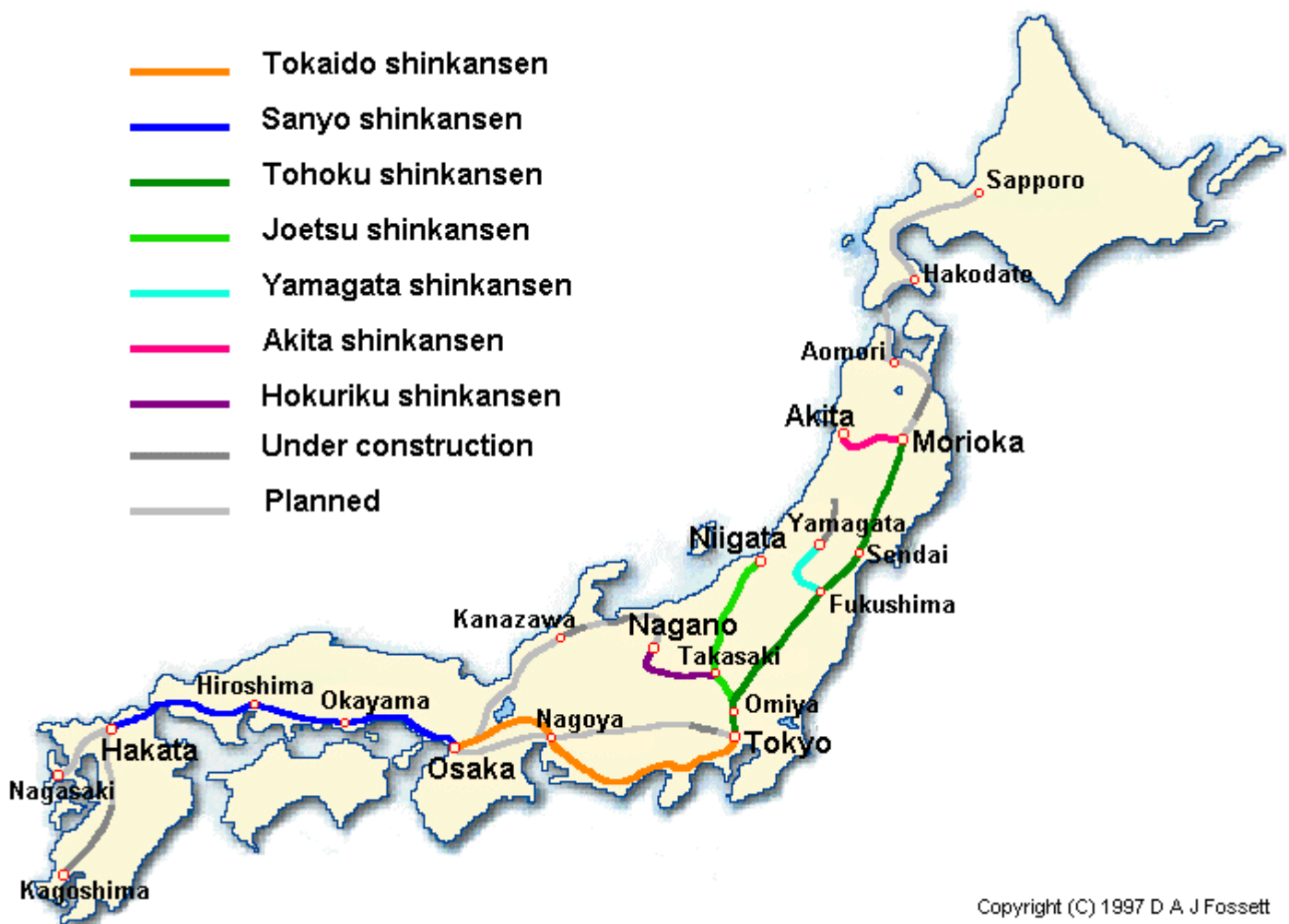


COMPARATIVA ENTRE LA LÍNEA DEL TREN BALA JAPONÉS TOKIO – OSAKA “TOKAIDO SHINKANSEN” Y LA NUEVA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD “MADRID – ALCÁZAR DE SAN JUAN – JAÉN”

¿Por qué es posible es posible una línea de alta velocidad Madrid - Alcázar de San Juan - Jaén, que integre a Madridejos-Consuegra y a Tomelloso-Argamasilla tal y como estamos reivindicando?

El objeto de este pequeño informe, es establecer una comparativa entre la línea de ferrocarril “Tokaido Shinkansen” y sus condiciones de construcción y de explotación, con algunas líneas de alta velocidad españolas ya en uso y con la proyectada “Madrid - Alcázar de San Juan – Jaén”.



RED PRINCIPAL DE FERROCARRILES JAPONESA.

La **Tokaido Shinkansen**, aparece en naranja y la **Sanyo Shinkansen** en azul oscuro. La tasa de uso del ferrocarril en Japón, alcanza el 30 % de los desplazamientos, siendo esta la más alta del mundo. Esta tasa es reivindicada como objetivo para España por la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público.

Foto e información disponible en:

<http://zebu.uoregon.edu/~imamura/japan/shinkansen.html>



La Tokaido Shinkansen (en la imagen en el centro en rojo), que no significa otra cosa que "nueva línea" (aunque se construyó en los 60), une los 515,4 kms entre **Tokio** y **Osaka**. Su prolongación, la "**Sanyo Shinkansen**" une otros 553,7 kms entre **Osaka** y **Hakata**.

EL RECORRIDO, ESTACIONES Y HORARIOS DE LAS LÍNEAS "TOKAIDO SHINKANSEN" Y "SANYO SHINKANSEN", ESTÁ DISPONIBLE EN LA SIGUIENTE DIRECCIÓN:

<http://zebu.uoregon.edu/~imamura/japan/tokaido.html>

Estas distancias, tomando a Osaka como eje de referencia, son bastante similares a las que se puedan aplicar a Madrid, sempiterno centro de nuestras "radiales" comunicaciones, con respecto a Sevilla, Cádiz y a Barcelona-Sants.

Entre Tokio y Osaka (ambas inclusive) existen 16 paradas. **No existe ningún tren "directo" entre ambas ciudades.** Los "**Nozomi**" y los "**Nozomi 500**", realizan el trayecto en **dos horas y media** haciendo parada en **Nagoya** y **Kyoto**.

* Los datos que a continuación se citan, están disponibles en www.renfe.es la web de RENFE:

<http://horarios.renfe.es/hir/index.jsp?page=hjhir130.jsp&O=MADRI&D=51003&AF=2006&MF=MM&DF=DD&SF=NaN&ID=s>

El "**flamante**" **AVE Madrid - Sevilla**, realiza los 492 kms del viaje directo en **dos horas y veinte minutos**. Diez minutos menos que los Nozomi. Y 23 kms y dos paradas menos. ¿Es tan competitivo?

Pero es más. El que para en **Córdoba**, tarda **dos horas y treinta minutos** y si además para en **Ciudad Real** y **Puertollano**, son **dos horas y treinta y cinco minutos**.

¿Merece la pena dejar fuera localidades de por si en estos servicios ferroviarios?

¿Valen tanto esos quince minutos?

Y más allá, ¿En que entorpecerían estaciones de viajeros en **Mora** o **Malagón** por ejemplo, cuando las condiciones de construcción de estas líneas contemplan Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAETs), cada 30 kms. aproximadamente, de forma que los trenes más rápidos podrían rebasar sin problemas a los más lentos?

Si son 16 las estaciones que hay en 515 kms de Tokio a Osaka, desde Osaka (contándola) hasta Hakata suman 18. En total 33 estaciones.

El "**Altaria Triana**" tren de velocidad alta, que une los dos extremos de la península (**Cádiz** y **Barcelona**), cuenta con las siguientes estaciones: Cádiz, San Fernando, Puerto De Santa Maria, Jerez De La Frontera, Sevilla Santa Justa, Córdoba Central , Puertollano, Ciudad-Real Central, Zaragoza-Delicias, Lleida, Camp de Tarragona y Barcelona-Sants. Por no parar, no para ni en Madrid-Atocha, ni en Calatayud. **Diez horas y 2 minutos** es lo que tarda en recorrer estas doce estaciones. El **Tren hotel**, tarda 12 horas y 36 minutos.

Trayecto "Altaria Triana":

<http://horarios.renfe.es/hir/index.jsp?page=hjhir130.jsp&O=51405&D=BARCE&AF=2006&MF=12&DF=19&SF=2&ID=s>

Los "**Kodama**" japoneses paran en 16 estaciones de Tokio a Osaka en distancias algo superiores al tramo Madrid – Sevilla. Y realizan otras 18 paradas, desde Osaka hasta Hakata en 553,7 kms, distancia que se acerca al tramo Madrid – Barcelona.

Este trayecto de 33 estaciones con trasbordo en Shin-Osaka se realiza en 8 horas y 28 minutos, con 11 paradas más que nuestro "Altaria Triana". Pero es más, los Nozomi 500 que mencionaba en la comparativa anterior, continúan desde Osaka (procedentes de Tokio) hasta Hakata realizando un total de 7 paradas, más la de procedencia; 8. Este trayecto lo realiza en 4 horas y 49 minutos.

¿Supone un problema para la alta velocidad, la existencia de múltiples paradas en un trayecto ferroviario?

NO. La respuesta ya nos la dieron hace tiempo los japoneses, no hace falta inventar nada. Hoy en día, los avances técnicos permiten compatibilizar las vías entre trenes lentos y más rápidos.

De hecho el estudio informativo del tramo Mora – Alcázar al plantear la estación y PAET "Madrideos-Consuegra" (tomo VII anejos, apartado 9 "Estaciones Ferroviarias"), no habla de estación de AVE, sino de "*conexión ferroviaria*". Tampoco lo hace en el resto del estudio, cuyo objeto es "*un nuevo trazado ferroviario de alta velocidad entre Mora y Alcázar de San Juan*".

Desde la PCM, nunca hemos reivindicado el AVE, sino una estación de tren para la comarca de Madrideos y Consuegra.

Si el modelo AVE (cuyo fin es imitar al avión, no olvidemos, y nace del *trasnochado* TGV francés, sistema radial y con pocas paradas), es discutible en trayectos con grandes núcleos de población, imaginemos la aplicación de este modelo al trazado Madrid – Alcázar de San Juan – Jaén, con los:

- **Condicionantes demográficos de las zonas que atraviesa.** Localidades por donde pasa y densidad de población de estas zonas.
- **Factores socioeconómicos.** Actividades económicas de las zonas que atraviesa.
- **Flujos de viajeros existentes** tanto por tren, como por carretera. Se debe aspirar a absorber tráfico de viajeros y mercancías por carretera, (única alternativa de transporte en todo este trazado entre las poblaciones que se pretenden unir), teniéndose en cuenta la interdependencia entre las poblaciones del recorrido.

Otro factor digno de considerar, es que si el AVE Madrid – Sevilla competía (y desbancó) a un sucedáneo de puente aéreo y el AVE Madrid – Barcelona será el peor enemigo del que une Barajas y El Prat, el trayecto Madrid – Jaén, no lo hace un *puente aéreo*. Lo realizan únicamente varios trenes regionales y "**La Sepulvedana**", que incluye paradas en **Madrideos**, **Manzanares** o **Valdepeñas**, entre otros puntos de esta futura línea.

Las posibilidades del **tráfico de mercancías** por ferrocarril y su escasa compatibilidad con la alta velocidad (sobre el terreno al menos, pues sobre el papel se habla de vías mixtas, pero en la Madrid - Sevilla que es vía mixta, no ha pasado un solo mercancías en 14 años de existencia), son otro factor a tener en cuenta.

Las distancias entre las estaciones de ferrocarril, serían mayores en la nueva línea de alta velocidad, Madrid -Alcázar de San Juan - Jaén. (Ver tabla)

NUEVA LÍNEA ALTA VELOCIDAD MADRID - ALCAZAR - JAÉN (Tramo Madrid - Atocha - Valdepeñas)		TOKIO SHINKANSEN (Tramo Tokio - Toyohashi)	
	Km.		Km
Madrid - Atocha	0,0	Tokyo	0.0
-	-	Shin-Yokohama	25.5
Toledo - La Sagra	60 - 70	Odawara	76.6
Mora - Orgaz	90	Atami	95.4
-	-	Mishima	111.3
Madridejos - Consuegra	130,7	Shin-Fuji	135.0
Alcázar de San Juan (Punto central de la línea)	161,8	Shizuoka (1ª parada <i>Hikari</i>)	167.4
Tomelloso - Argamasilla	190 - 195	Kakegawa	211.3
Manzanares	225 - 230	Hamamatsu (2ª parada <i>Hikari</i>)	238.9
Valdepeñas	255 - 260	Toyohashi	274.2

10 estaciones en la misma distancia en Japón, frente a las 8 que planteamos nosotros y las 4 que garantiza el Ministerio de Fomento (Madrid-Atocha, Alcázar de San Juan, Manzanares y Valdepeñas). Para existir las mismas estaciones en ambas líneas, debería hacerse una en la zona de Pinto - Torrejón de Velasco (Madrid) y otra más en el paraje de Regates, entre Los Yébenes y Consuegra.

Es más, si se busca una comparativa más exhaustiva de los dos tramos comparados:

Los trenes "**Kodama**" paran en todas las estaciones de la Tokaido Shinkansen. Sin embargo los "**Hikari**", hacen su primera parada en **Shizuoka**, ciudad que dista de Tokio, 6,4 kms más que **Alcázar de San Juan** de Madrid. Y **Hamamatsu**, 2ª parada de los "Hikari", es la ciudad pareja a **Manzanares**, localidad en la que planteamos el intercambiador de ejes de la línea Madrid – Alcázar de San Juan - Jaén. (Sin perjuicio de instalarse otro en Alcázar de San Juan que permita realizar otros trayectos a los trenes de ancho mixto.

Este es otro argumento más, que nos da la razón, a aquellos que defendemos una intermodalidad dentro de las líneas de alta velocidad.

Como veis, **es perfectamente demostrable, que una nueva línea Madrid – Alcázar de San Juan – Jaén, puede integrar a más municipios, sin perjuicio de impedir trenes de alta velocidad.**

Aquí no se reivindica AVE, se reivindica tren, es posible hacerlo y si se hace, con unas buenas condiciones de explotación, será viable y por supuesto bueno para esta comarca.

Porque es el medio de transporte del futuro y porque hay trenes que solo pasan una vez en la vida, es necesario el apoyo de todos. Es necesario un tren que integre y vertebre.

SI NOS UNIMOS Y TRABAJAMOS POR ELLO, LO VAMOS A CONSEGUIR.



PLATAFORMA POR LA CONEXIÓN FERROVIARIA DE LA COMARCA DE MADRIDEJOS Y CONSUEGRA - PCM

trenmadridejosconsuegra@hotmail.com

Trabajo realizado por José Damián García-Moreno López, Portavoz de la PCM.

Tokaido / Sanyo Shinkansen

Modelo diario de tipos de trenes, paradas, recorridos y tiempos.

“TOKAIDO SHINKANSEN”

Station	Distance (km)		Nozomi 500 series	Nozomi	Hikari	Hikari	Kodama	Kodama
Tokyo	0.0		(00:00)	(00:00)	(00:00)	(00:00)	(00:00)	
Shin-Yokohama	25.5		:	:	(00:16)	:	(00:17)	
Odawara	76.6		:	:	:	:	(00:41)	
Atami	95.4		:	:	:	:	(00:51)	
Mishima	111.3		:	:	:	:	(01:02)	
Shin-Fuji	135.0		:	:	:	:	(01:15)	
Shizuoka	167.4		:	:	:	(01:02)	(01:30)	
Kakegawa	211.3		:	:	:	:	(01:52)	
Hamamatsu	238.9		:	:	:	(01:35)	(02:04)	
Toyohashi	274.2		:	:	:	:	(02:24)	
Mikawa-Anjo	312.8		:	:	:	:	(02:41)	
Nagoya	342.0		(01:36)	(01:36)	(01:54)	(02:09)	(02:54)	
Gifu-Hashima	367.1		:	:	:	:	(03:10)	
Maibara	408.3		:	:	:	:	(03:26)	
Kyoto	476.3		(02:15)	(02:15)	(02:39)	(02:54)	(03:52)	
Shin-Osaka	515.4	0.0	(02:30)	(02:30)	(02:57)	(03:12)	(04:10)	(00:00)



PLATAFORMA POR LA CONEXIÓN FERROVIARIA DE LA COMARCA DE MADRIDEJOS Y CONSUEGRA - PCM

trenmadridejosconsuegra@hotmail.com

“SANYO SHINKANSEN”

Shin-Osaka	515.4	0.0	(02:30)	(02:30)	(02:57)	(03:12)	(04:10)	(00:00)
Shin-Kobe	548.0	32.6	:	:	(03:13)	(03:29)		(00:15)
Nishi-Akashi	570.2	54.8	:	:	:	:		(00:29)
Himeji	601.3	85.9	:	:	:	(03:47)		(00:42)
Aioi	621.3	105.9	:	:	:	:		(00:56)
Okayama	676.3	160.9	(03:12)	(03:15)	(03:52)	(04:12)		(01:15)
Shin-Kurashiki	702.1	186.7	:	:	:			(01:31)
Fukuyama	733.1	217.7	:	:	(04:12)			(01:45)
Shin-Onomichi	750.5	235.1	:	:	:			(01:54)
Mihara	761.0	245.6	:	:	:			(02:05)
Higashi-Hiroshima	791.9	276.5	:	:	:			(02:18)
Hiroshima	821.2	305.8	(03:47)	(03:55)	(04:40)			(02:31)
Shin-Iwakuni	865.4	350.0	:	:	:			(02:53)
Tokuyama	903.5	388.1	:	:	(05:15)			(03:13)
Ogori	944.6	429.2	:	:	(05:31)			(03:30)
Shin-Shimonoseki	992.5	477.1	:	:	:			(03:48)
Kokura	1013.2	515.4	(04:32)	(04:46)	(05:53)			(03:57)
Hakata	1069.1	553.7	(04:49)	(05:04)	(06:13)			(04:18)



PLATAFORMA POR LA CONEXIÓN FERROVIARIA DE LA COMARCA DE MADRIDEJOS Y CONSUEGRA - PCM

trenmadridejosconsuegra@hotmail.com

Trabajo realizado por José Damián García-Moreno López, Portavoz de la PCM.