LA CONTINUIDAD DE LAS INVERSIONES, CLAVE PARA EL BUEN SERVICIO DE LOS FERROCARRILES ALEMANES

STUTTGART ACABA DE INAUGURAR UN FERROCARRIL SUBURBANO

● *Tiene 65 kilómetros, utiliza parte de la infraestructura de la red principal y penetra en la ciudad a través de un túnel de tres kilómetros.*

● *Mil trenes diarios para asegurar el desplazamiento de una población de 600.000 habitantes.*

UNA de las funciones más importantes del ferrocarril en el futuro será la de asegurar el transporte en las grandes ciudades. Así lo han entendido en casi toda Europa e incluso en los Estados Unidos, donde el automóvil era el rey del transporte.

El pasado 1 de octubre se puso en servicio el ferrocarril suburbano de la ciudad alemana de Stuttgart que tiene en la actualidad una longitud de 65 kilómetros y utiliza en parte recorridos de los ferrocarriles federales alemanes, entre ellos la estación central de la citada ciudad.

La línea del suburbano penetra en ella por un túnel y tiene su estación situada bajo los andenes de la del ferrocarril. El trazado en subterráneo atraviesa la ciudad por un largo túnel de tres kilómetros, enlazando con las líneas del Metro, tranvías y autobuses.

El caso del suburbano de Stuttgart, cuya zona de influencia se extiende hasta un radio de acción de 40 kilómetros en torno al centro de la ciudad, es similar al de otras muchas ciudades europeas que han preferido la dispersión de los núcleos urbanos, uniéndolos con una eficaz red de transporte colectivo, casi siempre encomendada al ferrocarril.

Se calcula que la red actual del suburbano de Stuttgart, junto a los servicios de cercanías de los Ferrocarriles Federales, sirve a una población de unos 600.000 habitantes. Para ello se hace necesario la circulación diaria de mil trenes que utilizan unos 100.000 viajeros. En las horas punta, los trenes se suceden con una frecuencia de 2,5 minutos.

Un viajero español que haya viajado en tren por Alemania, por muy elementales que sean sus conocimientos ferroviarios, advierte en seguida las grandes diferencias que existen con los ferrocarriles españoles. Pero al mismo tiempo, este conocimiento proporciona suficientes elementos de juicio para comprender que esas diferencias obedecen a unas circunstancias históricas, acumuladas a lo largo de muchos años y que tienen el denominador común del volumen de inversiones que se han destinado en uno y otro país al ferrocarril.

En su recorrido ferroviario, si el viajero es curioso, advertirá en seguida la abundancia y amplitud de las instalaciones ferroviarias alemanas. Casi todos los recorridos son de vía doble y en las proximidades de las grandes ciudades la vía llega a ser cuádruple y aun séxtuple. Hay apartaderos por do-

Uno de los modernos trenes Inter City, en la estación de Stuttgart.

Vista parcial de la estación desde el puesto de mando. Al fondo, la ciudad.

quier, y se suceden cada pocos kilómetros los empalmes y derivaciones de líneas secundarias. Igualmente varios kilómetros antes de llegar a una gran estación se pasa por dédalos de vías, unas veces de apartadero de coches y vagones, otras de clasificación, llegando estas últimas a llenar el horizonte de un bosque horizontal de carriles salpicado de decenas de señales.

Todo ello es, sin duda, el resultado de muchos años de inversiones. Porque otra cosa que llama la atención es precisamente la solidez de estas instalaciones. Se observa en ellas la acumulación de técnicas de distintas épocas que han sobrevivido incluso a los enormes destrozos de la segunda guerra mundial, habiéndose vuelto a poner en servicio tras su reconstrucción. Porque existe el criterio de mantener lo antiguo mientras siga siendo útil, sin perjuicio de que conviva con las técnicas más modernas. Así es curioso observar en la estación central de Stuttgart, y en otras de Alemania, las características cristaleras verticales que protegían los andenes del humo de las máquinas de vapor, ya que las marquesinas que los cubren están abiertas en la vía para permitir la evacuación de los humos. Bien es verdad que también hay en Alemania estaciones de grandes bóvedas que protegen los andenes, pero la marquesina abierta, protegida por la pantalla lateral, es una de las características ferroviarias que ha sobrevivido a la causa por las que fueron instaladas; es decir, la máquina de vapor. Junto a ello, en Stuttgart se ven los circuitos cerrados de televisión para controlar las circunstancias o el modernísimo puesto de mando que controla la estación. Desde él se controlan 506 agujas y se realizan más de diez mil maniobras diarias.

Pese a su creciente déficit, el DB ofrece una amplia diversidad de servicios, como este combinado de tren-bicicleta para excursiones.

UNA ESTACION EN EL CENTRO DE LA CIUDAD

Esta política de conservar lo antiguo mientras es útil se pone también de manifiesto en el mantenimiento de la estación de Stuttgart en pleno centro de la ciudad, pese a los problemas que presenta para la explotación ferroviaria.

El gran edificio concluido durante la primera guerra mundial, según reza una placa en honor de Guillermo II, situada en el acceso principal, forma un espléndido conjunto urbanístico con la gran plaza a la que se abre, donde convergen los transportes de la ciudad. Por la superficie de la plaza sólo circulan los automóviles y autobuses. En un primer nivel subterráneo se han construido una serie de calles peatonales, orilladas de tiendas. Más abajo discurren las vías del tranvía y las líneas del Suburbano y del Metro, con sus correspondientes estaciones de correspondencia. En las proximidades de la plaza hay otras calles peatonales, también de gran actividad comercial. De esta manera, el transporte sigue dando vida a la ciudad, armonizando la circulación de tal manera que no se registran atascos, ofreciendo al mismo tiempo la posibilidad de rápidos desplazamientos a este núcleo central.

Y es conveniente resaltar el caso particular de Stuttgart respecto a la decisión de las autoridades de mantener su actual emplazamiento pese a los ya citados inconvenientes que plantea su explotación desde el punto de vista ferroviario. Pero han prevalecido las ventajas sobre los citados inconvenientes.

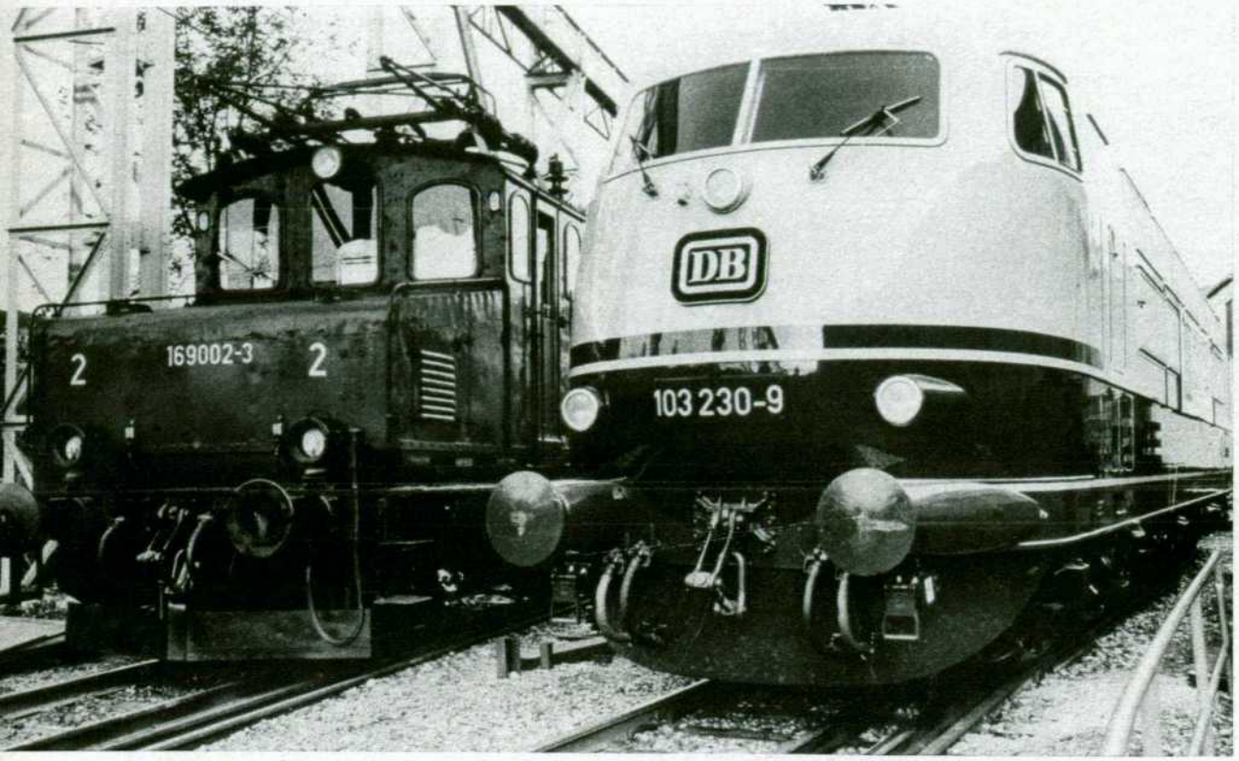
Como gran número de estaciones en Alemania –Francfort, Munich, Wiesbaden y otras– fueron construidas por compañías de los antiguos Estados, se siguió el criterio de hacerlas en fondo de saco, porque el criterio de la coordinación de la red vino después. Este inconveniente se ha paliado después con el tendido de enlaces directos, pese a lo cual los trenes de viajeros deben penetrar hasta estas estaciones, cambiando luego el sentido de marcha, lo que evidentemente es un inconveniente para la explotación.

Este problema se agrava en Stuttgart porque la estación central se encuentra al final de una curva de casi 180 grados que describe la línea de penetración. Este acceso se estrecha en el centro de la curva formando un cuello de botella de "sólo cinco vías", que obstaculizan la incesante circulación de entradas, salidas y maniobras. Para paliar este inconveniente se han tendido varias vías a distintos niveles mediante viaductos que se entrecruzan.

QUE ES Y QUE DEBE SER EL FERROCARRIL

Pero para tener una noción clara sobre lo que es y puede ser el ferrocarril conviene ahora esbozar brevemente algunos datos generales sobre los ferrocarriles alemanes.

Los ferrocarriles fueron la base del desarrollo económico de Alemania en la segunda mitad del siglo XIX. La construcción de líneas se consideraba tan fundamental que ya desde la últi- ▶



Los grandes daños sufridos por los ferrocarriles alemanes a causa de las dos guerras mundiales no han impedido su modernización constante.
Sesenta y cinco años (1908-1973) separan a estas dos locomotoras eléctricas.

ma década de dicho siglo fue encomendada al Estado. Hasta la primera guerra mundial los férrocarriles tuvieron el monopolio del transporte. Posteriormente sirvieron de garantía para pagar las deudas de guerra y después empezaron a sufrir la competencia de otros medios de transporte.

La segunda guerra mundial modificó radicalmente todos los supuestos en que se había basado hasta entonces la economía alemana y las líneas férreas fueron uno de los sectores más afectados. Al margen de los ingentes destrozos causados por los bombardeos y el avance de los ejércitos por el territorio del Reich, la división del país en dos zonas de distinta ideología —Alemania Occidental y Alemania Oriental—, cuya frontera fue el punto de fricción más acusado de la guerra fría y permanece aún prácticamente cerrada, produjo una profunda transformación de la red.

En el antiguo Reich, los tráficos se orientaban principalmente de Oeste a Este, y viceversa. Pero desde la división del país, la red de Alemania Occidental hubo de orientarse para asegurar las comunicaciones entre el Norte y el Sur. La espina dorsal del sistema ferroviario lo forma ahora la línea que va desde Hamburgo hasta Munich, pasando por Francfort.

Los ferrocarriles, reconstruidos por la Deutschen Bundesbann (DB), forman ahora un sistema homogéneo y eficaz. La red cuenta 28.500 kilómetros, de ellos 10.500 electrificados. Hay 360.000 empleados. Como datos comparativos diremos que la red española de vía ancha cuenta con 13.500 kilómetros, de ellos 4.300 electrificados y 72.000 empleados. Hay que tener en cuenta, además, a efectos comparativos, que mientras la extensión de la República Federal de Alemania es de 248.000 kilómetros cuadrados, la de España es el doble. En cuanto al número de habitantes, España tiene 36 millones y Alemania Occidental, 62. Ello implica que Alemania cuenta con una red cuatro veces más densa que la nuestra en relación a su extensión, mientras en relación al número de habitantes en España hay 3,4 kilómetros de ferrocarriles por cada 10.000 habitantes, y en Alemania, 4,5 kilómetros.

LA COMPETENCIA

Los ferrocarriles alemanes tienen también planteado el problema de la competencia tanto del transporte por carretera como del que se realiza por las vías fluviales y los canales.

Es precisamente este último sistema el que más problemas le plantea a la vía férrea por absorber los tráficos de graneles (carbón, mineral, cereales, etc.), en los que el ferrocarril ofrece sus mayores ventajas. El Rhin es una de las más importantes vías de navegación internacional. Desde Basilea (Suiza) hasta Rotterdam (Holanda), el río forma una magnífica vía de penetración y salida de productos desde el corazón de Europa al mar. Este tronco principal se deriva a través de otros canales y ríos por casi todo el Viejo Continente. A su vez, la carretera, con una red de autopistas de 6.500 kilómetros, ofrece la posibilidad de servicios complementarios que lógicamente absorbe una importante proporción del tráfico terrestre.

¿Qué puede hacer el ferrocarril ante esta situación?

La necesidad de mantener una serie de servicios que no son rentables ha hecho que el Estado subvencione el déficit, considerando a éste como un coste social que beneficia a la comunidad. Por ejemplo, con los precios políticos aplicados a los servicios de cercanías. Pero al mismo tiempo se pretende racionalizar al máximo la explotación para reducir los costos. Para ello se ha elaborado un Plan Nacional de Transporte en el que se prevé una coordinación más estrecha de todos los sistemas de comunicación para el período 1978-1985. Todos los medios de transporte deberán someter sus planes futuros de infraestructura a la aprobación del Gobierno, que orientará su actuación en un programa de inversiones coordinadas en el que se tendrá en cuenta fundamentalmente al medio que presente la mejor relación entre gastos y utilidad pública. Un condicionante, por ejemplo, ha sido el problema de la energía, que ha hecho que se proyecte mantener una red ferroviaria fundamental sin considerar su dependencia económica. Se han proyectado también 700 kilómetros de nuevas líneas de gran velocidad para descongestionar trayectos como el de Manheim-Stuttgart, que registran hasta doscientas circulaciones diarias en cada dirección. Los proyectos previstos para esta nueva línea suponen la inversión de 2.500 millones de marcos y se calcula que podrá quedar concluida para 1985. Las inversiones, clave del ferrocarril, no se detienen en Alemania y permiten que este sistema de transporte mantenga su primacía. ■ **FERNANDO F. SANZ.**