

CULTURA

"VIA LIBRE" A TRAVES DE 200 NUMEROS

● *El ferrocarril y la cultura de los últimos años, reflejados en sus páginas.*

VIA LIBRE, la benjamín de las tres revistas ferroviarias mediterráneas, sale a la luz en enero de 1964. Su hermana francesa, "La Vie du Rail", tiene diecisiete años y la italiana, "Voce della Rotaia", cumple siete. Es el año en que los primeros TER surcarían las vías españolas, el de la electrificación total de Barcelona a la frontera francesa, el del Plan de Modernización.



En estos dieciséis años de vida, VIA LIBRE ha tenido su propia peripécia. Su Redacción ha peregrinado por cuatro sedes: ha conocido una huelga en los talleres de Hauser y Menet que le escamoteó el número de diciembre de 1974, y entre sus redactores se ha cedido algunas veces el testigo, a semejanza de las carreras de relevos. También el adiós y el dolor han llegado hasta nosotros: en la despedida a nuestros jubilados y con la pérdida definitiva de algunos de nuestros colaboradores. Además de nuestra minúscula Redacción, VIA LIBRE ha contado siempre con importantes firmas entre sus colaboradores, que han dado prestigio con sus artículos a nuestra publicación, y con aquellos otros nombres que por sus conocimientos y especialización han aportado trabajos singulares en el campo ferroviario o comentarios críticos en distintas materias.

La locutora de televisión Pilar Cañada se asomó a la primera portada de VIA LIBRE.



Nº 1 • NÚMERO 1 • 1 DE ENERO DE 1964 • APARTADO 74.615 • MADRID • 10 PESETAS

● *Inauguraciones, mejoras, planes, investigaciones en España y en el mundo aparecieron en nuestra revista.*

Merecen ser recordados algunos de los reportajes publicados en VIA LIBRE a través de los cuales se nos ha mostrado la España del arte, del paisaje, de las costumbres, de la cerámica, de los monumentos, de las rutas, de los ríos, de los nudos ferroviarios. Con sus crónicas, estos expertos nos han aproximado a nuestra tierra, nos han descubierto nuestra propia Patria.

VIA LIBRE cuenta en la actualidad con alrededor de 65.000 abonados, la mayoría de ellos ferroviarios —RENFE, FEVE, otras compañías— y el resto pertenecientes a asociaciones de amigos del ferrocarril o simplemente aficionados o amantes de los trenes, algunos de los cuales residen en Europa y América, donde también se lee nuestra revista.

La tirada es de 85.000 ejemplares, que, aparte de los que se envían a los suscriptores, se venden en las librerías de ferrocarriles y un número reducido se distribuye en algunos trenes de viajeros.

REALIZACIONES FERROVIARIAS

A través de estos 200 números, nuestros lectores han tenido conocimiento de los logros conquistados por el perfeccionamiento de las técnicas ferroviarias o de la clausura o transformación viejos sistemas.

Estas realizaciones unas veces se han referido al ferrocarril en el mundo y otras se han circunscripto a España. Así, lo mismo han saltado a nuestras páginas las novedades registradas en Alemania, Estados Unidos o Japón, como las que han afectado a RENFE o a otros ferrocarriles españoles.

En lo que se refiere a RENFE, VIA LIBRE recogió la entrada en servicio de los enlaces ferroviarios de Madrid y de la estación de Chamartín, en 1967; la inauguración de la línea Madrid-Burgos, el 4-VII-1968, y el Talgo especial que por una sola vez circuló, en diciembre de 1968, entre Madrid-París.

Dos fechas importantes para la Red Nacional fue el enlace internacional Madrid-París y Barcelona-Ginebra, servidos, respectivamente, por el expreso "Puerta del Sol" y el "Catalán-Talgo". Precisamente este último, el "Catalán-Talgo", dio prestigio a nuestros ferrocarriles al ingresar en el club de los TEE (Trans Europ Express). Acontecimientos que quedaron reflejados en VIA LIBRE.

De no menor interés fue la implantación paulatina del sistema electrónico de venta de billetes, que ha revolucionado y agilizado los procedimientos empleados hasta 1968. VIA LIBRE dio amplio reportaje en su día sobre esta nueva técnica.

También se hizo eco de la puesta en servicio de los electrotrenes, de los coches-litera o del autorén, y últimamente del nuevo enlace entre ciudades denominado Intercity.

Pero no sólo VIA LIBRE ha recogido las mejoras dirigidas directamente al público, también en sus páginas se han reflejado las que pudieran denominarse indirectas, como son la electrificación o renovación de líneas, la adquisición de máquinas más potentes o ampliación del parque motor, la extensión de los sistemas de seguridad, supresión de pasos a nivel, transportes especiales, etc.

Si hojeamos VIA LIBRE podemos comprobar que saltaron a sus páginas realizaciones como la electrificación de Port-Bou-Cerbère, Avila-Venta de Baños, Córdoba-Sevilla, Játiva-Valencia...

La implantación del CTC (Control Centralizado de Tráfico) en Asturias o en Andalucía; del nuevo sistema de seguridad ASFA; la dieselización de la 7.ª Zona; la clausura del vapor-carbón en 1968, con la consiguiente fuelización de las locomotoras; la puesta en marcha de la estación de clasificación de Vicálvaro; el cierre de la estación de Delicias o la reapertura de la de Príncipe Pío son sólo ejemplos de las noticias recogidas en VIA LIBRE.

Se ha tratado en todo momento de ofrecer a nuestros lectores, ferroviarios, unos amigos o amantes del ferrocarril, otros, los logros y los planes de RENFE.

De ahí que también VIA LIBRE haya sido reflejo de los distintos planes ferroviarios, el Decenal de Modernización, el Estratégico, el de Electrificación o el de Actuación en el Servicio de Viajeros.



LA ULTIMA LOCOMOTORA DE VAPOR

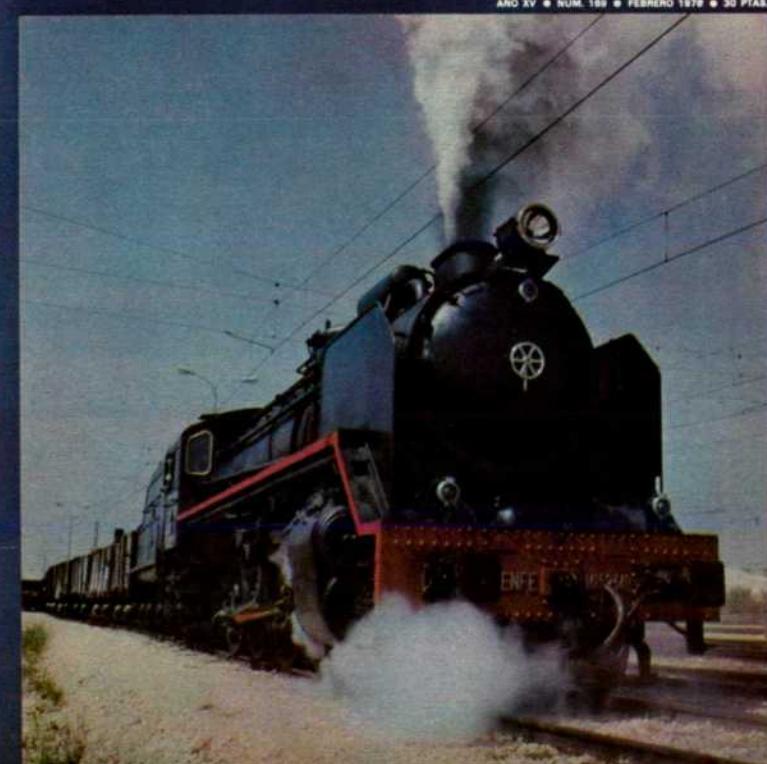
El Príncipe de España departe con el maquinista don Hipólito Martínez Prado y el fonzano don Joaquín Larriondo Sabater, en el puesto de conducción de la «Mikado» 141F2348, cuyo apagamiento seca de efectuar don Juan Carlos. Es la última locomotora de vapor en circulación oficial por las líneas de RENFE.
(Más información, en páginas 3, 5, 6-8 y 19-20.)

La tracción vapor se ha terminado, y al acto simbólico de apagado de la última locomotora acudió el entonces príncipe de España, quien efectuó esta operación.

En el número 169 de nuestra revista aparece por primera vez el nuevo logotipo de VIA LIBRE que también llevan "La Vie du Rail" y "Voci della Rotaia".

vía libre

AÑO XV • NUM. 169 • FEBRERO 1978 • 30 PTAS.



**EVOCACION
DE LOS VIEJOS TRENS**

**EL VAPOR EN
ESPAÑA
PORTUGAL Y FRANCIA**

REALIZACIONES EXTRANJERAS

No se ha limitado VIA LIBRE a recoger en sus páginas sólo las realizaciones dentro de RENFE. También se ha mantenido alerta para informar de las obras ferroviarias realizadas más allá de nuestras fronteras.

De esta suerte, las innovaciones en las distintas redes ferroviarias extranjeras han ido apareciendo en VIA LIBRE a medida que se han producido.

Como ejemplo podemos citar la línea Belgrado-Bar (Yugoslavia), la "direttissima" Roma-Florencia, el primer tren austriaco dotado de servicio telefónico, la inauguración de la estación automática alemana para maniobras de trenes de mercancías en Hamburg-Maschen.

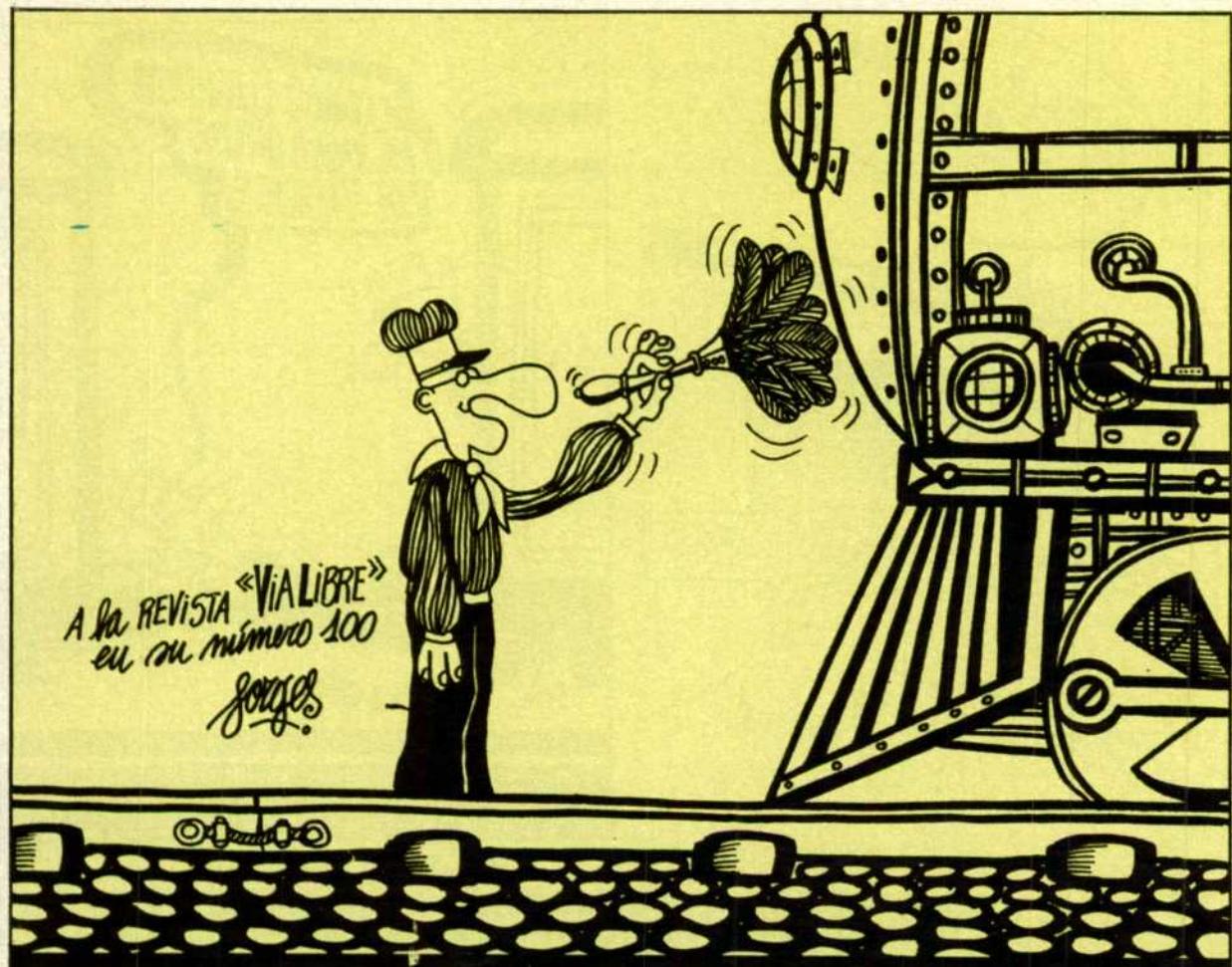
También cabe recordar series de reportajes dedicados a los expresos transeuropeos o a las locomotoras europeas, sin olvidar aquellas noticias en las que los records de velocidad eran los protagonistas, como en el caso de la línea de gran velocidad Mannheim-Stuttgart, con velocidades de 250 km/h.

PROYECTOS E INVESTIGACION

En lo que a proyectos se refiere, hay muchas páginas de VIA LIBRE dedicadas a tema tan importante para la vida del ferrocarril. Basta sólo las citas de la construcción del nuevo transiberiano por la URSS; el proyecto de túnel que enlazará el Tirol y Vorarlberg (Austria), de 14 kilómetros, y el que comunicará bajo el mar las islas de Honshu y Hokkaido (Japón), de 54,2 kilómetros de longitud, denominado túnel de Seikan; el proyecto del Plan Director Europeo de Infraestructura.

O la expectación de VIA LIBRE ante proyectos tan revolucionarios que pondrán a prueba el saber y el ingenio de los técnicos, como la construcción del túnel bajo el canal de la Mancha, tantas veces resucitado, sin que los estudios realizados hayan cuajado hasta ahora.

La investigación ferroviaria también ha sido seguida desde VIA LIBRE, tanto dentro como fuera de España. Las experiencias del Instituto de Investigaciones de los Ferrocarriles Alemanes sobre seguridad o del Centro Experimental de Transportes de Pueblo (Colorado-EE. UU.); la investigación inglesa dirigida a recuperar el vapor para la tracción del ferroca-



Forges nos dedicó este dibujo al llegar nuestra revista al número 100.

rril o las pruebas de la SNCF con el turbotrén TGV se han mezclado muchas veces en nuestras páginas con noticias sobre la propia investigación nacional. Así, se ha hablado del futuro Instituto de Conocimiento de Materiales e Investigación Ferroviaria (INFE), de la "vía de placa", instalada en 4 kilómetros en la línea de Madrid a Zaragoza, del nuevo sistema para ganar velocidad y reducir costes sobre el sistema inglés (PACT).

OTROS FERROCARRILES

VIA LIBRE, como única revista española dedicada al ferrocarril, se siente unida a todos los ferroviarios españoles, cualquiera que sea su destino, ya sea en RENFE, ya en otras compañías privadas o en FEVE. Por esta razón, no ha dejado de hacerse eco de aquellos acontecimientos ferroviarios que han afectado de alguna manera a estos otros ferrocarriles. Unas veces se han traído a nuestras páginas sus mejoras; otras, su historia; en ocasiones, a sus protagonistas, sus hombres.

Es fácil, pues, releyendo VIA LIBRE encontrar, entre otros, los nombres del ferrocarril de Langreo (Asturias), uno de los pocos con ancho internacional en Espa-

ña; del de Andorra-Escatrón (Teruel), de ancho normal, que explota Endesa; del Palma-Sóller, integrado en FEVE e inaugurado en la época de Maura; del de Sarriá y los Ferrocarriles de Cataluña, con un gran movimiento de viajeros...

Intentamos que VIA LIBRE llegue a cada hogar de la gran familia ferroviaria española sin distinción de procedencias.

Sabemos que muchas noticias se pierden por falta de conexión o por no saber los ferroviarios de todas estas pequeñas redes que VIA LIBRE también está con ellos.

HISTORIA Y ANIVERSARIOS

Mucha tinta de nuestra revista se ha dedicado a ofrecer, en primicia, la "Historia del ferrocarril", que bien puede calificarse de mundial. Iniciada esta serie en enero de 1966, han desfilado desde entonces por nuestras páginas los acontecimientos y circunstancias que en cada país han ocurrido para el nacimiento del ferrocarril.

En este amplio trabajo de documentación no sólo se recoge la historia de nuestros propios ferrocarriles, sino que abarca la de los que se extienden por todo el planeta. En su descripción se aportan datos históricos, económicos, po-

líticos, geográficos, además de mapas de las distintas redes ferroviarias y documentos gráficos. También se ha publicado, para satisfacción de los amantes, entendidos y también nostálgicos del vapor, en forma colecciónable, el parque motor de RENFE, con fotografías, diagramas, datos técnicos y características de las locomotoras. Se ha tratado extensamente, a través de reportajes, la historia de la tracción en nuestra Red, las distintas electrificaciones o nuestros puentes metálicos, por citar algunos ejemplos.

Los centenarios, las fechas históricas, los aniversarios y hasta los adioses tienen su eco en VIA LIBRE, lo mismo si son propios como foráneos. Así, el centenario de la tracción eléctrica, celebrado en 1979 y conmemorado en la Feria de Berlín, o el del nacimiento de Wagons-Lits en 1976; los cien-cincuenta años del Liverpool-Manchester; los centenarios de los primeros trenes llegados a Granada o a Por-Bou, 1974 y 1978, respectivamente, o el adiós al Orient Express o al vapor, se han podido leer en nuestras páginas.

POESIA, ARTE, CULTURA...

Mas, VIA LIBRE, en su afán de acercar la cultura, en todas sus

manifestaciones, y la actualidad hasta el hogar del más alejado de los ferroviarios, ha dedicado páginas especiales a temas que pueden parecer ajenos al ferrocarril (*).

Se ha tratado en todo momento de presentar —en servicio de los ferroviarios— una panorámica general de cuanto ha ocurrido en los campos del teatro, la literatura, el cine, el deporte, la música, el arte, la televisión..., la cultura. En muchos casos se ha ofrecido la conexión de los grandes hombres con el ferrocarril y la importante dimensión cultural de éste.

La búsqueda del rasgo ferroviario, entre quienes han descollado en cualquier manifestación artística o cultural no se ha empleado de forma discriminatoria, sino como una cualidad a destacar entre tantos que escriben, crean, construyen, interpretan, inventan, componen o pintan..., y que tienen por denominador común el talento.

Dos poetas gigantes del habla castellana, el chileno Neruda, hijo de ferroviario ("Mi padre con el alba oscura / de la tierra, hacia ¿qué perdidos archipiélagos / en sus trenes que aullaban se deslizó? / Más tarde amé el olor del carbón en el humo, / los aceites, los ejes de precisión helada, / y el grave tren cruzando el invierno extendido / sobre la tierra, como una oruga orgullosa"), y el sevillano An-

(*) "La Vie du Rail" y "Voci della Rotaria", semejantes a VIA LIBRE no sólo en la presentación, sino también en el contenido, mantienen, asimismo, secciones de este tipo, culturales y especiales para la mujer.

Con esta portada se anunciaron las páginas especiales de "Mare Nostrum", que aparecen desde entonces simultáneamente en las revistas francesa, italiana y española.

tonio Machado, que inmortalizó el vagón de 3.^a ("Ya en los campos de Jaén / amanece. Corre el tren / por sus brillantes rieles, / devorando matorrales, alcacées, / terraplenes, pedregales, / olivares, caseríos, / praderas y cordizales, / montes y valles sombrios..."), duermen en las páginas de VIA LIBRE. Otros muchos nombres y su obra poética, con sabor a humo y hierro, también han quedado con nosotros.

Sería interminable la lista de nombres vinculados a la cultura de una u otra forma que ha recopilado VIA LIBRE. Unas veces por su propia obra; otras, por la concesión de un premio; en ocasiones, por un aniversario o por su muerte.

Los clásicos Quevedo y Shakespeare; los Nobel Reymont y Aleixandre; los desaparecidos Giorgio de Chirico y Charles Chaplin; los escritores Kafka y Gabriel Miró, Tolstoi y Pasternak; el físico Einstein, el gran polígrafo Madariaga o el historiador Arnold J. Toynbee han desfilado junto a otros nombres de su misma talla que, en razón del espacio, no pueden ser recogidos en lo que intenta ser un brevíssimo compendio de estos 200 números de VIA LIBRE.

Y qué decir de otras facetas artísticas. Si es la música, compositores como Cristóbal Halffter, Schönberg, Ravel, Wagner, Luis de Pablo o José Ramón Encinar, o directores como Ros Marbá, Stokowski y tantos otros son sólidamente conocidos por nuestros lectores a través de comentarios y noticias sobre sus obras, sus interpretaciones y sus conciertos.

Si es el cine, casi se ha agotado la exposición de la filmoteca existente sobre el ferrocarril. Prácticamente han desfilado todas las películas en las que aquél es protagonista, o el tren o la estación han sido el escenario principal del film. Desde "Union Pacific" hasta "Asesinato en el Orient-Express" hay una larga lista de cintas, con sus intérpretes, directores, productores, etc., que se han recordado en VIA LIBRE.

También se trata de mantener a nuestros lectores al día de las últimas novedades del séptimo arte que se proyectan en cada momento. A través de los comentarios sobre cine, los nombres de grandes o mediocres han llegado a cuantos nos siguen. "El discreto encanto de la burguesía", "Apocalypse now", "La Raulito"... fueron comentadas oportunamente.



Los nombres de R. Benson, Spielberg, Buñuel, José Luis Boarau, Fellini, Saura y un largo etcétera de directores se entremezclan en las páginas de VIA LIBRE con los nombres de artistas famosos como Truffaut, Fernando Rey, Vanessa Redgrave, Kim Novak, Anthony Quinn...

En el orden bibliográfico, y con la limitación de lo que es una publicación mensual, también se intenta ofrecer una panorámica de los últimos libros lanzados al mercado para orientar a nuestros lectores.

Dentro de las páginas especiales de VIA LIBRE merece una mención destacada las que desde julio de 1973 se dedican a "El ferrocarril y la pintura". En este caso, nuestra revista ha sido excluyente. Sólo se recogen las obras y los pintores que en estos ciento cincuenta años de vida del ferrocarril éste ha sido motivo de inspiración para alguno de sus creadores.

Después de siete años seguimos ofreciendo a nuestros lectores las obras pictóricas en que el elemento ferroviario es la base del cuadro. Por esta galería han desfilado junto a firmas de renombre, otras de pintores apenas conocidos o quizás no suficientemente valorados. En una rápida visión traemos a la memoria de quienes siguen estas páginas las figuras de Paul Delvaux, Gutiérrez Solana, Van der Waay, Agustín Redondela,

Federico Galindo, Paul Cézanne, Lamson Henry, Claude Monet, Benjamín Palencia, Renoir, Carlos Moreno...

No ha faltado tampoco la "Hemeroteca", donde se han ido recordando acontecimientos de otros tiempos, por su relación con el ferrocarril. En esta sección se han recogido desde éxitos personales hasta inauguraciones, hechos curiosos o anécdotas, y a veces la nota triste de un accidente o el espectacular y tristemente famoso atraco al expreso de Andalucía, ocurrido en abril de 1924 y recordado en el número 124, de abril de 1974.

También la mujer ha tenido su apartado, con páginas dedicadas a la moda y al hogar, y comentarios sobre temas que preocupan a la madre y al ama de casa.

VIA LIBRE ha recogido en sus páginas acontecimientos trascendentales, en el orden social, para los ferroviarios, como la Reglamentación de Trabajo, en 1971, y la constitución de la Mutualidad Nacional de la Seguridad Social en 1968. Dedicó un número especial al XXX aniversario de la creación de RENFE, y mantiene un consultorio jurídico en sus páginas para cuantos precisen de un asesoramiento.

En la propia revista, o en "Por Toda la Red", se hace eco de cuantas noticias se conocen en las que el agente o sus allegados son protagonistas. Triunfos, actitudes

heroicas, premios, aficiones artísticas o "hobbies" se leen con frecuencia en nuestro suplemento.

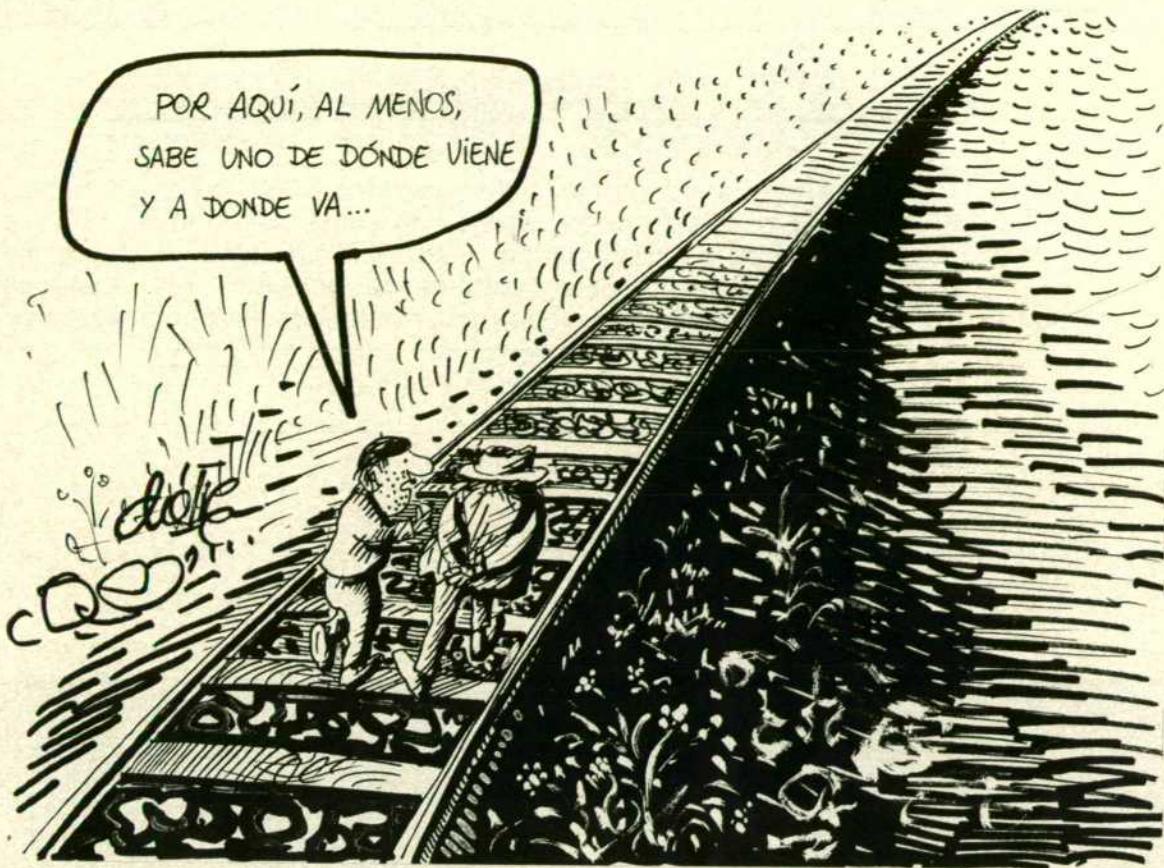
Así, un día, saltaron a nuestra revista don Ernesto Méndez Luengo, ganador del V Premio Larra, y don Juan Manuel Garrido Collazo, galardonado con el escudo de plata de "La Vie du Rail", por citar sólo dos ejemplos.

HUMOR

¡Ah, y del humor! Parafraseando a un gran escritor y humorista, podríamos decir que "humor" se escribe con "mayúscula". El humor acompaña a VIA LIBRE desde los primeros números. En estas páginas se ha reflejado durante diecisiete años el ingenio y la gracia de nuestros "chisteros", y a veces el de humoristas de "La Vie du Rail" y "Voci della Rotaia".

Las firmas y los dibujos de Serafín, Rafa, Almarza, Forges, Zurita, Dátile, Quique, Galindo, Edu, Olmo, Munúa, Mingote o Regueiro —no queremos ser exhaustivos—, son sólidamente conocidos para quienes nos siguen.

Seguro que todos los lectores de VIA LIBRE han pasado ratos agradables al descubrir la agudeza de estos genios que, a pesar de la limitación del tema, siguen sacando "chispa" al ferrocarril. Maquinistas, interventores, factores, viajeros, la misma vía y el propio tren ha sido blanco e inspiración de sus chistes.



● Las páginas especiales "Mare Nostrum", con 550.000 abonados, un logro de "La Vie du Rail", "Voci della Rotaia" y VIA LIBRE.

"DUENDES", ERRATAS, ERRORES

Pero no siempre el terreno se ha presentado sin tropiezos; no todo ha sido "vía libre", con minúsculas. No queremos dar la sensación de que nuestra revista es perfecta. Al menos no es ese nuestro convencimiento.

Conocemos nuestras limitaciones, y sabemos que, como toda obra humana, es mejorable y tratamos de aplicarnos. De ahí que en nuestros "exámenes de conciencia" —que también los tenemos—, hagamos nuestra propia crítica y busquemos nuevos caminos para VIA LIBRE.

En esta hora de recapitulación es obligado recordar tanto a quienes nos felicitan como a los que nos censuran. Aquéllos nos premian, éstos nos estimulan, más unos y otros nos orientan hacia esa revista perfecta que quisiéramos hacer para nuestros ferroviarios.

En este "mea culpa" en voz alta, tenemos que referirnos forzoso-

samente a las erratas de nuestra revista, a los "duendes" de imprenta y a nuestros propios —involuntarios— errores. En ocasiones han sido nuestros lectores los que los han descubierto; otras veces han pasado inadvertidos o quizás han sido simplemente disculpados, y no ha faltado el caso en que era demasiado tarde para rectificar.

Tres ejemplos, como muestra de estos deslices, traemos a la memoria de los asiduos a VIA LIBRE: la errata del número 53 —mayo de 1968—, a consecuencia de la cual los artículos y las firmas anunciadas en el sumario no se correspondían con los que aparecían en la revista. El pie de foto de la página 15 del número 193 —febrero de 1980—, que dice: "Hasta las pilas bautismales son hechas de cerámica en Teruel. La fotografía es del siglo XV", cuando faltaban tres siglos para el descubrimiento de la cámara fotográfica. Y el trueque de la estación de Mora la Nueva por Mora de Ebro, que tanto ha irritado a algu-

no de nuestros lectores seguramente el autor del trabajo, titulado "Ciento cincuenta vagones-tolva especiales para transportar carbón" (página 23 del número 193 de febrero de 1980), por asociación con otras estaciones —Miranda de Ebro, Castejón de Ebro, el Burgo de Ebro, Ribarroja de Ebro—, incurrió en ese error.

LA ULTIMA ETAPA

Dentro de las diversas etapas que ha atravesado nuestra revista, con los cambios que comportaron, y que habrán sido advertidas por nuestros lectores, vamos a referirnos tan sólo a una, la que se marca con la unificación del logotipo de VIA LIBRE con "La Vie du Rail" y "Voci della Rotaia", no ya por ser la más reciente, sino la más significativa.

Cuando se llega al acuerdo de unificar el logotipo de las tres revistas, hacia unos años que se había iniciado el movimiento de aproximación de criterios y de relaciones entre los responsables de estas publicaciones. Se organizan los primeros encuentros de los tres directores, y en estas reuniones se estudian los planes de las tres revistas, su importancia, su línea informativa, la función que desempeñan en el mundo ferroviario, su financiación, publicidad, etc., y la conveniencia de estrechar lazos y mantener contactos directos frecuentes.

En una de estas reuniones, celebrada en Roma, se llega al acuerdo de que un mismo logotipo, diseñado por el francés M. Deschamps, que aparecería en febrero de 1978, hermane las tres cabeceras. A partir de ese encuentro empieza la gestación para llevar a cabo el intercambio de trabajos, que, pasados unos meses, cristalizó en las páginas especiales "Mare Nostrum".

Los directores de las tres revistas, Delacroix, Alberto Ciambriello y Pérez Cebrián, estudian la forma de llevar a buen término un suplemento común, su presentación, contenido, extensión, tratamiento, así como las dificultades técnicas o de otra índole que pudieran presentarse.

Somos los españoles —VIA LIBRE— los que presentamos el diseño y el nombre de "Mare Nostrum", que sería aceptado por franceses e italianos para agrupar el suplemento común. Nuestra revista es considerada como modelo y se ensalza su ponderación, independencia, presentación, etc. Por primera vez, VIA LIBRE es felicitada fuera de España.

"Mare Nostrum" nace en julio de 1978, y desde entonces, siete ediciones de estas páginas especiales han llegado a manos de nuestros lectores. Los artículos de cada suplemento se han publicado simultáneamente en francés, italiano y español.

Tres veces al año, estas páginas especiales se han difundido entre unos 550.000 abonados, la mayor parte de ellos de las redes ferroviarias francesa, italiana y española. Temas culturales, artísticos o históricos (Pompeya, la Navidad, Voltaire y Rousseau, el arte ibérico, Venecia, la Ruta del Quijote...), que engarzan con una misma raíz, común, la latina, y que han llegado a tantos hogares ferroviarios.

* * *

Cerramos con estas páginas la andadura de 200 números de VIA LIBRE, con el intento de haber traído al recuerdo de cuantos nos siguen lo que ha sido y es nuestra revista. Ante nosotros se abre una nueva etapa que culminará. Cuando el próximo mes salga el ejemplar 201, iniciaremos ilusionados ese nuevo camino, en cuyo recorrido quisiéramos sentir la presencia de nuestros abonados, de los ferroviarios. ■ CARMEN ABELLA.