### EL CIERRE DE LINEAS COMENZARA EL PRIMERO DE ENERO DE 1985

# EL ESTADO ACTUA SOBRE LOS ITINERARIOS ALTAMENTE DEFICITARIOS DE RENFE

L ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Enrique Barón, elevó al Consejo de Ministros —que en su reunión extraordinaria del pasado 30 de septiembre la aprobó— una "propuesta de acuerdo sobre actuaciones en las líneas altamente deficitarias de RENFE". El texto literal de la citada propuesta es el siguiente:

"El Contrato-Programa Estado-RENFE 1984-1986, suscrito como convenio incluido en el artículo 91 de la Ley General Presupuestaria, establece en su cláusula novena, punto 4, los criterios sobre compensaciones del Estado a la Red por la explotación de líneas conseradas altamente deficitarias. En el anejo 4.4 del citado convenio se especificaban las líneas altamente deficitarias que no resultaban económicamente viables de acuerdo con las directrices del Gobierno para la elaboración del Contrato-Programà, considerando el Gobierno necesario el cierre total o parcial de las mismas, previa sustitución de los servicios por otros medios de transporte de mayor viabilidad económica, si el resultado de los estudios económico-sociales sobre su futuro confirmaba dichas previsiones.

Una vez concluidos por parte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones los estudios de viabilidad, y efectuadas las oportunas consultas a otros Departamentos, a los Gobiernos autonómicos, autoridades locales, delegados del Gobierno y gobernadores civiles de las zonas afectadas, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones ha elevado al Gobierno una propuesta de actuaciones en relación con el cierre o la posible continuidad en servicios de las citadas lineas altamente deficitarias, en función de criterios técnicos, económicos y de interés social. Analizada dicha propuesta, el Consejo de Ministros, en su reunión del día 30 de septiembre toma el siguiente acuerdo;

do: 1. A) Suprimír, a partir del 1 de enero de 1985, el tráfico de viajeros y mercancías en los siguientes tramos:

	Km.
Vadollano-Los Salidos	18
Jaén-Campo Real	121
Almendricos-Guadix	161
Caminreal-Calatayud	69
Calatayud-Burgos	251
Villalonquéjar-Ciudad Dosante	106
La Fuente de S. Esteban-La Fregeneda	61
Cinco Casas-Tomelloso	19

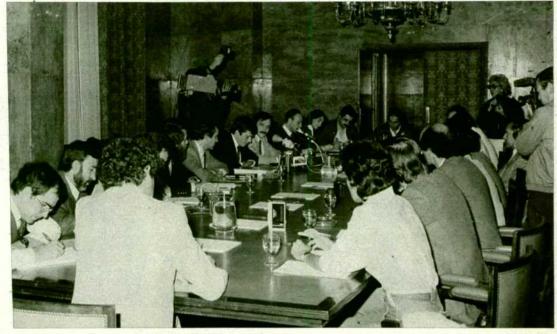
- Por razones de interés comercial, la Red Nacional podrá mantener el servicio de mercancías en las líneas que pierden la aportación estatal.
- Los agentes afectados serán adscritos a otros puestos dentro de RENFE.
- De los 3.055 km. sujetos a estudio de rentabilidad, 571 seguirán en explotación con compensaciones del Estado.

	Km.
Ripoll-San Juan de las Abadesas	10
ibarroja-Liria	12

A partir de la indicada fecha se surimirá todo tipo de compensación a RENFE por obligaciones de servicio público en los tramos citados con arreglo a lo previsto en el punto 5 del presente acuerdo.

B) Suprimir, asimismo, a partir del 1 de enero de 1985, el tráfico de viajeros y mercancías en los siguientes tramos:

	Km.
Córdoba-Almorchón	135
La Trinidad-Morón de la Frontera	21
Selgua-Barbastro	19
Zuera-Gurrea de Gállego	14
Quintanilla-Barruelo	13
Burgos-Villalonquéjar	8
Toral de los Vados-Villafranca del Bierzo	9
Villacañas-Quintanar	25
Las Franquesas-Granollers	3
Zafra-Jerez de los Caballeros	47
El Coscollar-Cabañal	21
Las Palmas-Grao de Castellón	7
Albatera-Torrevieja	26



El ministro de Transportes, Enrique Barón (en el centro, a la izquierda), explica a los periodistas el alcance del plan del Gobierno en las líneas altamente deficitarias.

A partir de la indicada fecha se suprimirá todo tipo de compensación a RENFE por obligaciones de servicio público en los tramos citados con arreglo a lo previsto en el punto 5 del presente acuerdo.

No obstante, por razones de interés comercial actual o potencial, RENFE podrá proponer al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones el mantenimiento del tráfico de mercancías, en régimen comercial, sin compensaciones del Estado.

C) Suprimir, a partir del 1 de enero de 1985, el tráfico de viajeros y mercancías en los siguientes tramos con las salvedades que abajo se indican:

	MIII.
Mérida-Zafra-Villanueva del Río-Minas	196
Granada-Bobadilla	123
Utrera-La Roda	110
Lorca-Almendricos-Aguilas	54
Valladolid-Ariza	254
Plasencia-Astorga	331
Lérida-Pobla de Segur	90
Játiva-Alcoy	64
Gibraleón-Ayamonte	49
El Puerto de Santa María-Sanlúcar de	
Barrameda	37

A partir de la indicada fecha se suprimirá todo tipo de compensación a RENFE por obligaciones de servicio público en los tramos citados con arreglo a lo previsto en el punto 5 del presente acuerdo.

Podrán establecerse, sin embargo, por razones de interés regional o local, convenios entre RENFE y los órganos de gobierno de las comunidades autónomas u otras entidades provinciales o locales, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula decimoséptima del convenio Estado-RENFE, para la prestación de servicios subvencionados por las mismas.

Los convenios citados deberán ser informados por la Comisión de Seguimiento del Contrato-Programa y autorizados por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

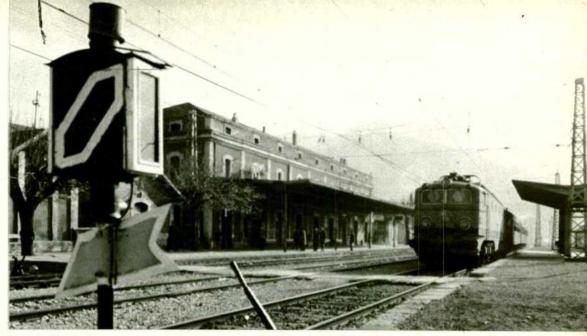
No obstante, por razones de interés comercial actual o potencial, RENFE podrá proponer al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunizaciones el mantenimiento del tráfico de mercancías, en régimen comercial, sin compensaciones del Estado.

 Mantener abiertos al tráfico, tanto de viajeros como de mercancías, los siguientes tramos:

	Km.
Alcantarilla-Lorca	57
Moncada-Ripoll	96
Varade Quart-Ribarroja	17
Los Rosales-Villanueva de Río Minas	9
Palazuelo Empalme-Plasencia	17

Igualmente se mantendrá abierto al tráfico de mercancías y, temporalmente, de viajeros, hasta tanto no se mejore la carretera alternativa (N-

En el mapa se reflejan los tramos y líneas que, según los distintos grados de actuación, son objeto del reciente acuerdo del Gobierno.



La estación de Ripoll. En la línea de San Juan de las Abadesas, la supresión total está decidida.

435), cuyas obras están incluidas en la primera fase del Plan General de Carreteras, el tramo:

	MIII.
Zafra-Huelva	 181

En todas estas líneas se continuarán asignando a RENFE las correspondientes compensaciones por obligaciones de servicio público, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

 Mantener abiertos al tráfico, tanto de viajeros como de mercancías, en razón de su carácter internacional, los siguientes tramos:

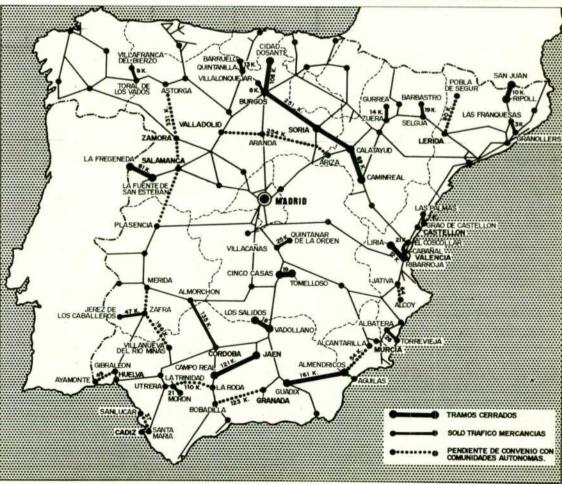
	MIII.
Guillarey-Tuy	6
Ripoll-La Tour de Carol	53

 Y, con carácter temporal, en razón de las expectativas de su potenciación como ferrocarril internacional, y hasta tanto no concluyan los estudios que se están llevando a cabo sobre su viabilidad, el siguiente tramo:

	Km.
Huesca-Canfranc	 135

En todos estos tramos se continuarán asignando a RENFE las correspondientes compensaciones por obligaciones de servicio público, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

4. En los casos en que sea de su competencia, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones adoptará las resoluciones oportunas para asegurar la prestación de los servicio de viajeros por carretera sustitutivos de los ferroviarios que se suprimen y propondrá a las comunidades autónomas afectadas similar



proceder, cuando corresponda a estas últimas las competencias sobre tales servicios sustitutivos.

- 5. La Comisión de Seguimiento analizará el ritmo y las condiciones de supresión de las compensaciones que se venían reconociendo a RENFE, de acuerdo con la cláusula 9.4 del convenio, en relación con los tramos en los que se suprimen las obligaciones de servicio público
- 6. En aquellos casos de líneas que se sigan manteniendo abiertas al tráfico con las correspondientes compensaciones con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, en el marco de la Comisión de Seguimiento se estudiarán y

propondrán las medidas de racionalización para adecuar la oferta a la demanda, con la consiguiente reducción de los déficits y compensación a que hubiera lugar.

- 7. En previsión de futuros desarrollos agrícolas o industriales, de nuevas ordenaciones del territorio y de las necesidades de la Defensa Nacional, la supresión de los servicios afectados por el presente acuerdo no llevará implícito el levantamiento de la via y de las instalaciones aneias.
- Este acuerdo será comunicado a RENFE y a las posibles partes afectadas antes del 1 de octubre de 1984".

sentido: en la línea Caminreal-Cidad Dosante, el tráfico diario de mercancías se cifra en unas ocho toneladas.

A preguntas de los periodistas, reconoció Enrique Barón que decisiones como la presente son dolorosas, pero necesarias en aras de la economía española. En cuanto a las manifestaciones y polémicas en torno a los cierres, dijo el señor Barón que son, muchas veces, expresión más de carácter cultural -susceptibles de encuadrar en una defensa del patrimonio histórico- que económico y social. En cualquier caso, el cierre no lleva aparejado ell desmantelamiento de las instalaciones, y arguyó, por lo que atañe a los intereses de la Defensa Nacional, que en una hipótesis de conflagración bélica el ferrocarril seria un elemento más en la movilización general de los efectivos del país.

# **ENRIQUE BARON:**

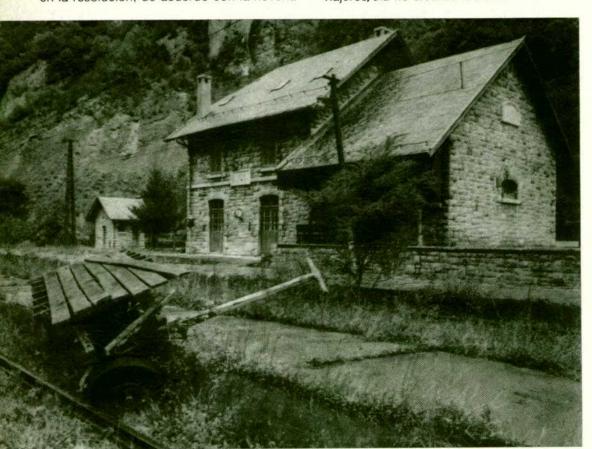
# "MEDIDA DOLOROSA, PERO NECESARIA"

OS días después de adoptar este acuerdo el Gobierno, el ministro de Transportes, Enrique Barón, convocó una rueda de prensa, en la sede de su Departamento, para ampliar los aspectos de la medida, que —según el ministro— se ha adoptado dentro del plazo previsto.

Recordó el señor Barón los preliminares —estudios, consultas técnicas, dictámenes, negociaciones con las comunidades autónomas afectadas, sugerencias recogidas de municipios y otras entidades, centrales sindicales, etc.— que han desembocado en la resolución, de acuerdo con la novena

cláusula del Contrato-Programa suscrito entre la Administración y RENFE.

"El ferrocarril es un modo especializado de transporte que tiene futuro si se sabe adaptar a las nuevas situaciones", afirmó el ministro, tras recordar que la red ferroviaria nacional data de mediados del siglo XIX, cuando era un medio de transporte moderno y económico, "hoy sustituido por la carretera" en gran medida. Asimismo, ilustró la grave situación de algunas de las líneas incluidas en el plan de clausuras: en el F. C. Jaén-Campo Real, el número de viajeros/día no alcanza los sesenta en cada



Estado de abandono en una de las estaciones en la parte francesa de la línea Canfranc-Pau.

#### Siete mil millones de ahorro en 1985

Más adelante, el ministro declaró que el. Estado ahorrará, durante el año 1985, en sus Presupuestos Generales, un total de 7.101 millones de pesetas al suprimirse las compensaciones a RENFE por la explotación de las indicadas lineas. Por otro lado, se prevé la creación de 505 nuevos puestos de trabajo en los transportes sustitutivos por carretera, mientras que los agentes de la Red pasarán a ocupar otros puestos en la empresa. Con arreglo al acuerdo del Gobierno, el Estado suspenderá las obligaciones de servicio público -y en consecuencia, las compensaciones a RENFE- en 2.484 kilómetros de líneas o tramos a partir del primero de año de 1985, de los 3.055 kilómetros sujetos a estudio de rentabilidad económico-social. En los 571 km. restantes, se mantendrán los servicios con las oportunas compensaciones estatales.

Preguntado por el caso específico del Canfranc, declaró el ministro que el Gobierno español espera una respuesta de la Administración francesa —que ha encomendado a un "consulting" suizo un estudio de viabilidad de la parte que le compete sobre esta línea internacional interrumpida desde los años sesenta— acerca de sus planes futuros, antes de tomar una decisión al respecto.

El señor Barón recalcó finalmente que el Gobierno, no obstante estas supresiones forzosas, mantendrá su política en pro de la modernización del ferrocarril, y centrará su atención en los principales pasillos y ejes ferroviarios, destinando las grandes inversiones a la ampliación y mejora de los servicios de cercanías, que a su juicio tienen un porvenir más interesante desde el punto de vista del balance social de la economía.

Acerca de la opción abierta a que las comunidades autónomas asuman el mantenimiento de las líneas altamente deficitarias que les afecten, el ministro señaló que la tendencia que registran varios países europeos es, precisamente, la de que los gobiernos regionales y locales se corresponsabilicen con el Estado en el mantenimiento de líneas y servicos del ferrocarril.

#### MODELISMO FERROVIARIO

#### **LOCOMOTORA ELECTRICA ALSTHOM SERIE 276**

(SERIE ANTIGUA 7600)

Roco. Escala N. Ref. 02157 B (c. c. dos carriles). Tracción: Eléctrica.

Tipo: C'C'. Longitud entre topes: 119 mm. Masa: 75 gramos

Enganches: Enganche normalizado N en ambos extremos.

Motor: Roco 0920 de cinco polos.

Transmisión: Por dos sinfines y engranajes a cada bogie. Ejes motores: Cuatro. Ruedas motrices: Diámetro 8 mm. Acabado en niquelado.

Aros de adherencia: Dos. Material de carcasa y chasis: Plástico y fundición Zamac. Unión entre los mismos: Mediante dos pestañas bajo la carcasa.

Ventanas: Con forma y relieve adaptado a la carcasa. Color gris epaco. Junquillos cromados

Pantógrafo: De dos brazos, funcional. Conmutación girando un tornillo en el interior de la caja.

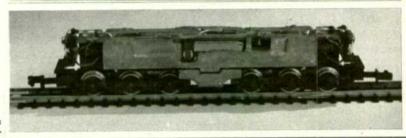
Luces: Tres faros en cada testero. Iluminación por dos según el sentido de la marcha. Techo con línea eléctrica y bocinas detalladas.

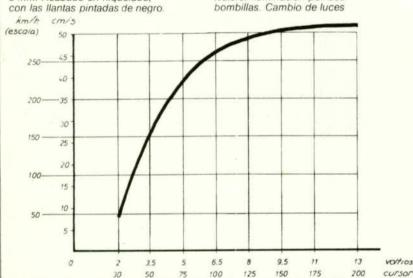
Decoración: Bogies negros. Carcasa verde pálido con franja verde oscuro y señalización roja en los testeros a la altura de los topes.

Inscripciones: Testeros con logotipo RENFE antiguo y número 7691, en plata v verde. Laterales con filetes plata, rótulo RENFE y numeración 276-091-6 en amarillo. Cuadros de taras y velocidades máximas y placa del constructor Alsthom.









## LOCOMOTORA DIESEL ALCO SERIE 318

(SERIE ANTIGUA 1800)

Ibertrén. Escala N. Ref. 957 (c. c. dos carriles). Ref. 022 (c. c. tres carriles). Tracción: Diesel eléctrica. Tipo: Co Co.

Longitud entre topes: 115 mm. Masa: 110 gramos. Enganches: Enganche

normalizado N en ambos extremos.

Motor: Ibertrén 779 de tres polos Transmisión: Por sinfin

y engranaje.

Ejes motores: Tres.

Ruedas motrices: Diámetro 8 mm. Acabado en niquelado blanco brillante.

Aros de adherencia: Cuatro (Ibertrén 787).

Material de carcasa y chasis: Plástico y fundición, respectivamente.

Unión entre los mismos: Mediante dos pestañas en el centro de los laterales.

Ventanas: Planas, pegadas por detrás de la carcasa.

Luces: Carece de ellas

y solidarios con el bogie. Cuatro bocinas incorporadas en el techo.

Decoración: Chasis y bogies en gris. Carcasa en verde con franjas amarillas RENFE, techo en plata. Inscripciones: En los laterales.

con pintura amarilla, rótulo RENFE y numeración 318-008-0. También el número 1808 en las cabinas.

correspondiente a la serie antiqua.





