

Tren suburbano de Lisboa, en la línea del terminal del Norte, una línea remozada.

# LISBOA, A LA VUELTA DE LA ESQUINA

«¡Ay, Portugal! ¿Por qué te ignoro tanto?», parafraseaba hace poco en el diario «Informaciones», de Madrid, el escritor Bernardino M. Hernando, que ha viajado por el país vecino. Porque la ignorancia que los españoles tenemos de Portugal —se lamentaba el escritor— «es francamente oceánica. Acaso sólo comparable con la ignorancia que de España tienen muchos portugueses». Hay que reconocerlo. A pesar de tanta identidad y de los muy variados factores históricos, culturales, geográficos que España y Portugal tienen en común, los intercambios y las relaciones pecan, en la mayoría de los casos, de parquedad.

Vamos a procurar que al menos por parte de los ferroviarios no sea cierto lo anterior. Y que al mismo tiempo que mejoran los servicios ferroviarios entre ambos países, sean más frecuentes nuestros intercambios humanos, más estrecha nuestra amistad.



Azafatas del ferrocarril portugués.

## LA ANTIGUA ALIS UBBO

Con esta sana intención hemos visitado Portugal, que está a la vuelta de la esquina, como rezan sus lemas turísticos para España: once horas entre Madrid y Lisboa en el Lusitania-Express. Tomamos este

tren en la estación de Atocha a las 22,30 horas, y a las 9,35 horas de la mañana siguiente nos dejaba ante las siete colinas sobre las que se asienta la más occidental de las capitales europeas, y, sin duda, una de las más bellas y acogedoras del Viejo Continente.

El doctor Elio Cardoso, director del Departamento de Relaciones Públicas de la CP, y el doctor Américo da Silva Ramalho, del mismo Departamento, nos reciben y acompañan en este viaje. Ellos hacen verdad el viejo aforismo de que la patria de la gentileza es Portugal. A su lado hemos podido adentrarnos mejor, con más aprovechamiento, en la antigua Alis Ubbo de los fenicios, en la margen derecha y a escasa distancia de la desembocadura del Tajo, que allí forma un largo y amplio estuario. Las aguas de este río común son ya saladas, anticipo del mar a diez minutos de tren eléctrico.

Es un verdadero placer deambular una mañana por Lisboa —plaza de Don Pedro IV, Rua Augusta, avenida da Liberdade, callejas de la ciudad alta adaptadas a la topografía a veces difícil del terreno, desde donde se descubre un panorama incomparable—, y por la tarde, con facilidad, tocar una de sus innumerables playas. Nuestros ve-



# CRONICAS

El monasterio de los Jerónimos, de estilo gótico florido o "manuelino", uno de los más bellos monumentos de Portugal, levantado por el Rey Manuel I.



RED DE FERROCARRILES PORTUGUESES



## DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES EN EL PAIS VECINO.

cinos presumen, y con razón, de contar con 850 kilómetros de playas.

La mayor parte de los monumentos de Lisboa son modernos o bien reconstrucciones de otros destruidos por los terremotos: la catedral que se eleva sobre una de las colinas que domina el río, reconstrucción de la antigua catedral románica; la iglesia del Carmen, reconstruida también, monumento gótico que fue muy perjudicado en la catástrofe sísmica de 1575, y, principalmente, el monasterio de los Jerónimos, de estilo gótico florido portugués o «manuelino», fundado por el Rey don Manuel I en Belem, cerca de la plaza de Restelo, de la cual zarpó Vasco de Gama para la apasionante aventura del camino de las Indias.

### EVOLUCION FERROVIARIA

Pero Portugal no es sólo su historia, su arquitectura y su arte, que hablan de un pasado glorioso, ni tampoco su presente cortical, que nos llega a través de nombres como el Benfica, el fado, Eusebio y Amalia Rodrigues; Portugal es, además y sobre todo, sus gentes cordiales y sencillas, sus problemas, sus esfuerzos para afirmarse.

Entre estos esfuerzos que forman parte de la realidad portuguesa poco conocida, está el ferrocarril. Los caminos de hierro portugueses, como los ríos hispano-lusos, cruzan naturalmente la línea que nos limita como países, pero que no nos separa, sino que nos une. En estas páginas de VIA LIBRE damos noticias con alguna frecuencia de los progresos ferroviarios de la CP, noticias que vamos a procurar completar y aumentar en adelante.

Las cifras del último ejercicio de

la CP revelan el progreso ascendente de los ferrocarriles vecinos. Por ejemplo, el transporte, tanto en el sector de pasajeros como de mercancías, aumentó en un 6 por ciento en 1972, tomando como base el año anterior. El ingreso bruto correspondiente fue de 875 millares de contos. Se mantiene el predominio del tráfico pendular a corta distancia, con tarifas reducidas (tranvías y abonos), que representa más del 80 por 100 de los pasajeros y más del 43 por 100 de pasajeros/kilómetro transportados. El aumento más significativo del tráfico de pasajeros fue del orden del 10 por 100 que se verificó en la línea de Sintra, como consecuencia de una ligera mejoría en el servicio. En el tráfico de mercancías, el número de toneladas/kilómetro transportadas fue de 828,8 millones, lo que supone un aumento del 2 por 100 en relación con el año anterior; el ingreso bruto fue de 421 millares de contos (9 por ciento más que en el año anterior).

### DOS IMPORTANTES DOCUMENTOS GUBERNAMENTALES

Dos importantes documentos han sido recientemente publicados por el Gobierno portugués: uno sobre política ferroviaria; otro, sobre la nueva concesión CP-Estado, en los que se definen, en conjunto, las coordenadas principales que rigen la investigación en los ferrocarriles portugueses, particularmente la dinámica de su gestión técnica y comercial, y el saneamiento financiero de la compañía concesionaria, que es una sociedad anónima.

En el tercer Plan de Fomento (1968-1973), se inició en Portugal una revisión total del completo proceso ferroviario entonces vigente, estableciendo las premisas básicas para su revalorización en función de la actual vocación del ferrocarril y la elaboración de los planes de actualización, modernización y reequipamiento de la red básica y complementaria de la CP.

El tercer Plan de Fomento previó una primera fase de trabajo, ya

que no sería posible acudir a todo al mismo tiempo. De este modo, las inversiones incidirían fundamentalmente en las estructuras centrales y en las líneas de mayor tráfico.

Así, desde 1968 se gastaron más de cinco millones de contos (12.269.250.000 pesetas), sobrepasando las cifras programadas, en parte debido al aumento de costos, lo que significa que la CP se ha impuesto a cumplir los planes establecidos.

Entre otros trabajos actualmente en curso, se cuenta la total renovación de algunas líneas (916 kilómetros), puesta en servicio de moderno material circulante, eliminación de la tracción de vapor en las redes del centro y del Sur, estando adelantados los estudios para que lo mismo se llegue a conseguir en gran parte de la región Norte.

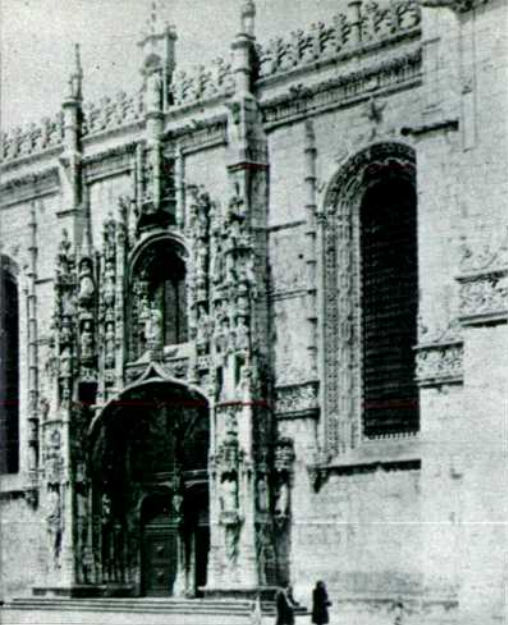
Este tercer Plan de Fomento constituyó así un punto de partida para el programa de renovación del ferrocarril. Pero, ante todo, se acentuaba un proceso de motorización, recurriendo cada vez más a la carretera —con su flexibilidad y ubicuidad geográfica y sociológica— y a la aviación —con su rapidez inigualada y su modernidad—.

### SISTEMA DE «AGGIORNAMENTO»

De ahí la necesidad de intensificar todo un sistema de «aggiornamento», de conceptos y mentalidades, en relación con los fines y factores esenciales de la actividad de



Una estación típica de los suburbios de Lisboa.



# CRONICAS

## DINERO DE CARRETERAS PARA FERROCARRILES

Se ha abusado tanto del término «histórico» que, cuando se utiliza de nuevo, apenas causa impresión. Y es una lástima, porque en ocasiones es el más apropiado. Esta que comentamos, por ejemplo: el Presidente Nixon firmó el pasado 13 de agosto la última Ley-presupuesto de carreteras, en la que, por primera vez en la historia de este país, fondos destinados a autopistas podrán destinarse al «transporte de masas», urbano y suburbano, quiero decir, autobuses, Metros de cercanías y ferrocarriles (1).



Después de la formidable explosión que ha tenido el automóvil en los Estados Unidos, con influencia profunda en el resto de los países, la autorización que comentamos puede significar el momento de cambio, el punto álgido de la marea automovilística, para volver a formas de transporte más colectivas y racionales, sin que ello tampoco quiera decir, como piden los extremistas de la otra banda, que el coche tenga que desaparecer. Simplemente, que no puede seguir multiplicándose al ritmo que venía haciéndolo, porque por muchos kilómetros de autopista que se construyan, siempre las fábricas de automóviles construirán más vehículos, y habríamos convertido un entero país en una pista de cemento sin haber resuelto el problema.

La Ley-presupuesto, según palabras del propio Nixon, «ofrecerá a las localidades la flexibilidad que necesitan para establecer un orden de prioridades en el ramo de transportes». El paso es, cuantitativamente, modesto, pero, cualitativamente, de enorme importancia, dado el poderosísimo «lobby» (influencia) que tienen en Washington las carreteras, que hasta ahora había logrado hacer fracasar todos los intentos de usar un solo cénti-

mo de los fondos destinados a ellas, a otras vías de comunicación.

Las nuevas provisiones establecen:

- En el primer año, los 6.000 millones de dólares obtenidos por impuestos de gasolina, neumáticos y peaje seguirán siendo destinados íntegramente a autopistas.
- En el segundo año podrán utilizarse ya 200 millones de esos fondos a transportes urbanos.
- En el tercer año serán 800 millones a emplear en servicios de autobuses, Metros y ferrocarriles.

A fin de que nadie se lleve la parte de león, se ha dispuesto que ninguna comunidad pueda obtener más del 20 por 100 de la suma total.

«La Ley-presupuesto —siguió el Presidente de los Estados Unidos— aliviará la congestión y contaminación urbanas, al desarrollar unos transportes más equilibrados, en vez de encerrarnos en unas autopistas que pueden terminar haciendo los problemas peores, en vez de solucionarlos».

Un pie de nota que, pese a lo anecdótico, no deja de ser significativo: la Ley-presupuesto dispone de 120 millones de dólares para la construcción de «camino de bicicletas». ■ JOSE MARIA CARRASCAL.

(1) En nuestro número del mes de abril se recogía un resumen y algunas frases textuales de una alocución del mismo Presidente al Congreso, en que abogaba por este trasvase financiero en favor de los medios de transporte colectivos, entre ellos, naturalmente, el ferrocarril.

los ferrocarriles portugueses, con revisión de las fórmulas de financiación que habían sido previstas en el tercer Plan de Fomento, las cuales estaban a punto de poner a la compañía concesionaria en una situación financiera absolutamente insostenible, pues la suma y la forma de las inversiones previstas en él siempre resultaron inadecuadas.

Por eso, los nuevos informes —que se proponen clarificar las relaciones del Estado con la CP, definiendo de modo preciso las responsabilidades recíprocas— vienen a abrir el camino al cuarto Plan de Fomento (1974-1979), ahora en preparación y cuyos objetivos más relevantes son los siguientes:

— Más completo esclarecimiento de la función del ferrocarril en Portugal, dentro de una política racional de transportes y teniendo en cuenta la reordenación del territorio.

— Definición de metas a conseguir en calidad de servicio en nuestras líneas principales, teniendo en cuenta la relación costo-beneficio para la colectividad y para la empresa.

— Continuación de la renovación de las infraestructuras y del material circulante para cumplimiento de los objetivos a conseguir.

— Desarrollo correspondiente a la acción comercial de la empresa, de modo que se fomente la promoción del tráfico ferroviario.

Todo este esquema revela el deliberado esfuerzo del Gobierno y de la compañía concesionaria por modernizar el ferrocarril nacional, volviéndolo apto para enfrentarse y responder a las necesidades y aspiraciones del presente.

Como se dice en el preámbulo de los dos informes publicados que citamos, «una vez saneada financieramente la empresa y reformuladas las normas en que deben insertarse sus actividades, se dará el paso más significativo de las últimas décadas para obtener un ferrocarril renovado, prestando a la colectividad los servicios que él y sólo él está en condiciones de hacer». ■ V. L.-P. C.