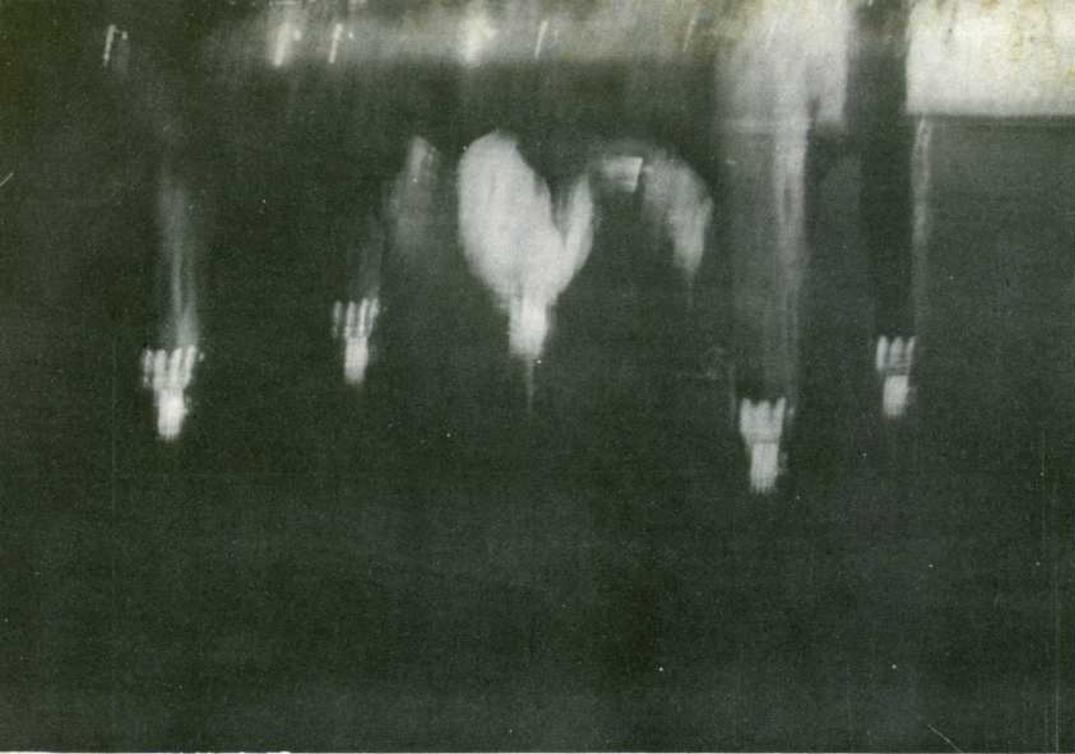


# VIA LIBRE



AÑO IV \* NUMERO 46 \* 1 DE OCTUBRE DE 1967 \* APARTADO 14.419 \* MADRID \* 8 PESETAS  
FRANCIA: 1 F.—ITALIA: 120 L.—SUIZA: 1 F. S.—BELGICA Y LUXEMBURGO: 9 F. B.—INGLATERRA: 1/6.—ALEMANIA: 0.80 DM

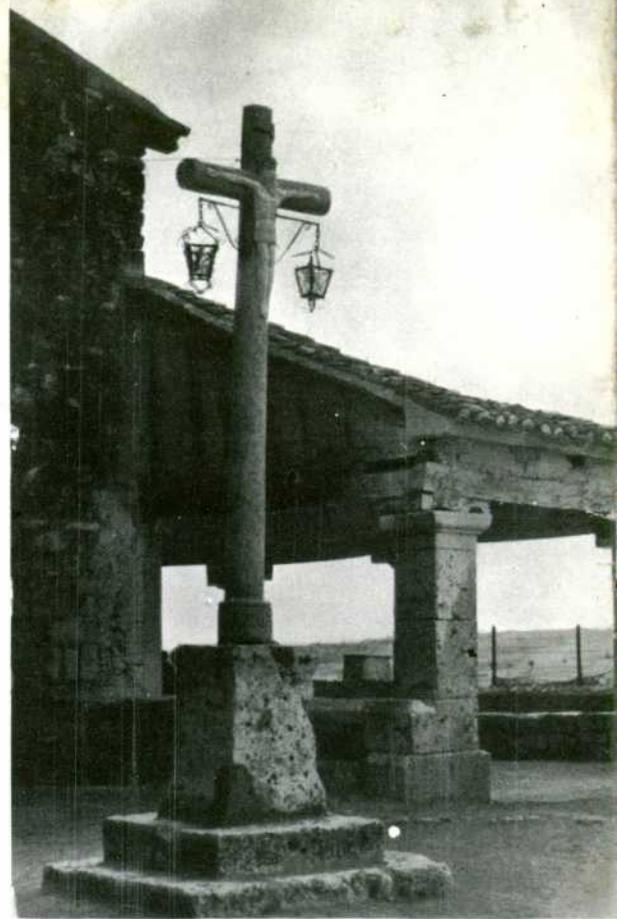
¿es usted buen fotógrafo?



BAÑO DEL PILAR EN EL EBRO, por Santiago García (Zaragoza).



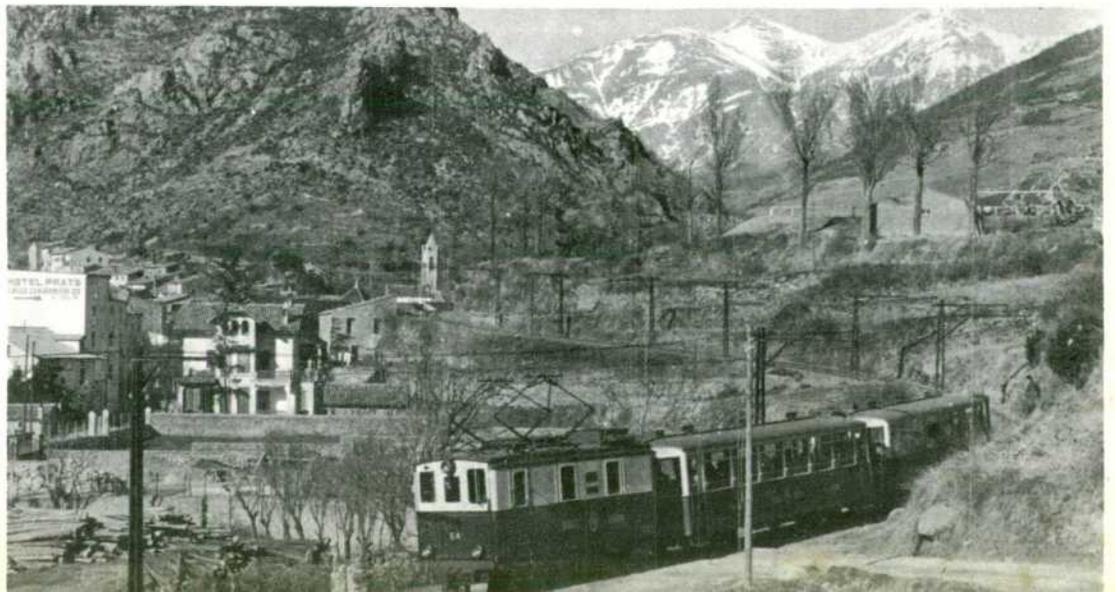
OTRO TRANSPORTE, por V. Maldura (Zumárraga).



CAMINO DE SANTIAGO, por Faustino Llames (Valladolid).



EN UN MERCADO, por José March (Valencia).



PAISAJE, por Luis G. Maestro (Zaragoza).

# LIBROS

y

# LECTORES

LA necesidad, el deseo y el gusto de la lectura no sólo reflejan el nivel cultural de un país, sino que trascienden para el presente y el futuro con efectos beneficiosos derivados del goce estético, el mejor conocimiento del mundo y de los hombres y el ejercicio de la sensibilidad individual y colectiva.

Pero el libro no siempre está al alcance de sus posibles lectores, ni siquiera a través de las llamadas "ediciones de bolsillo"; y por eso, VIA LIBRE distribuye, mensual y gratuitamente entre sus suscriptores, lotes de títulos selectos para la formación de la biblioteca del ferroviario. La obra está ya en marcha, proseguirá sin interrupción y al cabo de unos años habrá consolidado sus propósitos.

Con independencia de este servicio, ofrecido graciosamente por VIA LIBRE a sus suscriptores, deseosos de fundar o ampliar una biblioteca, hay organizaciones o clubs que no responden precisamente al tradicional concepto de las salas o gabinetes de lectura o a las bibliotecas ambulantes o circulantes, sino que captan asociados para la adquisición de títulos a precios inferiores a los del mercado. Como no pocos suscriptores de VIA LIBRE nos han pedido información sobre esas entidades, nos es grato facilitarles dos direcciones —la del Bib'loclub, apartado 12.043, Madrid, y la del Circulo de Lectores, calle Bruch, 145, Barcelona—, a las que pueden escribir para mejor conocimiento de sus respectivas peculiaridades.



En portada: "Vendimia".



AÑO IV • NUMERO 46  
1.º DE OCTUBRE DE 1967

Director: Victoriano Fernández Asís • Edita: RENFE • MADRID



**La diferencia entre ir y estar . . . . . 5**

Por Lorenzo López Sancho.



**Normalización de materiales y productos . . . . . 6**

Por Eduardo Normand.



**El Banco Mundial concede un préstamo a Renfe . . . . . 9**

Se destinará al Plan de Modernización.



**Cantera mecanizada "La trinchera" . . . . . 10**

Suministra toda la renovación de vía Madrid-Villalba.



**La seguridad en la circulación y la enseñanza programada . . . . . 12**

Por Emilio Pascual del Cerro.



**Enlaces ferroviarios de Madrid . . . . . 14**

7,3 kilómetros de túnel y cuatro estaciones.

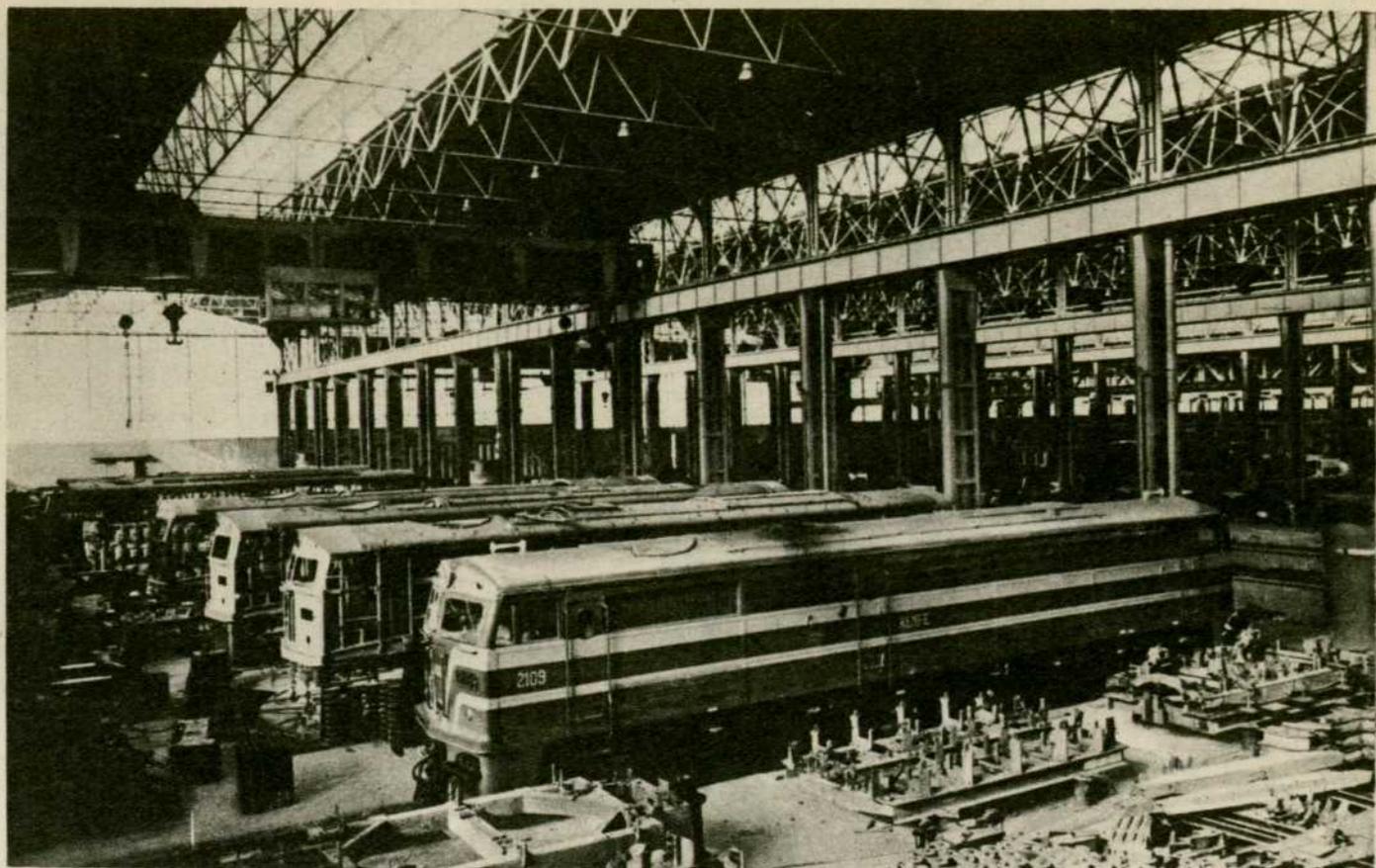


**Geografía del vino español . . . . . 16**

El Museo del Vino de Villafranca del Panadés.

Se somete el control de la tirada a la Oficina de Justificación de la Publicidad Redacción y administración: Torre de Madrid • Princesa, 1 • Madrid • Ap. 14.419

IMPRESO EN RIVADENEYRA, S. A. • Paseo de Onésimo Redondo, 26 • DEPOSITO LEGAL: M. 922-1964



BEASAIN: TALLER DE LOCOMOTORAS



**COMPAÑIA AUXILIAR  
DE FERROCARRILES  
BEASAIN (ESPAÑA)**



**MATERIAL MOVIL Y  
CONSTRUCCIONES  
ZARAGOZA (ESPAÑA)**



TREN AUTOMOTOR TER



# La diferencia entre ir y estar

Por Lorenzo LOPEZ SANCHO

**E**N el «Almanach pittoresque», que los buhoneros vendían por las calles de París en 1861, cierta graciosa coplilla, cargada cargada de optimismo, aseguraba que de los noventa y cinco años que vive el hombre, treinta y dos se los pasa durmiendo. «Ajoutons, pour maladie (puntualizaba), - proces, voyages, accidents, - au moins un quart de la vie c'est encore deux fois douze ans». Ignoro si llegaré a vivir esos noventa y cinco años que el olvidado poeta prometía, pero estoy seguro de que, si no en procesos, que no me han faltado, si gastaré, de no haberlos gastado ya, dos veces doce años en viajes y accidentes.

Viajero por necesidad, según la clasificación que hacía Lorenzo Sterne en su delicioso «Viaje sentimental», podría catalogar los países vistos, entrevistados o vividos, por sustos o cicatrices. La de la clavícula, evoca la carretera de Valparaíso a Santiago de Chile. La de la frente, al asustado «chasseur» de un hotel de Bruselas que, sin querer, salvo que se tratara de un secreto rencor por lo magro de la propina, me largó encima el «capot» de mi coche mientras yo trataba de colocar bien, dentro del cofre, la máquina de escribir.

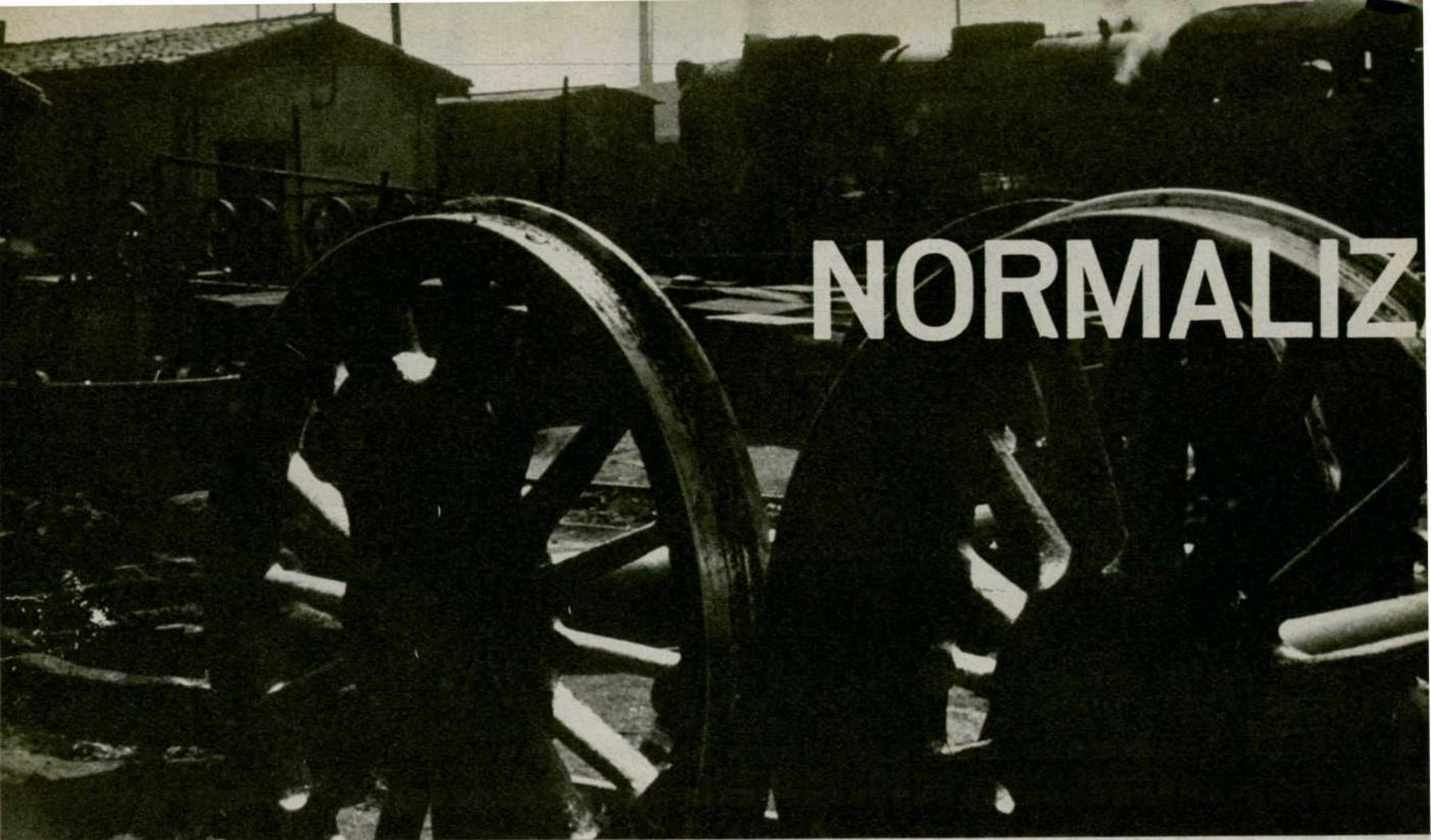
Durante muchos años, profesionalmente asenderados entre el automóvil y el avión, yo hubiera contestado a quien me pidiera una definición, que viajar es ingresar en un octavo círculo infernal poblado de polvo, camiones, oscuridad y miedo. Ir a Turquía en avión es perderse Europa. Ir a Torremolinos en coche, es pavimentar de tierra la nariz, la tráquea y los pulmones. Así llegó un momento en que participaba sin reservas en mal humor escepticismo de Sterne sobre los viajes y en que gruñía con malhumor cada vez que tenía que hacer la maleta para ir a una final de la Copa de Europa, o a ver cómo le cascaban a la Selección Nacional de fútbol, ya fuera en Londres o en Asunción. Hasta que descubrí algo que, a fuerza de progreso, había olvidado. Hasta que redescubrí el tren.

Mi reencuentro con el tren, abandonado, casi desde los tiempos de la postguerra en que jamás hice un Madrid-Coruña sin trasbordo, olvidado a pesar de la embriaguez que me produjo mi primer viaje solito, de Astorga a Benavente, me hizo comprender, lleno de asombro, la enorme diferencia que existe entre ir y estar. En avión, en automóvil, se va. Se va con cierta

inseguridad sobre si se llegará o no. En tren, se está. Mientras se llega o no se llega, se está en el tren. Y estar quiere decir que se lee, que se sueña, que se mira.— «Y de día, por mirar los arbolitos pasar, yo nunca duermo en el tren».— Quiere decir, que se vive. Volar, devorar velocidad en coche, es una especie de suspensión de la vida. Es colocar un vacío, entre dos ciudades, entre dos momentos de la vida. Viajar en tren, es intercalar una vida provisional, pero plena, en medio de la vida habitual.

«Ce que je trouve chic - et typique,- cest un chemin de fer électrique - qui part et rapplique - par un declic - électrique». Chic es lo de menos, aunque nada lo es tanto como uno de esos grandes expresos europeos, en que uno hace en menos de seis horas el recorrido París-Amsterdam, por ejemplo, entre misteriosas damas envueltas en sutiles sedas o suntuosas pieles, y caballeros que, después del caro y lujoso almuerzo, abren sus pesadas carteras de arrugado «marroquin» y hablan en francés, en inglés, en alemán, en holandés, de inextricables negocios, mientras el vagón, que parece una urna de cristal se adormece en una atmósfera de humo de mixturas para pipa, combinadas sabiamente por Theodorus Niemeyer, en Groninga, y tras la enorme ventanilla se deslizan la planicie de San Quintín por la que todavía galopan los jinetes del conde de Egmont, los molinos de viento a orillas de la Meuse, la isla de Feinejoord, pacifico hormiguero de devoradores de anguila ahumada; Rotterdam, siempre aguafuerte de grúas y de puentes; Delft, la Haya, Leiden, que me trae mi primera sacudida eléctrica en el laboratorio de Física del Seminario de Astorga, Harlem...

Si, como asegura el viejo «Almanach pittoresque» de 1861, el hombre se pasa al menos un cuarto de su vida, en procesos, viajes y accidentes, ¿por qué no hacerlo en tren?, me pregunto yo. Aún sin contar con los retrasos, que ya son menores, ¡ay!, que en avión, el tiempo que uno está sentadito en su vagón, frente a una bonita viajera desconocida que sonríe («¿Le molesta el humo?» —le preguntará ella para entrar en conversación), es tiempo ganado porque se emplea en estar, no en ir. Y si estar siempre de vuelta es malo, no cabe duda que el ideal perfecto, el ideal de todo Fausto ha de ser «estar de ida».



# NORMALIZ

## NORMALIZACION

LA primera cuestión que se plantea es: ¿Qué es Normalizar? ¿Qué se entiende por Normalización?

Es difícil dar una definición simple y escueta de este concepto.

Digamos, ante todo, que Normalizar no es redactar Normas, en la acepción corriente de esta palabra; es decir, no es dar reglas, fijar sistemas o establecer métodos para realizar determinadas operaciones o trabajos, aunque se recopilen en las llamadas «Normas» los resultados de los trabajos del normalizador.

Normalizar puede definirse diciendo que es, al mismo tiempo, o separadamente:

1.º Suprimir fabricaciones inútiles y conservar sólo las mejores y más necesarias: es decir, SIMPLIFICAR.

2.º Adoptar las medidas precisas para que las fabricaciones sean intercambiables; es decir, UNIFICAR.

3.º Definir las materias y los productos terminados para evitar errores sobre su identidad; es decir, ESPECIFICAR.

En todos los casos, el fin perseguido por la Normalización es economizar la producción, utilizando los tres medios disponibles antes citados, con independencia de otros posibles, tales como mejora de métodos de trabajo, control de tiempos, etc.

## CLASES DE NORMALIZACION

La Normalización puede considerarse a tres niveles distintos:

## NORMALIZACION A NIVEL INTERNACIONAL

Cuando varios países se ponen de acuerdo para fabricar y utilizar todos ellos los mismos tipos de un determinado artículo. Por ejemplo, están normalizados internacionalmente según la ISO (International for Standardization Organization) los pasos de rosca. También lo está el sistema de ajustes y tolerancias.

## NORMALIZACION A NIVEL NACIONAL

Cada país establece por medio de organismos de carácter nacional determinadas normalizaciones. Así, en España, el organismo encargado es el Departamento de Normalización, del Instituto Nacional de Racionalización del Trabajo, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Las Normas editadas por este Departamento se designan con la abreviatura UNE, que significa «Una Norma Española». Las UNE están divididas por Comisiones Técnicas; así, por ejemplo:

Comisión Técnica número	ASUNTOS QUE TRATA
1	Asuntos generales.
4	Ciencias Sociales.
7	Ensayos de materiales.
9	Calderas de vapor.
17	Medios de fijación.
18	Transmisiones, rodamientos, ruedas dentadas.
Etcétera.	

El material ferroviario, de uso específico, está incluido en la Comisión Técnica núm. 25.

Las Normas que publica cada Comisión Técnica como resultado de sus trabajos se diferencian por un número de cuatro o cinco cifras, siendo siempre la primera, o dos primeras cifras, el número de la Comisión Técnica, y los tres números restantes, un número correlativo que se da a las Normas a medida de su publicación.

Estas Normas son primeramente establecidas como Propuesta de Norma, y se publican con carácter provisional para conocimiento general. Una vez superada la etapa de provisionalidad, durante la que la Comisión admite toda clase de sugerencias que se le hagan sobre la misma, se edita la Norma con carácter definitivo.

Además, las Normas UNE son revisadas periódicamente.

En estas Normas, que en muchos casos tienen su correlación con Normas nacionales de otros países, o con las ISO, se han recogido, entre otros, los productos que se consideran «normales» en España. Así, por ejemplo, en las Normas de la Comisión 36, aparecen definidas las calidades siderúrgicas normalizadas UNE, hierros, fundiciones, aceros, ferroaleaciones; así como también las dimensiones de los productos de cada una de estas calidades que se fabrican en España: perfiles laminados U, T, I, L, redondos, cuadrados, exagonales, laminados planos, etc., etc.



Escribe:  
**EDUARDO NORMAND**  
 Ingeniero Jefe de la Dirección  
 de Especificaciones y Normas

# ACION DE MATERIALES Y PRODUCTOS

En otros países existen también organismos nacionales, como los siguientes:

PAISES	Norma	Organismo normalizador
Alemania ...	DIN	Deutscher Normenausschuss.
USA.....	ASA	American Standards Association.
Francia .....	NF	Association Française de Normalization.
Inglaterra ..	BSI	British Standards Institution.
Italia .....	UNI	Ente Nazionale Italiano di Unificazione.

## NORMALIZACION A NIVEL DE LA EMPRESA

Cada empresa establece a su vez, tomando como base de partida las normas existentes en su país, o las internacionales, o, en defecto de éstas, las de otros países, normas internas particulares con el fin de simplificar sus fabricaciones o sus repuestos, unificar sus productos para hacerlos intercambiables entre las diferentes series o sim-

plemente para especificar concretamente los materiales y las piezas terminadas para evitar toda ambigüedad en su identificación.

En RENFE no ha sido emprendida, hasta fecha muy reciente, una verdadera labor de Normalización, habiéndose creado con este objeto, dentro del Departamento de Métodos, de la Dirección de Organización, Métodos y Formación Profesional, una División con ese mismo nombre.

Anteriormente se habían efectuado algunos trabajos aislados de unificación del material. Así, por ejemplo, están unificados los mecanismos de choque y tracción del material móvil; está unificado, parcialmente, el rodaje; también se ha establecido una catenaria unificada RENFE, el pantógrafo de algunas series de locomotoras eléctricas, etc.

\* \* \*

Dejamos para otro artículo el extendernos más sobre las ventajas que reporta la Normalización, sobre la forma de realizarla y sobre quién debe llevarla a cabo, ya que hemos agotado el espacio disponible para éste, con estas generalidades.

Además de las UNE, existen otras normas establecidas por organismos nacionales dedicados a ramas particulares de la industria; tales como:

- INTA Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica.
- CETA Centro Técnico de Automoción.
- UNE—TEX Sindicato Nacional Textil. \*
- A. E. E. Asociación Electrónica Española.

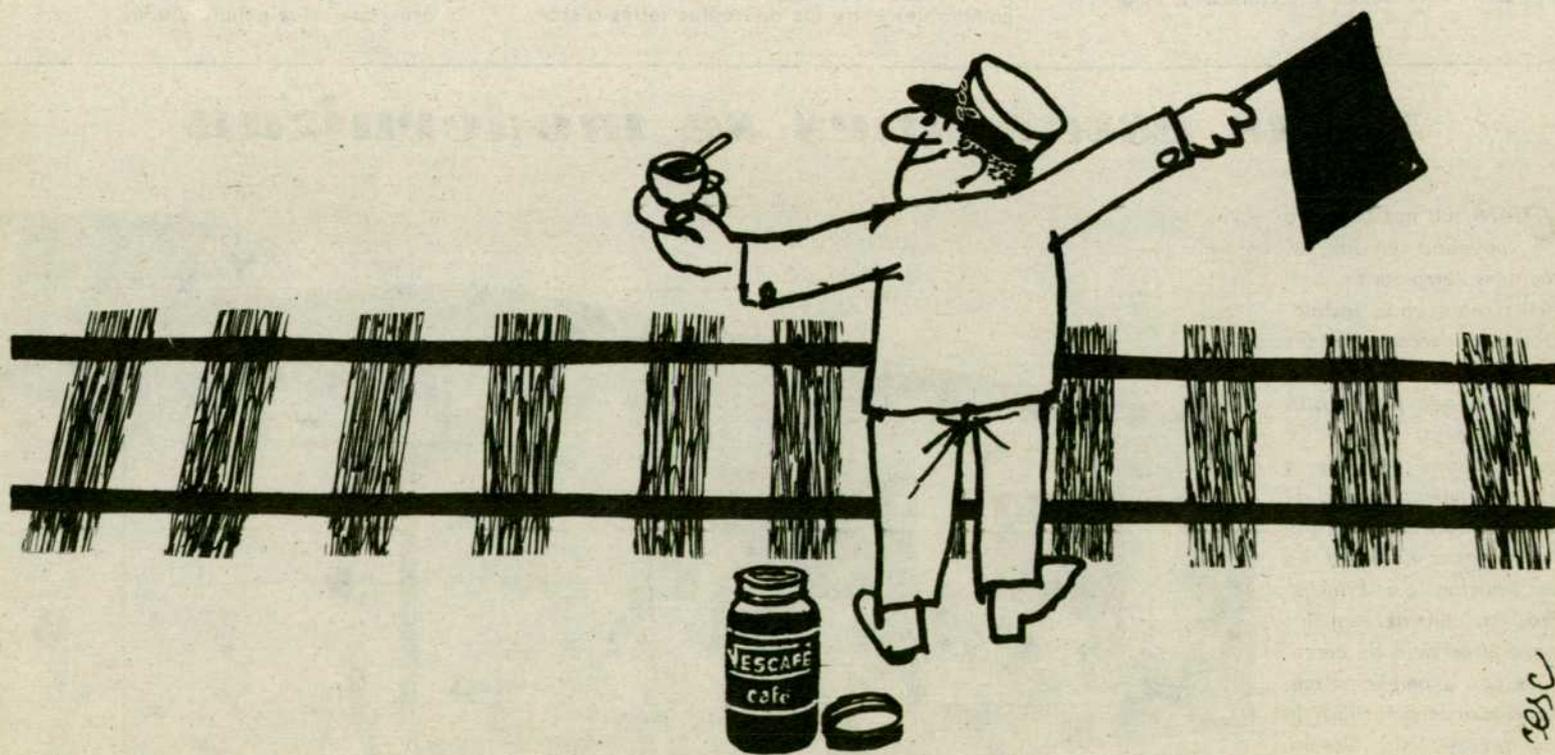
## Las estaciones se modernizan

**C**ADA día nos trae una novedad en las estaciones ferroviarias. Edificios remozados, instalaciones modernas, andenes más capaces. El ferrocarril ha puesto pie en otra etapa de su historia. Y quizá ahora empiece a vivir su auténtica edad de oro. Nuestra fotografía recoge una novedad de la estación de Príncipe Pio: las nuevas taquillas para el servicio de cercanías, con expendición mecanizada para facilitar la rapidez. — Foto García.



todos los horarios son buenos para tomar

# NESCAFÉ



nes

# EL BANCO MUNDIAL concede un préstamo de 50 millones de dólares a RENFE

## Se destinarán a una nueva fase del Plan de Modernización

**D**OS importantes noticias de índole económica relativas a nuestra Red se han producido casi simultáneamente, ambas relacionadas con el Plan de Modernización. La primera es la aprobación por el Estado de la actualización de dicho Plan para adaptarlo a la nueva situación creada por las variaciones de precios y salarios. La segunda, que es en realidad complemento de la primera, se refiere a la concesión por el Banco Mundial de un nuevo crédito de cincuenta millones de dólares.

Dichos fondos se destinarán a una nueva fase del Plan de Modernización (1964-1973), que prevé la inversión de 72.000 millones de pesetas y amplias medidas administrativas y de organización para transformar los servicios en un sistema moderno y eficiente, con una sólida base comercial y financiera. Desde la iniciación del programa en 1964, con apoyo de

un préstamo del Banco Mundial de 65 millones de dólares, se han hecho grandes progresos para alcanzar esos objetivos. El préstamo anunciado ahora se empleará en la ejecución de la etapa del programa correspondiente a los años 1967-68.

Desde 1964 se han renovado unos 1.750 kilómetros de vía, se ha avanzado en las obras de refuerzo de puentes, se han mejorado considerablemente los servicios de señalización y telecomunicaciones, se han puesto fuera de servicio más de 1.100 locomotoras de vapor y se han adquirido 400 coches de viajeros, unidades automotoras Diesel y eléctricas, y 3.100 vagones de mercancías.

El préstamo del Banco Mundial anunciado ahora se destinará principalmente a la compra de locomotoras eléctricas, coches, vagones y equipos para vías.



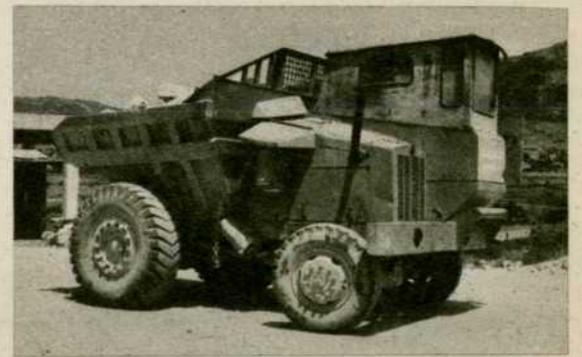
Momento de la firma en Washington de la garantía del préstamo de 50 millones de dólares para la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. De izquierda a derecha, el ministro español de Hacienda, don Juan José Espinosa de San Martín; vicepresidente del Banco Mundial, J. Burke Knapp, y presidente del Consejo de Administración de la RENFE, don Leopoldo Calvo Sotelo.—Foto UPI-CIFRA.



Panorámica de la cantera.

# Cantera mecanizada “La Trinchera”

**Está a dos kilómetros de Collado-Mediano y surte de piedra a la actual renovación de vía de Madrid a Villalba**



Transporte del granito a la machacadora.

**E**NTRE las canteras de piedra que posee la Renfe, una de las más importantes es la que recibe el nombre de «La trinchera», situada a unos dos kilómetros de Collado-Mediano. Esta es la que abastece de piedra —ese balasto blanco, fino y regular— la actual renovación de la vía entre Madrid y Villalba. Si bien la cantera y las instalaciones —muy eficientes— pertenecen a la Renfe, la explotación está encomendada a una compleja Empresa de construcciones.

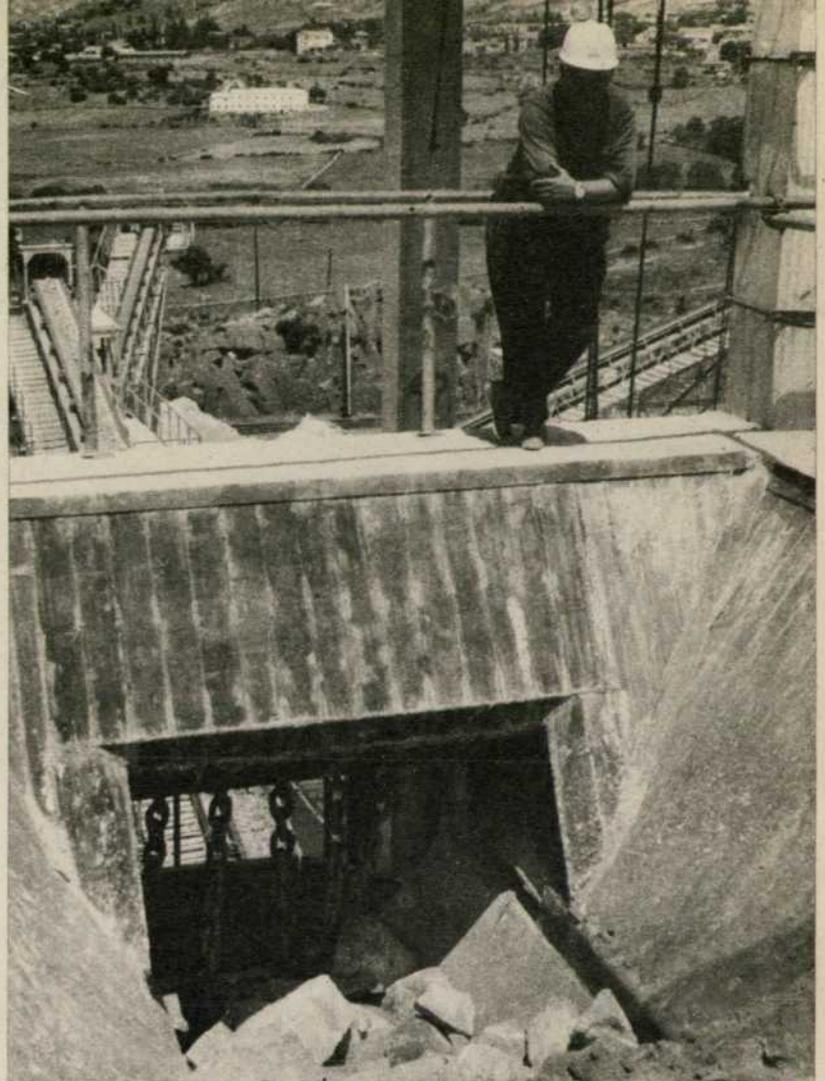
El producto principal de «La trinchera» es el balasto. También hay que mencionar dos subproductos: arena y grava. Desde la cantera, con su ritmo metálico y su nube de polvo, se ven las estribaciones de la sierra, y no es extraño que, entre el ruido de la dinamita y

su olor picante, se mezcle el aroma del tomillo y la jara. En la cantera trabajan treinta y ocho hombres, entre mecánicos, administrativos, barrenos y peones. La parte más dura del trabajo pertenece a los barrenos; ellos son los que manejan el martillo perforador. Todo el personal trabaja a un ritmo de diez horas diarias, salvo excepciones. La electricidad emana de dos transformadores de 15 kv. (talleres, alumbrado) y de 300 kv. (fuerza para la maquinaria grande). El agua proviene de un pozo cercano, aunque a veces, para regar la piedra y evitar el polvo, se trae agua en camiones cisternas del río más próximo.

Antes de que la mecanización se adueñara de este tipo de minas, manejar las grandes masas pétreas requería



Por el orificio, que en este momento limpia un obrero, sale el balasto, la arena y la gravilla.



Boca del sistema de criba.

esfuerzos ingentes y abundante empleo de tiempo y hombres. Hoy la explotación es sencillísima y, al mismo tiempo, maravillosa. Después de la explosión de la dinamita y del correspondiente desprendimiento de la gran masa de piedra elegida, entran en acción las máquinas perforadoras y se procede al llamado «troceo» del granito. Hay tres poderosos camiones que transportan este producto a la machacadora, un endiablado andamiaje que engulle con infernal ruido el producto bruto de la cantera y los convierte en piedras del tamaño del puño. El granito así dividido pasa a una instalación de cinta transportadora y que distribuye los tres productos —balasto, arena, gravilla— mediante un sistema de criba, a tolvas que, por sí solas, sin intervención de operarios, permiten la carga automática a los trenes, que circulan por un ramal electrificado, próximo a la vía general y expresamente construido para absorber la producción de la cantera. La estación de Collado-Mediano es la que efectúa la maniobra de estos trenes.

Contra el cielo de la sierra se distinguen las ágiles instalaciones de las cintas transportadoras con su continuo chorro de piedra y arena. Y vemos ahí uno de los factores de la seguridad en la circulación de los trenes. Vías nuevas rociadas de abundante balasto, de blanca piedra bien picada.

(Fotos García.)

## Ilustraciones para



**N**OS favorecen a diario los lectores de VIA LIBRE —sea o no corresponsales informativos, que a todos está abierta la colaboración en nuestras páginas— con fotografías en blanco y negro o color sobre diversos aspectos de la España ferroviaria, hombres, paisajes con rieles, máquinas y talleres. Las más de ellas tienen una excelente calidad técnica y por eso entran en turno de publicación, atemperado a la periodicidad mensual de la revista. Concretamente, y por lo que se refiere a diapositivas en color —cubierta y contracubierta—, son más los que esperan que los que ven publicados sus trabajos. Tenganlo en cuenta para moderar su lógica impaciencia.

En términos generales hemos de advertir:

1.° Las fotografías en blanco y negro se destinarán, si su calidad así lo admite, a las páginas interiores de VIA LIBRE.

2.° Para la primera y cuarta de cubierta se exigen en todo caso **diapositivas en color**, que han de ajustarse siempre a la proporción exigida por el formato de la revista. Entiéndase que lo que se llama vulgarmente una **foto apaisada** no sirve para esas páginas.

3.° Para VIA LIBRE tienen preferencia los temas de calidad humana —los ferroviarios y su trabajo— y novedad técnica. Aunque no desdeñamos la pura contemplación del paisaje, nos parece mejor la máquina nueva, el coche nuevo, la vía nueva, el nuevo viaducto, etc.

4.° Por cada diapositiva admitida y reproducida de la cubierta o contracubierta, abonará a su autor mil pesetas la Administración de VIA LIBRE.

5.° Las fotos en blanco y negro serán abonadas según su calidad técnica y su importancia informativa, entre cien y trescientas pesetas unidad.

6.° Cada diapositiva, en los márgenes de su marco, o cada foto al dorso o en cuartilla anexa, ha de recoger exactamente el nombre de su autor y el tema del trabajo.

Rogamos a todos nuestros lectores que tengan muy en cuenta las anteriores observaciones, encaminadas a conseguir el ideal de mejorar y perfeccionar número a número el contenido de VIA LIBRE.

Escribe:  
**EMILIO  
PASCUAL  
DEL  
CERRO**

Licenciado  
en la  
Dirección  
de Organi-  
zación,  
Métodos  
y Formación.

# La seguridad en la circulación y la enseñanza programada



**H**ACE ya unos meses RENFE inició la tarea de confeccionar una serie de programas, destinados a los agentes especialmente relacionados con la circulación, como son los de tracción y los de movimiento.

Estos programas tienen como objetivo primordial la seguridad en la circulación y como misión próxima e inmediata la de evitar los accidentes debidos a fallos humanos.

Sabido es que la ingente labor de formación del personal en nuestra empresa, en sus diferentes facetas de formación industrial, formación-no-industrial y extensiva, la viene llevando a cabo, de manera encomiable y eficaz, el Departamento de Formación. Pero el aspecto más sobresaliente de este intento de hacer llegar al tema de la seguridad en la circulación al último de nuestros hombres del ferrocarril es que la Dirección de Organización, Métodos y Formación ha querido llevarlo a la práctica utilizando el moderno sistema de la «Enseñanza o instrucción programada», poco conocido en nuestro país.

Para ello ha sido preciso, de una parte, solicitar la redacción de los primeros programas de una de las organizaciones que ya utilizan dicho sistema; de otro lado, iniciar inmediatamente la formación de los programadores de RENFE en este tipo de enseñanza.

Esta es la doble labor que se viene realizando desde el mes de mayo del pasado año, mediante la asistencia de un grupo de ingenieros, licenciados y técnicos en circulación a unos cursillos y seminarios, dirigidos por una empresa francesa especializada en planificación, investigaciones pedagógicas y sociológicas e instrucción programada.

Ha sido necesaria la previa selección de un equipo de programadores, así como la creación de un comité técnico, que entienda del contenido ferroviario de los propios programas. Se han efectuado ya las primeras pruebas limitadas de estos libros y el resultado ha sido francamente halagüeño.

Pero el lector se estará formulando ya con insistencia la siguiente pregunta: ¿Y qué es la enseñanza programada?

En efecto, va siendo hora de que le ilustremos, siquiera sea someramente, de las principales características de esta especialidad pedagógica.

La enseñanza programada es un método sistemático de enseñar, usado ya en otros países de Europa y América con indudable fruto, que se asienta sobre bases experimentales.

Se caracteriza, de una parte, por un orden de presentación eficaz y la adaptación al ritmo del enseñado, y, por otro lado, por la participación activa de éste y la inmediata corrección de sus respuestas, permitiéndole verificar así, punto por punto, sus propios conocimientos adquiridos.

Dejando a un lado las modalidades sobre libros sin ordenar en páginas consecutivas y las mal llamadas «máquinas de enseñar», que no son sino aplicaciones posteriores del sistema, lo verdaderamente trascendental es que la instrucción programada, en primer lugar, aporta una contribución capital a la metodología de la enseñanza, y, en segundo lugar, demuestra la necesidad de un método sistemático.

En pocas palabras, y resumiendo las teorías de ciertos «virtuosos» de la enseñanza programada (Skinner, Pressey, Crowder, que no siempre coinciden y hasta a veces se contradicen), podríamos formular, con M. de Montmolín, el profesor Rubbens y nuestro doctor Moreno García, una serie de notas inconfundibles en este tipo de enseñanza.

Estas características son:

1.ª La enseñanza programada necesita una previa organización del contenido de las materias, efectuadas con todo rigor, en un sentido lógico.

2.ª Esta organización del contenido evita la acumulación de equivocaciones en el alumno, pues asegura un aprendizaje sin errores.

3.ª Es un sistema de enseñanza individualizada. Cada alumno asimila los conocimientos a su propio ritmo, de acuerdo con su mayor o menor disposición para aprender.

4.ª La instrucción programada tiene mucho de «auto-enseñanza», ya que no se cuenta con la presencia física de profesor alguno; así, el propio alumno, tras emitir sus respuestas, verifica personalmente si son correctas o no.

5.ª El material usual lo constituyen: en primer lugar, los programas, y después (aunque no siempre), determinados ficheros, unidades didácticas y máquinas de enseñar.

6.ª Utiliza poderosos «stimulus», como la participación activa del alumno en el aprendizaje, el interés y el control del rendimiento conseguido.

7.ª Estimula ciertos métodos de estudio eficaces y desecha algunos hábitos nocivos.

De la simple lectura de estas notas características de la enseñanza programada se colige en seguida la enorme utilidad de aplicarla en la instrucción



del personal ferroviario de tracción o de movimiento, en materia tal como es la seguridad en la circulación.

Efectivamente, en las distintas categorías profesionales de jefe de estación, factor de circulación, maquinista (de vapor, eléctrica o «diesel»), fogonero o ayudante, guardagujas, mozo de agujas, etc., y ante la enorme diversidad de formación cultural, profesional y humana; teniendo en cuenta, también, los diferentes sistemas de ingreso, ascenso, procedencia de las antiguas compañías que se integraron en RENFE, etc., se comprende fácilmente la necesidad imperiosa de amoldar la enseñanza al posible ritmo de aprendizaje de cada uno, como asimismo la de saber que el interesado va comprobando, paulatina pero eficazmente, si sus respuestas son correctas y si debe seguir progresando en la información o debe volver atrás, para aclarar algún punto dudoso.

Por otra parte, y aludiendo a las peculiares condiciones humanas y familiares de nuestro personal, la ausencia de un instructor o profesor a su lado, la innecesaria asistencia a centros ni aulas de ninguna clase, así como la absoluta libertad de leer los programas en el momento escogido por cada uno, sin limitación de tiempo ni ocasión, aconsejan decididamente el empleo de este sistema.

Todas estas consideraciones y, por encima de ellas, la ya citada necesidad de formación del personal en materia tan interesante y delicada como la que nos ocupa, justificaban de lleno la iniciación de la preparación de estos programas, siendo preciso salvar un sinnúmero de dificultades, que van desde la propia creación de programadores de RENFE hasta las nuevas técnicas de redacción, impresión y presentación de estos libros.

Por nuestra parte, tenemos confianza en esta feliz iniciativa de nuestra Dirección.

(Fotos archivo VIA LIBRE.)



Uno de los andenes de la estación de Chamartín.



Entrada al apeadero de Atocha. Al fondo la estación.

# Enlaces ferroviarios

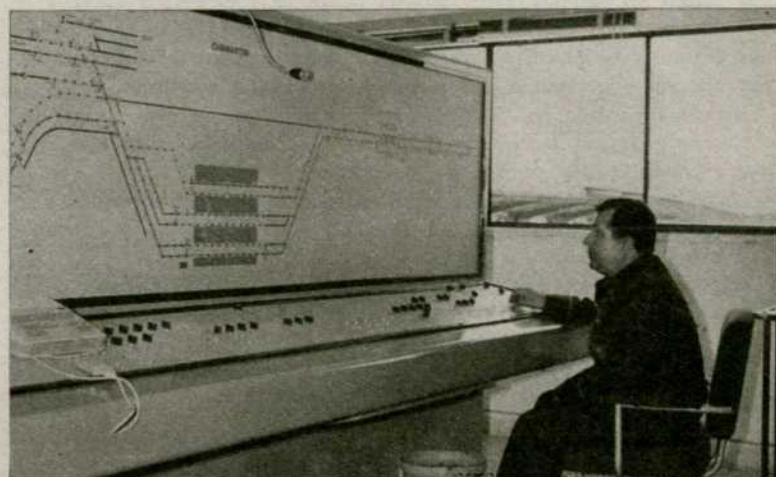
● **7,3 km. de túnel y cuatro estaciones: Chamartín, Nuevos Ministerios, Recoletos y Atocha**

● **Un modernísimo telemando controla la circulación**

CON la entrada en servicio del túnel de Atocha a Chamartín, acto del que ya dimos cuenta en nuestro número anterior, han que dado prácticamente concluidos los enlaces ferroviarios de Madrid. Cuando sus posibilidades se utilicen al máximo, la capital de España contará con un sistema de transporte ferroviario que transformará casi por completo la actual estructura de sus estaciones. Como es sabido la red ferroviaria española tiene una configuración radial. Las cinco líneas principales parten de las tres estaciones —Príncipe Pío, Atocha y Delicias— construidas por las antiguas compañías. Dichas estaciones sólo estaban unidas por un ramal de mercancías —la llamada línea del Contorno—, que por su escasa capacidad ya resultaba insuficiente hace varios lustros. En el Plan de Ferrocarriles, de urgente construcción de 1962, figuraba una nueva línea de circunvalación. También se redactaron otros proyectos de iniciativa particular que ampliaban la línea de circunvalación con un eje Norte-Sur. Realmente esta idea no tomó cuerpo hasta que, constituida la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Madrid, en 1932, se proyectó la unión Atocha-Chamartín a lo largo del paseo del Prado y de la Castellana.

El "by-pass".

Las obras se iniciaron el 15 de abril de 1933. En el año 1963 se inauguró el circuito exterior —"by pass"— que enlaza la línea del Norte con la de Barcelona a través de las estaciones de Pitis, Fuencarral, Chamartín, Hortaleza y O'Donnell, para salir a Vicálvaro y San Fernando. Complemento de esta línea es la variante, también construida, de Villaverde. Su objeto es permitir que las líneas de Valencia de Alcántara y Badajoz tengan acceso indistintamente por Atocha o Delicias. El ramal de Villaverde a Vallecas completa el



La mesa del telemando para controlar la circulación.

Estación de los Nuevos Ministerios. Uno de los pupitres donde se encuentran centralizadas las comunicaciones.





Vestíbulo y taquillas de la estación de Chamartín.

# urrios de Madrid

enlace. Al mismo tiempo se construye en Vicálvaro una importante estación de clasificación.

La inauguración parcial de la estación de Chamartín, y su comunicación a través del túnel con Atocha, permite ya a los enlaces ferroviarios cumplir su doble misión de facilitar tanto el transporte de mercancías como el de viajeros.

Indudablemente el viajero de cercanías es el más beneficiado con estas instalaciones. Aunque en esta primera etapa sólo se presta servicio urbano a través del túnel, pronto será incrementado con los trenes de cercanías de la línea de Segovia y, más adelante, con los restantes del norte y sur. El próximo año se ampliarán estos servicios con los de la línea Madrid-Burgos.

**CARACTERISTICAS DEL TUNEL.**—El túnel que enlaza la estación de Chamartín con el apeadero de Atocha tiene una longitud de 7,3 kilómetros. La pendiente, en descenso, hasta la estación de los Nuevos Ministerios, es de 19,7 milésimas; hasta Recoletos de 18 milésimas, y entre 17 y 18 milésimas en el tramo Recoletos-Atocha. La sección normal del túnel es de 9,50 metros de anchura y 6,50 metros de altura.

**ESTACIONES.**—Chamartín será con el tiempo estación central de viajeros de Madrid. Dada su magnitud, la construcción exige varias fases. La que acaba de inaugurarse comprende: seis vías de andén y una de anlace directo del túnel Atocha-Ministerios con Pinar de las Rozas, Burgos y Vicálvaro-San Fernando; un edificio provisional para viajeros con todos los servicios propios y una cafetería; un pabellón donde se han instalado el telemando de señalización y enclavamiento general, el C. T. C. de "by-pass" y, en su día, el C. T. C. de Madrid a Burgos. En dicha estación se encuentra también la subestación convertidora, con la novedad de que sus rectificadores son de silicio.

Los tres andenes de viajeros, de 400 metros de longitud y ocho de anchura, se comunican por tres pasos inferiores y están cubiertos con marquesinas metálicas.

Las restantes estaciones, todas ellas subterráneas, presentan diferentes características. La de los Nuevos Ministerios, una de las mayores del mundo, consta de dos bóvedas gemelas de 20 metros de luz. Tiene cuatro vías y cuatro andenes de 320 metros de longitud y cuatro de anchura. La de Recoletos sólo tiene dos vías. La bóveda es de 16 metros de luz y los andenes de 320 metros de longitud y cuatro

de ancho. Se comunica con el Metro en Colón y Banco de España. El apeadero de Atocha se encuentra situado bajo el patio de coches de la antigua estación de M. Z. A. Cuenta también con dos vías. Su estructura es de hormigón, diferente a las anteriores por las distintas cargas que soporta. Tiene 18,50 metros de luz y sus andenes son de 320 metros por cinco de anchura. También se comunica con el Metro.

**EL TELEMANDO.**—Aparte de las ya citadas, en los enlaces ferroviarios hay otras interesantes instalaciones. Un modernísimo telemando, sistema C. T. C. transistorizado, controla la circulación del túnel y el futuro enclavamiento de Chamartín. Funciona en régimen de bloqueo automático, aunque desde la mesa se efectúan las maniobras de Chamartín y Atocha. Hay señales en cada estación y una pareja en el túnel entre Chamartín-Nuevos Ministerios y Nuevos Ministerios-Recoletos. Cada estación tiene su correspondiente cuadro de enclavamiento para controlar la circulación en caso necesario si la mesa central se lo autoriza.

**LAS COMUNICACIONES.**—A lo largo del túnel hay un cable de comunicaciones autosoportado de 25 cuadretes. También, cada 500 metros, hay teléfonos de circuito de vía, herméticos para defenderlos de la intemperie, que comunican con las estaciones colaterales hacia Chamartín.

Es de destacar que todas las comunicaciones —selectivo, cuatro cifras RENFE, teléfonos de socorro en la vía, urbano e interurbano— se encuentran centralizadas en un pupitre. La central automática de 50 líneas se halla en Chamartín. De ella dependen todos los servicios de dicha dependencia y los de las estaciones del túnel. Hay además un sistema de intercomunicadores entre el telemando y el jefe de estación.

**OTROS DATOS.**—Los relojes son de cifra; es decir, que expresan la hora numéricamente, sin manillas. Hay 156 altavoces en los distintos andenes y 31 para los servicios. En la estación de Nuevos Ministerios existen unos letreros luminosos indicadores de dirección y destino de los trenes.

Una última cifra espectacular: se han instalado 5.600 tubos fluorescentes para iluminación, algunos de ellos de dos metros de longitud.

Fernando F. SANZ

(Fotos del autor.)

# Geografía del vino español



# MUSEO del VINO de

## Villafranca del Panadés

Por José MAQUEDA ALCAIDE  
Agregado técnico

EN los albores de la literatura española vemos ya testimonios claros que ponen de manifiesto un alto elogio del vino que es concedido como dádiva o recompensa a los juglares que recitan sus trovas en las plazas públicas o en los palacios de los señores. Al final de sus recitaciones, hacen esta petición:

**"El romance es leído;  
dadnos del vino".**

Gonzalo de Berceo, primer gran poeta de nuestra literatura, en una de sus "Vidas de Santos" exclama así en un expresivo tetrástrofo:

**"Quiero fer una prosa en roman paladino,  
en el cual suele el pueblo hablar a su vecino,  
ca no so tan letrado por fer otro latino.  
Bien valdrá como creo un vaso de bon vino"**

### LOS VINOS ESPAÑOLES

El vino se considera, pues, máximo regalo o retribución. He meditado un poco en torno a las excelencias del vino y me ha sugerido irresistiblemente el tema "Geografía del vino español".

Vino de Riveiro, comunicativo, cordial, de grato paladar; dulces, sabrosos vinos de Málaga y Cariñena; caldos del Priorato; deleitosos,

suaves vinos del Panadés que encierran en potencia aromáticos champañas; manzanillas y soleras de Sanlúcar, Jerez, Montilla y la Palma del Condado; ligeros vinos de Valdepeñas y la Rioja, tan propios para la mesa... En cada uno un paladar diferente, un aroma específico.

El grado más o menos intenso de sol y la calidad de la tierra, en unión de otros factores climáticos, prestan a los caldos españoles esta rica diversidad de clases a que me he referido.

Sería curioso establecer, repito, una geografía de los vinos nacionales. Ignoro si hay alguna obra extensa en este sentido. Es muy posible que alguien haya abordado el tema con más o menos fortuna.

### LA COMARCA DE VILAFRANCA DEL PANADES

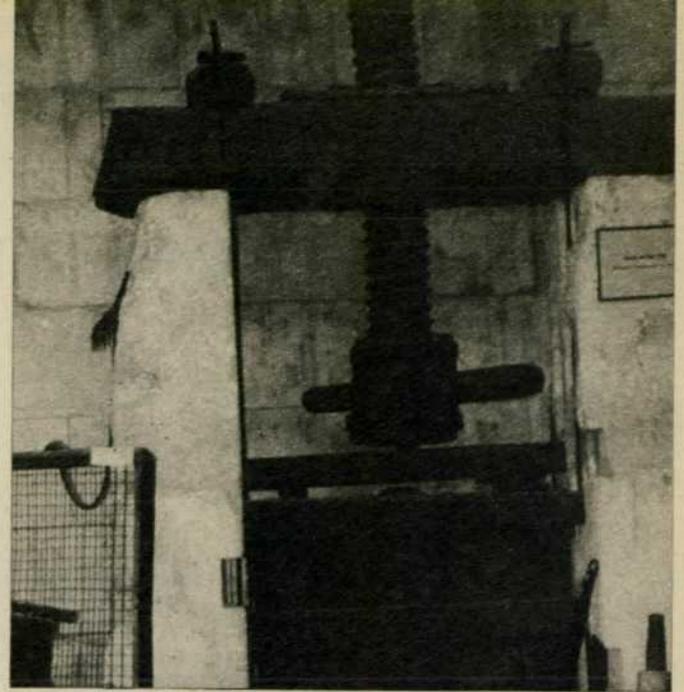
Desde Barcelona, una cálida tarde de primeros de septiembre, me encamino a Villafranca del Panadés, capital de la comarca vinícola de este nombre, famosa, sobre todo, por la elaboración de los champañas y vinos espumosos que han dado fama, de un modo especial, a San Sadurn de Noya.

Voy pasando en el tren, entre otros, por los pueblos de Hospitalet, Cornellá, San Juan Despi, Molins de Rey, Martorell y San Sadurn de Noya.

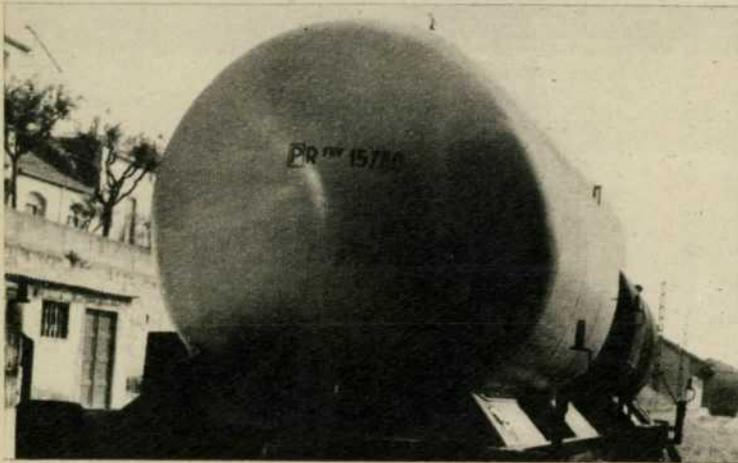
Contemplo, a un lado y otro del tren, fértiles huertas y extensas



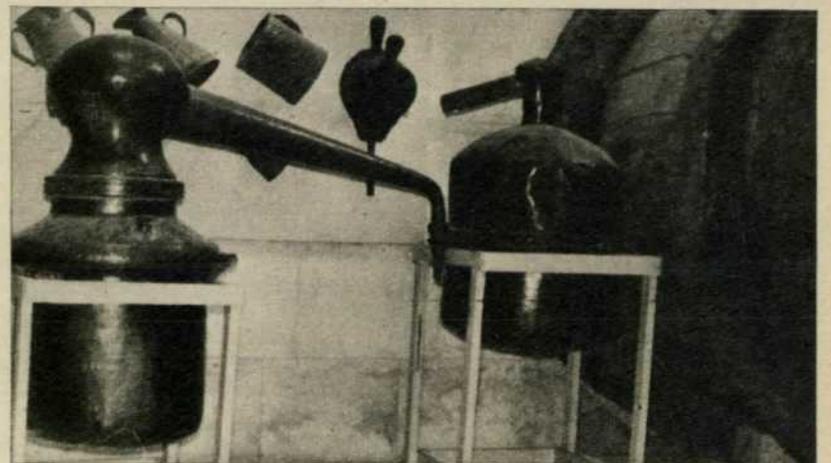
Plantaciones de vides.



Prensa siglo XVII.



Vagones cisterna.



Aspecto de la bodega.

plantaciones de vides... De un día a otro empezará la vendimia... Los racimos están ya completamente dorados por el sol generoso que encerró en la uva la pulpa riquísima, azucarada, refrescante, que habrá de convertirse en vino y después en champaña.

## EL MUSEO DEL VINO

Ya estoy en Villafranca del Panadés. Me dirijo al Museo del Vino. Admiro, al pasar, en la Rambla de San Francisco, el monumento erigido a Milá y Fontanals, ilustre investigador literario, nacido en La Cabaña, muy cerca de Villafranca.

Al fin llego al interesante museo fundado el año 1945 e instalado en un austero edificio de fines del siglo XIII, frente a la basílica de la población.

Sería prolija la relación de las curiosidades que encierra este museo, único en España. Citaré sólo las más salientes para no cansar demasiado la atención del lector.

Traspasado el umbral del edificio, a mano derecha, hay dos cuadros que atraen poderosamente la atención. Uno es anónimo del siglo XVIII. Se titula "Simbología de la Pasión de Cristo y de la Eucaristía". Representa a Jesús exprimiendo un racimo de uvas sobre un cáliz. El otro, del pintor barcelonés Luis Graner, refleja una ingenua estampa campesina: Una mujer de edad hace calceta en el amplio local de una bodega. Está sentada en un sillón al lado de un mostrador sobre el que hierve en un anafre una gran olla que contiene sin duda la comida familiar. Junto a ella, cinco o seis patos llegan a beber en una fuente de barro.

Paso a contemplar después los numerosos dioramas que se ofrecen a la admiración del público. Reflejan escenas de la recolección y la vendimia; diferentes tipos de bodega: egipcia, romana, manchega, jerezana; aspectos de la vinificación; embarque de los vinos; tipos de taberna: romana, vasca, de Inca (Mallorca).

Hay tres dioramas —magníficos, expresivos— que reproducen tres lienzos célebres: "Kermesse", de Brueghel; "El rey bebe", de Teniers, y "Café-concert", de Toulouse Lautrec, el pintor que retrata la vida bohemia parisiense de Montmartre a fines del siglo pasado.

También destaca el diorama que representa las Cavas Codorniu, como es sabido, las más importantes de San Sadurn de Noya.

## LA SALA ANTONIO GÜELL

Está destinada a la exposición de las distintas clases de prensas y en un departamento anejo se exhiben numerosas estampas de tema vitivinícola, destacando una reproducción del famoso cuadro de Velázquez, "Baco coronando a los borrachos".

## LA SALA DE DEGUSTACION

Finalmente, llego a la Sala de Degustación, donde hay una exposición de vinos españoles y se obsequia a todos los visitantes con una consumición de vino de la comarca, dejando a cada uno como recuerdo el vaso que utiliza, que lleva estampada en color amarillo la silueta de dos bebedores que brindan y la inscripción "Museo del Vino". "Villafranca del Panadés".

Terminada mi visita al museo, regreso a la estación del ferrocarril para emprender el retorno a Barcelona.

Desde el tren vuelvo a ver San Sadurn de Noya, la famosa población de las cavas. Rodeada de viñedos, huertas y cañaverales, da la sensación de no ser un pueblo industrial. Al que desconozca su afanosa actividad champañera le pudiera parecer un magnífico pueblo dedicado exclusivamente a la agricultura.

En este atardecer cobra una bella aureola de paz y de silencio que nos sirve de sedante a los que vivimos en estas grandes urbes, donde siempre se marcha de prisa y casi siempre se llega tarde a todas partes.

(Fotos Godoy.)

# LA HISTORIA DEL FERROCARRIL

## XXI.-Brasil (y II)

**D**URANTE los últimos años, los mayores esfuerzos en materia de ferrocarriles se han dirigido hacia la unión de las diferentes líneas para hacer realidad la conexión entre el Norte y el Sur, aunque todavía hay numerosos huecos en diversos sectores.

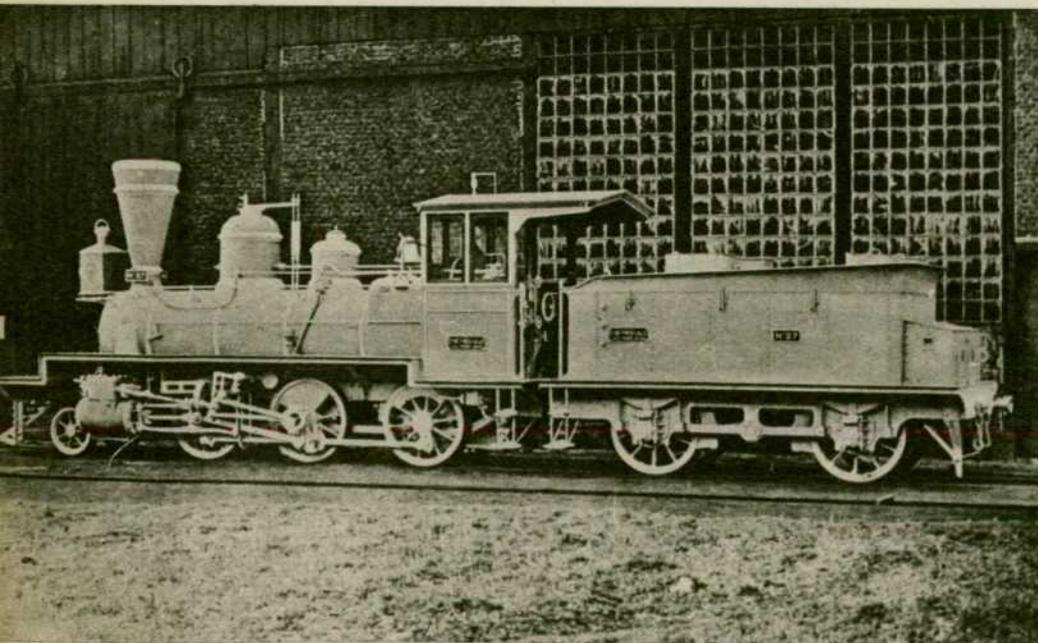
El conjunto de líneas en el Brasil es ahora propiedad del Gobierno Federal o de los Gobiernos de los Estados. Sólo algunas compañías continuaban en manos privadas. Los ferrocarriles, generalmente, están sujetos a la autoridad del Departamento Nacional de Ferrocarriles. En 1957 se creó una organización llamada Red Ferroviaria Federal, S. A. (R. F. F. S. A.), donde quedaron agrupadas 17 compañías. Dicha entidad se propone la unificación de los distintos anchos de vía, la construcción de nuevas líneas y el cierre de otras antieconómicas, la sustitución de la tracción vapor por la diesel y eléctrica, la renovación de la vía y, en resumen, la creación de una red nacional orgánica y moderna. Pero los problemas que se presentan, además de técnicos, son económicos, ya que la mayor parte de los tendidos son de escaso tráfico. Por ello, todavía no se ha podido eliminar el enorme déficit de explotación que, como en la Argentina, gravita considerablemente sobre el presupuesto del país.

Cuatro nuevas líneas se han proyectado para comunicar la nueva capital, Brasilia. Una, desde el Norte, partirá del puerto de Belém; otra, desde el Sur, saldrá de la población de Colombia a orillas del Río Grande do Sul; una tercera, llamada del Este, parte desde Contendas, y la última, conocida como la del Oeste, se dirige hacia Cuyaba.

También existen otros proyectos para prolongar y unir otras líneas, como la que atraviesa la región del Paraná y se extiende hacia el Paraguay.

Gustavo Reder y Fernando F. Sanz.

(Fotos: cortesía de «La Vie du Rail» y archivo VIA LIBRE.)



Locomotora de ancho de un metro, del ferrocarril de Pernambuco, construida por Fives-Lille.

**H**ACIA 1850, cuando los cafetales se extendían por los fértiles territorios de Sao Paulo y ya constituían una extraordinaria fuente de riqueza, las carretas que llevaban los sacos con el apetecido grano por el «camino del mar», apenas daban abasto. Un grupo de financieros brasileños, presididos por el mencionado barón de Mauá, decidió construir un ferrocarril que uniera Jundiá, centro de la zona cafetera, con la capital del Estado de Sao Paulo y su puerto de mar, Santos. La concesión fue otorgada el 26 de abril de 1856. Se tropezó, como siempre, con dificultades para reunir fondos y una vez más hubo que recurrir a Londres. Constituida una sociedad con el nombre de Sao Paulo (Brazilian) Railway Co. y autorizado su funcionamiento en el Brasil el 1 de junio de 1860, se dió comienzo a los trabajos en noviembre del mismo año.

También aquí se tropezaba con la muralla de montañas. En un proyecto de los años 1837-38, sometido al criterio de Robert Stephenson, se había pensado ahorrar gastos de establecimiento con el empleo de planos inclinados. Fue ésta también la solución adoptada para remontar la sierra de Cubatao. Se instalaron cuatro planos sucesivos de 1824, 1271, 254 y 2010 metros de longitud con pendientes del 10 1/4 al 11 por 100. Cada uno era accionado por una máquina de vapor fija de 150 CV. (posteriormente sustituidas por otras de 400 CV.), que ponían en movimiento un cable, al que se enganchaba por cola un tren que subía, mientras bajaba otro también enganchado al cable. Era, pues, un sistema análogo al que existía hasta hace pocos años en el ferrocarril de Langreo en Asturias. De esta forma se vencía un desnivel de 800 metros en una distancia de 11 kilómetros entre las estaciones de Pissagua y Alto da Serra.

Los 139 kilómetros de la línea se inauguraron oficialmente el 16 de febrero de 1867. Con el desarrollo del tráfico, estos planos resultaron insuficientes y entre 1896 y 1900 se establecieron otros nuevos compuestos por cinco secciones sucesivas, cada una con una máquina de vapor de 1000 CV. y pendientes de sólo un 8 por 100. Fueron puestos en servicio en 1901. En este caso se empleó un cable sin fin que se mueve continuamente. Empuja los vagones una pequeña locomotora de vapor, provista de unas tenazas con las que se acopla al cable y que se sueltan para pasar de un plano al otro. Desde luego es un sistema engorroso de explotación y aunque en repetidas ocasiones se pensó sustituirlo por una nueva vía de simple adherencia, la falta de recursos impidió su realización. Dará idea de lo abrupto del terreno, el que mientras en los planos antiguos sólo había un túnel y dos puentes, la mejora del trazado en el nuevo obligó a construir en un trecho de 9 kilómetros nada menos que 13 túneles y 16 viaductos.

Después de la segunda guerra mundial, el Gobierno brasileño entró en negociaciones con la compañía concesionaria que motivaron su nacionalización en 1946. Recibió este ferrocarril el nombre de Estrada de Ferro de Santos a Jundiá. Bajo la administración estatal se procedió a la electrificación de toda la línea, salvo los planos inclinados.

Aunque la citada compañía Sao Paulo, tenía derecho de opción para prolongar su línea, no hizo uso de él. Esto, naturalmente, causó disgusto entre los habitantes de la región. El entonces presidente del Estado, Saldanha Maranhão, convocó una reunión a la que acudieron importantes hacendistas que suscribieron un número de acciones suficiente para constituir en 1869 la Compañía Paulista de Estrada de Ferro de Jundiá a Campinas. Obtenida la concesión en 1869, sin enfriarse el entusiasmo que esta empresa suscitó, se llevaron a cabo los trabajos con bastante eficacia. El 11 de agosto de 1872, con motivo de la llegada a Campinas del primer tren escribía un diario conforme al peculiar estilo de la época: «oyóse lejos un estrépito, un rugido estridente y los ecos repercutían por nuestra bella campiña con el férreo galopar del misterioso hipogrifo». Poco a poco siguió el avance del «misterioso hipogrifo» por entre los cafetales. En 1892 la Compañía Paulista absorbe las líneas de la Río Claro Sao Paulo Railway y posteriormente algunas pequeñas líneas más. Sus vías principales llegan hoy hasta Colombia, a orillas del Río Grande; hasta Panorama, puerto fluvial sobre el río Paraná, y hasta Baldeacão, donde enlaza con la Rede Mineira de Viacao.

**FERROCARRILES DEL NORDESTE.**— En el nordeste del Brasil se formó una red, cuyos trayectos iniciales se cuentan entre los primeros del país. Como ya se indicó, el 19 de diciembre de 1853 se otorgó la concesión de una línea entre Recife y San Francisco. Los concesionarios—Eduardo y Alfredo de Monsey—, con apoyo financiero inglés, constituyeron la The Recife and Sao Francisco Railway. Los trabajos en la vía comenzaron en 1855. El primer trozo de 35 kilómetros, entre la estación de Cinco Pontas en Recife y Cabo, se puso en servicio el 9 de febrero de 1858. Fue, por tanto, en orden cronológico, el segundo ferrocarril brasileño. Hubo que luchar con la clásica escasez de medios. El 30 de noviembre de 1862, la vía alcanzó el kilómetro 124, en Palmares y allí se quedó estancada.

El Estado de Pernambuco se hallaba por aquel entonces en una fase de gran desarrollo, lo que motivó la creación de diversas empresas ferroviarias interesadas en abrirse camino por aquellas tierras prometedoras. Un grupo inglés obtuvo en concurso público, celebrado en 1868, la concesión de una línea desde Recife a Limoeiro y formó en Londres la The Great Western of Brasil Railway Co., autorizada en el Brasil por decreto del 10 de septiembre de 1873. Sin embargo las obras no se iniciaron hasta 1879, en una segunda estación de Recife, llamada de Brum. Cuando la vía llegó al kilómetro 49 en Paul d'Alho, en 1881, se puso en servicio este primer tramo. Como dicha compañía obtuvo otras concesiones llegó a concluir unos 94 kilómetros. Y, caso curioso, esta modesta empresa a fuerza de fusiones y arriendos de un total de diez líneas, la más pequeña de 29 kilómetros y la más larga de 271 kilómetros, se convirtió en una de las redes más extensas del Brasil con 1200 kilómetros en explotación. Tal estado de cosas duró hasta 1920, año en que la Great Western vende sus propiedades y cede sus arriendos al Gobierno federal. Sin embargo, éste volvió a firmar con la compañía un nuevo contrato de arriendo de toda la red que sufrió diversas modificaciones. Finalmente, en 1950 se procedió al rescate y se formó la actual Red Ferroviaria del Nordeste incorporada a la red federal en el año 1957.

**FERROCARRILES DEL SUR.**— Pasemos ahora al sur de Brasil. La red allí existente tuvo como origen los puertos costeros de aquella región. La línea más antigua la concedió el Gobierno del Estado de Rio Grande do Sul, para unir Porto Alegre y Nova Hamburgo. El primer tren de la compañía inglesa que la construyó circuló hasta San Leopoldo, en abril de 1874.

Mientras tanto, se había estudiado un ferrocarril más ambicioso que debía originarse asimismo en Porto Alegre y después de atravesar todo el Estado, terminar en Uruguayana, población situada en la orilla del

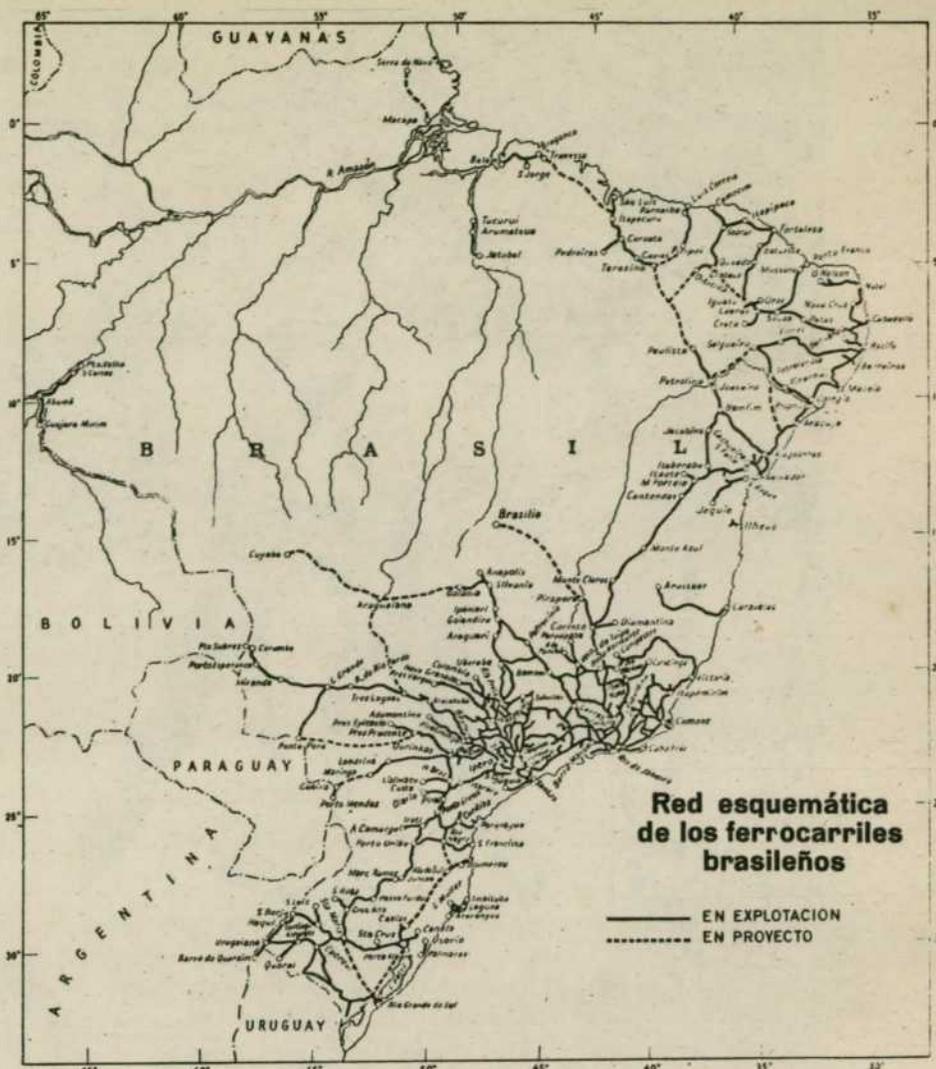
rio Uruguay, frontera con la Argentina. Por motivos difíciles de comprender, se decidió que esta línea fuera realizada por varias pequeñas empresas. Sucedió lo de siempre. Las obras iniciadas en 1871 avanzaron muy lentamente y hasta 1890 no se llegó a Cacequi, situado a algo más de medio camino. La prolongación final, interrumpidos los trabajos en 1898, no se realizó hasta 1907, cuando la ciudad de Uruguayana ya estaba servida por un ferrocarril que nacía aguas abajo, en Barra de Cuareim, construido en 1897. A dicha ciudad también llegaba ya desde 1887 el Ferrocarril Noroeste de Uruguay.

Idéntica política de entregar la construcción a varias empresas se siguió con la línea que se origina en el otro gran puerto del Sur, el de Rio Grande. La primera sección hasta Bagé, fué concedida en 1878, todavía bajo el imperio y posteriormente traspasada a una sociedad francesa: la Compagnie Impériale du Chemin de Fer du Rio Grande do Sul, que se unió en 1883 con la empresa inglesa The Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway. El trayecto citado se entregó al servicio público en 1884. El segundo tramo, también otorgado primeramente a la Société Impériale, no se concluyó hasta 1900, fecha en que la vía empalmó en Cacequi con la que venía desde Porto Alegre.

Por si fuera poco esta dispersión de compañías, la línea que enlazaba en Santa Maria con la anteriormente mencionada, se concedió a otra empresa, también francesa, denominada Compagnie de Chemin de Fer Sud-Ouest Brésilien. Esta terminó su primera sección hasta Passo Fundo, en 1898, donde las obras se paralizaron. No se alcanzó el punto final en Marcelino Ramos hasta 1910. Aquí se estableció el enlace a través del ferrocarril del Paraná con Sao Paulo y Rio de Janeiro, con lo que quedaba realizada la gran línea troncal prevista en la primera ley brasileña del año 1835.

En 1896, el Gobierno decidió refundir todas estas explotaciones y arrendarlas a una compañía franco-belga llamada Auxiliaire des Chemins de Fer du Brésil, así como algunos ramales que posteriormente se construyeron. Dicha sociedad asumió asimismo la obligación de construir unos 600 kilómetros de vías férreas, lo que llevó a cabo en gran parte. Cuando surgieron las dificultades derivadas de la primera guerra mundial, el Gobierno Federal, por decreto de 18 de junio de 1920, adquirió las líneas y derechos de la compañía franco-belga y creó la actual Viacao Férrea Federal do Rio Grande do Sul.

El antes citado enlace de la red del sur con la del central, tampoco se debe a un plan preconcebido, sino al desarrollo ocasional de una serie de modestas líneas, caso tan repetido en el Brasil. La más antigua en esta circunstancia fué la Estrada de Ferro



274

de Paraná, que en seguida traspasó su concesión a la Compagnie de Chemin de Fer Brésilien, organizada en 1875. Esta inauguró el primer trozo de 41 kilómetros, en 1883, desde Paranaguá, puerto de la costa atlántica, a Morretes. De momento, quedó paralizada ante el contrafuerte de Manimbe, en la sierra del Mar. Se necesitó para remontarla una sucesión de túneles y viaductos de tal naturaleza, que dicha obra dirigida por Juan Teixeira Soares, es considerada como la más monumental de ingeniería ferroviaria en el Brasil. El primer tren de pruebas circuló el 19 de diciembre de 1884 y se puso en servicio público el 5 de febrero del año siguiente. Aún vencida la sierra, se tardó bastante en continuar y hasta final de siglo no se llegó al Rio Negro.

La otra línea de penetración en aquella región se halla en el Estado de Santa Catarina. Aquí el núcleo de cristalización, fué la Compañía Sao Paulo-Rio Grande, constituida en 1910. Con suficiente apoyo financiero, adquirió pequeños ramales y con ellos formó, entre otras líneas, la troncal, que, paralela a la costa, se une en Marcelino Ramos con la red vecina del Rio Grande do Sul, y en el norte, en Ibararé, con la de Sao Paulo. En 1902, dada la difícil situación financiera de la sociedad francesa propietaria, el Gobierno adquiere estas líneas y las arrienda a la Sao Paulo Rio Grande. Por fin, el Gobierno Federal nacionaliza todas y las refunde en la Rede de Viacao Paraná-Santa Catarina.

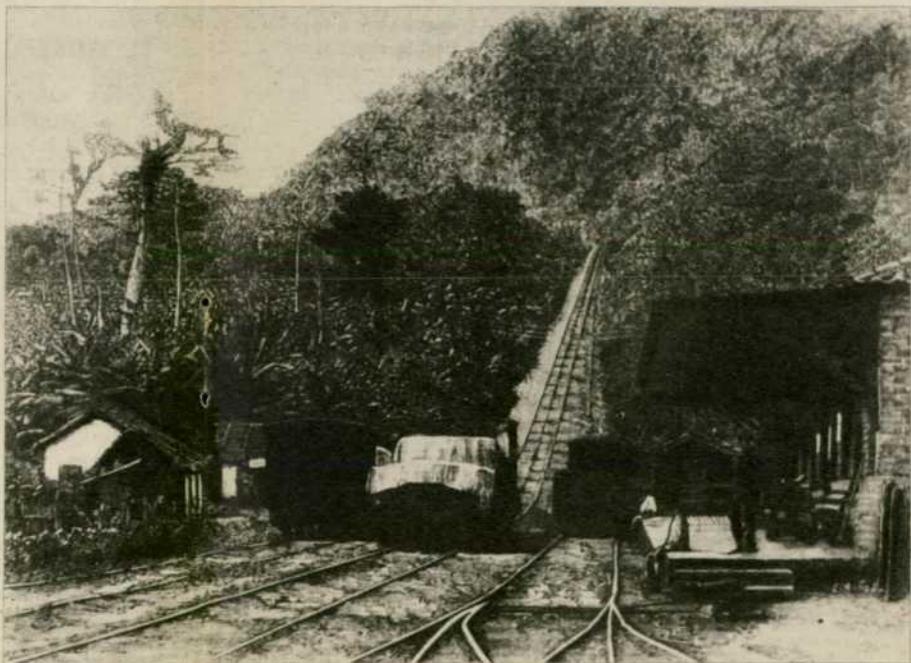
**FERROCARRILES DE BAHIA.**— En los territorios comprendidos entre el abanico de líneas de Rio de Janeiro y la red del Nordeste, se da el mismo caso, una vez repetido, de haber sido construidas las líneas férreas sin plan preconcebido. En la primera época de euforia ferroviaria, durante el imperio, se otorgó—en 1853— por el Gobierno de Bahia, un ferrocarril que desde el puerto de Salvador, debía penetrar hacia el interior. El dinero necesario se obtuvo, una vez más, en Londres y para explotar dicha concesión se constituyó, en 1855, la Bahia and Sao Francisco Railway Co. Los ingleses no

pusieron mucho interés en la empresa, pues transcurrieron ocho años antes de que los primeros 124 kilómetros de vía hasta Alagoinhas, se pusieran en servicio. En lugar de seguir paralela a la costa como preveía la concesión, la empresa constructora prefirió dirigir el trazado tierra adentro y alcanzó Joazeiro, a orillas del río San Francisco, en 1896.

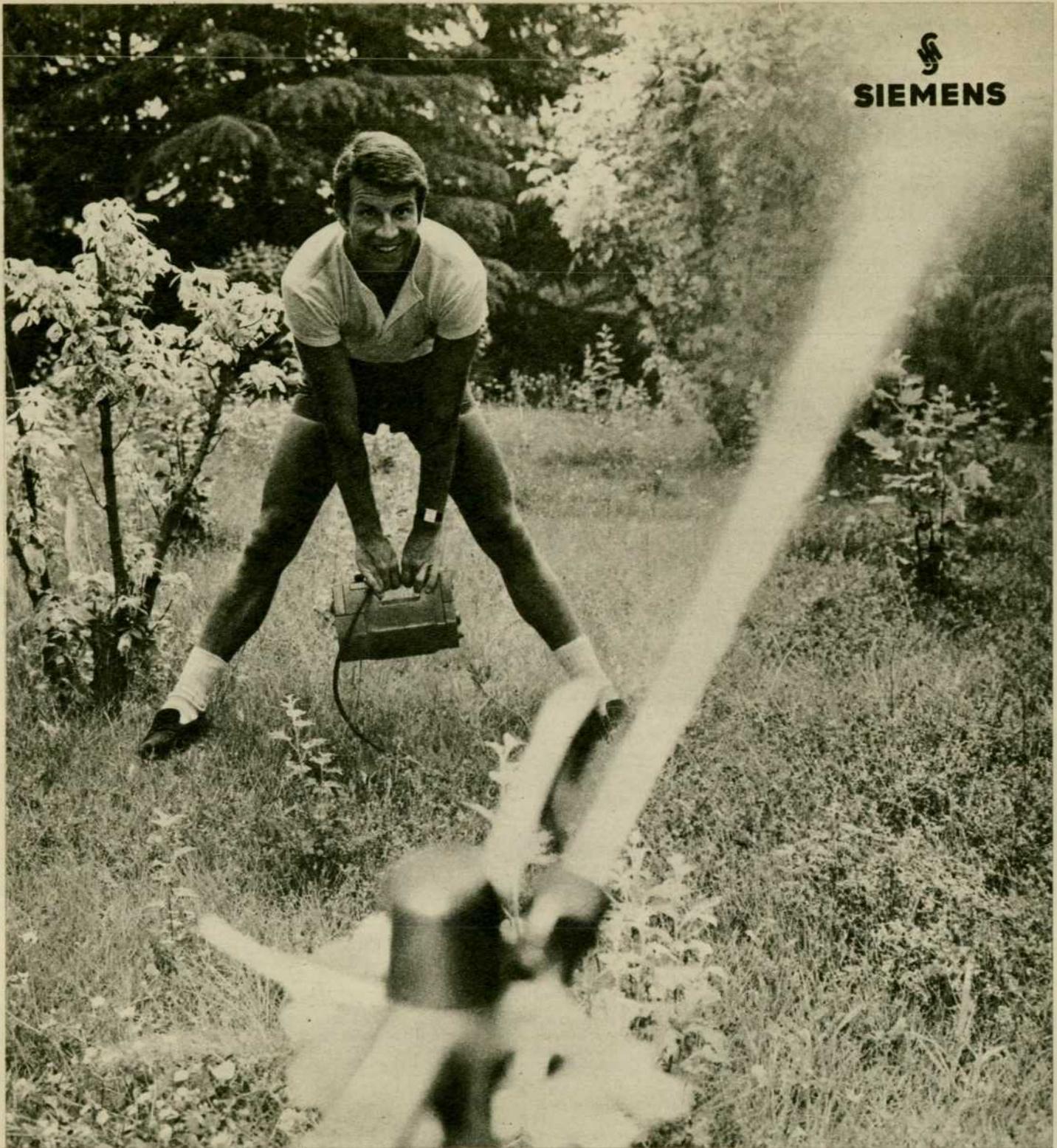
Hacia el sur de la provincia, la Compañía Estrada de Ferro Central de Bahia, comenzó una línea en 1873 que en 1875 llega a Feira de Santana. Sigue luego desde San Félix, en la otra orilla del estuario del Paraguaçu, aún hoy sin estar cruzado por un puente, y alcanza Bandeira de Mello en 1887. Adquiere la propiedad del Bahia and Sao Francisco, es incautada por el Gobierno en 1902 que vuelve a arrendar algunas pequeñas líneas. Entre 1910 y 1914 se realiza otra concentración de vías férreas, cuya explotación se entrega a la Compagnie Chemins de Fer de l'Est Brésilien. Esta empresa continúa la extensión de su red hacia el Sur hasta empalmar en Monte Azul con el Central del Brasil; en el Norte se detiene en Propiá, a orillas del río San Francisco, frente a Colegio, término en la orilla opuesta de la red del Nordeste. Al igual que en los casos anteriores, el Gobierno Federal nacionalizó estas líneas y formó con ellas la Viacao Federal Leste Brasileiro.

Esta es, a grandes rasgos, la complicada génesis de la red ferroviaria brasileña. Quedan por enumerar pequeñas líneas, sobre todo del norte del país, de simple interés local, sin conexión con el resto de la red.

La última gran extensión del sistema ferroviario brasileño es la línea que sirve la nueva capital federal de Brasilia. Nace en la estación de Pirés do Rio en el Ferrocarril de Goiás, cuyo primer trayecto entre Formiga y Arcos se puso en servicio en 1908. La nueva línea de Brasilia quedó terminada en 1965. Parte de su construcción la llevó a cabo el 2º Batallón de Ingenieros de Ferrocarriles del ejército, llamado Mauá, en honor del promotor de la primera vía férrea del Brasil.



Raiz de Seria. Vista de conjunto de la mitad inferior de uno de los planos inclinados del ferrocarril de Santos a Jundiaí.



## No hay problemas, con la bomba portátil más potente y pequeña de Siemens.

No exageramos si afirmamos que nuestra electrobomba portátil es la más potente y la más económica. Nuestra construcción es el resultado de un estudio completo de las necesidades del mercado que ha conducido a una realización extraordinaria: la electrobomba portátil.

**Ideal para jardines y casas de campo:**

1. Para el riego del jardín. Caudal medio 1.300 litros por hora.

Se pueden pulverizar soluciones de abonos artificiales.

2. Para el abastecimiento de agua, para casas de campo y otros usos, la bomba portátil está combinada con un regulador automático. No es necesario un depósito intermedio.

Para conectarla basta la red eléctrica normal (red de alumbrado).

¿Le interesa recibir más información? Rogamos nos envíe el cupón.

### Cupón

**Siemens Industria Eléctrica, S. A.**  
Barquillo, 38 - Madrid-4.

Señores:

- Me interesa me remitan información detallada.  
 Les ruego me comuniquen la dirección del proveedor más próximo.  
 Disponen Vds. de otros tipos de bombas? Les agradeceré el envío de folletos.

\* Nota: Nuestro programa abarca también electrobombas trifásicas centrifugas y autoaspirantes.

Nombre \_\_\_\_\_

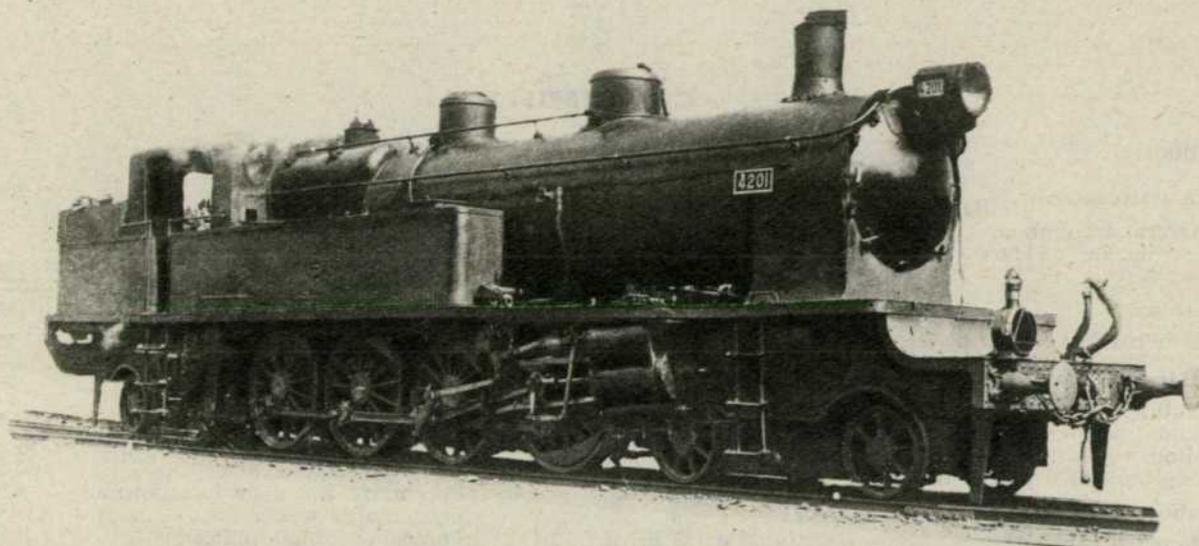
Dirección \_\_\_\_\_

Población \_\_\_\_\_

## **Locomotoras y ténderes núms. 242-0401/242-0406**

**Procedencia:** Norte (núms. 4201-4206).

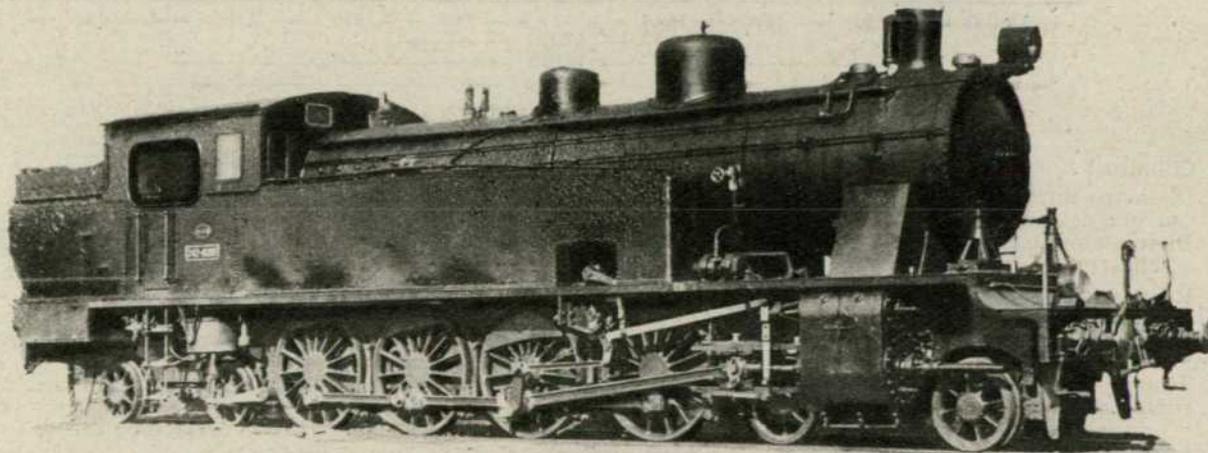
**Construcción:** Sté. Alsacienne de Cs. Ms. Año 1913.



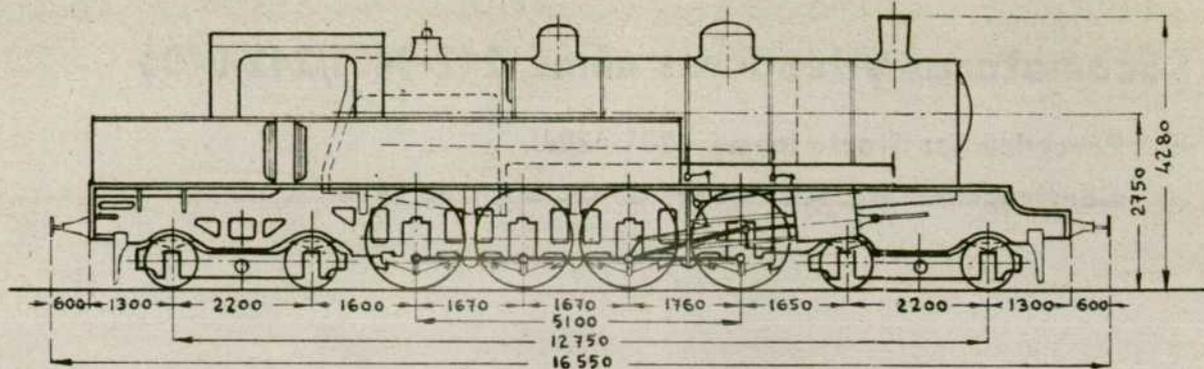
## **Locomotoras y ténderes núms. 242-0205/242-0211 y 242-0221**

**Procedencia:** Oeste (núms. 965-968), Estado (núms. 3 y 6), Alcañiz-Puebla de Híjar (núm. 1) y Murcia-Caravaca (núm. 5).

**Construcción:** La Maquinista Terrestre y Marítima. Años 1923 y 1924.



De nuestra colección  
«Parque material motor  
RENFE»



### CARACTERISTICAS

#### Cilindros:

Diámetro interior.	} Alta presión Baja id.	$d^2 = 400$ m/m.
Carrera del émbolo		$d^2 = 620$ m/m.
Distribución cilíndrica Wal-schaerts.		$L = 640$ m/m.

#### Ruedas:

Diámetro de las motoras	$D = 1.560$ m/m.
-------------------------	------------------

#### Caldera:

Timbre	$p = 16$ kgs/cm <sup>2</sup> .
Diámetro interior del cuerpo cilíndrico	1.573 m/m.
Longitud entre placas tubulares.	4.650 m/m.

#### Tubos:

Diámetro exterior	50 y 133 m/m.
Número. De 50 m/m.	141
Número. De 133 m/m.	24

#### Capacidad:

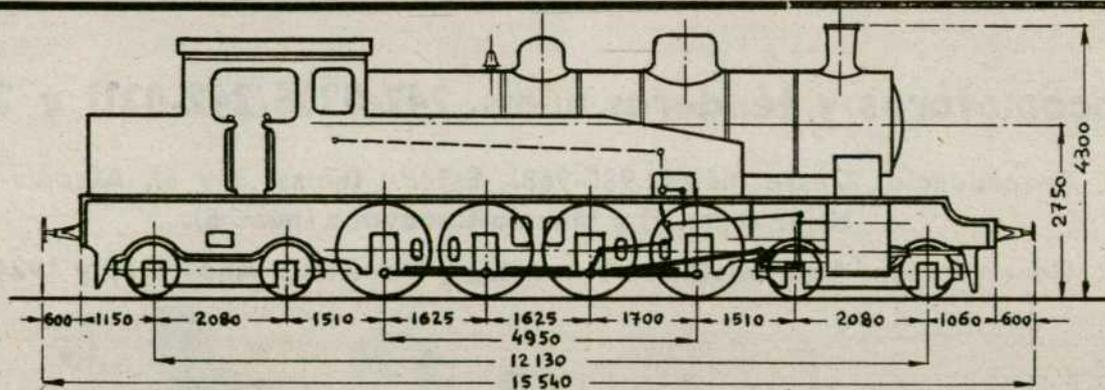
Agua	10 m <sup>3</sup> .
Carbón	3.500 kgs.

#### Superficie de calefacción:

Hogar	14,38 m <sup>2</sup> .
Tubos	136,51 m <sup>2</sup> .
<b>Total</b>	<b>150,89 m<sup>2</sup>.</b>
Recalentador	48,25 m <sup>2</sup> .
Superficie de la rejilla	3,17 m <sup>2</sup> .

#### Peso:

Locomotora vacía	79.300 kgs.
Locomotora en servicio	99.200 kgs.
Adherente	63.500 kgs.
Por metro lineal de locomotora.	5.988 kgs.
Esfuerzo de tracción	11.552 kgs.
Potencia normal indicada	1.585 CV.
Freno de husillo y vacío.	
Alumbrado eléctrico.	



### CARACTERISTICAS

#### Cilindros:

Diámetro interior	$d = 550$ m/m.
Carrera del émbolo	$L = 650$ m/m.
Distribución cilíndrica Wal-schaerts.	

#### Ruedas:

Diámetro de las motoras	$D = 1.500$ m/m.
-------------------------	------------------

#### Caldera:

Timbre	$p = 12$ kgs/cm <sup>2</sup> .
Diámetro interior del cuerpo cilíndrico	1.580 m/m.
Longitud entre placas tubulares.	4.800 m/m.

#### Tubos:

Diámetro exterior	50 y 133 m/m.
Número. De 50 m/m.	143
Número. De 133 m/m.	22

#### Capacidad:

Agua	11 m <sup>3</sup> .
Carbón	3.500 kgs.

#### Superficie de calefacción:

Hogar	13,50 m <sup>2</sup> .
Tubos	143,20 m <sup>2</sup> .
<b>Total</b>	<b>156,70 m<sup>2</sup>.</b>
Recalentador	45,50 m <sup>2</sup> .
Superficie de la rejilla	3,10 m <sup>2</sup> .

#### Peso:

Locomotora vacía	75.000 kgs.
Locomotora en servicio	98.000 kgs.
Adherente	60.000 gks.
Por metro lineal de locomotora.	6.306 kgs.
Esfuerzo de tracción	
$F = 0,65 p. d^2 L$	10.225 kgs.

<b>D</b>	
Potencia normal indicada	1.395 CV.
Freno de husillo y vacío.	
Alumbrado por petróleo.	
Tiene dispositivo para calefacción.	

## LOCOMOTORAS-TENDERES

Serie 242-0401/242-0406

(Año 1913)

● Han sido las únicas locomotoras-tender Compound, construidas para los ferrocarriles españoles. Derivaban de las 4000 del Norte (RENFE 240-4001 al 4045. VIA LIBRE, número 41), con las que tenían en común el mecanismo y las ruedas. Incluso las separaciones de los ejes hasta el último acoplado eran iguales. De esta manera pudieron preverse gran parte de piezas y elementos intercambiables entre ambas series. Para compensar el peso de los aprovisionamientos de agua hubo que reducir el tamaño de la caldera. Fueron las primeras de vía normal con cuatro ejes acoplados y bogies en cada extremo, sólo precedidas por unas de vía estrecha en Irlanda. En Francia se prodigó muy pronto un modelo análogo, también de cuatro cilindros Compound, en la antigua compañía del París-Lyón-Mediterráneo (PLM). Con sólo dos cilindros eran, asimismo, muy corrientes en Checoslovaquia.

El programa de tracción preveía remolcar trenes de 250 tm. en rampas de 10 milésimas, con una velocidad de 50 km/hora, rebasada ampliamente en las pruebas, pues llegó a los 60 km/h. Estaban destinadas a los trenes de cercanías de Madrid y San Sebastián. Electrificadas estas líneas se trasladaron al depósito de Miranda para hacer los servicios de los trenes ligeros de Bilbao. Al llegar la catenaria a la capital vizcaína se llevaron a Zaragoza-Arrabal.

## LOCOMOTORAS-TENDERES

Serie 242-0201/242-0204;

242-0205/242-0211 y 242-0221

(Años 1917, 1923 y 1924)

● Cuando el Estado se hizo cargo de la explotación de ferrocarril de Betanzos a El Ferrol encargó a La Maquinista de Barcelona cuatro máquinas, evidentemente, inspiradas en la serie 4200 del Norte, descritas en el anterior comentario. Para simplificar la construcción se prescindió del sistema de cuatro cilindros Compound (sólo fueron previstos dos), e incluso del recalentador de vapor. No sabemos qué números pudieron tener en la línea de origen. Al incorporarse ésta al Oeste recibieron el 961 al 964 (serie 242-0201 al 0204 en la RENFE). Casi siempre trabajaron en su línea de origen, dependientes del depósito de Monforte, aunque estuvieron asignadas algún tiempo al de Arroyo para remolcar trenes de viajeros entre Plasencia y Cáceres.

Más tarde, cuando se terminó, también por el Estado, la línea de Ripoll a Puigcerdá, siguió en 1923 y 1924 otra serie de ocho máquinas más —números 1 al 8— que prácticamente no difieren de las anteriores. Por haber sido dotadas de recalentador de vapor aumentó sensiblemente su potencia. Dada la similitud de esta serie (242-0205/242-0211 y 242-0221) con las de El Ferrol a Betanzos, citadas en el párrafo anterior, sólo damos la foto y el diagrama correspondientes a este segundo tipo. Al electrificarse la indicada línea pirenaica, la número 1 se llevó al ferrocarril de La Puebla de Híjar a Alcañiz; la número 5 al Murcia-Caravaca y las números 2, 4, 7 y 8 al de Betanzos a El Ferrol. Las números 3 y 6 se trasladaron al Lérida-St. Giron. Como consecuencia de esta distribución resultó que una parte de estas locomotoras, concretamente las que estaban en el Betanzos a El Ferrol, llegaron a la RENFE a través del Oeste (número 965-968) y las otras de las líneas del Estado directamente. Por qué motivos la RENFE asignó a la número 5 del Murcia-Caravaca el número aislado 242-0221, en lugar del correlativo al 0211 es algo que nos gustaría saber.



## LOS NUEVOS SERVICIOS DEL ECONOMATO



Han tenido gran aceptación los coches auto-servicio del economato de la Renfe. En las fotos que publicamos puede apreciarse la limpieza, claridad y ordenada disposición de los numerosos productos que se ofrecen a las amas de los hogares ferroviarios. En la primera, una vista parcial de la entrada-salida y caja. En la segunda, otra vista del interior del coche-tienda. Y en la tercera, el vagón-nodriza, es decir, el almacén rodante que se utiliza para la reposición de los géneros adquiridos en los coches-tienda.

(Fotos Cuenca.)

# S'il vous plaît



Nuestros suscriptores señores del Palacio y García Martín, nos solicitan itinerario a seguir desde Cerbère a Ventimiglia, con posibilidad de visitar los puntos más interesantes del mismo.

**E**STE recorrido comprende parte del Rosellón, Languedoc, Mediterráneo y la Costa Azul. Entre los lugares más interesantes figuran:

**PERPIÑÁN:** Capital del Rosellón en los Pirineos Orientales. En la Edad Media tuvo gran poderío; fue la capital de un reino que unía las Islas Baleares, Montpellier, el Rosellón y Cerdeña. El palacio de los reyes de Mallorca, castillo al mismo tiempo, la catedral, la lonja, atestiguan ese poderío.

La catedral, dedicada a San Juan, tiene una hermosa nave central de los siglos XIV y XV con magníficos retablos. El palacio de los Reyes de Mallorca ocupa una buena parte de la ciudadela, desde donde se domina Perpignan. En su patio de ho-

nor se celebran desde 1951 festivales de arte dramático. Abundan en Perpignan las casas palaciegas y los rincones pintorescos. Su Museo Municipal está instalado en la antigua Universidad, fundada en 1349 y reconstruida en 1760. Perpignan es la patria chica del pintor H. Rigaud.

**NARBONA:** Antigua capital de la provincia romana y una de las más grandes ciudades de la Galia Romana. Su Museo lapidario, que es considerado como uno de los más importantes de Francia, muestra su antigua grandeza. Está enclavado en la que fue antigua iglesia de Lamourguier. En el Museo de Arte y Arqueología, existen importantes colecciones de antigüedades narbonenses, desde la prehistoria hasta el período gallo-romano. En sus varias salas de pintura figuran un «San Andrés», de Ribera, y una «Virgen», no acabada, de Tintoretto. En la iglesia de San Pablo y San Sergio se encuentran interesantes recuerdos de la primera época cristiana en Francia. La iglesia catedral de San Justo, inacabada, constituye una de las más audaces realizaciones góticas.

Hasta aquí los puntos más importantes del Rosellón en nuestro recorrido. Ahora citaremos también los más importantes de Languedoc.

**MONTPELLIER:** Una muy agradable ciudad de Francia. Patria chica del matemático y filósofo A. Comte, del químico Balard y del pintor Cabanel, entre otros hombres ilustres. Fue sede de las artes y las ciencias. Los siglos XII y XIII le han dejado hermosas huellas. Se conservan viejas y señoriales mansiones con puertas esculpidas y balcones forjados. Abundan las fuentes de graciosas formas y recrean al visitante bellos paseos. Su catedral, de gusto gótico, y su Facultad de Medicina (un antiguo monasterio fortificado) tienen singular mérito, así como el Jardín de Plantas y algunas iglesias y construccio-



nes particulares. Posee cinco museos. En el de Fabre (Escuela española) se encuentran «El Ángel Gabriel» y «Santa Agueda», de Zurbarán, y «Retrato de un hombre», atribuido a Velázquez.

**NIMES:** La más antigua de las poblaciones romanas de la Galia, aún conserva un admirable conjunto de monumentos antiguos. Su anfiteatro, obra del siglo I, admitía veinte mil espectadores. Es el mejor conservado de cuantos se construyeron en la época romana. En la Edad Media se alojó un barrio entero de la ciudad. La Casa Cuadrada, edificada en honor de los nietos de Augusto, a principios del primer siglo de nuestra era, es una de las construcciones más perfectas del arte romano. Su reputación fue muy grande a partir del Renacimiento. Bajo el reinado de Luis XIV, su ministro Colbert soñó con transportarla a Versalles. También son dignas de visitarse las ruinas del Templo de Diana. Las Termas fueron hábilmente transformadas en bellos jardines en el siglo XVIII. La Torre Magna formaba parte del recinto de un antiguo mausoleo. A todos estos monumentos hay que añadir los múltiples vestigios decorativos conservados en el Museo lapidario. Los monumentos cristianos palidecen al lado de este gran pasado antiguo, aunque algunos son de gran mérito, como la catedral de Saint-Castor, edificio híbrido de los siglos XI y XII. En su Museo de Bellas Artes figuran obras francesas de todas las épocas.

**MARSELLA:** En nuestro número 27, ya hablamos de esta hermosa ciudad fundada por los griegos y cuya historia se remonta al siglo VI antes de J.C.

**NIZA:** Su nombre es derivado del antiguo Niké (la Victoria). Fue fundada en el año 350 por los massaliotas. Es universalmente conocida como centro de turismo internacional. Junto a la moderna ciudad, se conservan sus antiguas y estrechas callejas.

Desde aquí, ya estamos en la Costa Azul; se pueden hacer numerosas y bonitas excursiones. Una de las más bonitas es la de las Cornisas, en la que se contemplan hermosos paisajes. Mónaco es otra de las obligadas excursiones por su pintoresquismo y belleza. Este Principado, enclavado en los Alpes Marítimos, sobre un promontorio escarpado, con puerto en el Mediterráneo, data de la Edad Media, fundada por Gibelino Grimaldi. Estado medio soberano, forma parte del territorio aduanero francés. Alegre en todas las épocas del año, con numerosas fiestas. Su casino de Montecarlo está siempre muy animado, enclavado en una bella plaza, rodeada de jardines; desde su fachada posterior se domina una magnífica vista del mar.

**VENTIMIGLIA:** Final de nuestro recorrido. Estación y ciudad italiana, fronteriza con Francia.

Se ha contestado particularmente a nuestro suscriptor, P.326.

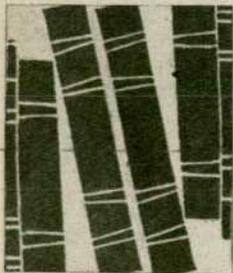
Christine.

## La biblioteca del ferroviario

Relación de lotes de libros remitidos en el pasado mes por VIA LIBRE a sus suscriptores:

Suscriptor	25.	D. Eduardo Zurdo Hernández.—Madrid.
»	22.105.	D. Jesús Zarco Ortiz. — Martorell (Barcelona).
»	22.566.	D. Miguel A. Rueda Ortega. — Masnou (Barcelona).
»	49.983.	D. Francisco Carreras Olivet.—Port-Bou (Gerona).
»	19.173.	D. José Pozo Blanes.—Huelva.
»	38.782.	D. Pedro Cano Cermeño. — Abarán (Murcia).
»	27.797.	D. Félix Pradales del Val.—Palencia.

Suscriptor	1.804.	D. Francisco Córdoba Rosauro.—Sevilla.
»	2.812.	D. Joaquín Morant Torrén.—Játiba (Valencia).
»	2.915.	D. Antonio López Piñeiro del Real.—Madrid.
»	798.	D. Juan Antonio Sánchez Bodeguero.—Madrid.
»	38.259.	D. Enrique Robles Sánchez. — Zaragoza.
»	27.546.	D. Apolinar Pérez.—Zamora.
»	19.893.	D. Benjamín Jiménez Sánchez.—Talavera de la Reina (Toledo).
»	26.291.	D. Manuel Pino Llanos.—Bilbao.



# ESE VIAJE SOÑADO...

por María de los Angeles Pascual

**B**JEN viento, señora!  
Vas a hacer un viaje largo y con horizonte abierto. Un viaje más allá de donde Mallorca sonrío, de donde Italia canta... Dejarás atrás Grecia con sus piedras y su historia y Estambul con su regusto asiático, y navegarás, aguas adentro del mar Negro, en busca del Danubio...

La noticia te ha sorprendido. Y no sé qué pesaba más en ti: si la emoción de tener al alcance de la mano algo que nunca te atreviste ni a soñar, o el temor a lo desconocido de otras gentes y otras lenguas. Pero el alma se me alegra al contemplar cómo te ríe la cara y qué jovialmente suena el timbre de tu voz.

Vas de viaje... Emprendes no un crucero al mar Negro, sino el camino de la ilusión y del deseo sin palabras. Has prendido a la cola del cometa de tu vida la Osa Mayor, y sobre ti se ha detenido el tiempo. Por eso tienes en los ojos la luminosidad de las estrellas.

Dices que eres vieja para embarcarte en la aventura. Los años y el trabajo te han dado madurez, pero no eres vieja, señora. Son ancianos los que tienen la piel y el corazón arrugados, torpes el paso y las ideas, la juventud atrás y la comprensión apelmazada sin un punto de filtraje. Pero tú tienes la sangre galopante, ágil la mente y el alma abierta a cuanto te llega de fuera. ¿Qué puede importar que tu andar no sea tan ligero como antaño y que tu cabello blanquee, si eres capaz de saborear con deleite

cuanto te pongan al alcance de la vista y de irte a descubrir el mundo por vocación de aprender más? Nunca es tarde si la dicha es buena. ¡Quién llegara a tu edad como tú, dominando los achaques y las flaquezas del cuerpo por el puro deseo de vivir, y con esa capacidad de ensueños y disfrute en un espíritu cansado del batallar continuo! Tienes mi admiración y mi contento, porque este viaje te ha llovido del cielo justamente en el octubre de tu existencia, cuando aún te inunda un tenue y brillante calor, cuando el día aún te brinda horas de claridad para gozarlas...

Dime: ¿qué hubieras hecho si este viaje te hubiera llegado veinte años antes?

¿No lo sabes? Pues yo sí. Lo hubieses dejado pasar. No hubieras tenido valor suficiente para confiar a manos ajenas tus hijos aún pequeños y tu sed de ver tierras no hubiese podido en ti más que ese impulso que siempre has tenido de crear un futuro para ellos. Frente a ese gasto extraordinario habría tenido más fuerte que tu vehemente deseo de emprender el viaje, tu previsora consideración de madre de familia sin muchos medios económicos. Tu alegría de hoy hubiese sido una tristeza larga y sin forma. Hubieses renunciado con la gallardía que te caracteriza; pero nada hubiera endulzado el amargor del sacrificio.

Hoy, en cambio, vas como rejuvenecida en esos veinte años, porque llevas libertad en la acción y el alma ligera con el deber cumplido.

Este alto en tus quehaceres diarios no te ha llegado como premio, que el desvelo, el trabajo y el amor que entregaste a los tuyos merecen un imperio de atenciones y ternura, no ninguna recompensa material. Lo veo, como si la vida misma quisiera restablecer su equilibrio satisfaciendo de alguna forma tu eterna inquietud de acercamiento a todo lo creado. A tu impulso instintivo ha respondido, al fin, con una oportunidad.

Tu viaje, este viaje, te lleva más allá de las aguas mediterráneas y de las tierras de los Balcanes.

Es un viaje al interior de ti misma y está descubriendo en ti una nueva y encantadora personalidad.

Porque, sin darle importancia, has tenido fortaleza y tesón de pionero. Tus años jóvenes y tu vida toda estuvieron dedicados a un proceso creador y constructor. No hubo trabajo que estimaras demasiado duro para tus brazos, ni ningún problema te pareció tan chico que no mereciera tu cuidado. Entre tanta acción no tuviste tiempo para contemplar desde lo alto lo que era tuyo. Pero hoy se ha descubierto el telón para mostrarte un mundo distinto en contraste con tu propia obra.

Por primera vez en tu vida has pensado en telas y tacones, en tintes para el cabello y en zarcillos para las orejas. Has medido el tiempo por horas de descanso y las distancias por lugares que visitar. Has colocado en primer término los prismáticos, la cámara fotográfica y el cuaderno de notas. Te has lanzado a vivir el viaje con la misma intensidad que tu atrabajada existencia.

No eres vieja, señora. La ilusión y la capacidad de disfrute que respiras y emanar tiene veinte años, una trenza negra y apretada y una piel tersa, y a pesar de tu edad real, tu entusiasmo es perfectamente natural y tu actitud la justa en quien sabe cómo ha de conducirse en todo momento. El sentido de la proporción es innato y no se improvisa, y a ti te sobran discreción, prudencia y talento para conducirse en un viaje de placer con la misma tranquila dignidad que ha presidido todos tus actos. A tu trabajo le sobran las bambalinas y candilejas; pero en escena, el decorado es esencial.

Tu buen entendimiento, tu predisposición para aprender, tu dinamismo y tu capacidad para vivir cuanto te llega, es el mejor equipaje para este viaje. Y tú lo pusiste en la valija aun antes de saber que ibas a emprenderlo.

Buena navegación, señora. Que la realidad colme toda la ilusión que has puesto en él, y lleva bien abiertos los ojos que, a tu regreso, te esperan unos brazos amantes y unos oídos ansiosos de tu relato.

Buen viento te lleve y mejor viento te traiga, que aunque te digan adiós con la sonrisa en los labios y la alegría en el alma, en la casa quedará el hueco de tu presencia y los que te ven marchar esperan tu regreso aun antes de producirse tu partida. Porque, señora, tu hogar necesita esa ilusión y esa vitalidad que te desbordan, y, para estar alegres en él, los tuyos necesitan contemplar la Osa Mayor prendida a la cola de tu cometa.



# mujer 1968...



# ¿mujer 2000?

“UN niño de catorce meses salva a otro de morir ahogado...”  
«Anciana muerta al caer de un quinto piso...» «Gibraltar  
frente al referéndum...» «¿Es la mujer española menos  
cultura que la extranjera?...» «Wilson se querrela contra un  
grupo musical...»

La Prensa diaria, las revistas, la televisión, los noticieros cinematográficos, la radio... esos trovadores del tiempo moderno vuelcan sobre nosotros todas las sorprendentes actitudes de las gentes sobre la Tierra.

Pero en este comienzo de otoño, que se presiente ya, la mayor sorpresa nos la dan las portadas multicolores que anuncian la moda de la nueva temporada.

Sí, a impulsos de la curiosidad, abrimos las páginas, la sorpresa se acrecienta. He aquí a la nueva mujer del próximo 68. Reminiscente, viajera, confortable. Dubitativa entre la maxi y la minifalda.

Como si toda una fortaleza de prejuicios se hubiera venido abajo, formas, tejidos, colores, complementos —que van de la cabeza a los pies—; pieles, peinados, incluso actitudes, se liberan de una línea obligada, saltan en miles de ángulos, de círculos de esferas; crean una nueva geometría viviente. Y sorprenden, sorprenden, hasta casi hacer daño exigiendo un esfuerzo de adaptación al que no muchas mujeres y, desde luego, muy pocos hombres están dispuestos a someterse.

Importa señalar las cabezas cubiertas; importa señalar las piernas enfundadas; importa señalar la enorme transición entre la ropa diaria, de trabajo o de visita y la ropa de gala, de espectáculo y cóctel.

¿Qué edad? ¿Qué rostro? ¿Qué cultura?...

¿Qué formas? ¿Qué tamaño? ¿Qué movimiento?...

¿Qué «manera de ser» se adaptará a esta «manera de estar» propuesta por los grandes de la moda mundial?

No sabemos. Pero pongámonos ante las páginas multicolores de las revistas especializadas y hagamos una meditación, más o menos frívola, según nuestra natural actitud vital. Algo es indudable: veremos un magnífico espectáculo.

B. A.





## la comunicación y proceso de datos en la gestión de la empresa

La moderna técnica de gestión, precisa formulación de juicios y toma de decisiones basadas en la información que proporcionan los datos disponibles. Numerosas veces, las fuentes dispersas y alejadas del Centro de proceso de datos, dificultan la utilización de la información a pesar de la existencia de los Ordenadores. Los Sistemas de Teleproceso IBM, acortan al máximo el ciclo

TELEPROCESO  
**IBM**

de proceso de datos empleando los medios actuales de Telecomunicación, pudiendo utilizarse por los diversos departamentos de una misma Empresa aunque se encuentren geográficamente dispersos. Los Sistemas de Teleproceso IBM, aportan una solución satisfactoria a las necesidades de la gestión moderna de acuerdo con la evolución de la Empresa.



# S. A. VERS

Casa central: Príncipe, 27 - MADRID (12)

Talleres en:

**MALAGA y VILLAVERDE BAJO**

Material móvil ferroviario

Puentes grúa

Construcciones metálicas y mecánicas

Fundición de acero, hierro y aleaciones especiales

Fabricación de hornos eléctricos de inducción  
a baja frecuencia

Reparación de motores Diesel

Direcciones:

Telegráfica: VERS - Postal: Apartado 902

Telefónica: 221 47 18



*Sociedad de Fabricación  
Carbones Eléctricos S.A.  
SOFACEL*

*Riera de la Salud, 5 - Telef. 235*

*San Feliu de Llobregat (Barcelona)*

*con licencia y representación de*

*Sté Le Carbone Lorraine*

*Escobillas para máquinas  
eléctricas.*

*Carbones para toda clase  
de aplicaciones*

- *en la industria mecánica*
- *en la industria eléctrica*
- *en la industria química*

*Para cualquier problema de  
escobillas o carbones consúltenos.*

*Estamos a su disposición.*

## otros países - otros países

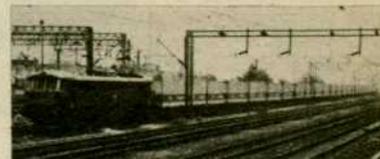
### ■ Alemania

*Los servicios ferroviarios durante la última FERIA Técnica de Hannover.*

A medida que se han ido congestionando las autopistas y carreteras por las que se dirigen los visitantes a la FERIA Técnica de Hannover, y como a pesar de todas las ampliaciones ejecutadas aumentan las dificultades para aparcar los coches, el tráfico ferroviario ha sufrido un aumento considerable. El año pasado ya hubo que ampliar la estación especial en los terrenos de la FERIA a 10 vías, previsión acertada, pues en el presente el número de viajeros que llegaron a ella ha aumentado en un 28 por 100. Cada uno de los días que duró la FERIA llegaban a su estación once trenes, cinco de ellos expresos, cuatro rápidos especiales y dos trenes de viajes colectivos. También circuló con el mismo éxito que antes un tren especial de coches-cama con coche-restaurante, desde Suiza, tren que sirve al mismo tiempo de alojamiento de los viajeros llegados con él a Hannover. Además se pusieron en circulación coches-cama directos procedentes de varios países y utilizados de igual modo. Los servicios sanitarios de todos estos coches-cama se conectan durante su estancia a la canalización urbana.

pensación del tiro del cable. La longitud máxima de catenaria que puede tensarse con este nuevo aparato es de unos 1.100 m.

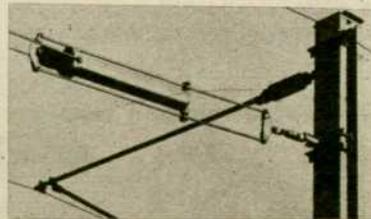
*Servicio de containers en Inglaterra.*



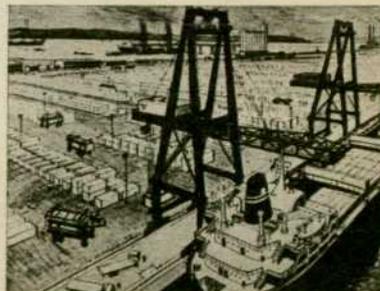
LOS ferrocarriles británicos han establecido hace algún tiempo servicios extrarrápidos para el transporte de mercancías en containers en relaciones y horarios fijos entre los principales centros industriales, ciudades y puertos. Estos trenes, que circulan a la velocidad de los expresos, constan de vagones plataforma permanentemente acoplados. Entre Londres y Manchester-Liverpool, por ejemplo, se transportan en este servicio llamado "ferrocarril-carretera" 1.000 containers semanales en seis trenes diarios. Se proyecta ampliar estos servicios hasta 1969 a 100 relaciones diarias, con 40 estaciones terminales de transbordo. En cuanto a instalaciones de transbordo en los puertos marítimos, se construye actualmente en el de Tilbury, dependiente de la Junta de Obras del Puerto de Londres, una gran instalación con grúas especiales para pasar los containers directamente del vagón o camión al buque.

### ■ Inglaterra

*Nuevo modelo de tensores para catenarias.*



EN la línea recién electrificada al sur del estuario del río Clyde, en Escocia, se ha ensayado con éxito un nuevo modelo de tensores para catenarias. Consta de un cilindro que se instala entre el terminal del cable y el poste sustentador. Dentro del cilindro hay un pistón sobre el que obra gas nitrógeno comprimido de forma que la expansión de este último compense la dilatación de la catenaria cuando varía la temperatura ambiente, o sea que la presión del gas encerrado y la tensión del cable se mantienen siempre equilibrada. Entre el gas y el pistón se emplea como agente intermedio aceite con el objeto, por un lado, de evitar fugas a través del primero y, por otro, al variar el volumen de aceite se pueden obtener presiones mayores o menores del gas, según las requiera la com-



### ■ Francia

*Se vende el coche salón de la emperatriz Eugenia.*

EL coche salón que en el tren imperial de Napoleón III solía utilizar la emperatriz Eugenia, se halla a la venta. Posteriormente reformado, este mismo coche lo utilizó también el mariscal Foch a finales de la primera guerra mundial. Con motivo de la firma del armisticio se puso a disposición de la delegación alemana para sus reuniones y deliberaciones. Desde hace unos seis años se halla depositado en Calais y el actual propietario lo ofreció a los Ferrocarriles Alemanes, que declinaron adquirirlo alegando que no tenían lugar donde guardarlo.



**Escriba usted un cuento**

# El apeadero del destino

**E**L tren se detuvo a las once en punto de la noche. Hacía una fría noche del mes de enero. Sólo una mujer descendió en aquel apeadero. El tren rehizo su marcha inmediatamente. Ella lo vio partir como anonadada y sólo cuando dejó de ver sus últimas luces miró en su alrededor.

A cinco pasos distinguió una pequeña casa con un farol, cuya luz apenas si alumbraba seis metros.

El viento embanderaba su pañuelo de cuello y, constantemente, le tapaba con sus picos flameantes los ojos, las mejillas y los labios.

Un hombre, vestido de azul, y con una luz roja en la mano, apareció de entre la oscuridad, mirándola.

—Buenas noches.

—Buenas noches —contestó la mujer mientras acercaba la maleta hasta la puerta—. ¿Está muy lejos la escuela?

—¿La escuela? ¿Qué escuela? —preguntó extrañado, y apagó la señal—. Aquí no hay ninguna escuela. Debe haberse equivocado..., señorita.

Indolentemente, la muchacha se sentó sobre su maleta.

—Pase, pase usted. Hace mucho frío.

Obedeció. Una vez dentro, sentóse en el único asiento del cuarto y apoyó los brazos en la negra carpeta que había sobre la mesa. Inclino la cabeza abatida.

—¿Qué le pasa?

Le sonó bondadosa la voz de aquel hombre.

—Estoy..., estoy desconcertada.

El se sonrió en un afán humanísimo de animarla.

—Vengo a ejercer en Los Hatillos. Creí que ésta era la estación donde debía bajarme del tren... Me dijeron que la escuela, el pueblo, quedaba muy cerca.

—Aquí no hay ningún pueblo. Esto es un apeadero para servir el correo de estos pagos. Además de esta oficina, solamente hay una venta y la garita de unos guardas, ahí al lado, en la dehesa. Todo lo demás son ranchos y chozas de «mayetos» esparcidos por los campos. Aquí hubo en tiempos una fábrica, una azucarera; quedan sus ruinas. Desde entonces existe esta estación. Para ir a Los Hatillos debió apearse a dos horas de marcha, más adelante.

—Estuve tonta. Debí preguntar. Venía leyendo, sola en el vagón, y creí...

—Eso le pasa a cualquiera. Y sobre todo por la noche.

Ella se levantó y dijo:

—Bien... Ya no tiene remedio. ¿A qué hora pasa el próximo tren?

—Mañana, a las diez.

—¿Hasta entonces?

—Hasta esa hora los que van o vienen son mercancías. Ni siquiera paran aquí.

La joven suspiró. El empleado encendió un cigarro y aspiró el humo profundamente.

—Bueno, en esa venta que dice hay aquí cerca, ¿se podrá pasar la noche?

—Está cerrada. En invierno cierran temprano. Los dueños son unos viejos medrosos. No le abrirán. Ni aunque yo la lleve. Pero no se preocupe, puede

dormir aquí. En el catre. No es muy cómodo, ni está muy limpio, pero... Hasta aquel momento, la muchacha no miró detenidamente al hombre que tenía delante. Era joven, ¿treinta años?, delgado y moreno, con los ojos chicos, vivos, y las facciones duras.

—Gracias, muchas gracias, pero pasaré el resto de la noche en la sala de espera.

—No hay. Bueno, hay un banco en la puerta, al lado del farol.—Es lo que hay. En realidad aquí..., aquí no hace falta, se despachan de cinco a seis billetes al mes; cuando se despachan, claro.

—Bueno, pues en el banco.

El ferroviario dio una vuelta un tanto nervioso por el cuarto, mientras decía:

—Perdone, pero no puedo consentirlo. Usted se queda aquí dentro y yo me iré fuera. El catre es ése —señaló hacia el rincón y salió apresuradamente.

Ella se decidió rauda a seguirle.

—Oiga, señor, oiga.

Solamente halló a la noche, al frío, al viento moviendo las matas y los árboles.

—¡Oiga, señor, oiga!

Esperó casi una hora bajo el dintel de la puerta; encogida, tiritando bajo su abrigo reversible, mientras se llamaba estúpida, idiota, inconsecuente... Por fin, cansada, triste, casi llorosa, cerró la puerta, echó el pestillo, se cercioró de que la ventana estaba segura y se recostó en el catre. Estuvo varias horas mirando con los ojos muy abiertos el encendido candil, pero la venció el sueño. Despertó sobresaltada. Llamaban a la puerta. Por las rendijas entraba el sol. El reloj de la fachada marcaba ya la mañana.

—Buenos días.

—Buenos días.

—¿Qué tal pasó la noche?

—Muy bien. Fue muy amable. ¿Dónde durmió usted?

—Detrás hay un montón de paja. Pero mi obligación es no dormir, sino estar al tanto del paso de los trenes.

—Pero el frío... Es usted un buen hombre.

—Soy, bueno, deseo ser un buen funcionario. Si no había sala de espera, tenía que improvisarla. Ahora —continuó acercándose a la máquina de billetes y haciéndola funcionar— le despacharé un billete para Los Hatillos; son veintidós treinta y cinco.

Recibió el dinero y lo guardó en una caja, después de hacer unas anotaciones. Levantó la vista hasta ella y le habló:

—Mi relevo llegará en el tren... Yo también voy a Los Hatillos. Vivo allí. Me eduqué en la escuela municipal; con la vieja maestra que ahora se jubila, ¿comprende?

.....

Desde entonces y durante toda la vida, ella no hizo más que decir:

—Fue un milagro.

Y él:

—¡La casualidad!

Manuel RIOS RUIZ



## Carbonilla escribe

Mis queridos amigos:

**M**UCHOS niños me piden juegos para divertirse durante «las largas y aburridas tardes de invierno». Pero por falta de espacio no es posible dedicarles una página entera, así que he pensado una cosa: vosotros mismos lo vais a dibujar, aprovechando vuestros estudios.

Los que están dando clase de Geografía deben hacer mapas; pues bien, este juego, el «Euro-Tour», está basado en el mapa de Europa. Hay que copiar, ampliándolo lo más posible, el mapa político de Europa que figura en vuestro Atlas. Iréis coloreando, en distintos tonos, las diversas naciones, señalando las fronteras, indicando con líneas sinuosas los ríos y dando un color más oscuro a las montañas; en el mapa no se escribirá ningún nombre, será un mapa mudo.

Una vez terminado, se trazará una línea continua, bien destacada, que partiendo de *Madrid* irá recorriendo el mayor número posible de ciudades, sin dejar ninguna capital. Recorrerá primero las naciones del Sur, luego subirá hacia Rusia, cruzará los países nórdicos y volverá a España, pasando antes por Portugal. Se marcarán con puntos las ciudades, y las capitales, con círculos. Donde la línea cruce una frontera o una montaña, se pondrá una cruz, y un aspa cuando cruce un río. Sobre los mares se dibujarán aspás, separadas entre sí por un centímetro de longitud.

Para poder jugar se necesita un dado y tantos banderines como ju-

gadores. Los banderines se harán con trocitos de papel donde estén escritas las siglas de la matrícula europea que corresponda a cada jugador. Como habrá siempre menos jugadores que países, cada uno de ellos será el representante de un grupo de naciones, asociadas por su puesto en Europa o por sus afinidades políticas. En recuadro aparte figuran las siglas correspondientes a las matrículas.

Al empezar, se lanzará el dado para ver quién sale. El jugador que recorra su país o países amigos duplicará los tantos de su tirada; si cruza una frontera, un mar, un río o una montaña, contará la mitad de sus puntos. Si viaja por naciones enemigas, se restará dos puntos. Si no está atento a lo que tiene que hacer, se quedará una vez sin jugar; si vuelve a reincidir, empezará de nuevo. Como los banderines, que están en alfileres, no pueden clavarse en un mismo punto, si a un jugador le toca colocarse en un punto ya ocupado, hará retroceder a su puesto al anterior. El que llegue antes a la meta, *Madrid*, será el ganador.

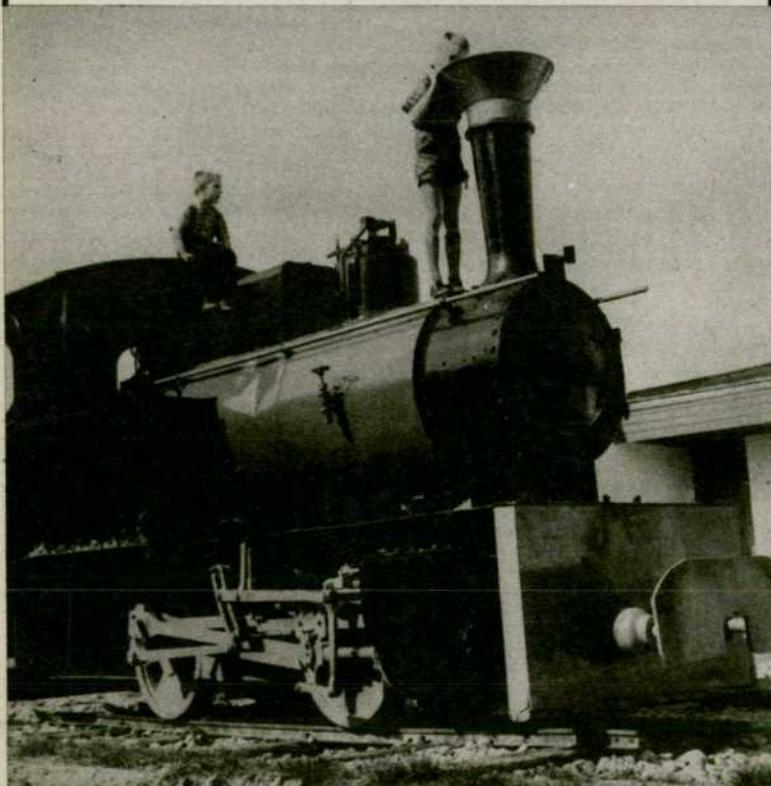
Espero que os guste y que lo interpretéis, mejorándolo.

Estas son las matrículas europeas:

A	Austria	H	Hungría
AL	Albania	I	Italia
AND	Andorra	L	Luxemburgo
B	Bélgica	MC	Mónaco
BG	Bulgaria	N	Noruega
CH	Suiza	NL	Holanda
CS	Checoslovaquia	P	Portugal
E	ESPAÑA	PL	Polonia
EIR	Irlanda	RM	Rumanía
F	Francia	RSM	San Marino
FL	Liechtenstein	S	Suecia
GBS	Malta	SA	Sarre
GBZ	Gibraltar	SF	Finlandia
GB	Gran Bretaña e Irlanda	SU	Rusia
	Norte	TR	Turquía
GR	Grecia	V	Vaticano
		YU	Yugoslavia

Vuestra amiga, Carbonilla.

## PARA JUGAR AL TREN



La ciudad de Munich ha adquirido doce viejas máquinas de vapor a 140 marcos cada una. Las sitúa en los jardines de la ciudad para diversión de los chicos.

(Foto: KEYSTONE-NEMES.)

### BUZON DE CORRESPONDENCIA

Isabelita Cruz Manzano, calle Presentación, 5, JODAR (Jaén), con chicos y chicas de doce a catorce años.

\*\*\*

Jesús Carmelo Sánchez Ripollés, calle Millán Astray, 17, 5.º d. ZARAGOZA, con chicos y chicas de trece a quince años.

### MECANICO DE TRACCION DIESEL ELECTRICISTA DE TRACCION DIESEL-ELECTRICA JEFE DE TALLER DE TRACCION DIESEL Y DIESEL ELECTRICO

Tres cursos por correspondencia destinados a la mejora de los agentes ferroviarios, con la garantía de CEAC, el Centro de Formación Profesional y Técnica por correo más importante de Europa.

#### GRATIS Y SIN COMPROMISO

Infórmese antes de inscribirse, recortando este anuncio, que debe remitir a CEAC (Aragón, 472. Departamento R-42. BARCELONA-13).

Don ... ..

Domicilio ... .. Población ... ..

Distrito Postal ... .. Provincia ... ..

# HIDROELECTRICA ESPAÑOLA, S. A.

Capital Social: 9.634.531.500 pesetas

AL SERVICIO DEL DESARROLLO ESPAÑOL

Abonados servidos: 1.699.487

KW-h distribuidos: 5.781 millones KW-h.



Vista de la Térmica de Escobrerías. - Potencia actual: 589.000 KW

## POTENCIA DE ALTERNADORES

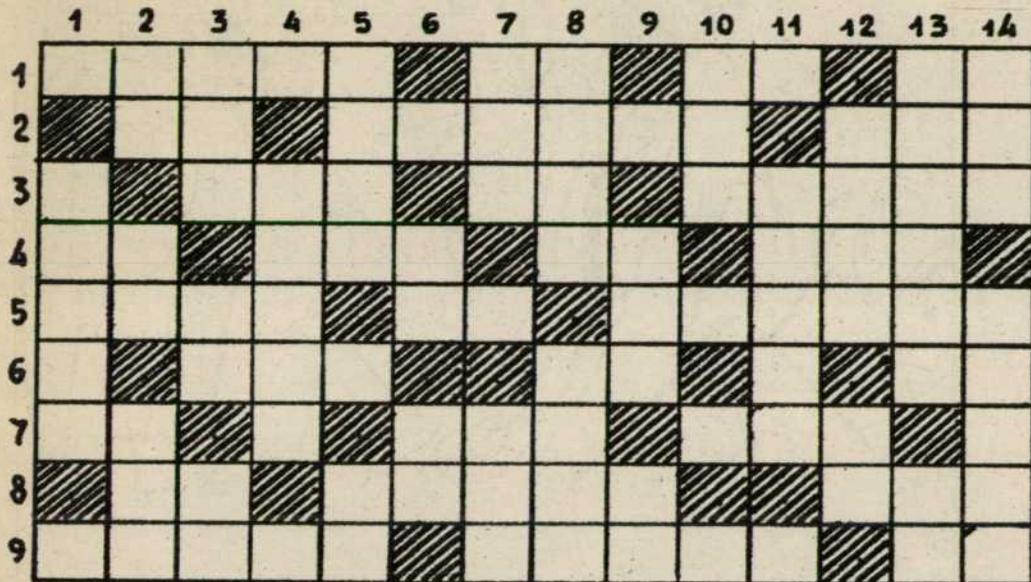
En explotación . . . . .	1.402.090 KW
En construcción y montaje . . . .	1.837.500 »
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>3.239.590 KW</b>



# CON permisos del reloj

## Concurso de pasatiempos, de Zarco

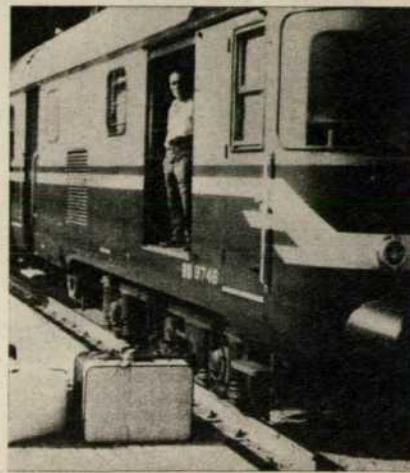
### CRUCIGRAMA SILABICO NUM. 7 (3 puntos)



**HORIZONTALES.**—1: Al revés, se pusieron pálidos. Resina traslúcida encarnada. La parte más alta de un monte. Planta de flores color blanco azulado.—2: Disfruten de júbilo y alegría. Fam., muy reglamentario. Demasiado seco.—3: Prefijo negativo. Al revés, obre con cemento. Al revés, baile andaluz. La escribiré.—4: Fonéticamente, hilera. Argumento formado de dos proposiciones contradictorias que conducen a la misma conclusión. Hombre próximo a casarse. Bebida medicinal que se hace cociendo hierbas. — 5: Golpe de las velas contra los palos del navio. Desagua. Silaba repetida en las seis casillas.—6: Entrega. Estación férrea. Al revés, estaré. Silaba. Estación férrea.—7: Preposición. Matricula de coche española. Al revés, pieza detrás de un altar. Chocarreros, juglares. Medida china de superficie.—8: Estación férrea. Lo hallaré. Antilope del tamaño de una cabra, que da prodigiosos saltos.—9: Que interesa. Perteneciente o semejante al cadáver. Mezcla de tierra y agua.

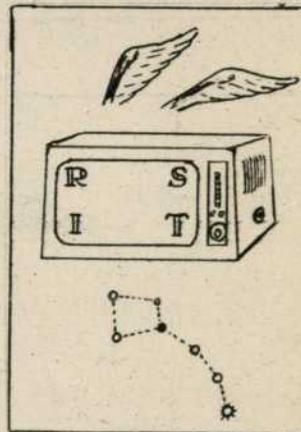
**VERTICALES.**—1: Licor alcohólico. No iguales. Preposición inseparable.—2: Parte inicial del intestino grueso. Lo hace el perro. Contienda, altercación.—3: Honesto, justo, digno. Al revés, mano torcida o contrahecha. Al revés, ora.—4: Símbolo del litio. Primera silaba. En inglés, hombres. Segunda silaba. Habla. Tercera, cuarta y quinta silabas. Estación férrea. Apócope.—5: Se le asemeja. Voz que en algunas partes se usa para ahuyentar animales. Ser. 6: Silaba. Título de las religiosas. Angulo entrante formado por dos paredes.—7: Deploro. Símbolo del sodio. Instrumento de madera que sustituye a la campana en la Semana Santa. 8: Pipeta para catar vinos. Nombre de mujer.—9: Silaba. Se profanó. Al revés, cortina o tela que cubre algo.—10: Concertaré una entrevista. Neutro. Fantasma imaginario para asustar a los niños. Al revés, marchar.—11: Rep., familiar. Mecanógrafo. Repet., fantasma imaginario que asusta a los niños.—12: Vuélvelo a tasar. Cualquier pieza triangular unida a otra. — 13: Al revés, se lo marcaré con jalones. Acémila.—14: La palpó. Fijado o encerrado en determinados límites.

### FOTOGRAFIA NUM. 7 (2 puntos)



En esta fotografía existe un error. Señálelo y sumará dos puntos.

### JEROGLIFICO NUM. 7 (1 punto)



¿Quién vino a verle?

#### SOLUCION AL CRUCIGRAMA SILABICO NUMERO 6

**HORIZONTALES.**—1: A-zo-ta-ria-le, des-Ver, Man-ta, Des-dén.—2: Tal-co. Es-tu-pen-da-men-te. Dá-ba-me.—3: Ma, nes-mo-Li. Sa-de. Ca-be-cea-ra-la.—4: Ta-te. no-re-Mo. Ro-mo. Bo-ra-to.—5: Por-dio-se-ro. Zo-te. A-ga-rró-ta-me-lo. 6: Que. No-to-rio. Da-ré. Te. Lo-ca.—7: Ra-la. Res. Ten-de-ra. Me-o-lló. Li.—8: Dé-le. Puen-te-ce-su-res. Re-mo-za.—9: Por-tu-ga-le-te. De-cen-vi-ra-to. Do-ble.

**VERTICALES.**—1: A. Ma-ta-por-que-ra. Por.—2: Zo-tal. Te-dio. la-de-Tu.—3: Ta-co-nes. Se-no. Le-ga.—4: Ría. Mo-no-ro-to-res. Le.—5: le-es-li-Re. Río. Puen-te.—6: Tú. Mo-zo. Ten-te.—7: Des-pen-sa. Te. De-Ce-De.—8: Ver-da-de-ro. da-ra-su-Cen.—9: Men. Mo-a-ré. res-Vi.—10: Man-te-ca. Ga. Me. Ra.—11: Ta. Be-bo-rró-te-o. To.—12: da-cea-ra-Ta. Llo-re.—13: Des-ba-rá-ta-me-lo. Mo-do.—14: Dén-me-la. Lo-ca-li-za-ble.

#### SOLUCION AL JEROGLIFICO NUMERO 6

No embolsó nada.

#### SOLUCION A LA FOTOGRAFIA NUMERO 6

El mes de junio sólo tiene treinta días.

#### EXPLICACION Y BASES

Continúa nuestro Concurso de Pasatiempos, en el que pueden participar todos los lectores y suscriptores.

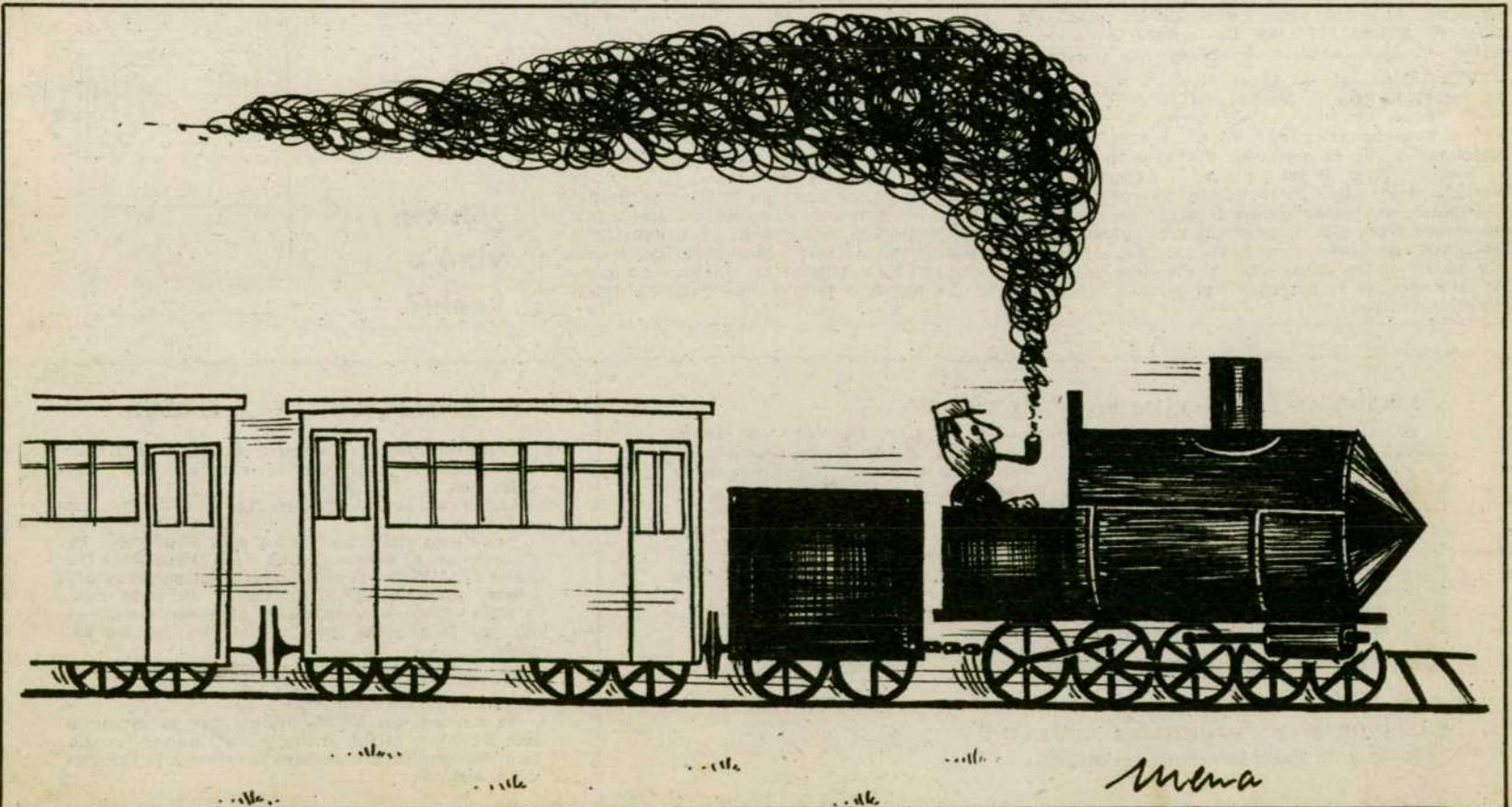
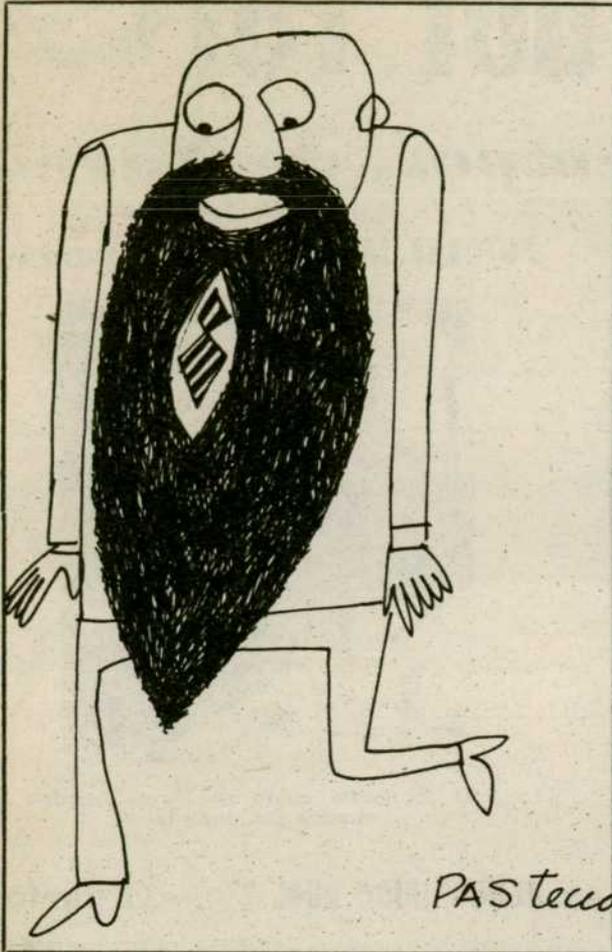
Las bases por las que se rige el concurso son éstas:

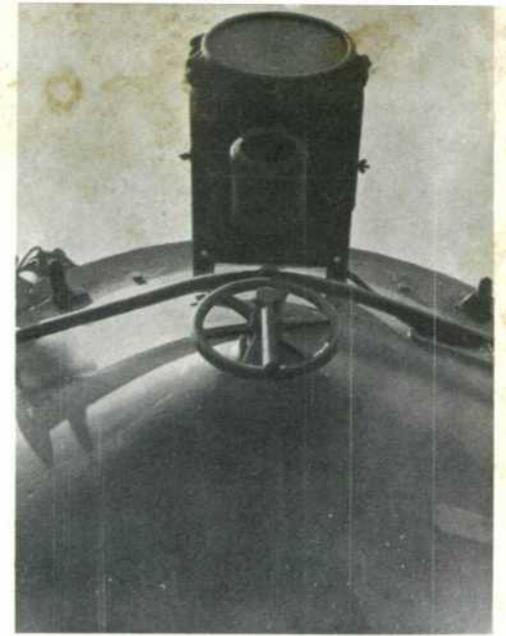
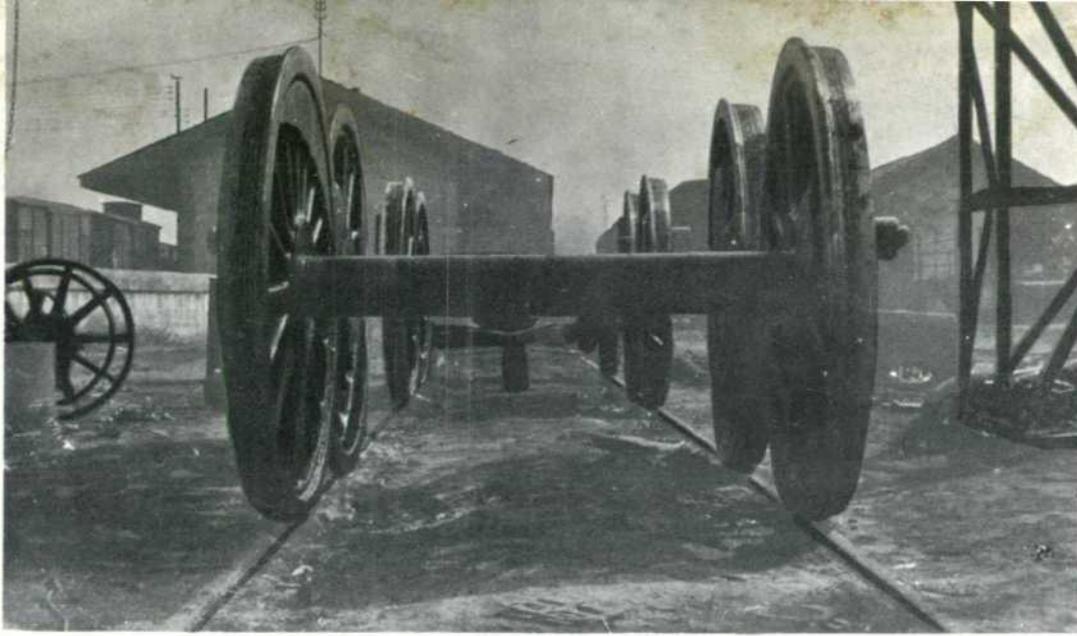
Remitirán sus soluciones a esta Redacción, indicando en el sobre: «PARA EL CONCURSO DE PASATIEMPOS», debiendo estar en nuestras oficinas, como máximo, el día 15 de cada mes. A cada envío se acompañará el cupón constituido por la esquina inferior derecha de esta página.

En la solución del crucigrama sólo es preciso enviar las Horizontales, sin que sea necesario enviar la plantilla recortada.

Se concederán TRES puntos por el crucigrama, DOS por la fotografía y UNO por el Jeroglífico. Mensualmente se dará a conocer la marcha del concurso.

CUPON NUM. 7  
Concurso de  
Pasatiempos de  
LA LIBRE

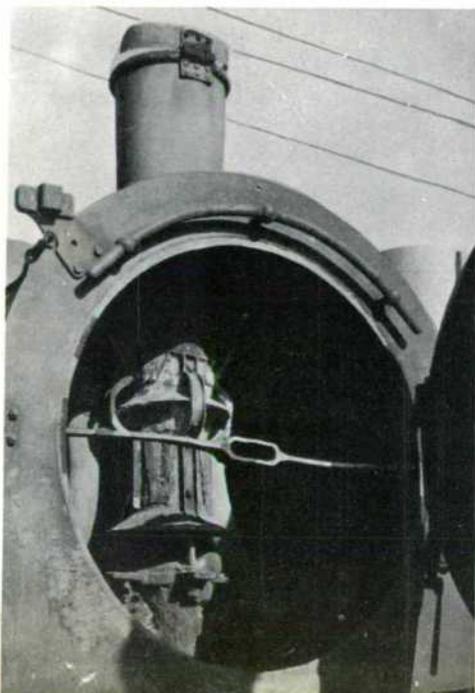
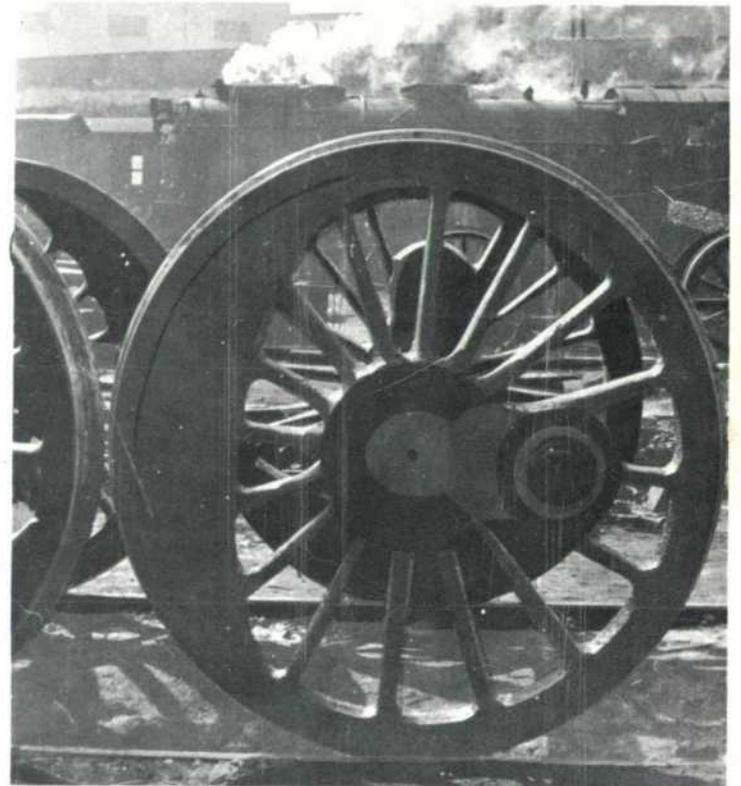




# La rueda y el romanticismo

**A** HORA que el arte busca nuevas formas de expresión encontramos en esta sucesión de ruedas y piezas de locomotoras una especie de confirmación a aquella célebre paradoja de Oscar Wilde de que la naturaleza imita al arte. Estos hierros, perdida su función utilitaria, dibujan una serie de gestos que bien podrían ser considerados como expresiones de una época. Incluso en sus formas redondas, llenas, casi sin rectas, conservan el sabor del siglo romántico del que fueron protagonistas. Pero, en un sentido absoluto, podrían definir también la historia del progreso, ya que, según parece, nos encontramos en el umbral de una nueva era. El símbolo que hasta ahora lo definía —la rueda— está en trance de ser superado. Y es posible que en el futuro la época de la rueda englobe todo el romanticismo de la Historia.

(Reportaje Sanz.)

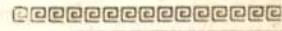


**VIA  
LIBRE**

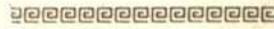
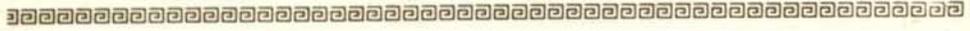




# POR TODA LA RED



NUMERO 46  
OCTUBRE 1967



## Espíritu de servicio

# Su atención evitó una desgracia

LA vigilancia y el cuidado deben ser los principios esenciales y permanentes para la ejecución de cualquier cometido, ya que si es importante para un mejor desarrollo del trabajo, lo es en mayor grado cuando la función lleva implícita la seguridad de las personas.

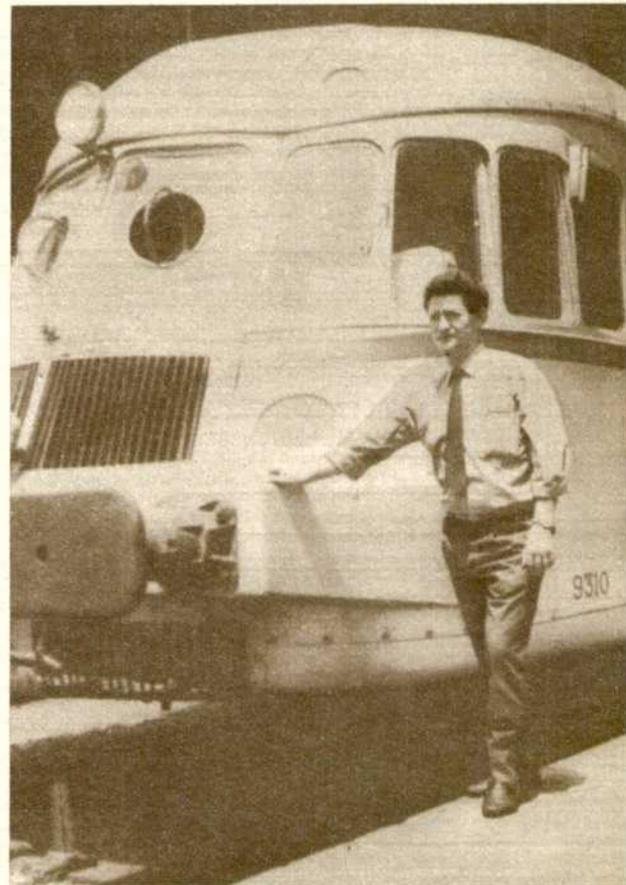
Don José Gómez Villodre, maquinista de automotor en el depósito T. D. de Valencia-Término, conduciendo el tren ferrobús número 5.589, evitó recientemente con su pericia y extremada atención fuese arrollado un niño de corta edad en un paso a nivel existente a la salida de la estación de Succa, hecho que ha premiado la RENFE.

Hemos hablado con el señor Gómez Villodre cuando iba a salir de servicio pilotando un automotor; nos ha referido, con sencillez, lo sucedido en dicha estación, manifestándonos que, en iguales circunstancias, cualquier compañero pudo hacer lo mismo. Está convencido de la necesidad absoluta de prestar la máxima atención a las señales y a cualquier eventualidad que pueda

presentarse durante la marcha, habida cuenta de la importancia de este servicio y de la responsabilidad que posa sobre el personal de conducción. Procura cumplir con su obligación lo mejor posible, y en 1964 le fue concedido por la RENFE un premio en metálico, con motivo del cuidado y esmero en la preparación, conservación y limpieza del material a él confiado.

Don José Gómez nació en Almansa, año 1929; ingresó en la RENFE en 1949, como ajustador-montador en la reserva de Almansa. Fue nombrado fogonero en 1958 y maquinista de automotor en 1967, en su actual residencia de Valencia-Término. Es casado y no tiene hijos. Sus aficiones son el trabajo, la lectura y el fútbol.

Con estas últimas palabras finalizó nuestra entrevista con don José Gómez Villodre, hombre atento y sencillo, al que felicitamos cordialmente desde estas columnas por los premios recibidos en pago merecido a su probado y repetido espíritu de servicio. (Corresponsal: Juan Hernando Herrera.)



# Dedicado de lleno al ferrocarril



Don Arsenio Bajo con un grupo de alumnos del Colegio de Huérfanos de Avila.

DON Arsenio Bajo Civera, inspector principal en el Departamento de Movimiento, ha recibido un premio de la Dirección General por los trabajos realizados con motivo de distintos transportes de viajeros, cuya organización mereció la felicitación de la Dirección General de Ferrocarriles. Nació el señor Bajo Civera en Miranda de Ebro; cuenta cincuenta y ocho años de edad y casi cuarenta de servicio, pues ingresó como meritorio en la antigua Compañía del Norte, en 1926. Su padre era jefe de estación en Manresa. Fueron cuatro hermanos, todos ferroviarios.

El señor Bajo ascendió a las sucesivas categorías de factor fijo, factor de circulación y jefe de estación. Pero posteriormente, por concurso-oposición, pasó a ser empleado en 1942. En la escala administrativa ha ocupado los cargos de empleado principal, jefe de sección, jefe de oficina y, por último, la actual de inspector principal, desde 1961.

Dedicado de lleno al ferrocarril desde que ingresó, su única actividad complementaria es trabajar, los pocos ratos libres que le deja su servicio, de manera altruista en el Colegio de Huérfanos Ferroviarios, donde ocupa un puesto en el Consejo de Administración.

En la División de Circulación, donde presta sus servicios, su trabajo consiste en la organización de los trenes de viajeros, modificación de composiciones, creación de trenes especiales y el estudio y planificación de todos los asuntos relacionados con dicho servicio.

Tiene dos hijas, una de ellas casada, y es aficionado a la lectura, especialmente de biografías e historia. Entre sus autores favoritos figuran: Pío Baroja, Galdós, Blasco Ibáñez y Palacio Valdés.

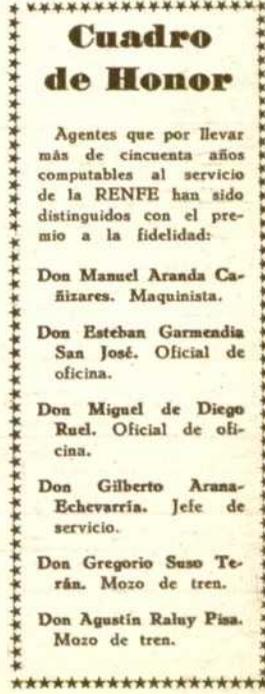
Tal vez la peculiaridad más sobresaliente del carácter del señor Bajo sea su buen humor habitual, que él considera una consecuencia lógica de su visión optimista de la vida, a la que, por nuestra cuenta, creemos que contribuye en buena parte su generosa entrega en pro de los hijos de otros compañeros menos afortunados.

F. S. (Foto: Sanz.)

## Cuadro de Honor

Agentes que por llevar más de cincuenta años computables al servicio de la RENFE han sido distinguidos con el premio a la fidelidad:

- Don Manuel Aranda Cañizares. Maquinista.
- Don Esteban Garmendia San José. Oficial de oficina.
- Don Miguel de Diego Ruel. Oficial de oficina.
- Don Gilberto Arana Echevarría. Jefe de servicio.
- Don Gregorio Suso Terán. Mozo de tren.
- Don Agustín Raluy Pisa. Mozo de tren.



# Actos meritorios

## Han sido premiados:

Con motivo del incremento del servicio de cercanías y largo recorrido durante la temporada veraniega, los siguientes agentes de la estación de Madrid-Príncipe Pío:

- Don Félix Vegas Moreno, jefe de estación.
- Don Juan Antonio Palomo Sobrino, subjefe de circulación.
- Don Carlos Mejías Galán, subjefe de circulación.
- Don Agustín Marugán Claro, subjefe de circulación.
- Don Claudio Pérez Alvarez, subjefe de circulación.
- Don Francisco Lozano Romanillos, factor de circulación.
- Don Vicente Tobarra García, factor de circulación.
- Don Avelino Avilés Gil, factor.
- Don Antonio Otero Juidíaz, factor.
- Don Eugenio Sánchez Bravo, factor.
- Don Julián González Herranz, capataz de maniobras.
- Don Ignacio Herranz de la Vía, capataz de maniobras.
- Don Pablo López Matarranz, capataz de maniobras.
- Don Mariano Téllez Nieto, capataz de maniobras.
- Don Francisco Mondéjar Galán, capataz de maniobras.
- Don Luciano García Adelino, enganchador.
- Don Florencio Herranz Herranz, enganchador.
- Don Santiago Herranz de la Vía, enganchador.
- Don Marcelino Jadraque Pascual, enganchador.
- Don Martín Martín Gil, enganchador.
- Don Félix Pérez Andradás, enganchador.
- Don Luis Yuste Rosado, enganchador.
- Don Angel Sánchez Gordo, enganchador.
- Don Fernando González Jiménez, enganchador.
- Don Alejandro Martín Carnicero, enganchador.
- Don Enrique Toledo Fuertes, enganchador.
- Don Alejandro Cuesta Martín, guardagujas.
- Don Marino González González, guardagujas.
- Don Demetrio Jiménez López, guardagujas.
- Don Alejandro Sanz Alcalde, guardagujas.
- Don Andrés Baile Carballo, mozo de agujas.
- Don Antonio Sánchez Jiménez, mozo de agujas.
- Don Segundo Ruiz Rodrigo, mozo de agujas.
- Don Dionisio Herranz Santos, mozo de agujas.
- Don Martín Gómez Gordo, mozo de agujas.
- Don Luis García Ruiz, mozo de agujas.
- Don Anselmo Alonso Lozano, mozo de agujas.
- Don Clemente de la Fuente Ruiz, mozo de agujas.
- Don Antonio Mendoza García, mozo de agujas.
- Don Eleuterio Sánchez Méndez, mozo de agujas.
- Don Santiago Carro Escudero, mozo de agujas.
- Don Luis Morales Pérez, mozo de agujas.
- Don Eugenio Navas Barrón, guardagujas.
- Don Francisco Martín Cuesta, guardagujas.

Por la eficiente colaboración en los cursillos para perfeccionamiento de agregados técnicos:

- Don Andrés Velasco Calvet, inspector principal.
- Don Adolfo Vergés Fraile, jefe de servicio.
- Don José Villarroya Portomarín, licenciado.
- Don Juan B. Blasco Aparicio, jefe de servicio.
- Don José Refollo Refollo, agregado técnico.

Por impedir el arrollamiento del fogonero en funciones de maquinista, don José Jimeno Pomar, por el tren correo 891:

- Don César Delgado Díaz, jefe de estación. Calatayud-Jalón.

Por su destacada actividad en los trabajos que le fueron encomendados:

- Doña Leocadia Rivas Porras, oficial de oficina. León.

Por haberse distinguido en la limpieza y conservación de sus locomotoras, a los siguientes agentes de los depósitos de Águilas, Albacete y Guadix:

- Don José Hoyos Villalba, maquinista.
- Don Miguel García Colmenero, fogonero.
- Don Tomás Ríos Cebrián, maquinista.
- Don Rafael Rivas Lorente, fogonero.
- Don Manuel Felipe Fernández, maquinista.
- Don Enrique Rodríguez Rivas, fogonero.
- Don Tomás Ríos Cebrián, maquinista.
- Don Rafael Rivas Lorente, fogonero.
- Don Joaquín Llorca García, maquinista.
- Don Domingo Hernández Calvo, fogonero.
- Don Manuel Machado Romero, maquinista.
- Don Nazario Fernández Medina, fogonero.
- Don Juan Santander Alvarez, maquinista.
- Don Eugenio Alarcón Márquez, fogonero.
- Don Eduardo Finch Rodríguez, maquinista.
- Don José Molina Gallego, fogonero.
- Don Francisco Rodríguez Rodríguez, maquinista.

## AGRAMON

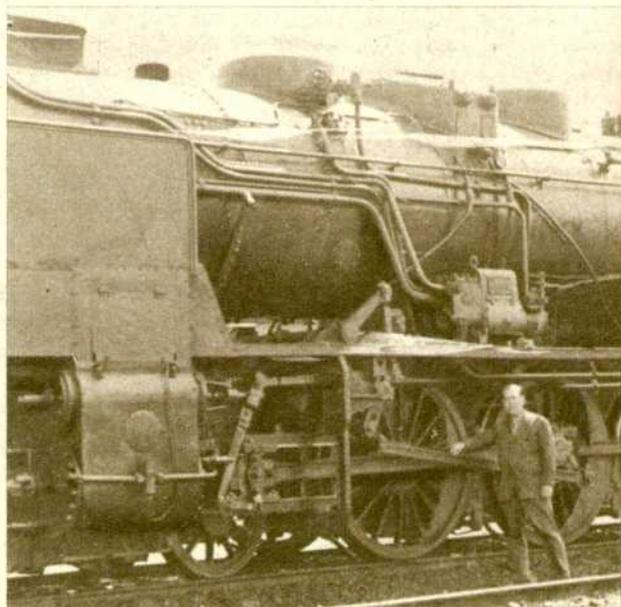


■ **INICIATIVA PREMIADA.**—Por su meritoria actuación al inventar y construir con medios propios y en los ratos libres un poyo para la colocación de calces de hierro de dotación de la estación, a fin de tenerlos juntos y en mejor estado de conservación, ha sido premiado don Francisco Sáez Mercader, jefe de estación de la localidad. Su iniciativa llamó la atención al director de la 4.ª zona y otros altos cargos que le acompañaron durante una visita, y a su propuesta ha sido otorgado el correspondiente premio. (Corresponsal, Antonio Gómez Oliver.)

## ALBACETE



■ **PUBLICAMOS la foto de don Vicente García Asín, que ha recibido el sacramento de ordenación sacerdotal por el señor obispo de la diócesis de Albacete, don Arturo Tabera.**  
*Huérfano de ferroviario en 1954, Vicente ingresó en el Colegio de Huérfanos de Madrid y, ante sus deseos y comprobada vocación, nuestro querido colegio lo trasladó al seminario de Valencia, donde cursó estudios durante un periodo de siete años, para terminarlos, con otro periodo de cinco años, en el de Albacete. Gracias a la total ayuda económica del Colegio de Huérfanos se han visto colmados los deseos de un huérfano de nuestra amada familia ferroviaria.*



■ **ESPIRITU DE SERVICIO.**—Es grato dar publicidad al premio en metálico obtenido por don Angel Monreal Escribano, maquinista del Depósito de T. V. de Albacete, que, además de la presente recompensa, se había distinguido anteriormente con motivo de temporales de nieve y por la limpieza y conservación de la locomotora a su cargo.  
 Ahora la razón del premio ha sido su celo en el servicio regentando un tren de mercancías, sin jefe de tren, compuesto de 38 unidades, con 772 toneladas. Al observar la rotura y el desprendimiento de una mangueta detuvo el tren y, este gesto, evitó otros graves desperfectos. El señor Monreal fue nombrado fijo en 1944 y desempeña el cargo de maquinista desde 1953.  
 Nuestra felicitación a otro de los muchos agentes que saben comprender la gran responsabilidad que recae sobre ellos. (Corresponsal, Antonio Gómez Oliver.)

## ALGECIRAS



■ **DON MANUEL FERNANDEZ CORONIL**, jefe de tren en esta residencia, se ha jubilado al cumplir la edad reglamentaria tras cuarenta y ocho años de servicio. Le deseamos larga permanencia en su nueva situación.



■ **EL ÚLTIMO ANDÉN DE EUROPA.**—No es una frase más o menos simbólica. Es una realidad geográfica. El andén de Algeciras-Puerto es el más meridional de Europa y el más cercano a África. Desde él se distingue la silueta de las montañas marroquíes. Miles de personas pasan por este andén hacia uno u otro continente. Hombres de todas las razas y países, turistas, trabajadores, negociantes. El puerto de Algeciras es de los primeros de España por su movimiento de viajeros. Modernos transbordadores realizan varios servicios diarios desde Ceuta y Tánger. Gran número de pasajeros transportan también sus automóviles, que llevan igualmente cómodamente en tren. Pero este andén no responde a su importancia actual. En las épocas «punta» se produce una cierta congestión por falta de espacio, lo que dificulta el desarrollo de los diferentes servicios. La culminación de los planes de nuevas instalaciones, en fase muy avanzada, resolverá el problema y el puerto de Algeciras responderá a la demanda de su importante tráfico.

■ **HA FALLECIDO** el jefe de estación don Isidro Cabello Pacheco, que desde hacía algún tiempo desempeñaba funciones de inspector. Por sus virtudes ciudadanas y dotes profesionales era muy querido y considerado. A sus deudos y amigos les expresamos nuestro más sentido pésame. (Corresponsal, F. Cerbán.)

## ALGEMESI

■ **POR EL ESMERADO** aspecto de limpieza y pulcritud que presentan todas las dependencias de la estación la Dirección General ha resuelto conceder un premio en metálico a don Pedro Vidal Marqués, jefe de estación en Algemesi. Reciba el señor Vidal nuestra enborabuena. (N. de la R.)

## ALGODOR

■ **REPARO UNA AVERÍA.** El maquinista en funciones de auxiliar de depósito don Francisco Martínez García ha sido premiado por su meritoria intervención en la reparación de la avería producida en la locomotora 241F-2216, que remolcaba tren 603 entre las estaciones de Yebes-Esquivias y Torreión de Yelasco. (N. de la R.)

## Actos meritorios

(Continuación)

Don Diego San Nicolás Asenal, fogonero.  
Don José San Nicolás Asensi, maquinista.  
Don Juan Ruiz Cabrero, fogonero.  
Don Esteban Sánchez López, maquinista.  
Don Manuel Garrido Molina, fogonero.

Por su meritoria actuación al observar una anomalía en el vagón X-38853 y una cisterna:

Don Jenaro Antolín Álvarez, jefe de tren. Gijón.

Por los trabajos efectuados para regularizar la circulación con motivo de la avería en la catenaria de la línea Delicias-Empalme a Peñuelas:

Don Luis Robledo Yuste, jefe de brigada, Madrid-Atocha.  
Don José Alonso Palero, celador de L/E., Madrid-Atocha.  
Don Antonio Morales Sosa, agente militar, Madrid-Atocha.  
Don Joaquín Gómez Sanosa, agente militar, Madrid-Atocha.  
Don Julio Triguero Sanz, ayudante de L/E., Madrid-Atocha.  
Don Alejandro Julián Marín, ayudante de L/E., Madrid-Atocha.  
Don Jesús Velasco Nieto, ayudante de L/E., Madrid-Atocha.  
Don Isidro Martín Carril, ayudante de L/E., Madrid-Atocha.  
Don José Vidal Aparicio, ayudante de L/E., Madrid-Atocha.  
Don Damián Lorente Torno, ayudante de L/E., Madrid-Atocha.  
Don Emiliano Rey Duque, ayudante de L/E., Madrid-Atocha.  
Don Manuel Olarte Rubio, ayudante de L/E., Madrid-Atocha.  
Don Carlos Sanz Casado, agente militar, Madrid-Atocha.

Por la meritoria organización y esmerada limpieza de instalaciones y dependencias del depósito de Zaragoza-Campo Sepulcro:

Don Faustino Casino Lozano, subjefe de depósito. Zaragoza-C. S.

Por su acertada actuación al observar la falta de señales de cola del tren 8.522, con motivo de una prueba de seguridad:

Don Manuel Cano Torres, factor de circulación. Vallada.  
Don Luis Cucarella Calatayud, peón de movimiento. Játiva.

Por los trabajos efectuados para dejar expedita la vía, interceptada por el desprendimiento de un muro en la línea de Madrid a Barcelona:

Don Antonio Ballabriga García, sobrestante-monitor.  
Don Pedro Clavero Yebra, capataz.  
Don Angel Bret Garín, calderero.  
Don Antonio Galicia Píera, obrero especializado.  
Don Esteban Margalef, maquinista.  
Don José Luis Dobato, fogonero.  
Don Vicente Ferrer Balaguer, jefe de estación.  
Don Roberto Gracia Miñán, jefe de estación.  
Don Teodoro Mendoza, jefe de tren.  
Don José Robled Catalán, peón de movimiento.  
Don Jerónimo Bernet Lucea, jefe de movimiento.  
Don Vicente Pitarch Bel, jefe de movimiento.  
Don Basilio Martínez Medrano, sobrestante.  
Don Antonio Aranda Barrientos, capataz.  
Don Bautista Sipiera Barberán, capataz.  
Don Francisco Prats Andréu, obrero especializado.  
Don José María Hernández Comech, obrero especializado.  
Don Francisco Comech Ráfao, obrero especializado.  
Don Mariano Poblador Ferrer, obrero especializado.  
Don Enrique Abadía Conesa, peón.  
Don Félix Cubero García, obrero especializado.  
Don Antonio Lasheras Estopañán, obrero especializado.  
Don Juan Sanz Sanz, obrero primero.

Por trabajos de la misma índole motivados por la caída de postes telegráficos a causa de fuerte temporal en la línea de Madrid a Alicante:

Don Nemesio Torres García, obrero primero. Minaya.  
Don Florencio Villanueva Victorio, obrero especializado. Minaya.  
Don José María Tebar Talavera, obrero especializado. Minaya.  
Don Andrés Cuchillo Pérez, obrero especializado. Minaya.  
Don Rafael Granero Moragón, obrero especializado. Minaya.  
Don José Sánchez García, obrero especializado. Minaya.  
Don Carlos Cantos Cebrián, obrero especializado. Minaya.  
Don Félix Fernández Blasco, obrero especializado. Minaya.  
Don Blas Fernández Portero, peón. Minaya.  
Don Fernando Fernández Tebar, peón. Minaya.  
Don Leandro Iniesta Madrigal, peón. Minaya.  
Don Clemente Muñoz Parra, peón. Minaya.

Por su actuación y elevado espíritu de servicio en el cumplimiento de los trabajos que tiene encomendados:

Don Ildefonso García Soto, jefe de maquinistas. Irún.

**ALPERA**

■ **MAS PREMIOS POR ORNATO DE ESTACIONES.**—También han sido premiados don Ramón Cantos Gual, jefe de estación; don Joaquín López Véliz, don Francisco López Véliz, don José La Encina Sáez y don Francisco Núñez López, todos ellos mozos de agujas, por la organización, limpieza y ornato con que mantienen las instalaciones y dependencias de la estación. (N. de la R.)

**ANTEQUERA**

■ **CON MOTIVO** de la primera fiesta comarcal, que el Ayuntamiento de Antequera ha creado para clausurar las ferias de mayo y agosto, algunos compañeros de esta residencia, valientemente y siempre con el propósito de que el nombre de RENFE quede en buen lugar, montaron una caseta de baile. Por su ubicación y construcción ha sido

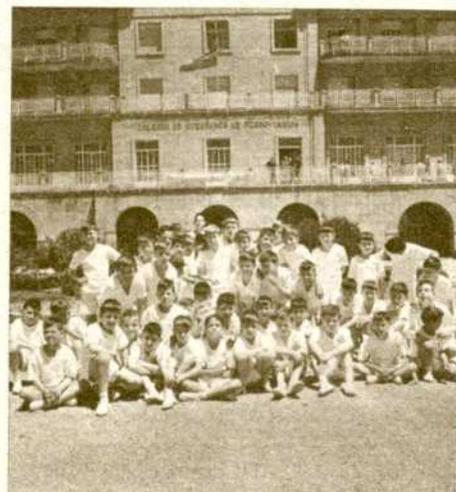
—al decir del público— la mejor instalada y de mayor aceptación durante los ocho días de festejos. La caseta fue visitada por las autoridades locales y provinciales, y felicitados los componentes de la Comisión, don Ramón González Martín, factor de Circulación, y los factores don Francisco Parejo Palomo, don Miguel Pedrosa Jiménez, don José Hernández Rodríguez y don Rafael Navajas Marruecos.

En el concurso de trajes de gitana fueron premiadas las señoritas Gloria y Mari Carmen Cruz, hijas de nuestro querido compañero don Emilio Cruz, capataz de Vía y Obras. También se procedió a la elección de Miss RENFE 1967 y damas de honor, recayendo el título en la señorita Pepita Pedrosa, hija del compañero don Antonio Pedrosa Herrera, mozo de agujas en la estación de La Peña.

Diariamente se efectuaron sorteos de regalos donados por el comercio, que se sumó desinteresadamente a los desvelos de la Comisión. Felicitamos a los compañeros componentes y les deseamos iguales o mayores éxitos para el año próximo. (Corresponsal, Alfredo Quero Arenas.)

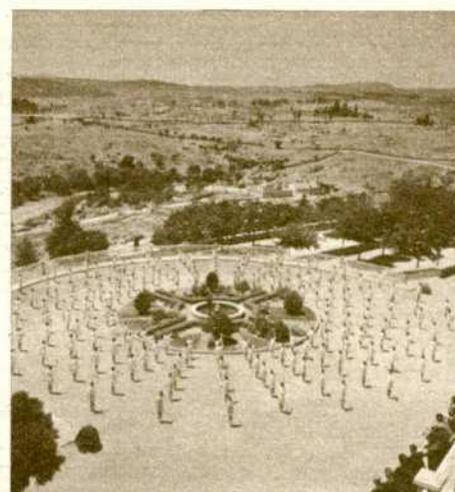
**ARROYO-MALPARTIDA**

■ **DON PEDRO SANZ OROZCO**, bachiller superior, cabo primero de la Unidad de Destinos del Regimiento de FF. CC., que presta servicio en locomotoras eléctricas en la estación de Príncipe Pío, hijo del oficial administrativo del Depósito de Material y Tracción don Cé-



■ **ASAMBLEA DE DELEGADOS.** — Durante tres días de intenso trabajo se celebró la asamblea de delegados del Colegio de Huérfanos Ferroviarios. Los actos tuvieron el marco incomparable del espléndido edificio de granito que el Colegio tiene en esta ciudad.

En nombre de sus compañeros dio la bienvenida a los delegados el alumno Angel Delicado. En el apretado programa de trabajo se efectuaron visitas a la exposición de dibujos de



los alumnos y se presenciaron exhibiciones de ejercicios gimnásticos.

Los delegados almorzaron en compañía de los niños. En la alegre fiesta infantil actuó la tuna del Colegio y jóvenes actores interpretaron diversas piezas con tanto ingenio como gracia.

Después de una misa solemne se celebró la clausura del curso y la alegre despedida de los alumnos que partían de vacaciones. (N. de la R.) (Fotos, Sanz.)

**BADALONA**



■ **FAMILIAS NUMEROSAS.** — Doña Carmen Carbajal Jiménez y don Juan Navas Montes componen un matrimonio que ha culminado con la reunión en su hogar de doce hijos, orgullo de esta digna y sacrificada pareja. Como es lógico, han tenido que lu-

char y vencer grandes obstáculos para, con el modesto sueldo de enganchador, salir adelante con los hijos que Dios les ha dado, los cuales gozan de magnífica salud.

Componen el grupo diez varones y dos hembras, en el que el mayor tiene dieciocho

años y el menor cuatro meses. Todos son alegres y están muy unidos. Sus nombres, de mayor a menor, son: Juan, Nemesio, Julián, Carmen, Encarnación, Francisco, José Antonio, Manuel, Fernando, Miguel, Agustín y Jorge, el benjamín.

El señor Navas y su esposa proceden de Cabra de Córdoba, desde donde se trasladaron a Santa Coloma de Gramanet, por haber sido destinado él, con el cargo de enganchador, a la estación de Badalona.

En esta población él mismo tuvo que construirse, en horas libres y con enorme sacrificio, la casa en la que habitan. Hoy tienen una bonita morada que les permite a todos estar juntos y la oportunidad de poder colocar a los hijos en puestos de trabajo según sus inclinaciones. Ya trabajan cuatro de ellos y otros tres alternan sus trabajos con los estudios de bachiller. Los cuatro que siguen acuden a las escuelas primarias. (Corresponsal, Antonio Egea.)



**BARCELONA**



■ **DON ESTEBAN ESCUER SAN JUAN**, jefe de estación titular de Barcelona-Vilanova, se ha jubilado por haber cumplido la edad reglamentaria, tras cuarenta y ocho años de servicio al ferrocarril. El homenaje previsto hubo de ser reducido a un sencillo, pero emotivo, acto, por haber coincidido con el fallecimiento de su hermano don Manuel (q. e. p. d.). Una comisión representativa de los distintos servicios le hizo entrega de una placa conmemorativa de su retirada del servicio activo, así como de un ramo de flores a su distinguida esposa. Deseamos a este agente ejemplar, que goza de profunda estimación entre sus superiores, subordinados y público usuario, una larga y venturosa vida en el servicio pasivo.



■ **AMABILIDAD EN EL SERVICIO.**—Para complacer a infinidad de compañeros traemos a las páginas de VIA LIBRE a don Manuel Céspedes Pérez, portero en la puerta de coches del servicio sanitario de Barcelona-Término. Don Manuel Céspedes es persona muy modesta, pero lleva a cabo su cometido con tanto celo y amabilidad que se ha hecho acreedor al aprecio de cuantos le conocen. Podemos afirmar que no pasa junto a él empleado al que no se adelante a saludar y, si se trata de persona ajena a la Red, con la mayor amabilidad les orienta de manera siempre satisfactoria. Es natural de Almería y tiene cincuenta y nueve años. (Corresponsal, Francisco Godoy.)

## BURGOS



■ **OTROS PREMIOS.**—Ha sido premiado por la Dirección de la Red el equipo de expendedores de las taquillas de venta inmediata de Barcelona-Vilanova, compuesto por el factor encargado, don Manuel Cortina Alvarez, y los factores don Luis Giménez Cañas, don José Beltrán Alborna, don Pedro Sáez de Iñigo, don Manuel Negrodo Contreras, don Sebastián Giménez Giménez y don Martín García Sarrionandía. El motivo ha sido la importante labor realizada por dichos agentes durante la pasada campaña estival, en la que superaron agobiantes y dilatadas jornadas de trabajo en un ejemplar ambiente de estímulo profesional y de amabilidad hacia el público. Nuestra enhorabuena a estos eficientes compañeros.

■ **POR SU DESTACADA Y MERITORIA ACTUACION** con motivo del intenso tráfico en la campaña de exportación de frutos agrios han sido premiados don Salvador Giralt Prat, jefe de servicio; don Sergio Tur Melchor y don Saturnino Barrero Galán, ambos jefes de estación, y los tres agentes del puesto de mando de Barcelona-Término. (N. de la R.)



■ **ACTO MERITORIO.**—Don Luis Herranz Carranza, enganchador y franco de servicio, observó que las barreras del paso a nivel, kilómetro 370/400, calle de San Julián, no funcionaban bien, al tiempo que se producía amenaza de colisión entre un tren y un camión. El señor Herranz logró mediante señales detener el camión.

Seguidamente se trasladó al paso a nivel del kilómetro 370/262, entre las estaciones de Burgos y Villafraja, servido por la guardesa doña Victorina Bárcena, a la que comunicó lo sucedido, y se quedó de vigilancia mientras la guardesa colocaba cadenas en el primer paso a nivel y ponía el hecho en conocimiento de la Jefatura de la 65 Sección de Vía y Obras. Con motivo de tan meritoria actuación la Red ha premiado al señor Herranz. Nosotros le felicitamos con admiración. (Corresponsal, Alejandro Noguero.)

## CACERES



■ **CAMPEONATO DE TIRO.**—En la competición de tiro con carabina, organizada por la Diputación Provincial con motivo del Día de la Provincia, y celebrada en Cáceres, resultó vencedor nuestro compañero don Marcos Montero Cabancha, factor en Arroyo-Malpartida, el cual posa en la foto ante una vitrina donde se muestran los múltiples trofeos logrados en diferentes competiciones deportivas. La monumental copa del centro es la conseguida en la competición a que hacemos referencia. Felicitamos muy sinceramente al señor Montero y le deseamos que siga obteniendo éxitos deportivos de esta clase. (Corresponsal, Domingo Alonso Pecheiro.)

## CARTAYA

■ **TRESCIENTOS DIECINUEVE AÑOS DE SERVICIO** ha prestado al ferrocarril la familia de don Cecilio García Pérez, obrero especializado. Su distribución es la siguiente: el abuelo, don Cecilio García Pascual, capataz de Vía y Obras, cincuenta años; su abuela, doña María Medina García, guardesa, otros cincuenta años; su tío, don Joaquín García Medina, interventor en ruta, cuarenta y un años; otro tío, don Simón García Medina, jefe de tren, cuarenta y seis años; don Rafael García Medina, oficial calderero, cuarenta y siete años, y don Fermín García Medina, sobrestante, doce años, ambos también tíos suyos; su padre, don Martín García Medina, capataz y guardabarrera, cincuenta y tres años; su madre, doña Manuela Pérez García, guardesa, cuatro años, y su hermana, doña Teresa García Pérez, guardesa, otros cuatro años. Hay que destacar que todos ellos han prestado sus servicios en el ferrocarril de Zafra a Huelva y de Gibraltón a Ayamonte. Una admirable suma de años a los que esperamos que don Cecilio añada aún muchos más. (N. de la R.)

## EL ESCORIAL



■ **EL DIA DE LA FAMILIA SE** ha celebrado con gran brillantez y extraordinaria asistencia. Todos los actos resultaron muy simpáticos. A los organizadores, grupos artísticos, cantores, bailarines y demás actuantes les damos las más cordiales felicitaciones. (Nota y foto de un texto de F. Capulino.)

## BILBAO



■ **PABELLON DE RENFE EN LA FERIA DE MUESTRAS.**—Por primera vez en la historia de la importante Feria de Muestras de Bilbao, que ocupa 90.000 metros cuadrados, RENFE ha hecho acto de presencia con la instalación de un pabellón entre los 2.500 de las firmas allí representadas, de ellas 600 extranjeras. En la fotografía ofrecemos una vista parcial del pabellón instalado por la Red. (Nota y foto, Antonio Díaz.)

FREGENAL DE LA SIERRA



■ LA TECNICA AVANZA.—Para adquirir nuevos conocimientos técnicos en el manejo de ciertos instrumentos se reúnen en Fregenal varios obreros de Vía y Obras pertenecientes a distintas brigadas.

Don Rafael López Pastor, sobrestante, secundado perfectamente por el capataz señor Blanco, son los encargados de instruir, durante una veintena de días, a los asistentes. Es éste un grupo del que se ha sacado bastante aprovechamiento, al máximo. La foto muestra algunos de los instrumentos cuyo manejo aprende. (Corresponsal, Eduardo Arcos Calderón.)

GIJON

■ ESPIRITU DE SERVICIO.—Por su destacada intervención con motivo de la pretensión de un taxista de restar viajeros al tren expreso 528 para trasladarlos a Ojedo en su coche particular ha sido premiado el interventor en ruta don José R. García Junquera. (N. de la R.)

HELLIN



■ MARAVILLAS, HUERFANA EJEMPLAR.—Entre las hijas de ferroviarios desaparecidos destaca la señora Maravillas Martínez Reina, por su inteligencia y dotes de aplicación. Vive con su madre y hermana menor en la barriada de la estación de Hellín. Su madre, doña Josefa Reina Núñez, es guardesa y se quedó viuda hace dieci-

séis años. Maravillas cursa el bachillerato en el colegio de la Compañía de María: matrículas de honor, sobresalientes y otros méritos. Seguidamente se presentará a las oposiciones para maestra. Y a enseñar. Sus primeros proyectos consisten en trabajar y ganar algún dinero, licenciarse en Letras, viajar a Francia y practicar el idioma, etc. La señorita Martínez Reina —de ojos claros, cual su inteligencia— está llena de ilusiones, y estas ilusiones serán realidad con el tiempo. Nos congratulamos de ello y le enviamos la más sincera felicitación. (Corresponsal, Miguel Flores Abellán.)

HUELVA



■ CANTO A LA AMISTAD.—Con motivo del traslado a Madrid de don Juan Rojas García, destinado en calidad de oficial de oficina al Servicio de Intervención, y del homenaje que le han tributado sus compañeros, nuestro corresponsal en Huelva ha publicado en el diario «Odiel» un artículo muy sentido en torno a la belleza de la camaradería. Nos complacemos en entresacar un fragmento: «Precisamente en ese marco evocador y precioso del recinto colombino, desde donde tanto resplandecen las relaciones humanas y sociales, lleno de historia, gloria y alegría, un grupo de hombres sencillos, reunidos en la caseta de la Hermandad Católica Ferroviaria, asistidos por su hermano mayor, también concejal del excelentísimo Ayuntamiento de Huelva, han rendido homenaje sincero y entrañable a uno de los compañeros que por razones de profesión marcha destinado a los servicios centrales de la capital de España, con ilusionada esperanza de poder retornar a su admirada y hospitalaria Huelva.»

■ EXCURSION DE FAMILIAS NUMEROSAS.—La Asociación Provincial Onubense de Familias Numerosas esta formada en su mayoría por ferroviarios de RENFE y Río Tinto. Periódicamente organizan excursiones a distintos lugares típicos y religiosos, en las que reina la más cordial camaradería. Publicamos un par de fotos de la última excursión al santuario de la Virgen del Rocío y rogamos

disculpas por su escaso contraste a efectos de reproducción. (Nota: Resumen de un texto de nuestro corresponsal, Félix Calvo Salas.)



Anuncios breves

PERMUTA.—Ramón Vázquez Vázquez, oficial de oficina en la del Taller-Depósito T. Diesel, de Orense, desea permutar con un agente de la misma categoría que resida en Madrid.

CORRESPONDENCIA con chicas inglesas y españolas, de catorce a diecisiete años. Escribir a: Miguel Calleja Sánchez, Calle San Rafael, 2. (Cádiz).

CAMBIO sellos nuevos o usados de cual-

quier país. Escribir a: Rafael Jurado Vázquez. SAN JUAN DEL PUERTO (Huelva).

INTERCAMBIO de postales y correspondencia con españolas y extranjeras. Francisco Hernández Montañó, Calle Concordia, 44 (Mérida).

CORRESPONDENCIA con chicas de catorce a dieciséis años. Juan Miguel Martínez, Calle Beata Soledad Torres Acosta, 39 (Almería).

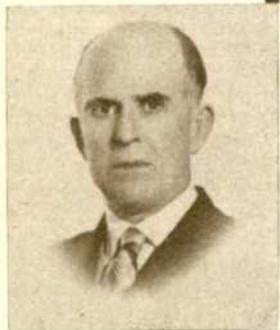
TAPAS PARA



★ Como son muchos los lectores de VIA LIBRE que nos han preguntado si les facilitamos tapas para su encuadernación, nos complacemos en comunicarnos a todos que podemos ofrecérselas al precio de 40 pesetas cada juego, incluidos los gastos de franqueo.

Así, pues, cuantos deseen encuadernar las colecciones anuales de VIA LIBRE en las tapas uniformes confeccionadas para dicho fin, pueden solicitarlo de la Administración de la revista, Torre de Madrid, planta tercera, oficina 16, enviando a la par, por giro postal, la cantidad de 40 pesetas.

## LOGROÑO



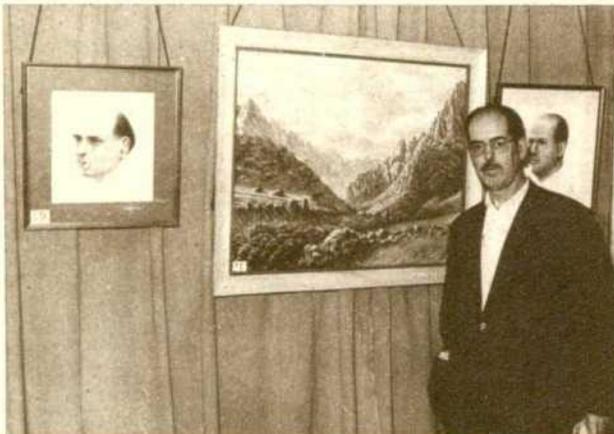
■ **POR CUMPLIR** la edad reglamentaria ha pasado a la situación de jubilado el interventor en ruta de la residencia de Castejón de Ebro, don Valentín Pinedo Villarroel. Con tal motivo, y por el hecho de que el mencionado agente disfruta de excelente salud, puede decirse que se ha apeado en marcha suavemente del tren de sus actividades, por lo que le felicitamos, deseándole goce muchos años en su nueva situación. (Corresponsal, Emilio Udías Monleón.)

## LUGO



■ **DON MARCIANO GONZÁLEZ CRISTIANO**, mozo de agujas, ha obtenido la jubilación por haber cumplido la edad reglamentaria. Muy apreciado por su seriedad y buenos servicios, sus compañeros le han brindado una cena-bomenaje, a la que asistieron buen número de amigos en demostración de cariño y amistad. (Cortesía de Emilio Salgado López.)

## MADRID



■ **PINTURAS.**—En la exposición de pintura celebrada por los antiguos alumnos de la Escuela de Arte y Descanso ha participado nuestro compañero Pío Luis Rodríguez Villagarcía, oficial de oficina en la Sección de Plástica de la Comisaría de Relaciones Públicas. El señor Villagarcía nació en Cabeza de Buey (Badajoz) y se formó artísticamente en Mérida. Ha concurrido a numerosas exposiciones, pero, desgraciadamente, no tiene mucho tiempo para pintar. Es un pintor dominical, como el famoso aduanero Rousseau. Su aportación a esta exposición, montada en el salón sindical, ha consistido en seis cuadros, entre óleos y retratos al carbón. (N. de la R.) (Foto, Delapeña.)

■ **IMPORTANTE PREMIO.**—Lo han recibido el maquinista de tracción diesel don Pedro Gómez Moreno y el ayudante, don Luis Rodríguez Jiménez, por su loable actuación para extinguir el fuego de la locomotora 2.007 del tren Talgo de Madrid a Irún. (N. de la R.)



■ **EL DIRECTOR GENERAL DE ENSEÑANZA PROFESIONAL Y TÉCNICA**, don Vicente Aleixandre, ha visitado el Colegio de Huérfanos de Madrid, recorriendo sus distintas dependencias. El señor Aleixandre resaltó la importancia de la formación profesional industrial y elogió asimismo la atención que nuestra institución presta a los huérfanos de los ferroviarios. El director general, a quien acompañaban el presidente del Consejo, don Jesús de La-sala, varios consejeros, director y profesores del centro, visitó también las obras del nuevo pabellón que se construye como ampliación de las instalaciones de formación profesional industrial. Al concluir el recorrido el ilustre visitante salió vivamente complacido del alcance y significado de esta institución de los ferroviarios. (N. de la R.) (Foto, Delapeña.)

■ **POR SU ESPIRITU DE SERVICIO**, diligencia y laboriosidad en el desempeño de los trabajos que tienen encomendados han sido premiados por la Dirección General doña María del Carmen Hidalgo Ruiz y don Juan Vicente Galán, ambos oficiales de oficina en el Departamento de Coordinación. Enhorabuena. (N. de la R.)



■ **DON MARIANO Añibarro Ruipérez**, inspector principal de la Asesoría Jurídica, ha fallecido. Llevaba más de cincuenta años de ejemplares servicios al ferrocarril. En atención a los mismos le ha sido concedida, a título póstumo, la medalla a la Fidelidad en el Trabajo. A sus deudos y amigos les participamos nuestro más sentido pésame. (N. de la R.)

## MERIDA



■ **MANDOS INTERMEDIOS.**—Finalizados los cursos para la formación de mandos intermedios del ciclo 13 se reunieron todos los asistentes en una comida de hermandad. Los cursillistas han quedado muy complacidos de las enseñanzas recibidas y del acierto con que las llevó a cabo el instructor, inspector principal señor Vidarte, que aparece en la foto, y a quien todos despidieron con sinceras muestras de afecto y simpatía.

■ **LA HERMANDAD FERROVIARIA** ha celebrado varios actos religiosos con motivo de la festividad de su Patrona, la Virgen de la Asunción. Al final de los mismos, los asistentes, con familiares e invitados, se reunieron en el bogar ferroviario, donde les fue servido un desayuno de hermandad. (Corresponsal, Santiago Rosado.)



**MINATEDA**

■ **POR SU MERITORIO** comportamiento en el aseo y buen estado de limpieza de las dependencias y cambios de entrada y salida de la estación, construcción de un poyo para calces, así como el embellecimiento y ornato de la misma con la plantación de rosales, ha sido premiado don Agustín Fernández García, mozo de agujas. VIA LIBRE se suma a la felicitación. (N. de la R.)



■ **DON AGUSTIN FERNANDEZ GARCIA**, mozo de agujas, es uno de tantos modestos agentes conscientes de su misión que integran la familia ferroviaria. Mantiene constantemente en el mejor estado de conservación y limpieza las dependencias y cambios de la estación, de tal manera que ha llamado la atención de sus superiores. En reciente visita del director de la 4.ª Zona, acompañado de otros altos cargos de la misma, le consideraron acreedor a un premio, que le ha sido concedido por la Dirección General. El señor Fernández se ha mostrado sorprendido, pues, según manifiesta, sólo ha creído cumplir con su misión, como lo ha hecho en sus veintitrés años de servicio y nunca había pensado digno de premio el cumplimiento del deber, modestia que le honra aún más. Nuestra felicitación. (Corresponsal, Antonio Gómez Oliver.)

**ORENSE**



■ **POR SEGUNDA VEZ** el equipo RENEFE, de este Depósito Tracción Diesel, se proclamó campeón de empresa, sin conocer la derrota. Obtuvo la copa de campeón y del equipo menos goleado. También intervino en el campeonato el equipo Ferroviarios, formado por aprendices y agentes del taller, que quedó subcampeón. Ganó la copa de máximo goleador su delantero centro, Ramón, aprendiz de segundo curso de la Escuela. Nuestra enhorabuena a los dos equipos y a sus preparadores y seguidores. (Corresponsal, Paulino R. Sanlés.)

**OVIEDO**

■ **LA HUMANIDAD DE LOS FERROVIARIOS.**—En un vagón vacío que llegó a Lugo-Llanera, procedente de San Miguel de las Dueñas, un perro daba aullidos lastimeros. El personal de maniobras lo liberó, pero el pobre animal, tal vez aturdido por el largo encierro, tuvo la desgracia de ser arrollado por el tren expreso, que le ocasionó la rotura de una pata. Un jefe de tren (no importan los nombres de los numerosos protagonistas de esta sencilla historia) vio sus sufrimientos, lo recogió y lo llevó a

Oviedo, donde rendía viaje. Allí pide al practicante del servicio sanitario que atienda al animal, ya que era inhumano abandonarlo en ese estado. Le colocaron una tablilla y vendajes y desde entonces el perro no se alejaba de aquellos lugares, próximos a la reserva de máquinas, por lo que los maquinistas siempre le daban algo que comer. Al ser conocida la orden gubernativa de vacunación antirrábica, antes de que el can fuera recogido, contribuyen entre todos con distintas aportaciones, que permiten llevarlo a vacunar y obtener el correspondiente certificado. El final de la historia es feliz. El factor de equipajes se lo ha llevado a su casa, donde a buen seguro tendrá un fiel guardián por mucho tiempo. Un ejemplo más de humanidad en el personal ferroviario.



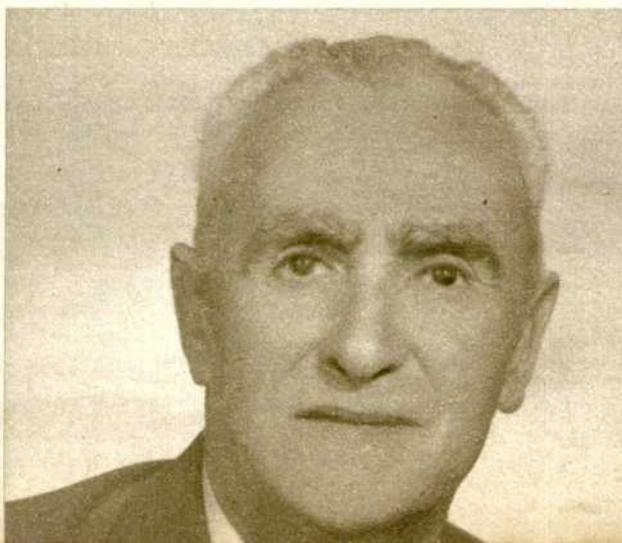
■ **EL MAS VETERANO EN DESCARGUES.**—Son veinticinco los años que el factor don Agapito Revenga Alegría ha prestado servicio en la descarga de mercancías. Ahora, por imperativos de la edad, se jubila este veterano en la sacrificada misión del factor. Los adelantados técnicos superan las incomodidades y el trabajo se humaniza. Por ello deberíamos tomar ejemplo de estos hombres que nos han precedido y dejan una lección de celo en el servicio y moralidad en su cometido. El señor Revenga es uno de ellos. Ingresó don Agapito Revenga en julio de 1920. Fue meritorio en Segovia y Burgos, después factor en Bilbao, Madrid y Oviedo. Madriño de nacimiento, hace honor a su tierra con su castiza simpatía. Su vida está dedicada por completo a su esposa, hijos y nietos. Durante el servicio siempre estaba de buen humor y por su experiencia y dotes profesionales conocía en todo momento la situación de las mercancías en el muelle. Muchas felicidades.

■ **EXCURSION A COVADONGA.**—Organizada por la Hermandad Ferroviaria se ha realizado una excursión al santuario de la Virgen de Covadonga, tan famoso en la historia de España y uno de los más bellos parajes de la provincia. Los excursionistas, en número de un centenar, hicieron también escala en Infiesto, Colunga y Villaviciosa y, en suma, pasaron un día lleno de alegría y hermandad. (Corresponsal, Francisco Santiago.)

**MIRANDA DE EBRO**

■ **PRODUCTOR EJEMPLAR.**—En la audiencia que el pasado 18 de julio concedió el Jefe del Estado a diversos empresarios, trabajadores y aprendices al objeto de entregarles distinciones laborales, figuró un ferroviario. Se trata de don Luis Miguel González, inspector principal de Movimiento de la 65 Sección Unica, con cabecera en esta localidad, galardonado con el diploma de productor ejemplar.

Nació don Luis Miguel en Alar del Rey (Palencia), en 1900. Ingresó como meritorio en la extinguida Compañía del Norte en 1920. Se entregó con celo y tesón a su trabajo y demostró un inquebrantable



afán de superación profesional, primero en el Norte y luego en RENEFE. Ha ocupado diversos puestos de responsabilidad en varias residencias, hasta culminar su carrera ferroviaria en el puesto que ocupa en la actualidad en esta residencia, donde goza del unánime aprecio y respeto de sus subalternos y de la consideración y confianza de sus compañeros y jefes.

Gran parte de su juventud la pasó en Frómista, donde contrajo matrimonio con doña Beatriz Cagigas. Sus actividades profesionales las ha simultaneado con sus inquietudes sociales. Ha ocupado diversos cargos públicos, entre otros el de concejal por el tercio

de representación sindical en el Ayuntamiento de Palencia, cargo que desempeñó seis años; ha sido vocal provincial de la sección social del Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones, también en Palencia, y actualmente es enlace sindical en la RENEFE. En 1946, residente en Palencia, asistió al Congreso Regional de Trabajadores de Valladolid y al Primer Congreso Nacional en Madrid.

Esta distinción viene, una vez más, a exaltar las virtudes del productor ferroviario, ya reconocidas en anteriores ocasiones, lo que honra a este gremio profesional. Nuestra más cordial felicitación. (Corresponsal, Angel Hernández.)

## PALENCIA



■ **DON TEODORO SACHO MORENO**, factor en Venta de Baños, compositor autodidacta y profesor de instrumentos de pulso y púa, desea ponerse en contacto con la simpática Silvana Velasco para llevar a cabo los deseos de dicha cantante de interpretar una canción de tema ferroviario. El señor Sacho está dispuesto a componer la música, siempre y cuando un autor, a ser posible ferroviario, escriba la letra, basada en los temas que la cantante expuso en la entrevista de VIA LIBRE del mes de junio de 1966.

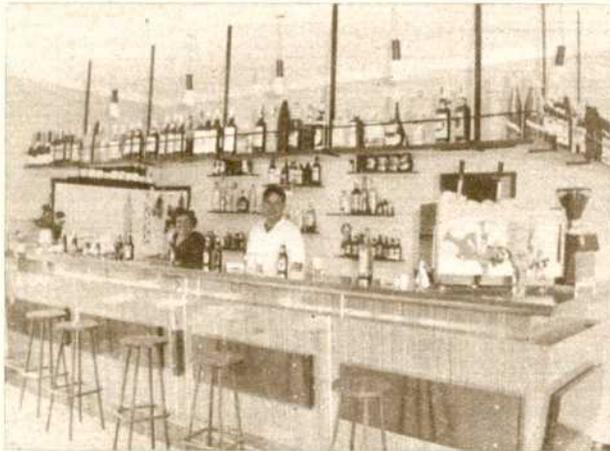
## ■ PALENTINO EJEMPLAR.

La noticia de la concesión del diploma de productor ejemplar a don Luis Miguel González, de la que damos amplia información en otro lugar de esta sección, ha sido gratamente acogida en esta localidad, por ser el galardonado palentino de nacimiento y de corazón. Gran parte de su vida ha transcurrido en estas tierras de pan llevar. El señor Miguel González lleva tan dentro su palentinismo que en Miranda de Ebro, su actual residencia, es presidente de la Casa de Palencia. Diariamente somos testigos de la grata impresión que este ejemplar productor ha dejado por cuantos lugares pasó. (Corresponsal, Pérez Llorente.)

■ **LA AFLUENCIA DEL VERANO**.—Ya quedaron atrás los días agobiantes de calor y la afluencia de viajeros que llenaron los trenes con destino a las playas y puntos de veraneo. Una vez más, para atender la demanda, RENFE reforzó sus servicios regulares y puso en circulación numerosos trenes extraordinarios. En la fotografía, la llegada a Palencia del rápido Santander-Gijón.



## PINEDA DEL MAR



■ **NUEVA CANTINA**.—En la estación de esta localidad, muy concurrida por el turismo internacional, se ha inaugurado una cantina de línea moderna, espaciosa y muy bien surtida. Merece ser destacada la amabilidad de la dependencia, así como las atenciones con que hacen partícipes a los empleados de la Red. Enhorabuena y por muchos años. (Corresponsal, Francisco Godoy.)

## PUENTE GENIL

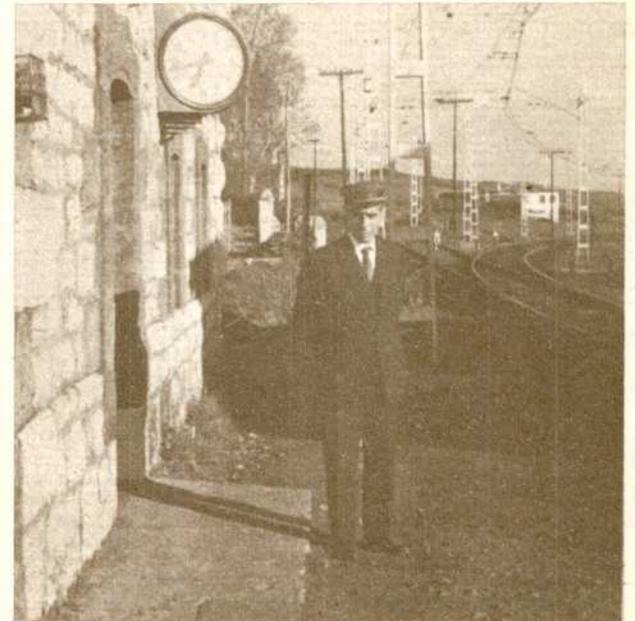


■ **DON FRANCISCO PELÁEZ FREGENAL**, maquinista del depósito de Puente Genil, se ha jubilado y por sus muchos años de excelentes servicios le ha sido concedido un importante premio. Con dicho motivo varios amigos y compañeros se reunieron en un acto de homenaje, que resultó muy emotivo y cordial. Deseamos al señor Peláez muchos años felices en su bien ganado descanso. (N. de la R.)

## REUS

■ **VIVIENDAS**. — Presentamos dos aspectos (exterior e interior) de los tres bloques de viviendas, terminadas ya, que, con un total de 35, han sido erigidas frente a la estación, gracias a las activas gestiones de la Junta rectora de la Cooperativa Ferroviaria de la Vivienda «Virgen de la Misericordia», de esta ciudad, presidida por nuestro compañero don Emilio Bonet Bonastre, viviendas destinadas a los socios de la misma.

Es de destacar el decidido apoyo que prestó a la Junta de la Cooperativa nuestro director general, don Carlos Roa. Se está pendiente de la inauguración oficial y se confía en la asistencia de nuestro director general para poderle testimoniar el aprecio y gratitud de los cooperativistas beneficiarios. (Corresponsal, J. Reig.)



■ **EN LOS CURSOS A. M. E.**, celebrados últimamente, fue elegido monitor para las reuniones de continuidad don Juan Núñez Torres, jefe de estación de Cillamayor, a quien damos la más cordial enhorabuena. Los cursos están dirigidos por el instructor don Antonio Jover Pérez-Fajardo. Del interés de los mismos es clara prueba el aprovechamiento de los cursillistas y la asistencia de mandos ferroviarios. Al tema sobre «Seguridad en el trabajo» asistió también, dando ejemplo de su espíritu de servicio, el inspector principal, don Alfonso Farias Ruiz. (Nota y foto, José Vivas Alonso.)

## SEGOVIA

■ **ESPIRITU DE SERVICIO**.—Don Valeriano Valderrama Hernáiz, montador de M. M.; don Luis Alvarez, forjador de M. M., y el mozo de estación don Antonio Mira Galindo, se han distinguido en la extinción de un incendio provocado en una cisterna cargada de gas-oil. Les felicitamos por su eficaz trabajo y decisión. (Corresponsal, Gaspar Echeburen.)



SORIA



■ CON MOTIVO del pase a pensionista de nuestro ex socio y delegado, don Moisés Merino Ibáñez, se ha celebrado un simpático acto para testimoniar, en nombre de la Junta de Gobierno de la Asociación y de la propia zona, el agradecimiento a que se hizo acreedor durante sus cuarenta y dos años de asociado, en los que consiguió centenares de asociados más. Por tan meritoria labor se le ha concedido el distintivo Propaganda, Nuestra más cordial felicitación. (Corresponsal, Antonio Santiso Lamparte.)

TORTOSA



■ ESPIRITU DE SERVICIO.—Don Martín García Ramón, sobrestante, y don Elías Agúndez Mostazo, engrasador de enclavamientos, ambos con residencia en la 51 Sección de Instalaciones Fijas, han recibido un premio al dejar expedita la vía en el kilómetro 84/560, de la línea de Puebla de Híjar a Tortosa, interceptada a causa de un desprendimiento de piedras. El señor García Ramón procede de una familia de gran raigambre ferroviaria. Tanto sus abuelos paternos como maternos, así como su padre y tres hermanos, trabajan o trabajaron en el ferrocarril. El señor García Ramón ingresó en la Red como obrero en 1952 y ocupa su categoría actual desde 1965. Ha recibido ya otros premios y demuestra en todo momento interés y amor por su profesión.

En cuanto a don Elías Agúndez Mostazo, ingresó en 1949 como eventual y fue nombrado fijo en 1952. Fue él quien al efectuarse el recorrido a pie, engrasando los elementos de su función, encontró el desprendimiento y avisó al sobrestante. (Corresponsal, Sebastián Esteller.)

VALENCIA



■ PLACA Y MEDALLA DE FIDELIDAD.—Le ha sido impuesta a don Miguel Cortina Andrés, jefe de estación en Puig de Santa María (Valencia), recientemente jubilado por cumplir la edad reglamentaria. El acto se celebró en el despacho del inspector principal de la 44 Sección de Movimiento, en la estación de Valencia-Término. El señor Cortina Andrés ingresó en la extinguida Compañía del Norte en 1917, con el cargo de meritorio. Ha prestado cuarenta y nueve años y cinco meses de continuados y excelentes servicios al ferrocarril, durante los cuales obtuvo siempre el afecto y consideración de sus jefes y compañeros. Nuestra cordial enhorabuena a don Miguel Cortina y el deseo de que disfrute muchos años felices en su nueva situación de jubilado. (Corresponsal, Juan Hernando Herrera.)

VALLADOLID

■ UNA CARTA LAUDATORIA por el interés y competencia que demuestra como encargado de prácticas en la Escuela de Aprendices ha recibido don Salvador Barrios Rubio, jefe de equipo, ya conocido de los lectores de VIA LIBRE por el reportaje publicado sobre la transformación de peones especializados en ayudantes de oficio. El señor Barrios Rubio desarrolla con acierto y entusiasmo su tarea. Fruto de ello son, entre otros, los brillantes resultados conseguidos en el XX Concurso de Formación Profesional Industrial, en el que resultaron campeones dos aprendices de la citada escuela. (N. de la R.)

VILLA DE DON FADRIQUE



■ JUBILACION VOLUNTARIA.—A los sesenta años de edad y cuarenta y uno de servicio se ha jubilado voluntariamente don Víctor Checa Carpintero, mozo de agujas, a quien le ha sido concedido el premio y la medalla a la Fidelidad. Enhorabuena. (Corresponsal, Aquilino Racionero.)

VILLANUEVA Y GELTRU

■ CAMBIO DE SERVICIO.—El Servicio del Taller de Material Móvil de Villanueva y Geltrú ha pasado a depender de la División de Talleres Generales.

Con este motivo, y para dar mayor impulso a la reparación de coches de gran conservación, todo el personal de tracción perteneciente al subdepósito de tracción-vapor ha pasado a pertenecer a los citados talleres.

Existe la creencia general de que se trata de un buen criterio de la alta jefatura y de que su ingeniero-jefe, don Angel Olivé Gatell, superará en calidad y en cantidad las reparaciones que habrán de ser asignadas a la señalada dependencia. (Corresponsal, Pablo Morató.)

■ SE HA CELEBRADO en esta ciudad el XX Homenaje a la Vejez del Ferroviario. Como todos los años los actos estuvieron muy concurridos, por lo que felicitamos a la Hermandad Ferroviaria de la Sagrada Familia, que fue la organizadora.

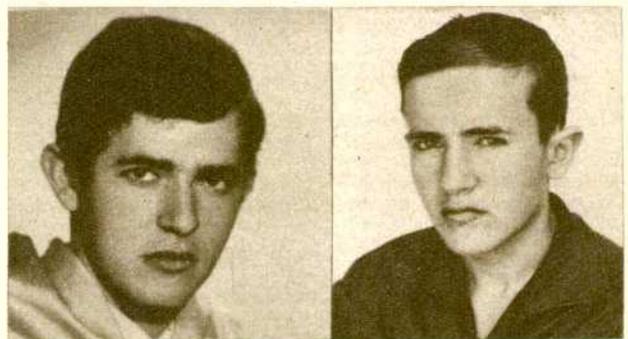
■ EN LA SALA DE ACTOS del Taller de Material Móvil el reverendo don Juan Casas Ros pronunció tres emotivas conferencias de carácter religioso, a las que asistieron muchos ferroviarios.



■ SE HA JUBILADO el corresponsal de VIA LIBRE, don Pablo Morató Fábregas. Como nuestros lectores han podido apreciar, su labor ha sido tan eficiente como estimada. Por su cultura, su simpatía y sus virtudes ciudadanas y profesionales el veterano compañero don Pablo Morató Fábregas será recordado con el cariño a que se hizo siempre acreedor. Al desearle muchas felicidades en su nueva situación, le reiteramos nuestra gratitud por sus valiosas colaboraciones.

■ PARA SUSTITUIR al señor Morató ha sido nombrado corresponsal en esta residencia don Rafael Roca Tolosa, de quien esperamos muchos éxitos en su cometido. (N. de la R.)

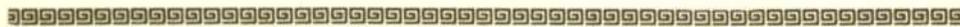
ZAFRA



■ NUESTROS HIJOS.—Francisco y Juan Moreno Romero, hijos del jefe de estación suplementario, don Francisco Moreno Guerrero, han demostrado su inteligencia y tenacidad en sus estudios. El primero acaba de terminar brillantemente la carrera de Medicina y Cirugía. El segundo ha obtenido la calificación de notable en el preuniversitario, para comenzar curso en la Escuela de Ingenieros Industriales de Sevilla. VIA LIBRE se complace en felicitar a tan buenos estudiantes como ejemplares hijos. (Corresponsal, Antonio Morales.)

## ZARAGOZA

■ **EMBELLEZCA** el sitio donde trabaja.—En un reciente viaje a la capital del Ebro nuestro corresponsal ha observado el cuidado y la limpieza de diversas dependencias de RENFE. Y nos envía la foto de enclavamientos, bumilde si se quiere, pero que demuestra la limpieza de aquel lugar. (Foto Llorente.)



\* BUZON DE INICIATIVAS \*



El maquinista de tracción vapor de la residencia de El Ferrol del Caudillo, don José Álvarez Fernández, sugiere se modifiquen los itinerarios de trenes de viajeros entre Vigo y El Ferrol del Caudillo, con arreglo a unos horarios que estima más adecuados a las necesidades y conveniencias de los usuarios de aquella línea.

**Respuesta.**—La Dirección de la 7.ª zona nos informa, en relación con lo que sugiere el señor Álvarez, en el sentido siguiente:

«Actualmente existen dos servicios directos entre Vigo-El Ferrol del Caudillo y viceversa, uno por la mañana y otro por la tarde, que se desarrollan de este modo:

Omnibus 1712/5444:

Vigo, salida a las 7,30 h.  
La Coruña, llegada a las 11,58 h.  
La Coruña, salida, a las 12,20 h.  
El Ferrol, llegada, a las 14,25 h.

Omnibus 1712/5438 (semidirecto):

Vigo, salida a las 15,30 h.  
La Coruña, llegada a las 19,55 h.  
La Coruña, salida, a las 20,10 h.  
El Ferrol, llegada a las 21,58 h.

Semidirecto-Omnibus número 5437/1711:

El Ferrol, salida a las 7 h.  
La Coruña, llegada a las 8,45 h.

La Coruña, salida a las 9,05 h.  
Vigo, llegada a las 13,34 h.

Omnibus 5443/1713:

El Ferrol, salida a las 17,30 h.  
La Coruña, llegada a las 17,33 h.  
La Coruña, salida a las 17,55 h.  
Vigo, llegada a las 22,15 h.

En el proyecto de itinerarios 106 y 107, dentro de los cuales se hallan comprendidos los precitados trenes, tienen éstos los siguientes horarios:

Vigo, salida a las 7,30 h.  
El Ferrol, llegada a las 14,11 h.

Vigo, salida a las 15,30 h.  
El Ferrol, llegada a las 21,59 h.

El Ferrol, salida a las 7 h.  
Vigo, salida a las 13,21 h.

El Ferrol, salida a las 16,05 h.  
Vigo, llegada a las 22 h.

Como se puede apreciar, los horarios de los trenes actuales y los horarios proyectados para los nuevos itinerarios, aunque ligeramente mejorados, son muy parecidos, debido a que se van a realizar con los

mismos elementos: tracción diesel y coches ordinarios.

Para el año próximo se espera mejorar la calidad de este servicio, cuando nos entreguen los nuevos ferrobuses MRRM. No obstante, podemos adelantar que los horarios serán aproximadamente los mismos, pues las velocidades máximas y las marchas tipo asignadas en esas líneas no permiten invertir menos tiempo, aparte de que el horario que propone el señor Álvarez, tanto a la salida de El Ferrol (6 h. 30 m.), como de llegada al mismo punto, a las 23 h. 38 m., parece poco adecuado al interés general de la mayoría de los usuarios de aquella línea.

Conforme se interesa, al tren de las 7 h. 30 m. de Vigo y al de las 16 h. 05 m. de El Ferrol, se les suprimen paradas entre Santiago y La Coruña y regreso, ya que mientras los trenes se hagan con coches ordinarios no deben prodigarse las paradas momentáneas.

Tampoco resulta conveniente crear nuevos trenes entre Vigo y La Coruña y viceversa para hacer el servicio de correos y permitir la supresión de paradas a los trenes directos, pues el aprovechamiento de los que ahora existen es bajo.»

No obstante la respuesta negativa que antecede, agradecemos al señor Álvarez su preocupación por el servicio y le damos las gracias por los estudios de itinerarios que remitió a esta sección de VIA LIBRE.

## Asociación Turística de Ferroviarios

Actividades proyectadas para los meses de octubre y noviembre de 1967

### EXCURSIONES.

Mes de octubre:

Día 1.—MONASTERIO DE PIEDRA (un día).  
Día 1.—EL ESCORIAL Y VALLE DE LOS CAÍDOS (un día).  
Día 1.—GALICIA (seis días).  
Día 7.—MALAGA Y CUEVAS DE NERJA (un día).  
Día 11.—ALICANTE (un día).  
Día 11.—FIESTAS DEL PILAR EN ZARAGOZA (un día).  
Día 11.—PARIS Y ALREDEDORES (cuatro días).  
Día 11.—MARRUECOS (dos días).  
Día 11.—LISBOA Y FATIMA (dos días).  
Día 21.—BARCELONA (un día).  
Día 28.—CORDOBA, SEVILLA, JEREZ y CADIZ (seis días).

Mes de noviembre:

Día 19.—VILLAFRANCA DEL PANADES (cavas del champán y Museo del Vino) (un día).

### VACACIONES.

Hasta el 15 de octubre siguen las tandas de vacaciones en RIMINI.

### HOTELES CONVENIDOS.

MEDIODIA, de Madrid; SUIZO, RIALTO y MARINA, de Barcelona; TERMINUS, de Puigcerdá; ESPAÑA e INTERNACIONAL, de Tarragona; RIOSOL, de León; LISBOA, de Vigo; NIZA y PENON, de Málaga; HOSTAL UNIVERSAL, de Santiago de Compostela; RIAZOR, de La Coruña; SORRENTO, de Palma de Mallorca, y NACIONAL, de Reus.



Grupo A. T. F. de vacaciones en Puente deume (La Coruña). (Foto Del Centro.)

### INFORMACION.

Recordamos la dirección de las cabeceras de zona:

Don Manuel Gil Castells.—Plaza Ocata, E., 2.º BARCELONA-3.  
Don José Somoza Somoza.—Pedro III, 36, 9.º VALENCIA-5.  
Don Luis Torres Magreñán.—Padre Coloma, 58. SEVILLA.  
Don José-Amelio Álvarez Olhagaray.—Santa Isabel, 51. BILBAO.  
Don Luis Serrano Lavín.—Legión VII, 5. LEON.  
Señor presidente de la A. T. F.—San Cosme, 1. MADRID-12.  
Y de la Subdelegación de Zaragoza:  
Don Francisco Domínguez Pérez.—Servicio de Coordinación RENFE. ZARAGOZA-CAMPO SEPULCRO.

# Coloquios profesionales

TEMA  
PROPUESTO:

- Personalidad ferroviaria del jefe de estación.
- Cualidades profesionales y humanas que debe tener.

**P**ROSIGUE este coloquio con el punto de vista de don Mariano Fernández Sánchez, jefe de estación en funciones de informador jefe residente en Valencia, quien enjuicia así la personalidad del jefe de estación:

«El jefe de estación ha experimentado en su concepto clásico las consecuencias de la centralización y de la automatización. Ya no es el señor feudal «de disco a disco». Las modernas técnicas de explotación, comerciales y de relaciones humanas, han modificado su personalidad profesional, pero, fundamentalmente, sigue siendo el eje del complicado mecanismo ferroviario de una estación. Pocas realidades de una empresa de ferrocarriles no han de ser ejecutadas, informadas o al menos asesoradas por un jefe de estación. Su cometido afecta siempre, en mayor o menor grado, a algo de la actividad especializada de los organismos o departamentos más dispares.

Ya no existe, o al menos no debe existir, el jefe de estación de formación elemental y empírica. La realidad actual le exige, además de su cultura típicamente ferroviaria, otros conocimientos de tipo superior y técnico, y, sobre todo, una adecuación mental a las innovaciones técnicas, cuya vertiginosa sucesión requiere una gran elasticidad de adaptación, especialmente para quienes han vivido largos años en una situación estática. Constituiría un grave perjuicio y rémora para la empresa el que los jefes de estación no estuvieran plenamente identificados con los objetivos que, unilateralmente, se persigue por cada sector de los que afectan al desarrollo y modernización de la RENFE.

En el aspecto humano no existe problema cuando el jefe de estación tiene conciencia exacta de que representa a una empresa, hacia cuyos clientes va dirigido el servicio público que cumple. Es evidente que la actuación personal del jefe de estación repercute notable e inmediatamente en la consecución de los fines de la empresa. Antes que los americanos descubrieran sus «public relations» las compañías ferroviarias españolas ya las tenían incipientemente establecidas y atendidas por medio de sus jefes de estación, cargo que requiere un constante contacto y relación con el público.»

\* \* \*

Por su parte, don Manuel Barbeitos Pérez, jefe de estación en El Casal, puntualiza estos aspectos en la categoría profesional objeto de este coloquio:

«Gramaticalmente la palabra «jefe» significa la jerarquía máxima en cualquier cometido o trabajo, y si la aplicamos a una estación de ferrocarril constituye la autoridad suprema de esa dependencia. Es, por ello, que la función a realizar por el jefe de una estación ferroviaria es de suma importancia, por varias razones, de las cuales enumeraremos sólo las dos siguientes:

Es el representante de la empresa ferroviaria en la estación.

Es también el agente de enlace entre la administración y los usuarios y, laboralmente, con los demás agentes de la estación.

Tiene asignados, en consecuencia, los cometidos de mayor responsabilidad directa en cualquier empresa ferroviaria, limitados al ámbito local de su dependencia, tales como circulación de trenes, dirección de servicios, contrato de transporte, vigilancia en su cumplimiento, relaciones con el público, etc.; en síntesis, es el agente que desempeña cometidos localizados de mayor responsabilidad directa en el ferrocarril.

El jefe de estación debe obrar siempre con autoridad, pero sin faltar a las reglas de cortesía, tanto en el trato con el público como con sus subordinados. Con respecto a los primeros, debe esmerarse en delicadeza, sin menoscabar los intereses del ferrocarril.

Jefes de estación con todas las cualidades necesarias para desempeñar tan compleja función creo habrá muy pocos, pues les es necesario dominar a la perfección todas las materias fundamentales sobre las que gira el ferrocarril, tales como el Reglamento de Policía de Ferrocarriles, reglamentación sobre circulación, contrato de transporte, contabilidad, Código de Comercio, legislación laboral, etc., con la agravante de que, como frecuentemente se modifican estas disposiciones, mantenerse actualizado resulta bastante difícil.»

## La cooperación en el trabajo ferroviario.

TEMA  
PARA EL  
SEXTO  
COLOQUIO:

- ¿Cómo debe desarrollarse en las estaciones?
- ¿Cómo influye en los plazos de transporte y en la puntualidad de horario de los trenes?

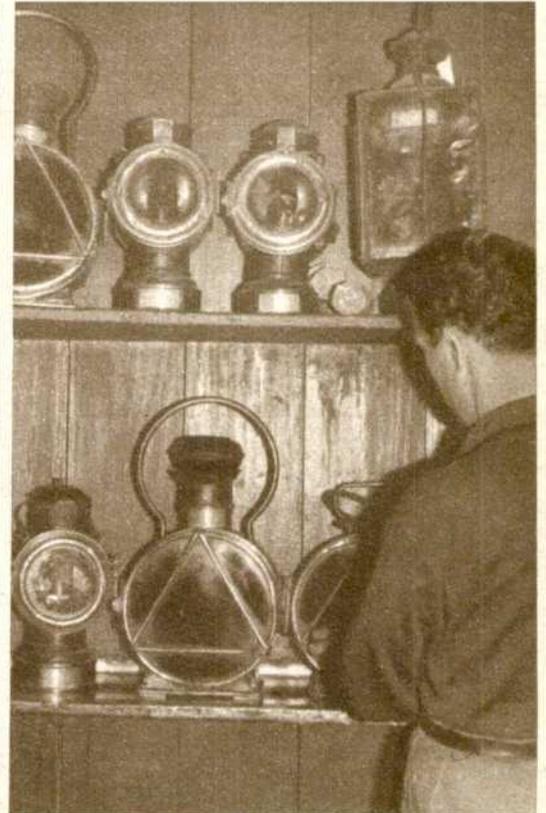
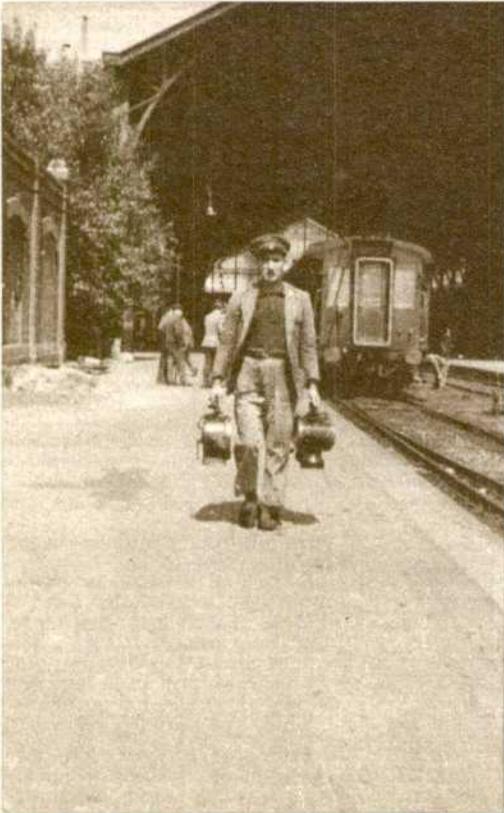
# La jornada de un ferroviario

## Don Elías Laguna Muela, lamparero encargado en Madrid-Delicias

UNA de las dependencias que en las estaciones atraen más la atención al viajero que pasea su tiempo por el andén es la lamparería o lampistería, como también se llamaba empleando uno de los muchos galicismos, tan frecuentes en nuestra terminología ferroviaria. Con sus estanterías llenas de faroles de cristales de diversos colores y latones relucientes la lamparería conserva todavía un cierto ambiente de los primeros tiempos del ferrocarril. El estilo ferroviario también marcó su impronta en estos faroles tan útiles para indicar la presencia de los trenes y complemento indispensable del reglamento de señales. Ahora los coleccionistas de recuerdos los buscan afanosos e incluso se utilizan como adorno.

La modernización de los sistemas de señales ha eliminado gradualmente el uso de estos faroles. Las señales eléctricas sustituyen al alumbrado de petróleo o aceite y los coches de viajeros llevan sus propias luces de señalización.

En la lamparería de Madrid-Delicias, dependiente del vigilante del Pequeño Material de Torrijos, prestan servicio dos lampareros y un lamparero encargado, cuyo trabajo se reparte en tres turnos de ocho horas: de 6 a 14, de 14 a 22 y de 22 a 6. El lamparero-encargado realiza la jornada de la mañana y los dos lampareros se turnan la de tarde y noche. Un suplementario da los descansos: tres en Delicias y otros tres en Algodor.



Don Elías Laguna Muela, el lamparero encargado, tiene cincuenta años de edad y veintinueve de servicio. Ingresó como auxiliar de Vía y Obras en Santa Cruz de Mudela, lugar de su nacimiento. Más tarde fue mozo de estación. Le hicieron lamparero y pasó a Alcázar, aunque después volvió a Santa Cruz de Mudela. También estuvo en Albacete, donde ascendió a encargado, y, por último, le trasladaron a Madrid hace unos meses. Es casado y tiene tres hijos —dos chicas y un chico—, cuyas edades oscilan de los veinte a los siete años.

Su trabajo consiste en quitar las señales de cola a los trenes que llegan a la estación y ponérselas a los que salen. También debe retirar o colocar los dos quinqués de reserva que llevan los coches-cocheros para casos de emergencia. Durante el día las señales de cola son tres chapas: dos rectangulares en los laterales y una circular en el centro; por la noche, tres faroles de luz roja por su parte posterior, situados en la misma posición. Los laterales llevan un cristal blanco en su parte delantera, para comprobar desde el tren si van encendidos. A veces uno de dichos faroles se sustituye por otro de luz amarilla, para anunciar que detrás llega otro tren.

En la lamparería se guarda una heterogénea colección de faroles. Los hay de aceite, de petróleo, eléctricos e incluso de carburo. Su función abarca prácticamente todos los servicios de la estación. Desde sus primeros tiempos el ferrocarril tuvo que buscar el auxilio de la luz para poder mantener la circulación durante la noche. Hay lámparas de posición de agujas, de furgón, de semáforo, faroles de mano para maniobras, para alumbrar los andenes, para las señales de posición avanzada, quinqués y linternas para el jefe de circulación. Diferentes unas de otras y adaptadas en su estructura al uso para el que estaban destinadas.

(Reportaje: Sanz.)

# consultorio jurídico-social

Las preguntas que publicamos no representan en ningún caso la opinión oficial de la RENFE sobre las consultas planteadas, sino el parecer de los asesores jurídicos de VIA LIBRE. Nuestros suscriptores pueden obtener dicha opinión oficial utilizando los cauces reglamentarios.

Pregunta don Juan José Gómez Escot, suscriptor 35.996:

Nos consulta sobre compatibilidad de pensión en el caso de una viuda de agente, que a su vez tenga derecho a pensión por haber sido ella a su vez agente de la Red.

**RESPUESTA:** Creemos que el caso que nos pregunta nuestro comunicante es el que está contemplado en el artículo 32 del capítulo III, título X, del vigente Reglamento de Régimen Interior, que determina:

«La pensión que una mujer agente de la Red disfrute como viuda de agente de la misma será compatible con la pensión que pueda corresponderle por razón de los servicios prestados por ella.»

Pregunta don José Antonio Rodríguez Cobos, suscriptor 44.287:

«¿Cuáles son las misiones concretas que corresponden al peón y cuáles al obrero especializado?»

**RESPUESTA:** Aunque nuestro comunicante no nos lo aclare, suponemos que se refieren estas categorías en el Depósito de Instalaciones Fijas.

La Orden 30-12-1963 (Ministerio de Trabajo), determina en su artículo 5.º lo que sigue:

«Artículo 5.º Con independencia de las categorías específicas que comprenda cada uno de los grupos especializados del Reglamento del Régimen Interior de la RENFE, la categoría de peón fijo, clase quinta, grupo 10, es común a todos ellos y podrá existir en cualquiera de los centros de trabajo de dicha entidad, con las características propias de ejecutar aquellos trabajos en los que predomine el esfuerzo muscular y que requieran solamente una formación profesional rudimentaria.

En consecuencia, el hecho de trabajar como fijo en la categoría de peón en alguna dependencia de la Renfe, no autorizará a atribuir otro cualquiera de un grupo especializado.

A modo de enunciación, se consigna como característico de la categoría de peón de Vía y Obras los siguientes trabajos:

- Descubrir la vía y limpieza del balasto.
- Acarreo y reparto de materiales a los lugares que previamente se le señale. Entre estos materiales se encuentra: balasto, carriles, traviesas y pequeño material.
- Apertura de zanjas y limpiezas de cunetas.
- Excavaciones, desmontes y terraplenes.
- Vigilancia en paso a nivel y puntos especiales.

Asimismo, se enumeran en el artículo 6.º de expresada orden, aunque no de carácter exhaustivo, las que pueden encomendarse a la categoría de obrero especializado:

- Canjeados y barrenado de traviesas de madera.
- Clavado de tirafondos.
- Colocación de traviesas de hormigón, con todos sus elementos, incluido el empleo de maquinaria.
- Reparto y bateado de balasto.
- Nivelación longitudinal y transversal de la vía por distintos métodos.
- Rectificación de la vía en planta y alzado.
- Embridar y desembridar carriles y aparatos, con corrección de calas.

Pregunta don Gonzalo Orobia Burgueño, suscriptor 32.660.

Condiciones y requisitos exigidos para tener derecho los padres políticos y nietos a kilométrico.

**RESPUESTA:** La Circular 318 de Dirección General, que desarrolla las concesiones autorizadas por la Ley Aprobatoria del Plan Decenal de Modernización en esta materia, al tratar de su disposición transitoria segunda, puntualiza lo que sigue: «Los agentes fijos ingresados antes del 10 de junio de 1946, acogidos al régimen estatuido en el artículo 201 de la vigente Reglamentación de Trabajo en Renfe, o a las concesiones de las antiguas compañías de origen, tendrán derecho a la misma concesión de 5.000 kilómetros anuales para los familiares que, disfrutando antes de la publicación de la Ley de kilométricos o billetes de favor, vivan en su compañía y a su cargo, con las limitaciones establecidas en la Circular de Dirección núm. 152 y cualquier otra que estuviera vigente.

Las limitaciones de la Circular 152 citada se refieren en concreto a que los beneficiarios estén a completo cargo del agente, por su edad o incapacidad para todo trabajo, previa incoación del oportuno expediente.

Para evitar dudas o interpretaciones erróneas sobre el alcance de estas concesiones se hacen a continuación las aclaraciones siguientes:

**Beneficiarios, hermanos y nietos:** Condiciones para obtener la concesión.—Solteros, viviendo en compañía y a cargo del agente, menores de veintitún años, a menos de incapacidad para el trabajo. Sólo para los agentes ingresados antes del 2 de junio de 1935, acogidos al Régimen de las Compañías, y todos los agentes acogidos al Régimen de la Reglamentación de Trabajo en Renfe.

**Padrastrros, hijastros, padres políticos, hijos políticos:** Que vivan en compañía y a cargo del agente. Sólo a los agentes ingresados antes del 2 de julio de 1935, acogidos al Régimen de las Compañías.

Será necesario, en todos estos casos, tramitar el oportuno expediente, para lo cual el agente debe acompañar escrito, indicando las razones de la petición; un certificado de la Alcaldía del lugar de residencia, tomado del padrón de vecinos, en el que deben figurar todos los familiares que conviven con el agente, señalando desde qué fecha, y otro relativo a la justificación de ingresos, si los tienen. En los casos de incapacitados, habrá que enviar también certificado del médico de la Red.

Todas estas concesiones habrán de ser autorizadas por la Dirección General, a la que deberán cursarse los expedientes una vez terminados.»

Pregunta don Pedro Sastre Martín, suscriptor 12.158:

¿Existe algún acuerdo entre la Red y Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles que otorga tres años de antigüedad a ciertas promociones procedentes de prácticas al servicio de Movimiento?

**RESPUESTA:** La Base 22 del Convenio entre el Regimiento de Movilización y Prácticas del Ferrocarril y Renfe determina: «El ingreso en Renfe de los agentes militares a que se

refiere la Base 21 tendrá lugar por las categorías que a continuación se indican, señalando (para el caso que usted nos indica) Movimiento y Estaciones.

Factor, con el sueldo inicial de la categoría, en la que asimismo se le reconocerá la antigüedad de dos años, con idénticos efectos indicados para las categorías anteriores.»

Pregunta don Ildefonso Guevara Eguren, suscriptor 12.472:

Un agente que lleva en la Renfe más de veinticinco años de servicios computables y que en la actualidad tiene cincuenta años, si interesa la excedencia voluntaria por más de un año y menos de cinco, y al cumplir ésta solicita, en lugar del reingreso en la Red, su jubilación voluntaria, por tener entonces los cincuenta y cinco años de edad, ¿le sería concedida dicha jubilación automáticamente, con los derechos que le pudieran corresponder, es decir, sin necesidad de reingresar nuevamente, o, por el contrario, es preceptivo reingresar en Renfe para después solicitar la jubilación?

**RESPUESTA:** El artículo 15 del capítulo II, título VI, del vigente Reglamento de Régimen Interior, determina lo que sigue, en relación con su consulta: «A ningún efecto se computará el tiempo que los agentes permanezcan en situación de excedencia voluntaria.»

Entendemos que esta respuesta afecta a las otras consultas que relacionadas con este tema nos dirige nuestro comunicante, en su mismo escrito.

Asimismo, el artículo 7, capítulo III, título X, del vigente Reglamento de Régimen Interior, señala: «No se computará para derechos pasivos el tiempo de excedencia voluntaria.»

Pregunta don Antonio Negro Madrid, suscriptor 12.103:

¿Es necesario justificar al inquilino fehacientemente la necesidad de una vivienda que tengo (para ocuparla yo) arrendada por desalojo de la mía propia, que ha sido declarada en ruina por el excelentísimo Ayuntamiento?

**RESPUESTA:** Su caso se haya tipificado entre las causas de denegación de prórroga, contemplado en la Ley de Arrendamientos, causa primera.

«Se presumirá la necesidad sin perjuicio de aquellos otros casos en que se demuestre, cuando la persona para la que se reclame la vivienda se halle en alguno de los casos siguientes...»

Entre estos casos está el que me expone. «Cuando domiciliado en el lugar en que se hallare la finca, por causas absolutamente ajenas a su voluntad, se vea obligado a desalojar la vivienda que habitare.»

La denegación de prórroga se practicará mediante requerimiento en forma fehaciente.

Respecto de la segunda parte de su consulta entendemos, de acuerdo con su escrito, que existen suficientes medios de prueba en su caso para que el contrato de inquilinato no pierda su carácter y usted su condición de arrendador.

# Niño más simpático 1967



Almudena Marcos Duque, cinco meses (Madrid).



Armandito Blanco Barba, seis meses (Barco de Valdeorras).



Conchita Millán Ortiz, siete meses (Cádiz).



Juan Antonio y María Pilar Pérez, quince y cuatro meses (Valladolid).



Roberto B. Blanco, trece meses (León).



Emilio Fernández Fernández, ocho meses (San Clodio).



Raúl Garrido Camps, tres años (Figueras).



Mario y Antonio Clavel, quince y tres meses (Algeciras).



José P. Álvarez Cayuelas, dos años (Alicante).



Gregorio-Sócrates Ríquez García, diez meses (Almorchón).

## ¿Quién dibuja mejor?



José Escudero González, trece años (Venta de Baños).



María Purificación P. Cruz, diez años (Fuente de San Esteban).



Mari Paz Hernández Bernal, ocho años (El Escorial).



# ASAMBLEA, NUEVO REGLAMENTO Y II CURSO DE PROPAGANDISTAS

Dos asambleas ordinarias de representantes, obligadas por el Reglamento social —uno de los preceptos de éste, repetido en las distintas reformas introducidas en él al correr de los tiempos—, se reúnen cada año: en el mes de mayo, para dar cuenta y aprobación, en su caso, de la memoria, balance y cuentas del ejercicio del año anterior, y en el de diciembre, a fin de proponer los presupuestos para los próximos doce meses, ambos trabajos realizados por la Junta de Gobierno de la Institución.

No se trata ahora de descubrir en estas columnas la existencia de tales cónclaves mutualistas; pocos serán los ferroviarios españoles —y los extranjeros, en especial franceses, en otros aspectos— ajenos a la Asociación que ignoren la celebración de las asambleas, puesto que sus representantes acuden a éstas de muchas residencias españolas, con autorización de la Dirección General de la Red para ausentarse de ellas los días precisos: se pretende, sencillamente, dejar constancia del éxito que constituye que a los setenta y nueve años cumplidos la concurrencia de entusiastas responsables de su dirección, defensa y prosperidad previsiva se acerque a los ciento cincuenta en el ágora del domicilio social madrileño o, a veces, en distinta ciudad.

El calor de los debates alcanzó en la última singulares proporciones en las jornadas asambleístas —superadas las dieciséis horas de sesiones en dos partes, sin incluir las del domingo por la mañana—, gracias a la flexibilidad y dinamismo imprimido por la mesa de discusión elegida —se designa por mayoría de votos al empezar cada asamblea— y la aplicación de las normas establecidas en el nuevo Reglamento, puesto en vigor a partir de 1.º de febrero pasado, dotado de importantes variaciones beneficiosas para los asociados. Ya los airearemos en otra ocasión.

La que nos ofrece en este momento es propicia para traer un asunto trascendente: el feliz resultado del II Curso de la Escuela de Propagandistas. Creado

tres años atrás, consiste en otorgar un premio, consistente en asistir al curso que tiene lugar durante los días de asamblea de mayo y costearles la estancia en la localidad que se celebre al delegado o delegados que lograron un número de adhesiones mayor a las veinte en el transcurso de trescientos sesenta y cinco días.

Efectuado el actual con absoluto aprovechamiento, bajo el profesorado de don Ramón Romero, representante de la Mutualidad, en la clausura del curso, que revistió gran brillantez, desbordante exaltación mutualista y desinteresado propósito —aquí ningún cargo cobra un céntimo— de redoblar, con las técnicas explicadas en el cursillo la captación de nuevos asociados. Contribuyeron al esplendor las atinadas intervenciones orales del señor Romero, de don Félix Elipe, presidente de la Comisión de Propaganda de la Junta de Gobierno, y de don Daniel Arteagabeitia, presidente de la Asociación, y la entrega a los cursillistas don Federico Cornejo Martín, de la zona 1.ª, Madrid; don Francisco Ruiz García, de la zona 6.ª, Bilbao; don Francisco Álvarez Sánchez, de la zona 14, Valencia; don José Castañeda Bella, de la zona 22, Sevilla; don Juan González Pérez, de la zona 23, Huelva (Tharsis), y don Carlos Prieto Pastor, de la zona 25, Granada, de un artístico diploma y el preciado distintivo social «Pro-Propaganda».

También recibieron diploma las zonas que consiguieron más altas —6.ª, Bilbao; 23, Huelva, y 9.ª, León— y las que lograron menos bajas —2.ª, Medina del Campo; 17, Murcia, y 24, Salamanca—, que lo recibieron entre aplausos sus respectivos presidentes, don Celestino Samperio González, don Pablo González Sevillano, don Angel Castro Casado, don Benito Pérez de Urarte, don Francisco Villar Ruiz y don Dionisio Corral Montero.

Interesante acto que, al margen de la asamblea, aunque ligado a ésta, proclama la vitalidad renovadora y potencia futura de la Asociación General que iniciara en 1888 el camino de la previsión mutualista en los ámbitos laborales de España.

E. FEBE



Don Daniel Arteagabeitia, presidente de la Asociación, entrega los premios al cursillista, delegado de la zona 1.ª, Madrid, don Federico Cornejo Martín.



La mesa de discusión elegida la preside don Ramón Romero, que tiene a su derecha a los vicepresidentes primero y segundo, don Pedro Manzanares Mesa y don Rafael Ferrer Gascó, y a su izquierda a los secretarios primero y segundo, don Manuel Salgado de la Fuente y don Mariano Otero del Pozo. (Fotos Dalapeña.)