

CON MOTIVO DEL  
18 DE JULIO

# CONCESION DE CONDECORACIONES A PERSONALIDADES DE LA RENFE

Entre las distinciones concedidas por el Jefe del Estado con motivo de la efemérides del 18 de Julio a distintas personalidades, figuran las siguientes condecoraciones:

● **GRAN CRUZ DE LA ORDEN DEL MÉRITO CIVIL** a don Francisco Lozano Vicente, presidente del Consejo de Administración de la RENFE.

● **GRAN CRUZ DE LA ORDEN IMPERIAL DEL YUGO Y LAS FLECHAS** a don Alfredo Moreno Uribe,



Don Francisco Lozano Vicente. Gran Cruz de la Orden del Mérito Civil.

vicepresidente y consejero-delegado.

● **ORDEN DEL MÉRITO EN EL TRABAJO** (categoría de oro) a don José María García Lomas, consejero.



Don Alfredo Moreno Uribe. Gran Cruz de la Orden Imperial del Yugo y las Flechas.

VIA LIBRE, haciéndose eco del sentir de los ferroviarios, quiere expresar en estas breves líneas su felicitación por la distinción recibida a nuestras tres relevantes



Don José María García Lomas. Orden del Mérito en el Trabajo (categoría de oro).

personalidades, cuyas biografías de servicio al país y al ferrocarril quedaron expuestas recientemente en el número extraordinario del pasado mes de julio.



## FUNERAL POR JACOBO CANO

El pasado 10 de agosto se celebró en la iglesia de Nuestra Señora de las Delicias un funeral por el eterno descanso de don Jacobo Cano Sánchez, consejero de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y consejero permanente del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Con el hermano del finado asistieron a la ceremonia los ministros de Obras Públicas, don Gonzalo Fernández de la Mora, y de la Vivienda, don Vicente Mortes; el presidente del Consejo de Administración de la RENFE, don Francisco Lozano Vicente; el subsecretario de Obras Públicas, señor Gómez-Acebo, y otras personalidades.

Don Jacobo Cano, que era miembro de la Secretaría de la Casa del príncipe de España, resultó muerto en accidente de automóvil el día 3 de agosto.

(Foto: SANTOS YUBERO)



**CLAVE 880**

## **LA CUOTA DE LA ALEGRÍA**

**E**L tema de las cuotas ha sido uno de los más debatidos en la última Asamblea del Colegio de Huérfanos Ferroviarios, celebrada en Palencia del 27 al 29 del pasado mes de junio. Todos los ferroviarios saben perfectamente que la clave 880 de su nómina corresponde al descuento obligatorio para contribuir al sostenimiento de nuestros Colegios de Huérfanos. Sabemos que ese porcentaje es del siete y medio por mil de nuestros ingresos totales fijos. Pero, ¿conocemos realmente el destino práctico de esas cantidades? Para muchos —no hay por qué ocultarlo— es un descuento obligado y, por tanto, su destino les resulta indiferente.

Por eso conviene analizar y divulgar los resultados obtenidos con el empleo de esas cantidades. Porque es una cosa nuestra, de todos los ferroviarios. Así, por ejemplo, para empezar diremos que desde la fundación de la institución se han beneficiado de la misma 12.214 niños y 11.386 niñas, hijos —no lo olvidemos— de compañeros menos afortunados que nosotros.

De dicho total, por término medio, en los últimos diez años había cada curso entre 2.200 y 2.500 alumnos en nuestros seis Colegios de Huérfanos, que se encuentran, como es sabido, en Madrid, Torremolinos,

Avila, Palencia, León y Alicante. El lenguaje de las cifras es claro y contundente. El sostenimiento de estos seis colegios tiene un presupuesto anual de cerca de 100 millones de pesetas, que en más de un 50 por 100 está sostenido por esas cuotas de los ferroviarios, aunque hay otros conceptos, como los de billetes de andén (de ahí la insistencia de delegados y autoridades del colegio en estimular entre los ferroviarios el exigir al público la adquisición de los mismos), que contribuyen a este presupuesto.

Esta cuota del Colegio de Huérfanos, que para muchos resulta hasta enojosa, permite tener el porvenir asegurado a los cientos de muchachos y muchachas que cada año ven truncadas sus posibilidades al faltar el principal sostén del hogar.

Sin embargo, estas breves líneas y este cúmulo de fríos datos no pretenden convencer a los escépticos; es mejor invitarles a visitar cualquiera de nuestros seis colegios. Siendo ferroviarios serán siempre bien acogidos. Y podrán comprobar allí que la cuota del Colegio de Huérfanos rinde espléndidos resultados. Se darán cuenta entonces que la clave 880 es la cuota de la alegría.

**F. S.**

**Creación de la Red Nacional. La dura década de los 40. La reconstrucción de líneas e instalaciones. Situación del material motor y móvil. Construcción de locomotoras de vapor y electrificación de las líneas Madrid-Avila y Segovia.**

**E**S fácil concebir cómo las antiguas empresas ferroviarias llegaron al final de la guerra en un avanzado estado de destrucción, del que poco podría esperarse para coadyuvar a la reconstrucción de la economía nacional.

El esfuerzo de reconstrucción fue colosal, y mayor e inconcebible el servicio que se volcó sobre el ferrocarril, único modo de transporte, ya que la carretera estaba falta de unidades, y sobre todo de combustible a causa de la escasez de divisas, y todo hubo de hacerse a costa de nuestra empobrecida economía, ya que apenas se pudo recibir nada del exterior. La escasez se extendió a todo cuanto se refería al consumo nacional: géneros alimenticios y materiales de toda clase.

Sobre la insuficiencia inicial de material de transporte ferroviario fue, pues, paulatinamente pesando la disminución de los transportes por carretera, con motivo de la progresiva escasez de los elementos precisos a dicho transporte.

Percatado el Gobierno de la imposibilidad de que aquéllas enderezaran sus instalaciones con sus solos recursos (aun habida cuenta de la deuda que con ellas adquirió durante la guerra), estudió la reversión al Estado de las mismas, rescatando sus concesiones por la compra de sus acciones o la valoración de sus activos. Fue así constituida, por Ley de 24 de enero de 1941, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (R. E. N. F. E.), por la incorporación en un solo ente administrativo, económico y funcional de todas las líneas de vía ancha pertenecientes a las antiguas compañías ferroviarias.

Naturalmente que ello no podía suponer un alivio de la situación a corto plazo, ya que la reconstrucción del ferrocarril requería importantes estudios

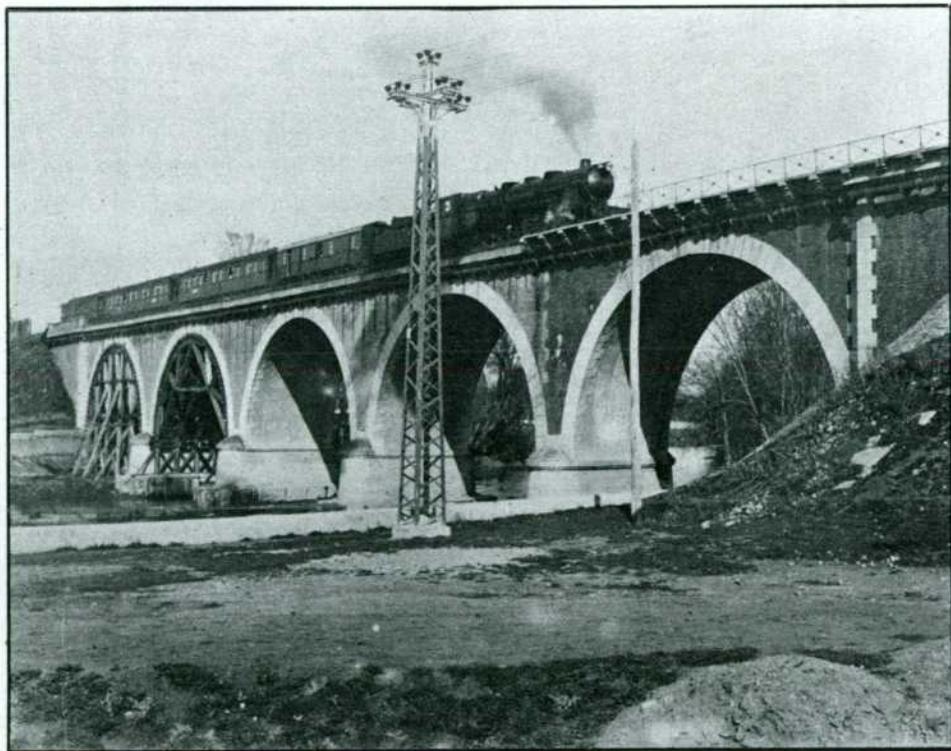


Por JOSE MARIA GARCIA LOMAS

**3**

propios medios nacionales se hizo imposible obtener los elementos y material necesarios a una rápida rehabilitación de nuestra Red, entrando, por el contrario, en un segundo proceso de escasez y penuria.

Finalizada la guerra mundial, el cerco económico que tan injusta y sañudamente nos impusieron la odiosa injusticia y parcialidad de las Naciones Unidas (salvo excepciones honrosísimas) nos siguió privando durante otra serie de años de elementos que tanto necesitábamos para nuestra reconstrucción ferroviaria y nacional, entrando así en un tercer período de pobreza de medios que impuso al país esfuerzos inmensos y duros sacrificios, sin más posibilidades, prácticamente, que las que podían alcanzarse arrancándonos las tiras de nuestro propio pellejo.



*Reconstrucción del puente de los Franceses.*

de todo orden y, sobre todo, la disponibilidad de materiales que fue imposible conseguir durante muchos años. Pero no pudo entonces sospecharse hasta qué punto iba a soportar la nueva Red Nacional el peso de futuras calamidades.

En efecto, durante el proceso anteriormente descrito, y apenas instaurada la paz en España, surgió la segunda guerra mundial, y con los únicos y

#### **LA DURA DECADA DE LOS 40**

En definitiva, llegada la ansiada paz interior a los hogares de nuestra Patria, fueron los años 40 una década maldita, en la que los ferroviarios españoles hubieron de seguir soportando un trabajo lleno de sacrificios.

Aunque ello constituye una repetición de datos ya conocidos, júzguese por las cifras siguientes la situación