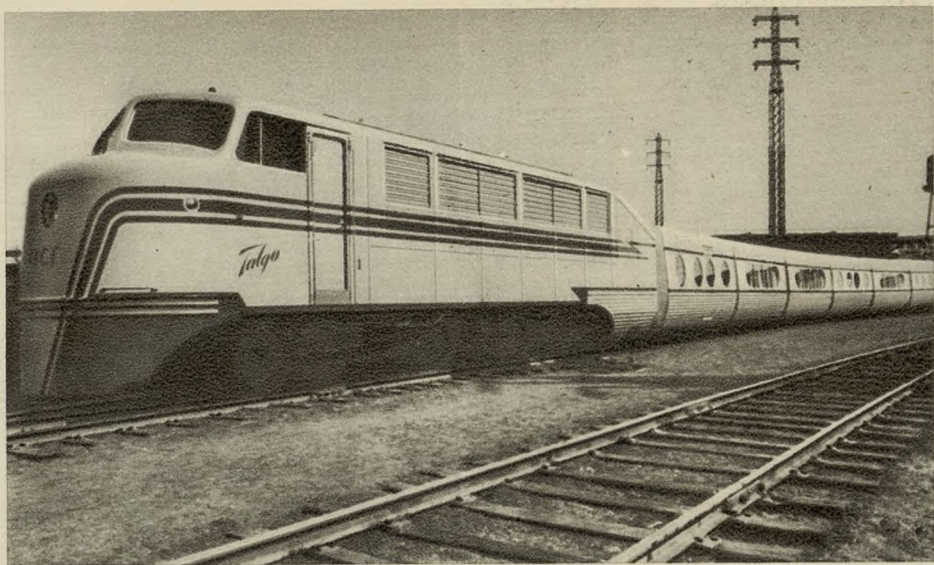


LOS TRAFICOS DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA



El moderno y lujoso tren «Talgo», que presta servicio entre Madrid y Hendaya.



Vagones de un tren puro de ganado descarga su mercancía en una estación.



Desde los centros agrícolas la mercancía va en trenes puros a las zonas de consumo.



Tren puro de material metálico, frenado, para el transporte de abastecimientos.

EN todos los países, la actividad del transporte realizado por el ferrocarril refleja, directamente, la naturaleza e intensidad de la vida económica de la nación, ya que el ferrocarril constituye, en todas partes, el principal sistema de transporte. Más acusadamente se da este hecho en países como España, en donde es muy grande la proporción del transporte que se hace por la vía férrea. Las circunstancias particulares que producen este resultado son la misma configuración del territorio nacional, con acusado relieve orográfico, que si hace difícil el transporte férreo, dificulta también y encarece el de carretera; la distribución de la población y de las zonas productoras en una faja periférica a lo largo de la costa, de gran población densa y rica en recursos, y un centro consumidor, cuyas circunstancias exigen que la mayoría de los transportes hayan de hacerse a distancias medias o largas. Es sabido que el ferrocarril es el medio de transporte propio para las largas distancias. Además, las actuales circunstancias económicas españolas vienen imponiendo un régimen de restricción en los productos de importación, como son los carburantes, cubiertas y otros artículos indispensables para el transporte automóvil, y los propios vehículos en los que ha de realizarse. Todo ello produce el resultado de que, actualmente, los ferrocarriles efectúen en España más del 70 por 100 del tráfico de viajeros y más del 85 por 100 del de mercancías. Se comprende, por lo tanto, que la actividad del tráfico ferroviario sea, como al principio decimos, un reflejo fiel de la vida del país.

En el año de 1949 se han registrado en los ferrocarriles españoles de vía ancha un número total de 110 millones de viajeros transportados. De estos viajeros, el 2,5 por 100 corresponde a primera clase, el 11,6 a segunda y el 85,5 a tercera.

El recorrido en kilómetros, por término medio, de cada viaje efectuado, ha sido en el mismo año, de 66,2 kilómetros; esta cifra es algo superior a la que se obtiene en países europeos de análoga extensión superficial, en razón a las circunstancias de las que hemos hecho mención.

Teniendo en cuenta la cifra de población últimamente censada, que es de 28,6 millones de habitantes, resulta que el español medio efectúa al año 3,85 viajes por ferrocarril. Estos viajes le cuestan 34,40 pesetas, que es el cociente que se obtiene de dividir los ingresos totales por viajero obtenidos por los ferrocarriles en el año 1949, por aquella cifra de población.

El transporte de mercancías que hicieron los ferrocarriles en el último año, alcanzó una cifra total próxima a los 25 millones de toneladas, y el número de vagones cargados en el mismo año, fué de 3 millones. El recorrido medio de las mercancías transportadas, fué de 227 kilómetros, acerca de cuya cifra podríamos dar una explicación parecida a la que se ha dado sobre el recorrido medio de los viajeros.

Un examen detallado de la naturaleza del tráfico de mercancías efectuado, lo podemos hacer examinando las cifras de vagones cargados con cada una de las clases de mercancías, ya que un 70 por 100 del total de los cargues se ha hecho por vagones completos y puede clasificarse por la naturaleza de la mercancía cargada.

Nos encontramos con que el principal de los tráficos de mercancías que desarrolla el ferrocarril en España es el del carbón, del cual se cargaron el 15 por 100 del total de vagones en el pasado año. Esto supone que más del 60 por 100 de la producción carbonífera de España se transporta por ferrocarril.

Siguen en importancia, con cifras de vagones cargados en el año superiores a los 80.000, cada uno de los tráficos de cemento, mineral, materiales de construcción y madera. También estas mercancías son de las que se transportan muy preferentemente en ferrocarril. El cemento, por ejemplo, puede calcularse que se transporta, en más de la mitad de la cifra producida, por vía férrea.

Aparecen después, con cifras de vagones cargados comprendidas entre 70.000 y 80.000, los piensos, la remolacha y los abonos. La remolacha azucarera que se produce en España en cantidad del orden de los 12 millones de quintales al año, se transporta por ferrocarril desde las zonas productoras a las fábricas azucareras, en una proporción de un 70 por 100, aproximadamente. Después del ganado, tanto en vivo y trashumante, como en ganado de abasto y leche, con el que se cargó en total una cifra de 59.000 vagones, aparecen por orden de importancia los cargues correspondientes a los artículos comestibles de mayor producción en España: aceite, patatas, naranjas, cereales y harinas, con cifras de cargues de vagones que descienden desde los 50.000 vagones para el aceite, a los 20.000 para la harina. Cifras también superiores a los 20.000 vagones cargados, se registran en los tráficos de leche y de carbón vegetal. Y siguen, por último, los tráficos de algunas otras mercancías que se producen en España, en menores cantidades y cuyos tráficos, efectuándose también en gran proporción por el ferrocarril, son consecuentemente menores; tales son la sal, con 12.000 vagones cargados; el esparto, con 11.000; el corcho y el azúcar, con 9.000; el vino, con 8.000; el arroz, con 5.000; las legumbres secas, con 4.000, y el pescado, con 3.000.

La preponderancia de la producción agrícola sobre la industrial en España, queda reflejada en estas líneas, si bien hay que aclarar que la natura-

leza de los cargues a que da lugar la producción industrial, hace que ésta no se haga tanto en régimen de vagones completos, a los que corresponde la clasificación por naturalezas de mercancías, reflejada en las cifras que acabamos de dar.

Estos grandes tráficos que hemos indicado, se atienden por el ferrocarril en España, en todos los casos en que ello es posible, con material móvil apropiado, y en régimen de transporte de trenes puros. Se obtiene con ello la mejora posible de las condiciones de transporte y la reducción del tiempo del mismo, resultado que es tan interesante en el transporte de muchas de las mercancías, en especial las de abasto.

Las fotografías que ilustran estas líneas completarán, mejor que lo que pudiéramos decir, la idea de cómo se realizan, prácticamente, los grandes tráficos de viajeros y de mercancías en los ferrocarriles españoles.



«Containers» que utiliza la RENFE para el transporte de ciertas mercancías.