantación de la alta velocidad en la línea Casablanca-Agadir. En octubre de 2003, la empresa consultora Systra se asoció con la empresa de ingeniería



Tren de pasajeros en el puerto de Casablanca.

De forma lenta, pero segura, la Oficina Nacional de los Ferrocarriles de Marruecos (ONCF) ha sabido sacar partido de la red que le entregaron las autoridades coloniales en los años sesenta, hasta el punto de estar planteándose su entrada en la era de la alta velocidad. A la modernización de la línea Sidi-Kacem-Meknès, se añaden los estudios sobre la línea Casablanca-Agadir, que podría ser la primera línea de alta velocidad del país.

Team Maroc, con quien acaba de presentar un estudio de viabilidad de la línea, donde se incluyen las previsiones de tráfico y análisis económico; el cálculo de inversiones; los costes de explotación y de mantenimiento; y el establecimiento de balances socioeconómicos y financieros. Según este estudio, en 2011, los tráficos alcanzarían los 11 millones de viajeros anuales, y, los de mercancías, tres millones de toneladas.

Este proyecto prevé aprovechar una parte de los 240 kilómetros de la línea Casablanca-Agadir, que habría que rectificar para suprimir algunas curvas de radio reducido, así como desdoblamiento unos 190 kilómetros entre Sidi-el-Aidi y Ma-

rakech, a fin de elevar la velocidad de 140 a 220 km/h. A partir de este tramo rectificado, se barajan dos variantes de trazado: un corredor directo, de 210 kilómetros, que discurriría por el monte Atlas y un corredor Atlántico, de 255 kilómetros, que discurriría por Essaouira. En la primera hipótesis, Marrakech y Agadir quedarían conectadas en 58 minutos, mientras que en la segunda, el tiempo de viaje sería ligeramente mayor, 1 hora 15 minutos.

Este proyecto lleva analizándose mucho tiempo. Hace treinta años, Systra realizó ya varios estudios de evaluación de la red existente y de sus perspectivas de evolución. En 1977, el gobierno marroquí



Simultáneamente a la alta velocidad, se b

confió a Systra el estudio completo de un proyecto de construcción de una nueva línea entre Marrakech y Agadir, con una prolongación hacia El Aïun.

El estudio se entregó en 1983, y preveía dividir la línea en tres tramos: Marrakech-Agadir (285 kilómetros), Agadir-Goulimine (239 kilómetros) y Goulimine-ElAïún (437 kilómetros).

Vía única. En total, habría que construir 961 kilómetros en vía única, con sus numerosos viaductos y túneles y alrededor de sesenta estaciones. Se construiría asimismo un ramal para dar cobertura a Ouarzazate y los yacimientos mineros de la región. Al sur del El

n de -Agadir



arajan proyectos de modernización.

Aiún, el estudio prevé una posible prolongación de la línea hasta Lagwira, que incluye la cobertura de dos puertos. Aprobados por **Hassan II** en noviembre de 1975, los trabajos preliminares se inauguraron en abril de 1981. Este es el proyecto que los responsables de ONCF han rescatado. Especialmente, la parte entre Marrakech y Agadir, a fin de comprobar si los estudios de ejecución del trazado realizados en aquella época siguen hoy vigentes. Como el coste de una línea clásica es muy elevado, ha surgido la pregunta sobre el sentido de conectar Marrakech y Agadir en cuatro horas, y, a su vez, Casablanca y Agadir, en siete horas. Tras estas reflexiones, se ha concluido que lo

mejor sería unir estos dos importantes centros económicos en menos de tres horas, merced a una línea de alta velocidad.

Ya existe un estudio preliminar y está en marcha el estudio económico y financiero, que es el que se presentará a las autoridades del país, y que, al parecer, baraja un coste de construcción de casi 3.500 millones de euros.

La rentabilidad socioeconómica de este proyecto (pasajeros y mercancías) sería del orden del 6 por ciento.

Por otra parte, el pasado mes junio, ONCF puso en servicio un primer tramo de 45 kilómetros completamente rectificando de la línea situada entre Sidi-Kacem y Meknès. Está prevista la inauguración de un segundo tramo de 15 kilómetros a finales de año. Las dificultades del terreno han retrasado las obras, especialmente en lo que se refiere a la excavación del túnel de Borj-Moulay, de quinientos metros, situado cerca de la estación de Meknès. Esta obra se concluirá este verano.

Las obras consisten en doblar la línea, originalmente en vía única, rectificando varias partes para adaptarla a 160 km/h, y mejorar la infraestructura de las estaciones, sobre todo en Sidi-Kacem y Meknès, donde han comenzado ya los trabajos de vía.

Estas obras, cuyo coste se eleva a cien millones de euros, forman parte de los grandes proyectos emprendidos por ONCF en el marco del plan 1996-2000 y 2001-2005. Los trabajos de plataforma han sido confiados al grupo italiano Italstrade; las obras de arte, a la empresa marroquí Seprob; la vía y la electrificación, a la empresa francesa Spie Enertrans, convertida posteriormente en Amec Spie Rail y a su filial marroquí Elecram.

El contrato firmado con Spie Enertrans, por un montante de 42 millones de euros, consiste en implantar alrede-



Los trenes de fosfatos son los tráficos más importantes de mercancías en Marruecos.

dor de 90 kilómetros de vías (un treinta por ciento de las cuales se renovarán); en instalar 140 kilómetros de catenaria (un 50 por ciento de la cual se renovará); y en crear tres subestaciones de alimentación y reforzar otras dos.

La Oficina Nacional de los Ferrocarriles Marroquíes, fundada en 1963, introdujo las primeras mejoras en trenes de pasajeros en 1968, con la introducción de un tren diurno climatizado entre Fez y Marrakech, seguido en 1976 por un servicio de coches cama en el trayecto Casablanca-Oujda. A partir de 1977, todas las grandes relaciones han estado servidas por al menos un tren diurno climatizado. La clase económica, creada en 1959 cuando se suprimieron las clases 3^o y 4^a, desapareció en 1993.

La reducción de los tiempos de viaje se ha visto acompañada de la recepción de máquinas rápidas y de la renovación de vías.

En cuanto a la velocidad media comercial en el conjunto de la red, era de 50 km/h en 1935; de 63 km/h cuando se

creó ONCF; y de 75 km/h en los años noventa.

En 1977, todos los trenes de mercancías y de viajeros se sustituyeron por ómnibus, iniciativa que supuso mejoras significativas en líneas mal servidas, como Benguérir-Safi, que se recorre en tres horas en lugar de las seis horas de antaño.

Los tráficos de viajeros, que disminuyeron en los primeros años de vida de ONCF, pasaron de 490 a 420 millones de viajeros-kilómetro entre 1963 y 1967, y no han cesado de crecer a partir de esa fecha, situándose en 1,76 millones en 1995 (tráficos que se han multiplicado por cinco desde 1963).

Los tráficos de mercancías, con excepción de los fosfatos, disminuían de forma constante antes de que se creara ONCF y en los primeros años de funcionamiento de la compañía ferroviaria. Después, empezaron a crecer progresivamente. A mediados de los años noventa, estos tráficos representaban casi el triple de los de 1963, con 1.200 millones de toneladas-kilómetro. **Yolanda del Val** □