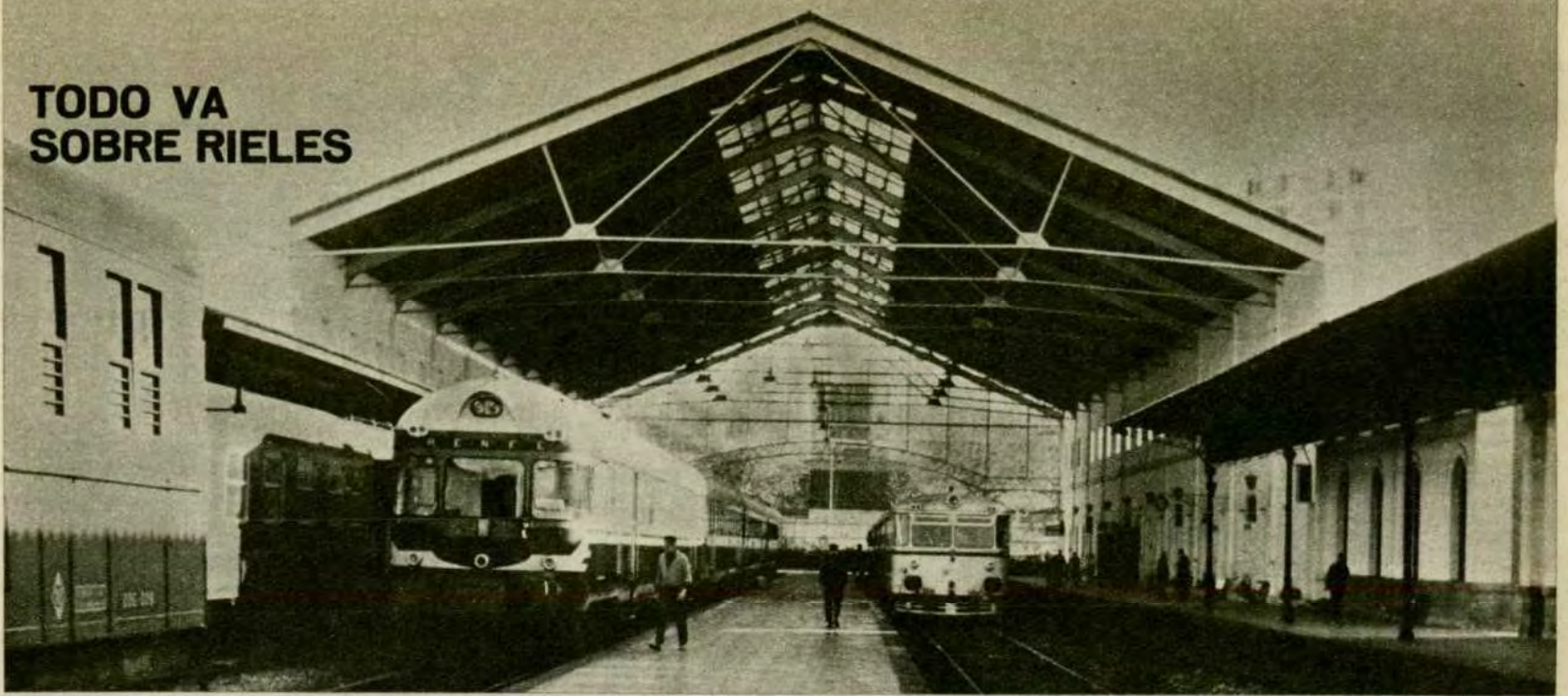


TODO VA  
SOBRE RIELES



# La buena suerte del parámetro constante

Por JUAN APARICIO

**S**ALVO en algunas mascaradas anacrónicas, como cuando se recompuso la carroza para bisarse sobre un idéntico itinerario el primer viaje de Goethe por Italia, o se han imitado estas exhumaciones en Cataluña, a nadie se le ocurre subir a una diligencia o a un factón, sacándolos del Museo de los coches, ni más sucintamente viajar por arrobos. Pero todavía hay partidarios incorruptibles del tren, viajeros devotos de los ferrocarriles, cuales los soldados, los campesinos y yo, puesto que en parte desertaron los viajantes de comercio, aunque sin menoscabo del automóvil y de la aeronáutica. Los temores decimonónicos ante el rail, suscitando hasta el anatema en el Estado pontificio, los ha reabsorbido la mente más pusilánime y misonesta.

El impacto de la velocidad y autonomía encarrilada de los trenes, debió ser esperanzador y tremebundo en una época que digería el liberalismo y el capitalismo, precoces y agresivos, se reposaba y restauraba tras las batallas napoleónicas, de las que había obtenido la innovación de circular por la derecha, pues tradicionalmente todo el rodaje y cualquier animal semoviente o guerrero iban por la izquierda, para, en caso de apuro y necesidad, empuñar el sable y la espada defensiva con desembarazo hacia el lado opuesto; más Napoleón imaginó la táctica de envolver con sus dragones y sus húsares, yendo por la otra mano, rebasando la retaguardia y pasmando al adversario por este inesperado ataque.

El auge ferroviario, después del terror profano, de los empresarios fules y de las especulaciones bursátiles, sin embargo, quedó cristalizado en el aliciente de ese juego de azar, perdurable en los casinos europeos y americanos, que es el «chemin de fer», y en el índice financiero Dow Jones de Norteamérica, cuyos valores representativos, dentro del modernísimo despliegue industrial, continúan detentándolos las compañías ferroviarias. Los Estados Unidos, emporio del automovilismo y de la aviación, no olvidan que se fraguaron en su marcha hacia el Oeste detrás de aquellas locomotoras con chimeneas petulantes y con vagones parecidos a los «saloons» de los pioneros.

También la Rusia euroasiática se hizo merced a su Transiberiano, donde hervían los samovares gigantes y colectivos y pupulaban los personajes de las novelas de Gogol, Dostoiewski y Tolstoi. Cuando leo los relatos de un trayecto en dicho tren, como ahora lo está describiendo un periodista ginebrino hacia la ciudad académica de la Siberia, Novosibirsk, y hacia el Japón, comparto la ingenuidad y el prurito evocador del suizo, que profundiza en la interioridad humana de sus compañeros de ruta, mientras, no el vehículo, sino el paisaje se desliza por las ventanillas, acusándose el contraste con el limbo de los reactores encima de las nubes y con el anonimato políglota de los aeropuertos.

Uno no se considera extraño al espacio circundante, ni al tiempo rítmico de su civilización, aunque destaca la diferencia entre la España yerma y desolada de sus campos agrícolas y esas saetas que cada jornada la recorren de sus ferrobuses, de sus Talgos y de sus T.E.R. Sin concluir aún su plan cabal de modernización, la Renfe actúa como una lección y un acicate del desarrollo español, luego de haber salido del túnel de la Guerra civil y de la penumbra de la posguerra. Los ágiles expresos, conducidos otrora por el Duque de Zaragoza, los rápidos diurnos, los mixtos provinciales y los correos, se habían anticuado y envejecido durante las

calamidades y trastornos, desmemorándose de que la magnificencia camandulera del Marqués de Salamanca había colocado un rail de plata en el último tramo del tren de la fresa, para que Isabel II inaugurase encima de un soporte argénteo el ferrocarril de Aranjuez.

Se habían arrumbado las añagazas de los propietarios a expropiar en Castilla y Andalucía frente a los capitalistas de estirpe hebrea, franceses, ingleses y británicos, con dinero internacional; como se había esfumado la fiebre alcista de la Bolsa de Barcelona, cuando en 1865 se logró el récord de tendido de vías españolas, y más tarde vinieron el retroceso, la depresión y la ruina de muchos accionistas. Nuestra nación estaba estabilizada y se movía la nueva clase media incipiente dentro del T.A.F., con su única segunda clase y su confort sencillo. El T.A.F. de los años cincuenta, la década del Concordato, de los pactos hispanoamericanos y de la desaparición de las cartillas de racionamiento, fue el exponente de una iniciativa desarrolladora de la economía nacional, cuya historia se descompone en otras varias etapas incoáticas de entusiasmo y riqueza.

El Talgo asomaba su perfil aerodinámico y enseguida se presentaron el T.E.R. y el ferrobús para llevar y traer a los españoles de los polos de promoción y crecimiento y a los turistas multiplicados. El déficit de la RENFE, aunque se restañe en breve, no significa una atonía española, ni tampoco una deficiente y dificultosa organización, cuyo mecanismo y engranaje están asimismo automatizándose y progresando, sino que es una señal de la idiosincrasia de estos servicios, en los que la sociedad sin clases, menos en los trenes rusos, donde existen hasta cinco, dispone de un medio de transporte presuroso y barato. Bajo este aspecto los ferrocarriles velocísimos de Francia, los abundantes y metódicos de Suiza y de la Alemania federal, los arquetípicos de Inglaterra se encuentran todos en crisis en su explotación nacionalizada, ofreciendo un ejemplo máximo la República Argentina, donde su Gobierno acaba de aceptar que el déficit ferroviario de setenta billones de pesos aumente en un veinticinco por ciento más de desajuste.

El parámetro constante de las líneas férreas, aguanta y favorece todos sus vaivenes y adelantos futuros, porque no se desmontarán las principales vías de comunicación ferroviaria, frecuentadas cotidianamente por los T.E.E. raudos y con nombres líricos de la Comunidad Económica y sentimental de Europa, configurándola y enlazándola, a semejanza de los convoyes que unen cada Costa americana. Respecto a España, el optimismo trenero ha de extenderse a partir del año próximo, al estrenarse, por Somosierra, el recorrido directo Madrid-Burgos y ser factible que nuestro Talgo, igual que el T.E.R. en Lisboa, aparezca en París, junto a los demás trenes intereuropeos. Cuando costeando se termine el enlace de Asturias con Galicia y se relacione de este modo el ferrocarril en el festón litoral, sólo faltarán las amplias estaciones metropolitanas, plétóricas para satisfacer los deseos y necesidades de la vida corriente, para que nuestro tren, representativo del Estado y del pueblo, no sea un desvencijado vehículo entre la chatarra y la nostalgia del siglo XIX, sino el convoy utilitario y vertiginoso, que entra a punto y ordenadamente en el carril del año dos mil.

(Foto, Sanz.)



Don Federico Silva Muñoz, ministro de Obras Públicas; señor Rodríguez de Valcárcel, vicesecretario general del Movimiento, y el teniente general Barroso, ex ministro del Ejército.



Primera parada, en Robregordo-Somosierra.

# PRIMER TREN POR EL DIRECTO MADRID-BURGOS

## El ministro de Obras Públicas, don

**L**OS pueblos que orillan la línea del directo Madrid-Burgos han vivido ya esa emoción de ver pasar el primer tren. Una larga espera de casi cuarenta años desde que se iniciaron las obras de este ferrocarril. Ahora, al fin, los trabajos, ya a punto de quedar concluidos, permiten pronosticar su inauguración definitiva dentro de pocos meses.

Este primer viaje de inspección, con el recorrido total de la línea, lo ha realizado el ministro de Obras Públicas, don Federico Silva Muñoz, en un tren TER. Acompañaban al ministro el vicesecretario general del Movimiento, señor Rodríguez de Valcárcel; el director general de Transportes Terrestres, señor Cruylles; el ex ministro del Ejército, teniente general Barroso; personalidades y técnicos del Ministerio de Obras Públicas y casi cien periodistas. Entre los acompañantes de este primer viaje se encontraban también el consejero-delegado de RENFE, don Alfredo Moreno; el director adjunto, don Antonio Carbonell, y otros altos cargos de la Red.

### RECORRIDO

A las nueve de la mañana, el señor Silva Muñoz subió al tren en la estación de Chamartín. Durante el recorrido hasta Burgos se realizaron varias paradas. En Robregordo-Somosierra, el ministro y sus acompañantes presenciaron los trabajos de nivelación de la vía. En Riaza, el señor Silva Muñoz procedió a cologar la última pareja de carriles que concluía definitivamente el largo camino de hierro de 280 kilómetros entre Madrid y Burgos. Desde la misma estación, el ministro hizo una llamada telefónica a la ciudad del Cid por la nueva línea de comu-



Don Alfredo Moreno, consejero-delegado, y otros altos cargos de RENFE.



Don Antonio Carbonell, director adjunto, y el señor Bustinduy, director de la Primera Zona.



El señor Silva Muñoz, en la cabina del Ter.



Recibimiento en la estación de Aranda de Duero.

## Federico Silva Muñoz, realizó un viaje de inspección a las obras

nicaciones. Nuevamente se detuvo el tren en Campo de Sampedro, donde se inspeccionaron otros trabajos de nivelación. A la una y veinte del mediodía, el tren llegó a Aranda de Duero.

### UN VIAJE HISTORICO

En todas las estaciones del recorrido se había congregado numeroso público para asistir a este acontecimiento, que bien puede calificarse de histórico. En Aranda de Duero puede decirse que toda la ciudad esperaba al primer tren del Madrid-Burgos. Dicha villa será probablemente la más favorecida por la puesta en servicio del ferrocarril. Considerada como polo de descongestión de Madrid, su desarrollo industrial se potenciará con la nueva línea férrea. El señor Silva Muñoz se trasladó al Ayuntamiento, donde, entre grandes aplausos, le fue impuesta la medalla de oro de la ciudad.

### HOMENAJE EN BURGOS

A las cuatro de la tarde, el tren reanudó la marcha camino de Burgos. En el trayecto aún se detuvo en las estaciones de Gumiel de Hizán y Lerma, para visitar, en la primera, la instalación de los relés de señalización, y, en la segunda, la estación. Por fin, a las seis de la tarde, el ministro llegó a Burgos, donde se le tributó un caluroso recibimiento.

Seguidamente, acompañado de todas las primeras autoridades de la provincia y ciudad, se trasladó a la torre de Santa María, en cuya sala

de Paridad, donde se reunían los concejos, le fueron impuestas las medallas de oro de la ciudad y de la provincia.

El señor Silva Muñoz agradeció el homenaje de que había sido objeto, y afirmó que este ferrocarril no se debía a él solamente, sino al Gobierno, y en especial al Jefe del Estado. Analizó después la importancia económica y política de la nueva línea, que robustecerá la unidad entre las provincias españolas y nos acercará más a Europa. Se refirió después al problema de los diferentes anchos de vía, tan de actualidad, que plantea el paso de las líneas españolas a las francesas y, a través de ellas, al resto de Europa, y afirmó que al concurso internacional convocado al respecto se habían presentado 39 empresas. Por otra parte, indicó que los trenes Talgo ya tienen patentado un sistema, con el que han resuelto dichas dificultades.

### ALGUNAS CARACTERISTICAS

En el número 36 de VIA LIBRE ya informábamos ampliamente de las características técnicas de este ferrocarril. Añadiremos ahora que, acabado el tendido de la vía, se realizan los trabajos de instalar la señalización por el sistema de CTC. Se procede igualmente al tendido de las líneas de suministro de energía eléctrica y alumbrado, así como la puesta a punto de las estaciones. El conjunto de las obras contratadas para poner en explotación urgente el ferrocarril suman 1.034.302.716 pesetas.

F. S.

(Fotos Fernández.)



Llegada a Burgos.



El señor Silva Muñoz, durante su discurso en la torre de Santa María.