

Congreso Internacional de Ferrocarriles

Reunión celebrada en Londres del 22 de junio al 1 de julio

Al darse por terminadas, en 3 de mayo de 1922, las sesiones del IX Congreso Internacional de Ferrocarriles de Roma, quedó acordado, por unanimidad, que la siguiente se celebraría en España, escogiéndose su capital como punto más indicado para las reuniones. En Italia pudo entonces observarse una atinada preparación por parte del Estado y Compañías ferroviarias: las sesiones y conferencias estuvieron concurridas, y las excursiones, bien escogidas y realizadas. Pero, quizás por quedar aún bajo cenizas el rescoldo de la tremenda conflagración europea, no pudo gozarse la mayor cordialidad, ni la interior satisfacción y calma necesarias para las lides científicas podía intentarse cuando el cañón acababa de exterminar al mundo. Pronto, sin embargo, reaccionaron las grandes naciones, y preciso es confesar que, tanto en la parte económica como en la política y social, Inglaterra ha sido la que ha venido recuperando más pronto el lugar perdido en la sucesión de la Historia. Y pronto ocurrió, con relación a este Congreso de Ferrocarriles, lo que era natural que surgiera: la petición, razonable y lógica, por parte del Reino Unido, de que se alterase el turno establecido y cediese España la fecha que le correspondía en el año actual. Porque tratábase de conmemorar el Centenario de la primera Empresa ferroviaria de Darlington a Stockton, donde, concretando Stephenson los anteriores inventos y adaptaciones de los motores de vapor a la tracción y de los carriles para suavizar la rodadura, dió principio a la era de 1825-1925, que puede llamarse *del ferrocarril*, como quizás la actual llegue a ser *de la aeronáutica*. Presentada la moción correspondiente a la Comisión delegada de los Congresos Internacionales, y con la previa y cortés aceptación de España, quedó acordado, en 1923, que fuera Londres el centro de reunión para los ferroviarios del mundo entero en su X Reunión. Con la perseverancia metódica de la raza inglesa, han venido preparándose desde hace tres años todos los detalles de una actuación tan complicada como resulta siempre la de esta clase de Congresos, y realmente puede estar satisfecho el Comité directivo, que forman los Sres. Foulon y Colson, en Bruselas, y Churchill y Lane, en Londres, del completo éxito de su labor. La Reunión última ha sido la más brillante de las celebradas, tanto por el número de asociados como por la precisión, esplendidez y acierto en las excursiones, tanto técnicas como de recreo. Veinte días, en los que un programa bien calculado no ha dejado momento a la indecisión, y en que los números sucesivos se entrelazaban de suerte que siempre había combinación posible entre amigos y colegas para disfrutar de todo sin apremio alguno, han demostrado que siempre es posible asociar lo serio, útil y científico, a lo más humano, grato y bonancible. *Utile dulci*; ésta es la máxima filosófica de la vida, y lo que han conseguido a maravilla los gestores del Congreso de Londres. Para poder sintetizar mi ligera crónica, distinguiré varios aspectos de nuestra delegación, empezando por

decir algo del conjunto en general, de los ferrocarriles y del Congreso y, finalmente, de los grandes festejos centenarios.

La nación inglesa goza hoy la hegemonía de Europa; una cuarta parte del mundo lleva su sello, de una manera más o menos ostensible. Tiempos difíciles, es cierto, son los que vienen sucediéndose en todo el mundo, y no dejan de influenciarla; pero su gran patriotismo ha hecho subir el cambio de la moneda y atiende hoy a 1 300 000 obreros sin trabajo. ¿Cómo se ha conseguido y se sigue consiguiendo este difícil equilibrio? Merced al sacrificio de todos los ciudadanos. Nadie protesta por pagar el 25, 40 y aun 60 por 100 de su renta como contribución al Estado, y así se ha llegado al saldo de intereses cuantiosos y casi se ha alcanzado el patrón oro. Para que se pueda apreciar el amor de todo inglés a su nación, no quiero dejar de señalar lo que vi en la Exposición de Wembley y que, desde luego, cautivó durante mucho tiempo mi atención. De aquella gran feria del mundo, donde se ha hecho el mayor alarde de poder y grandiosidad de los tiempos imperiales, no puedo describir aquí sus innumerables bellezas y enseñanzas: hay una, por todas, que debe originar a los españoles seria meditación. En una gran sala, llamada de educación cívica, vi tres mapas murales: en el primero aparecía el ser de Inglaterra antes de que, al finar el siglo XVIII, se declararan independientes las colonias americanas; destacábase al lado otro mapa, en el que una nube negra cubría tan ricas posesiones, con un letrero, que refería que aquello es lo que llegó a ser la Nación con la independencia de Washington; finalmente, el tercer mapa, que era simétrico del primero, ostentaba toda la plenitud y grandeza del Imperio británico actual, en el que diestramente se había hecho resaltar, con adecuado color, la parte del mundo que hoy ocupa su poder, y claramente saltaba a simple vista lo enorme de la proporción. Pues bien, por si no fuera bastante persuasivo este plano comparativo, rodéale una inscripción interrogatoria tan conmovedora como la siguiente: «¿Qué deberá hacer todo inglés para que su Patria no decaiga del lugar que hoy ocupa en la Humanidad?» Y la contestación al canto: «Esto no se enseña en la escuela; esto lo dicta el corazón.» ¡Qué hermosa enseñanza! Confieso que esto es lo que más me ha conmovido en mi visita a Inglaterra; este holocausto perenne a la idea de la Patria; esta constante inmolación del uno al todo, del individuo a la colectividad. Por eso Inglaterra es grande; en su escuela deberíamos aprender los españoles, y no en las que nos enseñan malos ciudadanos a renegar de nuestra historia y nuestro ser; a desconocer que antes que nadie dimos la vuelta al mundo; que fuimos la avanzada de la Civilización, y que, así como el leopardo inglés deja hoy su huella hasta en los peces del mar, antes, mucho antes pudo decirse que nadie podía navegar en el Mediterráneo azul sin llevar al dorso impresas las barras de Aragón. Nunca creo parezca

perdido cuanto en este sentido se comente, y así, este ejemplo de patriotismo es uno de los más gratos recuerdos que todos hemos conservado de nuestra misión. Por lo demás, ¿qué decir del orden, pulcritud, limpieza, afabilidad y buen gusto inglés en todas las manifestaciones de la ciudadanía? Hemos sido agasajados, es cierto, y quizás los españoles más que nadie, tal vez porque nuestra misma actitud ha sido de modestia y admiración; pero, aun sin esta deuda de gratitud, justo es apreciar que el pueblo inglés pone de su parte todo lo que es para que el viajero halle allí grata su estancia, a pesar de las dificultades y malquerencias de un clima realmente inhospitalario.

Concretando nuestra atención al problema ferroviario, existe una nota marcadamente clásica y diferencial en Inglaterra con relación a otras grandes naciones, como Alemania, Francia, Italia, etc. En otros países quizás se haya dado preferencia a lo grande, a lo monumental, al procedimiento adjetivo del servicio, etc., etc.; aquí, no. La utilidad, la comodidad, la puntualidad y el orden son las notas características. No existen esas enormes catedrales ferroviarias de Francfort, Colonia, etc., etc.; no se cuentan armaduras de luces enormes, columnas inverosímiles, fachadas esculturales. No. Las estaciones inglesas son muy grandes, todo lo grandes que es preciso, sin ser grandiosas; generalmente, naves transversas, de poca luz y regular altura, se van adosando unas a otras hasta donde precisa, pudiendo continuar cuando lo exigen los aumentos graduales de la explotación. Este criterio es acertadísimo: se economizan enormes sumas de primer establecimiento, que a veces agobian a las empresas desde el principio y sin necesidad alguna. Junto a este carácter, hay que señalar otro muy útil, y es el de asociar casi siempre a las estaciones los más lujosos hoteles, de suerte que en estas ocasiones la estación parezca un patio del mismo y que apenas se traduce al exterior. Esto, que se observa en Londres, en Charing-Cros, Victoria, etc., se halla mucho más acentuado en Glasgow, Liverpool, Edimburgo, etc., etc.; tanto, que en esta población los dos mejores hoteles se hallan en las estaciones de Midland-Railway y de Scottish-Railway. La última de ellas se desplaza bajo un jardín siempre cubierto de flores, jardín que es la cubierta de la estación, de la que tan sólo aparecen al exterior los lucernarios, ocultos bajo enredaderas artísticas. Excusado es decir que en estas estaciones hay restaurante, lujoso y económico; peluquería; fotografía, a veces, y cuanto pueda necesitar el viajero más exigente.

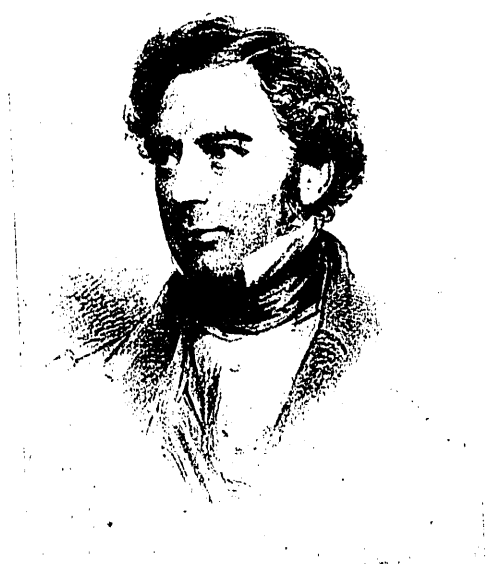
Lo que decimos de la estación puede aplicarse al material móvil: los coches no son más lujosos que los nuestros: menos quizás; el Pullman no vale el salón-vagón de la Compañía Internacional, ni el *stewart* va tan elegantemente vestido como el camarero del coche-cama. Pero todo es cómodo, limpio y agradable y, aunque a veces el material sea ya viejo, siempre se encuentra pulcritud en todas sus dependencias. Esa es la enorme ventaja que sobre nosotros se nota, ¡triste es decirlo! Y no son ciertamente las Compañías españolas las únicas entidades que deben cargar aquí con la repulsa: el público tiene en España su coeficiente de culpabilidad más elevado.

Algo llama la atención la pequeñez de los vagones de transporte; apenas se ven los grandes de dos carrerones; son casi todos del tipo antiguo de dos ejes,

pero siempre bastante más cortos, y singularmente los dedicados al carbón resultan ya miniaturas. Parece que ello obedece a la conveniencia de que puedan fraccionarse mucho los trenes y repartirse el material entre las arterias numerosas que empalman con las líneas principales. Tampoco las locomotoras denotan singularidad alguna: generalmente, son de dos ejes acoplados, pocas veces de tres, con ruedas de gran diámetro—2 a 2,30 m—y distribución interior. Todas suelen ir pintadas de color verde o marrón, siempre limpias y produciendo la impresión de que el carbón no mancha en Inglaterra, pues ni los maquinistas ni la locomotora aparecen manchados en lo más mínimo. Por último, las vías inglesas son maravillosas; la línea única casi no existe; muchas son ya las secciones, sobre todo en las grandes líneas, en las que se cuentan cuatro vías distintas sobre la explanación, para dar paso preferente en plena línea a los trenes rápidos sin necesidad de los alcances en las estaciones; y, antes de llegar a éstas, las redes se amplifican, y a los 2 ó 3 km de ellas aparecen haces de numerosos ramales, que se van viendo crecer a medida que el tren llega a la estación, y pasa por ella como un bolido, para volver a juntarse al salir casi con otros nuevos ramales del haz de la próxima estación, produciendo la impresión de que toda la línea está provista de los mismos elementos de ampliación de servicio. En esto sí que no cabe comparación ni remota con las líneas del Continente; ni en Alemania, ni en Francia, por más no citar, se prodiga tanto la facilidad para el movimiento y expedición de trenes como en Inglaterra, y ahí está la parte sustantiva de su primacía: en atender siempre a lo esencial, o sea a no demorar la estancia de viajeros y mercancías en sus estaciones.

La explotación de los trenes es sencilla en extremo; no se advierte incomodidad alguna; deslízase el tren naturalmente sobre sus rieles como la nave sobre las olas del mar, sin que se noten las fatigas, conmociones y violencias del otro lado del Canal; apenas se comprende el movimiento si no fuera por el paisaje; tal resultan de incomparables el asiento de la vía, los muelles de los carruajes, los topes de enganche, los frenos, etc.; todo parece que desea suavizar las molestias obligadas y naturales del viaje. La velocidad de los trenes siendo considerable, no es mayor que la de los grandes rápidos y expresos franceses: es la misma sensiblemente de París a Calais o Boulogne, que de Dover y Folkestone a Londres, pero con la ventaja inmensa de que en Inglaterra no hay retrasos y en Francia suelen ser bastante frecuentes. Y aún hay otra circunstancia digna de mención, y es la facilidad suma con que se organizan trenes *bises* o *suplementarios* en cuanto el de número ha sido completado o ha tenido que salir sin esperar su correspondiente. Esto, que en otro país, y singularmente en el nuestro, es verdaderamente temible para el viajero, no se toma ni siquiera en cuenta. Sin necesidad de petición alguna, a los diez, veinte, etc., minutos, sale otro tren, que fácilmente sirve lo que el primero no pudo satisfacer. ¡Cuántas veces, en España, para disponer un tren suplementario, aun en estaciones de origen, se tiene que esperar la consulta de cuantas autoridades y jerarquías hay en la guía oficial y en los escalafones, mientras el público espera cuatro, seis y ocho horas, para ser conducido, finalmente, en un mercancías! Existen, por último, costumbres establecidas ya en muchas partes y a las

que en Inglaterra se rinde culto, como la guarda de los asientos, la remisión de los objetos olvidados en los trenes consecutivos, las facilidades para hacer uso del teléfono y telégrafo en tren, adquirir en ruta billetes, bonos de hotel, etc., etc. Todo esto es ya mundial; pero, así como existe algo íntimo e indescriptible en toda corporación, agrupación, nacionalidad o raza, que, aun en igualdad de circunstancias, distingue el fondo de sus sociedades así en Inglaterra existe una especie de *quid sustractum* para todo lo que se refiere a ferrocarriles, que la distingue y hace sobresalir aun en lo oculto, corriente y ordinario. Es el ferrocarril para todo inglés como la mantilla y peineta para una sevillana; en ningún país ha encarnado tanto el *ser ferroviario*, y, si fuéramos supersticiosos, creeríamos ver el espíritu de Stephenson, de Pease y de los demás propulsores de este gran servicio, animando siempre y dirigiendo a



Robert Stephenson.

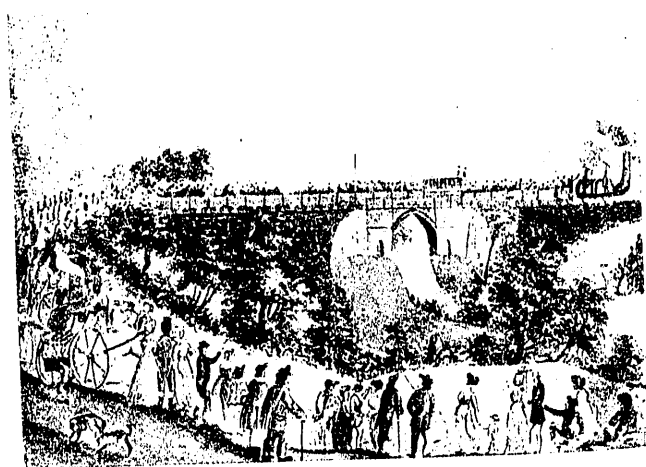
sus hijos de empresa y de trabajo, que tan brillantemente mantienen su pabellón.

Ante tan adecuado marco, es natural que el X Congreso Ferroviario haya resultado de una importancia y brillantez extraordinarias y que los solemnísimos festejos conmemorativos del Centenario marquen digna piedra miliaria en la historia de la civilización. Sabido es que, a poco de explotarse con éxito el vapor en las empresas industriales, se ensayaron tractores más o menos adecuados, tanto en Francia, por Cugnot, como en Inglaterra, por Vivian y Theivitek. Pero todos estos y otros ensayos no eran sino los albores del día espléndido ya y lleno de sol que apuntó, en 27 de septiembre de 1825, en Inglaterra, pues en dicha fecha circuló el primer tren formal para servicio mixto de viajeros y mercancías, fruto de una empresa bien razonada y no menos duramente discutida de Stephenson y Pease. Fué escogida la carretera de Darlington a Stockton, al Norte de Inglaterra, y ya lindando con Escocia, y sólo al apoyo y energía de Pease pudo deberse el hecho de que no fracasara la Sociedad que a este efecto se había constituido. El éxito fué completo: el tren pudo deslizarse a razón de 20 km por hora, arrastrando veinte

vagones y seiscientos pasajeros. Todas las crónicas y estampas de la época demuestran el interés que este sistema de tracción supuso a toda la Nación; artículos y periódicos enteros se dedicaron a Stephenson y a su obra; se compusieron poesías y aun comedias a este objeto; se engalanaron las calles y caminos, y todos los pueblos salían atónitos a contemplar aquel monstruo que, dando resoplidos, echando llamas y coleteando, arrastraba dulcemente un convoy que todas las calesas, diligencias y coches de Darlington unidos no hubieran podido transportar. ¡Fué gran día de alegría y satisfacción! ¡Qué poco podrían, sin embargo, vislumbrar aquellos patricios la revolución inmensa que en el mundo iba a producir aquel hecho, el venero de riquezas que se seguiría inmediatamente y la transformación que iba a sufrir la sociedad!

No es extraño, pues, que hoy, consciente ya Inglaterra de la trascendencia de aquel hecho, se haya prestado a celebrarle con toda grandiosidad y entusiasmo; acertadamente se acordó anticipar la fecha de los festejos al mes de junio, es decir, tres antes de la del Centenario, para evitar las incomodidades del tiempo a fines de septiembre, y se señaló la semana del 24 de junio al 1.º de julio para este efecto, y por ello también el X Congreso de Ferrocarriles ha celebrado su reunión, próximamente, durante los mismos días.

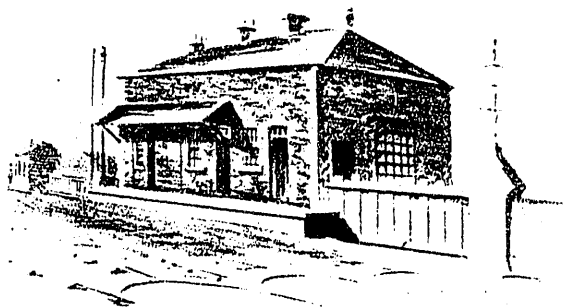
No es lugar éste propio para especializar el relato de todo lo que se ha hecho en Inglaterra para celebrar esta conmemoración; se han escrito ya algunas Memorias y seguramente se publicarán libros enteros para autentizar el suceso; nosotros sólo daremos en especial cuenta del más culminante, o sea el llamado *Procesión de la locomotora*, que tuvo lugar precisamente entre Darlington y Croyton, el día 2 de julio, por la mañana. Con gran anticipación se había dispuesto la línea, de unos 26 km de longitud, de suerte que a sus lados pudiera situarse la inmensa multitud que presenció el paso. Decir que fueron trescientos o quinientos mil asistentes, sería siempre aventurado; baste considerar lo que pueden dar de sí 20 km de línea no interrumpida ocupada por una, dos y hasta diez filas, según los diversos parajes. Presidía el acto el duque de York, en nombre de la Familia Real, pues en Inglaterra a todos los actos públicos asiste un representante del Poder real, así como no hay fiesta ni sarao que no cierre con hermoso bro-



Inauguración del servicio ferroviario entre Stockton y Darlington el 27 de Septiembre de 1825.

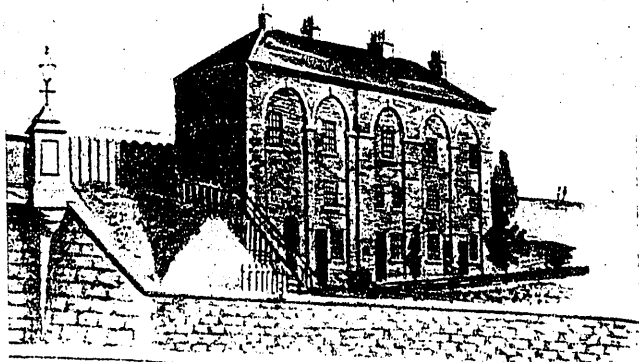
che de espiritualidad el himno nacional, *God save the King*, himno que todo el mundo canta u oye descubierto y levantado. Estos signos de respeto a algo invisible y superior a toda materia espiritualiza siempre la vida y explica el éxito de aquella Nación.

Preparado, a las nueve y treinta de la mañana, todo el público, dió comienzo el recorrido de la procesión; a su frente marchaba, cabalgando en brioso caballo blanco, un jinete, que enarbolaba un estandarte, en el que se anunciaba el fin de su reinado y el comienzo de la máquina. Seguíale, marchando por sí mismas, y hasta el número de cincuenta y tres, los diversos tipos de locomotoras que, en una u otra forma, han ido circulando por los ferrocarriles ingleses. Desde luego, para todos era objeto de singular expectación la primera de estas locomotoras, la célebre «Locomotiva n.º 1», de Stephenson, ¡la misma de 1825! A su paso, todo el público se descubrió; frecuentemente, un *hurra!* estruendoso rompía los aires, y era contestado por todos con frenético entusiasmo. Y ya después, en ordenada sucesión, continuaban los tipos de locomotoras que durante los últimos años del pasado siglo fueron empleándose, notándose de



Estación primitiva de Northgate.

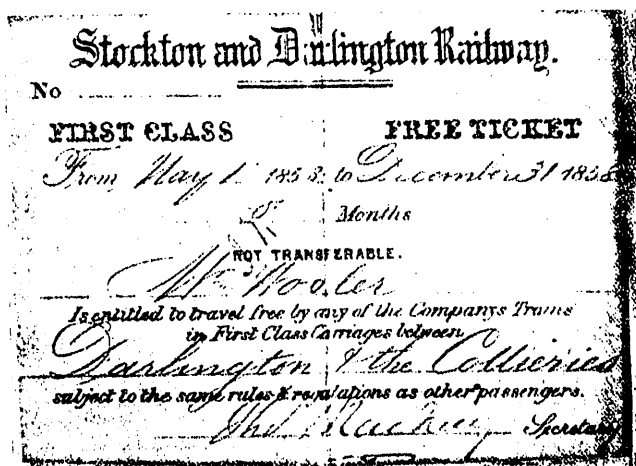
esta suerte sus sucesivas ventajas y apreciándose los adelantos de la técnica, y la potencia, cada vez más robusta, de las nuevas, hasta llegar al más perfecto de los tipos que actualmente circulan por el mundo. Para evitar la monotonía que pudiera seguirse de la sucesión de tanta máquina en esta procesión, aunque en realidad no existió, pues todo el mundo admiraba sin cansancio, y siempre con asombro, los nuevos modelos que iban presentándose, se tuvo la feliz idea de intercalar entre las máquinas toda la historia de los elementos esenciales y accesorios de los ferrocarriles. Vistiendo trajes de la época, iban nuncios y mensajeros, señalando los diversos tipos de carril empleados a partir del simple fleje, siguiendo más tarde la escuadra, la sencilla 'T', doble más tarde, y ya poco a poco convertida en carril de dos cabezas primero y del tipo americano después, hasta llegar al hoy pesado de 54 y 60 kg. Junto al carril, iba el proceso de la brida, del sillar, larguero, traviesa de madera, hierro, mixta, de hormigón armado, etc., etc. No se omitían las señales, siendo éstas variadísimas, lo mismo que los aparatos de protección, de bifurcaciones, faros, petardos, etc., etc. Cerrado este ciclo, empezaba el de los modelos de puentes, a partir de los primitivos de hierro fundido, hasta el del soberbio puente de Firth of Forth, aún hoy el mayor del mundo y del que tan justamente pueden enorgullecerse sus autores. Para completar el magnífico cuadro plástico que acabamos de describir, sólo hay que añadir la resonancia que le daban



Almacén de mercancías de Darlington.

las muchas músicas y orquestas estilo escocés, que se seguían sin interrupción; la nota de color de un día por excepción primaveral, en que Dios quiso que la naturaleza prestase sus galas, inimitables e insustituibles, a la fiesta de la paz y de la armonía de sentimientos y afectos del mundo, base de la mayor felicidad, si otras nubes no la desvaneciesen.

Todas las locomotoras antiguas que figuraron en el cortejo procesional, y la mayor parte de las modernas, así como los elementos de vía y accesorios, fueron expostados en los amplios talleres que la Compañía de los ferrocarriles de London and North Eastern tiene establecidos en Darlington, con el fin de que los congresistas pudiéramos examinarlos despacio y a nuestro sabor. En amplias naves cubiertas y cerradas, en otras abiertas y en las más descubiertas, pudimos examinar con calma el tránsito continuo de un modelo al siguiente, y aún más que en la procesión, porque aquí se podían examinar los carruajes y vagones usados en todo tiempo. Los antiguos circulaban por las carreteras adoptados en sus tres clases encima de un carretón, que era el que deslizaba sobre los carriles de la vía, de suerte que el mismo vehículo pasaba del camino ordinario al de hierro. Más tarde ya se adaptaron las ruedas de los coches al ancho de la vía y se empezaron a preparar las pestañas, aumentándose la importancia y peso de los vehículos. De todos ellos, existían en el Museo una variedad inmensa, no faltando los modernos *sleeping-cars*, restaurantes, salones, capillas, etcétera. Podían admirarse también, en fascículos a



Primitivos billetes de ferrocarril.

escala reducida, los modelos de los trenes reales, singularmente del último recientemente inaugurado en Inglaterra, síntesis del lujo y ornato deseables. La visita a esta Exposición constituyó uno de los más gratos números del programa de excursiones preparado por el Congreso.

Después de cuanto queda indicado, se comprenderá el éxito de este Congreso, y parecerá difícil que en sucesivas reuniones y Congresos pueda presentarse ni mayor concurso ni mejores disposiciones y resultados. En Roma, el número de delegados fué de 720; en Londres ha llegado a 985, representando esto ya un aumento de 30 por 100, próximamente, habiendo asistido representación de casi todas las naciones, a excepción de Rusia y Alemania notablemente. Por cierto que, habiéndose tratado en la última sesión de la admisión de estas dos naciones, si bien se acordó por unanimidad que Rusia no podría ingresar en la Asociación por carecer de un Gobierno regular, fué porque la Presidencia se dió prisa en la votación, ya que, en cuanto se conoció el resultado, se levantaron varios congresistas, manifestando que hubieran votado de otra suerte a tener tiempo. Respecto a Alemania, el acuerdo que se votó fué el de autorizar a la Comisión permanente para que, si Alemania pedía el ingreso, pudiera concedérselo. No satisfizo esta enigmática propuesta, artificiosamente elaborada, a varios congresistas, y singularmente al delegado chino, Tcheou Wei, director general de Comunicaciones, quien, en correctísimo francés, mostró su extrañeza de que aún surgieran dificultades entre hombres de ciencia: «*Nous sommes techniques, pas politiques!*», dijo, con gran elocuencia, y fué secundado por otros muchos. Sin embargo, creemos que, a pesar de todo, no faltará en el próximo Congreso el concurso de Alemania, ya que ni puede prescindirse de este valioso elemento, ni, por fortuna, siguen hoy tan enconados los ánimos como al término de la guerra.

Entre las representaciones del Congreso, las más numerosas han sido la inglesa, francesa, norteamericana y japonesa. España estuvo representada por los presidentes y directores de las grandes Compañías, Sres. Bañer, Alonso Martínez, Boix, Maristany, Infantado, Massó y Rahola, contándose en suma unos cincuenta asociados, número respetable y que constituía ciertamente uno de los mayores núcleos, reforzado en la lengua española por varias delegaciones americanas. Con algunas de las cuales, como Chile y la Argentina, se han entablado lazos de cordialidad y afecto, sellados en recíprocos ágapes, por el estrechamiento y unión de la raza.

Para celebrar las sesiones del Congreso, puso a nuestra disposición su magnífico edificio el Instituto de Ingenieros Civiles de Londres, severa construcción de sillería, muy adecuada a su objeto. En el expresado local, verdadero templo ferroviario, todo respiraba en consonancia con su fin: los cuadros de las paredes, con retratos de los más preclaros ingenieros y trofeos de la construcción de ferrocarriles, museo de recuerdos de los inventores, cartas y documentos relacionados con los mismos, etc., etc. Todo allí era perfectamente ferroviario, como lo fué el concierto con que fuimos obsequiados, en el que músicos y cantantes eran empleados de diversas líneas.

La sesión inaugural fué presidida por el duque de York, el 22 de junio, a las tres de la tarde, quien hubo de reemplazar al Príncipe de Gales, presidente

honorario del Congreso, que se hallaba viajando por las Indias. Formaba parte de la Mesa presidencial, Mr. Ashley, ministro de Transportes; Mr. Colson, vicepresidente de la Asociación; Sir Evelyn Cecil, director de *Southern Railway*; Mr. Foulon, presidente de la Comisión permanente; vizconde de Churchill, y Mr. Ghilain, como secretario. En esta sesión inaugural, y previo el discurso reglamentario de bienvenida, que pronunció el presidente, hablaron Mrs. Foulon, Ashley, Churchill—que fué elegido presidente de la X Reunión—y Foulon, concretando este último los temas que habían de ser objeto de estudio y discusión, los cuales ordenó en nueve grupos, a saber: 1.º, conservación de la vía, tanto desde el punto de vista técnico como del económico; 2.º, causas iniciales de la rotura de los carriles, y disposiciones más ventajosas para las juntas; 3.º, disposición y organización de las estaciones de clasificación y formación de trenes de mercancías; 4.º, disminución en los gastos de tracción, de suerte que resulten los mínimos posibles; 5.º, locomotoras eléctricas de gran velocidad; 6.º, *dispatchey system*; 7.º, señales fijas en la vía, procedimientos que deben emplearse en las líneas de rápida circulación; 8.º, aplicación de la jornada de ocho horas a los servicios ferroviarios, y 9.º, estudio especial de las líneas económicas, y procedimientos para establecerlas con garantía de éxito, estudiando singularmente sus sistemas de tracción.

Para el metódico estudio de todos estos asuntos, se distribuyó la tarea en cinco secciones, correspondientes: la primera, a Vía y Obras; segunda, a Material y Tracción; tercera, Explotación; cuarta, Asuntos generales, y quinta, Ferrocarriles económicos. Las reuniones de las Comisiones se celebraron, con toda puntualidad, durante los días 23 a 30 de junio, y en ellas la discusión fué tranquila y, en general, apenas si mereció tal nombre. Y es que la índole especial de estos Congresos lleva realmente implícita la idea—aunque no se quiera confesar—de la *no actuación*, pues tan sólo se da lectura a los trabajos, encargados generalmente con más de un año de antelación, cuyas Memorias suelen publicarse también, por lo menos, con otro semestre antes de la inauguración. Sucede con ello que todos los asistentes conocen ya la sucesión posible de los hechos, y queda restado todo interés en el acto mismo, que parece debiera ser el culminante de los Congresos. ¿Será bueno o malo este procedimiento? No es fácil dar una respuesta categórica; ocurre pensar que, cuando tradicionalmente aparece admitido este sistema en todos los Congresos, y singularmente en los de ferrocarriles, y cuando la pauta de su gestión viene dada por hombres prácticos y sinceros que realmente aspiran a mejorar en todos los servicios y que ponen en el acervo común todo su valer, será porque así los resultados sean mejores que dejando el campo abierto a la discusión. Esto es indudable, como también lo es que no es cierto que de la discusión brote la luz, ni que los males de la libertad se curen con la libertad; no lo creen así, por lo menos, los ilustres ingenieros que presiden la máquina ferroviaria del mundo.

Únicamente estuvo a punto de producirse un conato de discusión, en la sección cuarta, al tratarse de la jornada de ocho horas. El presidente de la sección, Mr. Parmelee, en la que, resumiendo la Memoria de Mr. Clower, representante de los Estados Unidos, relativa a los resultados de la aplicación de esta

jornada al servicio ferroviario, venía a concluir que, si bien desde el punto de vista del personal los resultados habían sido satisfactorios, los gastos de explotación habían sufrido notorio aumento. Esta conclusión, que realmente nos parece tiene algo de perogrullada, fué muy discutida, sin embargo, y dió lugar a que hicieran uso de la palabra, por excepción, algunos sesudos congresistas, discutiendo sobre detalles de presentación más bien que acerca del fondo que se debatía, como lo demuestra esta conclusión final, a que se llegó después de tres horas de elocuencia:

1.º La sección, después de haber estudiado las Memorias presentadas por las delegaciones de los diversos países, entiende que la aplicación estricta de la jornada de ocho horas no es posible en el servicio de ferrocarriles, en atención a las condiciones diversas de cada uno de ellos y a sus circunstancias locales. En cada caso especial, deberá ser objeto este problema de un estudio distinto, según el carácter de los trabajos que hayan de ser ejecutados.

2.º Asimismo la sección juzga necesario:

a) Que no se confunda la acción de presencia de un obrero con su trabajo efectivo, debiendo, sin embargo, limitarse racionalmente la duración de esta presencia en una jornada.

b) Que se repartan, en un período suficientemente largo, y según lo permitan las circunstancias locales de cada país, las compensaciones necesarias para que se obtenga una media de trabajo de ocho horas por día, con un limitado número de horas suplementarias.

Como se ve, es algo sibilina la solución. Fuera, sin embargo, de este pequeño escarceo parlamentario, las conclusiones se votaron por unanimidad; bien es cierto que todas ellas pecan de amplitud extrema, pudiendo apreciarse incluídos los más varios criterios dentro de la letra de las conclusiones. Y, sin embargo, no debe entenderse que estos Congresos sean inútiles; por el contrario, aparte de que realmente significan un paso más en el progreso de cada especialización, llenan un fin social y de cultura extraordinario, pues sirven para entrelazar a individuos y colectividades que en la vida siguen marchas paralelas y que, dirigiéndose a un mismo fin, pueden mejorar toda clase de condiciones de la vida, y de esta suerte el intercambio de ideas, sentimientos y voluntades no puede ser más eficaz. Además, como síntesis y cerramiento de estos Congresos, se editan, con ordenación metódica, todos los trabajos, y así queda siempre un arsenal inapreciable de valor, pues todos los problemas se examinan y todas las últimas soluciones aparecen en los mismos, de suerte que no hay medio más seguro para quedar al margen de los progresos ferroviarios que seguir con atención las publicaciones oficiales de sus Congresos. Desgraciadamente, España es muy poco lo que escribe, y, lo más triste es que no puede achacarse esta falta imperdonable sino a nuestro abandono, pereza y fatalidad musulmana, disfrazada torpemente muchas veces con el velo de falsa modestia y sentido de nuestra insignificancia. Por ello quiero recordar aquí a nuestro querido compañero, el ingeniero de M. Z. A., D. Domingo Mendizábal, que ha excepcionado esta ley, redactando, como ponente del tema primero, una Memoria documentadísima acerca de la supresión de los pasos a nivel, y de las condiciones de visibilidad de los trenes, señales avanzadas, etc., etc.

Quizás no pueda registrarse ninguna conclusión saliente; tan sólo he de señalar el hecho de que la tracción eléctrica aún no se ha admitido resueltamente como meta de la explotación ferroviaria, continuando considerada como un sustituto para casos especiales, no abarcando ni con mucho la generalidad del problema. He aquí las conclusiones que a ella se refieren:

1.ª La tracción por medio de locomotoras de vapor continúa siendo en la actualidad la que conviene en la generalidad de los casos. Sin embargo, será conveniente la prosecución de los estudios relativos a los procedimientos para obtener economías.

2.ª Las aplicaciones de la tracción eléctrica dependen esencialmente del problema financiero, el cual suele plantearse de forma muy variada, según las diversas Compañías. Serán, con todo, aquéllos tanto más numerosos cuanto los gastos de primer establecimiento resulten más excesivos.

La última sesión se celebró el día 1.º de julio, anticipándose una fecha, dado el cansancio que ya iba apoderándose de los congresistas; por ello, y creyendo la mayor parte de éstos que la clausura tendría lugar el día 2, fué muy limitada la concurrencia. Aprobáronse definitivamente todas las conclusiones, discutiéndose ligeramente algunas modificaciones que se propusieron a las Bases y Reglamentos generales y de la Comisión.

El final del Congreso fué muy grato para España. A pesar de que implícitamente había quedado convenido, por la Comisión permanente, que la Reunión XI se celebraría, el año 1930, en Madrid, fué discutido el asunto extraoficialmente, ya que la sección norteamericana y los principales periódicos de aquella poderosa nación solicitaron que fuera su país el lugar de la reunión próxima. Mi compañero de delegación oficial, Sr. Gil Clemente, y yo, que ya habíamos recibido instrucciones respecto a este asunto, hubimos de llamar la atención de Mrs. Foulon y Churchill, acerca de la situación poco airosa en que íbamos a quedar, ya que si la excepción del 25 a favor de Inglaterra fué juzgada muy lógica y natural, en razón al Centenario de Stephenson y de los ferrocarriles, no lo era ya ni con mucho esta nueva excepción del 30, que merecía los honores de una postergación. Muy satisfechos con los buenos oficios de los presidentes del Congreso, y gracias a la intervención eficaz, en el Comité, del señor marqués de la Argentera, fué acordado en principio por la comisión no alterar el orden establecido. Fuimos prevenidos, sin embargo, para que acudiésemos a la sesión general, pues el acuerdo definitivo había de ser el tomado por la Asamblea, y podría quizás ser objeto de discusión si, por parte de la representación norteamericana, se presentaba oposición. Afortunadamente, no llegó este caso; la propuesta del secretario, señor Guilhaan, fué aprobada por unanimidad, y quedó ya en firme acordado que fuera en Madrid donde se celebrara la XI Reunión del Congreso Internacional de Ferrocarriles. Inmediatamente, el Sr. Gil Clemente dió las gracias, y un aplauso general y continuado vino a sellar el acuerdo del Congreso. Como se ve, el resultado no ha podido ser más satisfactorio, y denota que van desapareciendo las injustas preveniciones contra nuestra Patria y que hay deseo mundial de compensar los agravios anteriores con estas muestras gratísimas de afecto.

Quedamos, pues, en que en 1930 habremos de re-

cibir a los mil congresistas del mundo entero que nos honrarán con su presencia. Es el momento de reflexionar y hacer un esfuerzo por quedar a la altura conveniente; de este Congreso depende, o que se extinga por completo la leyenda negra, o que nos hundamos definitivamente en el descrédito mundial. No son muchos cinco años, aunque a primera vista lo parezca, para la preparación que exige un certamen ferroviario; requiere labor intensa y constante, para abarcar el detalle mínimo, sin el cual los mayores éxitos quedan deslucidos. Hay que presentar buenos servicios de trenes, mejorar hospedajes, facilitar excursiones y, en una palabra, no desmerecer de lo que Inglaterra acaba de presentar. El Gobierno español y las grandes Compañías son los llamados a no escasear tiempo, ni recursos, ni actividad. *To be or not to be*. Esto diremos como recuerdo del gran trágico inglés, o mejor, como en clásico español nos enseñaron nuestros mayores: *nobleza obliga*.

No podría justamente terminar este artículo sin dirigir un cariñoso recuerdo a nuestros compatriotas residentes en Londres, que tanto nos distinguieron, y singularmente al digno embajador señor marqués de Merry del Val. La colonia española en Inglaterra merece toda suerte de alabanzas por lo gallardamente que tiene desplegado nuestro pabellón, allí, donde parece debía resultar tan difícil a nuestra pequeñez. Causa admiración saber que aquellos hermanos nuestros han adquirido un edificio propio para Casa de España, a costa de grandes sacrificios. Casa donde todo español puede encontrar abrigo, y donde surge espontáneamente el apoyo y protección, en aquel mar inmenso de Londres. Con la mayor alegría recordamos el banquete con que fuimos obsequiados los congresistas; las nobles frases de patriotismo del señor embajador y del señor marqués de Alonso Martínez, a las que hube de contestar como pude, pues la emoción me embargaba, creyendo que por un momento el manto del Pilar nos estaba cobijando desde el Ebro a todos los españoles.

No quiero olvidar, entre éstos, a D. Joaquín Bosch, representante del turismo español; él fué quien nos reunió y nos hizo el honor de darnos a conocer y abrazar a los españoles del Támesis; él quien nos sirvió de guía y seguro introductor en todos los Centros y Asociaciones que hubimos de visitar. Hace tres años, cuando las banderas de Francia, Italia, Suiza, Dina-

marca, Estados Unidos, Noruega, Japón, etc., etc., lucían en Picadilly-Circus, al frente de los lujosos establecimientos de turismo, España carecía de esta muestra de vitalidad. ¡Parecía que ya no éramos siquiera! Fué el Sr. Bosch quien con su paciencia y con su constante sacrificio y empezando con la mayor modestia, ha conseguido que los colores nacionales anuncien en aquel centro de animación londinense que en nuestra Patria también se pueden hacer excursiones y disfrutar de panoramas y paisajes como en Italia, Suiza y los demás países.

Expresamente y en párrafo aparte he de dedicar un saludo repleto de gratitud a nuestro cónsul, D. Enrique Gaspar, y de admiración y reconocimiento al marqués de Merry del Val, nuestro representante años ha en la Corte de Inglaterra. Y si en todos casos el ministro es el primer español de derecho, pues encarna fuera de la Patria la vida nacional, en Londres también el embajador es hoy el primer español de hecho, pues dedica todos sus anhelos en beneficio de España. Las grandes amistades que su permanencia de un decenio en el cargo le han bienquistado con la familia Real inglesa; la nobleza, la hidalguía y dignidad de su carácter; su dominio del idioma inglés, todo lo pone en holocausto de España y de los españoles. Apenas apunta una de esas especies calumniosas para el Rey o para la Patria, al momento que la fábula quiere correr, porque crece la bola de nieve, ya se ha presentado para atajarla y detenerla, acudiendo a las redacciones de los periódicos, rectificando especies y noticias, bien directamente con su firma, bien por medio de notas oficiosas, ora explicando conceptos mal entendidos, y siempre con la mira de engrandecer al país que le vió nacer y de favorecer a sus compatriotas. Pocos días ha acudió solícito a Oxford: supo que en aquella célebre Universidad iba a conmemorarse la cátedra del valenciano Luis Vives, insigne filósofo que regentó aquella sede durante varios años, y allí presidió un acto de acendrado españolismo, en que la intelectualidad inglesa nos rindió, merced a él, justo tributo. Agradecidos, pues, también los congresistas españoles, le enviamos hoy el testimonio de nuestra ferviente gratitud.

José M. FUSTER

Ingeniero jefe de la Jefatura de Estudios y Construcción de ferrocarriles del Nordeste de España

La celebración del Centenario del servicio ferroviario en Inglaterra

En los primeros días del pasado mes de julio se ha celebrado en Inglaterra, con extraordinaria solemnidad el Centenario de la apertura al servicio público de las líneas férreas.

Esta celebración se ha adelantado algunos meses a la fecha en que realmente cien años habrán transcurrido desde el día en que aquellas líneas se abrieron al servicio, o sea el 27 de septiembre de 1825, pues con objeto de hacer coincidir las fiestas, organizadas con aquel fin, con la presencia en Inglaterra de los congresistas que han asistido al último Congreso celebrado en Londres desde el día 22 de junio al 7 de

julio últimos, se ha producido esta ligera falta de exactitud cronológica.

Es de tal resonancia la fecha conmemorada y el acontecimiento que se ha celebrado, han sido tan extraordinarias e inesperadas las consecuencias alcanzadas, tanto en el terreno científico como en el industrial y económico, que la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS no vacila en dedicarle buena parte del presente número, el más próximo a la fecha conmemorada.

Por la circunstancia de haber concurrido a aquel Congreso y haber podido reunir buen número de