



Automotor M. E., serie 50, de vía estrecha, en la estación de Sernada.

EL PROBLEMA DE LAS LINEAS FERREAS DE POCO TRAFICO

La revista «CP», de los ferrocarriles portugueses, publicó el pasado mes de febrero una conferencia de don Francisco de Almeida Castro, ingeniero jefe del Servicio de Estudios y Previsiones del Departamento de Organización y Planificación de la Compañía Portuguesa, leída ante el II Coloquio Nacional de Transporte, de la que extractaremos las notas siguientes, que creemos de interés porque revelan ciertos aspectos desconocidos de los ferrocarriles de la nación vecina.

Sin que ello constituyera un criterio absoluto, se sugirió por un grupo de trabajo como contestación a la cuestión 6/B/6 de la VI Comisión de la UIC, considerar como límite inferior de tráfico un transporte de un millón de toneladas métricas brutas por kilómetro de línea y año, debajo de cuyo volumen es lícito dudar de la conveniencia de una explotación ferroviaria normal. Esto no quiere decir que tengan que ser cerradas forzosamente aquellas líneas que no alcancen dicha cifra, pues siempre es aconsejable estudiar detenidamente cada caso particular.

Si se aplicara estrictamente el criterio indicado, se llegaría a la deducción bastante sorprendente de que entre el 20 y el 30 por 100 de la actual extensión de las redes europeas se halla comprendido entre las

líneas de existencia dudosa. Únicamente los Ferrocarriles Federales Suizos constituyen en este aspecto una excepción notable, pues sólo el 6 por 100 de su red caería en la categoría de tráfico reducido. En el lado opuesto figuran las redes de la SNCF, con un 45 por 100, las del Estado sueco (SJ), con un 51 por 100 y, en último lugar, las de la Compañía Portuguesa, con un 53 por 100 de líneas de poco tráfico. Evidentemente, no puede perderse de vista que el criterio aplicado por la UIC, sin duda acertado para las redes centro-europeas, quizá sea demasiado exigente en cuanto a Portugal. Pero de todos modos no deja de ser una amenaza para un total de 1.230 kilómetros de líneas portuguesas, que corresponden al 34,5 por 100 del conjunto de la red. Estos kilómetros no sólo incluyen a la casi totalidad de los ferrocarriles



Tren de ancho normal portugués en la estación de Espinho.



Tren remolcado por una locomotora 130 T entre Aveiro y Sernada.

de vía estrecha, sino algunos de vía normal, entre ellos dos de tráfico internacional.

PROBLEMAS

El problema del abandono de líneas de poco tráfico es acuciante en todos los países. Ya entre 1950 y 1965 se cerraron en doce naciones europeas más de 11.000 kilómetros de líneas, y se halla en estudio el cierre de cerca de 20.000 kilómetros más. Tampoco es problema exclusivamente europeo. En el Brasil, por ejemplo, se estableció un plan de abandono de 7.355 kilómetros, de los que 2.761 ya se suprimieron definitivamente, 2.291 se hallan en situación de servicios suspendidos, y en 1.897 kilómetros la supresión está programada. Sólo 486 kilómetros de líneas de poco tráfico se mantendrán en activo debido a ser de interés militar. Tampoco se trata de la aplicación de un criterio puramente capitalista, visto que también en países de economía socialista, como Yugoslavia, Polonia, Hungría y Alemania Oriental, se procedió al cierre de líneas de poco tráfico.

EL CASO DE PORTUGAL

En el caso de Portugal, aparte de las relaciones referentes a los dos grandes polos de desarrollo, centrados en torno a Lisboa y Oporto —entre los cuales quizá pueda contarse con un aumento futuro del tráfico—, en las restantes líneas no deben abrigarse grandes ilusiones sobre la posibilidad de llegar a un tráfico mínimo rentable. Al no haberse cumplido el plan ferroviario de 1929, quedaron en ramales «de saco» muchas líneas inicialmente concebidas como parte integrante de una red que quedó mutilada. En otros casos, la deficiente orientación respecto a las corrientes principales del tráfico dominante impide integrarlas debidamente en el conjunto de la red.

En cuanto a los ferrocarriles de vía estrecha, situados todos en el Norte, su trazado sumamente sinuoso y el t/abordo obligado hacen que sea muy dudosa su utilidad en términos

de un transporte moderno. Posibles excepciones serían las líneas de Póvoa y de Guimaraes en su calidad de vías regionales de acceso a la ciudad de Oporto.

La cuestión que se plantea es, por consiguiente, investigar si la «utilidad real» de dichos servicios deficitarios es tal que pueda justificar las inversiones necesarias para mejorar o variar los trazados, inversiones que en un país de recursos limitados, como Portugal, han de hacerse con sumo cuidado.

No ha de extrañar que la Compañía Portuguesa haya efectuado estudios

detenidos sobre el futuro de cuatro de sus líneas de poco tráfico, o sean, las de Corgo, Tâmega, Montemor y Mora, con miras a mantener en ellas un servicio satisfactorio mediante compensaciones por parte del tesoro público, cuyo importe ha sido también calculado. Se hallan también en curso otros estudios sobre si conviene prolongar ciertos ramales «de saco» o amputarlos. Habrá que tomar por parte de la Administración pública en un futuro muy próximo decisiones serias sobre este particular y discernir serenamente entre la realidad y los argumentos a veces no exentos de fanta-

sía, de los que abogan por mantener en servicio líneas deficitarias. En particular, si se decide sustituir los servicios ferroviarios por otros de carretera, se planteará la cuestión de si han de pasarse a estos últimos las obligaciones de servicio público que pesan sobre los primeros. Parece lógico que en lugar de imponer estas obligaciones a los servicios de camionaje de sustitución, sea al actual concesionario de los mismos, al ferrocarril, a quien debieran ser encomendados.

G. R.

(Fotos Archivo Reder.)



Tren de vía estrecha en la estación de Oporto, plaza de Francia.