

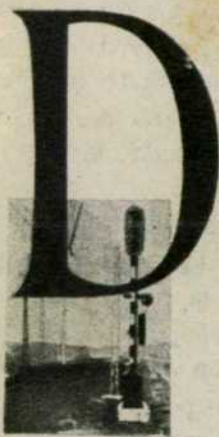
# VIA LIBRE a la libertad, pero sobre carriles

Por JUAN APARICIO



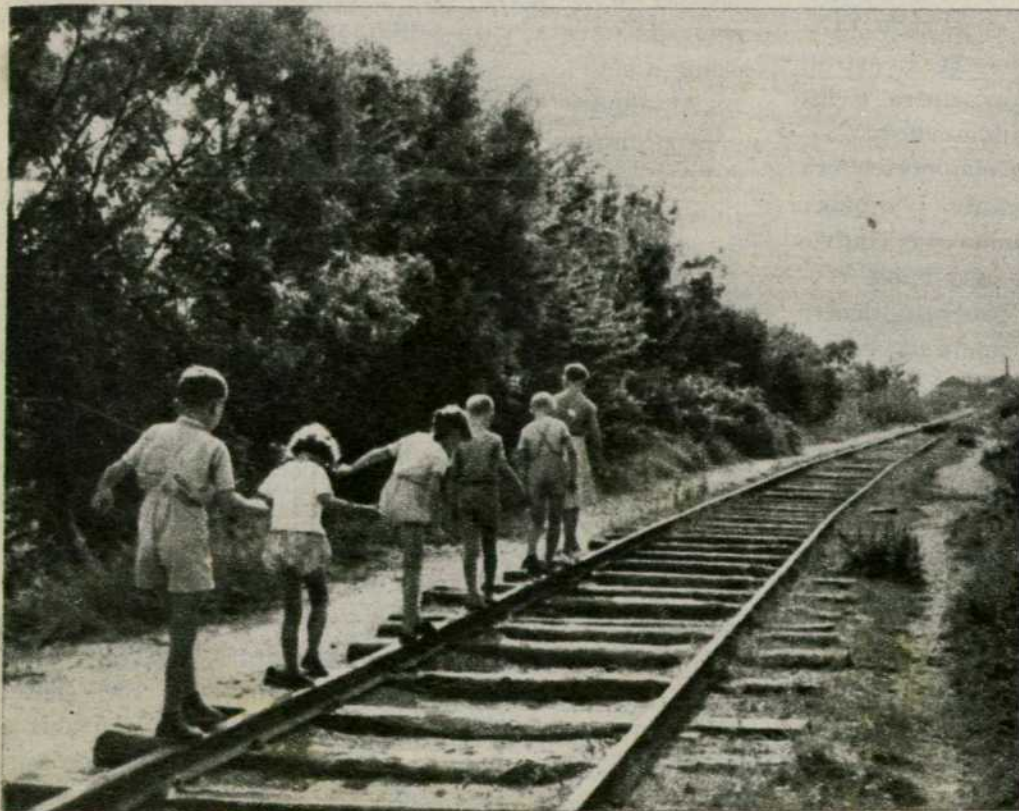
Juan Aparicio nació en Guadix (Granada) el 19 de julio de 1906. Fue director de la «Gaceta Regional», de Salamanca, y «Pueblos», de Madrid. Fundó la Escuela Oficial de Periodismo y las revistas «El Español», «La Estafeta Literaria», «Fantasía», «Así es» y «La Gaceta de la Prensa Española». Ha desempeñado durante una década, por dos veces, la Dirección General de Prensa, y posteriormente la Consejería de Información en la Embajada española en el Quirinal.

Ha desempeñado durante una década, por dos veces, la Dirección General de Prensa, y posteriormente la Consejería de Información en la Embajada española en el Quirinal.



CON Pío Baroja, que se definió a sí mismo como hombre humilde y errante, obtuvo el asunto y los personajes de muchas de sus narraciones caminando por España, pero finalmente echó mano del tren para promover e informar su inspiración, hasta el punto que el periodista y escoliasta de su literatura, Corpus Barga, dijo en una ocasión: «Ya ha sacado don Pío el billete para su próxima novela.»

Entre los medios de transporte colectivo, el ferrocarril no agotará su multiplicado y perpetuo rejuvenecimiento, porque aún la sociabilidad con la fantasía, la rapidez con la cortesía, la evasión con el orden.



(Foto Brazier, de «Caractère Noël» 1960)

## VIA LIBRE

REVISTA MENSUAL  
ANC I - NUMERO 8  
1 DE AGOSTO DE 1964  
APARTADO 14.419  
MADRID  
8 PESETAS

### SUMARIO



- Portada: El enlace ferroviario Irún-Hendaya. (Foto «La Vie du Rail».)
- Por toda la Red.
- Orquesta ferroviaria de cámara.
- Una beca March para un ferroviario.
- Via libre a la libertad, pero sobre ralles, por J. Aparicio.
- Qué es el coche dinamométrico, por E. Charro, ingeniero.
- Edición del plan de modernización de la Renfe.
- Otros países.
- Consultorio jurídico. Cartas al director.
- Trece preguntas ferroviarias a Evaristo Acevedo.
- «Una lección de amor».
- En busca del litoral.
- Descubrimiento del Mediterráneo.
- La onza de oro.
- Esa vieja estampa.
- ¡Documentación, por favor!
- Julio Calleja, escultor.
- Gran residencia ferroviaria en Agullas.
- ¿Qué problemas me plantean mis hijos?
- Señorita Renfe.
- La hoja de papel.
- Palabras inútiles.
- Con permiso del reloj.
- Humor.
- ¿Es usted buen fotógrafo?

Depósito legal: M. 923. - 1964  
PRENSA GRAFICA, S. A.  
Hermosilla, 75

#### PRECIOS:

ESPAÑA  
Suscripción anual para ferroviarios ..... 36  
Idem público en general ..... 20  
Ejemplar corriente ..... 8  
Idem atrasado ..... 10

#### EXTRANJERO

Suscripción anual ..... 120

## VIA LIBRE a la libertad, pero sobre carriles

La Europa moderna es el resultado de sus frecuentes y veloces comunicaciones ferroviarias, patentísimas en cualquier estación de tránsito internacional, cual es Zurich, en la que uno percibe realizado el ensueño europeo. Los Estados Unidos de América superaron su colosalismo y el enorme bache existente entre las costas del Atlántico y del Pacífico gracias a la magia y a la coherencia del rail. Los carriles concretaron el puente entre la civilización occidental y la estepa asiática, más allá de Siberia. Los españoles que habían andado por el mundo tras señuelos supranacionales, sólo entrevieron la unidad y continuidad de su nación cuando los primitivos caminos de hierro se introducían por sus cordilleras y aun es un país incompleto por cuanto necesita tupir y acabar transversalmente su red férrea.

Se ha recitado con reiteración en los salones y tertulias españolas «El tren expreso», de don Ramón de Campoamor, cuya velocidad imaginativa y su enigma rodante era el cimbel que atraía a los andenes pueblerinos a esas señoritas casaderas, menos mustias que los palos del telégrafo, que miraban al viajero tras de la ventanilla, aureoleándolo, cual después se contemplan en la pantalla los ases y estrellas pelicularas. Aún las locomotoras de vapor, a las que se compararon con los hipogrifos fechados en el siglo XIX, con su carbonilla y su marcha apenas acelerada, arrastran un convoy, cuya regularizada planificación supera a los antojos de este ser caprichoso que es el automovilista.

Fue un error suponer que la centuria decimonónica era boba o estúpida, según la denostó algún francés por haber perdido su patria la batalla de Sedán, y mucho más equivocada era la tesis de su individualismo, cuando había reunido a los ciudadanos con el aliciente del progreso, dentro de un vagón, mientras que el siglo XX, comenzado con la firma del Armisticio en el interior de otro vagón, el fatídico para Alemania, vagón de Compiègne, rompía la solidaridad plasmada encima de las vías del tren, lanzando a cada cual en la emulación y en el desenfreno de su automóvil.

La pululación de los coches motorizados, aparte de su valor tecnológico e industrial, significa el apogeo de los instintos mortíferos, de la egolatría que conduce al suicidio y al homicidio por imprudencia, como contrasentido de una civilización del bienestar, de una sociedad opulenta y dichosa. El ferrocarril, a pesar de sus accidentes, es una institución que desde su origen ha guardado y medido las distancias con honor y discreción, como si sus organizadores y sus agentes hubiesen sido educados en la escuela de la sindéresis, de la urbanidad y de la doctrina cristiana.

La embestida y rivalidad automovilísticas, mitigadas por la conexión de los ferrocarriles con los complementarios servicios de autocares, aunque parecía al principio que iban a arrebatarse su campechanía y su embrujo al tren, ya se tratase del excitante misterio de las mujeres, casi divinizadas, que se trasladaban en «sleeping-car» hacia el Oriente, ya fueran nuestros departamentos de tercera henchidos de un hechizo rural y ferial, sin embargo no han conseguido que se perdiese el hábito de los antiguos trenes botijos, el sortilegio de los coches-camas atravesando fronteras, la armonía, en fin, de una porción de la humanidad que acepta un horario, un silbido conductor y una orientadora campanilla.

Esta libertad controlada por la inteligencia es la que me anima a menudo, desde mi infancia, cuando viajaba en la Penibética en trenecitos cuyas locomotoras ostentaban nombres de ingenieros polacos o belgas y de financieros catalanes, a servirme de la RENFE para tomar el pulso al país, distraer mi magín con los paisajes y los compañeros de asiento y enterarme de bastantes noticias y datos, que no se hallan en los libros ni en los periódicos. Así hube de escribir el «Test del taf» cual una radiografía de la posguerra emergente en una población de segunda clase, pero con cierto confort y aceleramiento.

Así fui testigo de la melancolía de los viejos ferroviarios, contemplando en la quietud de sus depósitos el colapso del año de la estabilización, detrás de la euforia que había provocado la aparición por Despeñaperros de aquella máquina diesel americana, bautizada con el embriagador remoquete de «Marilyn Monroe». Así he podido ver cómo los trabajadores que van y vienen del extranjero han ascendido en categoría social y económica, saliendo de la inveterada tercera, para sentarse al lado de sus bártulos en primera clase.

Al adquirir un billete cada vez, cual acontecía a Baroja para urdir sus futuras novelas, uno no se siente insolidario con su época ni con sus compatriotas, metido en un artilugio vertiginoso, cuya libérrima agresividad está limitada por el aparcamiento, sino que uno ofrece su libre albedrío a la convivencia con los demás, al contacto sorprendente y diverso con el prójimo, que nos confía durante la fugacidad del viaje sus penas y fatigas, pero también sus quimeras e ilusiones, o sea el psicoanálisis integral, el corte estratigráfico de un momento dado, con la veracidad y la confianza del que se confiesa, porque a la postre del trayecto común no volveremos a coincidir jamás. El símil de una nación que avanza debe ser el de una composición de vagones transportados por una locomotora, donde la dirección y la responsabilidad ha concentrado los objetivos paritarios para todos los viajeros discordes, pero que se compenetran y marchan al unísono. Cada locomotora sobre la vía y al frente de un convoy, aunque sean accionadas por la electricidad o por el fuel-oil, tiene un penacho de humo, real o imaginario, transido por los vientos, como una bandera.