

# MONREAL Y SILVA MUÑOZ INFORMARON A LAS CORTES



# «CHEQUEO» A LA RENFE

● A las once y cuarto de la mañana del día 13 de marzo se reunieron las comisiones de Presupuestos y Obras Públicas de las Cortes Españolas, convocadas para recibir el informe que, sobre la labor desarrollada por la Renfe en los últimos años y sus perspectivas futuras, iban a ofrecerles los ministros de Hacienda, don Alberto Monreal Luque, y de Obras Públicas, don Federico Silva Muñoz.

**S**E inició la reunión con unas palabras del presidente de la Cámara legislativa, don Alejandro Rodríguez de Valcárcel, quien dijo que, institucionalizados ya estos encuentros de los ministros del Gobierno con los procuradores, sus frases iban a ser de pura cortesía. Señaló que los señores Silva Muñoz y Monreal Luque acudían a hablar de un tema monográfico, la Renfe, y que, en futura ocasión, cada uno de ellos volverá a reunirse con los procuradores para hablar de la política general de sus Departamentos.

Con los ministros y el presidente de las Cortes se situaron en la tribuna presidencial el presidente, vicepresidente y secretario de la Comisión de Obras Públicas, señores Mendoza Gimeno, García Ribes y Bau Carpi, respectivamente, y los subsecretarios de Hacienda y Obras Públicas, señores Sáenz de Vicuña y Ollero. En otras tribunas figuraban el director general de Transportes Terrestres, don Jesús Santos Rein, y otros altos cargos de ambos Departamentos.

## INTERVENCIÓN DEL MINISTRO DE HACIENDA

El primero en hacer uso de la palabra fue el ministro de Hacienda, que pronunció el siguiente discurso:

«Señores procuradores: Nos es muy grato, tanto al ministro de Obras Públicas como a mí, comparecer ante ustedes con el fin de exponerles, sucintamente, pero con la mayor claridad posible, la labor desarrollada por Renfe durante estos últimos años y sus perspectivas futuras, así como su evolución financiera a partir del plan de modernización y su situación actual. Mi presencia aquí, junto con la del señor Silva Muñoz, se debe a la consideración del aspecto financiero y al deseo de escuchar las opiniones de ustedes sobre un posible proyecto de ley a que aludiré posteriormente.

Si los señores procuradores nos lo permiten, yo me limitaré a hacer referencia a la evolución financiera de Renfe y su conexión con los presupuestos generales del Estado, y el ministro de Obras Públicas, con las brillantes cualidades expositivas que le caracterizan, les expondrá las principales realizaciones de la Red.

### ● OBJETIVOS AMBICIOSOS

Como ustedes saben, por ley de 26 de diciembre de 1964, se aprobó el plan de modernización de Renfe, que abarcaba un período de diez años.

Sin entrar en el detalle de los objetivos técnicos, sociales y económicos, puesto que voy a ceñirme a sus aspectos financieros, quiero señalarles que, con él, se perseguía llegar a conseguir una red moderna, adecuada a los transportes de hoy, flexible en cuanto a su gestión y económicamente rentable.

Los objetivos eran ambiciosos, y, en consecuencia, iban a requerir un considerable esfuerzo financiero.

En el plan se expresaba, de una forma detallada, las inversiones a realizar; se evaluaban, asimismo, las previsiones de ingresos y gastos durante los diez años que abarcaba el plan, y, en consecuencia, se exponían los resultados financieros durante dicho período.

Se preveía una eliminación de los déficit, a través de fases sucesivas, a medida que las inversiones fuesen permitiendo realizar los ajustes previstos en la explotación ferroviaria, hasta lograr hacer de Renfe una empresa rentable.

### ● ETAPAS

En una primera etapa, que abarcaba desde la iniciación del plan hasta el año 1967, estaba prevista una paulatina disminución del déficit de explotación, para llegar, en este último año, a una nivelación entre los ingresos y gastos de la explotación en sentido estricto, es decir, excluyendo amortizaciones e intereses. Una segunda etapa, que habría de culminar en el año 1971, permiti-

ría obtener unos excedentes de ingresos, sobre los gastos de explotación, que harían posible que Renfe soportase los intereses y la amortización industrial, estando prevista, para dicho año, 1971, la obtención de un remanente de 290 millones de pesetas. Durante la tercera etapa, que abarcaba desde este último año hasta 1973, este beneficio neto iría aumentando paulatinamente.

Ciertamente, el camino por recorrer hasta lograr la autosuficiencia económica de Renfe era largo y difícil; requería un considerable esfuerzo y el cumplimiento de una serie de circunstancias, algunas de las cuales no estaban de una forma plena en manos de los gestores del plan, como son, por ejemplo, la subida de tarifas o la política de salarios.

El plan de modernización preveía, de un lado, un aumento de los ingresos de explotación, y, de otro, una reducción de ciertos costes.

En favor del aumento de ingresos jugaba la previsión del crecimiento del tráfico y las subidas de tarifas establecidas en el plan, compensadas siempre éstas con un mejor servicio para el usuario del ferrocarril.

Por lo que hace a los gastos de explotación, que habían de mantenerse prácticamente constantes en su conjunto, iban a sufrir un cambio sustancial en su estructura, ya que, si bien algunos costes sufrirían una elevación como consecuencia de las inversiones a realizar, otros iban a reducirse considerablemente, tales como los costes de personal, mediante la reducción de la plantilla de agentes de 119.815 a 90.400, o a través del cierre de líneas antieconómicas o su sustitución por servicios de carretera. Todo ello iba ligado a una adecuada contabilización de las amortizaciones técnicas y de las cargas financieras, así como a la compensación de otras obligaciones impuestas por la Administración.

Para tener idea de cuál era la magnitud del esfuerzo que se exigía, basta mencionar que las inversiones previstas durante el decenio 1964-73 se cifraban en 62.000 millones de pesetas, de los cuales 36.050 constituirían aportaciones con cargo a los presupuestos del Estado (tanto para nuevas inversiones como para amortización industrial) y 12.240 millones procederían de créditos del exterior. El resto hasta los 62.000 millones de pesetas sería cubierto con los beneficios de Renfe. Como es sabido, el plan de modernización contó desde el primer momento con el apoyo del Banco Mundial, con el que hasta la fecha se han concertado préstamos por un importe de 115 millones de dólares, estando actualmente en trámite otro nuevo préstamo por valor de 50 a 60 millones de dólares.

Por otro lado, y con independencia de lo anterior, el Estado venía obligado a consignar en sus presupuestos las partidas necesarias para hacer frente a los déficit de explotación de Renfe previstos en el plan de modernización.

### ● REALIDADES

Veamos, ahora, cuáles han sido los resultados reales logrados por Renfe en el plano financiero.

En los años 1964 y 1965, los déficit registrados coincidieron, sensiblemente, con las previsiones establecidas en el plan de modernización. Hubo desviaciones en el capítulo de gastos con respecto a los previstos, pero estos mayores gastos fueron compensados por los aumentos que tuvieron lugar en los ingresos, que fueron superiores a los programados.

En 1966, los resultados de la cuenta de explotación se apartan ya de las previsiones en 200 millones de pesetas. Varias son las causas de esa desviación, según se expresa en las memorias de Renfe. La primera de ellas reside en el hecho de estar las inversiones evaluadas a precios constantes, y producirse una coyuntura económica de signo alcista, que, iniciada a finales de 1964, produjo, en 1966, una diferencia apreciable entre los precios implícitos en los cálculos del plan y los precios reales. Por otro lado, en 1965, tuvo lugar un aumento de las retribuciones de personal de

- El plan decenal de modernización debe revisarse
- Un reajuste bienal corregirá mejor los defectos de una planificación a largo plazo
- En 1970 habrá una diferencia de 5.300 millones de pesetas sobre las previsiones
- El Estado anticipó 7.768 millones, de 1967 a 1969, y se adeudan a Renfe otros 5.170 millones

Renfe, que supuso 1.200 millones de pesetas por encima de lo previsto en el plan de modernización. Si este aumento no se reflejó en otro paralelo del déficit en ese año fue porque quedó absorbido, como ya hemos dicho, por el incremento de los ingresos, principalmente los derivados del transporte de viajeros. Pero, en 1966, los ingresos procedentes del tráfico de mercancías disminuyeron sensiblemente. Las causas anteriores dieron lugar a que, en dicho año, se produjese un déficit de 3.780 millones de pesetas, frente a los 2.960 millones previstos en el plan de modernización.

### ● REVISIÓN

Como consecuencia de la situación que acabo de describir, en 1967 se decide efectuar una revisión del plan de modernización en la que se corrigen las previsiones de costes, especialmente las relativas al capítulo personal, cuyos gastos anuales aumentan en cerca de 3.000 millones con respecto a las primitivas cifras del plan de modernización. Al mismo tiempo, en la revisión se prevé una fuerte elevación de los ingresos de explotación, especialmente en transporte de viajeros.

Como resultado de estas nuevas previsiones de ingresos y gastos, la primera etapa, en la que había de conseguirse la nivelación en la cuenta de explotación (excluyendo amortización e intereses), se dilata en un año; es decir, no tendría lugar hasta 1968, y, para el año 1970, se preveía un resultado neto positivo de 620 millones de pesetas, deducidos ya los intereses y la amortización a cargo de Renfe.

La revisión del plan de modernización repercutía, naturalmente, en una mayor demanda de ayuda del Estado, que se iba a traducir en un aumento de 6.360 millones en la dotación para nuevas inversiones sobre las previstas en el primitivo plan. En consecuencia, la aportación total del Estado para este fin, durante el decenio, se cifraba en 42.410 millones de pesetas. Aparte de esto, el Estado asumía nuevas cargas:

como la amortización y pagos de intereses de obligaciones emitidas por Renfe, la exención del impuesto sobre el gas-oil consumido por la Red y el mantenimiento del llamado canon de coincidencia a favor de Renfe.

#### ● DESVIACIONES

Pese a que la revisión del plan de modernización tiene lugar en julio de 1967, lo cierto es que en este mismo año vuelve a producirse una desviación, con respecto a las previsiones, del orden de 1.300 millones de pesetas. En ello influyeron distintas causas, entre las que cabe señalar el estancamiento de los ingresos derivados del transporte de viajeros, así como la congelación de tarifas, ya que los aumentos, cuya implantación estaba programada para primeros de enero de 1967, no tuvieron lugar hasta el primero de septiembre de dicho año y en una proporción bastante inferior a la prevista.

En el año 1968, la desviación, con respecto a las cifras del plan de modernización, se eleva a 3.900 millones de pesetas. Continúan prácticamente estancados los ingresos, tanto por transporte de mercancías como por transporte de viajeros, debido a la recesión económica de dicho año, pero se producen nuevos aumentos con respecto a los previstos, tanto en el capítulo de personal como en el capítulo de materiales. La devaluación de la peseta, que tuvo lugar a finales del año 1967, influyó lógicamente en estos resultados, así como también en el volumen de la inversión real efectuada por Renfe, que condicionaba el logro del objetivo de la autosuficiencia financiera.

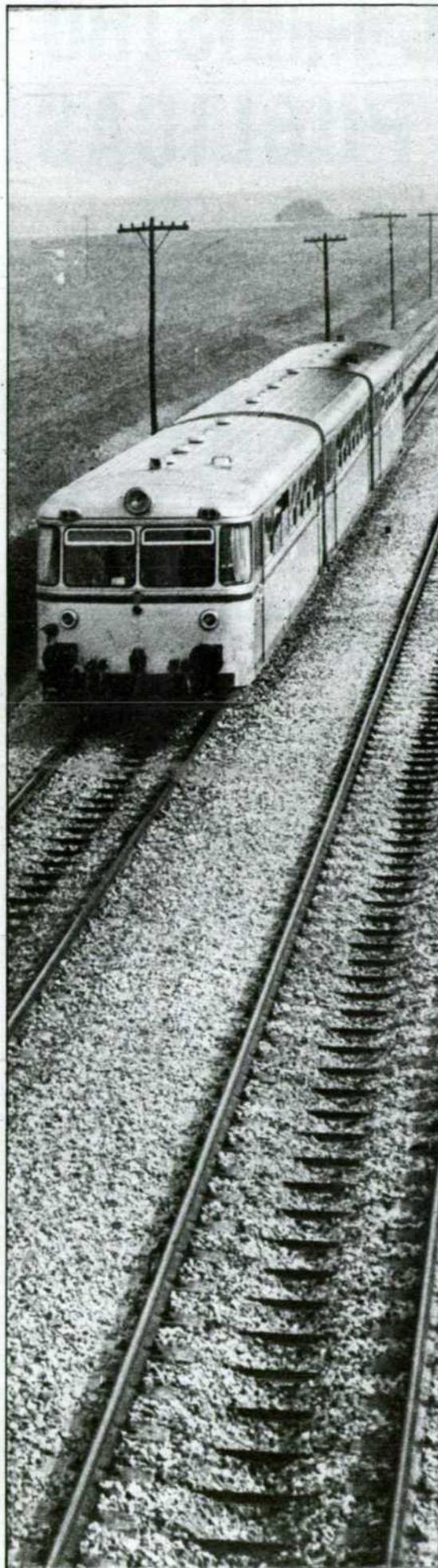
Los datos provisionales para el año 1969 reflejan un déficit que excede en 4.500 millones de pesetas al previsto en el plan de modernización. No obstante, el déficit real de este año fue inferior al de 1968 en 1.200 millones de pesetas, debido especialmente a la reducción lograda en los gastos de explotación. Para 1970, el presupuesto de Renfe prevé una nueva reducción, en el déficit de explotación, con respecto al año anterior, de otros 500 millones de pesetas; sin embargo, la desviación, respecto a las previsiones del plan de modernización, ascenderá a 5.300 millones de pesetas.

#### ● DEFICIT

Los señores procuradores conocen el hecho de que las subvenciones que el Estado viene consignando en sus presupuestos generales para cubrir el déficit de explotación lo son en la cuantía prevista en la ley por la que se aprobó el plan de modernización. Sin embargo, la discrepancia entre estas subvenciones consignadas en los presupuestos y la realidad de Renfe, llevó a la necesidad de que el Gobierno autorizase la concesión de anticipos de Tesorería para cubrir la diferencia no recogida en el presupuesto, dada la obligatoriedad establecida por las disposiciones legales, que rigen Renfe de que el Estado asuma su déficit de explotación. Estos anticipos corresponden a los déficit que tuvieron lugar en los años 1967, 1968 y 1969 y ascendieron a 7.768 millones de pesetas, quedando pendiente a favor de Renfe un importe de 3.295 millones. Por otra parte, no habiéndose iniciado aún el funcionamiento de la Mutualidad para la Seguridad Social de los trabajadores ferroviarios, creada en el año 1967, las prestaciones de dicha Mutualidad, que siendo, legalmente, a cargo del Estado fueron suplidas por Renfe, ascendieron a 1.875 millones para los tres ejercicios indicados. En consecuencia, las cantidades pendientes de abono a la Renfe ascienden todavía a un total de 5.170 millones.

Al hacerme cargo de la cartera de Hacienda me he encontrado, por tanto, con una situación en la que el total de créditos anticipados para los años 1967 a 1969 asciende a un total de 7.768 millones de pesetas, más otros 5.710 millones que todavía se adeudan a Renfe, situación que, entiendo, es preciso regularizar.

De aquí que estimemos que, para que



estas desviaciones no se sigan produciendo, en el futuro, en la forma en que hasta ahora han tenido lugar, es preciso dar al plan de modernización una mayor flexibilidad que permita una adecuación de las cifras previstas con las consignadas en el presupuesto.

#### ● PROYECTO DE LEY

Por todo ello, el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Hacienda se proponen someter a la consideración del Gobierno para su posterior envío a las Cortes, si ustedes lo estiman oportuno, un proyecto de ley en el que se recogerían, fundamentalmente, los puntos siguientes: en primer término, una actualización del plan de modernización. Esta actualización correría, no obstante, el riesgo de producir, en el futuro, nuevas desviaciones si se persiste en el criterio de predecir, de un modo rígido, los resultados de explotación de Renfe para un largo período. Por ello consideramos que lo más idóneo es que, por lo que se refiere a la cuenta de explotación exclusivamente, estas revisiones tengan lugar de una manera periódica, coincidiendo con la elaboración de los presupuestos, al objeto de que éstos recojan, en su caso, de una forma lo más realista posible dichos resultados, con el fin de que la Comisión de Presupuestos pueda examinar con todo rigor la labor y gestión realizada por Renfe. De otra forma, la Comisión aprobará unos gastos que podrán estar contenidos en un plan, pero no son los que van a producirse ni los que luego, realmente, ha de sufragar el Estado.

Por otra parte, pretendemos llevar a dicha ley, al objeto de formalizar la situación de Renfe, una autorización para que en la cuenta general del Estado pueda incluirse una liquidación adicional por el importe de los déficit realmente producidos durante los años 1967 a 1969, ambos inclusive, para los cuales se han concedido ya anticipos del Tesoro.

#### ● CLARIDAD E INFORMACION

Señores procuradores: Apenas hace dos meses, cuando tuve el honor de dirigirme por primera vez al Pleno de las Cortes, hice la firme promesa de que ninguna parcela de ingresos o gastos públicos dejaría de tener la garantía de vuestra mirada. Acudo, aquí, en cumplimiento de aquella promesa, para traeros, junto a la escueta claridad de las cifras, la información necesaria para juzgarlas.

Creo, sin embargo, que es importante extraer una conclusión de estos datos. Está claro que el presupuesto no debe ser, como alguien ha dicho, el marco cifrado de todas las tradiciones e inercias de la sociedad. Nuestro tiempo exige que sea, por el contrario, ambiciosamente, la expresión de una concepción política, sistemática y coherente de la intervención del Estado en la economía.

En un momento en que la problemática de la asignación y utilización racional de los recursos ha penetrado, profundamente, en el campo del sector público y en que la empresa pública constituye una figura clave de nuestro universo socio-económico, resulta obligado, y así lo he apuntado ya ante estas Cortes, un perfeccionamiento, de nuestras técnicas presupuestarias, paralelo a la evolución política, económica y social de los últimos años. Ello reclama una reafirmación vigorosa del principio de universalidad presupuestaria no sólo como consecuencia lógica del de competencia del poder legislativo, sino como una exigencia de la política financiera contemporánea.

Tengo la absoluta seguridad de que, a través de la íntima colaboración, que espero que la Comisión de Presupuestos preste a mi Departamento, lograremos llevar, juntos, a feliz término la tarea integradora del presupuesto del Estado al servicio de los altos intereses de la política financiera española.

Muchas gracias.»

# INFORME DEL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

- 2.801 KILOMETROS RENOVADOS Y 4.510,9 ELECTRIFICADOS
- REDUCCION A 88.216 AGENTES SOBRE 119.000 EN 1965
- DE UNA VELOCIDAD MAXIMA DE 100 KILOMETROS HORA A 120
- MULTIPLICACION PROXIMA DE LOS CONTAINERS

**T**ERMINADA la intervención del ministro de Hacienda, señor Monreal Luque, el presidente de las Cortes, señor Rodríguez de Valcárcel, concedió la palabra al ministro de Obras Públicas, don Federico Silva Muñoz, quien se expresó en los términos siguientes:

«Dentro del criterio general seguido por el ministro de Obras Públicas en los últimos años de dar una amplia información de sus realizaciones e inversiones a la nación, la Renfe, en atención a su carácter autónomo, legalmente definido, y a la especialidad y volumen de sus inversiones en el cuadro general de los organismos dependientes de mi Departamento, estableció la costumbre de informar del resultado de sus ejercicios.

Cinco años de gestión al frente del Ministerio de Obras Públicas; un ejercicio completo de gestión y dos años en total de todo el equipo directivo actual de la Renfe; el fin del decenio de los sesenta en que se gestó, promulgó y cumplió en buena parte el plan decenal de modernización, y, finalmente, la presencia en el Ministerio de Hacienda del nuevo ministro, don Alberto Monreal Luque, con su acusadísima personalidad y su conocimiento de los problemas financieros de Renfe, ofrecen una oportunidad de comparecer a los titulares de los Departamentos de Hacienda y Obras Públicas ante las Cortes Españolas para ofrecerles un informe global de nuestra entidad ferroviaria en los términos que el propio ministro de Hacienda ha señalado, situado fundamentalmente en el pasado ejercicio de 1965, sin perjuicio de las necesarias referencias a los años precedentes y al futuro de nuestros ferrocarriles.

## ● ESTRECHA COORDINACION

Quisiéramos que este informe fuera, de una parte, expresión de nuestra voluntad de continuar una estrecha colaboración con las Cortes Españolas, en este caso con las comisiones de Presupuestos y Obras Públicas, materializada no sólo en el proceso de elaboración de las leyes, cuya competencia corresponde a nuestros Departamentos, sino también en la cooperación fiscalizadora de los servicios derivados de la gestión encomendada a los mismos; de esta manera, la nación entera, que las Cortes representan, puede tener cumplida información, conciencia del esfuerzo realizado, orientarnos sobre lo que debemos corregir o rectificar, y alentar, en su caso, a tantos hombres anónimos y beneméritos que trabajan en y para los ferrocarriles españoles. De otra parte, quisiéramos que este informe fuera un modesto pero sincero exponente de un propósito cumplido, trabajar en estrecha coordinación, concretada en el caso de Renfe, por nuestros ministerios, que comparten el honor y la responsabilidad de la gestión de los ferrocarriles. Y, finalmente, quisiéramos que esta información tuviera suficiente expresividad para hacer llegar a todos los señores procuradores y a España entera el deseo y el esfuerzo que venimos realizando por capitalizar al país dotándole de las infraestructuras que cada día más acuciantemente precisa, en la misma medida que el desarrollo eleva su renta «per capita» y abre sus ojos al horizonte de la esperanza de una mejora ininterrumpida de su nivel de vida.

Como continuación de lo que el ministro de Hacienda ha dicho, deseo centrar la parte que de este informe corresponde en los aspectos físicos de construcción y modernización de los ferrocarriles y en su explotación.

## ● LOS PROBLEMAS

La resonancia de los problemas ferroviarios siempre ha sido muy grande en España. Dije en alguna ocasión que la Renfe está a la intemperie en sus elementos físicos y también en el enjuiciamiento y comentarios de su gestión. Sus usuarios son prácticamente todos los españoles, y sus agentes en este momento más de 80.000 españoles; la Renfe asume el transporte de las mercancías vitales para el desarrollo del país, transporta la correspondencia, promueve el desarrollo de las ciudades o comarcas donde se abre paso o moderniza o amplía sus servicios. No es, pues, extraño que con tan honda repercusión en la vida del país sus problemas no sean ajenos a los españoles. Mas creo conveniente subrayar que con pocos medios se ha hecho mucho; que el volumen de todos sus elementos adquiere dimensiones colosales en su métrica económica, convirtiéndolo a la Renfe destacadísimo en la primera empresa del país.

Porque es empresa, ya que según el artículo 4.º de su Estatuto no está sujeta a las leyes de la Administración y Contabilidad del Estado ni a la de entidades estatales autónomas, sino que actúa en régimen de empresa mercantil, con sujeción al decreto-ley de 19 de julio de 1962. Sin embargo, no es formalmente una sociedad anónima ni puede en ningún caso desvincularse de los fines públicos para que fue creada la Renfe en 1941, en su primordial carácter de gestora del servicio público más tradicional y paradigmático, lo que repercute en el enjuiciamiento de toda su gestión y singularmente en los aspectos social y económico.

La red ferroviaria española se construyó en poco tiempo, si se compara con las grandes dificultades que hubo que vencer para ello, pero es evidente que su trazado, condicionado por muchos factores, no fue el más conveniente; la inversión de capital inicial fue escasa, y las inversiones para la renovación y mantenimiento, también bastante precarias; por eso no es de extrañar que el problema ferroviario llenase muchas hojas de la historia de España de nuestro siglo. La situación de las compañías concesionarias en 1936 era muy precaria, e insostenible después de nuestra Guerra de Liberación, debido a los daños producidos en sus instalaciones. La labor de Renfe, por ello, se concreta en la primera época a reconstruir la red y llegar a un nivel de servicio similar al de la preguerra. De otra parte, la densidad del tráfico medio en España es todavía hoy, por viajero/kilómetro, de 864.000, y por tonelada/kilómetro, de 630.000; mientras que en Francia es de 1.244.000 y 1.756.000, respectivamente, y en Italia, de 1.829.000 y 1.123.000.

Cumplida esta etapa, intenta progresar acomodándose a las necesidades de la demanda de viajeros y mercancías, siempre con una notable limitación en los techos de inversiones. Yo quisiera por ello rendir un homenaje y destacar el

recuerdo de tantos hombres beneméritos de nuestros ferrocarriles que hubieron de trabajar con denuedo para conseguir estos objetivos. Así llegamos a la época del plan decenal de modernización. Sobre él ya ha hablado el ministro de Hacienda. Por mi parte, y desde el ángulo específico de mi informe, quisiera subrayar, ratificando las palabras del ministro de Hacienda, que una planificación, por perfecta que sea y a tan largo plazo, no es posible que pueda acomodarse con la exactitud deseada a sus previsiones; quiero recordar a este respecto, como ante el Pleno de las Cortes Españolas manifesté, que los planes a largo plazo tienen el riesgo de la utopía, lo mismo que la ejecución sin una clara visión del futuro es puro activismo; por consiguiente, entiendo que un reajuste bienal, conforme a la técnica presupuestaria del Estado, es un buen procedimiento, que corrige los defectos de planificaciones a largo plazo.

## ● BALANCE

Mas ¿qué ha hecho la Renfe en orden a sus realizaciones físicas?

1.º **RENOVACION DE VIAS.**—En 1969 se han renovado 530 kilómetros de vía, y desde 1964, 2.801 kilómetros. Quisiera destacar, entre los tramos afectados por esa importantísima renovación, los 245 kilómetros de Manzanares-Córdoba, comenzados el pasado año y realizados al término del mismo en un 54 por 100. Es una obra singular. Su importancia no hay que encarecerla pensando en la necesidad de tener un correcto servicio en esta zona, lo que, de otro modo, no haciéndose, produciría el colapso de la circulación en Despeñaperros. Pues bien, las características del tradicional trazado y el número de trenes que atraviesan, han obligado a afrontar esa renovación de vía, con todas sus implicaciones, para acabar de una vez con las habituales «precauciones» que impiden realizar las grandes velocidades, y que son como una reliquia del subdesarrollo en nuestros ferrocarriles. Para ello ha habido, además de renovar la vía con traviesa metálica y carril soldado de 54 metros, que construyeron enormes viaductos sobre la tierra movida. Son como puentes sobre la tierra, sobre una tierra fluida que recuerda el agua. Obra de ingeniería importantísima y quizá desconocida del país, ya que los trenes van a circular sobre ellas sin aparecer ante el gran público la técnica, la inversión y el trabajo que hay enterrados para el confort y la velocidad.

La renovación de las vías es fundamental e inexcusable. Las grandes administraciones ferroviarias europeas, al término de la segunda guerra mundial, le dieron primacía sobre otras construcciones en sus elementos. De nada sirve tener trenes confortables si no hay buenas vías, porque cada día el usuario se da más cuenta de lo que vale la velocidad y la seguridad, ya que, en definitiva, ha de pensarse más en el vagón para llegar que para estar.

La renovación de las vías ha obedecido a la filosofía general que a la modernización de nuestras vías de comunicación hemos seguido en el Ministerio de Obras Públicas, y que puede sintetizarse, como todos los señores procuradores conocen, en concentrar de manera preferente las inversiones sobre las vías de los grandes tráfico, por donde circulan los grandes números de viajeros y mercancías.

## ● RENOVACION PROGRAMADA

Durante el próximo cuatrienio 1970-1973 se encuentra programada la renovación de vía en 3.171 kilómetros.

Con este programa y las renovaciones ya realizadas quedarán completas, a efectos de renovación, las siguientes líneas:

— Madrid-Irún por Aranda y por Valladolid y, al propio tiempo, las líneas entroncadas en esta principal y que terminan en Santander, Gijón, La Coruña y Vigo.

— Madrid-Barcelona y Port-Bou por Lérida y, en buena parte, por Caspe.

— Madrid-Valencia por Albacete.

— Madrid-Sevilla-Cádiz y las líneas entroncadas con esta principal de Córdoba a Málaga, Bobadilla-Algeciras, Baeza-Almería y Sevilla-Granada.

— Valencia-Tarragona.

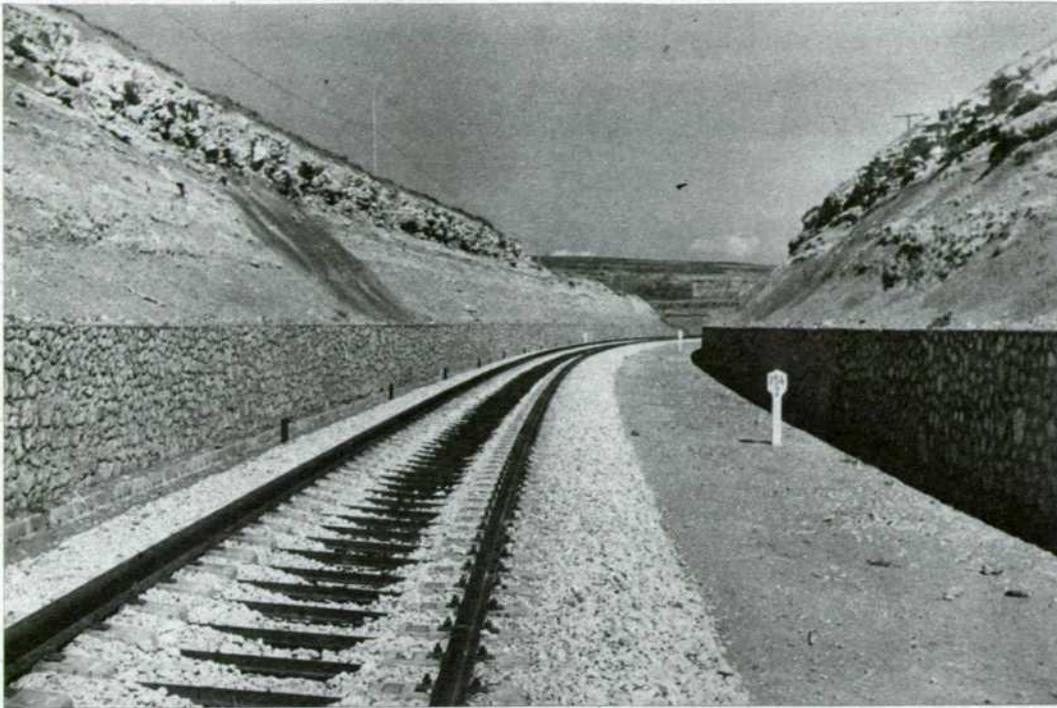
Y en las líneas transversales de:

— Miranda-Zaragoza.

— Alsasua-Castejón.

2.º **ELECTRIFICACIONES.**—Soy de la opinión de que la electrificación de nuestros ferrocarriles ha sido uno de los grandes aciertos y realizaciones del Régimen. Poco se había hecho en esta materia en España desde la electrificación de Pajares por Cambó, de cuya gran obra se ha cumplido recientemente el medio siglo. El esfuerzo realizado con la electrificación de las grandes rampas de Guadarrama, Galicia, Santander, el Ebro o Despeñaperros ha permitido abaratar el coste de explotación de la Renfe, de 1,81 Km/Tm. con tracción de carbón a 0,47, con tracción eléctrica.

Esta política hemos de proseguirla. Pensemos que, además de esas rampas, hoy puede circularse sobre la línea electrificada de Irún a Córdoba,



la gran espina dorsal de nuestros ferrocarriles. Por eso nos proponemos continuar en esa política, electrificando de inmediato las líneas Tarragona-Valencia y Madrid-Guadalajara. Esperamos confiadamente que nuestras razones en pro de la electrificación de los ferrocarriles se abran paso en los estudios y conversaciones con el Banco Internacional de la Reconstrucción y Fomento, ya que estamos seguros de nuestras razones económicas y políticas, que están en el ánimo de todos.

El total de kilómetros electrificados es de 4.510,9.

**3.º SEGURIDAD EN NUESTROS FERROCARRILES.**—Múltiples son los factores que intervienen en la seguridad del tráfico. De ellos destacará únicamente las instalaciones del C. T. C. (Control Centralizado de Tráfico) y los pasos a nivel. El primero permite mandar desde el puesto de mando a todas las agujas y señales de un trayecto. Esta instalación es muy costosa, lo que obliga a realizarlo dentro del marco de las disponibilidades financieras de Renfe; no obstante, se progresa satisfactoriamente, destacando que en 1969 se ha dotado de C. T. C., entre otras, a una línea importante por su longitud de su trazado y la singularidad económica que ofrece en nuestros ferrocarriles. Me refiero al tramo León-Gijón.

#### ● PASOS A NIVEL

En cuanto a los pasos a nivel, se está tratando de sustituirlos bien por cruces a distintos niveles, bien por barreras automáticas o semiautomáticas, o instalaciones de alarma y aviso. La Renfe tiene el inventario de los pasos a nivel y el proyecto completo de sustitución o señalización de los mismos. Ha convocado varios concursos para la instalación de barreras y esperamos confiadamente que esta política ya iniciada de supresión de pasos a nivel en 1969 continúe si es posible acelerándose en años venideros, pues somos plenamente conscientes de la importancia que para la seguridad y hasta la velocidad de los tráficos tiene esos pasos.

Yo me permito hacer un llamamiento ante esta tribuna de las Cortes Españolas para una prudente utilización de los pasos a nivel hasta que se instalen las barreras, y de comprensión y facilidad a quienes, lindando con el ferrocarril, pueda ocasionarles alguna perturbación la instalación de las mismas, en base a que son absolutamente indispensables si se quiere tener un servicio normal.

Se va en el cuatrienio 1970-1973 a la supresión del clásico paso a nivel guardado con cadenas o barreras manejadas manualmente en las siguientes líneas:

- Madrid-Irún por Valladolid (la línea directa Madrid-Burgos por Aranda está ya construida sin pasos a nivel).
- Madrid-Zaragoza-Barcelona-Port-Bou.
- Madrid-Sevilla-Cádiz.
- Madrid-Valencia por Albacete.
- Valencia-Barcelona.
- Miranda-Bilbao.

**4.º CONSTRUCCIONES ESPECIALES.**—Para el mejor servicio de nuestros ferrocarriles se han

realizado en los últimos años importantes construcciones, como son la estación de clasificación de Vicálvaro, depósito de tracción de Granada-Valencia-Atocha, centro de cálculo de Delicias, reserva electrónica de plazas, instalaciones para adaptación a las vías internacionales de los trenes Talgo y «Puerta del Sol», etcétera.

**5.º MEJORAS EN EL SERVICIO DE VIAJEROS Y MERCANCIAS.**—Destaca, en lo que a Madrid se refiere, el cierre al servicio de viajeros de la estación de Madrid-Delicias en 1 de julio de 1969, de forma que los trenes procedentes y con destino a Extremadura y Portugal efectúan su salida y llegada a Madrid-Atocha, y los de Cataluña lo hacen por Madrid-Chamartín.

Se han implantado nuevos trenes Ter y Taf, destacando en los nuevos servicios de viajeros el catalán Talgo, que entra dentro del grupo TEE entre Barcelona y Ginebra, y el expreso «Puerta del Sol» Madrid-París, así como el Taf «Ruta de la Plata», que hace el trayecto Sevilla-Gijón.

Hay que destacar también la operación que Renfe llama de automóviles acompañados. Se han mejorado los materiales en diversos servicios; así, por ejemplo, la sustitución del tren Ter entre Barcelona y Valencia por un moderno Talgo. Se han implantado nuevos servicios de literas en la Iberia Expreso. Y en cuanto a mercancías en 1967 se han iniciado servicios para transportes por trenes directos de vagones completos de mercancías varias, incrementándose durante 1969 en diez nuevas relaciones internacionales. Para canalizar el tráfico de exportación de agrios, especialmente, se han establecido un total de siete trenes puros de contenedores y, de ahora en adelante, la adquisición de los nuevos electrorenes permitirá la sustitución en las líneas electrificadas de los servicios que actualmente se realizan con trenes Ter, y esto afectará a las relaciones:

- Madrid-Asturias.
- Madrid-Santander.
- Barcelona-Port-Bou.
- Madrid-Valladolid-Palencia.

Con los trenes Ter que se liberan de dichos servicios se mejorarán otros servicios de Renfe.

Los módulos de velocidad máxima pasarán del actual tipo 100, al tipo de 120 kilómetros/hora; y en cuanto a los trenes nocturnos, se tenderá a la utilización en su mayor parte de coches-camas y coches-literas, reajustando los horarios con las posibilidades que da el aumento de velocidad, para hacerlos más adecuados a los deseos de la clientela.

#### ● TECNICAS AVANZADAS

**6.º LA CONTAINERIZACION.**—El II Plan de Desarrollo empuja a Renfe para que implante el uso de técnicas avanzadas, en particular de equipo especializado que tienda a incrementar su volumen de carga.

Las nuevas técnicas del transporte han lanzado al mercado en estos últimos años lo que constituye la revelación del transporte de mercancías: el container.

Consecuentemente con tales perspectivas, se

ha iniciado ya, en el pasado mes de noviembre, la exportación de agrios por containers por vía experimental. Renfe ha adquirido 400 containers para agrios y ha equipado para dicho tráfico, aunque con medios modestos y provisionales, las estaciones de Alcira y Villarreal.

Está prácticamente ultimado el plan de containerización de Renfe, que permitirá incorporar esta experiencia a otros tráficos, con previsión para containerizar en cinco años tres millones más de toneladas de mercancías.

La parte que me incumbe de este informe quisiera completarlo abordando dos temas capitales de la Renfe.

#### ● EXPLOTACION

La política comercial y la política laboral. Al final haré unas breves consideraciones financieras que encajan con cuanto el ministro de Hacienda ha expuesto.

**1.º POLITICA COMERCIAL.**—Múltiples son los tráficos que en transporte de mercancías la Renfe realiza. Siguiendo las líneas generales de toda la política del Ministerio, de concentración de inversiones y de actuación sobre objetivos concretos, también hemos procedido del mismo modo en la Renfe. Pienso que abordar todos los problemas al tiempo, cuando éstos son complejos y casi infinitos, es la mejor manera de no resolver ninguno, quizá porque a fuer de castellano recuerde el refrán de que «abarcando mucho es apretar poco». En este orden de ideas la política comercial de Renfe se ha orientado, en el período que consideramos, a reducir considerablemente la sangría financiera que representaba el llamado tráfico de «detalle» y actuar energicamente sobre una serie de sectores en los que una adecuada política comercial puede conseguir el doble objetivo de aumentar sustancialmente los ingresos de Renfe y contribuir de manera importante a que no se incremente la congestión de nuestras carreteras en determinados tramos o sufran los firmes, que costosa y eficazmente se están construyendo en las carreteras del programa REDIA, por obra de las grandes cargas.

Por decreto de 28 de noviembre de 1968 se organizó el tráfico de detalle. La operación se inició en el mes de mayo de 1969, y ha consistido en la supresión de trenes colectores y en la creación de unas estaciones centro donde se van a realizar las operaciones de concentración de mercancías y distribución radial por carretera.

#### ● MIL ESTACIONES CERRADAS

El cierre del mil estaciones al tráfico de detalle, supresión de mil vagones y 124 trenes colectores diarios.

El cierre de estaciones, lógicamente, no implica que las poblaciones correspondientes queden desatendidas, ya que siguen admitiéndose en sus estaciones las facturaciones de tal tipo de mercancías en régimen de equipaje o relacionando esas poblaciones con otras estaciones abiertas al tráfico.

#### ● SECTORES

**A) SECTOR SIDERURGICO.**—En 1969 la Renfe había transportado 2.025.025 toneladas con un incremento, respecto a lo transportado en 1968, del 30 por 100.

**B) SECTOR CARBON.**—Se observa en él cierto descenso. Renfe ha transportado 4.691.153 toneladas, frente a 4.896.263 en el año 1968. Las causas de este descenso se deben a la cada vez menor participación del carbón en la estructura del aprovechamiento energético español, así como al desarrollo de las centrales térmicas a boca-mina, aparte ciertas anomalías en el ritmo de la producción.

**C) SECTOR AUTOMOVILES.**—Si en 1968 se había transportado el 53 por 100 de la producción nacional de vehículos automóviles, la política comercial llevada a cabo ha permitido que en este año pasado de 1969 se haya alcanzado el 63,4 por 100, con un aumento del 10,4 por 100.

**D) SECTOR AGRIOS.**—En la campaña de 1968-1969, Renfe transportó el 46 por 100 total de la producción que se destinó a la exportación, esto es, 540.000 toneladas.

Durante la campaña actual, y contando siempre hasta el mes de noviembre, Renfe ha transportado unas ciento treinta y cinco mil toneladas, lo que representa un incremento del 20 por 100 con relación al mismo período de la campaña anterior.

#### ● ACCION SOCIAL

**2.º POLITICA LABORAL.**—Tengo que subrayar la actuación de Renfe en orden a la reducción de plantillas. Para ello ha practicado una política generosa de jubilaciones voluntarias de sus agentes, lo que ha permitido que sólo en 1969 los agentes jubilados voluntariamente hayan sido 10.637, de forma que teniendo en cuenta el movimiento vegetativo y la incorporación de personal imprescindible para la explotación, la plantilla de personal al comenzar el plan decenal era de 119.000 agentes; en 31 de diciembre de 1965 era de 111.240, y en 31 de diciembre de 1969 es de 88.216 agentes.

Por otra parte, en el período comprendido entre 1966 y 1969, Renfe ha dedicado a incremento de pagos a su personal 3.333 millones de pesetas, mientras el plan de modernización preveía en este período destinar 310 millones a este fin. Con la expresividad de estas cifras sobra todo comentario. Y de otra parte se ha proseguido la política de mejora social en muy diversas facetas, realizando una intensa política de capacitación profesional aparte de las actividades culturales, recreativas, deportivas, etcétera.

Este vasto y complejo entramado de realizaciones físicas y sociales de la Renfe se proyecta sobre uno de los campos más fundamentales y sensibles, el de su política financiera a través de sus déficit. De ella os ha hablado el ministro de Hacienda. De ella os ha hablado para fijar su alcance y su proyección. Enlazaré para ello con conceptos que con una obligada generalidad tuve el honor de exponer ante el Pleno de las Cortes el 18 de junio de 1968 y que ahora voy a procurar ampliar.

En toda empresa estatal que tenga el carácter de servicio público hay que distinguir sus dos rentabilidades: la económica y la social; porque hay un tipo de rentabilidad en las inversiones de estos entes públicos que no pueden ser de carácter netamente económico. En las explotaciones ferroviarias, que son típicas a este respecto, junto a la rentabilidad económica derivada de su carácter empresarial se une la rentabilidad social y específicamente la que reciben los usuarios por la mejor utilización, confort, seguridad y comodidad del servicio a los efectos de medir los resultados de su gestión. Pienso que la rentabilidad económica y social de los ferrocarriles son como el pie izquierdo y el derecho para andar y que no son contradictorias, porque, en el fondo, quizá pueda pensarse que un eventual superávit económico se reparte como dividendo social entre los usuarios.

Los ferrocarriles estatificados de Europa acusaron fuertes déficit. Traigamos a colación los déficit puros de explotación de los ferrocarriles franceses, italianos o alemanes, que son en 1968 los franceses de 29.696,5 millones de pesetas; los alemanes, de 23.197,4 millones de pesetas, y los italianos, de 23.303,9 millones de pesetas, frente a nuestro déficit del mismo año, que fue de 3.085 millones de pesetas. Sirvanos como modelo la SNCF, que es unas diez veces la Renfe; pues bien, su déficit es diez veces superior.

Quizá un hecho singular sea el de los Estados Unidos, que sólo a efectos de completar esta información quisiera exponer. Los ferrocarriles de Norteamérica se explotan por compañías privadas en régimen de economía privada. Parece que el transporte de mercancías ofrece buenos resultados económicos; no así el de viajeros. Y hasta tal punto prima la rentabilidad social de los ferrocarriles y la necesidad de separar esta rentabilidad de la economía, que se está abriendo paso la solución de separar ambas explotaciones, la de mercancías y la de viajeros, dejando la primera confiada, como hasta ahora, a las empresas privadas, y transfiriendo la segunda a una corporación pública subvencionada por el Gobierno.

#### ● OBJETIVOS Y PREVISIONES

Por consiguiente, creo debe establecerse una clara separación entre los objetivos y las previsiones del Plan, que son cuestiones diferentes, ya que los primeros pueden cuantificarse («a priori») y las segundas extimarse con aproximaciones sujetas a todo eventual cambio, por lo que no pueden ser sometidas a idéntico tratamiento en la cuenta de explotación.

En cuanto a la incidencia del déficit pueden ver los señores procuradores cómo su tendencia, según ha expuesto el ministro de Hacienda, ha cambiado sustancialmente en el año mil novecientos sesenta y nueve, y con la misma energía se prosigue actuando en el año presente, si bien para enjuiciar ese déficit, será preciso tener en cuenta siempre el principio de rentabilidad social de los ferrocarriles antes expuestos.

Estamos alejados de todo triunfalismo, ya que lo único que importa es seguir trabajando por mejorar la Renfe en todos sus aspectos, y no hemos venido aquí a cantar sus excelencias; pero con la misma sinceridad que debo a las Cortes Españolas, he de manifestar que esa situación es superior a como algunos, con interesadas miras políticas y personales, desean verla. No es honesto decir que los ferrocarriles españoles no han mejorado. Al buen juicio de todos me remito, y a los hechos y datos que hablan por sí solos, y que son la única base de sustentación de una tesis política, que en este caso es la política de explotación de nuestros ferrocarriles.

Con estos datos y estas premisas va la Renfe y su equipo directivo a continuar trabajando con realismo en sus programaciones, y con invariable voluntad de cumplirlas.

Quisiera, por fin, manifestar a los señores procuradores, representantes de la nación, que tanto las cuentas como las instalaciones y servicios de la Renfe están abiertos a su consideración y fiscalización, lo mismo que lo están al estímulo de su inapreciable colaboración.»

## PASILLO DE LAS CORTES

# Dos maquinistas para la Renfe

**M**ONREAL leyó sentado; Silva declamó en pie. Monreal respondió a las preguntas despacio y tibio, dudando a veces en la elección de una palabra; Silva habló como si todo lo que dijo se lo supiese de memoria, y sin un solo punto y aparte. Monreal fue diplomático siempre; Silva fue con frecuencia tajante. En esto se mostraron distintos. Veamos en qué fueron gemelos: en decir que no, sin contemplaciones, cuando había que decir que no, y en la moraleja. A mi entender, la moraleja de la sesión ha sido ésta: firme política de realidades.

No nos engañemos. Lo que ayer iba buscando el respetable era el cotejo de dos grandes espadas, en mano a mano ante un «miura» de acero llamado Renfe.

«¡Buen cartel de alternativa!», oigo en los pasillos antes de entrar.

Se equivocaba el que lo dijo. Nada de fiesta nacional. Lo que vimos fue la marcha poderosa de una locomotora conducida al alimón por dos expertos maquinistas. Eso sí, dispuestos en todo momento a echarse un capote para que el «toro» no pillase al compañero.

Realismo político. Silva Muñoz lo dijo por activa y por pasiva: «Soy partidario de una política de prestigio, no de una política de «grandeur»; no pienso en un programa revolucionario, sino en un programa realista.»

Realismo político. Monreal cantó su verdad a todos los gabinetes ministeriales acerca del consabido 10 por 100 de ajuste de cinturón: «En mi informe ante esta comisión y en mi discurso ante el Pleno señalé que los presupuestos, por ser bienales, no pueden adaptarse a cada coyuntura ni preverla. Es preciso ceñirlos a ella elásticamente en todo momento. También dejé bien claro su carácter de autorización de un gasto máximo. Lo que hemos hecho, sencillamente, es demorar esa autorización para una parte del volumen total. Es decir, que quedan sin efecto 30.000 de los millones presupuestados. Pero entiéndanme bien, no por eso disminuyen

los gastos con respecto al pasado año, ya que lo que hoy están autorizados a gastar los ministros es una cifra diez mil millones más alta que en 1969. Insisto: Les queda una cifra superior.»

Los procuradores sindicales no dejaron de bregar durante todo el encuentro, incansables en la creación de juego social. García Ribes y Villegas Girón lograron marcar. Osorio, director de la Renfe, subió a mitad del coloquio al estrado presidencial y le dio un recado al oído a Silva Muñoz. Estaba pidiéndole permiso para hacer uso de la palabra en su condición de procurador en Cortes. El ministro consintió en ello, y Osorio, luego de reconocer deportivamente la brillantez de los dos delanteros sindicales, dijo, con la voz solemne de quien sabe a qué se está comprometiendo:

«Tanto el presidente del Consejo de Administración de la Renfe como la Renfe entera desean la presencia de los trabajadores en el Consejo, para que se sientan a dirigir y a responsabilizarse. La Renfe está dispuesta, así, a dar un ejemplo de empresa en cogestión.»

García Ribes se acerca por la mesa larga de la Prensa. Le pregunto:

«Entre nosotros, ¿habías dado a conocer antes a los ministros tus cinco preguntas?»

«No; simplemente les mandé decir: «¡Cuidadito, que voy a entrar muy derecho!» Creo que es lo mínimo. Otra cosa habría sido hasta incorrecto, ¿no te parece?»

Villegas Girón preguntó en ese tono lírico idealista que le va a las mil maravillas y que arrancó voces de «¡Muy bien, muy bien!» Terminó con un canto a las viejas banderas que no deben ser retiradas antes de ver cumplidas sus consignas sociales. Silva Muñoz le aceptó el emplazamiento ante esas viejas banderas y se situó a su sombra. Añadió con emoción:

«Mi padre es un jubilado de la Renfe.»

He dicho que el Ministro de Obras Públicas habló sin trabarse. Debo hacer una precisión. Los derivados de la palabra «container» constituyen un trabalenguas que hace titubear al propio Silva Muñoz. Haga usted la prueba si no:

«El descontainerizador que lo descontainerizare, buen descontainer... ¡Espantoso!»

Un momento espectacular de Silva. En respuesta a una pregunta de Luaces, pasó revista a las cifras de pérdidas de las empresas ferroviarias del Japón, como si fuese, además, ministro de Transportes del país del Sol Naciente. Grandes murmullos de asombro en la sala.

Monreal Luque no cede un palmo de terreno, está visto.

«No lo olviden ustedes: el presupuesto es la ley Económica General del Estado.»

Ahí los tienen ustedes. De acuerdo y de una pieza, sentados a la máquina y dispuestos a correr mucho rail juntos. Buen viaje, amigos.

Joaquín AGUIRRE BELLVER («Pueblo»)