



MM04941

Alta velocidad

Javier Puebla



MUSEO DEL FERROCARRIL
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Paseo de las Delicias, 61
28045 Madrid

A Jorge y Miriam.

Alta velocidad

No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del Copyright.

Derechos reservados © 2020, respecto a la primera edición en español, por:

© Javier Puebla

© Editorial Samarcanda

ISBN: 9788417941048

ISBN e-book: 9788417904470

Producción editorial: Lantia Publishing S.L.

Plaza de la Magdalena, 9, 3 (41001-Sevilla)

www.lantia.com

1. Madrid (Década moderada)

¿Por qué se demoraba tanto el proyecto? No podía ser por falta de razones para llevarlo a cabo. Una convincente era que Barcelona y Madrid debían quedar comunicadas por unas vías de gran capacidad. Unos vínculos basados en una dependencia económica y deportiva son más solventes que unas ataduras. El sentimiento de independencia se podría moderar. Había que tomar las decisiones correctas.

El general Narváez tomó las suyas al ordenar —de hecho— el fin de los insufribles viajes en diligencia y la revolución del transporte terrestre. Eran tiempos muy complicados, que los historiadores eligieron recordar por la moderación. La reina Isabel era adolescente y el enfrentamiento político acababa por ser belicoso. La Constitución tenía fecha de caducidad. El futuro entrañaría más complicaciones —financieras y tecnológicas—, como si fueran una dura cruz por acceder al progreso. No obstante, los trenes acabarían surcando todo el territorio.

La disposición presidencial trascendió. Establecía por real decreto la regla que iba a tener vigencia más allá del sesquicen-

tenario. La distancia interior entre las barras de hierro sería de seis pies castellanos.

Se había deslizado un error, que se podía barruntar. Salamanca no hacía nada desinteresadamente y había conseguido el cambio normativo en su favor. Sería fatídico. Esa especificación técnica era una de las claves para hacerse con la concesión. El plan se estaba cumpliendo meticulosamente. Empezó con el exilio en París, donde llegaron a ver la obra requerida para circular. Era un camino de hierro en el idioma local, pero no habían visto ninguna locomotora. Hubieron de ir a Liverpool para conocer uno de esos artilugios. Se hicieron acompañar de Subercase.

Quedaron impresionados. El ensordecedor ruido del silbato, la prominente chimenea y la inmensa nube de vapor que se formaba a su alrededor eran las características señeras de la máquina. No se escaparían a la curiosidad de nadie.

La potencia del motor, la velocidad máxima, el esfuerzo de tracción en llanta y el rendimiento térmico eran la medida objetiva de unas cualidades inigualables. Para el general eran unos datos que permitían prever unas operaciones militares apoyadas en unas inmensas posibilidades logísticas y para el urbanista una oportunidad de negocio. Para el ingeniero eran los parámetros que permitían deducir las características de la infraestructura y una consecuencia sería la pendiente máxima de la vía.

«Las ruedas giran movidas por unas bielas accionadas desde los cilindros, donde el vapor de agua presurizado se expande al mismo tiempo que desplaza el pistón», dijo un guía mientras contemplaban la locomotora colocada por delante de una interminable fila de vagones.

Los tres iban vestidos para la ocasión. Los zapatos negros acorronados, la camisa blanca, la corbata del mismo color, el traje de levita larga y oscura de lana, como era costumbre a mediados de siglo, y una chistera, el sombrero puesto de moda recientemente.

Habían recorrido el andén en su totalidad, mientras los viajeros se acomodaban en los compartimentos. Cuando llegaron a la cabecera, la máquina estaba lista para emprender el viaje. Los rezagados se hubieron de apresurar. En tierra quedaban quienes saludaban y despedían a sus seres queridos agitando pañuelos y gorras. Algunos no podían contener tanta emoción al compás de un ruido de venteo del vapor en los motores y un chirrido metálico previo al giro de las ruedas y avance del tren. Un empleado ferroviario ataviado con una gorra roja había levantado un banderín, que el maquinista contestó con un pitido antes de maniobrar para que el tren empezase su andadura. Se dirigía a Manchester, primera línea de pasajeros acabada y en servicio.

La energía térmica generada en la caldera se transformaba en movimiento por mediación del vapor. La tecnología ya estaba implantada en el transporte marítimo y así fue como, impulsados con tales motores, cruzaron el canal de La Mancha de vuelta a casa. No podría haber sido mucho más larga la travesía, por lo que hubieron de cambiar de barco en Normandía. Una corbeta los llevó a Bilbao, cruzando el golfo de Vizcaya con un viento constante de poniente, y luego una berlina, que tardó casi tres días más, los trasladó a Madrid. El viaje fue cansado, pero tendría sus compensaciones.

Solo con el paso del tiempo se sabría de la añagaza. Pareció que iba a salir a la luz durante el consejo de ministros de ese viernes, cuando el titular de gobernación tomó la palabra. Hizo su ponencia y llegó a insinuar que no se podían hacer las cosas distintas a las que proponía Europa, pero no caló entre los demás. Sin poder entender los detalles, nunca osarían contradecir a quien los había nombrado. El presidente asintió cuando la votación resultó ser unánime. No hubo más temas de Fomento que tratar.

«Vamos a la calle de La Montera», dijo Narváez al cochero, quien recogió la escalera, cerró la portezuela y subió al pescante.

No llevaba más escolta, en la idea de que un teniente general curtido en mil batallas no la requería; tampoco tendría mucho sentido hacerlo para ir de picos pardos. Parecía recatado, pero dos meses antes había aceptado una generosa compensación por su participación en la financiación del ferrocarril. Una operación de bolsa perfectamente orquestada produjo un beneficio descomunal. Los treinta millones de reales obtenidos sirvieron para afrontar las obras. Había sido fácil y el mérito empezó al vaticinar la reacción que iban a tener los inversores. Todos querían vender si se veía venir una amenaza bélica o, algo todavía peor, un alzamiento militar. Otro más. Fue clave la complicidad. Al principio para dar pábulo a la noticia de la sedición y luego para contener a los felones.

Los ejes de los trenes y la vía tendrían un ancho singular. Antes de acabar el año se constituiría la sociedad del ferrocarril de Madrid a Aranjuez. No sería la primera obra en ser acabada, que lo fue entre Barcelona y Mataró.

El éxito de los especuladores estaba asegurado. Con solo desplazar diariamente la corte entre ambas residencias reales, los trenes irían llenos. No se podía contar todavía, pero llegaría, con la posibilidad del rescate. Por el momento se impedía la participación del capital extranjero, se afianzaba la utilización exclusiva de la vía decretada y se retenía el poder de sanción e inspección de las obras.

En su momento se conectaría la capital del reino con el Mediterráneo y antes de acabar el siglo estaría al alcance de los más aventureros el sueño de cualquier ciudadano de interior: un refrescante paseo por la playa de Alicante.

El ancho de la vía era distinto del que se extendía por la geografía continental y, por lo tanto, los trenes no podrían atravesar los Pirineos. El ámbito de las operaciones ferroviarias quedaría restringido por una frontera tecnológica. Las mercancías inter-

nacionales quedarían abocadas a soportar los costes del cambio de tren. Sería un problema cuando llegase, con la expansión de la red. Por el momento se aseguraba obtener una buena rentabilidad por los acuerdos para utilizar unas máquinas con ejes absurdamente grandes, como si fuera más importante el tamaño que el sentido común.

Hubo de pasar mucho tiempo para empezar a arreglarse el problema. Estaba próximo el tercer milenio. La organización política había pasado a ser plural y se tomaron otro tipo de decisiones.

—Tenemos una obligación con Galicia —dijo el presidente del metro, que haría cualquier cosa que un ministro le pidiese. Si no había otro compromiso, podría ser nombrado para llevar a cabo ese plan—. Los ciudadanos sabrán agradecerlo.

Su interlocutor asintió, como lo habría hecho un militar al frente de un gobierno, porque una línea entre Ourense y Santiago sería impactante. Al principio sería objeto de un cierto escepticismo, pero era parte de un ambicioso programa para vertebrar el territorio.