

JOAQUIN MARTINEZ-VILANOVA

LA OFERTA DE FEVE DEBE ESPECIALIZARSE EN CERCANIAS Y TURISMO

Al cabo de un año de presidente al frente de FEVE, Joaquín Martínez-Vilanova —ingeniero de Caminos (cuarenta años) y una larga experiencia en el área del transporte público— hace balance de su gestión en este tiempo, «en cierta medida de transición», dice, y señala los planteamientos del equipo que dirige ante el porvenir de los ferrocarriles de vía estrecha en España, dependientes desde 1965 del Estado, que se hizo cargo entonces de una serie de líneas descapitalizadas y con serios problemas, en algunos casos, de subsistencia.

VIA LIBRE.—¿Qué sentido tiene en el actual momento someter a la compañía a un cambio de identidad corporativa?

JOAQUIN MARTINEZ-VILANOVA.—FEVE se forma, como es sabido, por agrupación de empresas ferroviarias privadas que van recayendo en el Estado, y sufre una serie de avatares de agregación de nuevos tramos y, posteriormente, de desagregación de otros que se transfieren. Consecuencia de este fenómeno se produce, a mi modo de ver, una falta de identidad interna, una falta de mentalización de que FEVE es una entidad que tiene unas tareas claras en el presente y hacia el futuro. Yo pienso que el dotarse de una referencia clara es positivo. Sirve sobre todo para que los trabajadores de FEVE se identifiquen con su propia empresa y, por supuesto, con su futuro profesional. Esa es la idea que nos lleva a conseguir una identidad empresarial en una línea de rigor y sin estridencias.

Los resultados económicos

V. L.—¿Podría explicarnos los objetivos fundamentales que se han alcanzado en FEVE durante su gestión en la empresa como presidente?

J. M.-V.—El año pasado en FEVE podría resumirse así: rigor, austeridad y control de gastos, a la vez que se han mantenido una serie de ingresos y se han aumentado otros. Uno de los indicadores del año está en los resultados económicos. En el 87, los gastos se han incrementado únicamente en un 2 por 100, lo que significa una disminución en términos reales, pero me parece importante señalar que dentro de los gastos, los generales y todos aquellos gastos, diferentes de los de personal y combustible, han disminuido un 28 por 100. Esto demuestra, a mi modo de ver, una clara y necesaria austeridad en la ges-

ción. Uno de los objetivos que se han tenido más en cuenta en el 87 es el del mantenimiento de material y de instalaciones tanto en gastos como en inversión.

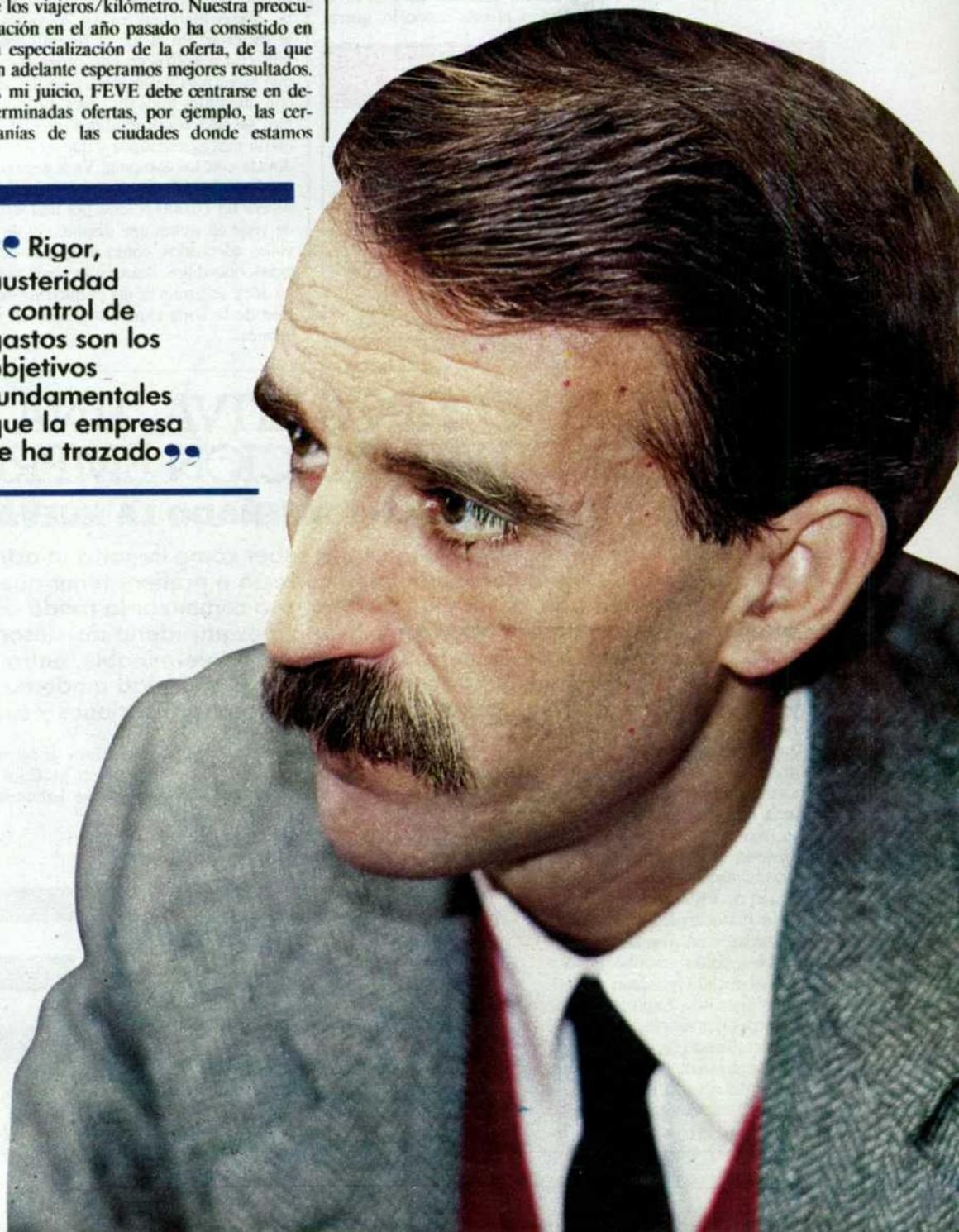
V. L.—¿Ha aumentado FEVE su cuota de mercado, su índice de viajeros?

J. M.-V.—Han aumentado ligeramente los viajeros/kilómetro. Nuestra preocupación en el año pasado ha consistido en la especialización de la oferta, de la que en adelante esperamos mejores resultados. A mi juicio, FEVE debe centrarse en determinadas ofertas, por ejemplo, las cercanías de las ciudades donde estamos

—Santander, Oviedo, Gijón, Avilés, en parte Bilbao, etc.—, su especialización como servicio turístico. No tendría sentido, por ejemplo, que FEVE entrara en las líneas de actuación relacionadas con la alta velocidad, pero sí lo tiene y de manera importante que potencie las cercanías

Joaquín Martínez-Vilanova, presidente de FEVE.

● Rigor, austeridad y control de gastos son los objetivos fundamentales que la empresa se ha trazado ●



y que aproveche que su red discurre entre los parajes más hermosos de España, además con una inserción perfecta, con un trazado muy adaptado al medio por el que se va.

El Transcantábrico, un éxito

V. L.—¿Cómo van a concretarse estas iniciativas?

J. M.-V.—En primer lugar, estamos intentando por todos los medios mejorar el nivel de servicio, para lo cual el mantenimiento del material es importante. Esto significa un buen funcionamiento en los talleres, remodelación de estaciones, etc. En oviedo tenemos en marcha un proyecto espectacular de remodelación de las dos estaciones de la ciudad. En lo que se refiere al producto turístico de FEVE, el Transcantábrico, el más conocido, quere-

•• Tenemos una plantilla joven, con una edad media de 37 años, que intenta identificarse con una empresa más unitaria ••

mos que sea un servicio diversificado con un mayor número de viajes/año, viajes complementarios de los regulares, viajes de promoción, etc. Por cierto, el Transcantábrico ha sido un éxito en 1987, puesto que hemos ocupado el 94 por 100 de las plazas ofertadas en los 20 viajes que se hicieron. En el 88, el Iberail colaborará con nosotros en este programa para que salga más veces a lo largo del año y con diferentes tipos de viajes. Otro ejemplo: la ruta transcantábrica juvenil, una oferta más desenfadada y que estará coordinada con los camping. Va a resultar un producto económico, intentamos que no supere las 10.000 pesetas por una semana de viaje en trenes que dispondrán de servicios adecuados, como máquinas de bebidas, bocadillos, llevarán también videos. La idea es atraer a un público joven no sólo de la zona cantábrica, sino de toda España.



EVOLUCION DE TRAFICOS

	1985	1986	1987
Viajeros.....	10.802	10.897	10.850
Viajeros/km.....	228.717	237.188	241.400
Toneladas.....	5.017	5.711	5.340
Toneladas/km.....	193.245	214.544	199.800
Trenes/km. (viajeros).....	6.506	7.326	7.600
Trenes/km. (mercancías)...	1.084	1.049	1.060

Todos los datos en miles.

IDENTIDAD CORPORATIVA: UNA HERRAMIENTA DE DINAMIZACION EMPRESARIAL

ALBERTO CORAZON HA DISEÑADO LA NUEVA IMAGEN DE FEVE

Si desea utilizar el ferrocarril, ¿le gustaría saber cómo llegar a la estación y una vez en ella sacar su billete rápidamente y montarse en el tren correcto o prefiere tener que preguntar dónde está la taquilla y los servicios, aparecer en el andén y de nuevo comenzar la ronda de preguntas? Una vez en el tren, ¿prefiere un coche agradable y confortable, o es partidario del desorden estético y un asiento que le destroce la espalda? En la enumeración, que sería interminable, entra en juego la figura del diseñador, uno de los profesionales más demandados por la sociedad moderna, encargado de solucionar estas desagradables «angustias» cotidianas, mejorar prestaciones y sugerir posibilidades estéticas.

Aunque en muchas ocasiones se recurre al diseño con objetivos que pudieran calificarse de frívolos, a veces, una adecuada identidad corporativa puede convertirse en una herramienta muy positiva de cohesión y dinamización empresarial.

El caso de FEVE es muy específico. Los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha se crearon hace más de veinte años como empresa pública que englobaba al organismo autónomo preexistente, Explotación de Ferrocarriles del Estado. Así, FEVE ha ido absorbiendo las distintas compañías ferroviarias, que pasaron a depender del Estado a lo largo de los últimos sesenta años. Se trata de un proceso de agregación de unida-

des independientes, las empresas ferroviarias, con un contenido de identidad notable. Hasta tal punto,

que los nombres de las mismas todavía figuran en edificios y estaciones y se utilizan habitualmente por

trabajadores y usuarios. A este proceso se suma otro de desagregación, a medida que se transfieren, de acuerdo con la Constitución y los estatutos de las Autonomías, tramos de la Red al País Vasco, Cataluña y Valencia.

Partiendo de estas premisas, FEVE se planteó con urgencia la puesta en marcha de un proyecto de identidad corporativa, realizado por un diseñador de prestigio, Alberto Corazón.

FEVE

Servicio e imagen

La nueva identidad corporativa, que estará totalmente implantada en un plazo de cuatro años, abarca to-



DIEGO

Cuatro mil millones en infraestructura

V. L.—¿Cuál es en este momento la situación de la plantilla de FEVE?

J. M.-V.—En este momento es de aproximadamente 2.790 trabajadores. Es una plantilla joven, de treinta y siete años de edad media, y estamos haciendo un esfuerzo interno importante de negociación y participación de los trabajadores, de identificación con una empresa unitaria, de forma también que no haya recursos humanos improductivos u ociosos, se trata de que podamos hacer los mismos más cosas y mejor hechas.

V. L.—¿Hay prevista alguna transferencia a comunidades autónomas?

J. M.-V.—Se realizó la transferencia de la red correspondiente a Valencia. Pero las transferencias posibles por las que me pregunta en ningún caso puede ser decisión de esta empresa: esto depende de los contactos entre la Administración del Estado y las autonomías. Sobre el papel, nosotros tenemos dos tramos que están íntegramente comprendidos en comunidades autónomas. Son el ferrocarril de Cartagena-Los Nietros, en la comunidad de Murcia, y el ferrocarril Palma-Inca, en Baleares. En todos los casos no hay redes propiamente intra-autonómicas al estilo del País Vasco o Valencia, y por consiguiente la transferencia no podría realizarse.

V. L.—¿Podría precisarnos cuáles son las obras de infraestructura y las in-

versiones en material rodante que piensa realizar la compañía en los próximos ejercicios?

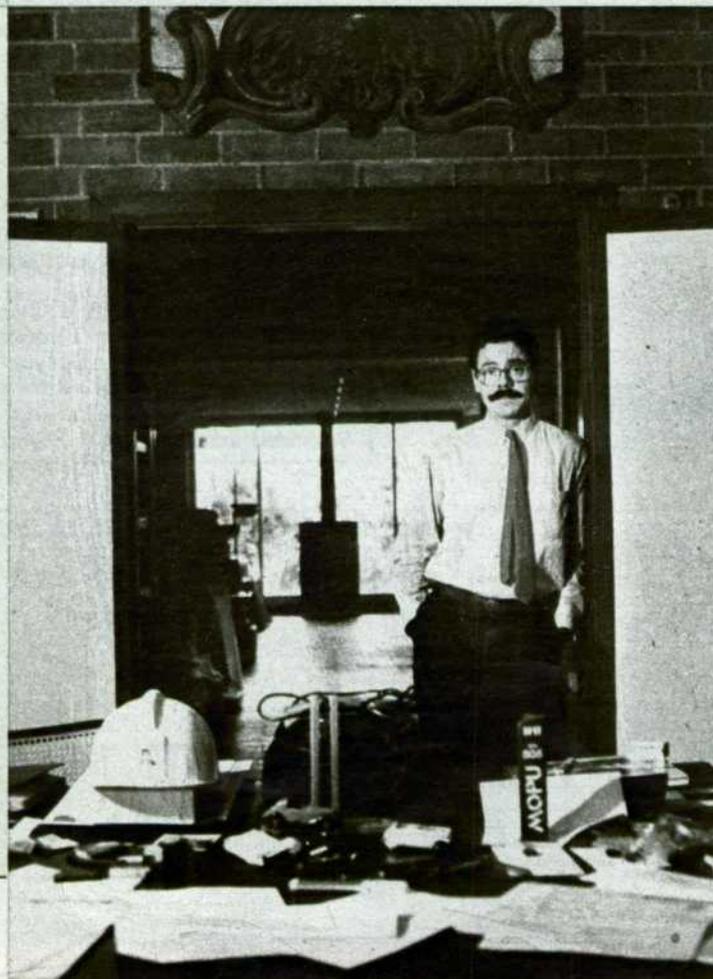
J. M.-V.—En estos últimos cinco años en FEVE se ha invertido mucho dinero, tanto en material móvil (17.000 millones de pesetas), como en infraestructura, sobre todo, renovación de vía (19.000 millones de pesetas). Ahora hemos de terminar los talleres que se están construyendo en Santander y construir unos nuevos talleres en Oviedo; estas son las dos grandes realizaciones de infraestructura. Por otra parte, continuaremos renovando vía, y también continuaremos con programas como el de automatización de pasos a nivel (concretamente ha salido esta semana en el boletín un concurso para automatizar 17 pasos a nivel), y en esa línea vamos a continuar. Está previsto para el año 1988 invertir algo más de 4.000 millones de pesetas en FEVE, en infraestructura. En material móvil, realmente el estado del parque es muy bueno, como consecuencia de este esfuerzo de renovación: por ejemplo, en mercancías, todas las tolvas de carbón —que es con mucho el producto más importante para FEVE— tienen menos de cinco años, y en viajeros, yo diría que más de la mitad del parque de automotores tiene a su vez también menos de cinco años; esto da una edad media realmente baja en ambos parques. Yo no creo que haga falta, o no es prioritario a corto plazo, renovaciones de material. Si hay que continuar con talleres, señalizaciones, enclavamientos y pasos a nivel.

J. L. P. CEBRIAN. ■

das las áreas de comunicación. El caso de FEVE es uno de los más complejos al que se ha enfrentado el diseñador, ya que el logotipo ha de ser aplicado sobre papel impreso (cartas, publicidad, etc.), estampado sobre cartón (billetes, cartelería...), aplicado a chapa metálica con diferentes procedimientos y realizado en piezas de fundición. Estas peculiaridades han conformado un diseño de trazo sencillo, muy sólido, sin encuentros complejos y de excelente lectura, tanto en positivo como en negativo. Acepta sin problemas el alto y el bajo relieve y, desde luego, posee una buena visualización en situación estática y en movimiento. Al mismo tiempo es original y tiene una cierta connotación de transporte. «El éxito de una operación de este tipo —explica Alberto Corazón— consiste fundamentalmente en que el usuario formalice una imagen de la compañía activa, dinámica, moderna, de servicio. Esa imagen se formaliza a través de multitud de "mensajes" no sólo gráficos. Si la estación está bien señalizada, pero sucia, el efecto será contraproducente. El diseño de identidad no es un lavado de cara. Es necesario que el servicio esté acorde con ese cambio».

En un programa como el de FEVE ha trabajado un equipo de cuatro expertos en comportamiento

Alberto Corazón, en su estudio de La Florida, ha diseñado la identidad corporativa de FEVE.



ANNA LOSCHER

social, resistencia de materiales, legibilidad gráfica y comunicación visual. En estos momentos las fichas de trabajo del estudio arrojan la cifra de 1.400 horas/persona. Es por eso que el diseñador se pone «nervioso» cuando le hablan de inspiración. «Es muy común creer que en nuestro trabajo la inspiración juega un importante papel. Quizá se deba

La nueva identidad estará totalmente implantada en un plazo de cuatro años

a que, de algún modo, a los diseñadores se nos sigue viendo como artistas. Y nada más equivocado. Puede que en algunos diseños la inspiración juegue un papel demasiado importante, pero, desde luego, eso nunca puede aplicarse al diseño de identidad corporativa. Este tipo de trabajo es muy técnico, ya que exige el concurso de diferentes especialistas y muchas horas delante del tablero. ■

EL PROTOTIPO ES DE CONSTRUCCION Y DISEÑO NACIONALES

FEMA: PENSANDO EN LAS CERCANIAS

FEVE está a punto de recibir el prototipo de unidad tren Diesel-eléctrica de vía métrica (FEMA). De construcción enteramente nacional y financiado por el CEDETI, el prototipo ha sido concebido como una unidad de cercanías. Antes de definirse una opción de compra, previsiblemente de 30 unidades, el FEMA sufrirá concienzudas pruebas de varios meses en las vías de la compañía ferroviaria.

A finales de 1984, FEVE y la Maquinista Terrestre y Marítima firmaron un contrato para la construcción de un prototipo que permitiera medir su eficacia antes del lanzamiento de la serie. Fruto de esta colaboración nació el FEMA, una unidad de tren formada por dos coches motores iguales para vía métrica, que a diferencia de las unidades normalmente utilizadas, Diesel-hidráulicas, corresponde al modelo Diesel-eléctrico, subchasis. Previamente a la construcción de la unidad se establecieron unas características basadas en las necesidades específicas de una unidad de cercanías: aceleraciones adecuadas a los cortos trayectos entre paradas sucesivas, amplitud de espacio y facilidad de accesos.

Como novedad más significativa destaca el sistema de control de la unidad, totalmente electrónico, que comprende la regulación y protección del motor Diesel,

•• El equipamiento subchasis, el sistema de control de la unidad y la incorporación del aire acondicionado son las novedades más relevantes ••

del generador principal, del frenado eléctrico, la regulación de la velocidad, control de la aceleración, control de antipatinaje y deslizamiento, así como la medida y registro electrónicos de la velocidad y distancia recorrida.

La composición de la unidad está constituida por dos coches automotores acoplados permanentemente y con cabinas de

conducción en los dos extremos de la unidad. La potencia del FEMA es de 680 CV.

Mayor amplitud

Las cajas son totalmente metálicas, autportantes y construidas con una tecnología de diseño adecuado para lograr un peso lo más reducido posible. Su estructura está diseñada para asegurar una mayor resistencia, incidiendo especialmente en el reforzamiento de la parte delantera de la cabina.

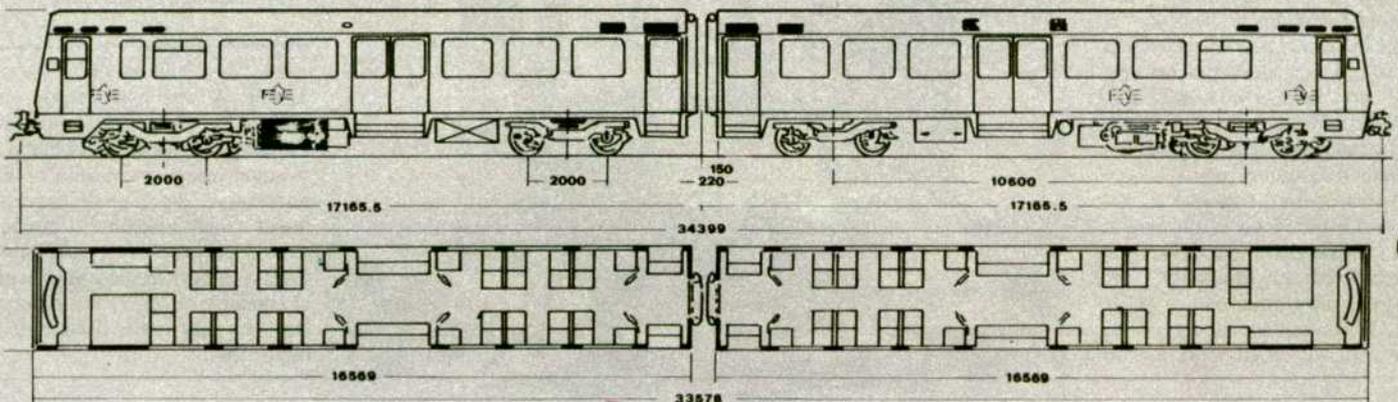
Cada caja está dotada de una cabina de conducción con una puerta de acceso de accionamiento manual y dos puertas de acceso directo desde el exterior, situadas en los costados de la unidad.

Las puertas de acceso de viajeros son de tipo encajable deslizante exterior y cuentan con accionamiento electroneumá-

FICHA DE IDENTIDAD



Ancho de vía.....	1.000 mm.
Longitud de la unidad de tren.....	34.339 mm.
Longitud de un coche con enganches.....	17.170 mm.
Longitud de un coche sin enganches.....	16.569 mm.
Anchura de la caja del coche.....	2.550 mm.
Altura del coche hasta el borde superior del rail.....	3.685 mm.
Altura del piso hasta el borde superior del rail.....	1.182 mm.
Número de bogies motores por unidad de tren.....	2
Número de bogies portantes por unidad de tren.....	2
Distancia entre centros de bogies de un coche.....	10.600 mm.
Número de plazas sentadas por coche.....	42
Número de plazas de pie por coche (seis por metro cuadrado).....	70
Peso de un coche en orden de marcha.....	35.600 kg.
Peso de un coche con carga máxima.....	44.000 kg.
Radio mínimo de curva en trayecto.....	100 m.
Radio mínimo de curva en talleres (sin cumplir gálibo).....	50 m.
Velocidad máxima.....	80 km/h.





tico. Las ventanas fijas, con unas dimensiones aproximadas de 1.215 x 910 milímetros, poseen vidrios de seguridad exterior de efectos especulares y fijados sobre perfil de goma. La unidad cuenta con dos departamentos de viajeros, con asientos laterales a ambos lados de la caja, separados por un pasillo central. El número de plazas sentadas es de 80 por unidad de tren, con una densidad prevista de seis viajeros por metro cuadrado.

Los dos coches automotores están unidos por un testero plano mediante una pasarela y un burlete; ambos coches disponen de una puerta de intercomunicación, de tipo pivotante, con gran superficie acristalada contra efectos vandálicos.

Un aspecto que se ha tenido especialmente en cuenta y que contrasta notablemente con el anterior material de cercanías de FEVE es el diseño interior. Detalles como la amplitud de entradas, de puertas y de plataformas para el acomodo de viajeros han sido cuidadosamente valorados.

Equipamiento

En los coches motores el bogie tractor es bimotor, con motores de tracción suspendidos por la nariz. El bogie portante deriva del bogie motor. La suspensión es doble: la primaria está formada por muelles helicoidales y elementos de caucho, la secundaria es de tipo neumático.

El enganche entre los dos coches motores de la unidad, semipermanente, se

acopla mecánica, eléctrica y neumáticamente. Los enganches de cabeza son completamente automáticos, por lo que se enlazan simultáneamente los aparatos de choque y tracción, mangas neumáticas y circuitos eléctricos.

La estructura de la cabina de conducción está diseñada para conseguir una mayor resistencia.



El equipo propulsor está formado por una instalación Diesel-eléctrica, compuesta de un motor Diesel Pegaso, tipo 96 RUAZ, de 340 CV. a 2.100 r. p. m., con seis cilindros en línea horizontal y sobrealimentado posefriado montado bajo bastidor; un generador principal, alternador síncrono trifásico de seis polos y 194 kW. con tensión nominal de 756 V., sin escobillas y con excítrix incorporada; el rectificador y los motores de tracción correspondientes, de corriente continua, cuatro polos, con una potencia de 91,3 kW., tensión nominal 385 V. y anillo portaescobillas giratorio.

Por lo que a equipo de frenado se refiere, la unidad posee freno de servicio de control electroneumático por impulsos, freno auxiliar de control neumático, freno de emergencia directo y freno de estacionamiento por muelle acumulador. El circuito de frenado es independiente para cada bogie, con dispositivo antibloqueo.

La alimentación del equipo de control, alumbrado, carga de batería, etc., corre a cargo de un convertidor estático por coche motor, alimentado por un alternador síncrono trifásico de excítrix incorporada, sin escobillas y potencia nominal de 45 kW.

Por último, el FEVA incorpora una característica nueva en el material de FEVE: el aire acondicionado, constituido fundamentalmente por una bomba de calor por coche situada en el techo. La calefacción está asistida mediante resistencias eléctricas de apoyo -

El nivel de confort ha sido uno de los criterios dominantes en la fabricación del prototipo.

EL NORTE, DE LA MANO DE FEVE

Sin abandonar sus ofertas tradicionales como la Tarjeta Azul, destinada a los pensionistas mayores de sesenta y dos años, o la Tarjeta de Abonos Escolares, dirigida al colectivo estudiantil, FEVE ha diseñado, con el propósito de rentabilizar sus trenes ordinarios, una amplia gama de promociones que se unirán a productos turísticos plenamente consolidados como el Transcantábrico, el Tren de Madera, que circula un día de septiembre entre Mieres y Llanes para festejar a su Patrona, y el famoso Tren de las Piraguas, que cubre el descenso del Sella el primer sábado del mes de agosto. Las nuevas rutas, que FEVE programa como productos turísticos de ocio, con salidas desde Bilbao, Santander, Oviedo y Gijón, así como la Ruta Transcantábrica Juvenil, llevarán un guía turístico-animador, experto y buen conocedor de la zona, que facilitará a los viajeros un acercamiento real a los usos y costumbres de las gentes del Norte. VIA LIBRE ha reunido las ofertas turísticas más interesantes.



RUTA TRANSCANTABRICA JUVENIL

* Con salidas todos los lunes alternos desde El Ferrol y Bilbao (55 plazas). Este producto turístico ofrece a los jóvenes la posibilidad de disfrutar de seis playas a lo largo de la cornisa cantábrica. El alojamiento será en camping y las comidas no están incluidas. El recorrido ferroviario se realiza en un tren con video y música.

	Itinerario desde El Ferrol	Itinerario desde Bilbao.
Lunes	El Ferrol-Ribadeo. Pernoctación en Ribadeo.	Bilbao-Laredo. Pernoctación en Laredo.
Martes	Ribadeo-Luarca. Pernoctación en Luarca.	Treto-Santander. Noche en Santander.
Miércoles	Luarca-Gijón. Noche en Gijón.	Santander-Llanes. Noche en Llanes.
Jueves	Gijón-Ribadesella. Pernoctación en Ribadesella.	Llanes-Ribadesella. Pernoctación en Ribadesella.
Viernes	Ribadesella-Llanes. Noche en Llanes.	Ribadesella-Gijón. Noche en Gijón.
Sábado	Llanes-Santander. Noche en Santander.	Gijón-Luarca. Pernoctación en Luarca.
Domingo	Santander-Treto. Pernoctación en Laredo.	Luarca-Ribadeo. Pernoctación en Ribadeo.
Lunes	Laredo-Bilbao. Fin del viaje.	Ribadeo-El Ferrol. Fin del viaje.

Precio aproximado: 10.000 pesetas.

CUBRE EL RECORRIDO DE VIA ESTRECHA MAS LARGO DE EUROPA

TRANSCANTABRICO: UNA HABITACION CON VISTAS

Que nadie sueñe con la alta velocidad al subir al Transcantábrico. Precisamente es su rodar, pausado y nada estridente, lo que permite al viajero recrearse en el románico, el mar y la alta montaña del Norte.

«Vestido de azul marino y claro de luna», citando su propio «slogan» publicitario, el Transcantábrico va más allá de un viaje en tren: es, en realidad, un programa turístico que utiliza el ferrocarril como medio de locomoción y hospedaje. El Transcantábrico, el tren de vía métrica que realiza el recorrido más largo del Viejo Continente (1.000 kilómetros), emprendió su aventura crucero en 1983. Con una capacidad de 42 plazas y un promedio

de 19 viajes en la época de verano, parte de León o El Ferrol, indistintamente. El tiempo de viaje es de ocho días, durante los cuales recorre 935 kilómetros. El tren reúne todas las comodidades necesarias para hacer el viaje lo más placentero posible. Está compuesto de cuatro coches-cama, cada uno de los cuales dispone de ocho compartimientos dobles o individuales con lavabo, armario y maletero. Fuera de los compartimientos están los arma-

rios para colgar la ropa, duchas con lavabo y WC. Los dos coches salón-cafetería continuos a los coches-cama están dotados con mesas y butacas para jugar a las cartas, leer, escribir o ver la televisión, ya que cuentan con equipo de video-TV y equipo estereofónico de música. El coche-pub reúne a aquellos viajeros amantes de la música en directo. Posee órgano musical, guitarra y equipo de alta fidelidad. Al frente de ello, se encuentra el músico animador,

que acompaña a la expedición. El resto de la tripulación está formada por un jefe de viaje, acompañante de grupos (trilingüe), personal de mantenimiento, camareros y limpiadores. El precio, con todos los conceptos incluidos, ronda las 100.000 pesetas.

Un lujo entrañable

La clientela del Transcantábrico está formada, en un porcentaje muy eleva-



RUTA GASTRONOMICA A SANTILLANA DEL MAR

* Producto especial desde Santander, con salidas todos los sábados, en los meses de junio, julio y agosto.

- Salida de Santander, a las 10.30 h.
- Santander a Cabezón de la Sal, en tren.
- Aperitivo en Cabezón de la Sal.
- Cabezón de la Sal a Bárcena, en autobús.
- Comida en Bárcena Mayor (cocido montañés).
- Bárcena Mayor a Cabezón de la Sal, en autobús.
- Cabezón de la Sal a Puente San Miguel, en tren.
- Puente San Miguel a Santillana del Mar, en autobús.
- Visita a la ciudad y degustación en una casa solariega de vaso de leche y sobado pasiego.
- Santillana del Mar a Puente San Miguel, en autobús.
- San Miguel a Santander, en tren.
- Llegada a la estación de Santander, a las 21.30 h.

Precio: 2.500 pesetas.



RUTA DE LOS LAGOS

* Parte de Gijón, con salidas todos los sábados, en los meses de junio, julio y agosto.

- Salida de Gijón, a las 10.00 h.
- Gijón a Arriendas, en tren.
- Arriendas a ruta de los lagos, en autobús.
- Degustación de sidra junto a los lagos.
- Bajada de los lagos a Covadonga, en autobús.
- Día libre en Covadonga.
- Covadonga a Arriendas, en autobús.
- Arriendas a Nava, en tren.
- Visita a un lagar en Nava.
- Nava a Gijón, en tren.

Precio: 1.200 pesetas.



RUTA: ASTURIAS TIENE ENCANTO

* Desde Oviedo, con salidas todos los domingos, en los meses de junio, julio y agosto.

- Salida de Oviedo, a las 10.30 h.
- Oviedo a Cudillero, en tren.
- Visita a Cudillero y degustación de sidra.
- Cudillero a Soto de Luiña, en tren.
- Soto de Luiña a la Concha-Arledo, en autobús.
- Día libre en la playa de la Concha-Arledo.
- De Concha-Arledo a Soto de Luiña, en autobús.
- Soto de Luiña a Oviedo, en tren.
- Llegada a Oviedo, a las 21.00 h.

Precio: 1.200 pesetas.

UN DOMINGO EN EL CAMPO

* Parte de Bilbao, con salidas todos los domingos, en los meses de Junio, julio y agosto.

- Salida de Bilbao, a las 10.20 h.
- Bilbao a Espinosa de los Monteros, en tren.
- En Espinosa de los Monteros, excursión a monte Edilla y baño en playa artificial.
- Comida campestre colectiva.
- Caminata hasta los campamentos.
- Divertidos juegos colectivos.
- Regreso de Espinosa de los Monteros a Bilbao, en tren.
- Llegada a Bilbao, a las 22.00 h.

Precio: 1.950 pesetas.



ILUSTRACION JOSE LOPEZ

El Transcantábrico reúne todas las comodidades necesarias para hacer un viaje agradable.



El maravilloso paisaje del Norte y las exquisitas atenciones que los viajeros reciben en el tren, son algunas de las claves del éxito del Transcantábrico

do, por catalanes y vascos. El turismo —procedente de Estados Unidos, principalmente—, ocupa un lugar importante, con un 17 por 100 de la ocupación total del tren. Lejos de identificarse exclusivamente con la imagen de un tren de superlujo, el Transcantábrico constituye, además, un sueño al alcan-

ce de cualquier grupo o empresa. Desligado del «paquete turístico» es posible alquilar el tren y confeccionar un programa adecuado a las necesidades del cliente. Ilustra este ejemplo la iniciativa de los vecinos del pueblo asturiano de Caces, quienes decidieron unánimemente alquilar el tren para darse una «vuelta» por la cornisa cantábrica. O el equipo de fútbol que aprovechaba las paradas del tren —establecidas a su medida— para celebrar torneos por las localidades que atravesaban.

Una calurosa y cuidada bienvenida, con flores y champán, es la primera sorpresa que los pasajeros reciben nada más traspasar el umbral de su compartimiento. Más tarde, les aguarda el desconocido románico palentino, los secretos del Camino de Santiago, los Picos de Europa, los bosques de León, el Alto Ebro y los misterios de la Galicia interior.

Siete y media de la mañana. Oviedo recibe al «Estrella Costa Verde» con el rostro húmedo. La ciudad, pequeña como un puño pero como un puño compacta, se despereza. A pocos metros de la estación de RENFE, a un nivel más bajo, como quizá exija la pleitesía debida a la gran compañía ferroviaria nacional, se encuentra la terminal de Económicos de FEVE, encajonada en una hondonada. Su vestíbulo nos abre de par en par las puertas de un mundo para muchos desconocido: el universo de la vía estrecha.

1.300 KILOMETROS A LO LARGO DE LA CORNISA CANTÁBRICA

POR EL UNIVERSO VERDE DE LA VIA ESTRECHA

El mundo de la vía estrecha en la cornisa cantábrica tiene estructura de «puzzle». Un número no pequeño de antiguas empresas ferroviarias han logrado engarzarse y formar una sola red. Pero de modo involuntario, todas y cada una se resisten a perder definitivamente su vieja identidad.

La estación de Económicos, en Oviedo, recibe su nombre de la desaparecida compañía Económicos, que gestionaba el servicio de la línea entre la capital asturiana y la localidad de Llanes. Con la creación de FEVE, se le incorporó otra línea, la que une Oviedo con Santander que, a partir de Llanes, pertenecía a la antigua empresa de nombre El Cantábrico.

Jovellanos

En esta realidad calidoscópica, con la que el lector debe familiarizarse si quiere llegar a comprender el universo FEVE, el suma y sigue de la vía estrecha se encuentra, sin necesidad de salir de Oviedo, en una segunda estación: la de Jovellanos. Este viejo monumento ferroviario, necesitado hoy de renovación, se identifica por sus anuncios murales «demodés» de lociones capilares ya desaparecidas. Sus andenes dan la bienvenida o despiden a los viajeros con destino Collanzo y la correspondencia con Pravia desde Fusó de la Reina, de idéntico modo como lo hicieran durante años, cuando la terminal era propiedad de la empresa conocida como El Vasco.

La dirección de FEVE tiene presupuestado invertir 550 millones de pesetas en la renovación de las dos terminales ovetenses. Sus técnicos han elaborado tres proyectos alternativos, que pretenden aportar la solución óptima en beneficio del servicio ferroviario, consolidando a un tiempo la estructura del centro urbano.

Para Jovellanos se contempla la mejo-

ra de la accesibilidad al vestíbulo y andenes, así como un aumento en el número de vías, que permita el estacionamiento de cercanías en andenes distintos a los de largo recorrido.

Trazado de serpiente

Vidal es un viejo ferrocarril de Económicos que, tras la creación de FEVE, cambió el tren por el coche, al hacerse cargo del pequeño parque automovilístico de la compañía en Asturias. Su buen hacer al volante y su amabilidad nos conducen, en paralelo a la vía del tren, de estación en estación por el trayecto que une Oviedo con Santander.

El trazado de las líneas de FEVE imitan el desplazamiento sinuoso y pausado de la serpiente. El paisaje, verde intenso, apenas se sobresalta con la vueltas y re-vueltas de una infraestructura, de un ferrocarril, que ha sabido acoplarse sin estridencias al decorado, que parece pintado para él. Es el principal activo, y también el fundamental determinante de esta red.

En 1990, el estatuto de creación del organismo autónomo Ferrocarriles de Vía Estrecha cumplirá sus bodas de plata. En 1965, el Estado se hizo cargo de un patrimonio fragmentado, descapitalizado. Las compañías llegaron al acto de su disolución exhaustas, en ruina. A Vidal le gusta utilizar la expresión «en esqueleto» para describir aquella situación.

FEVE ha tenido que levantar el listón desde niveles bajo cero. Cuantiosas inversiones para reflotar un barco que era un puro agujero. Las cifras, como las vías, se pierden entre la exuberancia del decorado verde; pero están ahí. Sólo en renovación de material motor se han gastado en los últimos cuatro años 25.000 millones de pesetas. En infraestructura, durante 82-87, se han empleado 11.878 millones de pe-



Estación de Arriendas.





rural de la compañía. La relativa lejanía de las estaciones con respecto a los núcleos de población. En la pugna que el ferrocarril mantiene con la carretera, es un detalle que otorga ventajas a las empresas de autobuses. Empresas que curiosamente, en algunos casos, prestan servicio con idéntico nombre al de las compañías ferroviarias arruinadas que dejaron a FEVE como herencia su caduco patrimonio.

El tren contrarresta esta limitación, avanzando sin pausa por su carril. A su lado, la carretera acumula vehículos y hace famosos y temidos los atascos en cuellos de botella como los de Arriondas o Collotos.

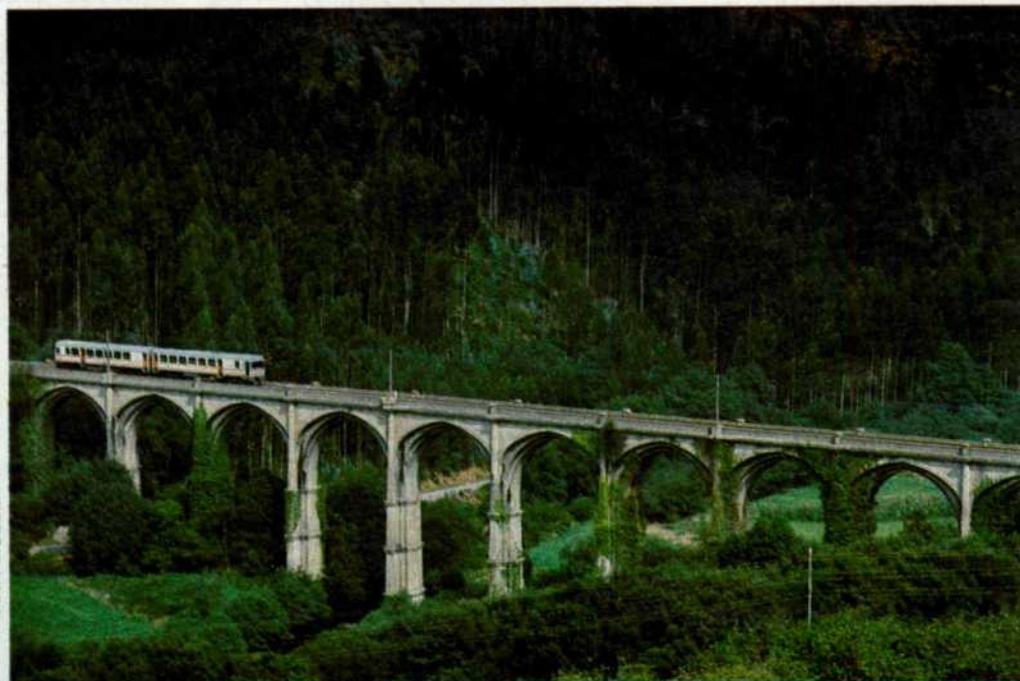
Vidal recuerda la etapa de Económicos.

Las estaciones de Económicos y Jovellanos serán remodeladas conforme a un proyecto de mejora del servicio, que armonice su estructura con el entorno urbano.



ANA MULLER

Unidad eléctrica de CAF entrando en Torrelavega.



El ferrocarril ha sabido acoplarse al decorado.

setas. Para 1988, FEVE tiene presupuestados 4.100 millones de pesetas, de los que 1.850 se destinarán a la mejora de instalaciones existentes.

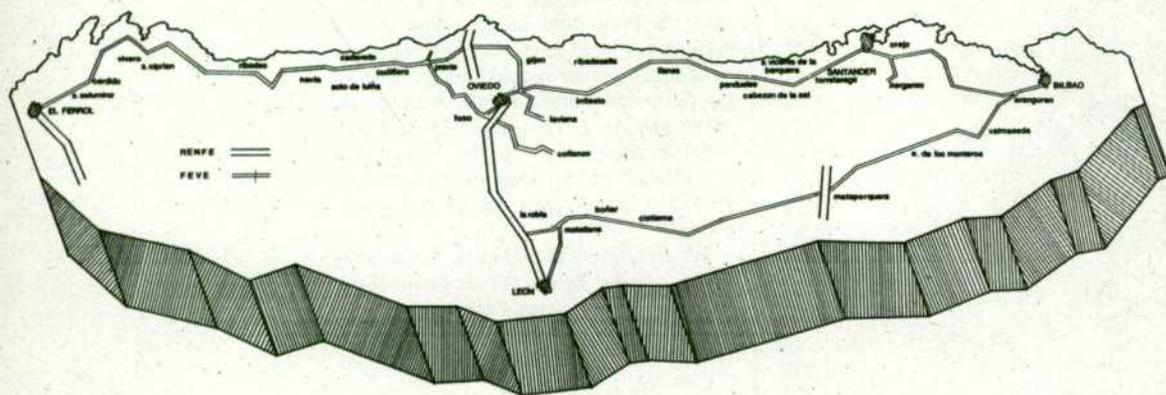
Material joven, jóvenes ferroviarios

Berrón-Noreña, Nava, Infiesto, Arriondas, Llanes, San Vicente de la Barquera. El incontable rosario de estaciones que jalonan las líneas de vía estrecha presenta en todos los casos un aspecto impecable. Y no sólo por la lluvia intensa que les limpia la cara casi todos los días del año.

El diluvio inversor no ha podido, sin embargo, corregir un grave defecto estructural que limita la capacidad del servicio

El y sus compañeros de promoción fueron los últimos ferroviarios de la vieja escuela contratados. Ahora están al borde de la jubilación. Durante los años de vacas flacas siguieron siendo los más jóvenes de la compañía, porque la sequía de ingresos impedía que alguien viniera a relevarles en tal privilegio. Fue más tarde, bien avanzada la etapa FEVE, cuando el reemplazo llegó, convirtiendo a la actual plantilla de 2.790 trabajadores en, quizá, la más joven de entre las compañías ferroviarias del país, con una media de edad muy levemente superior a los treinta años.

El proceso de renovación del material motor ha seguido un curso paralelo. La obsolescencia del legado patrimonial en el momento fundacional de FEVE era tan



acusada, que las inversiones hubieron de adquirir un marchamo de emergencia. Las unidades denominadas Apolo, Automotores Diesel de la Maquinista Terrestre y Marítima, que prestan servicio precisamente entre Oviedo y Santander, con una media de edad inferior a los tres años, son

un buen exponente de la renovación llevada a cabo.

El tren de les piragües

Dieciocho kilómetros de vía estrecha unen Arriendas con Ribadesella. El traza-

do sinuoso junto a la cuenca del Sella, la lluvia omnipresente, el verdor inquebrantable. Nada desmerecería la belleza en este punto de la de cualquier otro de la red. Tampoco en nada le aventajaría, si no fuera porque el primer sábado de agosto, cada año, con motivo de la fiesta de las piraguas, tiene lugar en aquel paraje un gran espectáculo ferroviario.

Miles de curiosos siguen la prueba deportiva del descenso en piragua del río Sella, abarrotando hasta en los topes un impresionante convoy de veinte remolques que FEVE programa al efecto para mayor brillantez de la fiesta. El tren fluvial arranca en Arriendas con la señal de salida para los esforzados del remo. Su marcha es más lenta que de costumbre. Los gritos ensordecedores de ánimo impiden escuchar el estruendo de la doble tracción de las Diesel eléctricas de Alstom. En un punto, el convoy se detiene y sus ocupantes se abalanzan hasta la vera del Sella, donde redoblan sus vivas. Al silbido de la locomotora, la riada humana se precipita de nuevo al tren, que prosigue su marcha pausada hasta Ribadesella. Allí, el triunfo de los remeros se celebra con una romería por todo lo alto.

El tren hullero

La estación de Llanes marcaba en su día el fin del dominio de los Ferrocarriles Económicos y el principio de los del Cantábrico. También en este punto, FEVE vino a concluir con los reinos de taifas. Entrar por carretera en Torrelavega es un calvario. La densidad del tráfico, especialmente de camiones, y la angostura de

KILOMETROS DE LINEAS Y VIAS EN EXPLOTACION (Zona Norte)

Ferrocarriles	Línea vía sencilla		Línea vía doble		Total km. línea		Total km. de vía	
	Elect.	Sin elect.	Elect.	Sin elect.	Elect.	Sin elect.	Elect.	Sin elect.
El Ferrol-Gijón	51,0	269,3			51,0	269,3	51,0	269,3
S. Esteban P.-Oviedo .		104,8				104,8		104,8
Oviedo-Santander	19,0	174,0	26,5		45,5	174,0	72,0	174,0
Santander-Bilbao	27,2	113,2		12,6	27,2	125,8	27,2	138,4
León-Bilbao		312,0				312,0		312,0
Gijón-Laviana		57,7		6,2		63,9		70,1
Suma Zona Norte ..	97,2	1.031,0	26,5	18,8	123,7	1.049,8	150,2	1.068,6

PERFIL HISTORICO DE UN ANCHO ESTRECHO

El ancho de vía de los ferrocarriles españoles difiere de los del resto de Europa, excepción hecha de los de Portugal y la Unión Soviética. Pero la anomalía de nuestro ancho normal de vía también se manifestó en los anchos considerados inferiores, que pronto se establecieron en nuestra Red. Las peculiaridades de las líneas de vía estrecha, así como su inusitada expansión, han simbolizado en la historia de nuestro ferrocarril el fracaso de la política de desarrollo industrial del siglo XIX. No sólo nos equivocamos en la elección del ancho de vía de la Red normal, sino que también impedimos que alcanzara su desarrollo adecuado.

De un total de unos 18.000 kilómetros que alcanzó la Red ferroviaria en los momentos de mayor expansión, la de vía estrecha contaba con cerca de 5.500 kilómetros. Esa red ha sufrido desde entonces importantes reducciones abarcando en la actualidad alrededor de 1.500 kilómetros.

La falta de visión política de los dirigentes del siglo XIX, más preocupados de proteger los intereses de las clases dominantes que los del país, la subordinación de las empresas ferroviarias al capital extranjero y la propia parquedad del capital nacional, que no pudo abarcar en muchos casos nada más que proyectos locales o provinciales, acabaron diseñando una Red que, hasta bien entrado el siglo XX, permanecía aún sin concluir.

Los primeros ferrocarriles de vía estrecha

El primer ferrocarril de vía estrecha fue el de Langreo, aunque en buena lógica no debe ser tenido en cuenta, ya que su ancho era el internacional de 1,435 metros. Los primeros ferrocarriles de vía estrecha que pueden ser considerados como tales aparecen en la década de 1860. Eran líneas de ancho reducido construidas con fines de transporte minero o local, fuera de la llamada «red de interés general» que obligatoriamente debían diseñarse con el ancho de 1,67 metros.

Estos primeros ferrocarriles fueron: el de tracción animal de Carcagente a Denia, puesto en servicio en-

tre la primera de dichas poblaciones y Gandía el 8 de febrero de 1864; el de Buitrón a San Juan de Puerto, puesto en servicio entre 1868 y 1870; el de Tharsis al río Odiel, inaugurado el 1 de enero de 1869; el de Cartagena a Los Blancos y ramales, que data del año 1874; el empalme de Zalamea y Concepción, de 1875; el de Palma a Inca, inaugurado el 24 de febrero de 1875; el de las minas de Riotinto a Huelva, puesto en servicio el 28 de julio de 1875, y el de Sestao a Galdames, inaugurado el 5 de mayo de 1876.

Posteriormente se inauguraron los de Inca a Manacor y ramal a La Puebla (1878), el de Silla a Cullera (1878), construido este último con ancho de un metro y ensanchado en 1935 al de 1,676, y el de Consell a Alaró, el 13 de abril de 1881.

Ley de Ferrocarriles de 1877

Pero la gran impulsora de la red de vía estrecha fue la Ley de Ferrocarriles de 1877, que admitía la posibilidad de construir líneas de ancho inferior al llamado normal español para todos los que no estuvieran incluidos en el Plan General de Ferrocarriles.

Al amparo de esta posibilidad, entre 1879 y 1912 se otorgaron nada menos que 105 concesiones de vía estrecha con una longitud total de 2.990 kilómetros. Entre ellas, casi todas las líneas de la cornisa cantábrica y numerosas líneas en Cataluña, Valencia y Alicante, donde constituyeron pequeñas redes incrustadas en los ferrocarriles de vía ancha.

A finales de 1875, el total de ki-

los accesos hacen recomendable el uso del ferrocarril. Así lo han comprendido los habitantes de esta industriosa ciudad, que dan alta ocupación a los servicios férreos que los transportan hasta Santander en unidades automotores MAN y CAF. Así también lo han reconocido los responsables de FEVE, que han dotado recientemente con doble vía a esta importante relación.

Más allá de Santander, la vía estrecha nos acerca hasta la capital vizcaína. En Bilbao posee la red su más hermosa estación: la de la Concordia. Y también en Bilbao nace, o muere, la más célebre línea de FEVE; la de La Robla.

La línea La Robla-Bilbao tiene su origen en la cuenca minera leonesa-palentina y su destino en la industria pesada vasca. La tradicional dedicación hullera se ha visto complementada con la incorporación del tráfico de pasajeros en todo su trazado y la creación de servicios de cercanías entre Cistierna y León.

Con destino en El Ferrol

Gijón es punto de partida en la orientación Oeste dentro del universo de FEVE. Su flamante nueva estación, situada en la plaza de los Mártires, sustituye a una antigua de la desaparecida compañía Langreo. La vía estrecha convive en esta terminal con el ancho RENFE, en un esfuerzo por coordinar las diferentes modalidades de transporte ferroviario de la ciudad.

Tres son los servicios de la red FEVE

que parten de Gijón. La línea conocida como El Langreo hace el trayecto entre Laviana y Oviedo. Su origen minero fue pronto complementado con servicios de pasajeros. La segunda línea, denominada El Carreño, está servida por tranvías eléctricos y se ha convertido en el sistema más popular de transporte entre Gijón, Avilés y Pravia. Lo usan los estudiantes benefi-

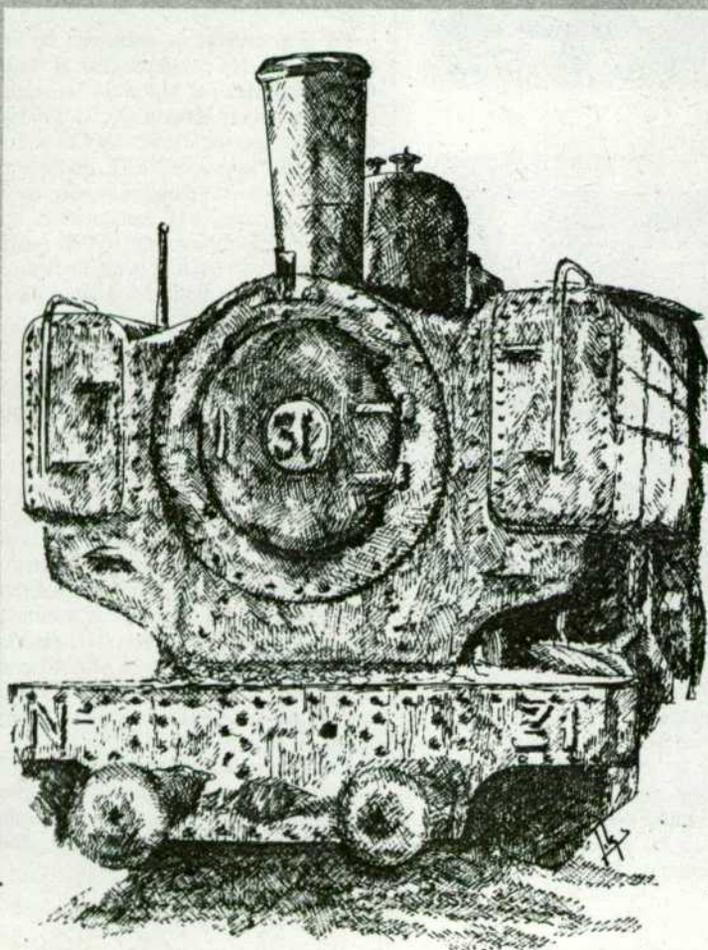
Entre Santander y Torrelavega se ha tendido una doble vía, servida por modernos automotores, con un alto índice de ocupación.

ciarios de una tarjeta de reducción; lo usan los trabajadores de Ensidesa en sus diarios desplazamientos laborales; lo utilizan los veraneantes aprovechando su recorrido junto a las principales plazas de la zona. El tercer servicio de vía estrecha que parte de Gijón tiene destino en la población gallega de El Ferrol. Es el más largo de toda la red FEVE, con 310 kilómetros. También es el tramo más bello y espectacular. La orografía salvaje y escarpada del recorrido, el trazado lejos de cualquier otra vía de comunicación, la grandiosidad de sus puentes, lo convierten en el plato fuerte de la Ruta del Transcantábrico. La relación en tráfico normal está servida por dos viajes diarios en ambas direcciones con automotores MAN. Estimaciones de ocupación barajan la cifra de 150.000 viajeros para los recorridos gallegos de la red.

PARQUE DEL MATERIAL MOTOR Y MOVIL

Tipos de material	Antigüedad (años)	Zona Norte	Cartagena	Mañorca	TOTAL
LOC. DIESEL (>250 Kw.):					
Alsthom 875	28	12			12
Alsthom 925	22	14			14
Alsthom 1600 (monoc.)	4,5	14			14
Alsthom 1600 (bicab.)	2	10			10
Henschell 1200	22	5			5
Geco 1050	25	10			10
Creusot 675	25	7			7
Batignoles 460				1	1
LOC. DIESEL (<250 Kw.):					
Naval 220	21	16			16
Naval 280	21	7			7
AUTOMOTORES ELECTRICOS:					
CAF	5	21			21
BW					
Varios					
AUTOMOTORES DIESEL:					
MAN (transf. en 1984)	20	50	5		55
Billard	20	5			5
Ferrostal	30			12	12
UNIDAD TREN DIESEL:					
MTM (MRM)	3,5	13			13
MTM (MM)	1,5	15			15
VAGONES:					
Plataformas 2 ssag.	4	450			450
Plataformas 2 ssvg.	9	57			57
Plataformas	20	150	2	3	155
Tolvas 2 TTag.	4	500			500
Tolvas 2 T	20-25	131			131
Tolvas	20-25		1		1
Vag. cerrados 2 JJag.	4	40			40
Vag. cerrados J JJ.	20-25	90			90
Vagones varios	20-25	854		16	870
COCHES	20-25	73		2	75
REMOLQUES	20-25	30		12	42
FURGONES	20-25	16			16
TOTALES		2.590	8	46	2.644

Locomotora de vapor de Carreño, apartada para el MNF.



lómetros de vía férrea en explotación era de 6.118 y hasta finales de siglo se construirían otros 4.000 de vía ancha y 3.000 de vía estrecha.

Todas estas líneas, especialmente las de la cornisa cantábrica, se tendieron con anchos inferiores al normal español para ahorrar gastos de primer establecimiento. Es el mayor reproche que puede hacerse a la Ley de 1877, que acentuó el aislamiento de provincias enteras dentro del país.

Las leyes de Secundarios y Estratégicos

Para impulsar la construcción de ferrocarriles secundarios y locales, aun se siguieron promulgando leyes en el siglo XX.

La de los llamados de Ferrocarriles Secundarios, de 30 de julio de 1904, preveía una serie de ayudas del Estado para estimular su construcción. Pero la iniciativa privada no respondió a la llamada, y en 1907 se complementó con otra Ley en la que se aumentaban las subvenciones. Como al mismo tiempo había ciertas líneas cuya construcción se consideraba de interés estratégico y militar, se refundieron sus condiciones con las definidas por normas anteriores y se promulgó la Ley de Fe-

rocarriles Secundarios y Estratégicos, aprobada en 1908.

Tampoco los resultados prácticos en este caso satisficieron a la Administración, y el 22 de agosto de 1912 se aprobaba una nueva regulación que definía a los ferrocarriles secundarios para todo servicio público que no estuviera comprendido en el Plan de 1877, y como estratégicos aquellos que, con independencia del servicio que prestasen, atendieran directamente necesidades o conveniencias de la defensa nacional. Entre las disposiciones referentes al gálibo de vía figura también la obligación señalada al Gobierno de abrir los concursos correspondientes a la presentación de proyectos de líneas de un metro de ancho para enlazar Carril con El Ferrol, El Ferrol con Irún y Figaredo con León, así como las que faltaban para completar las del mismo ancho en la costa Sur y Sudeste, desde San Fernando a Cartagena, pasando por el Campo de Gibraltar, Málaga y Almería por la costa.

El Gobierno había descubierto, desgraciadamente demasiado tarde, la importancia de contar con líneas a lo largo de los litorales. De las anteriormente propuestas sólo se concluiría finalmente la de El Ferrol a Gijón, que no se pondría en servicio en su totalidad hasta 1972, ya en plena existencia de FEVE. ■ F. F. S.

Parada en El Berrón-Noreña.



de renovación que los irá modernizando o, en su caso, sustituyendo.

Los talleres de Santo Domingo, en Oviedo, rinden en estos meses los últimos servicios de una dilatada carreta. Fueron fundados en 1904 por el Ferrocarril Vasco-Asturiano, y emplean hoy a 116 trabajadores. El jefe de la instalación, Luis, enumera el parque de unidades Diesel que tiene a su cargo: 37 automotores MAN equipados con motores Pegaso, 12 locomotoras Alsthom 875 heredadas de Económicos, 14 locomotoras Alsthom de 1.600 caballos y menos de cinco años de servicio, 13 unidades Apolo y 23 tractores de 220 caballos construidos por La Naval y equipados con motor Rolls-Royce.

Como los demás talleres, tiene sus días contados.

FEVE ha adquirido los terrenos de La Quinta de Rubín, a las afueras de Oviedo, donde está proyectada la construcción del tercer gran depósito para el mantenimiento en explotación del material Diesel y remocado.



Los nuevos talleres de FEVE en Santander, con una superficie cubierta de 10.000 metros cuadrados, quedarán inaugurados a lo largo del presente año.

Pasos a nivel y talleres, entre las prioridades de FEVE.

En la actualidad se encuentra en fase de remodelación y ampliación el Taller General de Material Motor de Santander, con aportaciones económicas del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de la propia FEVE. El final de obras está previsto para los últimos meses del año en curso, y las instalaciones, con una superficie cubierta de 10.000 metros cuadrados, atenderán el mantenimiento y la reparación de unidades a largo plazo.



Talleres Generales de Santo Domingo.

Pasos a nivel

FEVE apuesta por la automatización en su política de pasos a nivel. En el programa de presupuestos para inversión de 1988 incluye una asignación de 77 millones de pesetas dedicada a este concepto, en el que se incluyen todas sus líneas.

Durante 1987, la compañía inició conversaciones con las diferentes Administraciones Públicas, con el fin de establecer convenios para la supresión y automatización de pasos. El 27 de mayo pasado se rubricó un acuerdo con el Ministerio de Transportes, con ámbito en el Principado de Asturias, con una inversión de 90 millones de pesetas.

En la actualidad, la red cuenta con 125 pasos guardados, 14 enclavados, 19 automatizados, 1.432 señalizados. ■ **Fotos: ANTONIO RUIZ DEL ARBOL. Ilustración: JOSE LOPEZ.**

Plan de talleres

En el momento actual, FEVE tiene dos depósitos en servicio: el de material Diesel y remocado de Balmaseda, inaugurado en 1986, con una superficie cubierta de 4.000 metros cuadrados, y el de material eléctrico en Santander, en servicio des-

de el 82, y con idéntica superficie cubierta que el anterior.

Los talleres generales en actividad son herencia de las antiguas compañías ferroviarias extinguidas.

Los de Santo Domingo y Económicos, en Oviedo, y los de Candás, Balmaseda, Ferrol y Cistierna. Existe un plan general