

Pero éstas son sólo conjeturas de *dilettante* que, a lo mejor, no llevan a ninguna parte. Dado que mi intención fundamental era subrayar el mérito de Eduardo Tijeras en cuanto descubridor y salvador de un texto alexandriano que hoy puede encajarse—pese a la voluntad inicial del poeta—en el dispositivo de su *opera omnia*.

GONZALO GARCIVAL

Comunidad «El Aire», 7
ALGETE (Madrid)

EL FERROCARRIL

*Por el camino de Bustarviejo al valle
aún oculto a los ojos,
corre una senda, súbita calzada,
calle empedrada cuidadosamente.
En medio de los campos finge ciudad, abierta con esfuerzo.
Esta calle se hizo
matando campo, hacia un destino inútil.
¿Qué se ve al fin? Un edificio grande,
vacío. Vidrios quietos. Árboles silenciosos.
Tapias a los dos lados. Y tras ellas carriles.
Son dos vías brillando bajo un sol de justicia,
puestas sobre la grava, y allí listas perdiéndose.
¿Hacia dónde? Hacia nunca. Hacia jamás, sin nadie.
Pero no desde un sueño.*

*Este ferrocarril que existe, que es tangible, tiene allí un puente vivo.
¿Vivo? Terraplenes profundos. Lecho quieto a las vías,
y hierros que hace años, que hace lustros y décadas
que corren, se aligeran, vuelan, brillan, escapan.
Y aquí están. Hierros muertos, sin que nunca vivieran.
Sin que nunca llevaran sobre su masa el peso
humano: hombres y frutos, fieles. Costó mucho ponerlos.
Aquí trabajó el hombre. Desde lejos los trajo,
y hendió la roca y abrió el monte, y horadó la montaña,
y tendió el lecho vivo, y subió a las alturas
y descendió a los valles, y aquí
y allí puso algún edificio,
con nombres: «Colmenar», «Miraflores», «Buitrago». Y corrieron carriles
como corren los hierros,
y sufrieron el sol y se lavaron luego bajo las lluvias limpias,
y casi como dos joyas infinitas luciendo,
y surgieron de la entraña de piedra
desvariando, y útiles, y humanos. Porque, aún, hijos del hombre.*

*Pero nunca sirvieron. Avenidas calladas. Soles y agua, y sequía.
Tempestades y fuego, y cosechas cercanas, y más cerca otros hombres.*

Pero hierros dispuestos, puentes esbeltos, casas, almacenes, cristales, todo es hoy obra muerta. Y un destino: «Ruina».

*El pueblo lejos oye correr un tren sin vida,
sin destino y sin bulto, y pasa y vuelve. E insiste.
Lleva a nadie y va a nunca. Nadie lo ha visto, y suena.
Y en las noches de niebla la campana retiñe
y alguno oye lejano: «...¡Viaje...ros,
al tree...n!»*

*La calzada, callando, firme va cada día
hasta la casa blanca. Estación: «Miraflores».
Y alguna tarde un niño se pone allí a esperar
lo que nunca ha llegado ni ningún niño ha visto.
El tren fantasma pasa. Sus adioses, continuos.*

VICENTE ALEIXANDRE

(Publicado originalmente en *Vía Libre*, Madrid, marzo de 1964.)

DEL PROBLEMA FERROVIARIO

El orden en su planteamiento y resolución

Una nueva crisis política detuvo, otra vez, el examen del problema ferroviario y su resolución. Estaba acordada por el último Gobierno la presentación a las Cortes de un proyecto de ordenación ferroviaria basado en la ponencia del señor Maura, ya conocida. Al nuevo Gobierno —ha dicho el señor Bergamín— le preocupa, claro es, el problema; y va a acometerlo decididamente.

Esto es lo que resulta desde luego. ¿Cómo se resolverá? ¿Prosperará el nuevo proyecto de ley que sobre la ponencia primitiva del señor Maura parece se decide a presentar el Gobierno? Lo que desde luego está en la conciencia de todos es la imposibilidad de continuar en la actual situación. De seguir en el insostenible y absurdo régimen de tarifas inverosímiles por insuficientes y de sangría suelta para la Hacienda como consecuencia de aquello.

Es palmario, incuestionable —pese a ciertos malabarismos gratuitos en cálculos y previsiones— que así no se

puede continuar. Este es punto coincidente de todos.

El desacuerdo evidente entre el precio del servicio ferroviario y su coste, relativamente a todos los demás consumos, resulta cosa admitida por incontestable.

En buena doctrina económica, quien utiliza un servicio, verificando esta clase de consumo, debe de pagarlo. Y, sin embargo, por una inercia —y por una intemperancia política— excesivamente prolongada en España, se lleva mucho tiempo ya en ese periodo de anormalidad, según el cual todos los contribuyentes han de pagar —por medio de la Hacienda— la forzada baratura de un servicio que utiliza sólo una mayor o menor parte de ellos.

Pese a esta lógica, hasta ahora en España, desde que los desquiciamientos extraordinarios de la guerra dieron al traste con las normalidades económicas, se ha venido manteniendo aquel estado, cargando la Hacienda con el desequilibrio de las explo-

taciones ferroviarias, porque desde un principio no se llegó a la justa remuneración del servicio estableciendo el precio equitativo y adecuado.

Urge, desde luego, subsanar cuanto antes este prolongado error, cuya situación de tal modo pesa sobre el Erario público; pero, claro es, siempre sobre la base de tener en cuenta los dos términos. Es decir, curar esa llaga viva de la economía nacional —según frase del ministro de Hacienda—, mas estableciendo al mismo tiempo el sustitutivo económico que sostenga, que permita el sostenimiento de la explotación ferroviaria con sus cargas y dé una natural remuneración a los capitales. Hacer lo primero sin lo segundo sería tanto como dejar cojas las economías de esta clase, que se vendrían a tierra, desde el momento en que los anticipos de la Hacienda se establecieron porque se consideraron indispensables para la subsistencia de aquéllas. Es preciso que los ferrocarriles se basten a sí mismos.

Claro que el problema ferroviario no se reduce sólo a lo dicho, ni mucho menos. No es sino un punto de partida indispensable, necesario para —suprimida la anormalidad que apuntábamos— enfocar decididamente la irretrasable reorganización del servicio, con todos los radicalismos que fueran menester.

La estabilización definitiva de aquellos servicios, la habilitación de las actuales redes para que respondan a las exigencias de la economía nacional, las rectificaciones consiguientes, la construcción de las nuevas líneas que se estimen indispensables, la aportación de los capitales necesarios para realizar la empresa..., son cosas que admiten ya poca demora y que urge preparar y planear debidamente.

Aunar voluntades y concordar criterios: he aquí lo difícil. Hacer la

obra meditada por un órgano amplio, adecuado y competente: he aquí lo que estimamos insustituible y que vendrá a salvar o a vencer aquella dificultad.

Por eso en el orden del acontecimiento del problema ferroviario debiera tenerse en cuenta esa dificultad y no exponerse a un fracaso pretendiendo de una vez, en un solo trance, resolverlo en su plenitud.

A eso debe irse, a su plena resolución, pero escalonadamente. Para lo cual no sería lo mejor un proyecto presentado a las Cortes con arreglo a un criterio personal y trazado a espaldas de determinados elementos —tales, por ejemplo, los propios actuales explotadores de las líneas—. Con ello no se conseguiría la concordanza de voluntades indispensable, sino, en todo caso, suscitar recelos, malas disposiciones y exponer la reforma a su malogración, por precipitada y falta de armonía.

Mas como la actual situación es insostenible y no debe continuar esa suelta sangría de la Hacienda, el principio de que el servicio debe bastarse a sí mismo, llevado a la práctica, puede resolver la primera parte del problema. Elevando los precios con arreglo al coste de la explotación con sus cargas, se suprime la necesidad del auxilio de la Hacienda, y la masa de contribuyentes innominada se libera de esa carga que no le corresponde, y que debe gravitar, como cada uno de los consumos, sobre el que los realiza.

Para valorar esa elevación y los términos en que se realizaría, el Consejo Ferroviario, creado desde luego, podría ser el órgano adecuado. De la heterogénea composición del mismo se obtendría el aumento solamente indispensable, y los diferentes elementos en él representados se compensarían debidamente en su estudio para que aquél no alcanzase mayores

proporciones de las justas. De este modo podría, desde luego, suprimirse el régimen de anticipos a las empresas ferroviarias.

Y esto sin perjuicio de que ese mismo Consejo, tan amplio como fuere menester, concurra inmediatamente después a resolver el problema ferroviario en su plenitud, acometiéndolo totalmente.

Con el tacto y la ponderación necesarios podría crearse ese órgano adecuado, armónico, que primero estudiase el asunto de las tarifas como queda indicado, y luego mediatamente resolvería de una vez todas las demás cuestiones, trazando el proyecto a someter a las Cortes, que no se resistirían, por las condiciones del mismo, a una fácil aprobación.

Garantía de aquellas condiciones sería la composición del órgano que lo redactara, en el cual coincidirían representantes de elementos tan di-

versos como la propia Administración pública las entidades económicas (Cámaras de Comercio e Industria, Asociaciones de diferente índole), las propias Compañías explotadoras, etc. De la discusión y estudio sería dable un proyecto justo y adecuado que resolviera el problema y convirtiese las comunicaciones ferroviarias en lo que no son y reclama la economía nacional.

Para ello es interesante el orden en el planteamiento, y por eso, de este modo y por el orden dicho, quizás se pusieran los medios que facilitarían su consecución, permitiendo la supresión rápida de los auxilios financieros que pesan sobre la Hacienda pública, y más tarde la resolución total del conjunto de cuestiones que integran todo el problema para España.

V. ALEIXANDRE Y MERLO

(Publicado en *Revista de Comunicaciones*, núm. 5, Madrid, 12 de abril de 1922.)