Declaraciones de don Jesús Santos Rein, presidente del Consejo de Administración de «FEVE»

DON Jesús Santos Rein, presidente del Consejo de Administración de Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE, ha tenido la gentileza de concedernos una entrevista en exclusiva, en la que, como podrán apreciar nuestros lectores, ha contestado con toda sencillez y exactitud a las diversas preguntas que le hemos formulado. La juventud y los conocimientos técnicos del señor Santos Rein son garantía de sinceridad y precisión en el desempeño del cargo que ostenta y de la certidumbre de llevar a buen término su laboriosa misión.

—¿Qué motivaciones han determinado la instalación de ferrocarriles de vía estrecha? —preguntamos al señor Santos Rein, en primer lugar.

—Los ferrocarriles de vía estrecha españoles, cuya puesta en servicio se realizó en la mayoría de los casos a principios de siglo, fueron condicionados en sus establecimientos por una serie de circunstancias de tipo industrial (explotaciones mineras principalmente) y de tipo militar (algunos continúan llamándose estratégicos) que determinaron en muchos casos su trazado actual. Destinados al transporte de viajeros y mercancías entre poblaciones separadas por distancias que entonces podían considerarse importantes y entre las que no existían prácticamente otros medios de transporte, con la evolución del tiempo y el desarrollo de las redes ferroviarias de vía ancha, transportes por carretera, etc., han venido perdiendo en muchos casos su utilidad, teniendo además en cuenta que los condicionamientos de tipo industrial y estratégico que influyeron en su establecimiento han cambiado totalmente, dada la época de su fundación.

En consecuencia, al disminuir su rentabilidad por la desaparición de las circunstancias que motivaron su instalación, pretendemos transformarlos en ferrocarriles de tipo suburbano, rápidos, confortables y eficaces para este nuevo tipo de tráfico que se les atribuye.

—¿Cuál ha sido la política seguida por el Gobierno ante las consecuencias que usted nos ha señalado?

—A la vista de esta evolución, la política del Gobierno en relación con estos ferrocarriles, reflejada en el Plan General de Ordenación relativo a los mismos, se ha orientado, dentro de considerar en primer y principal término la rentabilidad social, antes que la económica, al levante de una serie de líneas, perfectamente sustituidas por otros medios de transporte y al estudio de la modernización de las restantes.

Debemos añadir que, dentro de la evolución anteriormente citada, el transporte de mercancías puede considerarse en la actualidad prácticamente nulo.

—¿Qué previsiones han sido adoptadas en relación a las circunstancias actuales?

—Dentro de una política de modernización y con anterioridad a la constitución de FEVE, se había llegado a la total supresión de la tracción de vapor, sustituyéndola por la tracción diesel, tanto en viajeros como en el poco tráfico de mercancías actualmente existente.

En el nuevo Plan de Modernización que se está actualmente estudiando, se tiene en cuenta la rápida evolución de estos ferrocarriles a auténticos suburbanos, como ya se ha indicado

PRESENTE Y PORVENIR DE LOS FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA

anteriormente, por lo que en dicho Plan, que estará concluido antes de fin de año, se incluyen gran número de electrificaciones que permitirán servicios muy intensos con rápidas aceleraciones y paradas muy frecuentes en los alrededores de los grandes núcleos de población, tales como Madrid, Valencia, Málaga, etc.

—¿Y para el presente?

—Como primer paso de dicho Plan se ha verificado, el día 23 de octubre del presente año, la apertura de proposiciones de un concurso de proyectos para la modernización y electrificación del ferrocarril Málaga-Fuengirola, con la construcción de un ramal al aeropuerto de Málaga, convirtiéndolo así en el primer aeropuerto español con un servicio de suburbano.

Sin que esta relación suponga ningún orden de preferencia, los ferrocarriles afectados por la modernización serán los siguientes: Madrid-Navalcarnero; Ferrocarriles de Valencia; Alicante-Gandía; Cartagena-Los Blancos; Málaga-Fuengirola; Ferrocarriles de Mallorca, y Amorebieta-Bermeo.

Dentro del citado Plan de Modernización, se tiende a la mayor unificación posible del material, así como del ancho de vía, ya que actualmente, en los ferrocarriles explotados por FEVE, existen cinco anchos de vía diferentes.

—¿Y en el aspecto humano?

—Constituye principal preocupación del Organismo, el aspecto social de su gestión, tal como expresé al jurado de empresa, tanto en lo que se refiere a los salarios del personal, como a las obras de asistencia social (viviendas, colonias veraniegas, becas de estudio, formación profesional, etc.).

El déficit actual que pesa sobre estos ferrocarriles dificulta la consecución de estos objetivos con la rapidez que fuera de desear, pero, independientemente de que algunos de ellos ya se están poniendo en marcha, la mejora de rentabilidad económica que debe lograrse con el Plan de Modernización, permitirá que en un plazo relativamente breve pueda alcanzarse la totalidad de los objetivos propuestos.

Y al despedirnos, el señor Santos Rein nos dice:

—FEVE quiere aprovechar la ocasión de su primera aparición en las páginas de VIA LIBRE, modelo de revista ferroviaria y de actualidad, para enviar un cordial saludo a todos los componentes de su equipo de redacción, así como al Consejo, técnicos y empleados de RENFE, cuyo ejemplo pretende seguir en su iniciado camino de modernización, con vistas al mejor y más eficiente servicio de sus usuarios.

CREACION DE LA «FEVE»

POR real Decreto-Ley de 3 de julio de 1926, fue creada la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, EFE, con la misión de explotar, prestando un servicio público, las líneas de vía estrecha pertenecientes al Estado, revertidas por término natural o anticipado de sus concesiones o en curso de caducidad, por abandono de la explotación por sus concesionarios, siempre que el Estado estimara interesante la continuación de su funcionamiento en función del servicio público que desarrollaba.

La Explotación de Ferrocarriles por el Estado funcionó hasta el año 1958 en régimen de empresa con personalidad y patrimonio propios. Al publicarse la Ley de 26 de diciembre de 1958, reguladora del régimen jurídico de las Entidades Estatales Autónomas, quedó sometida la explotación a lo dispuesto en la referida Ley.

En 1964 se creó en la referida Explotación una Comisión Ejecutiva con la misión de redactar un Estatuto regulador de los ferrocarriles explotados por el Estado y por Decreto-Ley de 23 de septiembre de 1965 se reorganizó el Organismo Autónomo Explotación de Ferrocarriles por el Estado, que en lo sucesivo recibirá el nombre de Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE, cuyo estatuto fue aprobado por Decreto de 24 de septiembre del mismo año.

FEVE, según determina el Art.° 1.° del indicado texto, es una entidad de derecho público, adscrita al Ministerio de Obras Públicas, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tiene como actividad principal explotar los ferrocarriles y otros medios de transporte terrestre que construya el Estado, los que reviertan a éste y a aquéllos de que el mismo se incaute, extraños a la competencia de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE.

LINEAS EXPLOTADAS ACTUALMENTE POR FEVE

	Km.	Núm. de Agentes
Madrid-Navalcarnero	32	64
Peñarroya-Puertollano	224	325
Ferrol-Gijón (Galicia)	154	51
Ferrol-Gijón (Asturias)	83	53
Amorebieta-Guernica-Bermeo	29	77
FF. CC. de Mallorca	109	308
FF. CC. de Valencia	121	1.056
Alicante-Gandía	125	156
Cartagena-Los Blancos	17	53
Granada-Sierra Nevada	21	42
Málaga-Fuengirola	30	70
Manresa-Olván	46	135
Aboño-Gijón	7	—
Suburbano de Madrid	10	200
Santander-Bilbao	181	660
Servicios Centrales		104
Totales	1.189	3.354

LOS FERROVIARIOS DE «FEVE», EN LA SEGURIDAD SOCIAL

En el Consejo de Ministros celebrado el pasado 24 de octubre fue aprobado un Decreto del Ministerio de Trabajo por el que se incorporan al régimen especial de la Seguridad Social de los Trabajadores Ferroviarios, establecido por decreto de 6 de julio de 1967, a los Ferrocarriles de Vía Estrecha del Estado (FEVE) y a las Compañías Concesionarias de Ferrocarriles de uso público, y a los trabajadores al servicio de una y otras.