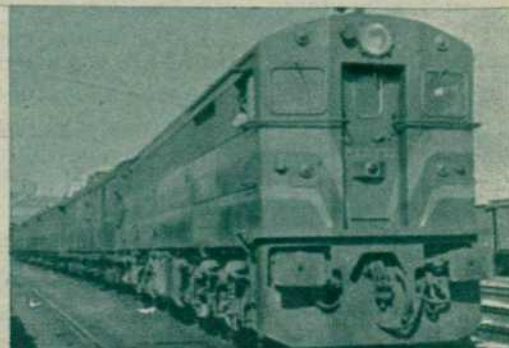
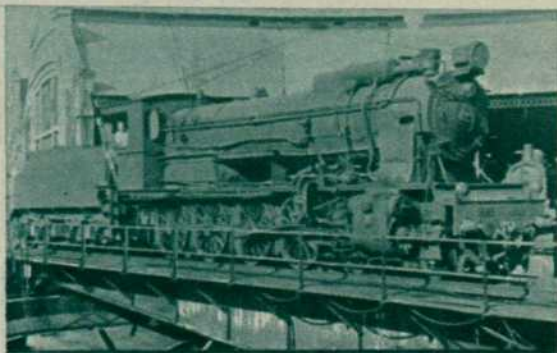
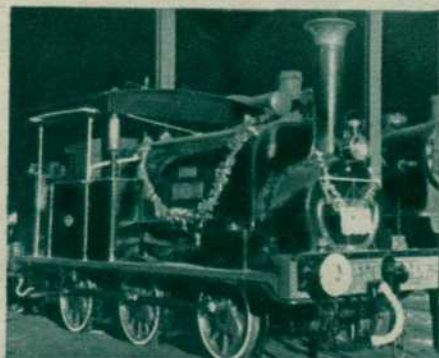


El  
plan  
decenal

## DE MODERNIZACIÓN EN MARCHA

# DESAPARECE LA TRACCIÓN VAPOR EN GALICIA



**EL DEVENIR DE LAS GENERACIONES.**—La «Sarita» pasó de moda y le llegó la hora del merecido descanso en el Museo del Ferrocarril. En la fotografía siguiente, una locomotora de la serie 240-2.051/62, preparada para su traslado a otro lugar de trabajo. Su puesto lo toman ahora las modernas, potentes y económicas locomotoras diesel, como la Alco de la tercera foto

VIGO.—El 11 de julio el depósito de máquinas de vapor ha desaparecido como tal. Desde esa fecha, como una etapa más del Plan de Modernización, los trenes que corren por Galicia son remolcados por máquinas Alco. La limpieza, rapidez y comodidad están aseguradas. Del antiguo parque de noventa y tantas locomotoras de vapor quedan muy pocas en la actualidad, y pronto no quedará ninguna. El tiempo no perdona. Las que antes eran orgullo del ferrocarril se han quedado anticuadas y hay que reemplazarlas por las potentes diesel y los ágiles ferrobuses. (Corresponsal: Víctor Posada.)

**HOY** domingo, 10 de julio, es un día histórico. Histórico en el pequeño mundo de la línea Vigo-Santiago-La Coruña.

Las legendarias máquinas de vapor pasan por última vez ante nosotros. La clásica estampa del maquinista de vapor —torso vuelto, continente duro— golpea nuestra retina como fabuloso recuerdo para ser relatado a los niños que nacen ahora. Si siempre una última vez emociona, ¿cómo no ha de emocionarnos esta despedida que nos trae el aroma purísimo de las ilusiones infantiles?

*Ya no volverá a sonar —misterioso, imperativo, lacerante— el silbido de la locomotora centenaria entre Vigo y La Coruña: ni para los marineros de Cesantes o Carril. Ni para las gentes de Caldas de Reyes o Padrón. Ya no volverá a filtrarse por los tupidos bosques de pinos; ya no alcanzará las simas montañosas, ni el fondo de los valles, el jadeante respirar del monstruo estremeciéndose de esfuerzos y sudores para coronar el cambio de rasante.*

*No me sé explicar bien, pero sé que algo se está muriendo que algo nace. Me parece como si al siglo XIX lo tuviésemos ahorrado ante nosotros pendiente de nuestra sentencia. Me parece como si hubiésemos cortado de golpe los vínculos espirituales que nos unían al legado de nuestros mayores.*

*El vapor comportaba una forma de hacer, de decir; una alegría y una tristeza. Todo esto se va. Y se va hoy, se está marchando ante mis ojos.*

*Creo ver en algunas chimeneas una lágrima mal disimulada: la lágrima del adiós para siempre al espejo de las rías bajas, al paisaje rosaliano, a los puentes de Redondela, al río de Berdía.*

*Creo leer en algunos rostros la emoción contenida al despedir a esa guardia de honor de los Romero, los Pereira, los Leogilde... Hoy domingo algo acaba y algo empieza. (L. Castro.)*

## DIESELIZACIÓN DE LA ESTACION DE MADRID-ATOCHA

**P**ARA quienes vivimos cerca de la estación de Atocha, el sonido de los silbatos de las máquinas era tan familiar, que nos resultaba fácil reconocer el tipo de locomotora que lo emitía. Entre ellas sabíamos distinguir perfectamente a las viejas y entrañables máquinas de M. Z. A.: las 1700, las 1500, las Compound 800 ó 600, e incluso las 500, que hacían maniobras. Muchas veces, tal o cual silbato a una hora determinada nos hacía comentar: «Es el Toledo», «ahí sale el Cartagena», o «el Algeciras».

En la actualidad, la tracción vapor casi ha desaparecido por completo en dicha estación, y los sonidos emitidos por los sil-

batos o bocinas de las nuevas y flamantes locomotoras eléctricas y diesel que de allí salen o rinden viaje, hacen de momento un poco más complicada su identificación.

### LAS LOCOMOTORAS DIESEL ELÉCTRICAS 1900

A las ya conocidas señales de los trenes Talgo, Ter, Ferrobuses y locomotoras eléctricas y diesel de maniobras, se ha in-



Tren correo 692, Madrid-Cuenca-Valencia, remolcado por una locomotora diesel-eléctrica serie 1900

corporado recientemente otro totalmente distinto: el de las rápidas y potentes diesel-eléctricas de la serie 1900, que, desde hace escasos meses, aseguran casi todos los trenes de viajeros de la línea de Barcelona y algunos de la línea de Valencia por Cuenca.

El primer tren remolcado por una locomotora diesel-eléctrica, serie 1900, fue el rápido de Barcelona, número 802, el 27 de febrero pasado en el trayecto Madrid-Zaragoza, y regreso, en el 801.

El 2 de marzo, y en idéntico trayecto, el 5808/5807 (Costa Brava).

El 5 del mismo mes, y en el citado recorrido, los trenes expresos 5804 y 5803.

# DIESELIZACION DE LA ESTACION DE MADRID-ATOCHA

Y, por último, en lo que a la línea de Aragón y Cataluña se refiere, a partir del 4 de abril se empezó a remolcar con tracción diesel los expresos 5806 y 5805, siempre en el indicado trayecto.

Las máquinas citadas anteriormente rendían viaje en Zaragoza. Pero el 17 del mismo mes de abril se prolongó su

servicio hasta Mora la Nueva, donde, como es sabido, se inicia la electrificación hasta la frontera con Francia.

## RELEVO DE LA TRACCION VAPOR

Con la puesta en servicio de estas diesel, y en lo que se refiere a la segunda Zona, han

quedado liberadas 17 locomotoras de vapor 241F-2200, y tres Mikados, 141F-2300, cifras que pueden considerarse duplicadas al afectar también la dieselización al trayecto de la quinta Zona, Zaragoza a Mora.

También la línea de Madrid-Cuenca-Valencia ha comenzado a dieselizarse a partir de mayo último con locomotoras serie 1900, de la cuarta Zona, que remolcan en todo su recorrido a los trenes correos números 692 y 691. Se proyecta que el servicio quede completamente dieselizado en esta línea dentro del presente año.

Asimismo, en lo concerniente a trenes de mercancías, con fecha 10 de mayo se pusieron en circulación catorce trenes —siete ascendentes y siete descendentes— en el trayecto de Santa Catalina-Clasificación, Vallecas, Vicálvaro, Pitis y las Matas-Clasificación; todos ellos con locomotoras diesel-eléctricas: una de la serie 1900, afecta a la cuarta Zona; cinco de la misma



Tren rápido 802, Madrid-Barcelona, con la locomotora diesel-eléctrica 1.964. Las máquinas de esta serie números 1.961 a 1.970 fabricadas en Estados Unidos, sólo tienen una cabina de conducción. Obsérvese su diferencia con la foto de la página anterior, que pertenece a las fabricadas en España números 1.901-1.960

serie, de la segunda, y una de la serie 2100 de la primera. (Corresponsal, Valentín Villagarcía. Fotos del mismo.)



Locomotora diesel-eléctrica, serie 10.300, dedicada al servicio de maulobras

CINE en

**VIA  
LIBRE**

## "EXTRAÑOS EN UN TREN"

Contar una película de Hitchcock con pelos y señales no es buen procedimiento crítico, ya que equivaldría a enajenarle al futuro espectador todo el interés del «suspense». Lo mejor que se puede hacer es determinar si los ingredientes puestos en juego dan buen resultado. En este caso creo que, a pesar de la antigüedad de la cinta y de sus intérpretes, las conocidas y admirables virtudes de Hitchcock no pierden su vigor. Definir a Hitchcock con la frase tópica de el «mago del suspense» está bien, pero no es suficiente. Este director supera la estricta esfera policíaca y del crimen misterioso, e introduce elementos de carácter psicológico —a veces lindando con la siquiatria en su rama neurótica—, y sus personajes actúan según justificadas motivaciones del subconsciente. El tema principal de «Extraños en un tren» es el odio —una esposa que estorba, un padre que tortura y la tristemente célebre pretensión del crimen impune. El plan lo organiza un neurótico que consigue complicar a un famoso jugador de tenis. Y es precisamente en el tren donde se gesta el núcleo del argumento. El diálogo es inteligente y vivo, los encuadres originales, las situaciones tensas y el interés creciente. En este film se produce una vez más el clima de lo «inverosímil lógico», es decir, el clima de las situaciones absurdas y hasta estúpidas que un ulterior desarrollo del guión presenta como perfectamente normales y justificadas. Las escenas más logradas son las del tren —nudo gordiano— y cierta persecución en un parque de atracciones. Giran los tiroviva, los gritos, el humo, las luces, una música ligera y triste, una sensación entre erótica y homicida, y ahí está el talento de Hitchcock para clavar al espectador en la butaca y ponerle el corazón en un puño.—G.\* de S.

