



# Adiós a Feve

**E**l acta de nacimiento de Feve hay que situarlo en el Decreto-Ley del 23 de septiembre de 1965, que alumbró una entidad de derecho público con personalidad jurídica y patrimonio propio, a la que dieron en llamar “Ferrocarriles de Vía Estrecha”, conocida para los restos por su eufónico acrónimo FEVE. Al igual que en el case Renfe, la primera “E” del nombre se incluyó para facilitar su sonoridad, aunque es error corriente el asignarla a la palabra “españoles”

Pero esta aparición a mediados de los años sesenta, ya con más de un siglo de historia ferroviaria en nuestro país por aquel entonces, no era más que otro eslabón de un largo proceso. La recién nacida Feve tenía su padre y madre en otro organismo público bien veterano, la “Explotación de Ferrocarriles por el Estado”, también conocida por su famoso acrónimo (por entonces) EFE. La empresa arrancó su existencia con 13 líneas, a las que incorporaría otras 6 más hasta 1942, cediendo cinco líneas de vía ancha que ya explotaba a la recién creada Renfe.

En los duros años de la postguerra se sucedieron algunos planes de ayuda que permitieron renovar material, pero en los primeros sesenta la cri-

Con el comienzo del año 2013 se dará el carpetazo final a una historia mil veces anunciada pero que nadie creía que llegara a ocurrir: la integración de Feve en el seno de la vía ancha. Han sido 47 años de intensa historia, con muchas bajas en su red pero con una fuerte modernización y especialización de su infraestructura y servicios en los últimos años.

sis de las pequeñas líneas de vía estrecha, tanto las de EFE como las privadas, aumentó. El modelo de explotación de EFE resultaba caduco y los estudios elaborados por el Ministerio de Obras Públicas, además de preanunciar el cierre de cientos de kilómetros por deficitarios, fue la reconversión de EFE en un nuevo ente de derecho público con personalidad jurídica propia y patrimonio, con un Decreto Ley pro-



Tren carbonero en la línea de La Robla. Las mercancías han supuesto su principal ingreso en los últimos años de Feve.

mulgado el 23 de septiembre de 1965. Se buscaba un modelo de gestión más empresarial que rompiera la brutal espiral de endeudamiento de EFE.

Y si bien durante los primeros quince años de la historia de Feve el déficit siguió siendo alto, a partir los ochenta la tendencia empieza a cambiar. El negocio mercante, casi residual en las décadas anteriores, empieza a alcanzar un protagonismo relevante, siendo al final de sus días el principal activo de ingresos de la empresa. También los trenes turísticos jugaron su papel y fueron aumentando cuota de participación en la tarta de ingresos. Así, con las evidentes ayudas públicas, en el año 1999 se consiguieron resultados positivos. La crisis económica y un fuerte ritmo inversor y de adquisición de material y obras han comprometido las cifras de Feve en los últimos años y, entre otros motivos, han propiciado que ese veteranísimo rumor de su disolución en la vía ancha se verifique con el arranque del año 2013.

## ■ Del vapor a las renovables

En todos estos años Feve ha seguido un curso parejo al resto del sistema ferroviario español. Y si bien puede haber una idea de que sus vías se convir-

tieron en un nicho del vapor, lo cierto es que la historia de estas locomotoras en esta empresa fue realmente corta, casi inexistente. La vía estrecha fue pionera en la electrificación de sus líneas, y anduvo pareja en el tema de la dieselización. Así, las locomotoras que presidieron la tracción en esta empresa fueron las diesel. También fue un terreno abonado para la implantación de los automotores, que respondían mejor a la explotación de pequeños ramales. Las últimas vaporosas de Feve fueron apagándose a principios de los setenta, cuando ya apenas realizaban pequeñas tareas de apoyo a la maniobra o algún eventual refuerzo de tracción. Las locomotoras diesel asumieron el protagonismo de la tracción de los trenes mercantes y de las pocas composiciones de viajeros con coches que iban quedando a partir de los ochenta. Los famosos automotores MAN y Apolo protagonizaron buena parte de la red métrica, y los electrotrenes 3.500 en las diversas líneas electrificadas de las áreas metropolitanas donde daban servicio. Y si al principio el parque era heterogéneo por la diversa procedencia de las compañías originales, poco a poco todo se fue unificando en menos series de mayor desarrollo.

Una de las características de Feve en sus últimos años fue también la del reciclaje del material móvil. Esto fue especialmente visible en su parque de automotores. Los viejos trenes MAN de la serie 2300, los reyes de la vía métrica a partir de mediados de los sesenta, fueron rehabilitados radicalmente en los primeros noventa. Sólo conservaron bastidor y bogíes, renaciendo como la serie 2600 y, en un salto cualitativo, como una nueva serie de electrotrenes, los 3600, con los cuales se atenderían las nuevas electrificaciones.

Ya con el cambio de milenio, aunque si bien hubo nuevas recuperaciones, como la que supuso la serie 3300, a partir de la veterana serie de los 3500, comenzaron a llegar al parque nuevos trenes. La avanzadilla fueron, unos años antes, las unidades de la serie 3800, modernos electrotrenes de CAF que llegaron en 1992, pero el salto de imagen llegó con los automotores 2700 y 2900, a partir del año 2009. En locomotoras se partía de una flota de diesel con la serie 1000 o la potente serie 1500, que fueron reforzadas con algunas locomotoras de ocasión, como las 1400 de Sierra Menera, reforzada con algunas gemelas del Tajuña ya en los noventa. Ya en los ochenta llegó la serie 1600 y con el cambio de milenio llegó la novedosa dual 1900, siendo esta máquina la primera locomotora eléctrica que tuvo Feve. Esta serie, en parte reciclaje de la veterana serie 1000, es hoy la única con pantógrafo de la empresa, aunque en los años en los que gestionó Vascongados también hubo algunas locomotoras Brown Boveri y

# El recorrido de 47 años en vía estrecha



En el año de creación de Feve -1965- la nueva compañía contaba con más de 2.000 kilómetros de líneas, a los que a lo largo de década siguiente se irían sumando otros ferrocarriles que se encontraban en dificultades económicas. Mientras esto ocurría, también comenzaban a producirse las primeras clausuras. A lo largo de su historia formaron parte de Feve, en un momento u otro, 36 compañías ferroviarias repartidas a lo largo de 13 comunidades autónomas. Y es que, aunque hoy día la imagen de Feve se asocia a las líneas que recorren la costa del Cantábrico y el norte de Castilla y León, en sus inicios y hasta mediados de la década de los años 90, Feve estuvo presente en puntos tan alejados entre sí como Ferrol, Madrid, Cartagena o Palma de Mallorca por citar unos ejemplos.

Ferrocarril	Comunidad Autónoma	Ancho de vía original (mm)	Situación	Empresa actual
1 Ferrocarril de Ferrol a Gijón	Galicia y Asturias	1.000	Servicio	Feve
2 Compañía de Minas y Ferrocarril de Carreño	Asturias	1.000	Servicio	Feve
3 Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-Asturiana	Asturias	1.000	Servicio	Feve
4 Compañía del Ferrocarril de Langreo en Asturias	Asturias	1.435	Servicio	Feve
5 Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias	Asturias	1.000	Servicio	Feve
6 Compañía del Ferrocarril del Cantábrico	Asturias y Cantabria	1.000	Servicio	Feve
7 Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao	Cantabria y País Vasco	1.000	Servicio	Feve
8 Compañía de los Ferrocarriles Vascongados	País Vasco	1.000	Servicio	ETS
9 Compañía de los Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao	País Vasco	1.000	Servicio	ETS/Metro de Bilbao
10 Compañía de los Ferrocarriles de La Robla	Castilla y León, Cantabria y País V.	1.000	Servicio	Feve
11 Compañía del Ferrocarril de San Sebastian a la frontera francesa	País Vasco	1.000	Servicio	ETS
12 Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes	Cataluña	1.000	Servicio	FGC
13 Ferrocarril de Sarrià a Barcelona	Cataluña	1.435	Servicio	FGC
14 Ferrocarril Suburbano de Carabanchel	Madrid	1.435	Servicio	Adif/Metro de Madrid
15 Compañía de los Ferrocarriles y Tranvías de Valencia	Comunidad Valenciana	1.000	Servicio	FGV
16 Compañía de los FFCC Estratégicos y Secundarios de Alicante a Dénia	Comunidad Valenciana	1.000	Servicio	FGV
17 Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca	Islas Baleares	914	Servicio	SFM
18 Compañía del Ferrocarril de Cartagena a la Unión	Región de Murcia	914	Servicio	Feve
19 Compañía del Ferrocarril de Astillero a Ontaneda	Cantabria	1.000	Cerrado	-
20 Compañía del Ferrocarril de Castro Urdiales a Traslaviña	Cantabria	1.000	Cerrado	-
21 Compañía del Ferrocarril Vasco Navarro	País Vasco y Navarra	1.000	Cerrado	-
22 Compañía de los Ferrocarriles Secundarios de Castilla	Castilla y León	1.000	Cerrado	-
23 Compañía del Ferrocarril de Calahorra a Arnedillo	La Rioja	1.000	Cerrado	-
24 Minas y Ferrocarril de Utrillas	Aragón	1.000	Cerrado	-
25 Compañía del Ferrocarril de Madrid a Almorox	Madrid	1.000	Cerrado	-
26 Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona	Cataluña	1.000	Cerrado	-
27 Compañía del Ferrocarril de S. Feliú de Guixols a Gerona	Cataluña	750	Cerrado	-
28 Compañía del Ferrocarril de Tortosa a la Cava	Cataluña	1.000	Cerrado	-
29 Compañía del Ferrocarril de Carcagente a Denia	Comunidad Valenciana	1.000	Cerrado	-
30 Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla	Comunidad Valenciana	1.000	Cerrado	-
31 Compañía del Ferrocarril de Alcoy a Gandia	Comunidad Valenciana	1.000	Cerrado	-
32 Compañía del Ferrocarril de Peñarroya a Fuente del Arco	Castilla La Mancha	1.000	Cerrado	-
33 Compañía del Ferrocarril de la Loma	Andalucía	1.000	Cerrado	-
34 Ferrocarriles Suburbanos de Málaga	Andalucía	1.000	Cerrado	-
35 Tranvías Eléctricos de Granada S.A.	Andalucía	750	Cerrado	-
36 Ferrocarril de Buitrón a San Juan del Puerto	Andalucía	1.067	Cerrado	-

Pero no solo la diversidad geográfica fue una característica de Feve en sus inicios, ya que en los 36 ferrocarriles que formaron parte de la empresa estatal, podemos encontrar una gran variedad en cuanto a la longitud de sus redes, anchos de vía, material móvil, volumen de tráfico, etc.

Desde el diminuto ancho de vía de 750 mm del Tranvía de Granada a Sierra Nevada o del Ferrocarril de Gerona a San Feliu de Guixols al ancho estándar de 1.435 mm del Ferrocarril de Langreo, donde además circulaban enormes locomotoras adquiridas de segunda mano en Estados Unidos, reflejan la complejidad a la que tuvo que enfrentarse Feve a lo largo de su historia.

Cinco anchos de vía diferentes dificultaron la explotación, al impedir el intercambio de material entre las diferentes líneas, algo que fue solucionándose unas veces por el cierre de algunos de estos ferrocarriles o por el cambio de ancho, como en el caso de los Ferrocarriles de Mallorca, Ferrocarril de Langreo y el Ferrocarril de Cartagena a los Nietos, que pasaron a adoptar el ancho de 1.000 mm, el más extendido.

Puede considerarse como la columna vertebral de la empresa a la línea que forman las compañías de vía métrica que recorren la costa de Cantábrico a la que se sumó el ferrocarril mas largo de vía métrica de Europa, el Ferrocarril de la Robla. Ya en la época de las compañías privadas existía colaboración entre las diferentes

## Líneas de Feve en 2012

Trayecto	Longitud (km)	Servicio
Ferrol - Oviedo - Santander - Bilbao	649	Viajeros/mercancías
Navia a factoría de Ence	1,2	Mercancías (en construcción)
Pravia a San Esteban de Pravia	10,0	Viajeros
Trubia a Collanzo	55	Viajeros/mercancías
Pravia a Gijón	51	Viajeros/mercancías
La Maruca a puerto de San Juan de Nieva	1,2	Mercancías
Gijón a Pola de Laviana	50	Viajeros/mercancías
Sotiello a puerto de El Musel	8,1	Mercancías
Enlace Sotiello a Veriña	0,8	Mercancías
Llovio a Ribadesella-Puerto	2,6	Ocasional viajeros
Valle Real a puerto de Raos	2,7	Mercancías
Orejo a Liérganes	9,8	Viajeros
Iraurégui a Lutxana	5,7	Mercancías
Basurto-Hospital a Ariz	7,4	Mercancías
Puente Internacional a Hendaya*	0,5	Viajeros
La Robla a Aranguren	293	Viajeros/mercancías
León a Matallana	28	Viajeros
Guardo a central térmica	2,2	Mercancías
Cartagena a Los Nietos	20	Viajeros
<b>Total</b>	<b>1.198</b>	

\* Explotado por Euskotren

empresas que se veía reflejado, por ejemplo, en la existencia de trenes directos de viajeros que recorrían las vías de varios ferrocarriles.

Este grupo de líneas adquirió una importancia creciente cuando, con la llegada de la democracia, se produce la creación de las empresas ferroviarias autonómicas y comenzaron a producirse las transferencias de las redes de estas comunidades a los recién creados Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya o Euskotren a finales de la década de los 70. En 1986 se crea FGV con las líneas de Alicante y Valencia y, por último, en 1993 se transfieren los ferrocarriles mallorquines, creándose SFM.

Será poco después, en los primeros años de los años 80, cuando se produzca la gran modernización de las líneas que aún formaban parte de Feve: se adquiere nuevo material rodante y comienzan las renovaciones de vía, refuerzo de puentes, electrificación de aquellos trayectos en los que se prestaban servicios de cercanías o la introducción del Control de Tráfico

## Líneas de Feve 2012 por provincias

Provincia	Longitud (km)	% sobre el total
A Coruña	70	5,84
Lugo	84	7,0
Asturias	484	40,40
Cantabria	193	16,09
Vizcaya	76	6,36
Guipúzcoa	0,5	0,04
León	116	9,68
Palencia	70	5,83
Burgos	85	7,11
Murcia	20	1,65
<b>Total</b>	<b>1.198</b>	<b>100</b>

Centralizado entre otras mejoras. Es también en estos años cuando Feve pierde otra parte de su red, la que hoy forma parte de los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana.

Durante los años 90 continúa la modernización de la red, con el aumento de las electrificaciones, en especial en las redes de Asturias y País Vasco, donde casi todas las líneas con servicio de cercanías se encuentran electrificadas a final de la década, así como el inicio de varias duplicaciones de vía en aquellos tramos con tráfico más intenso. Una de las razones del aumento del tráfico es el incremento del movimiento de mercancías, con la apertura de apartaderos específicos que permiten captar tráfico como el de productos siderúrgicos que recorren las líneas de Feve entre Asturias y el País Vasco. En 1994 se realiza la transferencia de la red de los antiguos Ferrocarriles de Mallorca a la nueva empresa autonómica Serveis Ferroviaris de Mallorca, pero es también a principios de esta década cuando se produce la suspensión del tráfico de viajeros en el tramo Guardo - Balmaseda del Ferrocarril de la Robla que, afortunadamente, fue reabierto a todo tipo de tráfico en el año 2003.

Actualmente Feve cuenta con una red de casi 1.200 kilómetros, con 82 estaciones, sobre los que se prestan servicios de cercanías en Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Castilla y León y Murcia. Los trenes regionales recorren toda la Cornisa Cantábrica y la línea León - Bilbao, trayectos sobre los que también circulan los trenes de mercancías. El mantenimiento y reparación del material rodante se lleva a cabo, fundamentalmente, en los talleres de El Berrón, Santander, Balmaseda y Cistierna, a los que se suman otros talleres auxiliares como los de El Ferrol o Candás.

Al término de este año 2012, está prevista la integración de Feve en sus dos "hermanas mayores" Renfe y Adif. Han transcurrido 47 años desde la creación de la compañía, que heredó unos ferrocarriles que se encontraban, en su mayoría, en unas condiciones muy precarias, tanto es así que muchos no consiguieron sobrevivir. Los que se mantuvieron en servicio forman hoy una red ferroviaria equiparable a cualquier ferrocarril moderno, con el aliciente de que permiten recorrer algunos de los paisajes más bellos de Europa de la mejor manera posible: en tren. Hasta siempre Feve.

IVÁN PALACIO Y LUIS E. MESA



Los electrotrenes 3600, uno de los ejemplos de reciclaje de material móvil.

ASEA. Y el episodio final de esta evolución han sido los experimentos, sin continuidad, del uso de renovables, como el tranvía de hidrógeno, o el tren solar, que sigue todavía en los laboratorios.

## Turistas, cargas y el negocio internacional

Los trenes turísticos fueron otra de las claves de la Feve de los últimos 25 años, desde aquel pionero Transcantábrico, emblema del lujo ferroviario, se pasó a convoyes con formatos más asequibles, como el Expreso de La Robla, a una variada gama de pequeños trenes de jornada, o al salto copernicano, adelantando quizás en unos meses el futuro, con el salto a la vía ancha de la mano de la compra a Renfe del Al



El Transcantábrico, el más conocido de los trenes turísticos de Feve.

**Galería fotográfica FEVE: Trenes**  
<http://bit.ly/TiAH6G>

**Galería fotográfica FEVE: Estaciones**  
<http://bit.ly/SntPrn>

**Galería Fotográfica FEVE: Historia**  
<http://bit.ly/UpwDVN>

**Galería fotográfica FEVE: Talleres**  
<http://bit.ly/YmBDgz>

Andalus circulando por la red de Adif. Las mercancías marcaron otro hito de la evolución de Feve. En estos años las demandas de transporte subieron, la flota de vagones y tracción se fue modernizando, y el potente tráfico de minerales, que fue divisa de la vía métrica, fue cediendo protagonismo a los siderúrgicos desde Asturias al País Vasco, o las arenas de Burgos a Bilbao, además de otros acarreos de químicos, aluminios, etc.. Todo esto sin olvidar a los clásicos carbones de La Robla, ahora hacia sus térmicas castellanas, o el propio carbón asturiano hacia las térmicas del Principado, aunque ahora en vez de bajar a quemar desde las minas lo hacen con mineral importado desde los puertos.

No hay que dejar de lado una faceta que ha ocupado una parte sensible de la actividad de Feve, la venta del material excedentario a países latinoamericanos, que comparten el mismo ancho. Esto facilitó la migración de algunas locomotoras y casi la serie completa de los Apolo, a países como Argentina, Costa Rica, Ecuador y en breve, Perú. En paralelo se han abierto líneas de colaboración con estos países para rehabilitar este material, trenes comprados a terceros para su puesta a punto, o material propio de sus países. También se han abierto canales para formar personal de conducción o asesorar a redes y países para el diseño de productos ferroviarios y creación de redes. ■

MIGUEL JIMÉNEZ VEGA