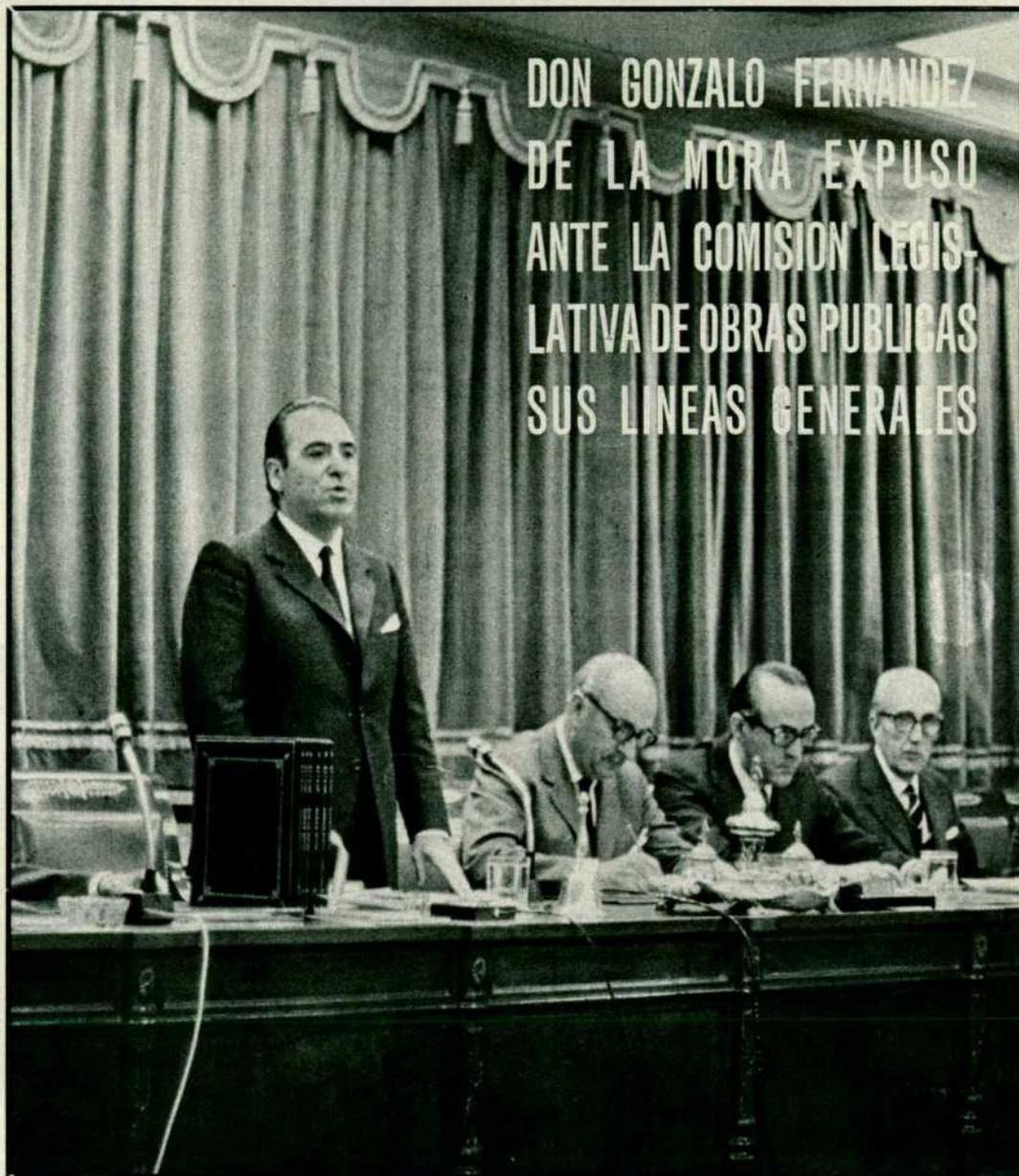


EL PLAN RENFE

72.75 EN LAS CORTES



DON GONZALO FERNANDEZ
DE LA MORA EXPUSO
ANTE LA COMISION LEGIS-
LATIVA DE OBRAS PUBLICAS
SUS LINEAS GENERALES

El pasado 20 de diciembre, el ministro de Obras Públicas, don Gonzalo Fernández de la Mora, presentó ante la Comisión Legislativa de Obras Públicas de las Cortes Españolas el Plan RENFE 72-75, que, como es sabido, supondrá la inversión de 54.000 millones de pesetas en el próximo cuatrienio. En su brillante exposición, el ministro pormenorizó las líneas maestras del citado Plan, que convertirán al ferrocarril, según sus propias palabras, en un elemento cómodo, veloz, concentrado y eficaz, a la altura de la España del desarrollo. Sin perjuicio de que en números sucesivos nos ocupemos más extensamente de las distintas partes de este importante Plan, que será el programa de actuación de la Red durante los próximos años, ofrecemos en el presente número la crónica que publicó el diario «ABC», de Madrid, sobre este importante acontecimiento por creer que recoge perfectamente todos y cada uno de los distintos aspectos del expresado Plan.

MADRID (De nuestro redactor en las Cortes, Herminio Pérez Fernández).—Una vez más, el ministro de Obras Públicas, don Gonzalo Fernández de la Mora, ha sorprendido, profunda y gratamente, a un auditorio, formado en buena parte por expertos, al exponer con profundidad y rigor, con dominio absoluto y con elocuencia brillante un tema eminentemente técnico que, a través de su verbo cálidamente expresivo, alcanzó tonos del más vivo interés. Se trataba del Plan RENFE 1972-75, que el ministro dio a conocer, en sus líneas generales más amplias y en sus pormenores más minuciosos, a los procuradores en Cortes miembros de la Comisión de Obras Públicas, que había sido especialmente convocada con ese fin.

El presidente de la Cámara, don Alejandro Rodríguez de Valcárcel; el vicepresidente, don Carlos Mendoza Jimeno, y el presidente de la Comisión, don Leopoldo Calvo Sotelo, acompañaron al señor Fernández de la Mora en el estrado. La sesión se abrió con unas palabras del señor Rodríguez de Valcárcel, que agradeció la presencia del ministro, felicitó al señor Mendoza por su labor al frente de esta Comisión

en la pasada Legislatura y deseó al señor Calvo Sotelo, que le sustituye, los mayores aciertos.

LA PRIMERA EMPRESA ESPAÑOLA

El ministro inició su disertación subrayando que había querido acudir personalmente a las Cortes para presentar este Plan RENFE 1972-75 porque se trata —dijo— «del programa de acciones más importante de la historia de la Red, que es, sin duda alguna, la primera empresa española, tanto por su valor estimado (cien mil millones de pesetas) como por el número de sus trabajadores (80.000), por su extensión y por su movimiento de viajeros y de mercancías». Afirmó luego que este Plan es realmente un hito dentro de la historia de la red ferroviaria, porque además de rebasar ampliamente los volúmenes de inversión anteriores, supone un replanteamiento de toda nuestra política ferroviaria: en suma, uno de los documentos más importantes producidos por el Ministerio de Obras Públicas, que fue minuciosamente examinado y estudiado por los expertos del Banco Mundial, quienes no sólo lo consideraron uno de

los más rigurosos de cuantos estudios análogos les han sido sometidos, sino que aconsejaron, además, la concesión de un crédito de un volumen como nunca el Banco Mundial ha concedido a una empresa ferroviaria: noventa millones de dólares.

OBJETIVOS

El señor Fernández de la Mora concretó luego así los objetivos perseguidos por este Plan:

1. Preparar los 5.000 kilómetros de la red básica para velocidades máximas de 140 km/h. y 100 km/h. de media.
2. Elevar la comodidad mediante el incremento de los coches-cama y literas, y mejora de las vías, construcción de nuevas estaciones —anunció que dentro de unos años la nueva estación de Chamartín será una de las mejores de Europa— y acondicionamiento de las antiguas, aumento del número de electrotrenes climatizados, expresos y trenes especiales; extensión del servicio del transporte de automóviles de los propios pasajeros y mayor seguridad mediante sistemas de control automático.

3. Puesta en ejecución de planes de cercanías, como el ya iniciado en Barcelona, Madrid, Valencia, Sevilla, Bilbao, San Sebastián y Oviedo, para extender el servicio a las áreas residenciales de las grandes concentraciones demográficas, así como enlaces ferroviarios de los aeropuertos de Prat y Barajas y conexiones con los nuevos núcleos de población. Señaló que sólo en un día se ha logrado en Barcelona transportar a 120.000 pasajeros, con la repercusión de mejora en la fluidez de la carretera.

4. Aumento del tráfico de mercancías, que hoy acusa uno de los porcentajes más bajos del mundo en relación con la carretera; a este respecto se pretende pasar de 11,6 millones de toneladas/kilómetro en 1971 a 14,7 en 1975 mediante el acortamiento de los plazos de entrega, el logro de la máxima fiabilidad y la implantación del plan de contenedores. La participación de la red ferroviaria en el transporte de mercancías —subrayó— es solamente del 25 por 100, estando el 75 por 100 restante confiado a la carretera, lo que supone una enorme infratilitación de una inversión del orden de los 100.000 millones de pesetas; se aspira a pasar, por lo menos, al 30 por 100.

5. Aumento de la productividad en un 10,4 por 100 al año acumulativo; en 1971, el rendimiento por agente es de 300.000 unidades, y pasará a 450.000 en 1975, con un incremento del 50 por 100.

6. Prosecución de la política social mediante revisión de salarios, implantación de incentivos, aceleración de la formación profesional, construcción de viviendas, centros sanitarios, residencias y ampliación de los economatos. La Reglamentación aprobada en 1971 y el nuevo sistema de primas —explicó el ministro— determinan una serie de importantes mejoras salariales: 2.500 millones más sólo para 1971.

7. Renovación tecnológica mediante la generalización de los frenos de aire comprimido, instalación de ejes de ancho variable, acondicionamiento eléctrico de los trenes y supresión del vapor como medio de tracción. Dentro de este objetivo subrayó el ministro que mientras los demás transportes terrestres apenas han sufrido cambios en los últimos treinta años, la renovación del ferrocarril ha sido realmente espectacular y asombrosa: desde las traviesas al tendido de vías, la electrificación hasta los enganches, los frenos, la tracción, el control automático, los trenes articulados, etcétera, que suponen una revolución tecnológica sólo comparable con la sufrida por los transportes aéreos. En este sentido —destacó—, los ferrocarriles españoles no sólo han trabajado intensamente para colocarse a la altura de la nueva tecnología, sino que han logrado situarse a la vanguardia, con innovaciones como los trenes Talgo y como los ejes de ancho variable.

8. Equilibrio financiero: Después de haber obtenido por primera vez 417 millones de margen en la cuenta de explotación en el pasado ejercicio, la RENFE se propone llegar a un resultado total positivo, incluyendo amortizaciones e intereses, en 1975. En este punto, el señor Fernández de la Mora se detuvo especialmente, en una exposición exhaustiva, refiriéndose al nuevo sistema tarifario de mercado y a sus fórmulas polinómicas: a la búsqueda de nuevos ingresos, a la eliminación o readaptación de las líneas no rentables, a la agresividad en la captación de mercancías y viajeros. Al señalar que en este momento están cerrados al tráfico 704 kilómetros de líneas no rentables, existiendo la propuesta de cierre de otros 319 más y el estudio de 479 kilómetros para su racionalización sin supresión, hizo hincapié en que estas cifras son muy inferiores a las análogas de otros países europeos, y especialmente, afirmó que estas medidas se llevan a cabo sólo después de minuciosísimos y largos estudios, en los que se concede audiencia a todas las partes interesadas en el problema.

PROGRAMA DE INVERSIONES

Para obtener todos estos objetivos, la RENFE renovará 5.000 kilómetros de vía, con una in-

SE PREVE UNA INVERSION DE 54.000 MILLONES DE PESETAS QUE PERMITIRA:

- Velocidades máximas de 140 kilómetros en los 5.000 kilómetros de la red básica.
- Elevar la comodidad con la puesta en servicio de nuevos coches y trenes especiales de viajeros.
- Ejecutar los planes de cercanías en las grandes ciudades.
- Aumentar el tráfico de mercancías hasta 14,7 millones de toneladas/km. en 1975.
- Aumentar la productividad.
- Proseguir la política social.
- Llevar adelante la renovación tecnológica.
- Lograr el equilibrio financiero de la Red.

versión de 14.600 millones de pesetas; electrificará 700 kilómetros (1.900 millones); suprimirá casi 1.000 pasos a nivel (2.750 millones); construirá nuevos apartadores y accesos a polos (2.000 millones); adquirirá 54 locomotoras Diesel (1.600 millones), 42 locomotoras eléctricas (1.000 millones), 42 unidades Ter y 42 de Talgo (1.100 millones), 30 automotores (1.050 millones) y 3.000 contenedores. La inversión prevista es de 54.000 millones en un cuatrienio.

Después de destacar que la participación relativa de la RENFE en los presupuestos del Estado disminuye, ya que en el año 1962 era del 6,7 por 100, en 1970 fue del 2,7 por 100 y en 1972 será sólo del 2 por 100, se refirió a la cifra de financiación exterior, que será de 160 millones de dólares en el cuatrienio, de los cuales el Banco Mundial ha aportado ya un primer crédito de 90 millones, a los que se sumarán otros 20 que ya están siendo negociados y otros más que aportarán varios países a través de los Bancos de crédito a la exportación. Señaló también, a este respecto, que el convenio con el Banco Mundial no es sólo la apertura de una cuenta o una operación bancaria

de crédito, sino que es una muestra de confianza en una gestión y en un programa.

PREVISION DE RESULTADOS

Al referirse luego a las previsiones de resultados, se extendió ampliamente en el análisis de los balances de la RENFE, para subrayar que su contabilidad actual no es satisfactoria y que debe tenderse a normalizar esos balances con arreglo a criterios económicamente justos, eliminando de ellos los gastos imputables, que son la incidencia económica y financiera de decisiones públicas o de gobierno, por razones políticas o estratégicas. Consideró esta operación de normalización contable como un problema de justicia y de equidad social y aportó datos numéricos para señalar que, tanto en uno como en otro caso, es decir, si se mantiene el actual sistema contable como si se modifica, siempre que los supuestos utilizados para el Plan no se alteren más que en la medida razonablemente previsible; en el año 1975, la RENFE logrará beneficios no ya en su cuenta de explotación, sino en la totalidad de su balance.

En la última parte de su brillantísima exposición, el ministro de Obras Públicas recordó las tres épocas por las que ha pasado el ferrocarril: la primera o romántica, en la que se le consideraba como la quinta esencia del contacto con la civilización y el progreso y cada localidad deseaba tener su estación; la segunda o de la posguerra, en la que se produjo la explosión del automóvil y del avión, hasta hacer suponer que al ferrocarril iba a ocurrirle lo mismo que a la diligencia, y la tercera etapa, que ahora se inicia, y que es, sin duda, la del renacimiento del ferrocarril, de un ferrocarril rejuvenecido, diferente, es decir, concentrado, especializado y supertecnificado.

UN MAGNIFICO FUTURO

Ampliamente expuso también el señor Fernández de la Mora las razones por las que entiende que el ferrocarril tiene un magnífico futuro: para desplazar una tonelada a lo largo de un kilómetro, el ferrocarril consume la quinta parte de energía que la carretera y la vigésima parte que el avión (menor gasto de divisas, menor contaminación); para introducir 50.000 pasajeros por hora en una ciudad basta una doble vía que ocupa nueve metros de ancho y cuesta 210 millones por kilómetro; mientras para hacer lo mismo por carretera haría falta una autopista de 180 metros de anchura, que cuesta más de 1.000 millones por kilómetro, y por añadidura, los correspondientes aparcamientos urbanos para 38.000 automóviles. Por otra parte, la contaminación producida por los trenes eléctricos es nula frente a la que producen los medios de transporte con motor de explosión; el tren Diesel tiene una contaminación que es un tercio de la del automóvil. Los trenes expresos, con medias superiores a los 100 kilómetros —afirmó—, son más rápidos que el automóvil, y, finalmente, el índice de seguridad del ferrocarril por viajero/kilómetro es 50 veces superior al de carretera: en 1971, frente a nueve viajeros fallecidos en accidente de ferrocarril, han muerto unos 3.700 en la carretera.

El ministro de Obras Públicas terminó su exposición elogiando el gran esfuerzo realizado por los diferentes equipos que se han sucedido al frente de la RENFE. «Ahora —agregó— se trata de continuar este esfuerzo para que una red ferroviaria que hasta hace poco parecía desahuciada en la opinión general, se convierta pronto en orgullo de los españoles, que son sus únicos propietarios y, al mismo tiempo, los destinatarios de sus servicios. Vamos hacia un ferrocarril cómodo, veloz, concentrado y eficaz; es decir, a la altura de la España en desarrollo».

Una larga y clamorosa ovación de todos los asistentes acogió la brillante y documentada exposición del ministro de Obras Públicas, que pasó luego a contestar, con igual minuciosidad y amplitud, varias preguntas que le formularon los procuradores señores Serrats Urquiza (don Salvador), López Majano, Solís Ruiz (don Felipe), Rosón Pérez (don Antonio) y García Ribes.

EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERRO
FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTI
FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCARRIL FUE NOTICIA EL FERROCA

EN TORNO AL ANCHO DE VIA

ES INVIABLE LA INSTALACION DE UN TERCER CARRIL

■ *Don Jaime Badillo, inspector general de la Red, puntualiza en el «ABC» unas afirmaciones de don Emilio Novoa en el mismo periódico.*

La peculiaridad española de tener un ancho de vía férrea distinto al del resto de Europa, con la excepción de Portugal y la Unión Soviética, suscita periódicamente críticas y comentarios en torno a su mayor o menor conveniencia para nuestro país.

La discusión sobre este tema ya es antigua. Pero pocas veces se ha hablado del problema con tanta lucidez como en la ocasión que nos complacemos presentar a nuestros lectores, motivada por la publicación, en el diario «ABC», de Madrid, de un artículo debido a Emilio Novoa, y que se refería a la necesidad de adaptar la vía férrea española al ancho internacional, según propuesta de la Cámara Oficial de Comercio de Gerona.

Las razones de Novoa aludían al escasamente satisfactorio método practicado en la frontera con Francia para el tránsito ferroviario, ya que «implica pérdida de tiempo para realizarla, aparte de que no es perfecta, atendida la seguridad», y de que los servicios franceses no aceptan responsabilidad alguna respecto a los trenes que España pone en servicio con destino a otros países. Se impone, pues —según Emilio Novoa—, rectificar el criterio de interconexión ferroviaria fronteriza, a la vista de las nuevas e importantes financiaciones para los servicios públicos que exigen los planes de desarrollo.

Este artículo originó una puntualización firmada por Jaime Badillo, director adjunto de la Red, aparecida en el mismo periódico, y que insertamos en su totalidad sin más comentarios, pues sitúa en su justo medio técnico y lógico el debatido tema.

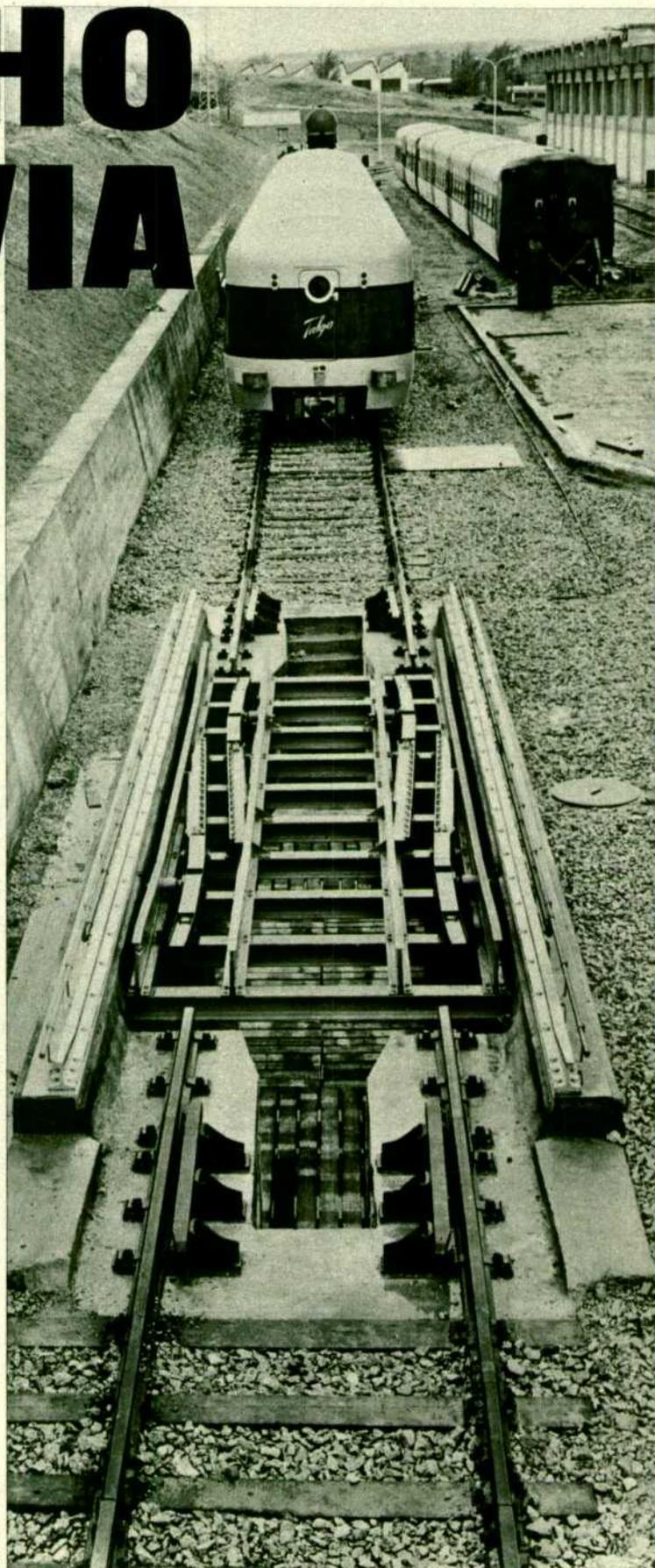
“EL ANCHO DE VIA ESPAÑOL

El pasado día 3, «ABC» publicó un artículo firmado por don Emilio Novoa, en el que se pide la adaptación de la vía férrea española al ancho internacional. Dicho artículo merece algunas precisiones, que me voy a permitir señalar sin más mérito que mi amor por el ferrocarril, al que he dedicado mi vida, treinta años en RENFE y quince en la cátedra de Ferrocarriles de la Escuela de Ingenieros de Caminos.

Dice el señor Novoa que “no es satisfactorio el método practicado en la frontera con Francia para el tránsito ferroviario”. Para el articulista, tal operación implica pérdida de tiempo para realizarla y falta de seguridad. Afortunadamente, no sucede lo que denuncia el señor Novoa. El tren catalán Talgo, por ejemplo,

pasa sin detenerse y en sólo cinco minutos del ancho de vía español —1.668 milímetros— al ancho francés —1.435 milímetros (no 1.440, como se indica en el artículo)—. Este escaso tiempo de cinco minutos aún podría reducirse más, pero no es necesario, ya que las mismas operaciones fronterizas requieren esta corta pausa. En cuanto a la falta de seguridad de que habla el señor Novoa, la prueba es más evidente: en los casi tres años que lleva funcionando el sistema no se ha producido el más leve incidente.

Afirma el señor Novoa que Francia “no acepta responsabilidad alguna a los trenes que España pone en servicio con destino a otros países”. Muy al contrario. La administración ferroviaria francesa ha aprobado, en



ARPE

Dispositivo del cambio de ancho de rodadura que utiliza el Talgo Barcelona-Ginebra.