

**METRICO, 60 Y 76 CMS, YARDA MALLORQUINA, RENFE E INTERNACIONAL**

## Los anchos de vía y sus cambios en los ferrocarriles españoles

El famoso informe de los ingenieros Subercasse y Santa Cruz, de 1844, consagró el ancho normal de nuestros ferrocarriles a la medida de 6 pies castellanos, es decir a 1'66 metros. Este ancho, justificado por peculiares razones técnicas y en la confianza de que el resto de las redes europeas coincidieran más tarde o más temprano con la opción ibérica.

**Miguel Jiménez**

La decisión del ancho ibérico nos aisló del resto de Europa, imponiendo gravosas operaciones de transbordo, a las que el ingenio hispano fue aportando soluciones más o menos brillantes, desde el intercambio de ejes y bogies al cambio automático de los trenes Talgo.

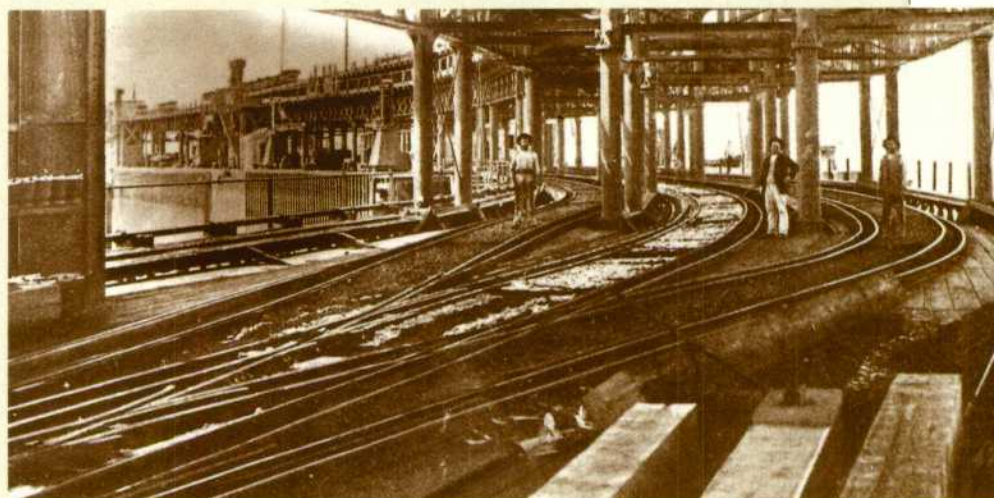
Pero en España existen otros anchos de vía, incluso cabría decir que casi todos los anchos de vía posibles. Así, para los ferrocarriles económicos se adoptó el ancho normalizado de un metro, las pequeñas redes mineras tienen anchos de 60 cms y las redes ferroviarias diseñadas por ingenieros ingleses para explotación de sus cuencas mineras adoptaron un peculiar ancho de 76 cms.

La red insular mallorquina contó con un ancho unificado en 91'4 cms., la denominada "Yarda Mallorquina", y el ancho internacional también tuvo tímidas incursiones transpirenaicas en el ferrocarril de Langreo, la línea de Sarriá de los Ferrocarriles de la Generalitat y la red del Metro de Madrid.

Los primeros años del ferrocarril fueron testigos de sucesivos experimentos de ancho ferroviario, que, progresivamente, convergieron en el ancho internacional de 1'435 mts. Los Estados Unidos fueron escenario de una magna y meteórica operación de cambio de an-



Vagoneta de Vía y Obras en la línea Madrid-Irún.



En 1844 se consagró el ancho normal de nuestros ferrocarriles.

cho, que transformó, en una sola noche, la del 1 de Junio de 1886 el ancho de 23.400 kms de vía férrea.

España no es ajena a este proceso, aunque aquí las operaciones de cambio tienen un carácter más modesto, animadas sobre todo por la oportunidad de integración de ramales o pequeñas redes en sistemas más importantes.

El repertorio de casos es amplio. Entre los que consistieron en la transformación de línea de vía estrecha al ancho

normal ibérico o ancho RENFE, hay que reseñar el cambio de ancho de la línea Carcagente-Denia, pequeña línea que sufrió el cambio uniendo sus destinos a otra aún más modesta línea métrica explotada por la Cía del Norte (de vía ancha). Esta línea discurría desde Silla hasta Cullera. En el año 1970 se produce la unión de ambas redes bajo el patrocinio de RENFE y con la imposición del ancho ibérico, lo que trajo como consecuencia el desmantelamiento del tramo



Los ferrocarriles económicos se construyeron con ancho métrico.



Las vías mineras tienen ancho de 60 centímetros.

entre Carcagente y Tabernas en Julio de 1969. El existente entre Gandía y Denia fue cerrado en febrero de 1974.

Un poco más al sur, la Costa del Sol, fue testigo de otra reconversión. Málaga contaba con una importante red de vía estrecha, articulada como una estrella de tres brazos. El oriental se dirigía por la costa y remontaba posteriormente la montaña, con un tramo de cremallera, hasta las Ventas de Zafarralla. Otra línea montaraz surgía desde la capital hasta la villa de Coín, y la última, la única sobreviviente es la que se dirigía hacia Fuen-girola.

Esta línea, de ancho métrico, fue explotada como tantas otras en su última fase por EFE y FEVE. Una oportuna revisión de su situación en 1975 al transformar su ancho al unificado de RENFE la perfiló como la base de una de las líneas de Cercanías punteras de Andalucía.

Otro caso de línea reconvertida de manera dura fué la de Fuencarral a Colmenar Viejo. Su reconversión obedeció a la aplastante lógica de la construcción de la línea Madrid-Burgos, con un trazado superpuesto a la primera. Este hecho tuvo su consumación en 1968.

Uno de los casos más curiosos fue el de la línea Madrid-Almorox, que se construyó en ancho métrico y así se mantuvo hasta que el crecimiento de la metrópoli impuso una nueva lógica de explotación. La primitiva línea de tipo rural había agotado sus posibilidades, pero las necesidades de movilidad metropolitana hicieron que la empresa propietaria, FEVE, estudiara su reconversión en línea de Cercanías.

FEVE ya explotaba la línea del Suburbano, entre Carabanchel y Plaza de España, con el ancho internacional del Metro de Madrid. Con el fin de unificar líneas reconvirtió el ancho de la línea a in-

ternacional, electrificó el trazado, y encargó una remesa de unidades eléctricas en ese ancho y para tensión de 1.500 V.

Pero un cambio hizo que RENFE fuera quien, en 1976, inaugurase la línea con dos nuevos golpes de timón, cambio al ancho normal RENFE y ajuste los transformadores de las subestaciones para 3.000 V.

Este radical cambio también tuvo su consecuencia en el material móvil, que tuvo que emigrar hacia el País Vasco, donde el BPT era el último reducto en RENFE de los 1.500 V. Tras un cambio de ancho de la rodadura y su bautizo como UT 441, recorrieron la orilla del Nervión hasta hace poco más de un año.

Otro apartado sería el de las líneas convertidas al ancho métrico, situación extraña, ya que este ancho está casi siempre en retroceso frente a la vía ancha. Un caso clásico es el del ferrocarril eminentemente minero del Langreo que enlazaba las minas del Valle del Nalón con el puerto de Gijón y se construyó en ancho internacional, hasta 1983, siendo una isla en un contexto regional de ancho métrico y de ancho RENFE.

Este peculiar ancho provocaba situaciones curiosas, como un cruzamiento perpendicular a nivel con las vías métricas de los FFCC Económicos en Noreña o la circulación en esa línea de una composición Talgo comprada de segunda mano en Estados Unidos, que venía, de origen, en ancho internacional.

En esta categoría cabe incluir el caso mallorquín. Aquí la conversión al ancho métrico consistió en un ensanchamiento, ya que el ancho imperante en la isla era la yarda mallorquina. La gestión de la red por parte de FEVE se tradujo en el cierre de su mayor parte y la ampliación del ancho a galga métrica. No obstante, aún queda un testimonio del antiguo ancho en la línea de Palma a Sóller que permanece en el ancho original.

Pero hay casos más extraños como el de la línea Astillero-Ontaneda de las líneas de vía estrecha del entorno de Santander, que se planteó como primera fase de un ferrocarril que sería de vía ancha, el Santander-Mediterráneo. La vía ancha procedente del Levante y Castilla nunca cruzó el largo túnel de la Engaña, y Ontaneda, hasta el cierre en 1973 fue solamente el punto final de una pequeña línea de vía métrica cántabra.

Por último, y al margen de la reciente línea de Alta Velocidad, un caso futuro es el cambio de ancho de la línea de RENFE de Oviedo a Trubia. El ancho ibérico se reducirá al ancho métrico para su explotación por FEVE en el contexto de la operación "Cinturón Verde" de Oviedo. □