

Infraestructuras y organización del territorio

El desarrollo de nuevas infraestructuras y la modernización de las ya existentes son la condición indispensable para el crecimiento de Argelia.

Issad Rebrab

Argelia, país de 2,7 millones de kilómetros cuadrados, es fundamentalmente subdesarrollado y está mal equipado en lo que se refiere a infraestructuras básicas. La ausencia de una verdadera perspectiva de desarrollo económico y social sostenido, unida a la falta de visión y de racionalidad, a la carencia de una política real de organización del territorio, han hipotecado hasta hoy o, al menos, retrasado de forma considerable, el desarrollo armónico y la modernización del tejido económico y social.

La modernización de las infraestructuras

■ La red de carreteras en la que se apoya, relativamente, el desarrollo del país resulta hoy obsoleta, por lo que habría que mejorarla y ponerla a punto de acuerdo con las normas universalmente aceptadas en la actualidad (fluidez, densidad, señalización, seguridad, etcétera.)

Además y, sobre todo, es preciso realizar una fuerte inversión en la realización de:

- Una autopista Este-Oeste que una la frontera tunecina con la marroquí. El proyecto existe pero tarda en concretarse. Este eje longitudinal tendría que disponer de líneas de comunicación adicionales en dirección a todos los puertos y centros económicos importantes.

- Autovías de derivación de la autopista principal Este-Oeste como enlaces Norte-Sur hacia los grandes centros de densidad socioeconómica de las zonas saharianas (como las que existen en Ghardaïa).

- Otras autopistas, periféricas, también necesarias, como las que unen a lo largo del litoral argelino (la zona del Sahel) las medianas y grandes aglomeraciones y centros socioeconómicos.

- La rehabilitación de la carretera de circunvalación sur (de las altiplanos) para construir una importante autopista de gran tráfico que, por su situación y configuración estratégicas, ha de constituir una aportación económica determinante para todo el país. Se trataría de una verdadera arteria yugular, que va a ser decisiva para el establecimiento interregional, la po-

blación de las altiplanos y la comunicación natural entre las regiones norte y sur de Argelia. Su contribución a la organización del territorio es indiscutible (hay que recordar que desde la antigüedad, y especialmente desde la época romana, esta vía ha servido tradicionalmente como factor de comunicación y de expansión de las diferentes civilizaciones que se han sucedido en el territorio).

■ La red ferroviaria, sigue siendo, sin duda hoy, el pariente pobre de la red de comunicaciones argelina, con una contribución marginal al desarrollo económico.

Está claro que una inversión consecuente y constante en este vector hubiera permitido un verdadero desarrollo general equilibrado, adecuado a los problemas que plantean la extensión, las distancias y el enclave de regiones enteras del país.

En la actualidad los programas en marcha son en su mayoría obras de restauración de ramales o bien de renovación o duplicación de otros y el cambio de vías estrechas por otras de anchura normal, constituyen tan sólo paliativos que no responden para nada a las exigencias del futuro.

Una visión totalmente innovadora y audaz deberá tener en cuenta este factor de comunicación, que sigue siendo esencial e insoslayable dentro de una perspectiva seria de progreso económico.

Así, la red ferroviaria, complementaria de la red de carreteras, es ventajosa en comparación con ésta última para la circulación y transporte de fletes con condiciones y costes que se expresan en tonelada por kilómetro.

También se sugiere construir:

- Una red de vías férreas en el sur de Argelia que pueda unir los grandes centros económicos y aglomeraciones (véase, por ejemplo, el nudo sur.) Este vector permitirá la circulación en sentido Norte-Sur y viceversa de bienes y recursos, como la de población, en mayor escala de lo que permite hoy la carretera.

- Una red de vías férreas Este-Oeste que permita aumentar la vía de circunvalación y que admita el tránsito de trenes rápidos, del tipo TGV.

Infraestructuras en la región MENA

	Electricidad	Telecomunicaciones		Carreteras		Líneas férreas	
	Pérdida de transporte y distribución (% potencia)	Averías (por 100 líneas principales)	Lista de espera (por 100 hab.)	Km.	Carreteras asfaltadas (en % del total)	Km.	Productividad ¹
Argelia	16	6	24	104.000	69	4.820	0,2
Egipto	12	1	3	64.000	78	4.955	0,8
Israel	3	..	..	15.965	100	647	1,6
Jordania	12	11	2	8.000	100	677	0,5
Líbano	18	..	..	7.300	85	399	..
Marruecos	7	25	0	57.847	56	1.907	0,6
Siria	..	50	169	41.451	21	2.750	0,2
Túnez	11	29	11	23.100	65	2.168	0,3
Gaza y Cisjordania	..	97	1	..	..	..	..
MENA	12	10	20	..	64	..	0,6

¹ en 1.000 unidades de tráfico por empleado.
Fuente: Banco Mundial WDI 2004.

– La modernización y electrificación de las principales vías férreas del país: con ramificaciones y derivaciones hacia las zonas industriales, las zonas de actividad y en general aquéllas que hay que promover, realizadas o en proyecto.

– En el futuro habrá que pensar también en la modernización, en la medida de lo posible, de las vías férreas, para utilizarlas de forma complementaria e integrarlas con las otras formas de transporte, para limitar las roturas por exceso de carga; mejorar los beneficios economizando escalas y ganar ligereza en las operaciones. En los estudios de organización de zonas importantes habrá que integrar también la concepción de centros y estaciones multifuncionales.

■ La integración de la red ferroviaria con las infraestructuras portuarias, y especialmente aeroportuarias, es vital en cualquier intento de desarrollo general armónico de las infraestructuras básicas del país.

El desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias y la necesaria modernización de las existentes son condición indispensable en el proceso de expansión de intercambios con el mundo y, por tanto, son determinantes en los mecanismos necesarios para, por ejemplo, promover las exportaciones y ganar así en competitividad mediante la contención de los gastos y costes de entrada.

También es necesario pensar en la construcción de un nuevo puerto para la capital en la desembocadura del río Isser. Teniendo en cuenta el creciente volumen del tráfico es imprescindible diferenciar y separar el puerto de pasajeros tanto de las zonas destinadas a operaciones de carga como de aquéllas donde se distribuyen los contenedores.

■ Dotar al país de unas infraestructuras de telecomunicaciones y de teleinformación de calidad, adecuadas a las exigencias de las normas y estándares universalmente aceptados. Esto incluye, evidentemente, la fiabilidad, la seguridad y celeridad en los servicios pos-

tales, entre otros, y de todas las formas de transmisión y recepción de información económica cualquiera que sea su naturaleza y soporte. La libertad de circulación de dicha información, es, indudablemente, corolario absoluto.

La organización del territorio

Las nuevas infraestructuras y la modernización de las existentes son la condición esencial para abordar el problema de la organización del territorio desde una perspectiva moderna y racional.

Una eficaz red de comunicaciones puesta al día, que vincule todo el territorio, va a permitir, sin duda, afrontar las alternativas y esquemas de asentamiento y de organización, respetando los criterios de urbanización, instalación de centros industriales, y zonas de actividad y nuevos centros de vida teniendo en cuenta la necesaria preservación del entorno y de los espacios verdes.

Sería de gran interés crear nuevas ciudades en una zona del Sahel, especialmente en la planicie al pie del Atlas Telliano, para descongestionar la capital, identificando y particularizando alternativas de asentamiento para zonas industriales, todo ello por evidentes razones de seguridad y de protección del entorno humano.

La instalación de las grandes unidades del país a lo largo de la carretera de circunvalación sur del país, junto a los nuevos ejes de comunicación por carretera y por ferrocarril, y el asentamiento estratégico y la disponibilidad de grandes espacios vacíos tiende a privilegiar esta solución, siempre que se reglamente definitivamente la disponibilidad de energía y de agua.

Se podrá poner así término a la proliferación de población en las ciudades, garantizando una verdadera calidad de vida. ■