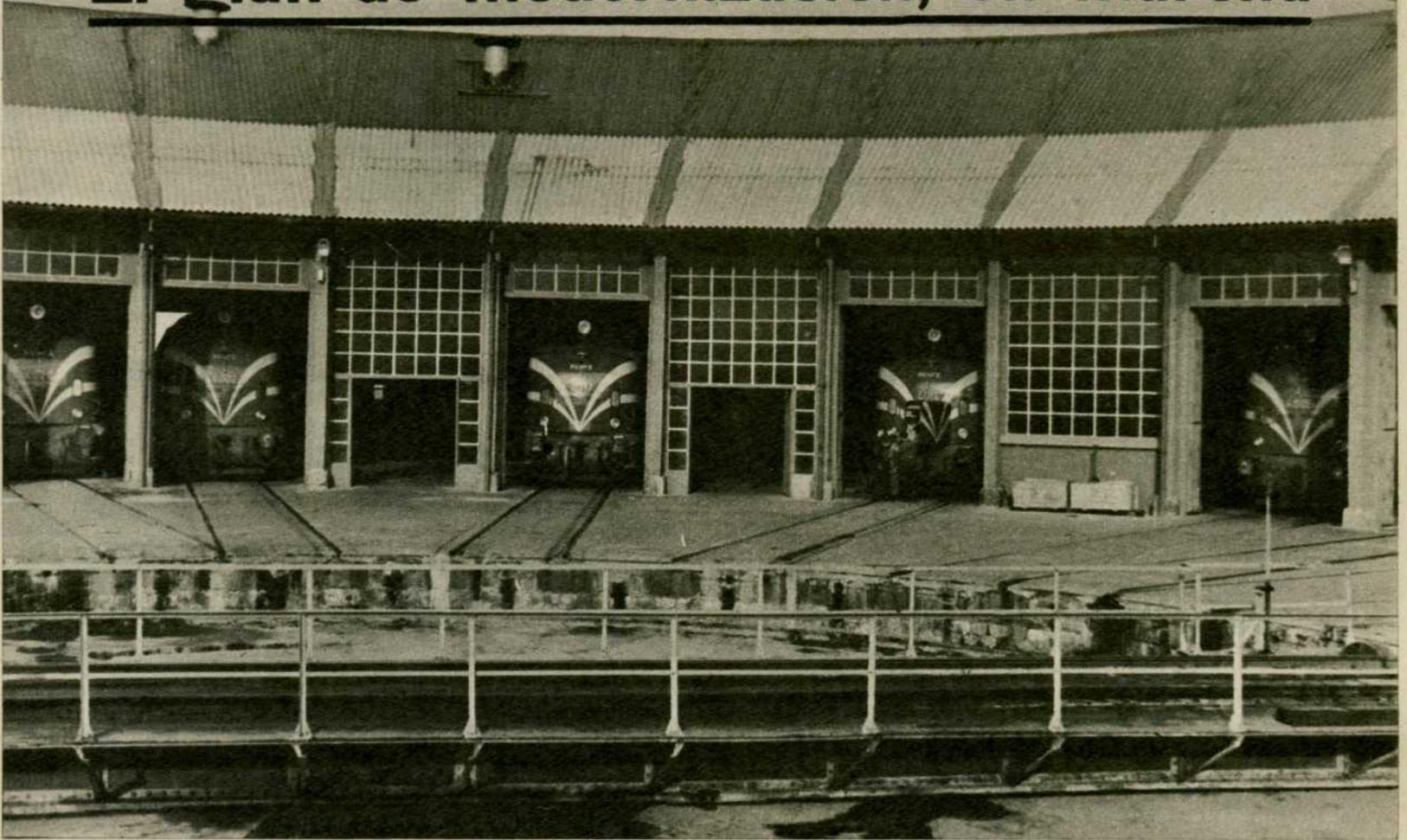


El Plan de Modernización, en marcha



El depósito de tracción Diesel de Madrid-A.

CON LAS POTENTES "CUA

- **4.000 CV, potencia nominal.**
- **130 kms. h., velocidad máxima.**
- **Trasmisión hidráulica.**
- **Cuatro ejes, dos motores de gas-oil.**

ESTAMOS a bordo de una de las impresionantes 4000 BB recientemente incorporadas a las líneas españolas. Del pedido de 30 locomotoras hecho a una firma alemana, ya circulan por España veintidós máquinas y se han hecho populares por su potencia. Las llaman las «Cuatro miles». Suben las rampas con una facilidad enorme y son de hermosa estampa. Todavía están en período de garantía, y un grupo de técnicos alemanes vigilan, reparan y controlan cualquier deficiencia que pudiera producirse. Hasta ahora parece que el único pequeño conflicto que se ha presentado es el problema de la adherencia, suponemos que motivado por la distribución de los volúmenes y que le puede restar a estas máquinas cierta capacidad de arrastre. La transmisión hidráulica también es delicada. Pero lo que sí es cierto es que nunca han circulado por España máquinas tan potentes. Las dos primeras empezaron a trabajar en diciembre del 66, entre Madrid y Mora la Nueva, con el rápido 802, precisamente con el mismo tren que ahora se deja arrastrar suavemente y que se compone de siete unidades y 380 toneladas. Tipo 100 (significa que la velocidad máxima a que le está permitido correr al tren es de 100 kilómetros hora). Ahora que se están mejorando las vías y la capacidad de tracción, mejorarán, naturalmente, los tipos de velocidad de los trenes, y los itinerarios adquirirán mayor flexibilidad. Con respecto a este rápido 802, según me explica el maquinista



El grupo de técnicos —alemanes y españoles— repara un detalle de la transmisión hidráulica.



El ayudante, señor Martínez.



La brigada está siempre atenta a la máquina.

TRO MILES"

y según observo yo mismo, no tiene que correr a más de 80 kilómetros por hora para cubrir holgadamente su itinerario en el tiempo previsto.

El maquinista, don Julián Falcón Basucas, y su ayudante, don Ricardo Martínez Baranda, me dan toda clase de explicaciones. Los dos proceden del vapor y han realizado sus correspondientes cursillos de adaptación al diesel. El maquinista, señor Falcón, condujo por última vez una máquina de vapor en febrero del 67, entre Madrid y Zaragoza. Ahora sus expresiones para definir al «hombre muerto», que tiene una lucecita azul intermitente, son muy gráficas y convincentes. El «hombre muerto», el vigilante mecánico de la máquina, que impide el sueño o las distracciones del maquinista, es como si tuviera siempre hambre y hubiera que estar continuamente alimentándolo. En efecto, la comida del «hombre muerto» es la atención. Devora atención, vigilancia, igual que nosotros devoramos una perdiz estofada.

En la actualidad hay 40 parejas de hombres al servicio de las «Cuatro miles». Cada pareja —maquinista y ayudante— hace jornadas de doce a trece horas diarias, y tiene que presentarse en el depósito ochenta y cinco minutos antes de la salida del tren. Es necesario reconocer el nivel del aceite, de las bombas de vacío y compresor, comprobar los circuitos hidrostáticos del ventilador, calentar el agua del depósito como mínimo a 40 grados para que la máquina pueda arran-



El maquinista, señor Falcón.

car, etc. Esta pareja llega hasta Mora la Nueva. Y una de sus preocupaciones consiste en no adelantarse al horario previsto de circulación. Es un motivo de satisfacción viajar en esta máquina, de gran alzada, de pito vibrante que alza bandadas de cuervos en los rojizos farallones, y viajar por una vía nueva donde apenas se notan los cien kilómetros a la hora.

E. TIJERAS.

(Fotos García.)