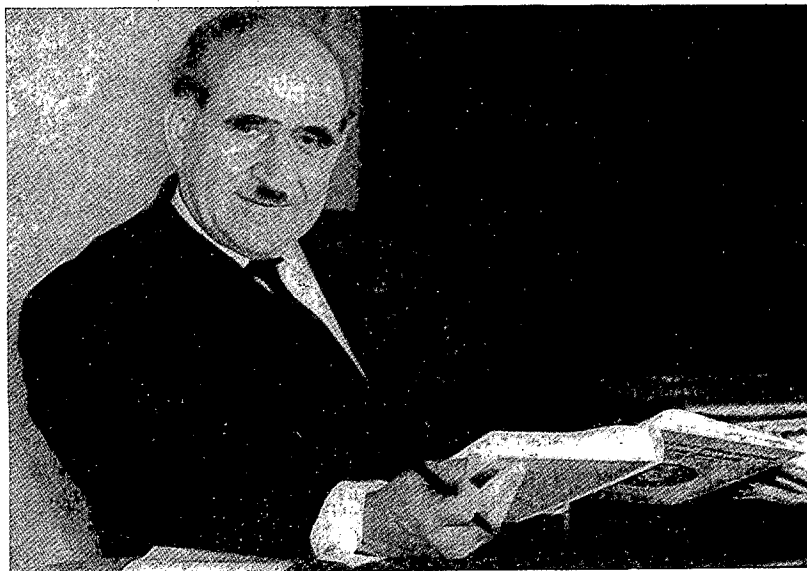


ARMAND

Por FEDERICO DE REPARAZ
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.



Con Luis Armand desaparece, a mi juicio, la primera personalidad de los ferrocarriles europeos.

Personalidad abierta, rica, polifacética, Armand comenzó por ser un Ingeniero y un hombre del carril.

Nacido en 1905 en Cruzeilles, un pueblecito de la alta Saboya, de familia modesta — su padre era maestro —, ingresó, después de brillantes estudios secundarios, en la Escuela Politécnica de París. Número dos de su promoción, terminó años después la carrera de Ingeniero de Minas, con el número uno, a los veintiún años.

Tras una breve práctica minera, ingresa en la antigua Compañía ferroviaria de París a Lyon y al Mediterráneo. A partir de ese momento, es ya para siempre un *cheminot*, aunque pronto sea mucho más que un *cheminot*. Su actividad primera es preferentemente técnica: a los veintinueve años es Ingeniero Jefe, y poco después ocupa la Dirección de Material y Tracción. En 1937, al crearse la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Franceses, Armand, con todo el personal de las antiguas Compañías concesionarias — de tan valiosa tradición allí como aquí — queda incorporado a la Empresa estatal.

Su competencia técnica y su incansable actividad le han llevado mientras tanto a investigar el campo de la depuración de aguas para su utilización en las calderas de las locomotoras. Y así inventa y patenta el llamado "Tratamiento integral Armand", que adoptan, aparte de la SNCF, varias redes europeas y entre ellas la Renfe.

Aunque, como casi todos los especialistas de la tracción, Armand profesaba un tradicional y a la postre nostálgico amor a la locomotora de vapor, su clarividencia le hizo intuir pronto las ventajas de la electrificación y muy especialmente las económicas derivadas de la utilización de la corriente monofásica a cincuenta períodos. Colaborador destacado en la solución de las dificultades técnicas que ésta plantea. Armand difundió después su utilización al acceder a más altos cargos en la SNCF.

Durante la ocupación alemana, Armand participó activamente desde su cargo clave en las actividades de la resistencia, y llegó a ser jefe de la "Resistence-fer" y combatiente activo en la batalla del carril. Esta patriótica y peligrosa labor le costó ser apresado por la Gestapo y encarcelado en Fresnes. Por fortuna, poco después fue liberado por los acuerdos Nordling.

Acabada la guerra es Director general adjunto, tres años después Director general y, por último, Presidente de la SNCF.

Al reanudarse la actividad de la Unión Internacional de Ferrocarriles, Armand ocupa la Presidencia de su Comité de Gerencia, integrado por los Directores generales de todas las redes. Y es ahí donde se manifiesta toda la riqueza y el dinamismo de la faceta, a mi juicio, más característica de la personalidad pública de Armand: su europeísmo. En lo técnico como en lo económico, en lo cultural como en lo político, Armand estimaba que al presente es preciso pensar a la escala de Europa, si se pretende que nuestra vieja, valiosa e insustituible civilización progrese y aun subsista.

Con esta *Anschaung* Armand desarrolla en la U.I.C. una serie de enseñanzas y realizaciones de las que puedo dar fe como testigo y colaborador a lo largo de un cuarto de siglo.

Fueron primero los últimos años cuarenta y la década del cincuenta, años de ilusión europea y de eficacia en la Unión Internacional de Ferrocarriles. En ellos — en muchos casos por iniciativa de Armand, en todos bajo su guía — se creó el parque EUROP de vagones unificados; progresó la estandarización del material, superando el provincianismo de tantos técnicos y la presión de tantos intereses; nacieron los servicios Trans Europ Express y la Sociedad Eurofima. Se iniciaron los estudios del enganche automático.

Más tarde, al filo de los años sesenta, se fueron enfriando aquellos entusiasmos europeos, por causas universalmente conocidas y no tan universalmente lamentadas como debieran serlo... Y, en lo ferroviario, esas bellas creaciones fueron en gran parte languideciendo.

Pero, tanto en los años de dificultades como antes en los de euforia y realizaciones, Armand fue siempre en la U.I.C. la personificación del entusiasmo clarividente, del espíritu de cooperación internacional y del progreso.

De la Presidencia de la U.I.C. Armand pasó al cargo de Secretario general, que ha ocupado hasta su muerte. Cambio que desconcertó a algunos de los que toman las jerarquías demasiado en serio. Pero poco importaba: de Armand podía decirse en justicia, glosando la frase de Cervantes: "Allí donde esté vuestra Señoría estará siempre la presidencia".

* * *

Armand fue un excelente amigo de España y de los españoles, muy especialmente, claro está, de los ferroviarios.

Conocía y amaba nuestro país, singularmente León y Galicia; y antes de adquirir la finca de Bretaña en que ha fallecido, disfrutaba sus descansos en La Toja.

En diversas ocasiones colaboró en cuestiones técnicas con los especialistas de Renfe. Por último, al iniciarse las conversaciones con el Banco Mundial, nuestro Ministerio de Obras Públicas requirió su colaboración como experto independiente. Este asesoramiento, que se encomendó a él solamente como primera autoridad en la materia, tuvo como colaboradores en Madrid a Pascual Lorenzo Ochando y Aníbal Carral, entonces Director General de Transportes y Secretario General Técnico del Ministerio, y a la plana mayor de la Renfe.

Armand pronunció en España sabrosas conferencias y algunos de los que me lean recordarán la última, en que fue presentado por el Profesor García Lomas.

* * *

La formación científica y técnica y el talento explosivo de Armand dieron base a varias intuiciones geniales.

Como Ingeniero de Minas y geólogo fue uno de los primeros en atraer la atención de los Gobiernos de su País hacia la probable riqueza petrolífera del Sahara. Desde 1954 presidió el organismo encargado de los primeros trabajos. Cooperó así desde el inicio a la captación de la fabulosa riqueza que la técnica y el capital franceses habían de alumbrar en aquellas inmensas y estériles soledades.

Como hombre de ciencia y técnico tomó parte en los primeros estudios para la utilización pacífica de la energía atómica. Su labor de miembro del Comisariado de la Energía Atómica y del Consejo Superior de Investigaciones Científicas de Francia fue sancionada con el nombramiento de primer Presidente del Euratom al crearse este organismo europeo en 1958.

Armand actuó también activamente en los estudios para la construcción del túnel bajo el Canal de la Mancha, cooperando a desechar la solución utópica del puente, que tan sospechosos relentes de obstrucción traía.

En los años 1959-60 el Gobierno francés encomendó a una Comisión, cuyos miembros más destacados eran Luis Armand y el profesor Rueff, el perenne defensor del patrón oro, "estudiar los obstáculos que se oponen al desarrollo de la Economía nacional y proponer las reformas más convenientes".

El dictamen de esta Comisión —llamado desde su publicación "informe Armand-Rueff"— pesó muy sensiblemente en las orientaciones del Gobierno del General De Gaulle.

No contento con estas brillantes actuaciones públicas, la actividad desbordante de Armand como ingeniero se ejercía en numerosos Consejos de Administración.

A su muerte pertenecía, en primer término, al de la Compañía Internacional de Coches Camas, la veterana —pronto cumple un siglo— en la cooperación ferroviaria internacional, al crear especialmente sus grandes expresos europeos que desde

finés del siglo XIX fueron desarrollando sus servicios de Cádiz a Stockholm y de Bretaña a San Petersburgo, Moscú y aún más allá, Vladivostock y Pekín y hasta Bagdad y Assuan. Amplia red, exponente de la civilización europea que, por desgracia de todos, ha sufrido tras las dos grandes guerras tan dolorosas amputaciones en Oriente.

En el Consejo de Coches Camas resonó, hasta pocos días antes de su muerte, la fecunda enseñanza de Armand.

Era también Consejero del Air Liquide, de l'Union des Banques de París y del gran consorcio belga Petrofina.

* * *

Esta increíble enumeración de talentos y actividades quedaría incompleta —muy incompleta— si para terminar no hiciera referencia a un aspecto de la personalidad de Luis Armand que, por decirlo así, configuraba y daba tono a toda su actuación: su actividad docente. Hombre de la formación humanística y científica más amplia y variada —un académico francés ha evocado a su muerte el recuerdo de Pico della Mirandola, el famoso ingenio universal de la Florencia del Renacimiento—, Armand, hijo de maestro, tenía una entrañable y permanente vocación de enseñanza.

Le he oído hablar ante los auditorios más variados: estudiantes, ferroviarios, ingenieros, directores generales, en los Organismos europeos de Bruselas y ante el areópago de los 19 Ministros de Transportes reunidos en el Château de la Muette. Siempre su oratoria sencilla, rebosante de ideas, convincente, esmaltada de rasgos de ingenio, llevaba en sí una enseñanza. Más que un discurso era una lección.

Armand fue profesor de la Escuela Nacional de Administración y miembro del Claustro de la Politécnica y de la Fundación europea de la Cultura.

En 1960 ingresó en la Academia de Ciencias Morales y Políticas, y en 1963, en la Academia Francesa. Esta, desde su fundación en 1634, era la primera vez que llamaba un técnico a su seno.

En materia de honores, Armand era Gran Oficial de la Legión de Honor, Compañero de la Liberación, y poseía numerosas condecoraciones extranjeras. Nuestras, la de Alfonso X el Sabio y Mérito Civil. Especial mención por el homenaje que representó al europeo ilustre merece la Gran Cruz de la República Federal Alemana.

A su muerte, las manifestaciones de dolor y admiración se han producido por doquier. De "príncipe de la técnica y gran humanista" le califica el biólogo Rostand; de europeo clarividente, Rey. "La primera inteligencia de Francia" recuerda un académico que se dijo a su ingreso.

Mientras se le daba cristiana sepultura en su pueblo saboyano, pensaba yo que el hombre bueno y cordial que fue siempre Luis Armand supo poner esas dotes extraordinarias al servicio de su amor al prójimo con su interés por todo lo humano y con su desbordante actividad docente.