



EL NUEVO PLAN FERROVIARIO ESPAÑOL

EN esta misma revista, y en su número 17, correspondiente al mes de agosto del pasado año, se publicó un trabajo en que se glosaba el Plan de reconstrucción y mejora que España trata de realizar en su Red Nacional de los Ferrocarriles. Dicha reforma, según aquellos datos oficiales, ascendía a la importante cifra de 5.255 millones de pesetas.

En este Plan se comprendían todos los trabajos necesarios para poner la red ferroviaria española de vía ancha—que abarca más de 12.800 km.—en las condiciones de eficacia y modernidad necesarias para que pueda prestar el servicio que de ella espera toda la economía del país.

De la amplitud del citado Plan puede juzgarse con saber que no se descuida ningún aspecto de la mejora del ferrocarril: refuerzo de puentes; renovación y mejora de vías; y ampliación de las mismas, estaciones e instalaciones; mejora de alumbrado, de señalización, de comunicaciones; electrificación de 1.100 km. de línea; reparación de locomotoras, coches y vagones; aumento del parque de los mismos; instalación de freno continuo en una gran cantidad de vagones; ampliación de talleres, etc. Todo ello está previsto y estudiado minuciosamente y, lo que es más importante, comenzó a ponerse en práctica tan pronto fué aprobado por el Estado, registrándose ya algunos resultados, como, por ejemplo, el de la mejor situación de las vías, que repercute, naturalmente, en la velocidad y seguridad de la circulación.

Para llevar adelante este trabajo, de tan considerable volumen, del que apenas puede dar una idea la breve enumeración que dejamos hecha, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles viene recibiendo por parte del Estado el apoyo más decisivo y entusiasta. El propio Jefe del Estado no ha escatimado públicamente el reconocimiento de la misión tan importante que está desempeñando la Red Nacional en el terreno del transporte. El Gobierno, por su parte, presta todo el aliento necesario a la obra. Los sectores financieros y económicos, igualmente, cubren con creces las emisiones que la Red Nacional viene haciendo escalonadamente para las atenciones de este Plan, que puede considerarse como la puesta al día de la red ferroviaria española.

Ante todo, hemos de destacar especialmente las colaboraciones extranjeras que está recibiendo la red ferroviaria española de vía ancha. Ella tiene una gran importancia para la realización del citado Plan y para que la reforma pueda llevarse a cabo con la rapidez necesaria y prevista. Pero, al propio tiempo,

es un claro síntoma de la consideración que merece en el extranjero la actividad de la Red Nacional y su seriedad como empresa pública de la Nación.

Naturalmente, la mayor parte del Plan, ya en marcha, será realizado por la industria española, muy importante hoy, aunque no trabaja en su plena capacidad de rendimiento por la falta de materias primas y por la disminución de su ritmo impuesta en algunos momentos por las restricciones de energía eléctrica que ha tenido España, derivadas de la sequía padecida durante varios años seguidos. También se ha buscado la manera de ayudar a esta industria al formalizar los contratos de suministro con las industrias extranjeras, según puede verse a continuación.

Y como son las cifras lo que mejor entra por los ojos, vamos a relacionar aquí, dando por ello las gracias a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, unos cuantos datos relativos a los suministros concertados con el exterior, que demuestran cómo la industria extranjera se da perfectamente cuenta de la solvencia de la red ferroviaria española, respaldada por el propio Estado, así como conoce la importancia de la industria ferroviaria hispana.

He aquí algunos datos que ponen de relieve cuanto venimos diciendo sobre este importante asunto.

Las Acieries Belges, de Bélgica, suministrarán 14.000 toneladas de carriles, con sus accesorios, por un valor superior a 134 millones de francos belgas.

La North British Locomotive, de Inglaterra, suministrará 25 locomotoras de vapor y materiales para construir en España otras 175, con un total de casi dos millones y medio de libras esterlinas.

La casa Fiat, de Italia, se ha comprometido al suministro de 40 automotores y 20 remolques, para servicios rápidos y de cercanías.

La Agrupación Francesa de Fabricantes de Vehículos Ferroviarios nos enviará cien coches y materiales para construir en España otros cien, por un valor total de 1.150 millones de francos. También diversos talleres franceses enviarán a España elementos de tracción reforzados para 14.000 vehículos y 13.600 cuerpos de ejes, importando todo 890 millones de francos.

Refiriéndonos a la electrificación, la casa Alstom, de París, ha contratado el suministro de 20 locomotoras eléctricas, con sus piezas de repuesto, y cinco subestaciones transformadoras, así como materiales

para construir en España otra cantidad semejante de locomotoras y subestaciones, con un valor de 2.525 millones de francos franceses. Por su parte, la casa belga Ateliers de Constructions Electriques, de Charleroi, también suministrará subestaciones transformadoras, por un valor de 90 millones de francos belgas.

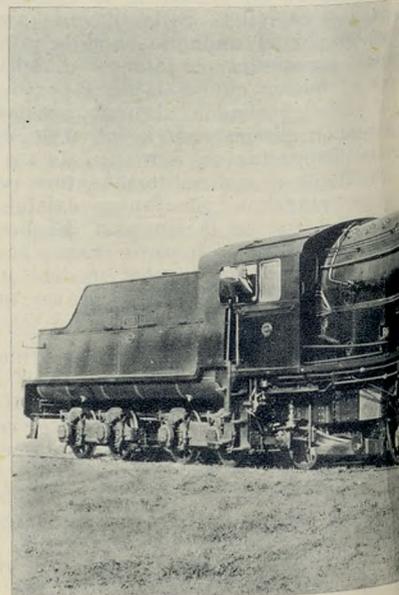
En lo que hace a material de tracción, la English Electric, de Londres, suministrará 20 locomotoras eléctricas y materiales para construir en España 60 más, por un valor de 2.800.000 libras esterlinas, en números redondos.

Además, y por lo que se refiere al pago, la mayor parte de los contratos celebrados conceden a la Red Nacional importantes aplazamientos escalonados, que, en el caso concreto de la Alstom, llega a situar el último pago a los ocho años del primero.

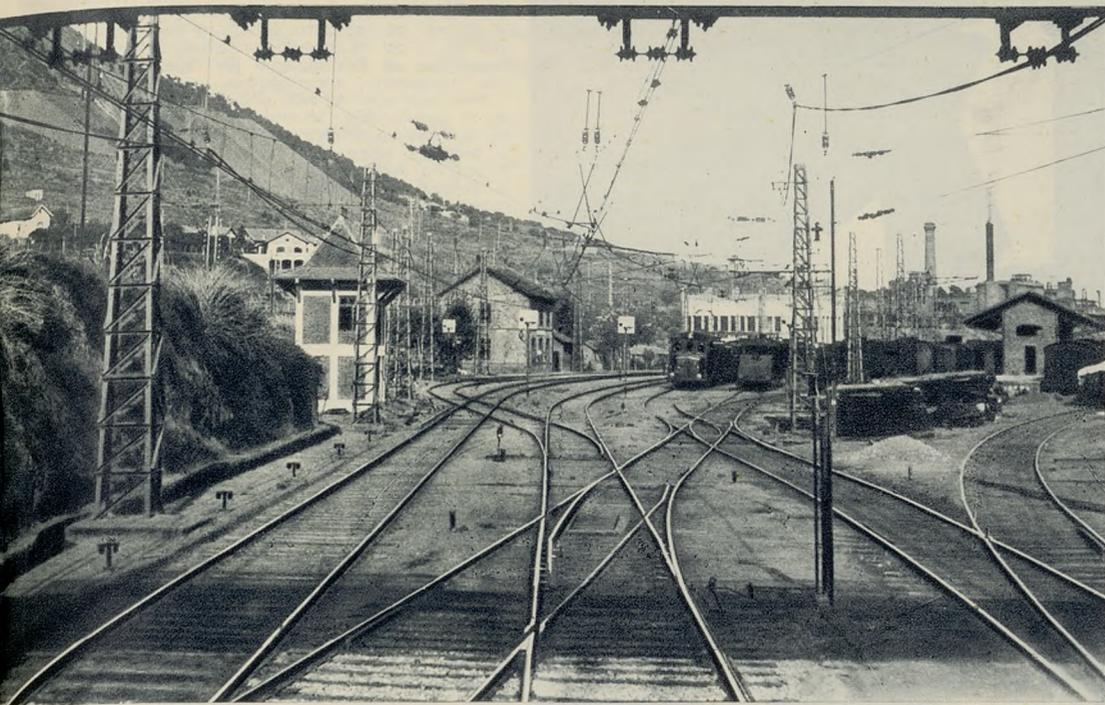
Hemos dado datos concretos sobre suministros ya convenidos con proveedores extranjeros; pero están en curso las negociaciones de otros contratos relativos a carriles, cruzamientos, máquinas-herramientas, vagones, etc., que cuando estén terminados harán elevar los suministros extranjeros a una cifra de enorme consideración.

Esta labor de reconstrucción y mejora de la RENFE, aunque iniciada hace relativamente poco tiempo, comienza ya a dar pruebas palpables de su efectividad. Así, desde hace algunos meses está en funcionamiento la electrificación de 22 km., llevada a cabo con un esfuerzo casi heroico, en la divisoria de la línea de Galicia, entre Brañuelas y Torre, y que es parte integrante de un sector a electrificar que llegará hasta León y se unirá luego con el Puerto de Pajares, ya electrificado. Y decimos casi heroico porque se trata de un trozo lleno de túneles, de vía única, exclusiva comunicación, por hoy, entre la capital de España y la región gallega. Todo este trabajo de electrificación y renovación total de la vía se hizo sin interrumpir un tráfico densísimo de circulaciones, ya que por dicho puerto han de pasar todos los trenes que trasladan al centro del país los carbones de la cuenca de Panferrada, situada al otro lado de la divisoria electrificada.

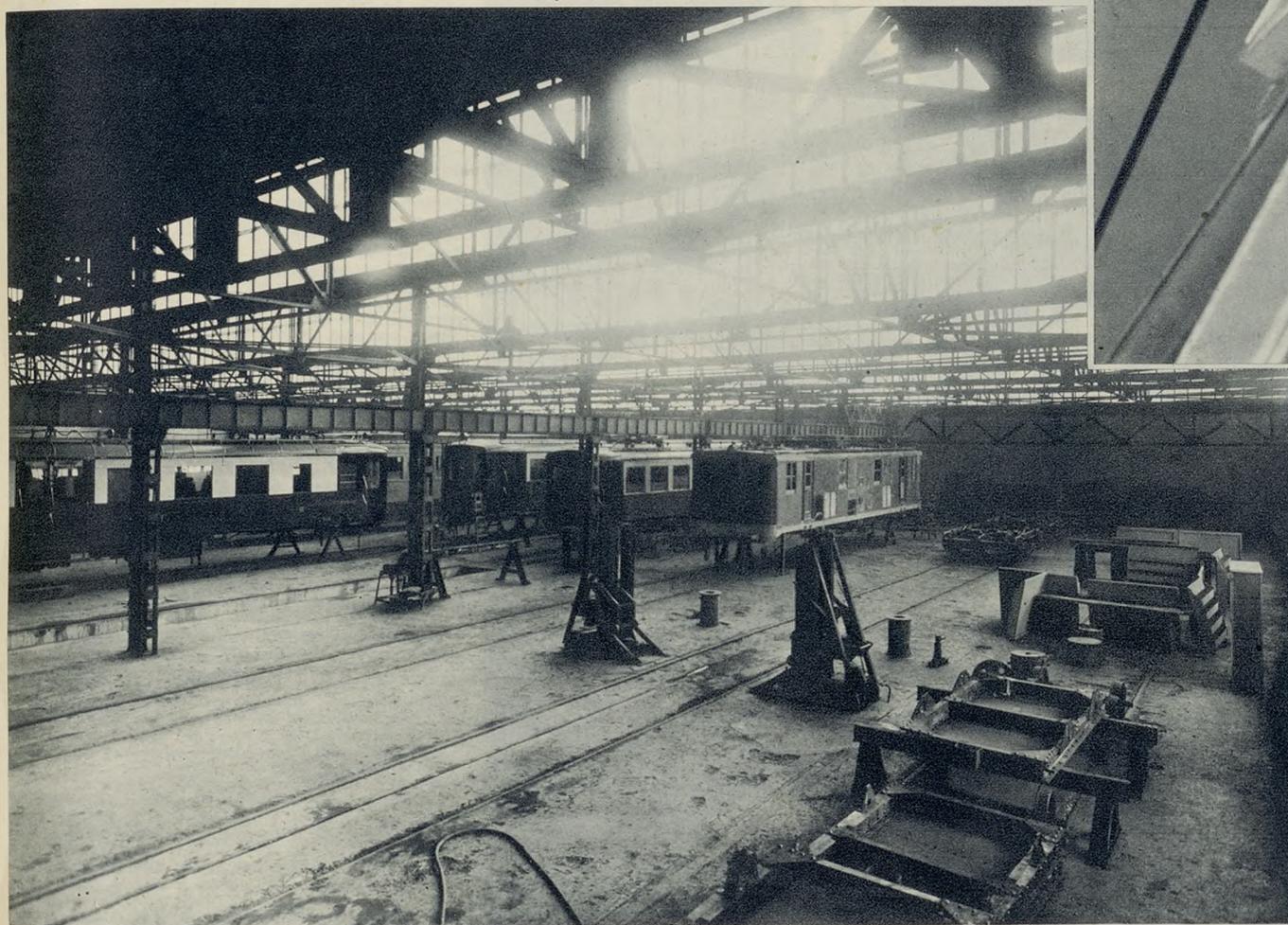
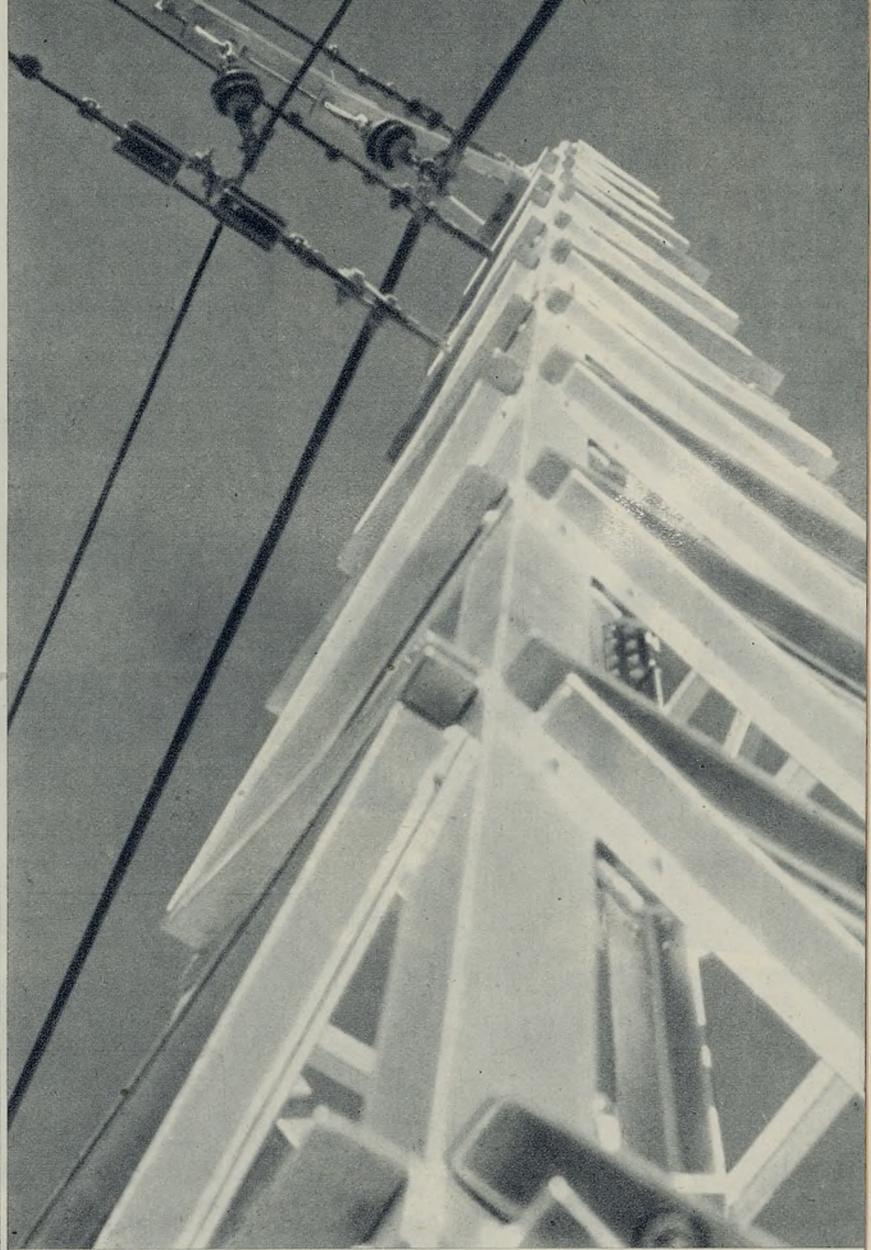
Pero este asunto de la electrificación es tema que merece ser tratado aparte y se sale de la finalidad del presente trabajo, dedicado únicamente a poner de relieve las ayudas que las industrias extranjeras prestan gustosamente a España, y concretamente a su Red Nacional de Ferrocarriles, en la que ven un cliente importantísimo y serio.



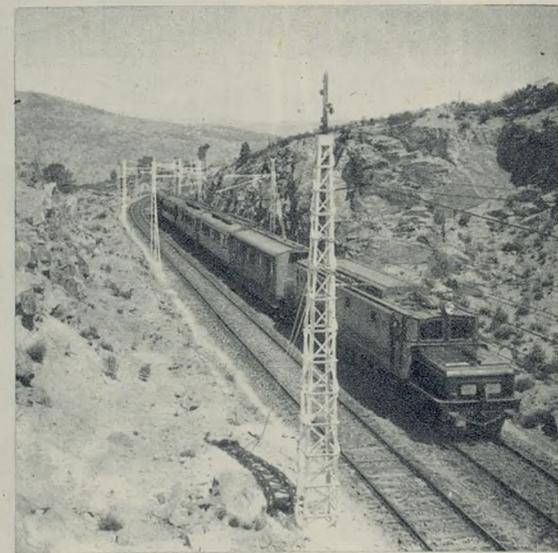
J. F.



Estación del Norte de España, totalmente electrificada.



Aspecto parcial del taller de coches de la factoría ferroviaria de Sestao (Vizcaya).



Tren de viajeros en la línea electrificada Madrid-Avila.

A la izquierda: La locomotora «Santa Fe», totalmente construida en España.—A la derecha: Automotor de servicio en las líneas españolas.

