

III BALANCE DEL PLAN DE MODERNIZACION



- Avance de los resultados obtenidos en 1966
- El déficit ha quedado reducido a 980 millones
- Importante proyección social del Plan

COMO complemento de la ya habitual conferencia de Prensa que convoca la Red en la primavera de cada año para dar cuenta de los resultados técnicos del Plan Decenal de Modernización, de las realizaciones, dificultades y proyectos, el pasado día 20 de diciembre se convocó de nuevo a los representantes de la Prensa, Radio y Televisión para ofrecer un avance de las realizaciones del año 1966. Aunque los datos suministrados a los informadores no son definitivos, en lo fundamental responden con exactitud a los resultados obtenidos,

por lo que consideramos sumamente interesante su divulgación para conocimiento de los lectores de VIA LIBRE.

Acompañaban a don Carlos Mendoza el vicepresidente del Consejo, don José María García Lomas; el consejero delegado, don Alfredo Moreno; el director general, don Carlos Roa; los directores adjuntos, don Carlos Inza, don Jaime Badillo y don Alfredo Crespo; el director administrativo, don Alberto Oliart; el director de explotación, don Antonio Carbonell y el subdirector, don Fernando Coca.

INFORME DEL PRESIDENTE

SE refirió don Carlos Mendoza, en primer lugar, al trágico accidente de Villafranca del Campo, expresando el senti-

miento de todos los ferroviarios ante esta desgracia. Expresó que el Plan de Modernización reducirá este tipo de acciden-

tes por las grandes inversiones que se realizan en el programa de seguridad, cuyas cifras iniciales previstas se han duplicado.

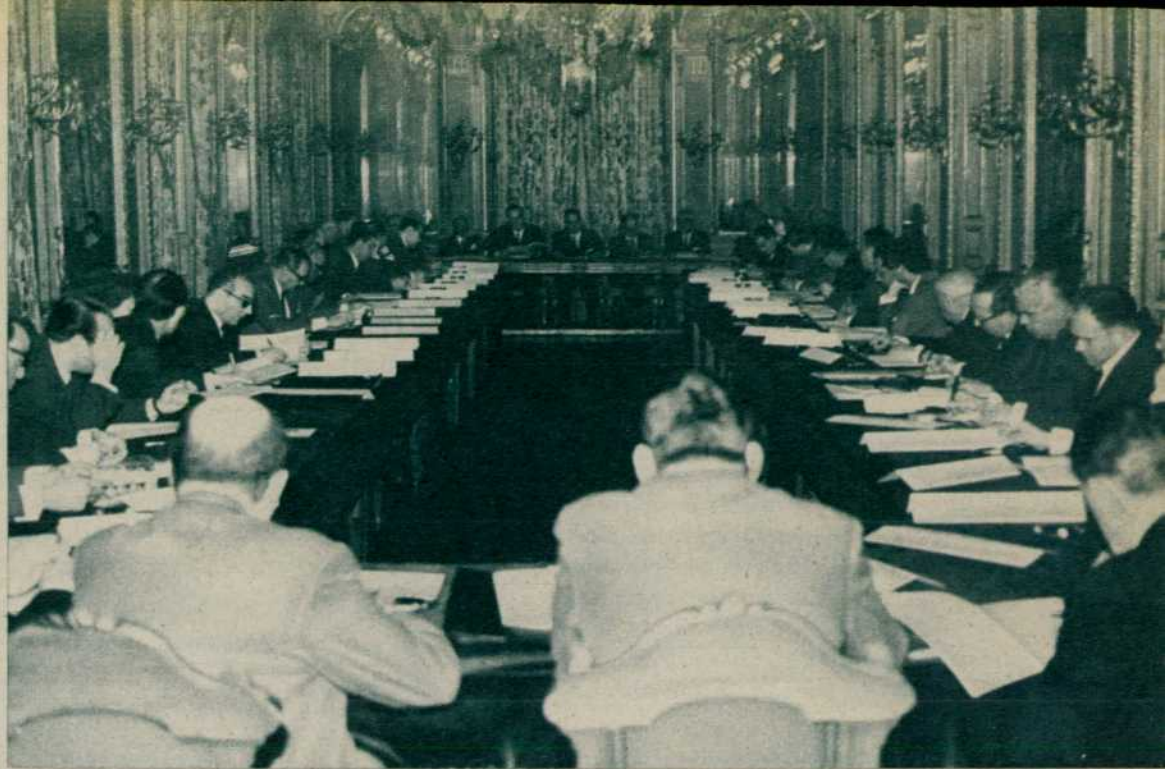
El presidente del Consejo esbozó seguidamente un resumen de la marcha del Plan en su tercer año de vigencia. Hasta el momento se han invertido 65 millones de dólares del préstamo otorgado por el Banco Mundial y se piensa solicitar otros 50 millones para el próximo bienio. Por otra parte hay que actualizar el Plan Decenal aprobado por las Cortes debido a la modificación de los precios. Recalcó el señor Mendoza la importancia de evitar la inflación, enemiga de cualquier plan de desarrollo y a la que contribuyen de manera especial los déficits ferroviarios. Citó los ejemplos de Brasil y Argen-



tina, que ahora estudian con gran interés nuestro Plan Decenal de Modernización.

Los resultados financieros en el pasado año continuaron en la línea prevista de reducción del déficit. Los 14.910 millones previstos como ingresos aumentarán probablemente en otros 790 debido, principalmente, al incremento del tráfico de viajeros, que puede cifrarse en mil millones. En cambio, los ingresos en mercancías serán inferiores a la previsión en unos 990 millones. Ello es debido a la disminución de tres tráficos importantes: el de carburantes, por la puesta en servicio de oleoductos, la crisis del carbón y la menor utilización del mineral de hierro de los yacimientos nacionales por las siderúrgicas.

Respecto a los gastos, previstos en 15.400 millones, serán probablemente de 16.880, con aumento de 1.480 millones. Se debe, en especial, a los gastos de personal, que aumentaron en 1.430 millones. Es de destacar que los gastos de tracción han disminuido gracias a la dieselización y electrificación. En resumen: el déficit que en 1963 era de 3.000 millones de pesetas, ha quedado reducido a 980 millones en 1966. Dicha cantidad hubiera podido ser rebajada en otros 360 millones si el Gobierno hubiera desgravado a la Red el precio de los carburantes, solicitud que se hizo en mayo y que actualmente se encuentra en estudio. Este retraso ha im-



pedido que el déficit se redujera a 620 millones. Por último, don Carlos Mendoza reiteró su confianza de que en 1968

habrá desaparecido el déficit de explotación, y en 1973 la Red se habrá independizado económicamente del Estado.

INFORME DEL DIRECTOR GENERAL

TAMBIEN don Carlos Roa dedicó sus primeras palabras a expresar el hondo pesar que le había producido el accidente de Villafranca y explicó detalladamente las causas del mismo. Hizo hincapié sobre la atención preferente que se está dedicando a la seguridad, no sólo mediante la mejora de las instalaciones, sino por medio de una constante campaña para la prevención de accidentes y la creación de un organismo dedicado a ello. Sus resultados, pese al accidente de Teruel, uno de los más graves registrados por los ferrocarriles españoles, han sido notorios ya en el año 1966. La proporción de accidentes mortales se ha reducido en un 56 por 100 respecto a 1965, y la de heridos en un 70 por 100. Al mismo tiempo, las inversiones previstas en seguridad, cifradas en 1.326 millones, se duplicarán en el tiempo de vigencia del Plan, ampliándose a 2.657 millones.

Indicó después que uno de los objetivos del Plan de Modernización para el año 1967 es el de mejorar el transporte de mercancías mediante la puesta en servicio de trenes directos con el fin de que el plazo de relación entre cualquier punto del territorio sea el de cuarenta y ocho horas. En la actualidad ya hay en servicio cincuenta y un trenes directos, de los que catorce han sido establecidos en 1966. El otro fin perseguido fundamentalmente es el objetivo social enfocado hacia las mejoras salariales, la formación profesional, la atención al problema de la vivienda y

las nuevas medidas y concesiones que, inspiradas en un criterio de máxima comprensión y generosidad, habrán de aplicarse en la reducción de plantillas. A este respecto, anunció que en breve se darán a conocer las nuevas normas para conocimiento del personal.

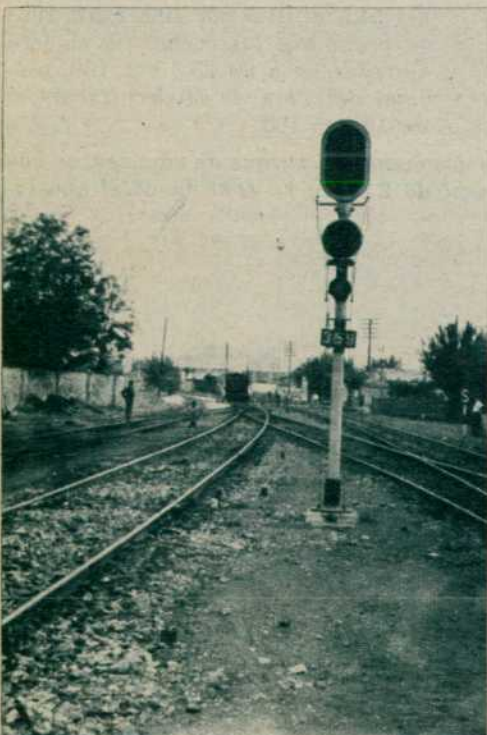
Finalizó el señor Roa indicando que en 1966 había proseguido el intenso trabajo para llevar adelante el Plan de Modernización, cuyas previsiones se habían cumplido especialmente en la mejora del servicio prestado y pese a la competencia del transporte por carretera, a la que había que añadir, como novedad, la de los nuevos oleoductos.

Principales realizaciones en 1966

Han sido las siguientes:

—Se han renovado 447 kilómetros de vía. De ellos, 57 con carril de 45 kilogramos y traviesas de hormigón; 340 con carril de 54 kilogramos y la misma clase de traviesas, y los restantes con traviesas de madera. Con lo realizado anteriormente se tiene ya un total de 5.250 kilómetros de vía renovada, que representa un 34,5 por 100 del total de la vía. En las vías de menor tráfico se ha establecido el sistema denominado "renovación reducida".

Al mismo tiempo, para mantener la vía en condiciones óptimas de seguridad y "confort", se ha iniciado el programa ge-



Las inversiones previstas en seguridad serán duplicadas.

neral de conservación metódica que, en 1967, abarcará 5.000 kilómetros y que continuará hasta extenderse a toda la Red. Para ello se han dado cursillos que abarcan desde los ingenieros superiores a los obreros y especialistas de todos los niveles.

—Se han concluido las importantes mejoras de las estaciones de Irún y Cádiz, se han realizado obras de ampliación en treinta y una y están en desarrollo las ampliaciones de otras quince.

—Han comenzado las obras de infraestructura de la nueva estación de clasificación de Vicálvaro, que será la mayor de España. Se ha iniciado la expropiación de terrenos para la nueva estación de clasificación de Córdoba, cuyo proyecto también ha sido terminado, lo mismo que el de Zaragoza.

—Han proseguido las mejoras en la señalización, bloqueos y enclavamientos. Se encuentra en montaje la instalación de señalización mecánica de entrada en las estaciones con alumbrado eléctrico y enclavamiento mecánico de seguridad en las agujas de los trayectos de Aranjuez-Cuenca y Utiel-Valencia, con un total de veintiocho estaciones. Igualmente se están montando las nuevas estaciones del trayecto Alicante-Alquerías. Han sido contratadas las instalaciones de señalización eléctrica de entrada con enclavamientos mecánicos y circuitos de vía en las de circulación en las treinta y cinco estaciones del trayecto Plasencia-Salamanca-Astorga, y se ha terminado el proyecto correspondiente a las treinta y seis estaciones de la línea Madrid a Valencia de Alcántara.

—Durante 1966 se ha terminado y puesto en servicio el C. T. C. entre Valencia y Sagunto (30 kilómetros y ocho estaciones) como primera fase de la misma instalación en la línea de Valencia-Tarragona. También se ha terminado y puesto en

III BALANCE DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN

servicio el C. T. C. de Asturias en los trayectos de Ujo a Oviedo y Villabona a San Juan de Nieva. Se realizan pruebas en los trayectos de Oviedo a Gijón y León a Ujo.

- Se encuentra en montaje el bloqueo eléctrico automático en vía doble en los trayectos: El Escorial-Avila, Avila-Medina-Venta de Baños y Tolosa-Irún.
- También se realiza el montaje del bloqueo manual (vía única) en las estaciones de Quintanilla a Santander (18), Palencia-Alar (10), Bobadilla-Málaga (5) y en las vías francesa y española de Irún-Hendaya.
- Se pusieron en servicio los enclavamientos eléctricos de Orense, Desierto-Baracaldo y Santurce.
- Se han realizado mejoras de las instalaciones de señalización y adaptación a la tracción eléctrica en las estaciones y trayectos de Quintanilla-Santander (además de la instalación de bloqueo manual antes citada), y Venta de Baños-León (catorce estaciones).
- Ha continuado la instalación de enclavamientos mecánicos, cuyo total desde el principio del Plan asciende a: enclavamientos por cerraduras "Boure", en setenta y siete estaciones; enclavamientos mecánicos de concentración de palancas de mando de agujas y señales en setenta y una

estaciones. También se han renovado doce enclavamientos, igualmente mecánicos.

Automatización y cibernética

Todas las administraciones ferroviarias del mundo están dando pasos positivos en este camino en el que la Red, aunque preocupada por otros problemas más apremiantes, ha conseguido ya algunos avances y se prepara a realizar otros aún mayores. Citaremos especialmente el nuevo Centro de Cálculo, en construcción muy adelantada, donde se montarán las nuevas instalaciones para la reserva electrónica de plazas.

Incremento del material motor y móvil

Durante 1966 se han recibido 115 locomotoras diesel de línea, de ellas ocho de 4.000 CV. que permitirán mejorar extraordinariamente los servicios Madrid-Barcelona y Barcelona-Bilbao.

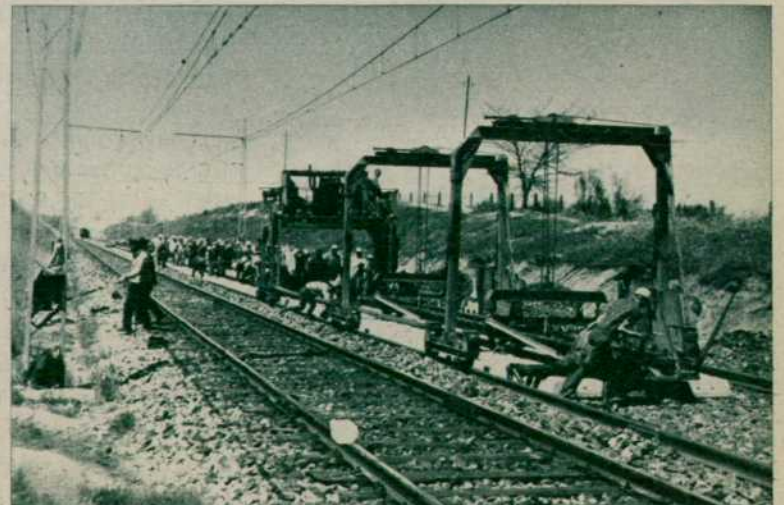
También se ha recibido el siguiente material:

- 8 locomotoras de maniobras de 850 CV.
- 15 trenes automotores diesel TER.
- 8 unidades de tren eléctricas a 3.000 V.
- 15 coches remolques suplementarios para unidades de tren a 3.000 V.
- 43 coches metálicos de cuatro ejes, de ellos 12 de primera clase y 31 de segunda, que unidos a los desgaces efectuados en coches de madera hace que la proporción de coches metálicos del parque hayan pasado de junio de 1965 al mismo mes de 1966 del 54,5 al 61,5 por 100. Para 1968 se prevé que los coches de madera se reduzcan a un 23,3 por 100, y al final del Plan de Modernización, a un 12 por 100.

En cuanto al parque de vagones, se han recibido 2.274 y ha continuado el aparta-



Locomotoras eléctricas que prestan servicio en las líneas del Norte.



Se han renovado 447 kilómetros de vía.

do de los de baja calidad, habiéndose desguazado 4.381.

Racionalización de la explotación

En este capítulo hay que destacar la dieselización de Galicia, con lo que la tracción de vapor ha desaparecido de la séptima Zona. Se han dieselizado también las líneas Valencia-Zaragoza y Calatayud; Valencia-Cuenca y Aranjuez, y se espera llevar a efecto, en los primeros meses del año, la de Valencia a Tarragona. En la región andaluza ha quedado asimismo plenamente dieselizado el triángulo Mérida-Huelva-Sevilla-Mérida y las líneas Baeza-Almería y Granada-Bobadilla. También se ha iniciado la dieselización de la línea Madrid-Zaragoza-Mora, que se completará dentro de este año en unión de la de Zaragoza a Canfranc. Por último, la aportación de trenes TER ha permitido la implantación de nuevos servicios y la sustitución de otros que se realizaban con trenes TAF.

Electrificación

Con la puesta en servicio de la electrificación entre Avila y Venta de Baños y Medina-Segovia, se ha completado la electrificación de las líneas: Madrid-León-Monforte, Madrid-Asturias y Madrid-Santander, así como su enlace en Madrid hasta Córdoba.

Tracción vapor

Se han dado de baja en el parque 789 locomotoras de vapor-carbón, en tanto que se han incrementado en 27 las locomotoras de vapor-fuel. A finales de 1966, el



Saneamiento de trincheras en las obras del ferrocarril Madrid-Burgos.

parque de vapor era de 1.856 locomotoras y se espera que cuando termine este año la tracción vapor-carbón haya sido suprimida.

Talleres

Aspecto muy importante, complemento de las mejoras en otros campos, es el de la construcción y renovación de los talleres de reparación para mantenimiento del nuevo material motor diesel y eléctrico. En esta línea están los trabajos efectuados en el taller central de Villaverde, que será el mejor de Europa en su clase, y los depósitos de Santa Justa y San Jerónimo, en Sevilla; San Luis, en Valencia, y los de Granada, Tarragona y Barcelona-Condal.

También se ha actuado para mejorar los talleres de reparación de vagones que actualmente se conservan totalmente en nuestras instalaciones. Así durante el año pasado se han puesto en marcha los nuevos talleres de vagones de Madrid-Atocha, Valladolid, Aguilas y Villagarcía, y se ha

modificado el de Barcelona-San Andrés.

Complemento de los talleres de reparación de vagones ha sido el utillaje del taller de Barcelona-Clot, que fabrica los muelles que RENFE necesita para sus vehículos, y el comienzo de la construcción de un taller de cojinetes en Valladolid, elementos ambos básicos para mejorar la entidad del rodaje, tan fundamental en la seguridad.

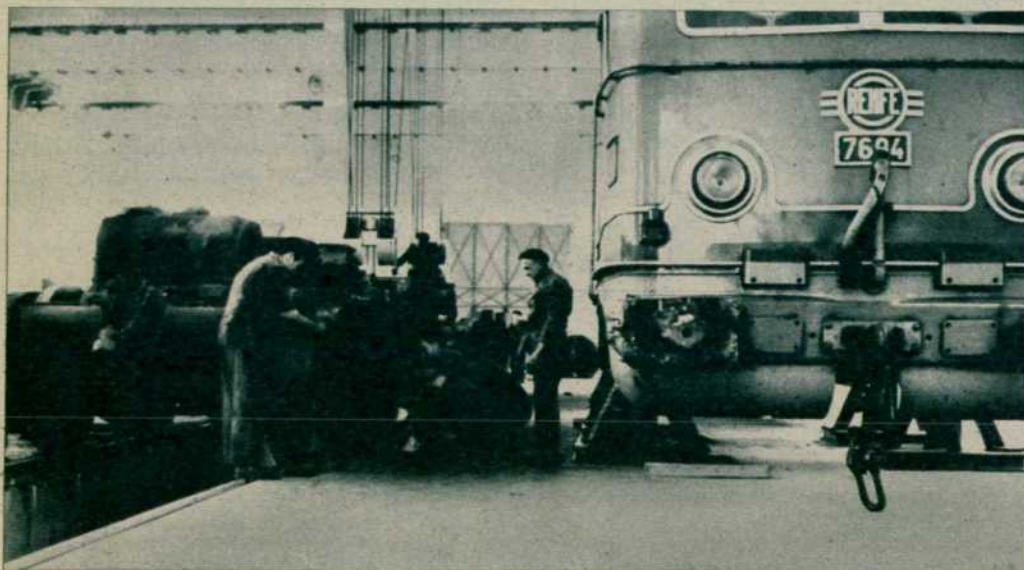
Racionalización de servicios

Paralelamente a la modernización de los servicios se ha venido realizando una política de racionalización de los mismos con la finalidad de eliminar centros o servicios improductivos o mejorar el rendimiento de los existentes. De esta forma, con motivo de la dieselización y electrificación se han cerrado depósitos, reservas, carboneras y aguadas. Se han incrementado los servicios intermitentes en estaciones, así como el cierre o conversión en apeaderos para viajeros de aquellos que no aportaban tráfico.

Otra medida ha sido la supresión o sustitución de trenes de viajeros de la más baja calidad por su anticuado material y escasa ocupación. Para el presente año se programa la eliminación o sustitución por carretera de los trenes repartidores y colectores de mercancías de velocidad más reducida, a fin de mejorar los plazos de transporte.

Mejoras en la regularidad y nuevos servicios

No obstante, las obras de modernización que se están llevando a efecto, con las consiguientes perturbaciones del tráfico, y el incremento del número de circulaciones, se ha producido una apreciable mejora en la regularidad, tanto de trenes



Modernos talleres para el mantenimiento del nuevo material: motor Diesel y eléctrico.

III BALANCE DEL PLAN DE MODERNIZACION

de viajeros como en los de mercancías. Al mismo tiempo, con las electrificaciones y dieselizaciones, aportación de nuevos coches y coches-literas, unidos a la labor realizada en vías, señalización e instalaciones, se ha conseguido la implantación de nuevos servicios: tres nuevos expresos (Irún-Lisboa, Barcelona-Córdoba y Valencia-Port Bou), dos TER (Madrid-Gijón, por Salamanca, y Pamplona-Irún), tres TAF (Madrid-Puertollano, Madrid-Ciudad Real y Badajoz-Sevilla), un automotor (Vigo-Oporto, en el recorrido español), y 124 trenes nuevos en los servicios de cercanías de Bilbao-Portugalete-Santurce y Desierto-San Julián de Musques.

Igualmente se han sustituido cinco servicios de TAF por otros tantos TER; se ha incrementado los coches-literas en veinte nuevos trenes y se ha sustituido la tercera clase en otros diez largos trayectos. A este respecto conviene señalar el desplazamiento de los viajeros hacia las 1.ª y 2.ª clases. En 1962 la 3.ª clase absorbía el 65 por 100 del total; la 2.ª, el 26 por 100, y la 1.ª, el 9 por 100. En 1966, di-

chas proporciones eran del 36 por 100 para la 3.ª; el 52 por 100 para la 2.ª y el 12 por 100 para la 1.ª

Proyectos para 1967

Con la entrada en servicio de las locomotoras Diesel de 4.000 CV. en las relaciones de Madrid a Cataluña y Levante se tiene previsto reducir sensiblemente los tiempos de viaje que, respecto al trayecto Madrid-Mora, serán de una a dos horas, a reserva de las pruebas que se están realizando. En la citada línea de Madrid-Barcelona, se piensa que los actuales expresos 803 y 804 se compongan exclusivamente de coches-camas y coches-literas. También los expresos Costa Brava y 806 mejorarán sus horarios y composiciones, ofreciendo al público de 300 a 400 plazas más diarias entre todos estos trenes. En estos nuevos servicios se estudia una nueva estructuración a base de ir eliminando los trenes llamados "Correos", y sustituirlos por trenes más rápidos en

cuanto a viajeros, y para la correspondencia pública y Prensa por trenes Postales.

En las relaciones de Madrid con el Noroeste y Norte de España se tiene previsto el funcionamiento de locomotoras bitempón que permitirá salvar la diferencia de voltaje en los trayectos Segovia-Medina del Campo y Avila-Venta de Baños, con lo que se puede decir que una misma locomotora irá del principio al fin del trayecto, cambiando solamente el equipo.

En la relación Granada-Valencia, línea de corriente turística, será sustituido el Automotor que actualmente hace el recorrido en el citado trayecto por un moderno TER. Igualmente las relaciones regionales entre las capitales andaluzas serán prestadas por los trenes TAF modernizados.

También continuará la sustitución de los coches de 3.ª clase en los trenes de largo recorrido y continuará la política de implantación de trenes directos de mercancías a razón de dos mensuales para ir completando las relaciones más importantes.

EL FERROCARRIL MADRID-BURGOS Y LOS ENLACES FERROVIARIOS DE MADRID

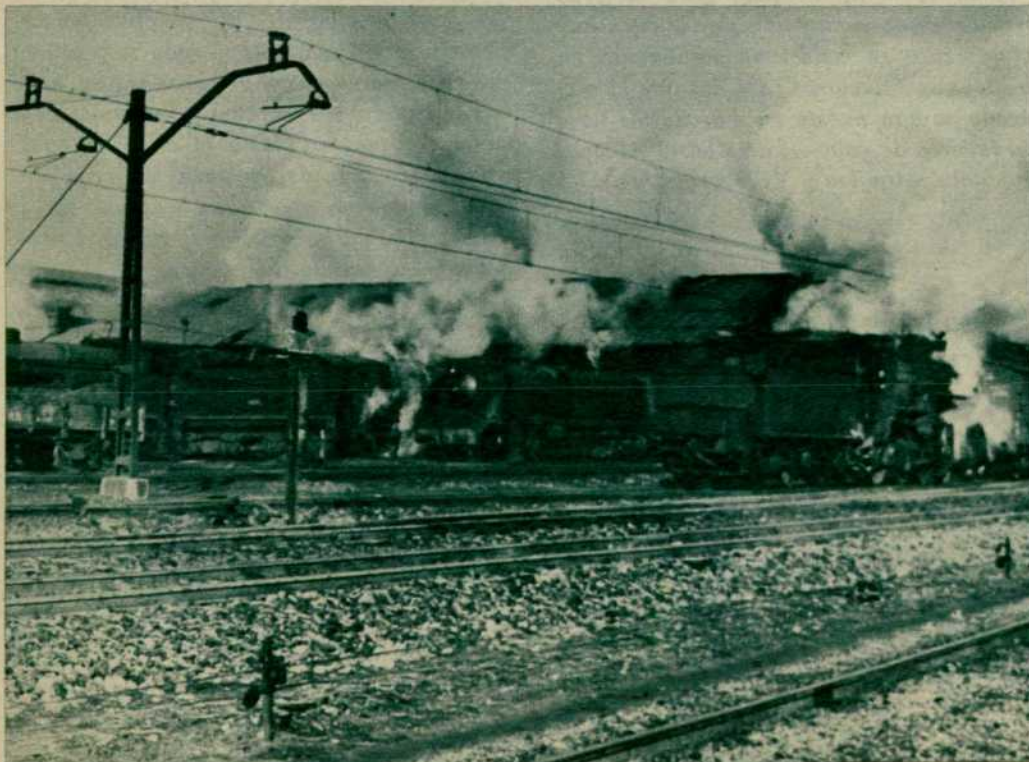
EL Consejero-Delegado, don Alfredo Moreno, informó a continuación sobre la marcha de estas dos importantes obras. La inauguración del Madrid-Burgos está prevista para 1968, lo que permitirá realizar el viaje hasta la frontera en poco más de cinco horas. También se beneficiarán con la nueva línea los trenes de Bilbao. Respecto a los enlaces ferrovia-

rios comenzarán a prestar servicio a mediados del año actual. Primeramente se iniciarán en régimen restringido por el túnel de la Castellana que ayudará a los transportes urbanos en el eje Norte-Sur de Madrid. Y a finales de año prestarán ya un eficaz servicio con las cercanías de Madrid. Como es sabido, el túnel de la Castellana se inicia pasada la estación de Chamartín. Tiene tres apeaderos subterráneos —Nuevos Ministerios, Recoletos y Atocha— y está previsto el enlace con el Metro, para facilitar el acceso de los viajeros. También se proyecta el desplazamiento de la actual estación de Atocha hasta las inmediaciones de las oficinas de la Red de la Ciudad de Barcelona. Recogerá el tráfico de Extremadura, Levante y Andalucía, mientras que la de Chamartín, donde se construye un edificio provisional, constará de veinte vías y será el punto de partida del tráfico hacia el Norte y Noroeste y, probablemente, el del Nordeste; es decir, Cataluña, lo que permitirá descongestionar la estación de Atocha.

Don Alfredo Moreno se extendió en otros detalles sobre tan importantes proyectos, de los que por su trascendencia, VIA LIBRE se ocupará con mayor amplitud en fecha próxima, y concluyó resaltando la cooperación de la RENFE en la solución de los problemas de transportes urbanos y suburbanos de Madrid.

Este es, a grandes rasgos, el resumen de los resultados de 1966, conseguidos una vez más gracias al esfuerzo, vocación profesional y entrega de todo el personal ferroviario.

(Fotos Delapeña y Sanz.)



Antiguo depósito de tracción a vapor de León, clausurado con motivo de la electrificación de las líneas de Castilla.