



TRAFICO DE VIAJEROS

Renfe llegó a transportar en 1950 el 60 %

Miguel Muñoz Rubio

El tráfico ferroviario de viajeros ha conocido durante este último medio siglo una destacable transformación, tanto en su naturaleza como en su forma. El tardío, pero irreversible proceso modernizador de la sociedad española ha sido, sin duda, la razón principal de este cambio.

A pesar de que el ferrocarril cumplió una función en sus primeros años de existencia básicamente relacionada con el transporte de mercancías, pronto se convirtió en el principal medio de desplazamiento para las personas. No es, por tanto, nada extraño que en 1950 el porcentaje de viajeros/km transportados por ferrocarril representase un 60 por ciento del total nacional. A partir de este momento, la participación relativa ferroviaria declinó constantemente y con especial intensidad, sobre todo desde la década de los sesenta, hasta estabilizarse en torno a un 9 por ciento en los años finales de los setenta.

Los dos aspectos más destacables del tráfico de pasajeros por ferrocarril, en los cincuenta años que comprende la vida de Renfe, han sido: una importante pérdida del peso relativo en el transporte nacional y la conversión de las cercanías en un nuevo servicio de capital importancia para resolver los problemas de acceso a las grandes urbes.

El motivo que provocó esta evolución está basado casi en exclusiva en la irrupción del automóvil como medio alternativo de transporte. Este último contó con un claro apoyo en la política económica de los gobiernos tecnócratas de los sesenta y primeros años de los setenta, que bajo el fomento de las industrias automovilísticas, subordinaron los sistemas tradicionales de transportes.

Además de esta razón económica, el automóvil pasó a desempeñar una nueva función social, que tuvo mucho que ver con el declinar del transporte ferroviario. El coche se convirtió en un signo de diferenciación social y de reafirmación individualista frente al grupo. Desde esta perspectiva, el propio automóvil conecta con gran precisión con unos nuevos valores "culturales", donde los valores individuales se sobrepone a los colectivos. En definitiva, utilizar el coche es algo más que desplazarse, es, por encima de esto, un nuevo acto "cultural" que conforma "personalidad".

A pesar de esta pérdida del peso relativo del ferrocarril, el número de viajeros ha aumentado con regularidad en estos últimos cincuenta años. La dinámica de los pasajeros transportados por Renfe presentó una estabilidad en la primera década de su existencia, seguida de un sensible crecimiento (un 16 por ciento) en los diez años siguientes.

No sería hasta los años sesenta y se-

tenta cuando se producirá un considerable despegue del input ferroviario; en concreto, en la primera década el aumento fue de un 80 por ciento y en la segunda de un 30 por ciento. Finalmente, en los años ochenta esta tendencia alcista continuó, pero con un nivel más reducido, situándose en torno a un 24 por ciento.

Esta evolución pone de manifiesto una positiva adaptación de la oferta ferroviaria a la demanda, y ha provocado una clara mutación en la naturaleza de este tráfico.

LARGO RECORRIDO. Los viajes de largo recorrido han sido siempre hegemónicos dentro de las preferencias de los viajeros. No existen datos fiables sobre su peso relativo antes de 1968, y los que podemos utilizar con fecha posterior señalan que, entre finales de los años sesenta y principios de los ochenta, el tráfico de largo recorrido absorbía sobre un 60 por ciento del tráfico total.

Utilizando métodos indirectos de estimación, como son la formación del material rodante y la concentración urbana, podemos convenir que el tráfico de largo recorrido ha debido sufrir una importante contracción en su participación relativa entre 1941 y mediados de los sesenta, para estabilizarse finalmente en los porcentajes anteriores.

Por otro lado, este tipo de tráfico experimentó un importante crecimiento hasta 1975, calculado sobre un 50 por ciento del habido en 1968. En los últimos años de los setenta se produjo una sensible caída, situada en un 3 por ciento del tráfico de 1975; para en los primeros ocho años de la última década volver a recuperar la dinámica alcista, alcanzándose en 1988 un tráfico que representaba un 20,15 por ciento del obtenido en 1980.

En cuanto a la preferencia en la utilización de los diferentes tipos de trenes por parte de los usuarios, han predominado siempre los "expresos" y "rápidos" sobre el resto. Pero esta circunstancia no debe ocultar, que desde 1968 la utilización de Talgos, Electrotrenes, TAF y TER ha tenido un sensible progreso pasando de representar



un 20 por ciento en 1968, a un 27,96 por ciento en 1982.

Aunque este crecimiento no sea muy notable, sí pone de manifiesto una clara tendencia de los usuarios del ferrocarril hacia una oferta de mayor calidad, empujada por el mejor del nivel de vida que la sociedad española está disfrutando en estos últimos años.

LAS CERCANIAS. La cristalización del servicio de cercanías es un fenómeno ferroviario relativamente reciente, que debe su existencia al proceso de concentración urbana de las últimas décadas. Hasta estas fechas su participación en el tráfico ferroviario se había reducido a circunstancias muy específicas, sin tener un tratamiento global. Los cada día más graves problemas de acceso a las grandes ciudades han terminado por convertir a este joven servicio ferroviario en uno de los más importantes y, a la vez, en uno de los más necesitados de actuación por parte de las diferentes Administraciones.

La cuantificación del número de pasajeros que han utilizado los trenes de cercanías presenta cierta dificultad por la existencia de dos tipos diferentes de estimación. Según el nuevo método de cálculo, aplicado por primera vez en 1982, el índice de viajeros/km que utilizaron esta modalidad experimentó un incremento de un 41,08 por ciento, entre 1970 y 1980. En los ocho primeros años de la siguiente década la tasa de crecimiento se situó en un 29,83 por ciento, lo que representa un menor índice que en el período precedente.

Este significativo descenso del número de viajeros que utilizaron este servicio parece estar ligado a la pro-

pia evolución económica del país. Parece claro, que la mayor utilización de las cercanías ferroviarias corresponden a coyunturas de mayor carestía de la energía, como fue el segundo lustro de los años setenta. En cambio, durante los años ochenta, período de crecimiento económico y de gasolina barata, los usuarios prefirieron utilizar el automóvil.

Se debe descartar como motivo central de este descenso, una mala oferta ferroviaria.

Al contrario, las "cercanías ferroviarias" han conocido en esta última década la más seria integración en el transporte urbano, apoyándose en importantes proyectos, recogidos en los diferentes planes elaborados por Renfe.

A pesar de estos esfuerzos, los problemas continúan siendo importantes. La irracional política urbanística del régimen anterior nos legó unas infraestructuras poco eficaces para absorber la demanda actual.

Con la creación de los "consorcios" se está tratando de obtener una mayor integración de los diferentes modos de transporte urbanos, bajo las directrices de una dirección centralizada y coordinada.

En esta nueva coyuntura Renfe no se ha limitado a aportar sus medios, sino que también ha comenzado a participar activamente en la planificación urbana.

Con ello la dimensión de servicio público que define al ferrocarril se debe proyectar hacia una mayor "socialización" del transporte ferroviario, no limitándose, como en épocas pretéritas, a garantizar únicamente el propio acto de transporte, sino transfiriendo a este último mayores niveles de calidad y confort.

Las "Unidades Eléctricas" han sido el tipo de tren más utilizado por los pasajeros de cercanías.

La participación de otros trenes presentó una línea ascendente hasta 1975, para ir reduciéndose en los años siguientes. La reciente incorporación de las unidades de dos pisos significa, por encima de otras consideraciones, la transferencia a esta modalidad de "calidad", otrora privilegio minoritario. □