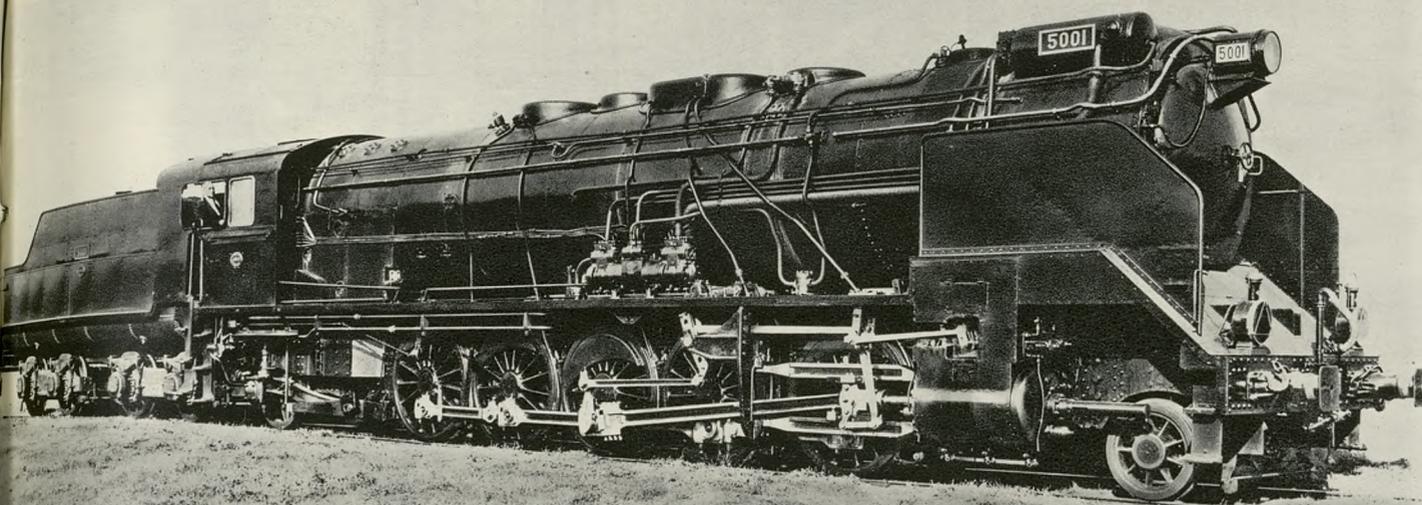
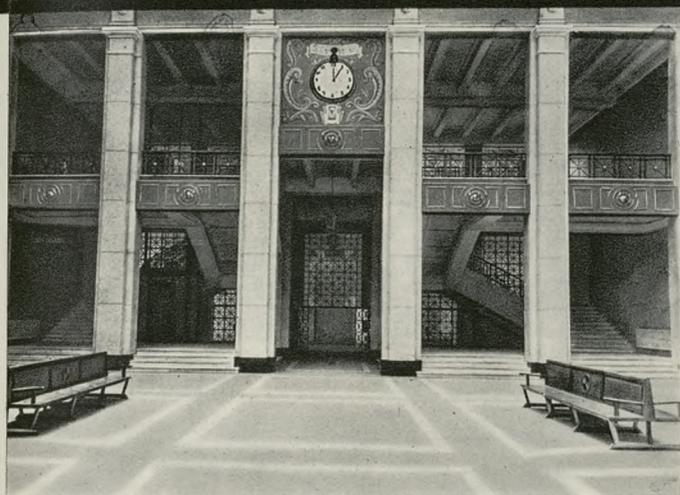


5.255 MILLONES

para los ferrocarriles de España



Entre las locomotoras totalmente construídas en España, es famosa la del tipo «Santa Fe», uno de cuyos modelos aparece en la fotografía.



Sala principal de la estación de Bilbao, recientemente inaugurada.



Estación de Izarra (Vizcaya), con la arquitectura típica de la región.



Nuevas edificaciones del apeadero de Mata-Espesa, en Villalba (Segovia).



Angulo de la estación de Cercedilla, antes de la electrificación de la línea.



Estación de término, de Barcelona.

EN España hay, como en los demás países, ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha. Los de vía ancha, que venían constituidos por numerosas Compañías particulares, fueron reunidos en 1941 en una Red Nacional, propiedad del Estado, quien pagó a los accionistas y obligacionistas de las antiguas Compañías el importe de sus títulos, justipreciados con bastante generosidad. Desde entonces, sólo quedan en España en poder de los particulares las Compañías que explotan ferrocarriles de vía estrecha.

Explicar aquí lo que es la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, es decir, los Ferrocarriles de vía ancha, que abarcan una extensión de 12.803 kilómetros, resultaría mucho más extenso de lo que cabe en el espacio que se nos ofrece, y, además, no enseñaría nada nuevo, ya que los ferrocarriles se parecen tanto en unos países y otros que sólo serviría nuestra explicación para que los lectores encontrasen confirmado este parecido.

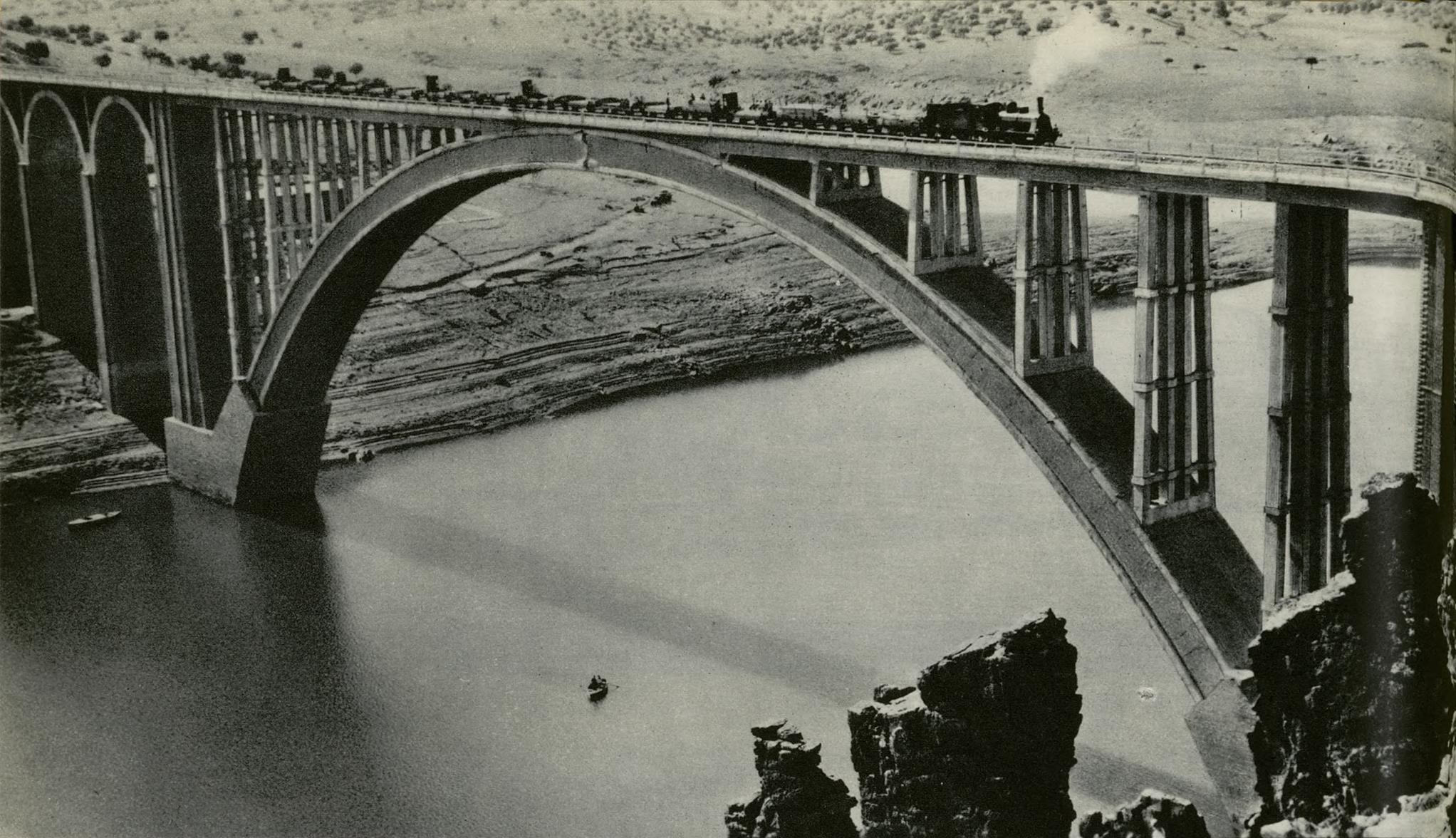
Preferimos, pues, encauzar esta pequeña información más bien hacia el Plan de reconstrucción de la Red Nacional española, que, como organismo vivo del país, está en constante desarrollo. Por otra parte, éste es un tema de verdadera actualidad, pues hace escasamente dos meses que dicho Plan de reconstrucción ha sido aprobado por el Consejo de Ministros de España. Ello revela que España, a semejanza de los demás países, cuida también de sus ferrocarriles y les dedica la atención preferente que exige este mecanismo distribuidor de productos y recopilador de materias primas, sin el cual toda la economía moderna se vería en grandes dificultades para subsistir, ya que en todas partes se ha revelado que el transporte por carretera y el aéreo, aun siendo importantes, siempre suponen sólo una parte del transporte ferroviario, o sea un porcentaje muy reducido del transporte en general.

No quiere decir esto que sea ahora cuando en España ha habido preocupaciones por la cuestión ferroviaria. Desde que se acabó la guerra española, y con arreglo a los medios disponibles, en cada momento se vino realizando un trabajo considerable en la reparación, tanto en los elementos fijos del ferrocarril como del material motor y de arrastre.

En el Plan de reconstrucción se enfocan todos los aspectos del ferrocarril, desde los refuerzos de puentes, mejora de vías, estaciones e instalaciones, ampliación de estaciones, mejora de alumbrado, de señalización, de comunicaciones, hasta la electrificación de 1.100 kilómetros de línea, pasando por el arreglo de vagones, coches y locomotoras, aumento de las mismas, instalación de freno continuo en la mayoría de los vagones, ampliaciones de los talleres, etc.; todo ello está minuciosamente estudiado en el Plan, llegando a una cifra de 5.255 millones de pesetas.

La electrificación abarca las líneas que atraviesan las principales cordilleras españolas, pues no hay que olvidar el accidentadísimo perfil de las vías férreas de España, segundo país en Europa—después de Suiza—en cuanto a montañas.

Por lo que se refiere a la situación ferroviaria actual, en vez de extendernos con mayor número de palabras, preferimos dejar hablar a las ilustraciones. En ellas pueden verse las poderosas locomotoras que hay que utilizar para salvar las rampas de nuestros puertos, locomotoras que se construyen en España sin dificultad y con toda garantía. Puede verse también el viaducto del Esla, que es el puente de hormigón que tiene el mayor arco de toda Europa, proyectado por un ingeniero español y construido por obreros españoles.



El mayor arco de hormigón de Europa corresponde a este puente (sobre el embalse del Esla), construído para la R. E. N. F. E. por ingenieros españoles.

Précisamente por causa de la accidentada geografía de España, figuran en este país notables obras ferroviarias, lo mismo en túneles que en puentes, y entre estos últimos había algunos cuando todavía eran metálicos (pues se han sustituido recientemente en su casi totalidad por otros de cemento), proyectados por el ingeniero Eiffel, constructor de la famosa torre parisina; entre ellos, el que tenía el mayor tramo metálico de Europa y que hoy ya ha desaparecido.

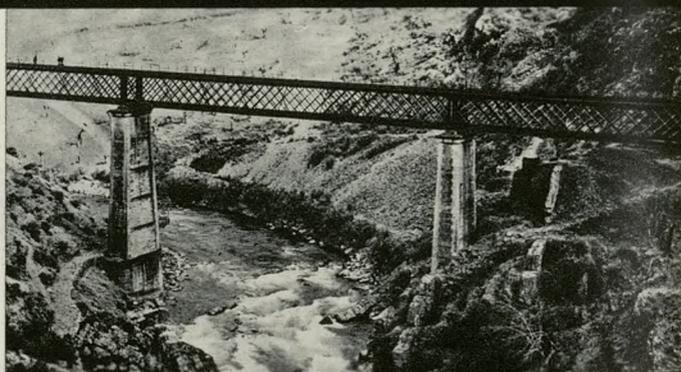
Este Plan de reconstrucción de la Red española, que es más bien reducido y perfectamente ajustado a las posibilidades del país, permitirá que en plazo breve los ferrocarriles españoles se encuentren en la situación de modernidad y eficiencia que el país reclama.

En España, el ferrocarril sigue siendo el verdadero sistema distribuidor, a pesar de que no cuenta con las facilidades de la carretera, hecha, a diferencia del ferrocarril, con fondos generales de la nación y sostenida con los presupuestos. Al fin y al cabo el ferrocarril, en todos los países, es el único transporte que está verdaderamente «arraigado» a su suelo —las traviesas son esas raíces—, y puede decirse que tal arraigo se revela en forma de fidelidad cuando los tiempos son malos.

De todos modos, y aun contando con las ventajas peculiares de cada medio de transporte, que le hace superior en ciertos aspectos a los otros, no cabe duda que cada uno de ellos va encontrando su cauce, y por lo que hace a España, el reparto del tráfico está hoy equilibrado, empleando la aviación preferentemente para los viajes internacionales (con Europa o transcontinentales) y largas distancias dentro del país; la carretera, para los de cercanías de las capitales o entre éstas cuando no están demasiado alejadas, y el ferrocarril, para los viajes largos que exigen un día o una noche, aparte el transporte de mercancías, en el que todavía es insustituible. Este reparto señala ya el camino de una coordinación bien ordenada entre los transportes, lo mismo en España que en los demás países. No parece, pues, aventurado decir que el ferrocarril, centenario ya en todo el mundo, celebrará en plena eficacia su segundo siglo. Y dejemos a los contemporáneos de esta celebración el vaticinar acerca de la tercera centuria.



Puente de Huezna, con el tren de prueba.



Puente sobre el Sor, en un paisaje montañoso.



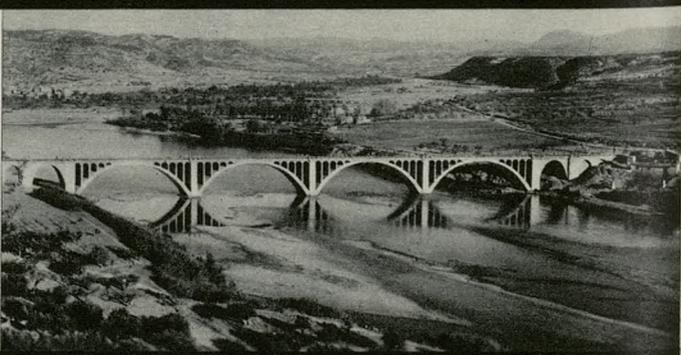
Puente sobre el Esla, en la línea Palencia-La Coruña



Puente provisional de Rairós.



Nuevo puente de Rairós, con el tren de prueba.



Un ejemplo de puentes ferroviarios: el de García.