

En Portada

El día 28 de octubre se abren las puertas de la gran exposición conmemorativa de los 150 años de ferrocarril en España. Será a las 12 del mediodía con la asistencia de los Reyes de España y en el mismo lugar de donde partió el primer tren de la Península, donde hoy se levanta la estación de Francia de Barcelona y ciento cincuenta años antes -desde unas instalaciones provisionales- salía el tren a Mataró. En esta gran exposición, bajo el título de "Expreso al futuro" el visitante podrá realizar un apasionante viaje a través de la historia. Todas las empresas ferroviarias han prestado su colaboración y ayuda en un montaje único que exhibirá piezas traídas de las más variadas colecciones, empresas y museos. En esta exposición se inaugurará también la maqueta ferroviaria más grande del mundo con la circulación simultánea de 200 trenes. La exposición podrá visitarse hasta el próximo 31 de enero y se espera la visita de más de 300.000 personas, que según aseguraba Carlos Zapatero, director gerente de la entidad organizadora, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, "tendrán la oportunidad de recrearse en la historia, comprobando que el ferrocarril fue moderno en su origen y lo ha seguido siendo en cada momento". Con motivo de los 150 años VIA LIBRE publicará en el próximo mes un número extraordinario. En esta edición, el historiador y periodista, Fernando F. Sanz, hace una rápida semblanza por el devenir del ferrocarril en nuestro país.

La exposición "Expreso al futuro" culmina las diferentes actividades que la Fundación ha realizado en este año para conmemorar los 150 años de ferrocarril en España. Como se sabe, la Fundación ha sido la entidad encargada por todo el sector ferroviario para conmemorar la fecha. En este ámbito se han editado libros de investigación como "150 años de historia de los ferrocarriles españoles", "Historia de los ferrocarriles iberoamericanos", "Vías paralelas. Invención y ferrocarril en España", libros de carácter divulgativo como "El libro del Tren". Se ha llevado adelante el

Presentación de Exposición Expreso al futuro que inauguraran los Reyes el 28 de octubre.



"EXPRESO HACIA EL FUTURO", GRAN EXPOSICION EL BA

150 años: nostalgia ilusión por el





BARCELONA EL 28 DE OCTUBRE DE 1998

del pasado, futuro

proyecto Multimedia Tren con "El Concurso del tren" y el "Cd Rom del Tren". Se han convocado los premios "Andén" de diseño ferroviario, "Caminos de Hierro" de fotografía, "Antonio Machado" de narraciones breves. Igualmente se ha promovido una intensa actividad en los medios de comunicación con la emisión próxima de un programa de RNE de cinco minutos diarios sobre el ferrocarril, el programa "Viajeros al tren" de TVE y la publicación de reportajes especiales en multitud de periódicos. También se han convocado distintas jornadas y congresos como el de "150 años de historia ferroviaria", "Ferroviaria'98" y "Gestión del riesgo en las agrupaciones pú-

Avatares y dificultades en el avance del ferrocarril

Ocurrió demasiado tarde

Fernando F. Sanz

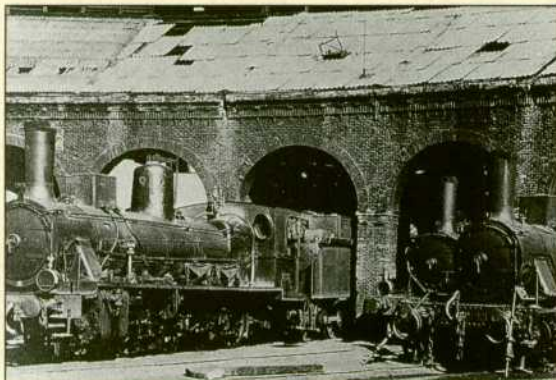
No fue fácil el desarrollo del ferrocarril en España. Cuando en gran parte de los países de Europa la noticia del éxito del primer servicio público de viajeros por ferrocarril entre Liverpool y Manchester había despertado el interés por este medio de transporte, aquí se iniciaba la primera guerra carlista que absorbió las pocas energías que tras la pérdida de las colonias americanas le quedaban al país. No faltaron iniciativas individuales de personas ligadas al comercio exterior o conocedoras del espíritu empresarial que imperaba en Inglaterra, quienes intentaron llevar a cabo algún proyecto de pequeñas líneas en la zona de Jerez de la Frontera y Tarragona, pero sin duda la opción más interesante fue la del llamado Plan de Iguala, propiciado por la Diputación de Vizcaya para construir un camino con "carriles de hierro" que uniera Bilbao con Burgos. De haberse llevado a cabo ese proyecto y todo parecía indicar que así podría haber sido al estar implicados los ayuntamientos y la diputación vizcaína, el desarrollo de la industria del hierro podría haberse anticipado varios decenios en dicha provincia con las repercusiones que ello habría tenido para toda España al iniciar un proceso de industrialización ligado a una demanda efectiva. Además aquel pronto enlace con la meseta habría propiciado la construcción de otras líneas de ferrocarril, sin las dificultades que encontrarían las que después se construyeron efectivamente.

Ahora sabemos que el éxito de los ferrocarriles estuvo estrechamente ligado al desarrollo paralelo y armónico de las industrias del carbón y la siderurgia, pilares fundamentales de la industrialización. El tendido de líneas en España no sólo se retrasó en el tiempo sino que no se basó tampoco en ese desarrollo industrial. La falta de caminos de hierro impidió la industrialización y la carencia de ésta, cuando se contó con una red férrea importante, anuló los esfuerzos de las empresas ferroviarias que nada más acabar sus tendidos, se encontraron con que las previsiones de tráfico no respondían a la realidad. Esa situación desencadenó un proceso de crisis financiera que llevó a la quiebra a la mayoría. Incluso para las dos grandes empresas – la compañía del Norte y la de Madrid a Zaragoza y Alicante, las únicas que sobrevivieron hasta la nacionalización – los ferrocarriles nunca fueron un gran negocio.

Las condiciones políticas y económicas del país tampoco acompañaban a este propósito, lo que unido a las difíciles condiciones orográficas de la península, nos llevan a la conclusión que la única opción viable hubiera sido tal vez la de que el Estado llevara a cabo los tendidos más importantes para fomentar el desarrollo industrial del país, como había ocurrido en Bélgica y Alemania, como única fórmula para aumentar el consumo y la demanda. Pero la situación política de mediados del siglo XIX en España era la menos apropiada para esa iniciativa. Políticos ignorantes y corruptos, financieros dedicados exclusivamente a la especulación, un ideario económico basado casi exclusiva-

mente en el libre cambio, y la carencia de recursos por parte del Estado, eran las premisas imperantes que anulaban por completo las incipientes ilusiones que despertaba en la opinión pública la posibilidad de contar con el nuevo medio de transporte.

Los ingenieros que redactaron el informe del que salió la Real Orden del 31 de diciembre de 1844, primera disposición relativa a ferrocarriles, eran partidarios de que el Estado representara un papel relevante en el control de los ferrocarriles, pero el Gobierno de



turno, al redactar el texto definitivo, introdujo el matiz de que las concesiones podrían otorgarse directamente a "sujetos de reconocido prestigio", lo que desencadenó una carrera de peticiones por parte de los personajes con influencia para obtenerlas con el exclusivo objeto de especular posteriormente con ellas. La consecuencia fue que a principios del decenio de 1850 los kilómetros en explotación no llegaban a los 300.

Tampoco los técnicos acertaron en cuanto a las especificaciones que debían determinar las características de los tendidos, en especial las relativas al ancho de vía. Para redactar el informe de 1844 se había nombrado una comisión de tres ingenieros de Caminos: dos de ellos padre e hijo, **Juan y José Subercase**, y otro, **Calixto Santa Cruz**, subordinado al primero. Con este planteamiento, una decisión tan importante como la del ancho de vía recayó casi en exclusiva sobre **Juan Subercase** que como director de la Escuela de Ingenieros gozaba de un gran prestigio, aunque nunca había participado en la construcción de un ferrocarril y sus conocimientos eran limitados, como demostró posteriormente, en lo que influyó también su carácter inflexible, al mantener en los años 50, cuando se estudiaba la nueva ley de ferrocarriles, el criterio de la superioridad del ancho elegido en 1844 - 1,67 metros - en lugar del ya co-

mún en Europa de 1,44 metros, que luego se denominaría internacional.

Bien es verdad que hubo un jefe de Gobierno, **Bravo Murillo**, que intentó potenciar la construcción de ferrocarriles por cuenta del Estado y cambiar el ancho de vía. Creó para ello el Ministerio de Fomento y puso al frente del mismo a **Mariano Miguel de Reynoso**, quien pretendió financiar las líneas férreas haciendo pagar a los pueblos y provincias por las que pasaban una parte de las inversiones con la venta de sus bienes de propios. Propugnaba también Reynoso la adopción del ancho de vía de 1,44 metros y así lo dispuso para algunas de las líneas ya concedidas, pero sus compañeros de Gobierno pusieron trabas a esa política, lo que unido al escaso tiempo en que permaneció al frente del departamento, determinaron que las aguas volvieran a su cauce. Es decir, al tejer y destejer de proyectos, ligados a oscuros intereses, como la venta del ferrocarril de Madrid a Aranjuez decidida por **Reynoso** a favor del marqués de Salamanca. La cuestión de los ferrocarriles se convirtió así en el primer problema nacional y fue el detonante principal del alzamiento de 1854, la famosa "Vicalvarada."

No debe extrañar por ello que la primera decisión que tomó el Gobierno surgido de la misma fuera la relativa a la cuestión de los ferrocarriles. El nuevo Gobierno de Espartero nombró para ello una comisión al frente de la cual puso al general Concha, que se había distinguido en la guerra carlista y formaba parte también del parlamento. Con un general al frente, los trabajos de la comisión terminaron pronto y desde luego no se debió perder el tiempo en discusiones. La ley de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855, imbuida del espíritu de liberalismo económico que distinguía a los dirigentes surgidos de la "Vicalvarada", aprobó definitivamente el ancho de vía de 1,67 metros y una nueva forma de las concesiones que abrió las puertas al capital extranjero sin ninguna salvaguardia para fomentar al mismo tiempo que el tendido de las líneas el desarrollo de las industrias ligadas al ferrocarril, con lo que se arruinó definitivamente la posibilidad de la industrialización española.

Las condiciones que se ofrecían al capital extranjero para invertir en ferrocarriles en España eran inmejorables, prueba de ello es que en los diez años siguientes se construyeron cerca de 4.500 kilómetros, cuando en el periodo de 1844 a 1855 apenas se rebasaron los 300. Las multinacionales de entonces, no con ese nombre sino con las llamadas Sociedades de Crédito, invertían ventajosamente porque no sólo recibían las subvenciones correspondientes por cada

blico-privadas para grandes proyectos de transporte".

En torno a la fecha del 28 de octubre, además de las múltiples actividades que organizan las Asociaciones de amigos del ferrocarril, en

Barcelona se presentará los libros "Cambó y el ferrocarril" de **Rafael Izquierdo** y "Los ferrocarriles en Cataluña" de **Pere Pascual**. Igualmente están previstos actos especiales en Mataró el próximo día 25 de

octubre y una fiesta popular en el Museu de Vilanova i la Geltrú el próximo día 8 de noviembre.

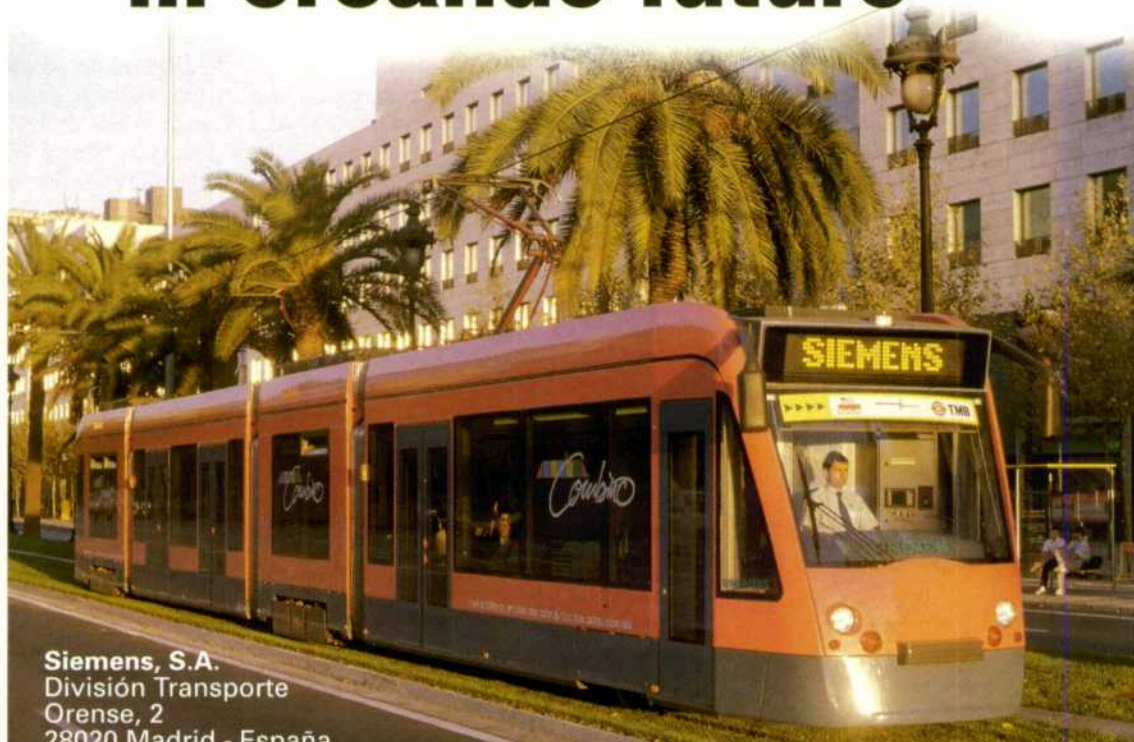
La exposición de Barcelona ocupará una superficie de 7.000 metros cuadrados, dividiendo el espacio en

SIEMENS

También llevamos 150 años...



... creando futuro



Siemens, S.A.
División Transporte
Orense, 2
28020 Madrid - España

kilómetro construido sino que tenían franquicia completa para importar toda clase de materiales ligados a la explotación del ferrocarril, desde las locomotoras, coches y vagones, pasando por carriles, señales y aparatos de vía, hasta las mesas, alfombras, lámparas y relojes de todas las dependencias ferroviarias, incluidos los lapiceros, tinta y material de oficinas. Todo se importaba, lo que dio trabajo suficiente durante varios años a las industrias dependientes de dichas sociedades de crédito en sus países de origen.

La crisis de 1866 puso de manifiesto el endeble entramado en que se basaba la nueva red de ferrocarriles, que ya abarcaba casi todas las líneas de primer orden en la Península. Los ferrocarriles se habían construido sólo con el criterio comercial de atención dedicada preferentemente a los viajeros, mientras que la mayor parte de las mercancías que se transportaban correspondían al sector agrario. El carbón asturiano y el hierro vizcaíno permanecían prácticamente inexplorados por la falta adecuada de medios de transporte, con lo que se perdió la oportunidad de complementar ambos yacimientos con la creación de una siderurgia que consumiera ambos.

La segunda guerra carlista que estalló en 1872 añadió nuevos retrasos al desarrollo del país y cambió radicalmente las posibilidades industriales de Vizcaya. Un primer proyecto de iniciar las obras del puerto de Bilbao en la bocana de Portugalete y llevar hasta allí el ferrocarril Tudela - Bilbao, con las derivaciones que ello habría traído aparejadas fue subordinado, cuando llegó la paz, a las presiones de los concesionarios de los yacimientos de hierro de Somorrostro que iniciaron a partir de entonces la explotación masiva de aquellos veneros para las siderurgias británicas y de otros países europeos. Hubo que dragar la ría y construir cargaderos en ella para dar salida al mineral que llegaba a través de los numerosos ferrocarriles de vía estrecha construidos al efecto. Se produjo así una típica explotación colonial que, como primera consecuencia arruinó a la incipiente siderurgia asturiana, porque a los mayores costes de su carbón de inferior calidad, se unían los de no contar con infraestructuras de transporte suficientes que permitieran mantener la competencia con los producidos en el extranjero. Además del desarrollo ferroviario, también llegó demasiado tarde el de los puertos y la explotación moderna de los yacimientos de hierro y carbón, que eran los ejes fundamentales del crecimiento industrial. Solamente dos datos significativos comparando la situación de dos países similares en el ámbito de desarrollo. Mientras en Italia ya se fabricaban locomotoras antes de 1850 y se habían puesto en



servicio puertos modernos en el decenio siguiente, en España las primeras locomotoras se fabricaron en 1883 y los puertos de Bilbao y del Musel en Gijón solo estuvieron operativos a principios del siglo XX.

Insistir en el error. La Restauración iniciada en 1876 coincidió con una nueva etapa de expansión económica que incitó a construir nuevas líneas de ferrocarriles para atender la demanda de pueblos y ciudades que aún no contaban con ese medio de transporte, entonces sin competencia. Los legisladores no queriendo defraudar tantas esperanzas y escarmentados con los fracasos del primer esfuerzo inversor de los años 50 y 60, creyeron haber encontrado la solución eliminando las subvenciones para las líneas que no se consideraban de interés general. En este caso se permitiría modificar el ancho reduciéndolo para ahorrar gastos de primer establecimiento. Así quedó plasmado en la nueva Ley de Ferrocarriles de 1877. Se produciría así la paradoja de que líneas con muy escaso tráfico, pero incluidas en la denominación de "interés general", se construyeran con el ancho de 1,67 metros, y en cambio la gran línea costera del Cantábrico, con tráficos parciales muy importantes fuera tendida con vía métrica, a pesar de los esfuerzos, proyectos e incluso pequeños tramos construidos con el ancho normal español. Este desvío de recursos hacia la vía métrica tuvo además la consecuencia de instaurar de hecho una segunda red, separada de la general, en todo el Norte de España, que ahora demuestra su incapacidad como tal, al margen de los tráficos locales.

La primera guerra europea iniciada en 1914 dio la puntilla a las compañías ferroviarias españolas. Inca-

cuatro zonas. En la primera se podrá asistir a un espectacular audiovisual multivisión en el que se recoge un viaje a través del tiempo. En la segunda zona se expone una maqueta de trenes de 25 por 15 me-

tros, con 200 trenes en funcionamiento, desde el AVE hasta el vapor pasando por cremalleras, Talgo, Intercity, mercancías, funiculares, etc, etc. En una tercera zona se expone una representación de material ro-

dante vivo de los siglos XIX, XX y XXI y por último en un recorrido temático por los aspectos más característicos de la historia del ferrocarril, dividido en diez áreas: energía, diseño, sociedad, cultura, comercio,

paces de llevar a cabo la necesaria modernización de sus instalaciones por el incremento de los precios como consecuencia de la contienda, y ante la necesidad de atender las nuevas demandas del tráfico, el asunto de los ferrocarriles volvió a situarse como uno de los principales problemas de la nación. El catalán **Francisco Cambó**, nombrado ministro de Fomento en 1918, estudió el problema a fondo y comprendió que sin la ayuda del Estado las compañías ferroviarias no podrían sobrevivir. Hubiera sido el momento de llevar a cabo el rescate de las concesiones, pero los gobiernos de entonces no habían asimilado esa ideología y recurrieron a los anticipos reintegrables, que por supuesto nunca se reintegraron, para que las compañías renovaran su material, autorizando también una subida importante de tarifas. El hecho más singular de estas ayudas fue que con ellas se llevó a cabo la electrificación de la rampa de Pajares, el principal obstáculo para el tráfico del carbón asturiano que tenía la compañía del Norte.

Los anticipos reintegrables solo habían sido un parche para ir tirando, pero el problema ferroviario seguía estando presente. La Dictadura de Primo de Rivera con su programa de exaltación de las obras públicas buscó también una solución al problema de los ferrocarriles con la aprobación del Estatuto Ferroviario de 1924. El Estado aportaba importantes ayudas para renovación del material y las instalaciones, a cambio de participar en los beneficios de las compa-



ñas. Como contrapartida, estas aportaciones económicas serían sometidas a un riguroso control por parte del Consejo Superior de Ferrocarriles. A su vez, el Gobierno aprobó un Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción, cuya utilidad, salvo casos aislados, era muy relativa, ya que los nuevos tráficos generados por ellas serían mínimos y solo contribuirían a reparar los ya existentes, de por sí bastante exiguos.

La perspectiva actual nos permite deducir que aquel Plan también fue un error en su conjunto, aunque algunas de sus líneas sí eran necesarias. Los recursos empleados en esos ferrocarriles tal vez deberían haberse dedicado a llevar a cabo la electrificación de líneas y la creación de redes de cercanías como forma de contribuir al desarrollo racional de las ciudades, política que no se llevó a cabo sino varios decenios después.

La proclamación de la República coincidió con una profunda depresión económica producida por la crisis norteamericana de 1929. La coalición republicano-socialista en la que figuraba como ministro de Obras Públicas **Indalecio Prieto**, suspendió las obras de los nuevos ferrocarriles en construcción y puso en cuarentena las disposiciones del Estatuto de 1924, a cambio formuló un Plan de Enlaces Ferroviarios y de electrificación de las líneas próximas a Madrid y Bilbao, que solo pudo aplicarse parcialmente por el levantamiento militar del 18 de julio de 1936. Por entonces, la situación de las compañías era muy precaria, tanto por las consecuencias de la crisis económica como por la cada vez más manifiesta competencia del transporte por carretera.

En esta situación, la guerra sentó sentencia. A su conclusión, las instalaciones y el material habían sufrido grandes daños que las compañías consideraron imposible reparar con sus medios. En un primer momento, el Estado creó un consejo directivo y dividió la red ferroviaria en tres zonas para hacerse cargo de la explotación y de las reparaciones más urgentes, aunque las compañías mantenían una forma de gestión asesora, hasta que el 24 de enero de 1941, por la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera se procedió al rescate de todas las líneas de ancho normal español de 1,67 metros y en su base cuarta se disponía la creación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles para que se hiciera cargo de las líneas rescatadas, junto con las que ya eran propiedad del Estado del mismo ancho de vía. El Consejo de Administración de la nueva empresa fue nombrado por Decreto del 22 de febrero del mismo año y su primera reunión se celebró el 6 de marzo. A estas disposiciones siguió el decreto de 11 de julio del mismo año sobre organización y administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles por el que el Estado asumió la propiedad y administración de 12.695 kilómetros del citado ancho de vía. Los años que siguen, primero de supervivencia y recuperación y posteriormente de modernización y adaptación a las cada vez más exigentes demandas de la sociedad merecen otra historia. □

tecnología, sistema, ciudad, túnel del tiempo, utopía y futuro. En este recorrido se exponen 350 maquetas y objetos reales, además de documentos y fotografías. El recorrido completo de la exposición, realiza-

do con detenimiento, puede ocupar entre 2 y 3 horas

La exposición, en la que se espera la asistencia de más de 300.000 personas, entre ellas escolares para los que se ha preparado material didáctico es-

pecial, será el acontecimiento del otoño en Barcelona. La ciudad aparecerá en los próximos días adornada con banderolas anunciando el acontecimiento y se han organizado igualmente billetes combinados metro/cercanías

Los años de la Renfe

Al crearse la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en 1941, la primera tarea de la nueva empresa consistió en reparar los daños producidos por la guerra civil y el abandono en que se encontraban las instalaciones y el material desde principios de los años 30 por la falta de recursos para el mantenimiento y renovación de que disponían las antiguas compañías. Los años 40 fueron por ello muy difíciles; eran los tiempos de los trenes repletos, los retrasos y el estraperlo, pero gracias al ferrocarril el país no se paralizó porque la carencia de petróleo a causa de la Segunda Guerra Mundial, hizo que el transporte por carretera prácticamente desapareciera.

Inicialmente se aprobaron un plan de instalaciones y material y otro de electrificación de líneas que la realidad se encargó muy pronto de demostrar que eran utópicos dadas las condiciones económicas en que se encontraba España. Cuando en 1945 se dieron por concluidos los trabajos de reconstrucción de los daños producidos por la guerra civil, las condiciones de explotación siguieron siendo muy precarias por la falta de inversiones y el enorme desgaste que suponía el uso incesante del material. Sin embargo, en dicha fecha se aprobó el primero de los planes de modernización tan numerosos como variados que han jalonado la historia de la RENFE y que en sus primeros 40 años tropezaron siempre con el obstáculo de los condicionantes exteriores, principalmente las elevadas tasas de inflación, verdadero cáncer para una empresa sujeta entonces a tarifas rígidas y a la dependencia de los recursos estatales, lo que obligó a derivar la solicitud de préstamos a los mercados.

La carga de los intereses generados por esos préstamos ha pesado duramente en la cuenta de resultados de la empresa. En cuanto a la inflación, baste el dato relativo al año 1977, cuando en plena transición democrática fueron aprobadas subidas salariales muy importantes para recuperar retrasos históricos del poder adquisitivo de los trabajadores, con un alza de precios del 26 por ciento y con un incremento de la insuficiencia de la cuenta de resultados de la RENFE del 62 por ciento.

El Plan Decenal de Modernización (1964 - 1973) llevado a cabo a instancias del Banco Mundial en su



informe sobre la liberalización de la economía española, fue el primero que estableció un profundo cambio en las estructuras de la empresa. La medida más importante fue la aplicación radical de un cambio en los sistemas de tracción, sustituyendo el parque de locomotoras de vapor por las máquinas eléctricas y diesel. Al mismo tiempo se

dedicaron importantes cantidades a la modernización de las instalaciones y se propició la reducción de la plantilla mediante jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas. De los 134.378 trabajadores ferroviarios, de los que 130.151 eran fijos, que existían en 1953, en 1968 ya se habían reducido a menos de cien mil y en los años siguientes esa cifra llegaría a la mitad.

En 1970 se produjo un cambio importante en el concepto político del ferrocarril, considerado hasta entonces como un servicio público. En dicho año, el Ministerio de Obras Públicas estableció una norma de ordenación del transporte con el establecimiento del criterio llamado economía social de mercado por el que se entiende que no está justificado mantener inversiones improductivas o infrautilizadas. Esa decisión apuntaba directamente a una buena parte de la red ferroviaria.

En los años siguientes se propiciaron nuevos planes, como el de electrificación de 1974 - 1977, motivado por la crisis del petróleo, el regional de Asturias, el Plan Estratégico, el Plan Director, etc.

Con la creación del Ministerio de Trabajo en 1977 del que pasó a depender la RENFE, se inició la tramitación del primer Contrato - Programa y se consumó la desaparición del llamado canon de coincidencia.

Al margen de los sucesivos planes ministeriales, el más importante de los cuales fue el de Modernización de 1986 por el que España entraba en el club europeo de la alta velocidad y que se tradujo en la construcción del AVE Madrid - Sevilla, con las repercusiones estratégicas que ello a supuesto para el ferrocarril, la RENFE ha introducido profundos cambios de gestión, el más significativo de los cuales es la creación de las Unidades de Negocio Especializadas (UNE), que tienen una gestión diferenciada, autónoma e interrelacionada mediante contratos; responden de su cuenta de resultados y de la calidad de los servicios que ofrecen. **Fernando F. Sanz.** □

as/autobuses/regionales para facilitar el acceso masivo de visitantes.

En la rueda de prensa de presentación de la exposición en la que estuvieron presentes **Ramón Escríbano**, director adjunto a la Presi-

dencia de Renfe, **Carlos Zapatero**, director-gerente de la Fundación, **Juan Manuel Jiménez Aguilar**, comisario de la exposición, **Enric Roig**, presidente de FGC y José Antonio Patiño responsable de comu-

nicación de TMB, se mostró el entusiasmo de todos los organizadores y la intención de hacer de esta exposición un "atractivo recorrido nostálgico por el pasado que despierte también la ilusión por el futuro". □