

«RUEDA DE PRENSA» EN TVE



Foto BOVEDA

CINCO MILLONES DE ESPECTADORES FUERON TESTIGOS

Gracias al PLAN DE MODERNIZACION, los ferroviarios disfrutaremos de un mayor bienestar

Un nivel profesional superior y salarios equiparados a los de las empresas privadas

El señor Fernández Asís, quien por TVE presentaba el coloquio, dijo:

«RENFE es ese anagrama elaborado en «crochet», en el que todos hemos apoyado nuestra cabeza de viajeros fatigados, pero RENFE es también la más poderosa e importante empresa de transporte del país. No hay ninguna otra empresa en España que transporte al cabo del año tantos viajeros y tantas mercancías como RENFE. Si RENFE sufriese una paralización en sus actividades se «colapsaría» toda la vida del país, y el país está tan ligado a ella que tenemos la mejor prueba en las continuas cartas que llegan a las redacciones de los diarios y a las emisoras de radio y televisión —no siempre afectuosas para la RENFE, señor presidente—, pero que demuestran, cuando menos, este interés y esta participación de los usuarios en la vida, en las actividades y en la prosperidad de la RENFE.

Ahora la RENFE ha preparado un plan de modernización y para informar a todos los espectadores de TVE formulamos esta cuarta «Rueda de Prensa», en la que intervienen don José M. Hernández Pardos, subdirector de «El Noticiero Universal»; don Manuel Fernández Areal, director de «Diario Regional», de Valladolid; don Carlos Feyaca de la Concha, redactor económico de «Informaciones»; don Luis Ignacio Seco, director de «Actualidad Española» y don Angel Ruiz Ayúcar, director de «El Español», de Madrid.

Va a contestar a las preguntas que ustedes le formulen el presidente del Consejo de Administración de la RENFE, don Carlos Mendoza, que es un hombre en quien se funden feliz y armoniosamente dos personalidades: la de ingeniero, cuyo es el oficio del señor Mendoza, y la de gran gestor y gran director de empresa. ¿Quién va a ser el primero en preguntar?

TELEVISION Española ha creado un nuevo programa, titulado «Rueda de Prensa», por el que irán desfilando las primeras figuras de la política, de las corporaciones públicas y de las grandes empresas estatales, para establecer un diálogo sincero, claro y cordial entre ad-

ministradores y administrados a través de las preguntas formuladas en nombre de ellos por periodistas procedentes de diversos puntos de España. En los tres primeros programas de «Rueda de Prensa» participaron sucesivamente el ministro de Trabajo, el alcalde de Madrid y el ministro de Marina. Para la cuarta fue invitado el presidente del Consejo de Administración de la RENFE, don Carlos Mendoza.

Dado el interés que para todos los ferroviarios entraña cuanto se dijo en esta «Rueda de Prensa», ofrecemos a continuación su texto.

«RUEDA DE PRENSA» EN TVE



Será suprimida la 3.ª clase

SEÑOR RUIZ AYUCAR («EL ESPAÑOL»): Yo mismo. Señor presidente, con motivo del Plan de Modernización de RENFE se ha hablado de la supresión de los vagones de 3.ª clase. Esto ha producido alegría e inquietud en los usuarios; alegría, porque es lógico que se aspire a una mejora, en especial de los vagones que están en malas condiciones, e inquietud, porque hay el temor de que la reforma se limite a quitar un palito a los vagones de tercera clase y pasen a ser los de segunda, con el consiguiente encarecimiento del servicio. Por eso quería preguntarle cuándo se va a hacer, cómo y qué repercusión económica tendrá para las clases más modestas del país.

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: La supresión de la tercera clase, que es, en definitiva, de lo que se trata, es una necesidad que se impone, porque se va adquiriendo un mayor nivel de vida y, naturalmente, se exige mayor comodidad. Esto se ha hecho en todos los países de Europa occidental. En Portugal también están reducidas las clases a dos, en el aspecto ferroviario.

Lo que a usted le preocupa es la trascendencia económica que pueda tener esta transformación. Le diré, con datos concretos que voy a leer, porque mi memoria no retiene como un cerebro electrónico tantas cifras como movemos, cómo se va a actuar en el orden económico. Hoy tenemos en primera clase 86 céntimos kilómetro de tarifa ordinaria; en segunda, 63 céntimos, y en tercera, 39 céntimos. La primera clase futura tendrá 72 céntimos de tarifa, o sea 14 céntimos inferior a la primera clase actual y 9 céntimos superior a la segunda. Esto permitirá que el viajero de segunda quiera la primera clase, sin pagar esa diferencia que hoy tiene. Se rebaja, en definitiva, la primera clase. La segunda clase será 44 céntimos; va a costar, por tanto, 5 céntimos más que la tercera clase actual y 19 céntimos menos que la segunda también actual.

En definitiva, son 5 céntimos más los que va a pagar el viajero por ir en unos coches

en que cada departamento será de ocho viajeros en vez de diez; dispondrá, por tanto, de mayor espacio y será otra la calidad del coche.

En los trenes de gran velocidad, por ejemplo el Talgo, las tarifas son especiales y en proporción a esa comodidad y mayor velocidad. Y quedan los trenes de cercanías, que no pueden sufrir modificación, porque es un material que funciona en plan de Metro. Pero, de todos modos, cuando llegue el momento ya veremos lo que hacemos.

Tampoco se va a hacer todo esto inmediatamente, sino poco a poco, para que en el año 1968 esté establecido.

SEÑOR SECO («ACTUALIDAD ESPAÑOLA»): Indudablemente para RENFE existen todavía los Pirineos, y esto es un gran inconveniente, lo mismo para el turismo por activa que por pasiva. ¿No hubiera sido posible, al final de nuestra guerra de Liberación, poner el ancho de la vía de la red de RENFE de las mismas dimensiones que el normal europeo?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: La pregunta que hace creo que todos los españoles nos la hemos formulado. Ahora, que veo las cosas desde la RENFE, tengo que contestarle que eso hubiera sido imposible por la cifra de inversiones que hubiera supuesto esta transformación. Aparte de la incomodidad que hubiera supuesto ello, porque siempre hubiéramos tenido una parte de la red que habríamos transformado y otra de la misma red en España que hubiera constituido una auténtica frontera ferroviaria, lo cierto es que, como digo, no hubiera sido posible por el ingente volumen de inversiones.

El Estado español tiene medios para conservar los ferrocarriles en la forma que ustedes han visto, pero no para transformarlos en lo más elemental. Ahora se va a acometer la modernización, y las cifras de un Plan de Modernización no alcanzan ni la cuarta parte de lo que supondría esa transformación del ancho de la vía.

El tema del ancho de la vía es interesante. Uno se pregunta por qué los españoles pusieron un ancho de vía distinto al de otros muchos países. El primer ferrocarril lo hizo en Inglaterra Stephenson y tomó para el ancho de la vía las dimensiones de lo que eran entonces las diligencias: cuatro pies y ocho pulgadas. En España, cuando por el año 1844 se pidió la concesión del primer ferrocarril, el Ministerio de la Gobernación nombró una comisión (no había entonces Ministerio de Obras Públicas) de ingenieros que dictaminaron el ancho y pensaron en un ancho de tres varas castellanas, 1,72 metros, superior en unos veinte centímetros al europeo de entonces, creyendo se daría así más estabilidad al vagón y al ferrocarril y permitiría, por ser más ancho, que pudiera transportar más carga. Nunca nada de eso se ha realizado. La estabilidad es la misma y el gálbo, el internacional; pero, sin duda, dictaminaron así con la mejor buena fe y las Cortes de entonces aprobaron su propuesta.

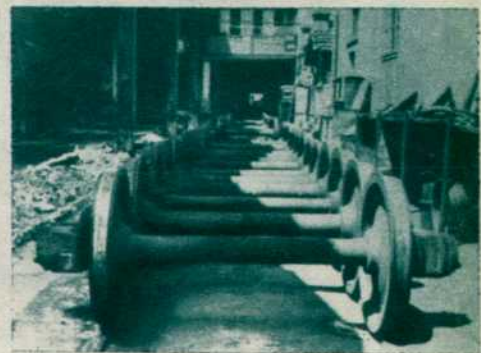
SEÑOR FERNANDEZ AREAL («DIARIO REGIONAL»): ¿No sería por una razón de tipo estratégico, como cree la mayoría de la gente?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: No, no. He tenido, en este aspecto, esa sorpresa, porque se creía que fuera por una razón estratégica clara por lo que lo aprobaron las Cortes, y pudiera ser que en el ánimo de alguno estuviera esa idea; pero en el expediente para nada se da esta razón.

Los vagones españoles llegan a todos los países europeos

SEÑOR SECO («ACTUALIDAD ESPAÑOLA»): Sin embargo, teniendo en cuenta que los únicos países con vía ancha son, además, Inglaterra, Portugal y la Unión Soviética, creo que, al final de nuestra guerra civil, cuando todo estaba destruido, puestos a construir algo nuevo, podríamos habernos adaptado al ancho de vía europeo.

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Pero no estaba todo destruido. Había unos ferrocarriles que funcionaban; lo que hubo que hacer fue repararlos, pero no hacerlos



en su totalidad nuevos, porque no hubiera habido dinero. Ha habido dinero, sí, para esas reparaciones. Quiero decirle a usted que tenemos una preocupación, la de acercarnos a Europa, y tener unas comunicaciones con el mismo material, y eso tiene solución con el cambio de ejes. Claro es, esto es más bien para vagones de mercancías. Es hoy una realidad que muchos vagones españoles llevan la naranja al extranjero, llegando hasta Londres, hasta la misma Holanda y todos los países europeos. Y ahora se va a hacer igualmente con coches de viajeros por el sistema ruso, porque Rusia tampoco tiene el ancho de vía de la Europa occidental. Se cambian los «bogies» y, por un dispositivo especial, se adaptan al otro ancho de vía.

Vamos a convocar un concurso en este sentido para coches de viajeros y disponer de unos con los que se pueda llegar desde España a París. Es la única forma de ir corrigiendo este defecto de nuestro ancho de vía, y no creo que lo podamos hacer de otra manera.

Disminuirán los gastos y aumentarán los ingresos

SEÑOR FERNANDEZ AREAL («DIARIO REGIONAL»): Usted, señor Mendoza, ha hablado antes de céntimos con una sencillez que me ha apabullado. Voy a hacerle una pregunta un poco impertinente, tal vez, que me va usted a perdonar, dado el tono amistoso del diálogo. En el ánimo de todos

«RUEDA DE PRENSA» EN TVE

los españoles está la idea de que la RENFE perdía mucho dinero. Usted hablaba de céntimos, pero yo creo que serán millones.

Al hacerse ahora este Plan, que debe de estar muy bien elaborado, en donde se habla de cifras verdaderamente importantes para la economía española, a mí me gustaría saber, por una parte, si es verdad que la RENFE pierde dinero, y en tal caso cuánto pierde y, por otra, si de cara al futuro la RENFE se estructura como una empresa normal, como una empresa concebida financieramente para ganar dinero.

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Como ha empezado su pregunta diciendo que hablo de los céntimos sin darles importancia, me figuro que, en el fondo de ella, manifiesta el temor de que nosotros corrijamos el déficit de los ferrocarriles aumentando los precios. Quiero anticiparle — luego contestaré concretamente a su pregunta — que no, que en el Plan de Modernización (aquí tengo uno de los tomos que comprende este estudio) vamos a suprimir el déficit a base de disminuir los gastos y de aumentar los ingresos, sólo cuando podamos dar un mejor servicio al viajero, que justifique la subida que vayamos a hacer. (El señor Fernández Areal: Es muy interesante.). Ahora voy a contestar a su pregunta. Me preguntaba si había déficit y si va a seguir habiéndolo, y en tal caso cuándo se va a corregir.

En los últimos diez años le ha costado al Estado (la diferencia entre gastos e ingresos del ferrocarril) 24.800 millones de pesetas. Le voy a decir la cifra de los resultados que esperamos obtener en los diez años próximos, fruto de este Plan de Modernización. Déficit en el año 1964 (los mayores gastos de explotación en relación con los ingresos), 2.430. En el 65, 1.180. En el 66, 370, y pasa a ser positiva la cifra — a haber sobrante — en el 67. Este sobrante irá aumentando para con él pagar los intereses, las amortizaciones del capital que la RENFE vaya invirtiendo, los empréstitos y para la amortización técnica del activo; es decir, para la reposición del material que se va gastando. No toda modernización debe ser siempre a base de inversión. El ferrocarril necesita siempre modernizarse, nunca lo está bastante.

No sé si con esto he contestado a su pregunta.

SEÑOR FERNANDEZ AREAL («DIARIO REGIONAL»): En cierto modo, sí; pero no me ha dicho cuánto pierde.

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Año por año ahora no puedo decirlo, pero en los últimos diez fueron 24.800 millones, y esto va a desaparecer el año 73. Desaparecerán las pérdidas de explotación, se habrán pagado las amortizaciones y se contará con un sobrante para el capital del Estado.

SEÑOR FOYACA («INFORMACIONES»): Nos hablaban de que se firmará



Foto POVEDA

muy pronto el primer préstamo del Banco Mundial. ¿En qué condiciones?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Esperamos firmarlo a primeros de agosto. Esperamos que el Consejo del Banco lo apruebe inmediatamente. Ha sido un préstamo de gestión laboriosa. Se ha hablado mucho de los préstamos; hemos ido a Washington con representantes del Gobierno y hemos trabajado mucho. Lo que ocurre es que el Banco Mundial no es el Banco que presta el dinero y mira más que la garantía. El Estado español tiene garantía suficiente para que le hubiera prestado los doscientos millones de dólares, que será el total de la aportación del Banco Mundial al Plan de Modernización, que supone 62.000 millones de pesetas. El Banco Mundial dará 12.000 millones en préstamos sucesivos.

El Banco Mundial quiere que esta aportación sirva para conseguir los objetivos que el Gobierno español se ha propuesto y como el fin que se propone es que la RENFE tenga una autosuficiencia económica, ellos, en definitiva, lo que hacen es, con sus expertos, aportar su experiencia durante nuestros trabajos para ver si realmente el Plan que hemos preparado va a lograr los referidos objetivos. Luego, cada año, después de cada préstamo, verán si seguimos las líneas del Plan y si lo alcanzamos para así otorgar los préstamos sucesivos hasta llegar a los doscientos millones. Luego, el Banco Mundial incluye bonos, descuento a nuestros pagarés y carga un pequeño tanto por ciento por su gestión. Puede ser del 5,75, pero el interés no lo fijan hasta conocer cómo colocan el dinero en el mercado y saber cómo está éste. El plazo de la amortización está en relación con la amortización técnica; la vida de una locomotora es de dieciocho años, pues dieciocho años; la de un vagón veinte años, pues veinte. Esa es la valuación.

El turismo y la Costa Brava

SEÑOR HERNANDEZ PARDOS («NOTICIERO UNIVERSAL»): Quería insistir en la primera pregunta que le han hecho por la importancia que tiene para todo el litoral mediterráneo, especialmente para la Costa Brava. Porque las aglomeraciones que se producen en las estaciones fronterizas retrasan enormemente la llegada del turismo a los establecimientos turísticos enclavados en la Costa Brava y en todo el litoral mediterráneo, que reclaman un urgente arreglo de esa situación. La RENFE, ¿tiene algo pensado a este respecto?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Efectivamente. Nos preocupa mucho ese tema. Nos preocupa en relación con la estación de Port Bou, que es la que quiere usted señalar, pues es una frontera ferroviaria que trae el 65 por 100 de los turistas que vienen a España. Nos preocupa también esa línea de ferrocarril, porque es de las que más intensidad de servicio tiene: la que va de Barcelona a la frontera.

Ahora bien, la solución que pudiera ser de traer la vía extranjera hasta Barcelona es costosísima, pues obligaría a hacer un ferrocarril con otras estaciones; las inversiones serían enormes y siempre habría que hacer algún cambio en Barcelona. Creemos sí que se pueden simplificar los trámites de Aduana y Policía, y así lo hemos solicitado del Gobierno francés, a través de los ferrocarriles franceses. Se busca la simplificación de este trámite, haciéndolo en ruta. Si se hace el control en los trenes españoles y en los franceses, llegarán los viajeros a la estación de Port Bou y encontrarán enfrente el otro tren. No tendrán más que pasar los viajeros de tren a tren. La molestia grande está en el control, como digo,

«RUEDA DE PRENSA» EN TVE

de Aduana, por ser insuficientes los mostradores y ser grande el tiempo que hay que invertir.

Por otro lado, creo que el poner unos coches en la línea de Barcelona, que tuvieran «boggies» intercambiables, facilitarían a ciertos turistas ir directamente en tren, en el propio tren. Para mercancías se utiliza el cambio de ejes.

RENFE es una empresa comercial

SEÑOR SECO («ACTUALIDAD ESPAÑOLA»): Quería hacerle una pregunta de carácter general y bastante delicada, porque creo que refleja un poco el sentir, muy difundido, entre la opinión pública.

Una empresa estatal o paraestatal puede estar regida bajo dos criterios: el primero podría ser el autoritario, según el cual el cliente es un sujeto de obligaciones que compra su billete y pasa por el aro hasta el final, y el otro el comercial, según el cual el cliente tiene siempre razón y la empresa se desvive para darle las mayores facilidades. ¿Querría decirme cuál es el criterio que domina en el alto personal de la RENFE?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Domina el segundo criterio. Tenemos que movernos con un espíritu comercial. Es de absoluta necesidad hacerlo así para que el Plan tenga éxito. Este Plan se funda en unas inversiones destinadas a modernizar los equipos, que traerán consigo una economía; se va a cambiar el carbón por el Diesel. Por otro lado, se va a proporcionar al viajero una mayor comodidad, mejor servicio, y se le va a ahorrar tiempo, y para hacer esto tenemos que tener un espíritu de servicio eminentemente comercial. Si no, fracasaría; el país se pondría en contra; el usuario también en contra y el Plan no lo podríamos llevar a cabo, y en tal caso la culpa sería nuestra.

SEÑOR SECO («ACTUALIDAD ESPAÑOLA»): Esa nueva tendencia tendrá que verse en los propios vagones, porque hasta

ahora sólo se encuentra el «Prohibido» por todas partes: «Prohibido arrojar objetos a la vía», «Prohibido hablar al revisor», etc. Por el contrario, al usuario no se le dice: «Usted tiene tales o cuales derechos».

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Aunque los derechos no están expresados, cualquier usuario que lea el Reglamento de Policía de Ferrocarriles verá que son extraordinarios. Lo que ocurre es que no los conoce. La RENFE tiene que cumplir con el viajero una serie de reglamentos, y el viajero puede siempre hacer uso de la reclamación, que se sustancia por la Delegación del Gobierno.

SEÑOR SECO: ¿Y es útil?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Sí, muy útil, en contra de lo que cree la gente, que piensa que pierde el tiempo. El Li-



bro de Reclamaciones es útil y nos sirve para corregir los defectos. Algunos son casos individuales, fortuitos, y otros pueden ser el reflejo de nuestra falta, que es susceptible de corrección y en nuestro ánimo está el corregirlos.

«Couchettes» con billetes de 2.ª

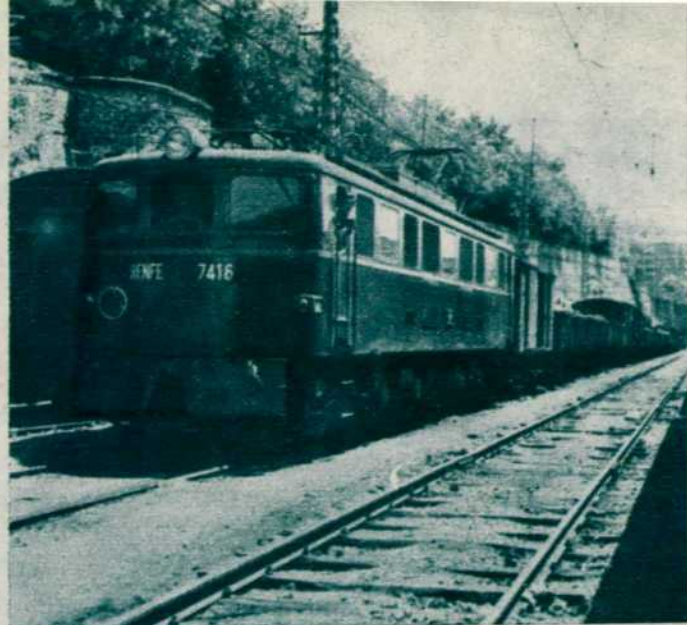
SEÑOR RUIZ AYUCAR («EL ESPAÑOL»): Dentro de ese espíritu de empresa comercial, le quería hablar de los coches-cama, que, en efecto, los tenemos lujosísimos, pero muy caros; cuestan más que el viaje por avión. En otros países existen los vagones «couchettes», en que por un precio más módico el viajero puede realizar su viaje nocturno acostado. Entre las modificaciones, ¿figura la de la introducción de esos «couchettes», librando así al viajero de la alternativa de ir sentado o en un lujoso coche-cama?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Está previsto en el Plan. Pronto, muy pronto —tal vez en esta semana—, se anunciará el concurso para adquirir cuarenta o sesenta «couchettes». Vamos a establecer esta clase de cama popular, que se adquirirá con el billete de segunda clase. Viajarán seis por departamento, con sus literas, y se les dará manta. Se pagará un suplemento, que no es grande, porque, en definitiva, entre el billete y el suplemento no llegará al precio del billete de primera clase. Es, por tanto, una necesidad y está prevista.

SEÑOR FERNANDEZ AREAL («DIARIO REGIONAL»): Siguiendo con el tema del dinero, aunque ahora no directamente: Usted habla de espíritu comercial por parte de la RENFE, lo cual nos parece estupendo, porque la iniciativa privada es siempre muy fecunda; pero, por otro lado, no se puede olvidar que la RENFE es un servicio público, y jugando con estos dos aspectos —una empresa que tiene que ganar dinero y un servicio público que tiene que rendir a los españoles—, creo recordar que el señor Roa, director de la RENFE, en unas declaraciones, habló de supresión de algunas líneas.

Usted me permitirá que plantee un tema un poco localista, pensando en los valliso-





«RUEDA DE PRENSA» EN TVE

tanos, puesto que mi periódico es de Valladolid. Nosotros estamos un poquito «moscas», porque gran parte de los trenes que van ahora a Galicia se desvían en Medina del Campo por Zamora. Entonces, pensando en la posibilidad de que se supriman algunas líneas o trozos de líneas, nos preguntamos en Valladolid qué va a pasar con nosotros, por una parte, y, llevando el tema a un ámbito más amplio, nacional, creo que nos gustaría saber a todos si, en efecto, se van a suprimir esas líneas y, en tal caso, cuáles son, cuándo ha de ser la supresión y cómo se va a atender el servicio público que la RENFE deja desabastecido, porque, efectivamente, seguirán existiendo unos comerciantes, unos usuarios que, si se lleva a efecto esa supresión de líneas, no tendrán un medio de comunicación fácil como tenían antes.

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: En efecto, en el Plan está prevista la supresión de algunas líneas. No se determinan cuáles han de ser. En realidad más que líneas son derivaciones, que por su escaso tráfico no pagan siquiera los gastos vivos, no pagan el servicio del personal y los pequeños gastos. En ellas no se puede invertir, porque lo tenemos que hacer en las líneas principales.

Se plantea, claro es, qué se hace con esas líneas, porque, como digo, invertir no se debe. Estudiado cada caso detenidamente se irá determinando cuáles se deben cerrar; pero, naturalmente, la RENFE ha de poner antes un servicio por carretera, un buen servicio, en sustitución de la línea férrea.

SEÑOR FERNANDEZ AREAL («DIARIO REGIONAL»): ¿Cabría competencia con la iniciativa particular o solamente la RENFE podría abastecer esas líneas por carretera?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: RENFE debe cubrir ese servicio. Pero podría admitirse a un tercero. De todas maneras la competencia por carretera terminaría arruinando a las dos compañías.

Cabe, como digo, que lo haga RENFE u otro. Lo que tiene que tener el usuario, y así va en la propuesta al Gobierno, porque es al que compete determinar si se efectúa el cierre o no de esas líneas o derivaciones, es un servicio mucho mejor que el que tuviera ferroviario; si no, no se cerrarían.

Los ferroviarios tendrán una retribución igual que en las demás empresas

SEÑOR FOYACA («INFORMACIONES»): Hablamos de economía, finanzas, usuarios, etc. Yo pregunto: ¿Qué beneficios sociales se deducirán del Plan para el personal?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Me alegra mucho oír esa pregunta. Extraordinarios. Se tiene esto muy en cuenta en el Plan de Modernización de RENFE. Usted creo que se refiere a los hombres que trabajan en el ferrocarril. Se tiene en cuenta que disfruten ellos lo mismo que el país va a disfrutar de un mejor ferrocarril. Ellos deben tener un mayor bienestar, un nivel profesional superior y, consiguientemente, un mayor nivel humano.

Así, prevenimos que cuando esté nivelado el déficit de explotación, los agentes ferroviarios tengan una retribución igual a la que pudieran tener en una empresa privada de análogas características, lo que hasta ahora no se ha realizado por tratarse de una sociedad en déficit, que recurría directamente a los Presupuestos del Estado, como pueden ustedes comprender.

Creámonos que es para nosotros esa una de las mayores ilusiones, porque los ferroviarios se lo merecen.

SEÑOR SECO («ACTUALIDAD ESPAÑOLA»): Puestos ya en este aspecto social del Plan indicaré que se ha dicho con bastante frecuencia y con insistencia que existía un desequilibrio evidente entre los sueldos del personal directivo y los del subalterno. ¿Esta evolución social, con el nuevo Plan, limará un poco esa gran diferencia?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Evidentemente. En el año 1968, lo mismo los técnicos que los trabajadores cobrarán lo que percibirían en puestos similares en las empresas privadas. Lo que ha ocurrido es que, mal pagados los ingenieros, cuando los hemos necesitado para hacer este trabajo no los teníamos, porque el mismo Estado les pagaba más en otras actividades, y, por tanto, para contar con ellos les hemos tenido que pagar más, pero esto se irá poniendo en la proporción misma en que están en la industria privada retribuidas las distintas profesiones.

Más velocidad, más comodidad, mejor servicio

SEÑOR HERNANDEZ PARDOS («NOTICIERO UNIVERSAL»): Voy a hacerle otra pregunta en relación con las líneas de Cataluña, concretamente relativa a la línea Barcelona-Puigcerdá.

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Perdóneme que le interrumpa, pero lo que vaya a preguntarme en ese aspecto será para quejarse. Voy a anticiparme a decir que es una de las líneas que han estado más abandonadas. Tal vez siga un poco abandonada, pero está prevista en el Plan la electrificación, que se cambiará de 1.500 a 3.000; la vía se renovará, y eso está previsto para antes de 1968. Se pondrá el material que esa línea merece, porque aparte de tener gran tráfico desde Barcelona a todos los pueblos de montaña, es otro enlace con Francia por la frontera de Puigcerdá.

SEÑOR HERNANDEZ PARDOS («NOTICIERO UNIVERSAL»): En la línea Barcelona a Bilbao los trenes llegan con el mismo retraso que al término de nuestra guerra de Liberación. El TAF tarda doce horas. ¿Tiene RENFE alguna mejora prevista?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Realmente la velocidad media es escásísima. Hoy el tren de Barcelona a Bilbao invierte 11 horas 50, y es mucho tiempo. Va a hacerse el trayecto en 9,40 horas. En el TAF se podrá hacer en 9 horas probablemente. Esto será el año 1965. Luego, cuando las vías se mejoren, porque la vía se hace lentamente, cuando estén dieselizadas se podrán obtener mejoras.

SEÑOR FERNANDEZ ASIS (TVE): Quedan tres minutos y no creo que hoy estaría bien visto que llegásemos tarde a la estación de destino.

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: A través de estas preguntas he adivinado un interés extraordinario por todo lo que es ferroviario. Es obligado reconocer que el Gobierno ha dotado a la RENFE de la legislación y de los medios necesarios para cumplir un fin, y la RENFE debe dar cuenta al país, y así se lo propone el Consejo de Administración, primero, del Plan de Modernización, a través de la prensa, que es con quien se puede mantener diálogo, y, luego, cada año del resultado de nuestra gestión. Creo que por ello no me tienen que dar las gracias, porque entendemos que es una obligación contraída ante el Gobierno, que

«RUEDA DE PRENSA» EN TVE

nos ha facilitado, como decía, todos los medios, y ante el país, porque es, en definitiva, la RENFE un patrimonio nacional y los usuarios son todos los españoles.

SEÑOR SECO («ACTUALIDAD ESPAÑOLA»): ¿Se podría aplicar el mismo sistema de tracción del Talgo al transporte de mercancías?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: Quitaremos las locomotoras de vapor y pondremos Diesel, que son análogas a las del Talgo. Tenemos ya adquiridas 120, que nos las irán entregando sucesivamente. Ese es otro de los objetivos del Plan de Modernización.

SEÑOR FERNANDEZ AREAL («DIARIO REGIONAL»): Siguiendo en la línea de lo expuesto antes, quisiera preguntar

si además de supresión de líneas, hay también de estaciones o clausura de éstas.

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: En beneficio del usuario lo que se hará será concentrar en otra estación lo relativo a las que hayan de cerrarse, con miras a mejorar el servicio. En las que no ocurra eso no se cerrarán.

SEÑOR HERNANDEZ PARDOS («NOTICIERO UNIVERSAL»): ¿El tiempo de recorrido Madrid-Barcelona y viceversa...?

SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE: El Talgo lo hace en 8,15 horas. Se establecerá este servicio en agosto. En los trenes corrientes llegaremos a las 10 horas y media. Será un recorrido normal, a comodidad del viajero. Ya no saldrá a las 12 de la

noche para llegar a unas horas intempestivas.

SEÑOR FERNANDEZ ASIS (TVE): Se han informado ustedes no sólo de lo que va a ser el Plan de Modernización de la RENFE, sino de otras muchas cosas relacionadas con dicha entidad, preguntadas por los amables invitados de esta noche en torno a la «Rueda de Prensa». Con ello, en un diálogo claro, sincero, espontáneo y cordial se ha llegado a facilitar, según decía el propio señor presidente del Consejo de Administración de la RENFE, una información muy valiosa, a quienes tienen más derecho a pedirla y exigirla, que son todos los ciudadanos en cuanto son ellos titulares de un patrimonio, de un bien nacional, como es la RENFE.

Fotos UVEPE

EL PLAN DE MODERNIZACION editado sólo para los suscriptores de VIA LIBRE

COMO anunciamos oportunamente, con carácter gratuito y sólo para suscriptores, inicia VIA LIBRE la publicación en fascículos encuadernables del **Plan Decenal de Modernización de Renfe (1964-73)**, cuya inversión total ascenderá a 62.000 millones de pesetas, financiadas principalmente por el Estado español, con la colaboración del Banco Mundial.

El primer capítulo —parte del cual ofrecemos hoy a nuestros lectores— contiene una visión conjunta de los problemas que tiene planteados la Red Nacional, de la necesidad de una reorganización y modernización y de los objetivos que persigue el Plan, así como un breve pero eficaz estudio de la modernización en los ferrocarriles europeos y el optimista futuro que espera a los nuestros, una vez se realice tan ambicioso proyecto.

Al final de la publicación de los nueve capítulos de que



consta el Plan —prácticamente un libro— regalaremos a nuestros suscriptores cubiertas de encuadernación. A nadie se le ocultará el gran interés que va a despertar entre todos los ferroviarios la publicación del Plan de Modernización. A partir de ahora todos los agentes tendrán una idea clara de lo que se propone Renfe en los venideros años, tanto en lo referido a nuevas técnicas de explotación como a la revitalización de su estructura social.

La tirada de los fascículos con el Plan será limitada y reservada por modo exclusivo a los suscriptores de VIA LIBRE. Si no es usted todavía suscriptor de VIA LIBRE, apresúrese a rellenar la correspondiente ficha adjunta y a enviárnosla. Si es suscriptor, apresúrese a divulgar las buenas nuevas entre los compañeros que, por las razones que sean, no tengan acceso a la revista, y facilítele usted mismo el boletín de suscripción.

VIA LIBRE informa.

VIA LIBRE reúne a todos los ferroviarios en lo que ya no es un dicho convencional: es una gran familia.

VIA LIBRE espera, pues, que todos nos ayuden con sus suscripciones para sobrellevar las cargas crecientes que supone este nuevo servicio y los que de modo regular venimos ofreciendo a nuestros lectores.

EL ESTATUTO DE RENFE

Por un decreto de Obras Públicas se ha aprobado el Estatuto de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Correrán a cargo del Ministerio de Obras Públicas las obras de terminación de los actuales ferrocarriles en construcción y las de enlaces ferroviarios, mejoras y variantes previstos en el Plan de Desarrollo, pues las restantes y futuras obras serán a cargo y de competencia exclusiva de la Renfe, la cual es una entidad con personalidad de derecho público y actuación en régimen de empresa mercantil, a la que el Estado confía la red ferroviaria rescatada por ley de 24 de enero de 1941, y los elementos posteriormente incorporados a la misma.

Especial interés presenta el capítulo de tarifas. La política de éstas responderá al principio de que los productos de Renfe cubran, como mínimo, los gastos de explotación, incluidos las amortización y los impuestos que no graven el beneficio, así como los intereses y el rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos. La aplicación de este principio se realizará por etapas en el menor tiempo posible.