

PLAN DE RECONSTRUCCION DE LOS FERROCARRILES ESPAÑÓLES Y SU DESARROLLO

Por RAFAEL BENJUMEA BURIN, Conde de Guadalhorce,
Ingeniero de Caminos.

La vida del ilustre Ingeniero de Caminos Conde de Guadalhorce, ofrece una sucesión de fecundas empresas al servicio de España. La última, de inmensa trascendencia para la restauración efectiva de la economía nacional, el Plan de Reconstrucción de la RENFE, obra personalísima suya. Hace ya varios meses, la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS solicitó del Conde de Guadalhorce un artículo sobre la génesis, directrices y desarrollo de este Plan. La grave enfermedad sufrida por él en el mes de abril último impidió la realización de este trabajo. Hace algunas semanas, el Conde de Guadalhorce, todavía en lo que parecía iniciación de una convalecencia, hizo el esfuerzo de escribir el presente artículo y de dirigir la preparación de la información y cuadros estadísticos que han de completarlo. La REVISTA recibió estos trabajos con gratitud y con la profunda satisfacción de creer que eran muestra de su reincorporación, con nuevas energías, a su fecunda labor. Por desgracia, el reciente fallecimiento del ilustre Ingeniero ha venido a trincar estas esperanzas, junto con las que España podía todavía fundadamente basar en su labor futura, convirtiendo este trabajo que hoy nos honramos en dar a conocer en una publicación póstuma, broche que cierra en cierto modo la labor ingente de este gran patriota e ilustre Ingeniero de Caminos.

Entre los grandes problemas que el país ha tenido que abordar con admirable esfuerzo y entusiasmo desde el comienzo de su ingente obra de reconstrucción nacional, ha ocupado siempre en el ánimo público lugar preferente la restauración de su red ferroviaria, sistema arterial de su propia riqueza y en la que era preciso alcanzar la sólida eficiencia en sus servicios, y el equilibrio financiero que debe conseguir todo lo que ha de ser estable, permanente y base substancial de la misma existencia.

Arraigado este anhelo en la conciencia nacional, ningún tropiezo podía presentarse en la realización de los planes y proyectos cuya aprobación se solicitara para impulsar estas obras de la máxima eficacia y rapidez, compatibles con los medios y recursos de que el país pudiera disponer; y en prueba de esta perfecta coordinación de propósitos, medios y necesidades, en todo momento podemos afirmar que han prestado su mayor atención y concedido todos los auxilios posibles: los Poderes Públicos, los elementos financieros, la industria nacional y los propios usuarios, tanto aportando sus ahorros como aceptando con la mayor disciplina todas las normas de ordenación y preferencias que en los períodos difíciles ha sido preciso imponer.

Hacer frente a una restauración tan costosa y difícil, sólo con los medios y recursos nacionales, era por sí misma empresa complicada y laboriosa, en triste contraste con la ilimitada amplitud de medios económicos, materiales y productos manufacturados que fueron generosamente concedidos a otras naciones; más el estímulo de toda la reconstrucción nacional, tan valientemente emprendida con los mismos

elementos y con ninguna otra ayuda exterior, obligaba a proceder sin descanso y con la máxima actividad a los Consejeros y Directores de la RENFE, para preparar y desarrollar los proyectos, organizaciones y adquisiciones de material, indispensables para poder lograr la reconstrucción y mejoras perseguidas.

Al constituirse la RENFE, se estudiaron con la mayor amplitud un Plan General de Reconstrucción y Modernización de la Red y el de Electrificación de sus líneas y servicios principales, estudios y proyectos que merecieron los mayores elogios oficiales que, comprendiendo todos los extremos de los distintos problemas que habían de resolverse, permitieron conocer y definir la ordenación y preferencia más útiles a la eficacia buscada en armonía con las posibilidades del país. Tal fué el propósito perseguido con el estudio integral de reconstrucciones y mejoras, y por ello, aprobado por el Gobierno en 1946 un presupuesto inicial de 1 500 millones, como programa de urgencia y medio de obtener complementos experimentales, con arreglo a los cuales la RENFE debería presentar un plan de realizaciones que respondiera a la armonía precisa entre los medios disponibles, económicos e industriales, y las reformas precisas y convenientes a las exigencias del servicio y a la vida económica de la Red. Antes ya, y en el mismo año, fué promulgado oficialmente un Plan General de Electrificación y Señalización que estableció las bases técnicas de estas futuras mejoras.

La reconstrucción del ferrocarril presenta un carácter complejo que comprende: el refuerzo, mejora y perfeccionamiento de su estado físico, tanto en las

instalaciones fijas como en el material de tracción y móvil; la organización del trabajo y el estímulo a su máximo rendimiento; la debida articulación entre las posibilidades constructivas de la industria nacional y las necesidades de la Red ferroviaria; y, a la vez que el estudio financiero de todas las reformas, tratar de conseguir el equilibrio económico de la gran empresa autónoma que es nuestra Red ferroviaria, en el doble concepto de explotación y de atenciones del capital empleado.

Todos estos múltiples extremos han sido debidamente coordinados por la RENFE al formular su Plan General de Reconstrucción y prever su futuro desarrollo y obligados complementos; mas como el esfuerzo económico que había de exigirse al país habría de ser de extraordinaria cuantía y su influencia en la vida industrial española muy grande, se consideraron con especial interés las consecuencias económicas de las reformas, así como las influencias externas que pudieran perturbar el porvenir de este sistema de transportes, y el posible paralelismo entre el desarrollo de la industria nacional y las exigencias que para las reformas, mejoras y desarrollo de la Red fuera necesario atender.

Preciso es reconocer que, tanto los grandes déficits de redes ferroviarias extranjeras muy perfeccionadas como el rápido y progresivo desarrollo de otros sistemas de transporte, obligaban a serias reflexiones para discernir su repercusión en el caso particular de nuestra Red y hasta qué extremo debieran influir en nuestras reformas; mas es interesante dejar constancia de hechos reconocidos y comprobados que desvirtúan las consecuencias pesimistas que de estas observaciones y experiencias se pudieran deducir, sobre todo en lo que a nuestra Red se refiere.

De los estudios económicos publicados por las redes extranjeras, se deduce que, principalmente, el déficit resultante de la explotación es esencialmente debido a las líneas secundarias, cuyo tráfico guarda una extraordinaria desproporción con el capital invertido y los gastos fijos obligados; y, a la vez, puede afirmarse que la competencia del transporte por carretera, motivo de agudas crisis pasadas, si es importante en las cercanías y servicios transversales, puede ser con éxito combatida en las líneas de gran tráfico para las largas distancias, no sólo por la posibilidad de obtener iguales o mayores ventajas en velocidad y capacidad de transporte, sino considerando que las carreteras modernas, preparadas para grandes tráficos y fuertes cargas, han de suponer un coste unitario similar o mayor que el del ferrocarril, teniendo que soportar después un gasto de tracción por tonelada casi doble y un empleo de personal diez ve-

ces superior para cada mil toneladas, según resulta de estudios sobradamente conocidos.

El detallado análisis de las condiciones de nuestra Red, nos llevó a conclusiones concretas que justificaban el plan propuesto y permitían afirmar el carácter eminentemente productivo de nuestras reformas y la seguridad de poder conseguir una armonía con los otros sistemas de transporte, en interés del servicio público y en el particular de las propias empresas, ya ferroviarias o de servicio por carretera.

Era fácil apreciar que no sólo el mal servicio, sino las deficiencias económicas de la explotación de nuestra Red, eran debidas, especialmente, a los defectos orgánicos del sistema, cuya corrección, indispensable para que el ferrocarril subsistiera, proporcionaría economías de tal cuantía que permitirían nivelar el balance de la explotación y crear un estado financiero sólido, capaz de poder hacer frente de modo independiente a los futuros desarrollos.

A la falta de solidez de las vías, que obligaba a una disminución constante de las velocidades comerciales y a menores cargas por tren-kilómetro, había que añadir las deficientes reparaciones del material de tracción y móvil, las malas condiciones de las aguas de alimentación en casi toda la Red, la falta de freno continuo en los vagones de mercancías, las deplorables condiciones en que se realizaban los levantes en los Depósitos y las dificultades para realizar una escrupulosa vigilancia y conservación diaria, y era posible calcular las repercusiones económicas que, por la corrección sólo de estas deficiencias tan visibles y notorias habrían de conseguirse.

Uniendo a ella el cambio de tracción en los pasos de cordillera, o sea el medio de conseguir el allanamiento virtual de las montañas que nuestras líneas tienen forzosamente que atravesar, y la multiplicación de los automotores Diesel, en suma, la electrificación de las cordilleras y cercanías de grandes poblaciones y el comienzo del desarrollo de la tracción Diesel (tanto para los servicios de maniobras como para los de viajeros sobre determinadas relaciones comarcales y en las grandes líneas) en paralelo con el crecimiento de la producción nacional de aceites combustibles, se lograrán economías importantísimas que fueron minuciosamente estudiadas y estimadas en más de 1 000 millones de pesetas al año, quedando así establecida la posible nivelación y equilibrio financiero de la RENFE como consecuencia de las reformas proyectadas.

La red ferroviaria española de vía ancha está formada, en su casi totalidad, por líneas radiales que enlazan Madrid con las poblaciones y puertos del

litoral, circulando por ellas y entre estos extremos el 80 por 100 del tráfico nacional. Estas líneas, que han de atravesar todas ellas grandes cordilleras, presentan perfiles muy accidentados y gran número de curvas.

Y precisa reconocer que los transportes por carretera que hayan de establecer competencia en estos tráficos deberán hacerse por caminos de plantas y perfiles muy difíciles, lo que fatalmente producirá un encarecimiento del transporte, alejando la posibilidad de competencia con el ferrocarril, si se llega a establecer una eficaz coordinación económica de los transportes terrestres desde un punto de vista nacional.

El allanamiento virtual de las montañas que con la electrificación se conseguirá para las líneas de la RENFE y la mejora general de la Red, permitiendo mayores cargas en los trenes, mayores velocidades comerciales y disminución del ciclo de los vagones, afirmará de modo indudable la supremacía del ferrocarril para los grandes transportes y justificará el capital que en su reforma se invierta.

Mas estas consideraciones a favor del ferrocarril, aun añadiendo que si hay grandes progresos técnicos para los camiones los hay también para el ferrocarril, no envuelven ningún temor sobre el desarrollo y utilidad de los transportes por carretera y nos llevan sólo a definir cuál será lógicamente el campo propio de la aplicación del camión y cuál el grado de relación y articulación con el ferrocarril para el mejor éxito y máxima expansión del porvenir de ambos sistemas.

En los transportes de puerta a puerta a corta distancia, el triunfo del camión es indiscutible; y su utilidad y cooperación al ferrocarril será de extraordinario interés, recogiendo de los centros de producción las mercancías para acumularlas en los nudos del ferrocarril y tomando de estos mismos nudos y distribuyéndolas a los lugares de consumo las mercancías que el ferrocarril le aporte; es decir, realizando los servicios transversales y los de concentración y dispersión de las mercancías que el ferrocarril debe recoger para su transporte o entregar en los mencionados nudos de su red. Podrán aparecer, circunstancialmente y por los defectos actuales de nuestra Red, derivaciones importantes de tráfico de la carretera; pero se puede afirmar que con la restauración del ferrocarril y mejora de sus servicios, la ordenación de los transportes en sus líneas generales debe encauzarse dentro de las normas expuestas.

Frente al sacrificio económico de gran importancia que ha de pedirse al país para realizar los trabajos necesarios a fin de evitar el derrumbe del principal elemento del sistema circulatorio nacional, se

presenta un panorama de compensaciones, tanto en el concepto de sus servicios, como en el orden económico que sirve de estímulo y aliento a la labor que ha de realizarse.

El Plan de Reconstrucción que debía formularse no había de ser el del máximo perfeccionamiento y desarrollo, pues tal esfuerzo no podía realizarse sólo por nuestros propios medios y únicamente es susceptible de ser alcanzado por sucesivas etapas; debería limitarse a formar la base sólida del porvenir, lo que puede lograrse dando firmeza y seguridad al sistema en todos sus elementos fijos y móviles, corrigiendo los defectos orgánicos del mismo e iniciando las transformaciones básicas precisas para el mejor rendimiento del conjunto del plan a desarrollar.

En armonía con lo expuesto y dentro de los límites indicados, el Plan de Reconstrucción que presentó la RENFE y mereció la aprobación del Gobierno, se formuló con sujeción a las normas siguientes:

1.ª La amplitud de las reformas y mejoras que este Plan comprendiera, deberían ser las necesarias para lograr la seguridad de los servicios y la capacidad y rapidez de transportes que el país reclamaba con el natural margen de desarrollo y una previsión ordenada de nuevas reformas y mejoras para, oportunamente, hacer frente a las futuras exigencias del servicio y de las nuevas necesidades nacionales.

2.ª Estudiadas todas las posibilidades de suministros de materiales y fabricaciones nacionales, definir aquellas primeras materias y elementos manufacturados que deberíamos importar del extranjero para suplir las insuficiencias del país, y conseguir progresos y adelantos que no sólo garanticen el éxito de las reformas, sino que permitan, a su vez, impulsar el perfeccionamiento de la industria española y un futuro desarrollo coordinado con el crecimiento nacional.

3.ª Orientar las adquisiciones de material extranjero a dos finalidades determinadas: a), que se establezcan relaciones entre la industria extranjera y la nacional, para que ésta pueda conseguir perfeccionamientos técnicos, usos de patentes y materiales, a fin de conseguir su expansión y que en el porvenir pueda suministrar cuanto el país necesita: b), procurar que el material que se adquiera se abone en las cinco anualidades en las que se propone distribuir la inversión del presupuesto del Plan.

4.ª No olvidar el obligado interés por alcanzar el equilibrio económico de la RENFE y a este fin dar carácter primordial, en cuanto sea posible, a toda reforma o mejora que de modo eficaz proporcione las compensaciones debidas, por economía directa, por

mejora de servicios o por liberación del consumo de carbón.

5.º Al Plan de Reconstrucción habrá de acompañar el de mejoras del personal, ya en su propia remuneración, ya en su mejor rendimiento, con la debida compensación a su labor, ya con su instrucción y preparación técnica, ya con el estímulo de la superación en el cumplimiento de su deber.

El presupuesto necesario para realizar las reformas y mejoras comprendidas en este Plan de Reconstrucción, estudiado dentro de las bases citadas con miras a alcanzar la seguridad y eficacia de los servicios con amplio margen para el desarrollo del tráfico y a la vez el equilibrio económico de la RENFE, puede resumirse en los conceptos básicos siguientes:

1.º *Reforma y mejora de la vía e instalaciones fijas.*

Refuerzo de puentes, mejora de túneles, y, en general, en la infraestructura del camino.

Renovación y revisión de la vía en gran parte de la Red.

Aumento de capacidad de estaciones en cuanto a la circulación de los trenes y al servicio de viajeros y mercancías.

Ampliación y perfeccionamiento de estaciones de clasificación del material de transporte.

Modernización y aumento del equipo y del alumbrado de las estaciones.

Por un total de millones..... I 588

2.º *Ampliación y mejora del parque de material de transporte.*

Material motor:

- 397 nuevas locomotoras de vapor.
- 20 locomotoras Diesel para maniobra.
- 20 trenes de automotor.
- 20 automotores.

Reconstrucción de gran parte del parque antiguo de locomotoras.

Material móvil remolcado:

- 520 nuevos grandes coches metálicos.
- 10 845 nuevos vagones.
- 160 nuevos furgones.
- Reconstrucción de una parte del parque antiguo de vagones.
- Renovación de ejes y refuerzo del aparato de tracción de gran número de vagones.

Instalación del freno de vacío en 17 000 vagones.

Por un total de millones 2 252

3.º *Reformas en talleres, aguadas, depósitos y almacenes.*

Mejora, ampliación y perfeccionamiento técnico de sus talleres para la racionalización y amplitud de su trabajo de reparaciones y levante.

Perfeccionamiento de los depósitos destinados a intensificar la conservación y vigilancia del material motor y móvil.

Instalaciones de depuración de las aguas de alimentación.

Almacenes.

Perfeccionamiento de carboneras y mezcladoras de carbón.

Por un total de millones 652

4.º *Comunicaciones y señalizaciones.*

Por un total de millones 213

5.º *Electrificación de 1 360 Km. de vía.*

Por un total de millones 1 000

Lo que en conjunto alcanza a un presupuesto de millones 5 705

a los que, añadiendo los gastos de emisión, arroja el total de 5 950 millones, que tuvo de arranque el Plan en 1949.

La RENFE estimó al presentar este Plan que con él se podría lograr no sólo la solidez y seguridad del sistema, sino un aumento de capacidad del transporte del orden del 30 por 100; mejora que facilitará, en consecuencia, el poder acercarse al equilibrio económico y financiero de la explotación, una vez realizado todo el conjunto previsto.

Un examen minucioso de las posibilidades industriales españolas y de suministros de primeras materias, permitió fijar los límites de cantidad y calidad de los elementos que debían ser adquiridos en el extranjero para el desarrollo de nuestro plan en la cuantía y tiempo previsto.

Bajo las normas expuestas, se consiguió por la RENFE concertar contratos con la industria extranjera por un importe total de 70 millones de dólares (reducidos todos los importes a la equivalencia en esta moneda) con pagos escalonados en cinco anualidades y con la condición, en general, de que cada

adquisición de material manufacturado habrá de obligar a introducir en España primeras materias para que nuestra industria construya una mayor cantidad de elementos iguales a los importados, con derecho, además, a que las fábricas españolas reciban las ayudas técnicas y la posibilidad de aplicación de las patentes que necesite para nacionalizar su producción a la altura de la extranjera.

Los elementos adquiridos han sido: locomotoras de vapor, inglesas; locomotoras eléctricas, francesas, inglesas y americanas, con las subestaciones correspondientes; trenes automotores Diesel; vagones; coches de viajeros; máquinas de maniobras y máquinas herramientas para talleres.

Este plan, aprobado en mayo de 1949, y puesto en inmediata ejecución, sólo podía alcanzar resultados positivos y eficaces, si la labor de los agentes ferroviarios respondiera al impulso que tan gran esfuerzo requería; y el mayor éxito que puede presentar la RENFE a este propósito, ha sido poder comprobar la moral tan elevada, la voluntad tan firme y el afán de superación en su trabajo y en su perfeccionamiento técnico, que individual y colectivamente han demostrado todos los agentes; permitiendo obtener notorias ventajas en el servicio, cuando aún no han podido realizarse sensibles mejoras materiales, ni correcciones a las deficiencias del sistema.

Los esfuerzos económicos pedidos al país durante los cinco años del Plan, equivalían, en pesetas, anualmente, a un 6 por 100 del presupuesto nacional, y la divisa extranjera que cada año necesitaríamos, sería equivalente a 14 millones de dólares, o sea, a menos del 4 por 100 del importe de la exportación anual española. Entendiendo que tales proporciones debían estimarse muy prudentiales, si con ello se habría de lograr la reconstrucción del ferrocarril y crear el organismo eficiente, que con sus propios recursos habría de atender a su conservación y reposición de su material, a las cargas financieras y a los futuros desarrollos y progresos.

El importe del presupuesto de este Plan, aprobado en 1949, era lógicamente función del valor adquisitivo de la peseta, es decir, el coste unitario de los jornales, materialés y de las divisas extranjeras, y toda variación de su valor, repercutiría de un modo automático en el importe de las reformas y mejoras del Plan, obligando a cambiar la cifra representativa del coste de las mismas; y como desde 1949, por disposiciones oficiales y repercusiones internacionales, el coste unitario ha aumentado en más del 60 por 100 en la producción nacional y en más del 275 por 100 en el valor medio de la divisa, el presupuesto inicial de la RENFE debería, en orden numérico, sufrir el aumento correspondiente; y habiéndolo reconocido

así el Gobierno, oficialmente acordó que el presupuesto aprobado en 1949, por valor de 5 000 millones, y aumentado entonces con los 950 millones de lo recogido de planes anteriores, quedara transformado, con análogas previsiones y programas, en otro de 10 280 millones de pesetas.

Mas al propio tiempo, han surgido peticiones de orden laboral de nuestra industria, conveniencias de anticipar ciertas mejoras por las notorias ventajas de seguridad y economía que proporcionen y ofrecimientos de auxilios económicos de algunas regiones para lograr anticipar las mejoras que a ellos localmente les interesan; y expuestas estas consideraciones ante el Gobierno, han merecido asimismo su aprobación, considerando su importe como un aumento al presupuesto de reformas y mejoras aprobado.

Los conceptos correspondientes han sido:

a) Aumento de locomotoras y vagones encargados a la industria española sobre los ya concertados, para que se sostenga el trabajo de sus fábricas, constituyendo estas compras un anticipo sobre las que, terminado el Plan y con cargo a explotación, la RENFE hubiera tenido que adquirir para el mantenimiento de su parque.

b) Adquisición de trenes automotores Fiat (trenes TAF) con aire acondicionado; adquisición de trenes Talgo para servicios diurnos y nocturnos y unidades eléctricas para servicios de cercanías, material que transformará la comodidad y tiempo de los viajes, proporcionando a la RENFE grandes economías, como lo han comprobado ya los ensayos realizados.

Además, ha aprobado el Gobierno un programa de metalización de los coches de viajeros, para conseguir la máxima seguridad y disminuir, en notoria proporción, los riesgos en caso de accidente.

c) Anticipar la electrificación de los trayectos Bilbao-Miranda y Miranda-Alsasua, de Quintanilla-Alar y de Córdoba-Baeza, atendiendo así los auxilios ofrecidos por las entidades económicas de Vizcaya, Santander y el que proporciona el empréstito norteamericano.

Todos estos aumentos y mejoras nuevas importan la cantidad de 2 224,4 millones, lo que, sumado al presupuesto del plan antes mencionado de 10 280 millones, hace ascender el Plan de Reconstrucción, habida cuenta también de los gastos y quebranto de emisiones, a la cantidad total de 12 711 200 millones de pesetas.

De esta cantidad quedaba por invertir, en fecha reciente, 8 000 millones, que la RENFE ha sido autorizada a emplear a razón de 1 400 millones por año, lo que quiere decir que habiendo aumentado también el presupuesto nacional, el porcentaje que la

RENFE reclama no pasa aún del 7 por 100 de éste, conservando para importe anual de las divisas que solicita el mismo 4 por 100 del importe de la exportación española, que antes mencionamos.

Paralelamente a este Plan de Reconstrucción, que con extraordinario celo viene desarrollando en sus múltiples y complejos extremos la Dirección, el personal técnico y cuantos agentes le secundan, siguiendo con el natural interés la necesidad de disminuir el consumo de carbón, tanto por su mal rendimiento económico en la tracción como por facilitar la solución de tan grave problema nacional, pretende la RENFE activar todas las sustituciones posibles de aplicación de otras fuentes de energía a la tracción; pues si la más eficaz para España es, de modo indiscutible, la eléctrica, su transformación ha de ser lenta por el gran capital de inversión que exige, y por ello, hay que sumar a las electrificaciones ya previstas el aprovechamiento del gas-oil en los motores Diesel, en automotores o grandes máquinas, y el del fuel-oil en determinadas locomotoras de vapor, mediante el cambio de los hogares correspondientes.

Inspirados en este propósito se presentó una propuesta que ha sido oficialmente aprobada, según la cual la RENFE transformará su sistema de tracción, aportando al parque actualmente en servicio 400 locomotoras de gas-oil y efectuando, por otra parte, la sustitución por fuel-oil del combustible hoy día empleado en otras 400. Este programa, sumado a la modificación de tracción que lleva consigo la electrifica-

ción de 1 360 Km., nos permitirá llegar a la realización de un tráfico del orden de 15 000 millones de toneladas kilométricas por este conjunto de medios de tracción, es decir, empleando fuentes de energía distintas al carbón y produciendo una economía de este combustible del orden de 1 500 000 toneladas, o sea el 50 por 100 de su consumo actual, que podrá ser destinado a otras necesidades nacionales, atendiendo los suministros de gas-oil y fuel con la producción futura de las refinerías nacionales. Las transformaciones para el empleo del fuel podrían ser hechas con cargo a la misma explotación, y las adquisiciones de las máquinas Diesel, se prevé podrán atenderse con futuros créditos americanos; este cambio del combustible se ha estudiado en forma que la economía de divisas, al poder reducir las importaciones del carbón extranjero, sirvan para hacer frente a las de petróleos crudos que en España puedan refinarse.

Debemos añadir a estas ideas generales expuestas, la plena confianza en los resultados positivos de esta reforma y la perfecta garantía que puede ofrecerse al país por el entusiasmo y preparación técnicas de cuantos con tan gran empeño la secundan, fortaleciendo mi convicción de que, si al publicar el primer Plan recordamos el lema de una de las Empresas de Saavedra-Fajardo, *Subir o Fajar*, ahora podemos esperar se cumpla otro del mismo filósofo empleado en su Empresa LXXI, *Labor omnia vincit*, y que en el folleto de divulgación del Plan, publicado por la RENFE, oportunamente se consignó.