



Tranvía de vapor de Arriondas a Covadonga.

# Los fe y sus

Por

**JESUS DE LASALA  
MILLARUELO**

Jefe del Gabinete  
de Estudios del  
Consejo de Administración

## 1. La red de vía estrecha española.

Es sabido que en España, al tiempo que se procedía a la instalación de las líneas ferroviarias de vía ancha que en el año 1941 se refundieron en la actual RENFE, se fueron construyendo numerosas líneas de ferrocarril de vía estrecha por diversas Compañías privadas.

En el curso de los años la variación de las circunstancias que motivaron la creación de estas líneas y, sobre todo, el cambio fundamental que ha sufrido la situación del ferrocarril en el aspecto económico dentro del campo general de los transportes, ha ocasionado que el conjunto de esas compañías de vía estrecha experimentara una evolución regresiva en su extensión e importancia, cuyas causas vamos a indicar someramente.

En la actualidad, según las últimas estadísticas (año 1965), los datos principales que reflejan la extensión de la red española de vía estrecha y la importancia de su actividad, son los que se contienen en el cuadro adjunto, en el que las cifras correspondientes se figuran al lado de las relativas a RENFE para su fácil comparación.

Aun cuando en el año 1965 la longitud total de líneas de vía estrecha que llegó a pasar años antes los 5.300 km. había descendido a 4.300 aproximadamente, ello supone más de un 31 por ciento de la extensión de las líneas de RENFE. Es de notar que, en este aspecto, España es el tercer país de Europa, considerando la extensión relativa de la vía estrecha, después solo de Bélgica y Suiza. El hecho se explica por las dificultades naturales del terreno en nuestro país que, al encarecer las construcciones de las líneas de vía ancha, indujeron a la implantación de líneas de vía estrecha, de construcción mucho más barata, para servir aquellas necesidades de tipo local o de comunicaciones secundarias, que en otros países eran resueltas por la construcción de ramales y líneas secundarias de la red de vía ancha.

## Datos relativos a ferrocarriles (Año 1965)

Conceptos	RENFE	VIA ESTRECHA		
		Explotados por el Estado	Privados	Total
<b>LINEAS</b>				
Vía doble ... ..	1.917	115	94	209
Vía única ... ..	11.487	2.064	2.016	4.080
Total ... ..	13.404	2.179	2.110	4.289
<b>LOCOMOTORAS</b>				
Vapor ... ..	2.646	128	323	451
Eléctricas ... ..	363	21	27	48
Diesel ... ..	362	26	82	108
Total ... ..	3.371	175	432	607
<b>AUTOMOTORES</b>				
Eléctricos ... ..	226	77	188	265
Diesel ... ..	221	69	22	91
Total ... ..	447	146	210	356
COCHES ... ..	3.460	456	814	1.270
VAGONES ... ..	63.323	4.378	13.248	17.626
EMPRESAS ... ..	1	23	49	72
PERSONAL ... ..	106.931	5.405	10.992	16.397
<b>TRAFICO</b>				
Viajeros-Km. (miles) ... ..	12.197.556	515.749	1.186.194	1.701.943
T-Km. (miles) ... ..	8.480.596	34.140	608.589	642.729
<b>DENSIDAD DE TRAFICO DIARIA</b>				
Viajeros-Km./Km. línea ... ..	2.493	648	1.540	1.089
T-Km./Km. línea ... ..	1.733	43	790	411



# ferrocarriles de vía estrecha problemas económicos



UNA ojeada al mapa de los ferrocarriles de vía estrecha muestra su concentración en varias zonas de España. Destaca, en primer lugar, el núcleo grande situado en la zona Norte, en donde, si bien por una sucesión encadenada de diversas compañías, se enlazan por vía métrica los diversos puertos del Cantábrico, llegando con las nuevas líneas en construcción hasta El Ferrol. Diversos ferrocarriles, entre ellos el de La Robla-Bilbao, completan este grupo. Siguen en importancia las pequeñas redes regionales de Cataluña y Levante y diversas otras líneas.

Se destacan entre los ferrocarriles de vía estrecha dos grandes grupos: el constituido por las compañías privadas, actualmente en número de 49, y los explotados por el Estado. Este último grupo, formado por algunas líneas construidas originalmente por el Estado y explotadas por él y por todas las demás líneas, anteriormente de propiedad privada, de las que se hace cargo el Estado al abandonar la explotación la compañía propietaria, comprende en la actualidad 23 líneas.

Las finalidades locales a las que respondía la construcción de vía estrecha eran principalmente las de los tráficos mineros en mercancías y los servicios suburbanos y de cercanías en viajeros. Entre las compañías privadas actuales más importantes, pertenecen al primer grupo las de Sierra Menera, Minerosiderúrgica de Ponferrada, Langreo, La Robla y el Vasco Asturiano. Las tres últimas tienen también tráfico de viajeros de consideración. Entre las compañías que tienen principalmente el carácter de servicio de viajeros, suburbanos o de cercanías, figuran los ferrocarriles de Cataluña, el Barcelona Sarriá, los suburbanos de Bilbao, los tranvías y FF. CC. de Valencia, los Vascongados y los Catalanes.

Muchas de estas compañías siguen respondiendo a la finalidad para la que fueron concebidas y pueden desenvolverse económicamente de una manera satisfactoria. En cambio, bastantes otras han venido tropezando con grandes dificultades en el aspecto económico. En el año 1961, según los estudios hechos para el primer Plan de Desarrollo, resultaron deficitarias 14 compañías privadas y la casi totalidad de las explotadas por el estado, y hasta esa fecha habían tenido que pasar a integrarse en la Explotación de Ferrocarriles por el Estado 18 líneas al cesar su servicio las compañías privadas antiguas propietarias. Aún posteriormente se han incorporado a la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, actualmente FEVE, Ferrocarriles del Estado de Vía Estrecha, otras líneas como las de Santander-Bilbao, Utrillas-Zaragoza, Olot-Gerona y Gerona-San Feliú, y aún ha habido bastantes líneas de vía estrecha, tanto de compañías privadas como explotadas por el Estado, que han sido cerradas totalmente. Solo desde 1941 hasta la fecha se han registrado 14 cierres de líneas.

## 2. El problema económico y sus causas.

Las compañías de vía estrecha están atravesando por estas dificultades, más o menos por las mismas causas que en general han creado también el problema económico en los ferrocarriles de vía ancha; causas inseparables del proceso histórico que ha seguido el ferrocarril. No disponemos de espacio para explicarlo con algún detalle, habremos solamente de citar entre tales causas las derivadas del régimen administrativo de concesiones, las precarias condiciones de financiación iniciales que condujeron a la construcción de unas instalaciones modestas y poco eficientes, la estructura tarifaria «ad valorem» implantada en el antiguo régimen del monopolio del ferrocarril y la reciente desaparición de este monopolio con la competencia constante y creciente de la carretera.

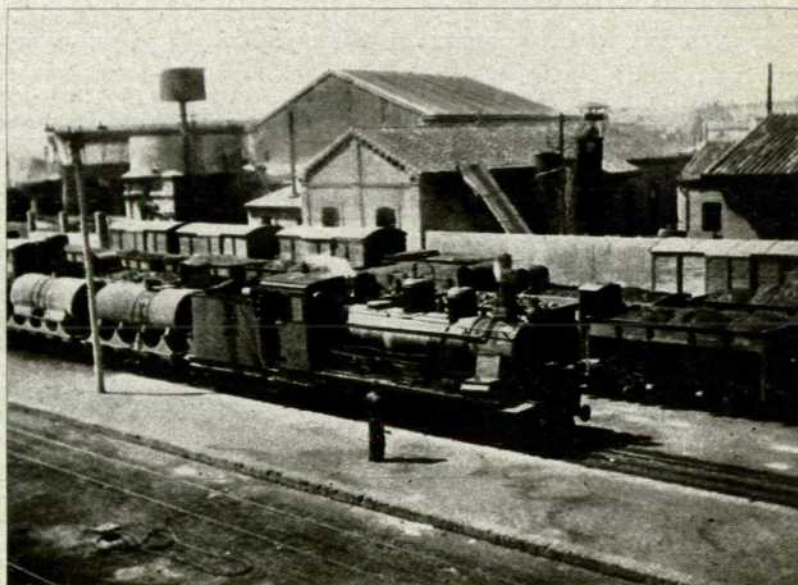
Mención especial queremos hacer del importante factor que supone la escasez del tráfico. Donde éste se mantiene siendo suficiente, un ferrocarril de vía estrecha, con instalaciones adecuadas, continúa siendo rentable, pero no así cuando el tráfico desciende por debajo de un cierto límite.

Sienten del mismo modo este efecto del débil tráfico las líneas de los ferrocarriles de vía ancha. Todas las administraciones ferroviarias se han enfrentado desde hace bastantes años con el problema de las llamadas líneas de débil tráfico, en las que tienen que hacerse toda clase de esfuerzos para hacer más económica su explotación o, en caso extremo, cerrarlas.

En el planteamiento actual de la política de transportes, aun en los países en los que los ferrocarriles están nacionalizados, se impone a éstos la obligación de ser económicamente autosuficientes, es decir, de cubrir con los ingresos de las tarifas todos sus gastos, incluidos los de infraestructura. Esto obliga a unos y a otros ferrocarriles, de vía ancha y vía estrecha, a buscar solución adecuada a su problema económico.

## 3. Necesidad de adaptación.

Que exista este problema no quiere decir de ningún modo que el ferrocarril sea un medio anticuado, llamado a desaparecer. Por el contrario, se abren ante él, en la actualidad, grandes y prometedores horizontes. Se trata solamente de una crisis en la evolución histórica en la que el ferrocarril debe adaptarse a las nuevas circunstancias. Tal adaptación tiene distintos aspectos y ha de hacerse en diversos campos. En primer lugar en el técnico, en el que los ferrocarriles realizan grandes esfuerzos para utilizar los medios que les brinda el progreso técnico para modernizarse y hacer sus servicios más eficaces y atractivos, al mismo tiempo que más económi-



Ferrocarril de Utrillas. Estación de Zaragoza.



## Ferrocarriles de vía estrecha



Locomotora de cremallera de Vélez-Málaga a Estación de Castro Urdiales (Santander).  
Ventas de Zafarraya.

Ferrocarril Fuencarral-Colmenar Viejo.

cos. Para las líneas de nuestra red de vía estrecha, se ha atendido a este importante aspecto, incluyendo en el Plan de Desarrollo de España un plan de modernización destinado a ellas.

Debe adaptarse el ferrocarril también a las nuevas circunstancias en el terreno tarifario, tendiendo a una tarificación basada en los precios de coste de los diversos tráficos. Igualmente debe adaptarse en su campo de acción, procurando atender aquellos tráficos que por su naturaleza y distancia del transporte le son más propios.

El abandono de algunos tráficos, de algunos servicios, de algunas líneas a la carretera, no es sino una reordenación más racional del transporte que a todos beneficia.

#### 4. Reestructuración de la red.

Este último aspecto se traduce, en su ejecución práctica, en una reestructuración de las redes ferroviarias en su configuración física en la que abandonando el servicio en algunas líneas deficitarias se concentran los esfuerzos de modernización en las líneas económicamente sanas, de tráfico suficiente. La necesidad del cierre de líneas, sentida hace tiempo por la generalidad de las redes, ha obligado a éstas a adoptar tal medida, reduciéndose considerablemente en su extensión. Entre los años 1950 y 1965, solamente, se habían cerrado al servicio de viajeros más de 2.000 Kilómetros en Alemania Occidental, 1.500 en Francia, 1.800 en Bélgica y cerca de 3.000 en Suecia. En el país en el que esta política ha sido llevada a un punto más extremo, Bélgica, los cierres han supuesto el 37 por ciento del total de las líneas de viajeros y el 12 por ciento de mercancías.

En nuestro país se han comenzado recientemente a desarrollar unos estudios sistemáticos de las líneas de débil tráfico para estudiar la implantación en ellas de sistemas de explotación económica que mejoren su rentabilidad, o en caso preciso proponer su cierre.

La escasa densidad de nuestra red ferroviaria de vía ancha, de mallas mucho más anchas que en otros países europeos, ha reducido la extensión del problema, ya que no son muchas las líneas o ramales secundarios, en relación con la longitud total de la red.

Pero en cambio es natural que el problema se acuse con más fuerza, como antes advertíamos, en los ferrocarriles de vía estrecha, en los que la

evolución regresiva ha de conducir indudablemente a iguales soluciones de explotación reducida, o cierre en muchos casos.

#### 5. Estudio de cierre de líneas.

Al citar los estudios de cierre de líneas que ya se están realizando en nuestra red de vía ancha, y que en una u otra forma han de realizarse en los de vía estrecha, parece oportuno indicar en dos palabras el criterio general que en ellos se sigue.

Es fácil para una red determinar el balance económico de una cierta línea. Se calculan para ello los gastos que en esta se producen y los ingresos de los tráficos en ella engendrados, teniendo en cuenta debidamente el efecto de aportación de las líneas sobre el conjunto de la red. Es importante tener en cuenta este efecto. Han de podarse las líneas que sean ramas secas del árbol de la red, pero no las que en realidad sean raíces de las que se nutre el conjunto de las líneas.

Al ferrocarril, aisladamente considerado, le interesaría en todo caso el cierre de toda la línea que en este cálculo directo resultase no rentable, pero el problema ha de considerarse desde un punto de vista más general del interés de la colectividad, en el cual han de considerarse varios factores: el hecho de que el ferrocarril o línea que se considere existe ya, el de que la decisión de cierre es prácticamente irreversible y por consiguiente compromete el futuro, y sobre todo el carácter de servicio público del ferrocarril, a pesar de todas las consideraciones del mismo como empresa industrial. Atendiendo a todo ello, el criterio básico que se toma es el de no sustituir un tráfico ferroviario por otro por carretera, sino en el caso de que, claramente, los gastos adicionales que se ocasionan, tanto en la infraestructura como en el material y en la explotación del servicio por carretera, sean ciertamente inferiores a los que pueden suprimirse en el ferrocarril, calculados para un periodo de 15 años.

Las propuestas de cierres han de dejar demostrada la existencia de servicios de carretera sustitutivos de los que se propone cerrar o, en caso de no existencia de estos, proponer su creación. De este modo, el ferrocarril, al obedecer el imperativo de su saneamiento económico, lo mismo en vía ancha que en vía estrecha, puede respetar, y de hecho respeta, el superior objetivo del servicio público y del interés general de la nación.

(Fotos Reder.)

# ANIS LAS CADENAS

*De finisimo paladar*