

«PLUS-ULTRA»

Maravillosamente han sonado estos días en nuestras almas los alegres clarines de una victoria dichosamente incruenta. Unos aviadores españoles de gesto juvenil y sonriente, llenos de serena arrogancia y de anhelos contenidos, han dado fin, en alas de su instinto apasionado, a una gesta gloriosa en que el núcleo espiritual de la raza, que forjó las antiguas hazañas, se envuelve con apariencias deportivas henchidas de modernidad.

Aquel viento de triunfo que en Samotracia rizaba los paños, dinamizando la gracia del mármol, ha plegado los sueños de nuestras multitudes hacia la estela ideal que dejaba en el aire el sonoro avión portador del saludo optimista de la España europea a la España de allende los mares. Se han renovado los líricos lauros y manos femeninas han cubierto de cándidas rosas las frentes de los nautas intrépidos que impávidamente sintieron rugir el Atlántico.

Recojamos cuidadosamente estos latidos de esperanza que tienen fulgores de aurora, como nuevos síntomas del resurgimiento triunfal de la raza. Por primera vez, no hace mucho tiempo, deportistas y púgiles españoles adquieren categoría internacional—Dionisos azuza—mientras nuestros músicos y pintores—Apolo sonríe—hacen luz y sonidos que esparcen a todos los vientos la fecunda solera castiza dormida en nuestra entraña espiritual; y estos mismos días en que Franco, Ruiz de Alda y Rada realizan su gran vuelo inédito, Cierva, nuestro compañero, demuestra, ante los más eminentes representantes de la aeronáutica europea, la espléndida madurez de su Autogiro.

Estas esperanzas pueden también cimentarse en la Historia. Si la evolución de la cultura medieval a la del Renacimiento no se verificó en Francia, país en que aquélla llegó a su máximo esplendor, sino en Italia, que no aceptó ni llevó a cabo la experiencia del sistema científico y artístico de la Edad Media, ¿será demasiado aventurada la hipótesis de que España, nación casi absolutamente impermeable a la cultura moderna—hoy en pleno período de renovación—, lleva en su modorra poliseccular los más fuertes fermentos de la Ciencia y del Arte del porvenir?

CHARLA FERROVIARIA

Los expresos nacionales

Hasta ahora, las Compañías de ferrocarriles funcionaron con una autonomía casi absoluta en materia de itinerarios. Las grandes Compañías estudiaban aisladamente los que consideraban más beneficiosos para su red, y a lo sumo daban conocimiento a las Compañías vecinas, directamente interesadas, de las horas de paso por las estaciones de servicio común; y si malo era el criterio que predominaba en esas grandes Compañías, peor era aún el que seguían las de menos importancia. Para éstas no existían más ferrocarriles que los que ellas explotaban, y aun cuando convivieran con otras Compañías en la misma estación común, rara vez se han preocupado de los itinerarios de las demás líneas.

Como prueba de que no es exagerada esta apreciación, fíjense los lectores en un caso cualquiera: el de Salamanca, por ejemplo. Su estación común sirve a tres Compañías distintas: Medina a Salamanca, Madrid a Cáceres y Portugal y Salamanca a la frontera portuguesa.

Cojan una guía vigente de ferrocarriles y verán que la mayor parte de los itinerarios correspondien-

tes a estas líneas se han propuesto y aprobado con vistas al divertido juego de los despropósitos. ¿Que la Compañía de S. a la F. P. llega con sus trenes a las 10,40? Pues los de M. S., que son continuación de aquéllos hacia Madrid, salen a las 10,25; y por quince minutos obligan al viajero... a que vea la ciudad de Salamanca y aprenda algo, si no prefiere aburrirse en la estación. ¿Que la Compañía de M. C. P. fija la llegada de dos de sus trenes a las 9,53 y a las 16,25? Pues el viajero se encuentra con la desagradable sorpresa de que los trenes para Valladolid y Madrid salieron ya a las 8,40 y a las 14,30, y así sucesivamente.

Se preguntará, y con razón, cómo las Divisiones de Ferrocarriles no evitaron este desbarajuste de los itinerarios en vigor. Las Divisiones, tal como están organizadas, no tienen prácticamente lazo de unión ninguno; el criterio de cada una de ellas depende del personalísimo de su respectivo jefe, y mientras no haya un jefe de los jefes que aune los esfuerzos y los criterios de todos, el rendimiento de este organismo del Estado no será jamás el que debe ser. El

empuje tiene que venir de arriba, y será tanto más eficaz cuanto mayor sea la altura de donde proceda. Claro es que para obtener una *resultante positiva* de ese *empuje*, es condición indispensable que la persona que haya de darlo, además de *sentir* el problema ferroviario, tenga energías y entusiasmo bastantes para no cejar ante los probables obstáculos que pondrán en su camino Doña Rutina y Don Precedentes.

Afortunadamente, rige ahora el Ministerio de Fomento un compañero nuestro que reúne, no sólo esas condiciones, sino otras muchas tan envidiables como aquéllas; y al *enfocar* dentro del problema ferroviario la faceta de los itinerarios, lo ha hecho en forma tan absolutamente original y práctica, que su solución tiene no pocos puntos de contacto con el famoso huevo de Colón.

Nuestro joven ministro ha llamado a las Compañías de ferrocarriles y les ha dicho algo parecido a lo siguiente: «Amigas Compañías: Hasta ahora vivisteis aisladas, sin trataros apenas unas con otras; y como el trato engendra cariño, es preciso que trabéis todas una estrecha amistad que haga desaparecer el aislamiento anterior. Actualmente hay un *factor común* a todas las Compañías, que antes no existía. Todas tenéis el mismo *socio capitalista*, y este socio capitalista, cuyo representante soy yo en este momento, no os pide otra cosa hoy que la unión de los esfuerzos de todos para realizar algo verdaderamente práctico y beneficioso para el viajero en general. Revisemos los itinerarios actuales, empezando por los trenes de mayor velocidad, y estudiemos unos expresos, no para esta o aquella Compañía, ni para esta o aquella región, sino unos expresos verdaderamente nacionales, con la vista puesta en el interés general de España. Las necesidades de nuestra nación no deben reducirse a las de su capital; todas nuestras provincias sienten la aspiración legítima de mejorar sus comunicaciones, no sólo con Madrid, sino con las demás regiones y con el Extranjero. Veamos, pues, en la medida que esto puede lograrse, y para comenzar, y como punto de partida, estudiemos todos reunidos, Divisiones y Compañías, unos expresos que con la máxima velocidad comercial posible unan los puntos más extremos del Norte de España con los del Sur.

Este ha sido el origen de los «Expresos nacionales», cuyas horas definitivas conocerá pronto el público y que se pondrán en vigor en un plazo relativamente breve. Las Compañías y las Divisiones de Ferrocarriles, convencidas de la trascendencia que esta nueva orientación pueda tener en el tráfico general de viajeros de toda España, han rivalizado en interés y en buena voluntad, tratando de armonizar los deseos y posibilidades de todas las Compañías.

Para que los lectores de la REVISTA puedan darse perfecta cuenta de la importancia de este proyecto, cuya paternidad corresponde por entero a nuestro compañero D. Rafael Benjumea, actual ministro de Fomento, voy a examinar con algún detalle uno cualquiera de los itinerarios Norte-Sur ya estudiados.

Las comunicaciones más importantes de España son: por el Norte, las de Francia, enlazadas con las del resto de Europa; por el Sur, las de América, y muy especialmente las de Argentina y Cuba. Por consiguiente, en el estudio de cualquier itinerario que vaya de su extremo Norte a su extremo Sur habrán de tenerse en cuenta, como puntos esenciales, las horas de llegada de los trenes rápidos y expresos franceses a nuestra frontera de Irún, y las horas

de salida de Cádiz de los grandes barcos trasatlánticos.

Procedentes de Francia llegan expresos y rápidos por la mañana y por la noche; una buena comunicación exige, pues, que en España tengamos diariamente dos trenes de gran velocidad: uno que haga la primera parte de su recorrido de día, y otro que lo haga de noche. Escojamos para nuestro estudio el que salga por la mañana de Irún.

A nuestra estación de frontera llegan, procedentes de Francia: el rápido de París, a las 7,52, y el expreso de la Côte d'Argent, a las 8,59. Como ambos trenes tienen importancia internacional, el expreso nacional nuestro, que llamaremos núm 1, esperará la llegada de ambos y saldrá de Irún a las 9,39. Aumentando su *velocidad comercial* de 48,90 km por hora que tiene hoy, a 51,73, podrá llegar a Madrid a las 21,45. Por razones técnicas de que otro día me ocuparé, conviene prescindir de momento de la línea de circunvalación, y dejar un huelgo de una hora entre las llegadas y salidas de distintas estaciones en Madrid. Con este criterio, el expreso para Cádiz podrá salir de la estación de Atocha a las 22,45, llegando a Sevilla a las 9,30 (con una velocidad comercial de 53,30 km por hora, en vez de la de 45,29 del itinerario actual), y a Cádiz a las 12,45, con tiempo suficiente para que puedan embarcar los viajeros en los grandes trasatlánticos, cuya hora de salida se fija siempre entre las 13 y las 14. Es decir, que el viajero que pisó tierra española a las 8,50, podrá estar embarcado a las 29 horas.

¿Qué diferencia hay entre este itinerario y el vigente? Veamos lo que sucede hoy. El viajero que, procedente de Francia, llegue a Irún a las 8,50, podrá tomar el tren de la Compañía del Norte que sale a las 9,49, para llegar a Madrid a las 22,37. Como el último expreso para Andalucía salió a las 20,20, se verá precisado a pasar la noche en Madrid, pudiendo salir a las 10 de la mañana del día siguiente. Este expreso de la Compañía de M. Z. A. llega a Sevilla a las 21,40, y como ya no hay ningún tren para Cádiz hasta las 8,47 del otro día, tendrá necesidad el paciente viajero de buscar otro hotel para pasar la segunda noche, pudiendo salir a la hora citada para llegar a Cádiz a las 12,25 y embarcar en el mismo día. ¡Cincuenta y dos horas, en vez de las veintinueve del nuevo itinerario!

No es cosa baladí esta comunicación internacional. Casi todos los viajeros que van a América prefieren disminuir todo lo posible el número de días de embarque; y así se explica que desde Inglaterra y Francia vayan a embarcar a Lisboa, donde hacen su última escala europea los grandes barcos de la *Compagnie Générale Transatlantique* (francesa), la *Royal Mail* (inglesa) y la *Hamburguesa Sudamericana* (alemana). La primera de estas Compañías tiene ya algunos barcos que hacen la travesía a la Argentina en diez y seis días; pero todos los restantes, así como los de las otras dos Compañías navieras, tardan de diez y siete a diez y ocho días en el mismo recorrido. En cambio, la Compañía Trasatlántica española sale de Cádiz directamente para la Argentina y hace la travesía en catorce o quince días, habiéndola hecho ya alguno de sus barcos en trece. Es de creer, pues, que si esa dificultad actual del itinerario terrestre desaparece y el viajero que hoy toma el coche-cama directo para Lisboa encuentra en Irún otro coche análogo que le lleve directamente a Cádiz sin transbordos y en un

número de horas aceptable, no vacilará en escoger este último, sabiendo que con ello ahorra de tres a cuatro días de navegación.

Nuestra Compañía Trasatlántica tiene hoy servicios directos desde Cádiz a la Argentina, Cuba, Méjico y Estados Unidos. Como las fechas de salida y de llegada de los barcos son conocidas de antemano, nada más sencillo que unir en esos días al expreso nacional correspondiente, un coche-cama directo de Irún a Cádiz. La única excepción en el nuevo itinerario sería la de transportar en esas fechas el coche-cama desde la estación de Príncipe Pío a la de Atocha, análogamente a lo hecho en 1908, cuando circulaba el tren directo «París-Algeciras».

Si grande es la importancia que tienen estos nuevos expresos respecto a las comunicaciones internacionales, son muchísimo mayores los beneficios que han de proporcionar a las relaciones interiores de nuestra Península. El expreso nacional núm. 1 que no ocupa atraviesa en su ruta desde Irún a Madrid seis capitales de provincia: San Sebastián, Victoria, Burgos, Valladolid, Segovia y Madrid. Además, recoge en Miranda los viajeros de Bilbao y en Medina los procedentes de Salamanca. Vimos que tenía su llegada a las 21,45, y con pocos minutos de diferencia llegarán también el rápido de Santander, Palencia, Avila a la estación del Norte, y el expreso de Barcelona-Tarragona-Zaragoza-Guadalajara a la estación del Mediodía. Todos los viajeros procedentes de las quince capitales citadas podrán continuar su viaje a las 22,45 en un tren formado con el mayor número posible de coches directos a las principales capitales de Andalucía, y que se irá subdividiendo en los empalmes de Baeza, Espelúy, Córdoba, Bobadilla, etcétera; y como, además, se relacionarán con estos trenes las comunicaciones del Oeste con el Sur, de Levante con Andalucía y todas cuantas vayan siendo prácticamente posibles, resultará que cada uno de estos expresos nacionales interesará directamente a la mayor parte de las provincias españolas.

La velocidad comercial de 50 km por hora que se ha logrado rebasar en varias líneas en los itinerarios estudiados, no es pequeña en España. Para conseguirla en algunos perfiles accidentados, como el de Madrid a Irún, es preciso que sus trenes alcancen velocidades de 80 y 90 km por hora en muchos trayectos. Desgraciadamente, ni aun esa velocidad comer-

cial de 50 km puede aplicarse a muchas líneas de nuestra red ferroviaria. Unas por el estado de su vía, otras por insuficiencia de medios de tracción, y las menos por errores de construcción que acusan en la realidad pendientes superiores a 20 milésimas, impiden en absoluto el empleo de grandes velocidades. Hasta la comercial de 40 km se hace muy difícil en algunas líneas. Las dificultades encontradas en el detenido estudio que ahora se ha hecho, podrían dar lugar a dos medidas de gobierno de gran trascendencia. La primera pudiera ser que el Estado concediera auxilios preferentes a determinadas líneas de interés general, para ponerlas en condiciones de obtener en ellas la velocidad comercial de 50 km por hora. La segunda, muy interesante también, sería alentar a las Compañías para que aumentaran la velocidad de sus trenes, concediéndoles autorización para cobrar un suplemento por velocidad en todos los itinerarios en que la comercial obtenida no fuera menor de 50 km. Estos suplementos se cobran ya en casi todas las naciones del mundo, y su fundamento es irrefutable. No es equitativo que, a igualdad de clases, paguen lo mismo el viajero que utiliza un tren de gran velocidad que el pobre que se ve precisado a viajar en tren mixto.

No quiero abusar más de la paciencia de los lectores. Con lo dicho les basta, seguramente, para conocer la nueva orientación sobre itinerarios y su trascendencia. Grande es, en efecto, la importancia de los «expresos nacionales» que pronto estarán en vigor; muy plausible es también el rendimiento obtenido de la unión circunstancial de Divisiones y Compañías; pero sería lamentable que no se pasara de aquí. Los cuatro expresos de hoy podrían ser los ejes principales de un servicio de mañana, verdaderamente nacional, en el que pudieran irse recogiendo y estudiando sucesivamente las necesidades y aspiraciones de toda nuestra red.

¿Se perfeccionará la labor de hoy? Una Real orden de 7 de marzo de 1889 ordena que todo cuadro de marcha de trenes sólo estará en vigor un año, transcurrido el cual lo presentarán de nuevo las Compañías con las modificaciones que juzguen oportuno. Si esta Real orden se cumple y persiste la orientación de hoy, es indudable que los itinerarios entrarán en una era de perfeccionamiento que antes no se vislumbraba.

José DE RODA
Ingeniero de Caminos

La ciudad a través de las civilizaciones⁽¹⁾

II.-Grecia y Roma

GRECIA

Ya hemos mencionado, al hablar de los restos de ciudades peloponésicas prehelénicas, su situación generalmente sobre alturas más o menos escarpadas para facilitar la defensa. Cuando la seguridad llegó a ser más grande y la población, aglomerándose y mul-

tipicándose, se hubo extendido fuera del recinto que coronaba originalmente la altura, el nombre de *polis*, asignado al principio a la ciudad primitiva, se trocó en el de *acrópolis*—ciudad alta—, es decir, la parte más elevada de la ciudad, por oposición a la que se encontraba en la llanura, al borde del mar, o sobre los flancos de la colina. La *acrópolis*, cuna de la ciudad, se convirtió automáticamente en ciudadela o recinto fortificado, que debía sostenerse a pesar de las invasiones, y al cual se retiraban los sacerdotes y magistrados en los momentos de peligro; siendo a la vez

(1) Véase la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS n.º 2 446, página 70.