

LOS FERROCARRILES DE ESPAÑA A LOS CIEN AÑOS DE SU EXISTENCIA

100 AÑOS
DE FERROCARRIL EN ESPAÑA

EL FUTURO DEL FERROCARRIL

Lo que más nos ha llamado la atención en los actos conmemorativos del centenario del ferrocarril en la España Peninsular es esto: el ferrocarril, hace cien años aventura promovida por unos pocos, es hoy necesidad vital de la sociedad con un futuro incierto. Al lado—y en algunos casos enfrente—del ferrocarril, la carretera, y últimamente el aire, han abierto nuevos cauces al tráfico de mercancías y viajeros. La demanda actual de medios de transporte ha quitado urgencia al problema de competencia entre el ferrocarril, la carretera y el aire. Pero en un futuro, ¿se podrá paliar el problema con reglamentaciones limitativas o prohibitivas? Hay una ley de vida que ninguna reglamentación puede variar, y es que lo mejor se impone. Mientras las carreteras no conocían otro firme que la piedra machacada Macadam, ni otro trazado que el marcado a través de los años por el instinto, mientras la tracción de sangre y los primeros vehículos de motor no permitían grandes recorridos ni grandes velocidades, el ferrocarril atraió sin competencia al viajero y la mercancía. Pero las nuevas carreteras, las autopistas, con trazados racionales, con mejores firmes, los nuevos autos, los nuevos mastodontes de las carreteras, no sólo han creado un nuevo tráfico, sino que han ofrecido mejor servicio al transporte antes atendido por el ferrocarril.

La salida para el ferrocarril ante este hecho no es acudir a irracionales limitaciones para los otros medios de transporte, ni frenar el progreso industrial, sino, sencillamente, modernizarse. Es regla general—que conoce sus excepciones—que los hombres no se esfuerzan, no discurren, sino cuando están acuciados por la necesidad y ven en lejanía un premio que compense su esfuerzo, y sin éste, el perezoso deseo de mejora—del que tan fácilmente se habla—no se transforma en algo real, verdadero y tangible.

El ferrocarril no es excepción a esta regla. Pero el problema está en que mientras los autobuses y los aviones y los autos mejoran manteniéndose dentro de unos costos rentables—es decir, económicamente posibles—allí donde los ferroviarios disponen de medios para modernizar su equipo, los costos de adquisición y explotación suben de tal manera, que el dilema parece inevitable: transportar al viajero con pérdida o ceder este cliente a los otros medios de transporte.

Véase la parte baja de un moderno vagón de viajeros, con sus complicados y pesados mecanismos; véase un coche moderno cualquiera, y sin necesidad de grandes explicaciones se llega a la conclusión: éste no es el camino.

A los cien años de su existencia en España, ¿no tiene el ferrocarril más futuro que el transporte de mercancías?

La respuesta la tiene quien pueda ofrecer al ferrocarril una fórmula para aligerar los pesos—y simplificar los mecanismos—y aliviar a la vía, agujas y puentes de los esfuerzos que hoy soportan—y al mismo tiempo aumentar la velocidad y la seguridad—y dar al viajero las comodidades que hoy le ofrece el material moderno—asientos extensibles, aire filtrado caliente y frío, comidas y refrescos traídos al propio asiento—, y todo esto sin aumentar los costos de adquisición y reposición.

Esperamos poder informar próximamente a nuestros lectores de una idea española que está en vía de realización y que amplía el horizonte del transporte de viajeros por ferrocarril.

SE cumplen ahora los cien años de la inauguración en España del primer camino de hierro: Barcelona-Mataró. Un tren de diez coches, conduciendo a unas cuatrocientas personas, recorrió los treinta kilómetros del trayecto en cincuenta minutos. El júbilo y la emoción que experimentó la región de Cataluña no son para describir, "pues a los silbidos y jadeos de la locomotora huían espantados los caballos, las yuntas y las aves".

A partir de aquel día, todos los pueblos de España codiciaron la ventaja de aquel invento formidable que devoraba las distancias a una velocidad vertiginosa. Tres años más tarde, en 1851, Madrid vivió el alborozo del ferrocarril al inaugurarse la línea que llegaba hasta Aranjuez; y cuatro años después, en los valles asturianos se oyeron los "terroríficos" silbidos de las locomotoras de Langreo.

Y durante el bullicioso final del pasado siglo, lleno de sorpresas y de románticas emociones, la inquietud progresista de España fué clavando en los bordes de sus valles los carriles del tren, que perforaban las montañas y brincaban sobre la hondura de los ríos. Fué asombroso el esfuerzo. De norte a sur, ya a primeros del novecientos, el humo y los silbidos de las locomotoras turbaban la quietud bucólica de las sierras y de las llanuras, y sobre el mapa de España los caminos de hierro dibujaron una araña, de innumerables tentáculos, que al unir los cuatro puntos cardinales suprimían las distancias.

Los primeros vagones pesaban siete toneladas, los supendía una débil ballesta; la distancia entre sus ejes medía tres metros y su caja de madera era de cinco metros y medio de larga por dos y medio de ancha. Divididos en tres departamentos incommunicados, tenían veinticuatro asientos y dieciocho ventanillas estrechas, semejantes a las de los coches de caballos. No tenían W. C., y por las noches se alumbraban con candelijas de aceite de orujo. Durante el verano el calor era sofocante, y para vencer el frío del invierno se llenaban unos recipientes de agua caliente que, lejos de aliviar la temperatura, producían molestias a los viajeros. Frente a uno de estos coches primitivos, es impresionante la comparación de los vagones expresos puestos en circulación por la RENFE. De figura aerodinámica, todos chapados de hierro y de grandes ventanillas rasgadas, los modernos trenes españoles están dotados de todos los servicios: luz, refrigeración y calefacción, coches restaurantes, coches camas y toda la comodidad y la alegría de una lujosa habitación: alfombras, mullidas butacas, persianas, visillos, espejos, luces abundantes y limpios servicios.

Hoy viajar en los nuevos trenes españoles es un deporte cómodo y agradable. Durante el día es contemplar una sucesión rápida de paisajes, llenos de alegría y de color. En el norte, montañas llenas de rumor y de frescura. En el centro, campos verdes y dorados frente a un horizonte quieto que se ondula suavemente. Y en el sur, la gracia gentil de las palmeras y de las flores. Y esto sin complacernos en el panorama

de las costas. Dibujando el contorno de España el tren, blandamente suspendido, marcha a la orilla del mar frente a las playas de arenas doradas y limpias. Durante las noches también es cómodo el tren. Arranca de las estaciones iniciales a la última hora del día, y el coche "restaurante" convida a una cena suculenta y variada. Luego, la cabina que fué un cómodo sofá, con lavabo y servicios independientes, se convierte en mullida cama, que brinda descanso hasta el fin del trayecto.

Así son los nuevos trenes de viajeros que hoy cruzan los ferrocarriles españoles. Lo dicho ofrece un esbozo de su imagen real, que se nos antoja superfluo reseñar con mayor detalle, ya que sus comodidades las disfrutaban hoy casi todos los pueblos, aunque no en la cuantía y posibilidad de los españoles.

Pero los ferrocarriles españoles, en parangón con los de otras naciones, tienen una gloria que hoy adquirió un relieve incomparable. La locomotora que inauguró la línea Barcelona-Mataró, "Primera Española", y la que fué por vez primera de Madrid a Aranjuez, "Isabel II", ya fueron construídas en España. Ambas locomotoras, con sus altas chimeneas, sus tres ejes y sus silbidos primitivos, son hoy piezas de museo. ¡Cuánto asombro y alborozo provocaron sus ruedas gigantescas marchando, seguras, sobre los carriles brillantes!

A partir de aquellas fechas, que hoy se conmemoran, la fabricación de locomotoras fué en aumento, y las constructoras de Valencia, Barcelona y Bilbao produjeron el material necesario para atender las demandas de las líneas españolas y aun de las portuguesas y brasileñas: locomotoras "Santa Fe", "1.400" y articuladas "Garrat". Entre tanto, en las factorías de Beasain se construyeron las primeras eléctricas para las líneas del Norte, y hoy en la citada ciudad guipuzcoana late una gran inquietud productiva para atender a los servicios que exigen, día a día, los 4.211 kilómetros de vía ancha en electrificación. Pero este próximo futuro de los ferrocarriles españoles merece capítulo aparte.

En los comienzos del siglo actual se iniciaron en España los trabajos de electrificación, sustituyendo la tracción de vapor por la eléctrica en los tramos de dificultosa explotación y de abundantes túneles y rampas acusadas. En 1920 se propuso al Gobierno la electrificación de 1.400 kilómetros que correspondían al cruce de las escarpadas cordilleras españolas: Reinosa-Santander, Madrid-Avila, Segovia-Madrid, etc. En 1928 se realizó en gran parte el programa previsto y se fijaron las características de material frente a la futura electrificación de la mayoría de los ferrocarriles nacionales.

En 1937, una Comisión oficial propuso al Gobierno un plan para electrificar 4.171 kilómetros; en 1940 se amplía el proyecto a 8.271 kilómetros, y, por último, en 1941, la RENFE apenas constituida, plantea la necesidad urgente de electrificar 4.000 kilómetros en un período máximo de doce años. Realizado este proyecto, la red de los ferrocarriles españoles quedaría modernizada y podría afrontar la competencia del transporte por carretera, pues el servicio de tracción eléctrica, aparte de su mayor elasticidad, permite una adaptación, regularidad y rapidez incomparables. Aumenta su velocidad comercial en un 45 por 100, variando considerablemente los ciclos de utilización de material; atiende el movimiento de viajeros de cercanías con trenes de unidad y desaparecen de las estaciones los depósitos de carbón y de agua, transformando la fisonomía del ferrocarril.

Por otra parte, la rentabilidad de los capitales invertidos crece al economizar carbón y al aumentar la producción y distribución de energía eléctrica, aun para otros fines. Con la tracción a vapor no pueden alcanzarse velocidades comerciales, ya que la media horaria es de 55 kilómetros, frente a los 100 y 110 que se alcanzan con la tracción eléctrica.

Actualmente se encuentran muy avanzados los tendidos de líneas en los ferrocarriles de España, y muy pronto las máquinas eléctricas recorrerán los trayectos más comerciales de la Península: La Coruña-Gijón (por Astorga, León y Oviedo), Santander-Palencia, Bilbao-Zaragoza (por Miranda de Ebro y Logroño), Miranda-Alsasua (por Vitoria), Alsasua-Castejón (por Pamplona), Port-Bou-Valencia (por Gerona, Barcelona, Tarragona y Castejón), el "Ocho de Barcelona", Medina-Avila, Medina-Segovia, Madrid-Almería (con derivaciones a Toledo, Córdoba, Jaén y Granada) y Málaga-Córdoba, aparte de otras derivaciones y trayectos más cortos que no reseñamos.

Esta colosal reforma y modernización de los ferrocarriles españoles, cuyo importe asciende a 2.500 millones de pesetas, dará solución a uno de los problemas más fundamentales de España, al problema de su economía. De norte a sur y de este a oeste, la tracción eléctrica intercambiará rápidamente sus productos y aumentará el valor de sus riquezas naturales, y de todos será conocida la belleza y el color de sus paisajes incomparables.—R. S.

