



La red ibérica de alta velocidad pendiente de diálogo

Los ferrocarriles portugueses, la CP, iniciaron en 1988 un proceso de modernización y renovación conocida como PRF. El plan, que fue elaborado antes de las decisiones españolas sobre el cambio de ancho y la alta velocidad, cambió radicalmente la estructura de la CP en los próximos siete años. Los directivos portugueses, partidarios del cambio de ancho a pesar de sus dificultades, son cautelosos ante la implantación en Portugal de la alta velocidad. En cualquier caso es un tema a discutir entre la CP y RENFE.





TRANSPORTE COMBINADO*

Con este anuncio pretendemos que nuestros clientes y amigos nos conozcan mejor, y que otros profesionales sepan que existe en España una Empresa de Transportes que les puede ser útil.

Un directivo sabe que el transporte combinado es una de las fórmulas más rentables para trasladar mercancías desde una fábrica a los puntos de distribución y venta.

Nuestra actividad cubre toda España. Llegamos a cualquier lugar.

Toda empresa tiene unos canales de distribución que cree, naturalmente, son los mejores. Sin embargo, de vez en cuando, analiza la posible rentabilidad de otras opciones. Estudie también la nuestra. Gracias.

SEMAT



CAPITAN HAYA, 48 - MADRID-20 • TELS. 270 89 00 / 09 / 08 / 07 / 06 - 270 68 01



OLIVEIRA MARTIN, MINISTRO DE TRANSPORTES:

“Hay que adoptar medidas comunes”

Para Oliveira Martín, ministro de Transportes de Portugal, las futuras líneas de alta velocidad de la CP serán fundamentalmente tres. Por una parte las conexiones internacionales Lisboa-Madrid y Lisboa-Irún y por otra, la línea que une la capital lusitana con Oporto, el segundo centro urbano de importancia del país.

Julio César Rivas

Cuál es la actual política de transporte ferroviario de Portugal de cara a la liberalización de 1992?

Oliveira Martín: La red ferroviaria portuguesa tiene enormes atrasos en su modernización. Las inversiones en el ferrocarril disminuyeron gradualmente durante el período 1975/1985. Sólo a partir de 1986 se inició una recuperación. Existen en Portugal numerosas líneas con tráfico real y potencial muy reducido. Casi un tercio de la red total no es viable para el futuro, excepto para tráficos locales o de naturaleza turística.

La actual política ferroviaria da prioridad a la modernización de las líneas principales —una tercera parte de la red— en las que se incluyen los transportes suburbanos de las regiones de Lisboa y de Oporto y las conexiones internacionales Salamanca-Irún y Madrid-Barcelona, ambas de interés fundamental para Portugal.

Estamos también procediendo a la liberalización del sistema de precios del transporte ferroviario conferiendo a la CP el máximo de autonomía comercial. Deseamos que, excepto los transportes suburbanos, toda la explotación ferroviaria se oriente por reglas de mercado y actúe, cada vez más, en términos comerciales.

Pensamos que, al nivel de la CE, no están todavía apuntadas las reformas de

política ferroviaria derivada del mercado único.

¿Qué planes tiene su país con respecto a la alta velocidad y al cambio de ancho?

O.M.: Las dos líneas de interés comunitario entre el Norte de Portugal, Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, Irún para el tráfico mixto de pasajeros y mercancías, y la línea de Lisboa-Madrid-Barcelona-Port Bou para tráfico de pasajeros, deberán ser de alta velocidad pero con características diferentes.

En el interior de Portugal pensamos que hacia el año 2000 deberemos contar con una conexión Norte-Sur en alta velocidad (Oporto-Lisboa). Son inversiones muy grandes pero el aumento de la movilidad de las personas derivado de unos niveles más elevados de ingresos per capita va a exigirlos, a pesar del gran esfuerzo que es-

tamos haciendo también en la red de carreteras.

El ferrocarril de alta velocidad será construido en ancho internacional.

Afortunadamente España ha abandonado el ancho ibérico que Portugal fue obligado a adoptar hace siglo y medio, después de haber iniciado la construcción del ferrocarril en ancho europeo.

Además de las líneas de alta velocidad, pensamos que otras líneas podrán adoptar un ancho europeo, cambiando el actual. También aquí tendremos que considerar las intervenciones con España. Es una cuestión todavía en estudio y deseamos que la CP y RENFE puedan llegar

a conclusiones prácticas en las líneas de interés común a ambos países.

¿Cómo son las relaciones entre Portugal y España en el campo ferroviario?

O.M.: La CP y RENFE tienen contactos regulares desde hace muchos años. Es necesario que esos contactos se mantengan y se puedan realizar estudios conjuntos para adoptar algunas medidas que deben ser comunes a las dos redes peninsulares, como, por ejemplo, los casos de cambio de ancho o una mejora de la calidad de los transportes de pasajeros entre Fuentes de Oñoro y la frontera de Irún.

Existe también una comisión mixta luso-española de grandes ejes terrestres y que funciona en el ámbito de los ministerios de transportes de ambos países.

Mi colega de España —actualmente José Barrio-nuevo— y yo, tenemos contactos regulares en Bruselas, en el marco de la CE, y en Madrid y Lisboa, en el marco de las relaciones bilaterales.

A través de todos estos contactos se van resolviendo los problemas que interesan a ambos países. El ejemplo más reciente fue el cambio de ancho del ferrocarril, donde actuamos de forma perfectamente coordinada en la cual intervinieron los jefes de Gobierno de España y Portugal.

Además, en las cumbres celebradas entre los jefes de estado, los problemas prácticos de circulación de personas y de productos vienen siendo tratados con gran interés. □



E. MILLARES



La mayoría
de las
locomotoras
de la CP son
diesel.

SE DESTINARAN 175.000 MILLONES DE PESETAS

Un plan de modernización a siete años

El PRF, plan de modernización y renovación de los ferrocarriles portugueses, establece un radical cambio en la forma de explotar la red de la CP. El plan, elaborado antes de las decisiones sobre el cambio de ancho y la alta velocidad, se centra en modernizar la red principal y el importante tráfico suburbano de Lisboa y Oporto.

Julio César Rivas

Los ferrocarriles portugueses —la CP— se encuentran actualmente en pleno proceso de modernización y renovación de sus estructuras. El origen del actual plan de modernización y reconversión ferroviaria (PRF), que comprende los años 1988-1994, se encuentra en diciembre de 1986. En esa fecha la CP presentó una primera versión del PMP —o plan de modernización para un período comprendido entre 1987 y 1991— al ministerio

Tras las observaciones formuladas por el ministerio, en mayo de 1987 se elaboró una segunda versión armonizada con la orientación general de la política de transportes gubernamental. Esta segunda versión del PMP, junto con los planes sobre los nudos ferroviarios de Lisboa y Oporto —tráfico fundamentalmente suburbano—, constituyen el llamado plan de modernización y reconversión de los "camiones de ferro", PRF.

Este plan que es el que ac-

tualmente está en marcha, no recogía las cuestiones relativas al cambio de ancho y a la alta velocidad, —entendida ésta como velocidades superiores a los 250 km/h.—, por lo que en estos momentos la CP está elaborando diversos estudios sobre estos temas.

MAS INVERSIONES. El principal objetivo del PRF es compensar el continuo decrecimiento de las inversiones ferroviarias. Esta corriente negativa se rompió en 1986, cuando la inversión

creció en un 55%. En 1987 este aumento fue del 32,4%.

El RPF establece invertir cerca de 225.000 millones de escudos —alrededor de 175.000 millones de pesetas— en estos siete años. De esta cantidad, más del 84% se destinará a la red principal. El 77% del total se invertirá en infraestructuras.

Más de 78.000 millones de escudos —unos 65.000 millones de pesetas— está previsto invertir en el tráfico suburbano de las ciudades de Lisboa y Oporto. Este tráfico tiene una gran importancia para la CP pues representa 140 millones de viajeros al año, frente a los 230 millones que en total transporta toda la red. La línea Lisboa-Oporto será la infraestructura singular que reciba una mayor inversión, con 36.313, más de 30 millones de pesetas.

El resto de las inversiones se reparten entre las líneas de tráfico internacional —16.000 millones de escudos—, la red complementaria —25.811 millones de escudos, es decir un 15,6% del total— y la red secundaria que recibirá sólo el 0,2% del total, lo que representa 292 millones de

escudos. Para la adquisición y modernización de material circulante se ha previsto un gasto de 43.000 millones de escudos. Todas estas cifras serán invertidas a lo largo de los siete años que durará el PRF.

Para la CP la modernización ferroviaria implica que sus servicios deben concentrarse en los transportes suburbanos de pasajeros de alta densidad y el transporte de pasajeros de largo recorrido entre las aglomeraciones urbanas principales, tanto nacionales como internacionales. Los servicios serán realizados en circulaciones con un reducido número de paradas y velocidades superiores a los 100 km/h. A su vez, el transporte de mercancías se efectuará con vagones y convoyes completos.

La CP ha definido tres tipos de líneas desde el punto de vista operativo. El primer grupo incluye las líneas en las cuales sería viable una explotación financieramente rentable, en caso de que no existiesen obligaciones de servicio público. En este caso los precios se establece-

de las entidades locales. En caso de que no se verifique ese interés, estas líneas serán cerradas total o parcialmente.

Estos planes supondrán que muchas estaciones dejarán de prestar servicio comercial. También se construirán nuevos tramos de línea —como los de entre Lisboa y Setúbal, y Évora-Elvas—, y en otros aumentará el número de vías.

La política de transportes del Gobierno en los cuatro primeros años del PRF tiene varios aspectos fundamentales. En primer lugar, el mercado interurbano de los transportes de pasajeros y de mercancías será gradualmente desregularizado y liberalizado. Ello supondrá una igualdad de concurrencia entre operadores públicos y privados.

A su vez, las obligaciones del servicio público serán progresivamente atenuadas. Mientras subsistan los servicios no rentables, los costes de éstos serán compensados por la Administración Central. Igualmente, la red de pasajeros de interés nacional será redimensionada y modernizada.

De cara a disminuir las cargas que soporta la compañía nacional de ferrocarriles, la construcción, conservación y vigilancia de las infraestructuras serán soportadas por el Estado.

Actualmente las prioridades de modernización de la red ferroviaria son el eje norte-sur —entre Lisboa y Oporto—, y los ejes de conexión con Europa por Vilar Formoso-Irún y por Elvas-Madrid-Barcelona.

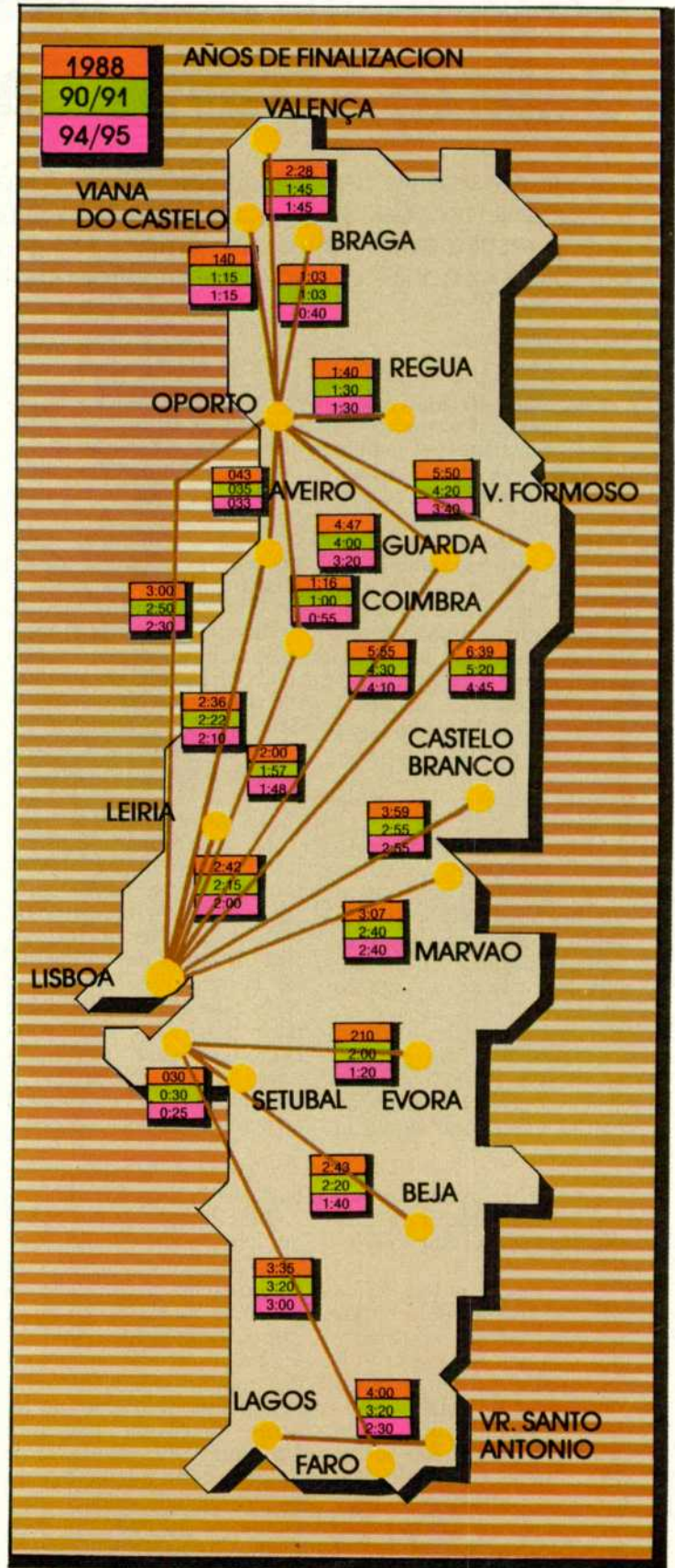
Con estas medidas se espera que la tasa de cobertura de los costes de explotación generados por la propia empresa pasará del 57% en 1988, al 62% en 1990 y en 1994 al 69%. Las previsiones de la CP establecen un crecimiento anual para el período comprendido entre 1988-1994 de un 2,3% de pasajeros por km.; en largo y medio recorrido este crecimiento sería del 3,4% y en el suburbano del 1%. El incremento más importante se produciría en las mercancías con un crecimiento del 10% en toneladas por km. □

Se destinarán
43.000
millones de
escudos para la
renovación
del material

rán de acuerdo con las condiciones del mercado.

El segundo grupo comprende las líneas que, no siendo financieramente viables, puedan ser todavía consideradas de utilidad pública. Confirmada esa utilidad, deberán ser conservadas en funcionamiento mediante una indemnización por parte del Estado a cambio de la obligación de explotar esa línea.

CIERRE DE LINEAS. El tercer grupo comprende las líneas juzgadas sin interés nacional, pero de un eventual interés regional o local. Su explotación deberá quedar abierta a la iniciativa de



Es posible unir Madrid con Galicia a través de Portugal

Para el presidente de los ferrocarriles portugueses —CP—, todavía faltan pasos muy decisivos para llegar a alcanzar la alta velocidad. Lo que le resulta evidente, es que ambas redes —RENFE y la CP— tienen que planear conjuntamente ciertas infraestructuras.

Julio César Rivas

Cómo se contemplan desde Portugal las cuestiones del cambio de ancho y la alta velocidad que se han planteado recientemente?

Joao Carreira: Yo no rechazo la idea ni el interés de cambiar el ancho de vía, aunque pienso que sería posible alcanzar unos objetivos iguales si se hubiera invertido más en alguna forma de resolver el problema de los anchos de vía en lugar de estar fomentando exclusivamente el cambio de ancho de vía en la Península Ibérica.

Creo que la Península Ibérica, dentro de unos años, tendrá algunas líneas con ancho de vía europeo. Sobre lo que tengo dudas es sobre el hecho de que además del coste de ese cambio no haya el coste físico de transformación, no haya un coste también elevado en términos de explotación por el hecho de la aparición de los dos anchos de vía en la península.

¿Qué criterios son necesarios para establecer la alta velocidad entre Lisboa y Madrid?

J.C.: Es evidente que los parámetros han de ser fijados con criterios rigurosos y tanto mi colega García Valverde como yo, entendemos que un viaje Lisboa-Madrid, Madrid-Lisboa, para compensar al turista ferroviario tiene que tener un tiempo de duración no muy superior a tres horas y media. Este hecho obliga a

grandes inversiones y habrá que ver si estas inversiones podrán ser recuperadas más tarde en términos de tráfico, ya sea de pasajeros o ya sea de mercancías —porque la filosofía de nuestras redes pensamos que es más tráfico mixto a altas velocidades y no líneas de tipo francés—. O bien se conquista el mercado a costa de un tiempo de recorrido que sea razonable o nos quedamos en medias tintas, sin alcanzar los objetivos planeados y gastándonos mucho dinero.

¿Es viable esta línea?

J.C.: Con respecto al enlace Lisboa-Madrid tendríamos que ver si existen futuros tráficos. Actualmente no existen. Si existen tráficos futuros estos deben justificar la inversión. Si lo hacen sería válido. No es probable que ninguno de estos proyectos esté terminado antes de 1995, eventualmente entre el 95 y el año 2000 en la mejor de las hipótesis.

¿Qué grado de colaboración hay entre la CP y RENFE?

J.C.: Ahora estamos en vía de lanzar un estudio, que tiene que coordinarse entre las dos redes a través de un concurso internacional en el que participará Ineco. No vale que nosotros lleguemos en diez minutos a la frontera luso-española si después no tenemos un enlace rápido entre Vadejors y Brazatortas. Por lo tanto es un estudio que tenemos que hacer integrado y dentro de un concepto realmente de países integrados en

una comunidad que hace las cosas de una forma totalmente coordinada.

¿Y el enlace norte?

J.C.: En relación al enlace por el norte, este estudio está obviamente más atrasado, incluso porque del lado de España todavía no hay ideas que estén totalmente claras sobre lo que deberán ser los enlaces con ancho de vía europeo hacia el noroeste de España. Pienso que las dos redes y los dos países deben hacer una planificación

Hay que ver si las inversiones en alta velocidad se recuperarán"

de las estructuras ferroviarias de la forma más articulada posible. Estamos ante un espacio geográfico que es por naturaleza un espacio único, y su enlace con Europa a través de los Pirineos todavía proporciona más esa noción, puesto que constituyen una barrera natural difícil de traspasar.

Este espacio socio-económico-político se encuentra en la Península Ibérica. Todo esto justifica más incluso una planificación conjunta de ese espacio en el sentido de constituir una comunidad ibérica integrada en la comunidad europea. Ya he

dicho desde un principio que las redes de transporte deben ser planeadas en conjunto, en beneficio de las dos redes, porque esa planificación crea más ventajas para la una y para la otra, y planeadas aisladamente esas ventajas no se podrían encontrar.

¿Cómo se puede materializar la cooperación entre ambas redes?

J.C.: Desde el principio, justamente en la reunión que mantuve aquí con el presidente de RENFE, propuse una opción incluso, una primera idea sobre que sería posible que al menos la parte sur de Galicia, Vigo, pudiera tener un enlace utilizando parte del territorio portugués para las incursiones ferroviarias. Es una idea que está en el aire y que puede proporcionar ventajas a ambas partes porque el trazado es mucho más fácil por la parte del territorio portugués que tener que atravesar toda la zona montañosa del norte. La propuesta fue hecha y espero que pueda tener una desarrollo y se llegue a la conclusión de si es viable o si no es viable.

¿En qué estado se encuentra la alta velocidad dentro de Portugal?

J.C.: El estudio del enlace entre estas dos ciudades —Lisboa y Oporto— ya está en marcha. Lo está realizando Transmark, una firma afiliada al Ineco de la British Railways, que está colaborando con una empresa portuguesa y pensamos que dentro de poco tendremos un estudio que nos permitirá tomar decisiones sobre lo que vamos a hacer en el itinerario Lisboa-Oporto.

Las perspectivas actualmente permiten decir que es posible una línea actual con algunas inversiones, no tan significativas como las que se necesitarían para hacer una línea nueva de alta velocidad. Sería posible hacer una línea Lisboa-Oporto que tardara dos horas y quince minutos. Este tiempo es competitivo con la carretera y con el avión.

¿Es aplicable la experiencia española a la red portuguesa?

J.C.: El problema de España es diferente al de Portugal, porque justamente la concesión radial española con grandes centros apartados de Madrid origina tiempos de recorrido bastante elevados. La media de las ciudades españolas está en torno a los 600 kilómetros; en Portugal la media está en 300 km. Nosotros tenemos menos necesidad de alta velocidad en comparación con España. La ganancia de 45 minutos que significa la alta velocidad entre Lisboa y Oporto es discutible a la vista de las grandes inversiones que necesita. Es discutible esa inversión tan elevada para pasar de dos horas y cuarto a una hora y media. En cambio esto es diferente entre Madrid y Barcelona, por ejemplo. Las diferencias son muy sensibles.

¿Cuáles son los objetivos actuales de la CP?

J.C.: Tenemos la preocupación por mejorar el tráfico suburbano de Lisboa y Oporto. En Oporto se está construyendo un nuevo puente sobre el río Duero, que es una obra extremadamente difícil, con una luz entre pilares de 240 metros. Esto permitirá transformar totalmente el ferrocarril en el norte ya que el antiguo puente

—construido por Eiffel— tiene una vía única, y esto crea una serie de limitaciones, tanto de tráfico —240 ó 250 trenes por día— como de carga.

En Lisboa el atravesar el Tajo hacia el sur nos supone grandes retrasos, ya que el paso de pasajeros se hace en barco. Por debajo del puente sobre el Tajo pasará el ferrocarril.

¿Estas nuevas construcciones se van a realizar en ancho ibérico o en ancho internacional?

J.C.: El puente sobre el Duero está preparado para cualquiera de los anchos de vía, pero se va a tender con el ibérico. El puente sobre el Tajo tendrá un ancho de vía ibérico porque el enlace con Madrid va a significar que se haga en el norte de Lisboa una nuevo paso sobre el Tajo mucho más simple a unos dos kilómetros al norte de Lisboa. El cruce del puente sobre el Tajo sólo permitirá ve-

locidades de 60 km/h., luego se destinará al tráfico suburbano.

¿Y cuál es la política de la CP respecto a las mercancías?

J.C.: Estamos abandonando los tráficos convencionales totalmente, pasando a aquello que la RENFE llama "paquete express", en trenes de pasajeros y no de mercancías. En los trenes de mercancías los tráficos se orientan en el sentido de los grandes tráficos de masas como son los cementos, los minerales, el carbón, el hierro, las maderas, los cereales, etcétera. Ya tenemos tres trenes semanales de contenedores entre Lisboa y Madrid, y esto tiene una tendencia a desarrollarse.

El ferrocarril no tiene que competir con los tráficos que están pensados para la carretera; tiene que racionalizar y garantizar una oferta adecuada a sus medios y no intentar hacerlo todo.

¿Cuál va a ser el papel de la iniciativa privada en el futuro del ferrocarril?

J.C.: Será muy difícil en un futuro próximo desarrollar la iniciativa privada en el transporte de tipo ferroviario, que todavía tiene, digamos, profundas señales de degradación. Pero creo que el ferrocarril nació privado en todas partes, y se volvió público porque se volvió ineficaz; entonces no hubo más remedio que entregarlo al estado. Creo que los diferentes estados europeos al transformar el ferrocarril ineficaz en un ferrocarril eficaz, están en camino de volver a privatizar.

Ya se habla de ello en Gran Bretaña, ya se ha hecho en el Japón, y creo que es un movimiento que, con los años, en la Península Ibérica dará sus frutos. Pienso que lo que hay que hacer es explotar de forma privada la organización de los transportes ferroviarios; es decir, las empresas ferroviarias po-

nen a disposición los medios, y las empresas privadas organizan los transportes y contratan los trenes; y el operador ferroviario organiza después la marcha de los trenes.

Por tanto una privatización en ese sentido, que empiece por la parte comercial y que más tarde podría llegar hasta sus últimas consecuencias, creo que está a la vista y que probablemente se va a producir.

Teóricamente es posible competir, las vías terrestres pueden competir las unas con las otras; pero después en la práctica, desde el punto de vista económico, ya no es así.

Por lo tanto, para que la liberalización sea un éxito es indispensable que la carretera cumpla los reglamentos.

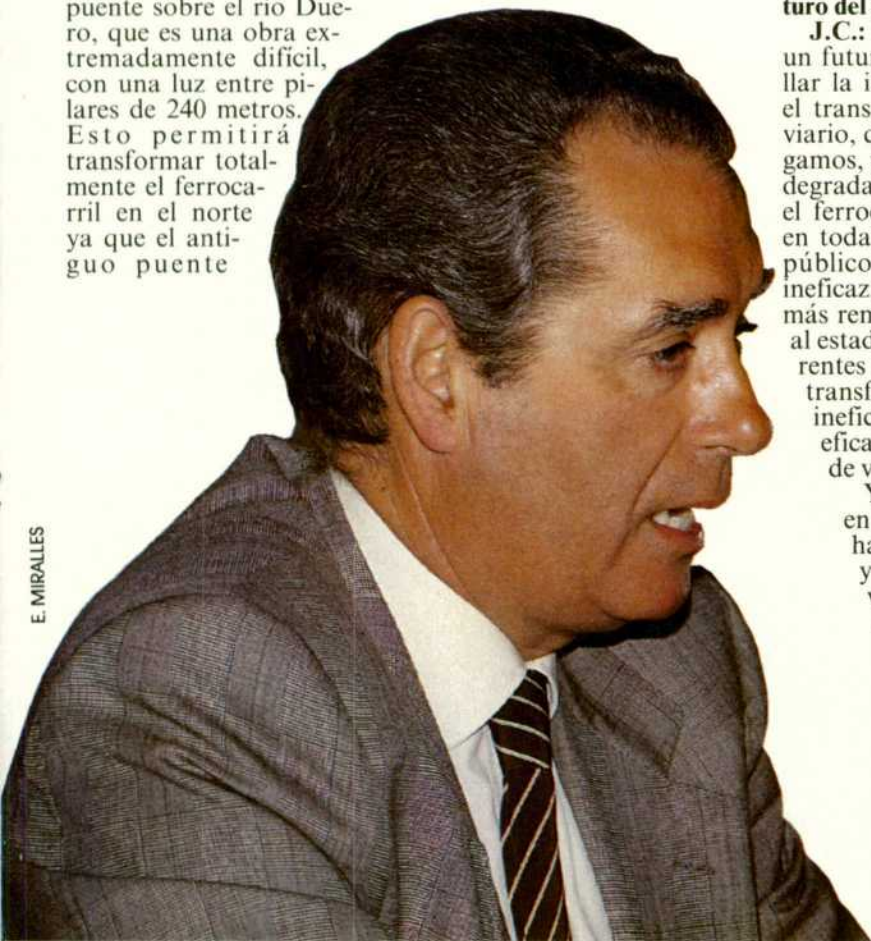
Asimismo para que la liberalización sea posible, los ferrocarriles tienen que crear un sistema de liberalización del paso de los distintos tráficos por sus infraestructuras; y esto está previsto que sea así.

¿Y la liberalización del transporte ferroviario?

J.C.: Todavía hoy existen muchos obstáculos. Unos de naturaleza física que no van a acabar cuando se resuelva el problema del an-

Es posible una línea entre Lisboa y Oporto a 160 km/h., con lo que se cubriría la distancia en dos horas

cho de vía, porque después estará el problema de la electrificación ya que cada uno tiene su propia electrificación; e igual sucede con la señalización y con los reglamentos. Entonces no es suficiente cambiar el ancho, es necesario modificar también el resto. En carretera no existen estas limitaciones. Las carreteras tienen condiciones que son más o menos iguales en todos los países. □



E. MIRALLES

Tres estudios para el cambio de ancho

La decisión española sobre la alta velocidad y el cambio de ancho ha condicionado lógicamente los planes ferroviarios recogidos en el PRF. En este sentido, actualmente la CP está estudiando el impacto en que los estudios formarán parte del informe que la CP entregará al Gobierno portugués a finales de 1989.

El primer problema con el que se enfrentan los técnicos de la CP a la hora de planear la incorporación del ancho europeo, proviene de la estructura de la red portuguesa. En el esquema de la CP, todos los ejes transversales convergen sobre la línea vertical que constituye el eje Oporto-Lisboa-sur de Portugal. Con esta estructura, los técnicos no han considerado válido el esquema de subredes que por ejemplo RENFE ha adoptado en sus estudios, ya que raras son las vías con vida autónoma y que pueden sobrevivir independientemente del resto del sistema.

Las características del servicio también preocupan. Del recorrido de la línea norte entre Lisboa y Oporto —que tiene casi una exten-

sión de 330 km—, cerca de 100 km tienen una función regional suburbana densa. Además está el llamado triángulo Coimbra que igualmente tiene funciones suburbanas regionales importantes. Y más al norte se vuelve a reproducir el sistema. Por tanto coexisten funciones simultáneas de largo recorrido y de tráfico suburbano sobre las mismas infraestructuras, lo que dificulta enormemente las labores de cambio.

Para el director de Transportes de la CP, Martnis de Brito, “no podemos arriesgarnos a lanzar un plan de cambios sin tener la garantía de una perfecta estabilidad del proyecto a lo largo de varios años”.

Según Joao Carreira, presidente de la CP, “igual que

en España el Gobierno solicitó un estudio a RENFE sobre lo que representará el cambio de ancho, el Gobierno portugués pidió a la CP un estudio sobre este cambio. Nosotros entregaremos a finales de 1989 un estudio al Gobierno sobre los problemas de cambio de ancho de vía. Los elementos que serán incluidos en ese estudio son elementos de viabilidad previa; de posibilidad de lanzamiento de una vía, pero hecho a una escala 1:25.000. Por tanto con un detalle muy insuficiente todavía para hacer una evaluación técnica-económica profunda de una inversión de esta naturaleza. Se está estudiando con más detalle el enlace Lisboa-Madrid, el enlace Lisboa-Oporto, y sólo algunas referencias para

el enlace Lisboa-Vila Formosa”.

Al diseñar el corredor de alta velocidad entre Lisboa y Oporto, CP se enfrenta a la dificultad que supone la gran cantidad de tráfico que coexisten en ella, como son mercancías y pasajeros suburbanos.

Debido a esta situación, la CP todavía no conoce cuales son los primeros ejes que tendrán que ser construidos para la alta velocidad, y por tanto no tienen previsto concursos para la compra del material adecuado. La única medida inmediata que la CP pretende tomar se refiere a las nuevas locomotoras eléctricas que la compañía ferroviaria tiene que adquirir. Esta adquisición se hará pensando en una posible y futura adaptación al ancho europeo.

Para el director de Transportes, el área de la Gran Lisboa o el área del Gran Oporto, por sí solas no tendrán suficiente mercado para justificar desde el punto de vista económico la inversión de alta velocidad entre Lisboa y Oporto. Se necesitaría captar una mayor demanda y ello sólo sería posible si “realmente en la área de Lisboa y Oporto la red de transporte puede ser mejorada de tal manera que la implantación de la alta velocidad pueda favorecer a las personas que están alejadas del centro de gravedad de las zonas urbanas”.

“En la actualidad el Lisboa-Madrid transporta 150.000 personas por año mientras que desde Lisboa y Oporto hasta Francia lo hicieron 440.000 personas en 1988. El avión en todos sus enlaces con España transportó 330.000; Portugal-Francia 400.000. Es un nivel de tráfico extremadamente bajo”. Con estas cifras Raúl Vilaça e Moura, director de Planeamiento de la CP, resume la posición de cautela con que los ferrocarriles portugueses están abordando el tema de la alta velocidad. “Además las ciudades básicas de Portugal están a distancia normalmente del orden de los 50 ó 100 km, distancias a las que no parece aplicable la alta velocidad”.

J.C.R.



EMILLARES

Las mercancías también utilizarían las líneas de alta velocidad.

DE ANCHO EUROPEO

Cuatro enlaces podrían comunicar con España

El Consejo de Ministros del Gobierno portugués de 15 de noviembre de 1988 resolvía que se examinasen las condiciones y especificaciones técnicas de los futuros enlaces entre los dos países. En este momento se prevé que las uniones sean cuatro, todas ellas con ancho europeo y, muy probablemente, aptas para alta velocidad.

Angel L. Rodríguez

En la actualidad, la lista de enlaces ferroviarios hispano-portugueses se limita a cuatro, siendo sólo tres de ellos realmente operativos, puesto que el cuarto, en la línea de Cáceres-Torre des Vargens no se puede considerar como tal.

Los otros tres, por Tuy-Valença do Minho, Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso y Badajoz-Elvas se potenciarán con una nueva vía de ancho europeo según se desprende de los planes que estudia la administración de los ferrocarriles portugueses, la comisión técnica luso-española para el transporte terrestre y de los planes comunitarios para la unión con redes de ferrocarriles y autovías de las grandes capitales europeas.

A estas tres uniones se podría añadir, si las voces de Andalucía y del Algarve son escuchadas, una nueva conexión por el sur, con un nuevo puente sobre el Guadalquivir, aguas arriba de Ayamonte, de tal modo que la línea de ferrocarril española podría enlazar con la portuguesa de Vila Real y así establecer una línea de comunicación directa y veloz entre Sevilla y Lagos, pasando por Huelva, Faro y Portimao.

Quedaría de este modo resuelta la comunicación, hoy reducida a barcazas que cruzan el Guadalquivir y caminos casi impracticables, entre las dos regiones más al sur de la Península, tradicionalmente mal comunicadas a pesar de sus inte-

reses económicos comunes.

La Expo 92 podría favorecer en buena medida el proyecto de estos enlaces, puesto que la afluencia de visitantes prevista podría no sólo afectar a Sevilla sino a provincias limítrofes e incluso al Algarve que disfruta de mejores equipamientos turísticos que las provincias de Cádiz y Huelva.

PRIORIDADES. Así pues si el tiempo de viaje entre Faro y Portimao y Sevilla se redujese, no sería descabellado pensar que el Algarve se viera favorecido por los visitantes que atrajese Sevilla en 1992.

En una escala de prela-

ción es el enlace Madrid-Badajoz el que exige una más urgente modernización y adaptación a los tráficos más rápidos e intensos que se prevén para un futuro ya muy cercano. Esta primera conexión parece indiscutible en función de la dinámica de unión de las capitales europeas que favorece la CE.

La segunda de las líneas en este hipotético orden de prelación es la que uniría Oporto con la frontera y de ahí a Fuentes de Oñoro, vía de un potencial económico importante y de un desarrollo futuro que el ferrocarril podría favorecer a ambos lados de la frontera.

El enlace más al norte de

los cuatro contemplados en los planes ferroviarios de la Península Ibérica es el de Tuy-Valença do Minho, con una línea que permanece sin variaciones desde hace casi cien años con un puente sobre el río Miño, cuyo acondicionamiento o sustitución por otro más adecuado a las exigencias actuales se considera una necesidad perentoria, fundamentalmente en las regiones afectadas, del norte de Portugal y del noroeste de España.

REFLEXION. En este momento, y según la resolución del Consejo de Ministros del Gobierno portugués citado, CP se encuentra en un período de estudio que finalizará en diciembre de este año, para valorar las líneas actualmente existentes que eventualmente necesitan cambiar de ancho peninsular a ancho europeo y decidir en qué condiciones deberá ser hecho el cambio.

Las decisiones que, en función de este informe de CP, adopte el Gobierno portugués serán, en definitiva, las que, en buena medida, marquen en el futuro la red peninsular del ferrocarril, fuera de las tradicionales suspicacias de una parte e incompresiones de la otra que han venido marcando la relación hispano-portuguesa. □

E. MILLARÉS



Locomotora diesel de la CP en la estación de Santa Apolonia de Lisboa.

Hace diez años, las relaciones ferroviarias españolas con Portugal eran prácticamente nulas. Los escasos contactos entre las administraciones ferroviarias estuvieron acompañados de incomprensiones y acusaciones mutuas como las acaecidas con la famosa venta de ferrobuses españoles —en mal estado, según los lusitanos— y que no fueron pagados a España en su momento.

1987 significó el año del acercamiento. Actualmente se realizan dos reuniones anuales en las que participan, además de los presidentes de RENFE y CP, los directores de las dos administraciones ferroviarias. En apenas dos años de buenas relaciones han tomado forma un aluvión de estudios y se han llevado a cabo algunos proyectos como la mejora de horarios de los trenes que en estos momentos circulan entre ambos países.

En el Lusitania Expreso, por ejemplo, se ha logrado un significativo ahorro en los tiempos de viaje, al disminuir las paradas en estaciones y en la frontera, donde se realizaba un cambio de locomoto-

ENTRE RENFE Y CP

Mejoran las relaciones

De satisfactorias y optimistas se pueden calificar las relaciones ferroviarias entre España y Portugal. Después de diez años de ignorancia mutua, ambos países han enterrado sus recelos para dar paso a una colaboración necesaria e interesante en materia ferroviaria y de alta velocidad.

En la actualidad, las locomotoras españolas penetran en la red portuguesa hasta Entroncamento, y allí se trasvasan al tren de vuelta. El Lusitania también cuenta, desde hace siete meses, con un servicio Autoexpreso, que por el momento, no encuentra la aceptación esperada.

Tanto España como Portugal están renovando, poco a poco, las vías en mal estado, y se ha aumentado la velocidad

en algunas líneas como la de Fuentes de Oñoro.

TALGO. Un Talgo cubrirá en breve la relación diaria realizada hasta ahora por un Ter. En cuanto a la otra relación, Lisboa-Villa Formoso-Irún, se estudia disminuir los tiempos de recorrido y mejorar la prestación de servicios.

Respecto a las mercancías, terreno en el que Portugal muestra una gran preocupa-

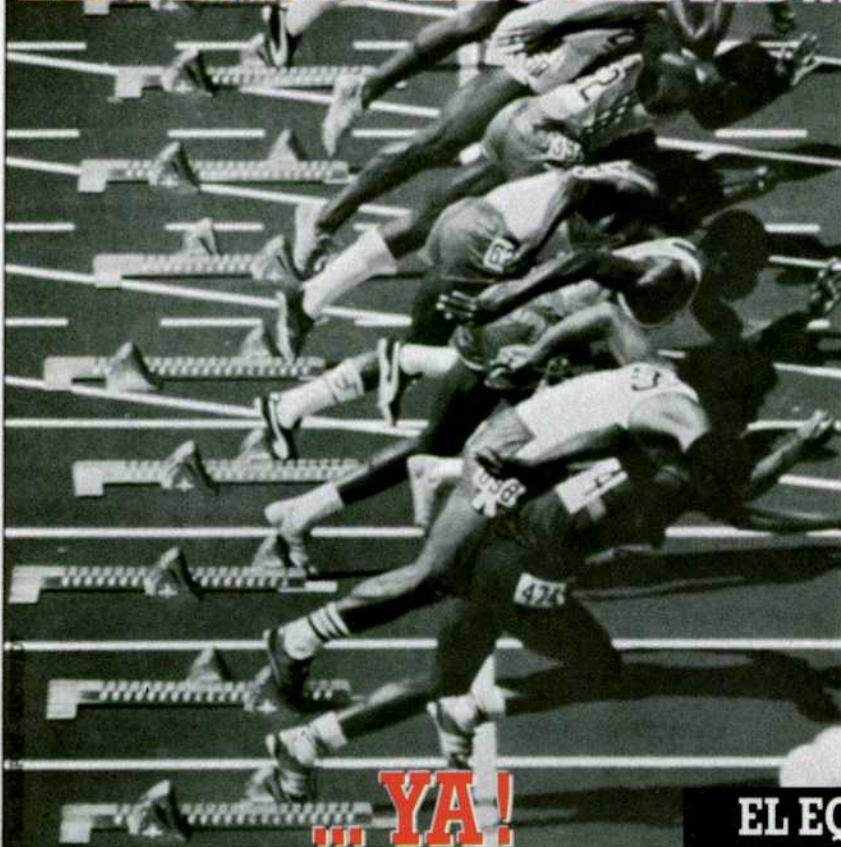
ción, se han adoptado medidas para agilizar este tipo de tráfico, que incluye el intercambio entre los dos países.

Como consecuencia del deseo de igualar las tecnologías de los dos países, la filial de RENFE, INECO, coordinará las redes de alta velocidad ahora en proyecto, independientemente de quien resulte adjudicatario de los concursos internacionales en marcha.

Portugal posee una industria ferroviaria importante, representada por las empresas Sorefame, y Metalsinis, empresa fabricante de vagones. Sorefame ha desarrollado cajas de acero inoxidable, tecnología que le ha permitido vender, junto a Alsthom, coches de viajeros a la compañía americana Amtrak.

España y Portugal intentan formar ahora un frente común para defender las tesis ibéricas en la CE. La prolongación desde España de la línea de ancho europeo hasta Lisboa se considera fundamental. Otros proyectos, como la creación de una agencia operadora de tráfico, y la puesta en marcha de trenes turísticos, aguardan. Y. V. □

LA ALTA VELOCIDAD...



Participamos en proyectos de alta velocidad desde hace 20 años con los siguientes equipos: Pantógrafos. Puertas. Antipatinaje. Antibloqueo. Velocidad impuesta. Central de defectos. Sistema de taquimetría. Sistema hombre muerto. Aire acondicionado. Sanitarios autónomos. Ventanas. Lunetas térmicas.

Referencias: T.G.V. SUDESTE, T.G.V. ATLANTICO, T.G.V. NORTE Y TRANSMANCHA, PENDOLINO, E.T.R. 500.

SEDE:
Puerto Rico, 5-28016 MADRID
Tel. (91) 457.23.01
Fax (91) 458.16.76

Nueva dirección: OFICINAS
Emiliano Barral, 16.
28043 MADRID
Tel. 908100599

FABRICA:
Apartado 525 - 43080 TARRAGONA
Tel. (977) 54.85.06
Fax (977) 54.85.79 - Tx: 56656



Faiveley

EL EQUIPO DE LOS EQUIPOS

ESCASO INTERCAMBIO EN INDUSTRIA FERROVIARIA

Ateinsa remoja para la red lusa doce locomotoras

La inversión española en Portugal creció durante 1988 un 48% con respecto al año anterior. Pero, a pesar de compartir el mismo ancho de vía, los intercambios entre las industrias ferroviarias de ambos países permanecen prácticamente estancados. En la actualidad sólo Ateinsa, Faiveley Española, Talleres Alegría y Caf mantienen proyectos de cooperación con la CP y el metro de Lisboa.

Roberto Carballo

DIEGO

En los primeros días del presente mes de junio, Ateinsa entregará a la CP las dos primeras locomotoras modelo Alco DL-535, de un pedido de doce. La empresa española ha comprado a RENFE dichas máquinas que desde 1967 venían prestando servicio en la red española. En los talleres que Ateinsa tiene en la carretera de Villaverde de Madrid se ha realizado una "gran reparación", y las dos primeras unidades han sido ya sometidas a pruebas en taller y vía, con resultado satisfactorio. El resto del pedido será entregado a la administración ferroviaria portuguesa antes de que finalice 1989, y en la actualidad se negocia una ampliación de la operación hasta 18 locomotoras.

El material tractor Alco DL-535, fue construido por Ateinsa entre 1967 y 1969, y prestó servicio en la red española como modelo 1.300 de RENFE. El mantenimiento durante estos años ha sido realizado por la propia Ateinsa. Desde el punto de vista técnico, las locomotoras son del tipo C^oC^o, con motor diesel Alco 6-251 de 1.370 caballos a 1.110 revoluciones por minuto, transmisión eléctrica por generador de corriente continua y seis motores de tracción suspendidos por la nariz. Al estilo americano, tienen sólo una cabina, y pesan 75 toneladas.

Por su parte, Faiveley Española lleva colaborando



Locomotora Alco remozada por Ateinsa.

desde hace más de una década con los ferrocarriles portugueses y con la compañía del metro de Lisboa. Para aplicaciones de climatización, en 1985 vendió 56 equipos de aire acondicionado para coches de servicio internacional, y entre 1988 y 1989 ha suministrado 38 quemadores para la calefacción de unidades dobles diesel.

Entre 1982 y 1983 exportó

para el metro de Lisboa un total de 224 pantógrafos "frotadores 3^{er} rail", y 246 patines magnéticos. Entre 1975 y 1985, Faiveley vendió 360 puertas de acceso para la CP, de tipo plegable y con licencia Alstom. En 1980 exportó 232 puertas deslizantes del constructor Sorefame, para unidades de cercanías de Estoril. En 1982 suministró 336 puertas para el metro de Lisboa, de idéntico

modelo y fabricante.

Talleres Alegría ha presentado a la CP, a final del mes de mayo, una oferta para el suministro de 600 desvíos, así como para la construcción de la infraestructura ferroviaria del puente sobre el Duero en Oporto.

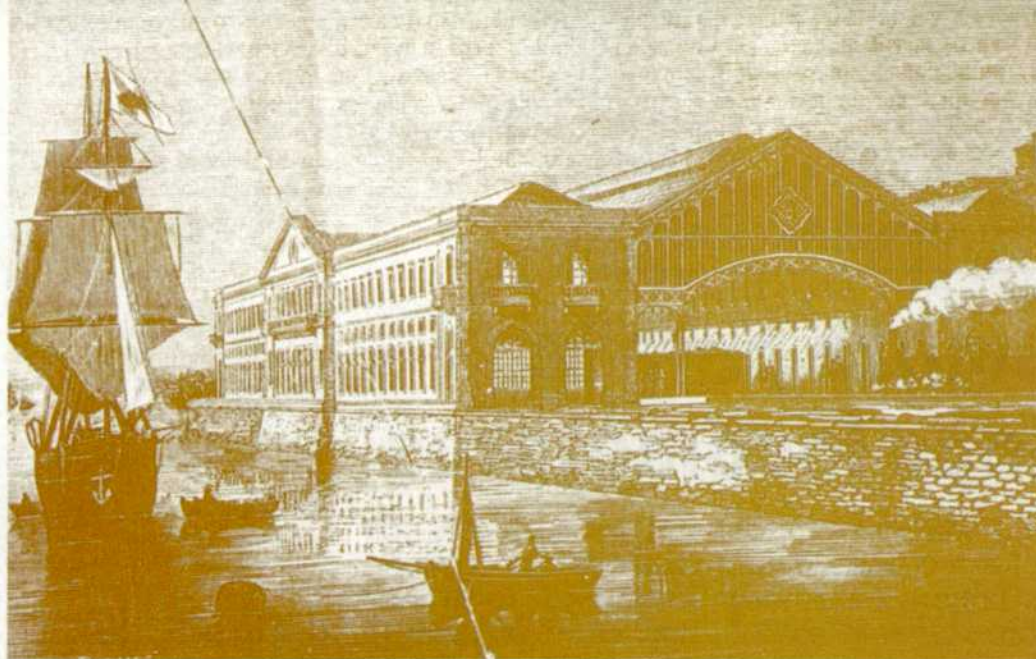
Caf vende regularmente a la administración ferroviaria portuguesa ejes y bogies, pero los niveles de negocio son tan bajos, que la empresa española ha preferido no ofrecer mayores detalles sobre las operaciones.

Hace más de tres años que Macosa no realiza operaciones de tipo comercial con el país vecino, y en Talgo no se ha mantenido ningún contacto directo con los ferrocarriles lusos, desde que hace dos años Lucas Oriol se desplazó a Lisboa, sin que del viaje se derivara resultado comercial alguno.

Otras empresas como Plasser & Theurer han vendido material de maquinaria. También los talleres mecánicos han suministrado diversas piezas, como es el caso de Construcciones Mecánicas Aragonesas, S.A.

RELACIONES. Sin embargo, y aunque el nivel de relaciones es todavía muy bajo, los intercambios entre Portugal y España en otros sectores han conocido índices de crecimiento espectaculares desde la última ampliación de la Comunidad Europea. En 1988 la inversión española en el país vecino se incrementó en un 48% con respecto al ejercicio anterior. En diciembre último España contaba con participación en 660 empresas portuguesas, de las que 65 tenían un capital superior a los 75 millones de pesetas, mientras que otras 416 contaban con un capital inferior a los 8 millones de pesetas. 251 sociedades eran de propiedad íntegramente española, y en otras 424 la mayoría del consejo de administración pertenecía a personas físicas o empresas de nuestro país.

Los sectores por los que el empresario español ha mostrado un mayor interés a la hora de concretar sus inversiones son los de alimentación, químicas, materiales de construcción y banca. □



Estación de Santa Apolonia de Lisboa

RELACIONES FERROVIARIAS ESPAÑA-PORTUGAL

La historia de un interés común

El desarrollo de una fluida red de comunicaciones entre España y Portugal ha sido una inquietud histórica compartida por ambos países. La primera conexión ferroviaria, que motivó la adopción de nuestro ancho en el país vecino, se inauguró en 1866 y contó con la intervención del financiero español, Marqués de Salamanca.

Francisco Polo Muriel

Las comunicaciones hispano-portuguesas habían sido muy deficientes hasta el momento en el que se inaugura la primera conexión ferroviaria a finales de 1866. Previamente a la llegada de esta primera unión, ambos países mantenían inquietudes que se remontan a tiempos del reinado de Felipe II, durante el cual, existiendo una unidad política entre ambos territorios, se apuntó la posibilidad de hacer navegable el Tajo y, con el Jarama, poner en contacto Madrid con Lisboa. A pesar de que tanto este proyecto como otros que le siguieron no fueron materializados, no dejó de imperar en el ánimo de los dos países la necesidad de unas fluidas comunicaciones, que dieran salida a sus productos interiores hacia el comercio exterior. Pero a pesar de esos buenos propósitos, las carreteras y cami-

nos continuaban siendo pobres, irregulares y carentes de seguridad.

LOS COMIENZOS. Limitados en sus relaciones se hacía imperioso en el siglo XIX, con el advenimiento del ferrocarril, establecer una línea férrea que pusiera en contacto a los dos países y que diera mayor fluidez a las comunicaciones por tierra, acortando tiempos y aumentando el volumen de mercancía transportada.

Fue Portugal quien primero materializó la idea de una conexión ferroviaria con su país vecino. En 1845 la recién constituida Compañía de Obras Públicas de Portugal acometió la construcción de un ferrocarril por la margen del Tajo que comunicase Lisboa con la frontera de España. El proyecto, según sus promotores, se debía realizar en el plazo de 10 años, pero los

trabajos tuvieron que ser suspendidos en mayo de 1846 por las revueltas políticas que conmocionaron a Portugal (Revolución de María da Fonte). Transcurrido el proceso político de inestabilidad, en 1851 se plantea la necesidad de rea-

Expectación ante el paso del primer convoy de la línea



nudar las obras. Por esas fechas aparecería el hombre que iba a impulsar la instalación del ferrocarril de Portugal: Antonio Maria Fontes Pereira do Melo, titular del recién creado Ministerio de Obras Públicas, Comercio e Industria. Una comisión determinó que la línea fuese de Lisboa a Santarém y de ahí a la frontera. Al mismo tiempo dictó una serie de normas entre las que se hacía referencia al ancho de vía, el cual debía de ser de 1 metro 44 centímetros, con entrevías de 1 metro 80 centímetros, los radios mínimos de las curvas de 500 metros, salvo junto a las estaciones donde el límite podría descender a 300 metros. El concurso para la reanudación de obras fue adjudicado a un grupo financiero inglés, que sería el creador de la Compañía Central y Peninsular de Ferrocarriles.

Existió una proposición española que fue realizada por Juan Alvarez y Mendiábal, pero llegó tarde, ya que la concesión provisional había sido adjudicada.

Mientras tanto en España fracasaba un proyecto contemporáneo al portugués. Se pensaba unir Madrid por Talavera de la Reina con las dos provincias extremeñas y desde Mérida hasta el Norte de Badajoz, para terminar en la frontera de Portugal. José Campo obtuvo otra concesión de la línea sobre un proyecto de francés Mr. Vissoq, adoptando ahora la dirección desde Talavera a Badajoz. Fracasada también esta concesión en 1854,

Francisco Luxán, ministro de Fomento, propuso que se estudiase una alternativa que fuese por Ciudad Real al valle de Alcudia y Almadén. De allí partiría dos ramales, uno a Bélmez y otro a Badajoz y frontera de Portugal. El proyecto no pasaría de la fase de estudio, pero marcaba la directriz de la que había de ser posteriormente la línea de Badajoz.

TENDENCIAS. Durante esos años, en los que en España se legislan las futuras directrices de las líneas a la frontera portuguesa, en el país vecino surgen retrasos en la construcción de la línea originaria (Lisboa-Santarem) debido al despido del personal por la actitud de los financieros Shaw y Waring que hicieron posible la terminación del préstamo. A partir de ahí la Société du Credit Mobilier se hace con la concesión de la Compañía Central y Peninsular. La sociedad francesa acababa de obtener la concesión de la línea de Valladolid a Burgos, y le seducía la idea de ser propietaria de todo el ferrocarril, que atravesando España pudiese en comunicación a Portugal con Francia.

En junio de 1856 los gobiernos portugueses y español deciden formar una comisión mixta que estudiase el tratado definitivo a seguir. En dicha comisión surgieron dos tendencias; una partidaria de la construcción de la línea aprovechando la vertiente del Guadiana y otra favorable a seguir la vertiente del Tajo. Los partidarios de la primera proposición argumentaban que una obra por el Tajo plantearía, principalmente en el lado español, la necesidad de grandes inversiones, mientras que por el Guadiana se aprovecharía, por parte portuguesa, la presencia en el trazado de la plaza fortificada de Elvas. En cambio los que apostaban por el Tajo mantenían la postura del ahorro en distancias que suponía el establecer un trazado por el valle del Tajo.

Al final pasó más la trayectoria con la frontera por Elvas, aunque existieron grandes resistencias, entre ellas se encontraban la del mismo rey de Portugal, D. Pedro V. Según se constata en cartas de la época D. Pedro partidario de realizar una ligazón con España mediante una trayectoria norte, es decir, unir Lisboa con Oporto y ésta con Vigo, así el ferrocarril atravesaría la zona rica de Portugal y se adentraría en España por Galicia, estando de este modo más cercana la frontera de Francia que de hacerlo por Elvas y Badajoz. Es anecdótico el hecho de la defensa realizada por el rey acerca de la postura; él mismo escribió varias cartas, bajo seudónimo, a una revista militar del arma de ingenieros. En ésta mantuvo una acalorada correspondencia con un capitán, el cual pudo saber después quién era el que le rebatía en todas sus cartas.

REALIZACIONES. La mala situación económica de la Compañía Central y Peninsular favorecieron en 1859 la entrada en escena del financiero español D. José de Salamanca, quien firmó el contrato con el gobierno portugués para la terminación de las líneas Este y Norte. Fundó la Compañía Real de Ferrocarriles portugueses y mantuvo las circulaciones, cambió el ancho de vía 1m. 44cm. al español de 1m.68cm., dando así lugar

al ancho ibérico. Para Portugal era imprescindible no quedar incomunicado con el resto de Europa. Con el cambio de ancho de vía, una parte del material rodante pudo readaptarse, y otra parte fue condenado. Una gran parte eran locomotoras, que viejas y cansadas acabarían sus días en los trabajos de movimientos de tierras.

El 29 de agosto de 1863 fue abierta a la explotación la primera línea férrea portuguesa con presencia decisiva de la financiación del Marqués de Salamanca. La puesta en marcha de este tramo no pudo ser desarrollado en toda su integridad, al no contar España todavía con una línea que empalmase con la recién construida por los portugueses. Esta unión no tardaría en llegar. En diciembre de 1866, se inauguró oficialmente la línea, que partiendo desde Ciudad Real podía desembocar ya en Lisboa. No será hasta el 3 de febrero de 1879 la fecha en la que ambas capitales quedan unidas mediante el ferrocarril.

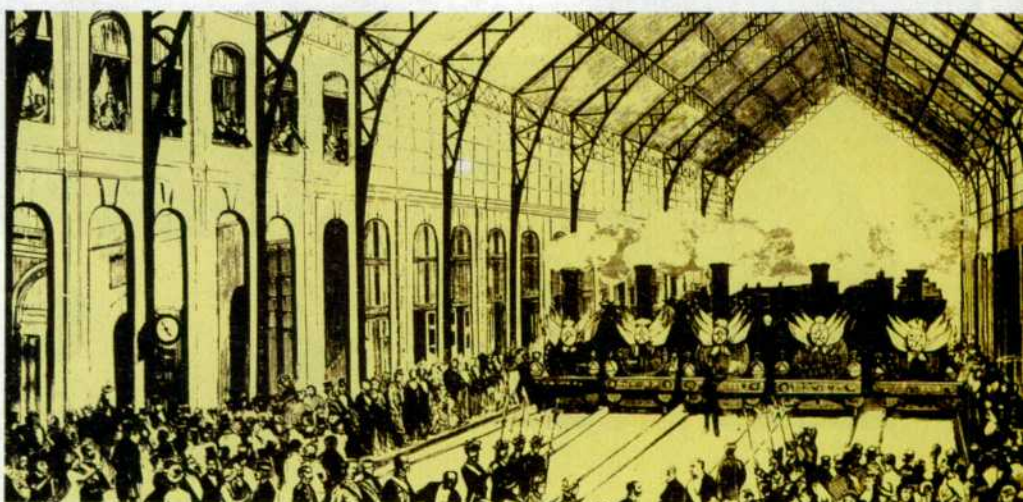
Dos años más tarde y por unión de las compañías de Madrid a Malpartida de Plasencia y de Cáceres a Malpartida y a la frontera de Portugal se crea la Compañía de Madrid a Cáceres y a Portugal, esta será la segunda conexión entre los



Guardavia de la línea M.C.P.

dos países y con el tiempo absorbería a la mayoría del tráfico de viajeros y de mercancías debido a la reducción de tiempos que suponía este último trazado.

El 25 de mayo de 1886 se inaugura la línea de Salamanca a la frontera portuguesa por Fuentes de Oñoro y un año más tarde se terminará el segundo ramal, que bifurcándose en Fuente de San Esteban comunicaría la frontera española de la Fregeneda con la portuguesa de Barca d'Alva. Esta compañía, que posteriormente fue absorbida por la Oeste, fue alentada por empresarios de Oporto, que verían así logradas sus aspiraciones de una unión más directa de la zona económicamente más rica de Portugal con España. □



Estación de Delicias de Madrid