



El Ferrocarril en el Noroeste de España

Coordinadores: Miguel Rodríguez Bugarín y Carlos Nárdiz Ortiz

Editorial: Universidade da Coruña (La Coruña)

Año: 1996

ISBN: 84-89694-00-1

Páginas: 401

En el escenario de la inversión en materia de infraestructuras en la España de 1995, se produjo una importante producción científica que estaba destinada a mostrar las necesidades de contribuir a la modernización económica regional. El papel que ejercían las infraestructuras del transporte y las comunicaciones era de toda suerte capital. La oferta pública de servicios de transporte modales, sus dotaciones de conectividad territorial, y los estándares de accesibilidad, debían ser revisados

por parte de un modelo de planificación indicativa, en esta materia, destinada a lograr compensar los acuciantes desequilibrios interregionales que se estaban dando hasta este período. En este contexto, la aprobación del Plan Director de Infraestructuras del Transporte y las Comunicaciones para el lapso 1993-2007 (MOPTMA 1993) había sentado las bases de cuál debía ser el esfuerzo inversor en infraestructuras intermodales para España. En este plan se habían estudiado las inversiones en materia de transporte por carretera, ferrocarril, aeropuertos, puertos, oleoducto, transporte urbano, etc. Por tanto, esta planificación venía a constituirse en un modelo de guía para las inversiones públicas en infraestructuras que se irían a ejecutar en el horizonte temporal del propio Plan Director.

En este contexto, la masa crítica de las diferentes regiones españolas trató de reflexionar abiertamente sobre las necesidades básicas en materia de infraestructuras para cada territorio regional. El caso de Galicia no fue una excepción. Así, en el marco del programa de Cursos, Congresos y Exposiciones de la Universidad de La Coruña, se organizó un seminario que llevaba por título *El ferrocarril en el Noroeste de España. Situación, perspectivas y soluciones*, celebrado éste entre el 7 y el 9 de junio de 1995. El punto de partida del propio seminario era evaluar cuál era la situación real que tenía la operatividad del ferrocarril dentro del mercado del transporte que prestaba servicio en el Noroeste español. Estas reflexiones afectaban a los territorios autonómicos de Galicia, Asturias, Cantabria y Castilla y León. La masa crítica

que había formulado sus principales aportaciones se había detenido en cuáles debían ser las principales estrategias comerciales para el ferrocarril, así como también reflexionar abiertamente a propósito de las soluciones técnicas a instrumentar. La finalidad de las aportaciones no era otra que tratar de posibilitar que el ferrocarril en este territorio lograra alcanzar unas contrastadas mejoras en sus niveles de competitividad y especialización operativa. En este sentido, las propuestas de los especialistas concurrentes en este foro habían argumentado cuáles deberían ser las inversiones públicas necesarias que ejecutar para que esta modalidad de transporte lograra una óptima modernización operativa en su prestación de servicio.

Al centrarnos ahora en las aportaciones concretas de los tratadistas que reflexionaron en esta obra, partiremos de las propuestas efectuadas por Rogelio Olavarri Fernández y Pedro Díaz Simal. Estos autores centran sus reflexiones en el orden de la necesidad de las inversiones y el análisis económico. Para ello, proponen la evaluación económica de las inversiones ferroviarias según sus diferentes teorías metodológica de análisis. Resulta de interés la formulación que estos autores efectúan a propósito del diagnóstico de los diferentes problemas de evaluación y su incidencia sobre el esfuerzo de inversión en materia de infraestructuras. Por último, formulan una interesante aportación sobre las principales tipologías de las aplicaciones en España. Entre sus conclusiones se pueden advertir la importancia del valor del tiempo para la demanda de viaje,

así como también la política tarifaria a la hora de elegir modalmente un modo de transporte.

Las aportaciones de José Vicente Colomer Ferrándiz se centraron en analizar el papel del ferrocarril en el marco del sistema de transportes. El autor reflexiona sobre el papel económico y social de este modo de transporte. Por tal causa, la dimensión económica y social eran dos de las claves básicas sobre las que este tratadista iba a construir su aportación a este foro. Para este fin, se había centrado en analizar brevemente la importancia del sector de los transportes en el marco europeo, así como la propia operatividad de los diferentes modos. En este contexto, el autor indicaba la importancia que tenían los transportes cuando el volumen de empleo alcanzado por esta actividad se situaba entre un 4 y un 5% del total, lo cual significaba que nada menos que 5,6 millones de personas trabajasen en esta actividad productiva. Al traducir el peso específico que el transporte registraba en el marco del PIB, se posicionaba el autor en que esta actividad productiva participaba con el 7% del mismo si se incluían los transportes privados. Un punto de interés en las aportaciones de este autor había sido el análisis de la problemática general del sistema de transportes en Europa. Los principales indicadores que había sometido a su estudio habían sido allí los de seguridad del transporte; la congestión de tráfico; el consumo energético por la operatividad del transporte, y los impactos ambientales. Por último, el autor propone unas reflexiones breves a propósito de la realidad situacional del ferrocarril en el mercado europeo y

el ferrocarril en España. Estas aportaciones le brindan al autor teorizar sobre el futuro del ferrocarril. Destaca este tratadista que el esfuerzo inversor en materia ferroviaria se realiza para el medio y largo plazo. ¿Por otra parte, se formula el interrogante de cómo influirá el ferrocarril ante el acuciante hecho del creciente envejecimiento de la población? Así pues, una de las conclusiones que evocan las reflexiones de este especialista es la propia especialización del ferrocarril a cada segmento de la demanda.

El estudio presentado por Carlos Nardiz Ortiz se centraba en el análisis del desarrollo histórico de la red ferroviaria del noroeste de España. Las aportaciones de este tratadista eran muy interesantes, toda vez que se preocupaba por mostrar la evolución histórica de la traza ferroviaria española. Sus trabajos seminales así lo atestiguaban, y aquí daba traslado de lo que había analizado en su tesis doctoral, *El Territorio y los Caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria* (1992). En sus aportaciones, refería las tesis de la doctrina en materia ferroviaria y su repercusión sobre la construcción de la traza ferroviaria española. A modo de ejemplo, las tesis de Wais, 1967; las aportaciones de Artola, 1978, Tortella, 1972, o Gómez, 1982. Entre las aportaciones que formula este tratadista nos detendremos en el análisis de la traza de la red ferroviaria en el Noroeste. Destaca el autor, al igual que en trabajos seminales como el de Comín et al., 1998, que el trazado de la red ferroviaria española del Noroeste se había adaptado en el siglo XIX a aquellas prioridades propuestas por las entonces compañías concesionarias al

sistema urbano y económico de esta área territorial en la época. Se pretendía, en medida de lo posible, lograr la máxima eficiencia inversora: lograr abaratar lo máximo posible los costes de construcción. Así, entendía el autor que la planificación indicativa a cargo del PDI 1993-2007 se había centrado en esas mismas propuestas realizadas con anterioridad. Lo cierto es que posteriormente la traza ferroviaria de Alta Velocidad entraría en Galicia no por la variante leonesa y sí por la variante zamorana: Lubián-Túnel de A Canda-Taboadela-Ourense. El autor dispone de un dominio en el estudio y análisis de la planificación indicativa en materia de transportes, como así se advierte en sus referencias al PDI, al Plan General de Ferrocarriles y sus aportaciones, las planificaciones a cargo de las compañías concesionarias, etc. Esta información es de interés para la transferencia de conocimiento de primer nivel y para la investigación temática. No obstante, en la temática a tratar debería haber sido el ferrocarril y en numerosas oportunidades se habla de la traza viaria, el transporte por carretera, las aportaciones de Lemaur en el Camino Real, etc. Esta parte puede generar confusión al investigador, toda vez que sería más propio centrarse monográficamente en las vicisitudes históricas de la planificación indicativa ferroviaria y sus avatares históricos hasta que la traza se llegó a completar en el año 1969 con el tramo de la construcción del ferrocarril de ancho FEVE Ferrol-Gijón-Balmaseda, llegando el tramo gallego hasta Ribadeo en dicho año. Para la investigación en materia ferroviaria resultan de impor-

tancia los aportes cartográficos que presenta el autor, toda vez que son los planos históricos. Deberían efectuarse luego mapas axiales para conocer la evolución de la traza ferroviaria en cada período, habida cuenta que para la edición de este tipo de material cartográfico la calidad no es muy buena. Por último, es interesante examinar las aportaciones que este tratadista formula a propósito de las limitaciones del trazado del ferrocarril en el cuadrante territorial del Noroeste español. Las reflexiones propuestas en esta sección tratan de buscar las claves de la mala operatividad del transporte ferroviario. Una de las mismas, como sostiene la doctrina, son la entrada en crisis de las antiguas compañías concesionarias del servicio ferroviario, y el proceso de rescate por parte de la Administración del Estado. Resultan de interés las aportaciones de R. Cordero y Menéndez, F., 1978, *El sistema ferroviario español*. En esta dirección, las reflexiones del autor son de interés para el conocimiento de las diferentes resoluciones que se fueron dando históricamente: el acceso a Galicia desde el Bierzo por Valdeorras y Quiroga. Las aportaciones en materia ferroviaria propuestas en el marco del Plan de Transporte Ferroviario de 1987 y las características técnicas de la traza ferroviaria para esta parte del territorio español. En esta línea, son de interés los documentos gráficos del proyecto de construcción de la traza ferroviaria y el plano general del mismo, en su oferta de conectividad territorial hacia el noroeste. Aún con todo, la reproducción gráfica no posibilita que se advierta con la nitidez que necesita

un estudioso las propuestas de traza ferroviaria.

Las reflexiones formuladas por Carlos Álvarez Tranche sobre el ferrocarril en el Noroeste de España resultan muy concluyentes en su modelo de análisis. Las aportaciones formuladas en este capítulo por parte de este tratadista son las que mejor proponen los valores estadísticos reales para la operatividad del transporte ferroviario en el Noroeste. Algunas de las valoraciones que se efectuaban en este estudio, 25 años después, continúan de toda suerte invariables. En concreto, si se analiza la matriz de viaje O-D fijada entre La Coruña-Ferrol se advierte que en este tiempo no se mejoró en nada. La velocidad comercial media del ferrocarril es marginal, penaliza a Ferrol en grado extremo y a su potencialidad de desarrollo económico y social, así como también a aquellas cabeceras de comarca vertebradas por un ferrocarril decadente, inoperativo, escasamente especializado a las necesidades reales de una sociedad plural donde el valor económico del tiempo es un indicador destacado. Las aportaciones técnicas formuladas por este tratadista son de considerable importancia para el investigador especializado y para la transferencia de conocimiento. Las reflexiones aquí formuladas han partido de la documentación contemplada en los modelos de proyecto de trazas ferroviarias efectuados para el Noroeste. Por esta causa, la estadística que introduce este especialista posibilita que se efectúen los análisis comparativos regionales pertinentes, toda vez que computa las longitudes de doble vía, vías electrificadas, vías con CTC o BA, etc. Estos

registros los propone para todos los territorios regionales objetivo de la investigación a cargo de esta obra. Por tal causa, constituye un adecuado diagnóstico inicial sobre la propia operatividad del transporte ferroviario si la gobernanza desea diseñar un modelo de planificación indicativa destinada a corregir los acusados estrangulamientos e inoperatividades en las que se encontraba el ferrocarril en la década de los años 90. El problema todavía persiste en no pocas líneas y en numerosos tramos. En esta dirección, el autor introduce la evaluación de indicadores de calidad tales como los equipamientos ferroviarios para toda la territorialidad objetivo de su análisis. Por tanto, al estudiar la correlación de la longitud de la red ferroviaria según la población o también según la extensión territorial se advierte la consecución de unos registros bajos. Tan sólo las regiones más pequeñas (Cantabria) en términos de extensión, podrían tener corregido este indicador. Así, al examinar la realidad de la traza ferroviaria en regiones como Galicia o mismamente Asturias, se observaría el anquilosamiento que acusa la traza de ancho FEVE; los problemas de oferta de servicio a la traza ferroviaria Lugo-La Coruña, etc. En Asturias se advertiría en el enclavamiento que padecen las poblaciones de la fachada cantábrica al ser vertebradas por el ferrocarril FEVE. Las bajas velocidades comerciales y su escasez de oferta de servicios diarios marginaban en grado extremo a las poblaciones allí radicadas, que debían entonces pivotar hacia la oferta de transporte por carretera. Por otra parte, dentro de las aportaciones de Álvarez Tranche se pueden estudiar los

indicadores de la competencia del ferrocarril respecto de la carretera para el segmento de viajeros y el de mercancías. Las formulaciones efectuadas son notoriamente concluyentes, y servirían, en este período, para que la gobernanza y la gestión de la propia empresa pública Renfe pudiesen diseñar un modelo de planificación destinado a corregir esos relevantes desajustes.

Por último, pero ello no en importancia, aporta el tratadista los indicadores reales de cómo estaba operando el servicio ferroviario español en el Noroeste para el primer quinquenio de la década de los años 1990. Los valores de su nivel de accesibilidad habían sido sacados de las propuestas de planificación a cargo del PDI 1993-2005. La conclusión era muy nítida: los tiempos de viaje de las poblaciones ubicadas en las regiones del noroeste, en concreto Galicia y Asturias, eran mucho más bajas que las registradas en el cuadrante oriental: Levante y Cataluña. En caso de no corregir esta anquilosada operatividad ferroviaria con urgencia, a cargo de la planificación recientemente aprobada por el MOTMA, se advertiría una destacada sangría inversora en estas regiones. En efecto, al no resultar especializada y competitiva la oferta de transporte por ferrocarril, numerosas inversiones empresariales se terminarían por dirigir hacia otras áreas del territorio español. Un efecto éste de polarización de las inversiones regionales que concluiría por penalizar a las economías regionales del Noroeste, como así estuvo sucediendo durante más tiempo del que sería comprensible. Entre los indicadores que presenta el tratadista que estamos comentando, Álva-

rez Tranche, se encuentran las matrices de tiempo de viaje entre el sistema principal de ciudades de Galicia. Con estos registros se concluía por determinar el acentuado enclavamiento territorial (Labasse, 1973, 1987) que estaba acusando este territorio regional en lo concerniente a la prestación de servicio por ferrocarril. En esta misma línea, aportaba el autor la concurrencia de la oferta de servicio ferroviario según el total de expediciones, su frecuencia, tiempo de viaje y política tarifaria de los servicios. Por último, presentaba este especialista un bloque de reflexiones a propósito de la planificación a cargo del PDI 1993-2007 y las disposiciones de la política comunitaria del transporte (las Redes Transeuropeas del Transporte R.T.E-T). Entre estas aportaciones, ponía al descubierto el problema de conectividad en términos de alta velocidad que tendrían las regiones del Noroeste si no se ejecutaba la variante del Guadarrama. Los territorios regionales objetivo de la investigación de Álvarez Tranche quedarían muy marginados respecto de Cataluña o la del nodo vasco. Por otro parte, presentaba algunas reflexiones sobre el transporte urbano y el interurbano ferroviario. Los problemas detectados ya habían sido oportunamente diagnosticados por parte del PDI. En este contexto, estudiaba el autor cuál era el esfuerzo inversor programado por parte de la Administración del Estado con cargo a la planificación del PDI 1993-2007 para potenciar estos dos modos de transporte. Pues bien, al examinar los porcentajes del nivel de gasto público que había sido programado se cae cla-

ramente en la cuenta de que los registros serían muy insuficientes para lograr una puesta en servicio de calidad. Las aportaciones realizadas por José Manuel García Díaz-de-Villegas partían de una reflexión inicial formulada en términos interrogantes: ¿Alta Velocidad en el Noroeste de España? El punto de partida era evaluar si el nivel de gasto público asignado a la planificación indicativa del PDI 1993-2007 lograría efectuar una verdadera modernización del sistema de transporte ferroviario en las regiones del Noroeste español. El pesimismo era claro, toda vez que al tratar de explicar qué era Alta Velocidad y lo que era Velocidad Alta lo venía a poner con relación a la prestación de servicio ferroviario europeo. En este contexto, se posicionaba que la Alta Velocidad debería ser para tráficos ferroviarios que operasen con velocidades comerciales medias del orden de los 300 km/h e incluso más, como nos mostraba la experiencia internacional. En este sentido, el tratadista aportaba un nutrido y bien fundamentado dossier informativo sobre la prestación de servicio ferroviario en Francia, Alemania, Italia. Una vez considerados los indicadores internacionales trasladaba su atención a la alta velocidad española. En este contexto los valores ya no eran los propiamente formulados por la experiencia internacional europea. En esta dirección, el autor se había ocupado de presentar los indicadores de velocidad comercial, distancia, y tiempo de viaje para la operatividad ferroviaria del AVE Madrid-Sevilla, Madrid-Córdoba, Madrid-Huelva y Madrid-Cádiz. Así, al trasladar su aten-

ción a la operatividad del ferrocarril con la región de Cantabria se ponía a la luz los acusados problemas que tenía el ferrocarril para poder operar con unos registros de calidad semejantes a los de la línea Madrid-Andalucía. En concreto, el autor explicaba que las regiones del Noroeste no quedaban en el itinerario estructural de la línea AVE, toda vez que desde Valladolid el ferrocarril AVE se orientaba hacia el nodo vasco con salida hacia Francia por Irún. En las aportaciones realizadas se tenía bien encuentra la problemática de la disposición geográfica del relieve hacia las regiones del Noroeste y su repercusión en el gasto presupuestario. Se necesitaban realizar obras de fábrica más costosas para lograr estándares de prestación de servicio ferroviario de Alta Velocidad. En el PDI 1993-2007 no se contemplaba un esfuerzo inversor de calado semejante. Por tanto, el nivel de operatividad no sería el propio de la Alta Velocidad hacia estas regiones del Noroeste. La amortización de ese gasto público se lograría para este territorio interregional por la ganancia de viajeros y mercancías en el período horizonte de la vida útil de la infraestructura y el material rodante propuesto a poner en servicio. Así, el autor deja a la luz el cuestionamiento del nivel de calidad con que iba a operar el ferrocarril en el Noroeste. En su propuesta de esquemas cartográficos demostraba que las regiones del Noroeste quedarían enclavadas respecto de la puesta en funcionamiento de la Alta Velocidad en el territorio español. La planificación del Estado había primado la ejecución de la línea hacia Andalucía, la del levante y

la línea hacia Cataluña con salida hacia Francia por Port Bou.

El estudio del transporte regional de pasajeros por ferrocarril, en la obra que se sigue, en el Noroeste de España fue expuesta por parte de Javier Villén Barranco. El autor partía del diagnóstico del mercado español y el mercado gallego. Estas aportaciones se nutrían de la información que Renfe había logrado de aplicar los Estudios de Movilidad Regional. En estos registros se analizaba cuál era la participación de la oferta de transporte público por carretera y la oferta de transporte por ferrocarril. El dominio de la carretera era indiscutible. La participación del transporte por ferrocarril totalizaba el 5,3% y ello le suponía el 3% puesto en la operatividad del mercado. Para el caso concreto de Galicia, el autor señalaba la UNE Viajeros Regionales de REFE había alcanzado unos valores en el año 1994 del orden de 2.366.000 viajeros y una considerable recaudación. En pocas palabras, lo que se ponía allí al descubierto era que Galicia contaba con la tercera línea interprovincial ferroviaria española más rentable. Y ello aun cuando no vertebraba a ciudades con umbrales de población por encima de los 500.000 habitantes como sí era el caso de las otras dos. Por esta causa, la modernización del ferrocarril podía contribuir en gran medida a lograr una ganancia de cota de mercado diario al transporte por carretera y muy en concreto al transporte en vehículo privado. Las aportaciones de este miembro de la empresa Renfe no indicaban la creciente pérdida de cota de mercado y no aportaba allí cuáles era las soluciones

reales que Renfe debía instrumentar para que no se produjese esta situación de marginalidad real del ferrocarril. Por un lado, para no indicar los problemas estructurales no se indicaban cuántos eran los viajeros subidos en cada una de las líneas de Galicia según su matriz de viaje. El volumen general beneficiaba al Eje Atlántico A Coruña-Vigo. No obstante, no se aportaban valores sobre la línea La Coruña-Santiago-Ourense; la línea La Coruña-Lugo y no digamos la de gestión a cargo de FEVE. Entre las aportaciones del autor se señalaba la importancia de la concreción de la figura de los Contratos-Programa. Esta media de actuación era muy importante, toda vez que en base a estos objetivos se podía lograr la ganancia de inversiones en material rodante y en infraestructura, toda vez que todas las inversiones realizadas en materia ferroviaria corrían a cargo de la cuenta de resultados de la empresa Renfe. La aportación propuesta del contrato programa también lo hacía extensible al servicio regional según el contrato-programa a establecer. Las aportaciones aquí no posibilitaban comprender qué líneas de actuación estaba diseñando Renfe en materia de transporte ferroviario, toda vez que el autor no las desarrolló como el foro de debate sí lo requería. Se avanzaba allí la necesidad de llegar a acuerdos con las Comunidades autónomas en materias ferroviarias. ¿Pero de qué tipo? ¿Con qué costes sociales? ¿Qué presupuesto se iba a invertir? ¿Quién compensaría el cierre de servicios públicos en aquellas líneas de débil tráfico? Etc. No se aportó respuesta alguna a estas cuestiones y tan

sólo se le reservaba este papel al MOP-TMA y a su planificación indicativa. La prestación de servicio ferroviario de mercancías en el Noroeste de España lo examinó Vicente Rallo Guinot. Esto es, la empresa Renfe participaba en este foro de debate y reflexión con dos cargos intermedios que venían a explicar cuál era el nivel de calidad de la operatividad ferroviaria para el plano viajeros y ahora, con este especialista, para el plano de las mercancías. Las aportaciones de este gestor de la empresa Renfe se limitaban a dar traslado lo que se estaba efectuando en la UNE Mercancías. No obstante, no se entraba a analizar en qué segmentos del mercado estaba el ferrocarril del Noroeste especializado y cuáles eran los tonelajes movilizados según una matriz de viaje nacional para las regiones del Noroeste. En la exposición se enumeraba lo que era el transporte combinado. Ahora bien, no se destacaba allí la participación del tonelaje movilizado, el tipo de mercancía y la facturación por la prestación de los servicios. Los indicadores de interés que proporcionaba este dirigente de Renfe se podían encontrar perfectamente en la Memoria Anual de Renfe. No obstante, no se explicó allí que la operatividad del ferrocarril en el mercado de las mercancías era ya marginal. Bajaba de los dos dígitos de participación. Los principales tráficos del Noroeste eran mercancías muy voluminosas, de poco valor añadido bruto, que toleraban unas accesibilidades territoriales bajas y que podían experimentar mermas en las operaciones de carga y almacenaje (Díaz, 2002, 2007). Esencialmente eran granos, graneles sólidos

dos, arenas, maderas, gravas, granito en bloque. Tan sólo un producto era de muy alto valor añadido y éste estaba siendo movilizado por la oferta ferroviaria del Noroeste: los transportes de automóviles por ferrocarril. Para poder realizar un modelo de gestión óptimamente adaptado a las necesidades de las economías regionales del Noroeste español era necesario que se crease la UNE Cargas Galicia. No se logró esta autonomía en la gestión. El resultado es el conocido: pérdida creciente de competitividad del ferrocarril frente a la carretera. Este autor concluía con unas aportaciones muy sintéticas de las perspectivas de futuro. Lo que indicaba este gestor no era otra cosa que la necesidad de velar por la conservación y mantenimiento del capital inmovilizado, el capital rodante y el fortalecimiento de servicios ferroviarios de mercancías en trenes expresos (TEM) entre la Galicia meridional y la Septentrional respecto de Barcelona y Madrid. En resumen, una aportación dependiente de las demandas de los principales polos económicos españoles donde la operatividad del transporte ferroviario no encontraba la capacidad de ganar cota de mercado porque la carretera estaba operando con unos estándares de accesibilidad territorial mucho más ventajosos.

La concurrencia del ferrocarril en la cadena intermodal puerto-ferrocarril fue estudiada, muy por encima, por parte de Luis Lara Rubido. Era una reflexión muy general y nada estratégica para la importancia que en Galicia tenían los puertos de interés general del Estado en la economía regional. No sólo los puer-

tos gallegos, aunque este gestor portuario sólo habló de Vigo. Sería de interés las aportaciones de las autoridades portuarias de Pontevedra, Vilagarcía de Arousa, La Coruña, Ferrol-San Cibrao, Avilés, Gijón y Santander. No las hubo en el seminario. Se entiende que es por los tiempos asignados a cada sección. No obstante, los especialistas deberían ceñirse al programa y reflexionar abiertamente cuál era la política estratégica de transporte para las terminales portuarias en materia de concurrencia del ferrocarril. Por otro lado, y ello pese a existir series temporales de *Memorias Portuarias*, la estadística aportada era muy escasa. Tan sólo se había referido el especialista al período 1990-1994. Las aportaciones a la operatividad portuaria en la Galicia septentrional eran mínimas y con notables sesgos de documentación.

La operatividad del ferrocarril en Noroeste español tenía dos componentes básicas de estudio. Por una parte, el esfuerzo inversor en tratar de ofertar un servicio dotado de niveles de calidad competitivos frente a otros operadores concurrentes en la cadena intermodal. Por otro lado, velar por el mantenimiento de la infraestructura en condiciones de prestación de servicio óptimas. Así pues, el análisis de la planificación de los recursos en la Unidad de Negocio de Mantenimiento de Infraestructuras Renfe había corrido a cargo del dirigente de Renfe Antonio Lozano del Moral. La exposición de este gestor ferroviario había sido más técnica que sus predecesores de compañía ferroviaria. Partía de una premisa muy manida en la elaboración de planes estratégi-

cos. Esto es, ¿para lograr la optimización de los recursos ferroviarios disponibles se debía controlar el qué? ¿El dónde? ¿Y el cuándo? Para despejar estos interrogantes el gestor de la UNE Mantenimiento se había preocupado por formular la necesidad de que la planificación resultante resultase operativa en tiempo real y que acometiese en ese lapso las actuaciones que se entendían como urgentes. En esta línea, abogaba que para el corto plazo se necesitaban presupuestos de explotación y planes de inversión anuales. Para el escenario del medio plazo se decantaba por la necesidad de formular un plan de renovación o rehabilitaciones integrales para las subestaciones en los núcleos de cercanías. Por último, en este planteamiento inicial formulaba sus consideraciones que toda planificación debía contemplar para el largo plazo. En este contexto de actuaciones abogaba por la instrumentación de un plan de sustitución de desvíos, un plan de digitalización de las telecomunicaciones. En pocas palabras, la propuesta de este gestor era tratar de evolucionar hacia un modelo de gestión dotado de la suficiente autonomía financiera como para ser capaz de modernizar la operatividad del transporte ferroviarios en el Noroeste español. La propuesta era de interés. No obstante, el problema aquí vendía dado de la concreta asignación presupuestaria destinada a velar por la conservación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. El resultado fue el públicamente conocido. No se modernizó en determinadas regiones como en Asturias, Cantabria y sobre todo en Galicia. Por tanto, los tiempos

de viaje lejos de ir ganando en mejoras fueron perdiendo. La ganancia de cota de mercado, tanto de pasajeros como de mercancías fue en regresión. Por último, aquellas líneas que soportaban un débil tráfico tendían a ser cofinanciadas por parte de las economías de las Comunidades Autónomas si no querían el cierre de las mismas. El problema económico, demográfico y social se adivinaba en el horizonte temporal. Aún con todo, el gestor en su exposición expuso la realidad territorial y la situación de la infraestructura en esta área interregional española. También había aportado información sobre cómo debía funcionar el Plan de mantenimiento extraordinario de vía y el proceso de selección de actuaciones. Resultaban de interés las aportaciones de información sobre las instalaciones de seguridad para la prestación de servicio ferroviario del primer quinquenio de 1990. Por último, formulaba la importancia en velar por el mantenimiento de las obras de fábrica para que no se redujesen los niveles de calidad del transporte por ferrocarril: puentes, viaductos, túneles y explanaciones. Entre las conclusiones, este autor sí llegó a formular aportaciones que no habían realizado sus dos colegas anteriores. Por un lado, habría presentado la evolución interanual de la puntualidad de los tráficos ferroviarios en los trenes de cercanías. El problema es que en Noroeste no hay UNE Cercanías, y estos registros sí los tiene regiones con ciudades tales como Madrid, Bilbao, Valencia, Barcelona, etc., para los tráficos metropolitanos. En segundo lugar, formulaba un indicador de calidad que sí tenía su reflejo en las regio-

nes del Noroeste español: la evolución de la puntualidad histórica en trenes regionales. Pues bien, la evolución presentada desde 1989 hasta 1994 había sido muy considerable. Ahora bien, no se debía tanto a la modernización de las infraestructuras ferroviarias como sí, en todo caso, a la puesta en servicio de material rodante y de tracción más moderno: los trenes regionales diésel (TRD). Para el caso de Galicia fueron un gran aporte de calidad para la modernización del transporte por ferrocarril. Se había ganado en confort, comodidad, tiempo de viaje y a una política tarifaria muy competitiva frente a la carretera. No obstante, los tiempos de viaje debían hacer frente a la escasa dotación de dobles vías. Por otro lado, la longitud de vías ferroviarias electrificadas totalmente era muy reducidas en este período.

Los problemas de la operatividad de las líneas que estaban registrando una caída muy acusada en sus niveles de tráfico fue la temática que proponía Miguel Rodríguez Bugarín. Este tratadista especializado en ferrocarril partía de una reflexión de interés. Señalaba que toda la red ferroviaria tenía líneas que ofertaban la conectividad a zonas de baja densidad de población, por lo que los resultados en volumen de transporte por ferrocarril debían ser claramente bajos. No obstante, el ferrocarril ejercía un fin social: prestar un servicio público a un territorio comarcal concreto o incluso también a toda la línea que estaba en servicio. El ferrocarril vertebraba el territorio y posibilitaba la oferta de transporte para las poblaciones de baja densidad que estaban ubicadas en su área de influencia. En esta

dirección, este tratadista destacaba que el ferrocarril llegaba a mantener relaciones eficientes con los centros industriales, administrativos, económicos, etc., así como también con la trama de asentamientos poblacionales de pequeño volumen demográfico. Ante esta situación, parecía quedar al descubierto que, si la distancia de las líneas no era muy grande, la demanda potencial era pequeña (volumen de viajeros y volumen de mercancías de esas áreas), los ingresos potenciales no lograrían amortizar los costes de producción de los servicios ferroviarios. La acometida investigadora de esta temática resultaba de capital interés. Por un lado, para la propia empresa gestora de la oferta de servicio público de transporte por ferrocarril. En segundo lugar, para la Administración del Estado, toda vez que se le formulaban tesis de opinión sobre la conveniencia de mantener abiertas al tráfico líneas de débil tráfico. En tercer lugar, para la propia sociedad afectada por la pérdida de tráficos ferroviarios, toda vez que la situación de déficit comercial en la explotación de determinadas líneas podía dar lugar, como así sucedió, al cierre definitivo de la oferta de transporte por ferrocarril. Este acontecimiento aún generaría impactos negativos más profundos. Por una parte, la emigración de las cohortes demográficas que estaban en edad de tener hijos, toda vez que la pérdida de empleos, servicios públicos, etc., le había hecho tomar una drástica decisión: el dirigirse hacia otros centros económicos. El especialista en esta temática formula de comienzo un interesante interrogante que va a ser el objetivo de su reflexión y discurso. En efecto, se pregunta

abiertamente ¿qué es una línea de débil tráfico? La solución a este interrogante no es del todo fácil. Se podría esgrimir que se trataría de una línea con un reducido número de expediciones ferroviarias diarias. ¿Ahora bien, si se tratase de cuantificar el valor de pocas expediciones a qué valor recurriríamos? Así, el valor a indicar debería encontrarse en estrecha relación con la propia rentabilidad de la explotación comercial de los tráficos ferroviarios. En este escenario, este tratadista recurre a la metodología propuesta por Ralph Rechel, toda vez que fue él quien formuló una metodología para el análisis de líneas ferroviarias de débil tráfico. Estos indicadores se tendrían en cuenta ante la hipotética toma de decisión por parte de la Administración del Estado, de decretar el cierre del servicio de determinadas líneas ferroviarias españolas, por causa de su déficit comercial. Así pues, las aportaciones de Ralph Rechel dieron lugar a la publicación del informe titulado *Programas de estudio para la determinación de supresiones de servicios de viajeros y de mercancías en líneas ferroviarias de débil tráfico*. Por tanto, el especialista al aportar estos indicadores formulaba el aserto que lo más propio sería formular el término de líneas de tráfico no rentable frente al axioma de líneas de débil tráfico. En esta dirección, para el contexto del primer quinquenio de los años 90 exponía Rodríguez Bugarín que Renfe consideraba a una línea como de débil tráfico cuando aquella alcanzase un índice de cobertura (relación costes/ingresos) que no llegase al 40%. En paralelo, también se definía como de débil tráfico si el nivel de ocupación medio no

registrase los 50 viajeros diarios por tren. Una vez planteada la temática objeto de su reflexión adquiriría un interés especial la propuesta cartográfica que presentaba. En la misma se podían advertir cuáles eran a escala nacional las líneas consideradas de débil tráfico y que estarían sometidas a su evaluación para la toma de decisiones sobre su hipotético cierre. El mapa detallaba un importante conjunto de líneas con débil tráfico en Galicia, Castilla y León, Asturias y Cantabria. Por tanto, las aportaciones y las propuestas de respuesta formuladas por este tratadista serían de considerable interés para la gobernanza autonómica y no digamos para la propiamente local. En una segunda parte, el autor había estudiado con detenimiento la infraestructura de este tipo de líneas. Formulaba abiertamente cuáles deberían de ser las mejoras que acometer en las vías para lograr una operatividad ferroviaria de mayor calidad. El problema sería, como siempre, la asignación de presupuesto a aquellas líneas ferroviarias que prestarían un servicio público y ejercerían una destacada funcionalidad hacia la sociedad territorial afectada. En esta dirección, el especialista abogaba abiertamente por la rehabilitación de las vías con la implantación de BLS y el aprovechamiento máximo de los elementos que existían en ese momento. Hacía falta un programa de recuperación y conservación de todo el capital ferroviario que estaba prestando servicio en este tipo de líneas. Para dimensionar las formulaciones de las respuestas a instrumentar, en la última parte de su estudio este especialista presentaba las experiencias europeas. Así, formulaba la experiencia del

autorail de dos ejes A2E; el ferrobús de dos pisos y dos ejes de DWA; el railbus de Jenbacher Transport; o el eurorailbus de Dietrich. Por último, en su exposición se podían analizar cuáles eran las reflexiones que formulaba para el personal de las líneas de débil tráfico. Había que impulsar que el capital inmovilizado y el material rodante no sufriese los desperfectos propios del abandono, falta de atención, falta de custodia, etc. Su conclusión era la de no cerrar líneas de tráfico no rentable. Tratar de buscar soluciones para con el interés general y lograr el excedente del consumidor al originar estos servicios públicos una oferta de conectividad territorial que en caso contrario sería un enclavamiento.

En el escenario de las reflexiones de las líneas de débil tráfico, la masa crítica que había organizado este foro de reflexión y debate había programado exponer un ejemplo de explotación comercial en una línea de débil tráfico: la línea Martorell-Igualda de los FGC. Este cometido había recaído en Miquel Llevat y Vallespinosa, que pertenecía al ente público Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Las aportaciones que este gestor ferroviario había propuesto en su disertación habían sido muy interesantes, toda vez que había aportado numerosa información estadística, planos axiales, cartografía y resultados longitudinales de la explotación comercial del tráfico de viajeros y mercancías. Así pues, la premisa de partida había sido situar geográficamente la localización territorial de la línea de débil tráfico objetivo de su investigación. En segundo lugar, apor-

taba la oferta de conectividad territorial según el volumen demográfico de las poblaciones que quedarían articuladas por la línea. Ni que decir tiene que para la longitud de la misma las poblaciones más destacadas eran las de los propios extremos O-D: Igualada (31.855 habitantes) y Martorell (16.653 habitantes). Por su parte, las poblaciones intermedias, salvo Capellades, no llegaban a los 5.000 habitantes. Resultaba de importancia para el investigador examinar los registros de la explotación comercial a la que había llegado esta línea ferroviaria. Así, había presentado en el foro unos registros estadísticos de considerable interés, toda vez que se podía conocer con precisión cual era el total de viajeros/año de cada una de las estaciones ferroviarias conectadas. Los valores alcanzados eran de considerable importancia, habida cuenta de que el total ascendía nada menos que a 755.288 viajeros/año. Si se deseaba conocer la ratio de viajeros/tren los valores totales se situaban en el orden de los 78,84%. El autor formulaba que para llegar a esa situación hizo falta realizar notorios ajustes en la línea. En este sentido refería la situación de la línea en el año 1978, momento en el cual se aprobaba la Constitución Española y se iniciaba el proceso de la ordenación territorial en las autonomías. Para disponer de una información completa, este gestor ferroviario había presentado en el foro una evolución del tráfico de esta línea entre 1960 y 1978. Los registros de tráfico habían partido del total de 300.000 viajeros año hasta una cota máxima del orden de los 600.000 en el año 1973 y posteriormente un descenso

hasta los 400.000 viajeros movilizados en el año 1978. En este contexto, el gestor ferroviario había indicado que un cambio importante en la explotación comercial de esta línea se había producido gracias al traspaso de las competencias en materia de gestión ferroviaria (ferrocarriles que se desarrollaban íntegramente en el territorio catalán), los efectos de la crisis energética, la reconversión industrial (textil en Cataluña), etc., hacia la administración autonómica catalana: la Generalitat. Para lograr una gestión eficiente y saneada el gestor ferroviario había indicado la importancia que había tenido el estudio alternativo al de INECO, efectuado éste por parte de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de Barcelona en 1979. En paralelo, se posicionaba a favor de la importancia que había tenido la aprobación del Plan General de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya 1981-1990 en diciembre de 1980. En pocas palabras, la importancia de disponer de una política indicativa *ad hoc* para tratar de tomar decisiones lo más ajustadas posible a cada caso de la oferta ferroviaria en el territorio autonómico de referencia. En este sentido, el autor había formulado ante los asistentes dos importantes aspectos de la planificación indicativa. Por un lado, había expuesto a modo de síntesis cuáles deberían ser los objetivos del ente público ferroviario catalán para la línea Igualada a Martorell. Esencialmente se partía de la premisa de ofertar un servicio de calidad, así como también se abogaba por la optimización de todos los recursos disponibles. El segundo de los aspectos a los que nos re-

feríamos era, como no podía ser de un modo diferente, el diseño del modelo de explotación comercial para esta línea. Estas aportaciones tenían una importancia muy relevante para la transferencia de conocimiento especializado, para los que trabajaban en modelos de gestión ferroviaria y, por último, para los que se encontraban en investigación y desarrollo sobre materia ferroviaria. Básicamente había abogado por dotar de inversión pública al capital de la línea abierta al tráfico, destinada esta inversión a tratar de modernización el equipamiento y la infraestructura, mejorar sus estándares de calidad y lograr la satisfacción de la demanda de la línea. Por tanto, se logró modernizar las líneas gracias a la supresión de carriles anticuados por otros más modernos. Se hizo en dos etapas para tratar de rentabilizar satisfactoriamente las inversiones. Se modernizaron las estaciones, los edificios de viajeros, los servicios de expedición de billetes, etc. Se había intentado ofertar una prestación de servicio modernizado y adaptado a las necesidades sociales catalanas y de la población aquí residenciada. El gestor ferroviario había presentado tres importantes gráficos que venían a poner al descubierto los avances acaecidos en esta línea. En efecto, por un lado, mostraba la evolución del índice de control de calidad. La evolución había sido positiva y se había situado en registros impensables. En segundo lugar, resultaba de interés estudiar la evolución del índice de satisfacción del cliente. La evolución había sido muy satisfactoria para todo el periodo investigado: 1987-1994. Este gestor mostraba valores e

indicadores que los propios de REFNE no habían presentado en la sala. Además, indicaba cuáles eran las líneas de actuación de la empresa pública ferroviaria catalana y de la propia línea para lograr mejorar los índices de su explotación comercial. Por último, el autor había expuesto el gráfico de la evolución de tráfico ferroviario. La evolución había sido excepcional en el intervalo 1960-1994. La evolución acaecida desde 1978 hasta 1994 había sido positiva y sostenida.

La oferta de transporte por ferrocarril era un tema de notable importancia para las regiones de todo el Noroeste, pero también lo eran para las demás restantes del país. En este escenario, hacía falta que en el foro de debate algún especialista reflexionase sobre el modelo de financiación de las infraestructuras del transporte. Esta responsabilidad había recaído en los últimos ponentes de este foro. En primer lugar, Emilio Pérez Touriño había reflexionado sobre la financiación de las infraestructuras del transporte, analizando los problemas y perspectivas para el ferrocarril. Este tratadista había sido secretario de Estado de Infraestructuras en el MOPTMA y, por tanto, tenía un conocimiento muy detallado de las aportaciones del PDI 1993-2007 para el conjunto del territorio español. Las aportaciones de este especialista no habían sido todo lo extensas que podría desearse, y ello con la cantidad de información que tenía sobre este tema en particular. Había abogado porque las economías regionales se fuesen especializando, abriendo hacia mercados especializados y competitivos y, para ello, era menester que en determinadas

regiones como las del Noroeste, y más en concreto la gallega, se rompiese con el lastre de la perifericidad geográfica y económica (González, 1992). Este especialista venía a avanzar las aportaciones que la planificación del PDI en materia ferroviaria tendería a originar. Por una parte, la constitución de una red española de Alta Velocidad ferroviaria para fomentar los flujos de viajeros de media y larga distancia. Además, se integraba la red ferroviaria española en el marco de los itinerarios europeos de Alta Velocidad, como así establecía la política de las Redes Transeuropeas del Transporte. Esta inversión de capital público era clave para lograr la articulación del mercado interior español a escala regional.

Dentro del contexto de la financiación de las infraestructuras en la Unión Europea y su aplicación al caso del ferrocarril en el Noroeste español José María Piñero Campos había formulado interesantes aportaciones en esta dirección. Por una parte, partía de la importancia de las redes transeuropeas del transporte, como había formulado en su momento el informe Van Miert, para que la Unión estuviese eficientemente articulada. En esta dirección, venía a aportar las líneas de actuación de la política de desarrollo regional formuladas por la UE. Por una parte, la importancia de los fondos estructurales. Así, había analizado el período de 1957-1975, ahora bien, no había presentado registro estadístico alguno sobre el esfuerzo inversor para cada uno de los países miembros, como ciertamente sería lo lógico. En segundo lugar, aportaba las líneas de acción básicas de los fondos estructurales para el lapso 1975-1988.

Realmente se había limitado a mostrar una conclusión muy general del Marco de Apoyo Comunitario (MAC). Sin embargo, no se había ocupado de indicar estadísticamente cuál había sido el esfuerzo inversor en materia de desarrollo regional cubierta por los fondos estructurales comunitarios. El autor concluía con una breve síntesis las aportaciones de los fondos estructurales para el período 1988-1993, donde tan sólo hacía referencia a la filosofía que se deducía de la publicación del MAC. En esta línea había hecho lo propio para el periodo 1994-1999. Por último, cuando reflexionaba sobre el futuro tan sólo se limitaba a reproducir los valores y los criterios del MAC para cada país miembro, pero en modo y manera había formulado el modelo de financiación español, no había indicado el impacto económico de la inversión en materia ferroviaria, etc. Las aportaciones no habían dejado de ser una síntesis de la política comunitaria. Sin embargo, podía haber formulado los modelos de inversión para el ferrocarril del Noroeste, la ejecución de las obras, la construcción de las obras de fábrica, los costes de los estudios de impacto ambiental, etc., etc. En pocas palabras, indicar si había un presupuesto consolidado para realizar la inversión de la Alta Velocidad hacia las regiones españolas del Noroeste.

La última de las exposiciones que se habían formulado en este interesante foro de debate y reflexión la ejerció Antonio Monfort Bernat, que en este período era el director general de Infraestructura del Transporte Ferroviario del MOTPMA. Las aportaciones de

este gestor público eran muy relevantes, toda vez que aportaban documentación a los asistentes sobre la materia objetivo de debate. Su posición de partida había sido señalar la problemática de la carencia de unas infraestructuras del transporte adecuadas a la realidad económica y social de la España de la primera mitad de la década de los años 1990. Así, entendía que las infraestructuras del transporte tenían un marcado carácter estratégico no sólo para la política del transporte sino también para la propia política económica nacional. En esta dirección, avanzaba este miembro de la administración, que la carencia o insuficiencia de infraestructuras podría llegar a tener perversos efectos sobre el desarrollo regional de los territorios. En efecto, se refería al efecto limitador del crecimiento económico de aquellos territorios que no disfrutasen de las inversiones en infraestructuras ferroviarias modernizadas y con niveles de calidad óptimos. Estas limitaciones darían lugar a que no se pudiesen aprovechar de manera satisfactoria las potencialidades endógenas de los territorios afectados. Por tal causa, entendía este gestor público que la mejora generalizada de las infraestructuras tenía un efecto inmediato en los costes de producción y de distribución, al tiempo que contribuía a aumentar las económicas de las áreas regionales dotadas de estas inversiones. En esta situación de su reflexión, pasaba a dar traslado a los asistentes la realidad de la geografía física del territorio español y cómo repercutía sobre la ejecución de las inversiones en infraestructuras. En este sentido, la importancia que presentaban las for

maciones del relieve hacia las regiones del Noroeste iba a suponer un marcado hándicap a superar para lograr la modernización del ferrocarril. Un hándicap este que tendería a retrasar la ejecución de las obras ferroviarias durante un tiempo, toda vez que era necesario la realización de estudios de variantes, estudios de impacto ambiental, estudios de costes, estudios las obras de fábrica y sus costes, etc. A estos factores había que añadirle aquel otro de la dificultad y la lentitud de determinados trabajos. El resultado es que conocemos: El AVE a Galicia aún no se concluyó una vez superada ya la segunda década del siglo XXI. Sobre las dificultades que la orografía les expone a los trabajos de planificación y construcción de las infraestructuras, el gestor público había presentado en la sala varios perfiles longitudinales que de la traza ferroviaria española: Cataluña-Andalucía Occidental; Galicia-Madrid-Alicante. Los perfiles ponían en evidencia las dificultades a superar en cada trazado de la red ferroviaria. En segundo lugar, este autor había presentado como indicador de interés la evolución de la demanda de viaje en términos viajeros-km y la evolución del PIB. En paralelo, había analizado cuál era la participación de cada uno de los modos del transporte con relación al movimiento de viajeros-km. Aquí, la conclusión era clara: la carretera totalizaba el 89,4% del mercado del transporte. El peso específico del ferrocarril había caído tanto que se situaba ya en el 6,8%, a muy poca distancia del aeroportuaria (3,3%). Esta pérdida de vitalidad del ferrocarril se había debido a que el mate-

rial rodante, su operatividad y sus infraestructuras habían caído en la obsolescencia para prestar un servicio de calidad a una sociedad plural, cambiante y donde los tiempos tenían un importante valor económico. En este contexto, este especialista le facilitaba al investigador interesado información estadística de primer nivel. Por un lado, se mostraba la evolución de una serie temporal 1961-1990 del transporte de mercancías y el PIB. En esta misma línea, se indicaba la estadística de las mercancías movilizadas por cada modo de transporte. En esta oportunidad la operatividad del ferrocarril, como habíamos indicado para la ponencia del gestor ferroviario de mercancías, era de todo orden marginal. La cota de mercado del ferrocarril español se situaba en tan sólo el 4,6%. La carretera concurría con unos registros siempre por encima del 75% del total. El tráfico portuario totalizaba el 15,7% y el aeroportuario el 2,5%. Ante esta encrucijada o se modernizaba el ferrocarril o la macrocefalia de la carretera aún se dispararía más. El autor proporcionaba a los asistentes información muy interesante sobre las entradas y salidas de viajeros para el transporte internacional y lo mismo para las mercancías. La realidad que se describía era muy negativa para el ferrocarril. Así pues, el autor de esta exposición había entendido que cada modalidad del transporte, según se contemplaba en la política indicativa del Ministerio, debía especializarse a sus segmentos de mercado y resultar competitivos en términos de precios y tiempos de viaje. Al examinar estas propuestas este gestor público formulaba

una interesante síntesis sobre el diagnóstico del sistema. Por último, y como se contemplaba en el PDI 1993-2007, de indicaban allí cuáles eran los objetivos modales del ferrocarril. Por una parte, se indicaba la especialización modal del ferrocarril, tratar de internalizar en favor del ferrocarril menores costes externos sociales y ambientales. Tratar de consolidar la estructura de la red, articular una red de alta velocidad, lograr reducir en medida de lo posible los tiempos de viaje (estándares de accesibilidad modal), potenciar los tráficos intermodales de mercancías, fomentar una estructura tarifaria acorde a la evolución de los costes de producción y de la calidad del servicio. Por último, y como el foro se realizaba en La Coruña, aventuraba las dotaciones de inversión que el PDI 1993-2007 asignaba a la región gallega en materia de ferrocarril. El problema aquí fue el notable retraso que cada administración del Estado le originó a la modernización del ferrocarril que llegaría hasta las regiones del Noroeste.

El último aporte documental a esta monografía es el apartado de *Imágenes del Ferrocarril del Noroeste de España*. Este bloque fotográfico se muestra la operatividad de la red ferroviaria en las regiones del Noroeste. En concreto, se muestran muchas imágenes de la oferta de transporte por ferrocarril en la región gallega. El aporte fotográfico posibilita que se advierta qué tipo de trenes estaban en funcionamiento en el primer quinquenio de la década de 1990, la infraestructura ferroviaria, las tareas del capital humano ferroviario en

mantenimiento, conservación y protección del capital ferroviario, las terminales ferroviarias, etc.

La realización de la obra con título *El Ferrocarril en el Noroeste de España*, coordinada por Miguel Rodríguez Bugarrín y Carlos Nárdiz Ortiz, que se ha analizado brevemente aquí presenta una gran aportación a la reflexión crítica sobre la temática de las infraestructuras ferroviarias. Por un lado, en este estudio monográfico se logró aportar las reflexiones de la masa crítica especializada en esta temática, los gestores empresariales con funcionalidades sobre el ferrocarril, los especialistas en consultoría en materia de infraestructuras del transporte, los gestores de la administración del Estado en materia de infraestructuras y en materia económica y, por último, aquellas empresas públicas que, como las autoridades portuarias, tenían en el ferrocarril a una oferta modal muy importante para lograr movilizar sus mercancías diarias en estas terminales. Ahora bien, la participación de la masa crítica del Noroeste en este foro de debate no estuvo completa en cuanto a la aportación de las diferentes voces de sus especialistas. Por un lado, la Universidad de La Coruña proporcionaba dos especialistas con obra contrastada en materia de infraestructuras del transporte y las comunicaciones. No obstante, no había participado especialista alguno de la Universidad de Vigo, como debería ser lógico, toda vez que la inversión en esta materia resultaba de considerable importancia tanto para la provincia de Ourense (donde tiene un campus universi-

tario) como para la de Pontevedra (donde existen dos: Vigo y Pontevedra). La Universidad de Santiago Compostela había estado representada por un especialista que había disfrutado del cargo de secretario de Estado de Infraestructura y, en este contexto, había sido clave para la redacción del Plan Director de Infraestructuras del Transporte y las Comunicaciones, por parte del MOPTMA. Las aportaciones de Pérez Touriño habían sido muy generales y no se habían metido demasiado en los aportes técnicos, toda vez que el cierre de este foro corría a cargo por Antonio Monfort Bernat que sí había aportado importantes valoraciones e indicadores sobre la situación de la cadena intermodal del transporte en España; el peso específico del ferrocarril en el mismo, y las propuestas de inversión a cargo del PDI 1993-2007. Por otra parte, en este foro de debate no había tenido especialista universitario alguno por parte de la Universidad de Oviedo, así como tampoco por parte de las universidades de Castilla y León. Sobre estas ausencias cabe apuntar que los tiempos de los foros de debate son muy concentrados y reducidos. Por ello, la concreción de los programas tiende a caer en este tipo de justificadas ausencias. En esta línea, el debate no disfrutó de la opinión de los representantes ejecutivos de las Comunidades Autónomas del Noroeste, como ciertamente este tema requería. Aquí, las problemáticas de las agendas de trabajo tienden a echar por tierra no pocas interesantes participaciones en este tipo de foros de reflexión y discusión. Para concluir con esta valoración crítica, se ha advertido como los gesto

res empresariales que había enviado Renfe no habían aportado cosa alguna sobre el interés de esta temática. Quien sí aportó la trazabilidad y los ejes de actuación estratégicos había sido el representante del ente público de los ferrocarriles catalanes: Miquel Llevat y Vallespinosa. El autor había explicado las principales actuaciones indicativas que había efectuado la Generalitat en materia ferroviaria. En este sentido, se había tratado de invertir en la modernización de la infraestructura y la del material rodante. El resultado obtenido había sido una notable mejora en la operatividad del ferrocarril y la consecución de unos índices de calidad desconocidos para la línea que tenía a bien gestionar. En la dimensión del estudio de la financiación de las infraestructuras, las aportaciones formuladas por José María Piñero Campos habían sido muy generales y no se alejaban nada de lo que ya se conocía: el Marco de Apoyo Comunitario. No obstante, no indicaba nada sobre la asignación presupuestaria a cada línea ferroviaria del territorio del Noroeste según los Presupuestos Generales del Estado y la serie inversora para materializar esta ejecución de infraestructura. Las aportaciones de la autoridad portuaria de Vigo eran muy escasas y generales. Sin duda la materia a debatir no era la especialidad propia de este tratadista. Faltaban las aportaciones de los restantes puertos de interés general del Estado glosadas entorno a la importancia del transporte ferroviario. No se conocía cuáles eran las demandas básicas de las autoridades portuarias asturianas ni la de Cantabria. Estas aportaciones eran de gran interés para evaluar cómo la integración modal

puerto-ferrocarril contribuiría a dinamizar el potencial de desarrollo endógeno regional. Para cerrar estas aportaciones, cabría indicar que este tipo de foros de reflexión y debate deberían tener una continuidad regular interanualmente para tratar de poner en común intereses y demandas sobre inversiones en materia de ferrocarriles para los territorios regionales afectados.

José Antonio Díaz Fernández
 Universidade de Vigo
 ORCID iD: [0000-0002-3399-0544](https://orcid.org/0000-0002-3399-0544)
tonydiaz@uvigo.es

Bibliografía

- Artola, Miguel (dir.), 1978. *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España.
- Comín, Francisco et al., 1998. *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Díaz, José Antonio, 2002. *Aproximación a la política del transporte ferroviario en Galicia: su contribución al desarrollo regional*. Pontevedra: Servicio de Publicacións – Deputación Provincial de Pontevedra.
- Díaz, José Antonio, 2007. “El Sistema de Transportes y Comunicaciones en el Desarrollo Regional de Galicia”. Tesis doctoral. Universidade de Santiago de Compostela.
- Gómez, Antonio, 1982. *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica*. Madrid: Alianza.
- González, Fernando Ignacio, 1992. *Estructura económica de Galicia* Editor: Vigo: Espasa-Calpe.
- Labasse, Jean, 1973. *La organización del espacio: elementos de geografía aplicada* Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- _____, 1987. *La organización del espacio: elementos de geografía aplicada* Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Tortella, Gabriel, 1972. *Los Orígenes del Capitalismo en España. Banca, Industria, Ferrocarriles en el siglo XIX*. Madrid: Tecnos.
- Wais, Francisco, 1967. *Historia general de los ferrocarriles españoles (1830-1941)*. Madrid: Editora Nacional.