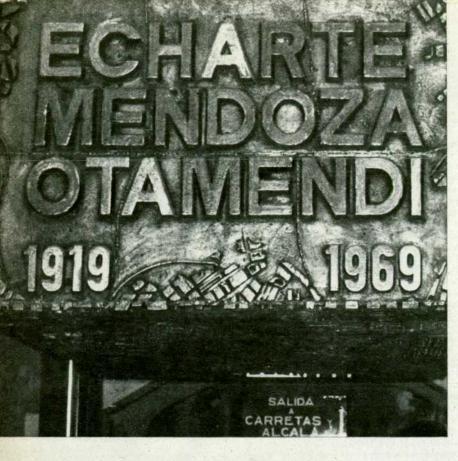


## Los viables caminos

Por JUAN APARICIO 1970

AY un par de fotografías reveladoras de dos hombres sentados en sendos bancos, que esperan y no esperan a nadie, aunque el objetivo fotográfico recogió sus siluetas inconfuncibles en una estación del Metro y en la estación de ferrocarril de un pueblo adosado a la sierra de Guadarrama. Allí aguardaba don Alvaro de Figueroa y Torres, conde de Romanones, a que la reina Victoria Eugenia ascendiese al convoy ferrovia-

rio, que iba a conducirla al exilio extranjero, para despedir a la señora con los últimos honores de un cortesano y de un político en entredicho. Aquel retrato del varias veces presidente del Consejo de Ministros es algo patético por el gesto y ademán de sordera, apoyada en el sempiterno bastón de su cuerpo indómito y renqueante, mientras pasaban y repasaban los trenes, indiferentes al advenimiento de la República.

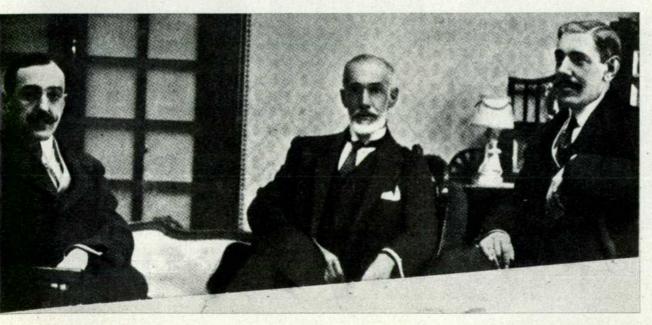






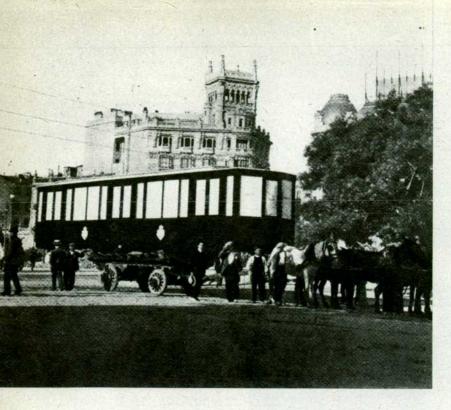
La otra fotografía perpetúa la imagen del escritor y académico de la Española don José Martínez Ruiz, más conocido por su seudónimo levantino y agudo de «Azorín», inhibido y sentado en los ya inexistentes ban-cos de las estaciones del Metropolitano, donde Azorín, en apariencia absorto, acudía todas las tardes para ver el espectáculo tumultuoso del gentío durante la segunda mitad de los años veinte, antes de que abandonase ese subterráneo lugar y se aficionara a las cotidianas presencias en los cines de barrio. La foto del conde clausuraba una etapa de la historia de España y de los ferrocarriles españoles, que habían, después, de concentrarse, regenerarse y potenciarse mediante la modernización de la RENFE, y la foto del asiduo y estático





Azorin en los andenes del Metro prometía un despliegue futuro de imaginación creadora, sirviendo y fomentando los planes primitivos de don Carlos Mendoza y de los hermanos Otamendi, con el sostén fundamental de Alfonso XIII, quien, por sus frecuentes salidas a Europa, previó que la villa de su Corte no podía reducirse al perímetro y a la idiosincrasia de un poblachón manchego con dejes serranos y andaluces.

El Metro londinense había convertido a la city en una ciudadela del dinero internacional, vacía la mitad del tiempo, puesto que sus financieros y empleados, con



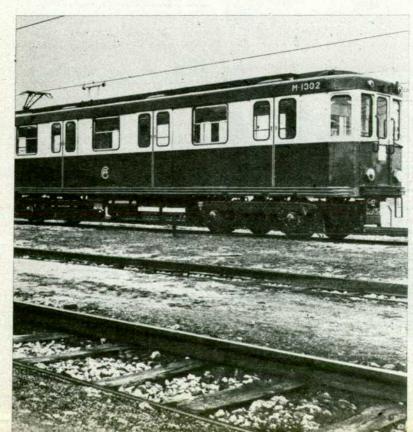


sombrero hongo y paraguas adjunto, se desparramaban en el enorme Londres de la periferia en las horas de asueto y en los litúrgicos fines de semana. El Metro de París fue un pròducto de la exposición de 1900 y de su estilo floreal y delicuescen-te, que ahora ha vuelto a ponerse en candelero y se le dedican libros y exhibiciones. El Metro de Roma, con sus ampliaciones posteriores, se debió al propósito de Benito Mussolini, para aproximar a las multitudes romanas, abrasadas bajo la canícula, con la esperanza

de un versátil «ponentino», a las playas y a los pinos de Ostia y Fregene.

Más moderna es la construcción del Metro de Lisboa, limpísimo y casi experimental, cuantas realizaciones comedidas del Gobierno de Antonio Oliveira Salazar. Dejando aparte el «subway» neoyorquino, monstruoso y alucinante, como productor de novelas policiacas y de enfrentamientos raciales, al igual del más antiguo Metro de Londres, donde flota una atmósfera de tedio y misterio criminal, nuestro Metro madrileño, excluyendo, asi-



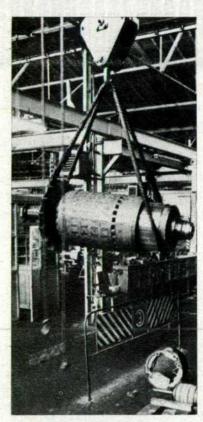


mismo, de este sintético análisis al Metro más racionalista de Barcelona, de acuerdo con su ensanche, militarmente planificado por Cerdá y sus continuadores, fue un Metro «sui géneris», fantasioso y porvenirista, que quiso unir la Puerta del Sol, mojón y kilómetro cero, de donde arrancan las carreteras radiales españolas, con los suburbios alrededor de la glorieta de los Cuatro Caminos, encrucijada de los

basureros, marchando hacia Tetuán de las Victorias africanas y de las parejas de novios y maleantes, retratadas por Pío Baroja en su trilogía de «La lucha por la vida», tras los merenderos y las habaneras del paseo de la Dirección y del Canalillo.

Por allí vivía su veraneo, en un minúsculo hotel, dedicándose, a la fotografía en color y a la miniaturización de las efigies y de los paisajes, don Santiago Ramón y





Cajal, el premio Nobel de intuiciones geniales, excepcionales descubrimientos y costumbres castizas y sencillas. La existencia de este primer tramo del Metro de Madrid, cuyo medio siglo se conmemora, supuso la minusvalía de los barrios bajos y la colonización de los extramuros, arrimados a las amplias laderas nórdicas del Guadarrama, dándose, con el transporte, un estirón al radio urbano y prefigurándose el gran Madrid, la avenida del Generalísimo y el despliegue de opulentas urbanizaciones al otro lado de la vaguada del paseo de la Castellana, hasta confines entonces insospechados e inéditos.

El Metro inicial, como cualquier empresa extraordinaria y opuesta a lo mediocre, estuvo en un tris de constituir un fracaso, por mengua y escasez de usuarios, acostumbrados a las comunicaciones terrestres de los simones, de los tranvías con sus jardineras y de los flamantes automóviles con que la España rural presumía encima de un Madrid chiquito. Después se extendió el Metro y crecieron sus viajeros, apelotonados y cerriles, proporcionando pretexto a los corresponsales de la Prensa extranjera para escribir alguna crónica acerca de los dos Madriles, el subdesarrollado y miserable y el eufórico de la superfi-

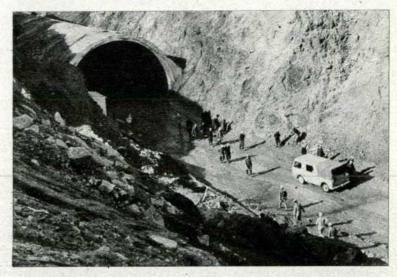
Sin embargo, don Fernando Luca de Tena, quien no es un exponente del «lumpen» proletariado, y yo, junto a muchos españoles, hemos frecuentado el Metro de las apreturas y de los trabajadores en las horas punta, mientras la multitud, arriba, tendía a motorizarse. Ahora bien, como lo demuestra la experiencia del funcionamiento del Metro Exprés de París, tan suntuoso o más que el Metro staliniano de Moscú, parece que la mejor solución para impedir los infartos circulatorios consistirá en la amplitud y prontitud de las líneas metropolitanas, retornándose a las entrañas de la tierra para ir y venir y evitarse los embotellamientos y colapsos mortales. La iniciativa de 1919 en Madrid, cuando tantísimos proyectos y tanteos políticos de la misma época se han frustrado, marcó la ruta de una prospectiva, no de Cuatro Caminos, sino de distintos y viables caminos, expeditos y abiertos debajo del asfalto para el ser humano.

J. A., 1970

## LOS TRANSPORTES EN LA DEFENSA NACIONAL

ARA el caso extremo, pero dentro de lo posible, en que el país tuviera que poner a prueba su sistema defensivo, los transportes desempeñarían un papel importante. Hace poco se inauguró en el CESEDEN un curso monográfico sobre la defensa nacional y los transportes, acto que presidió el ministro de Obras Públicas, señor Silva Muñoz, y en el que participaron destacados cargos de los siguientes organismos y dependencias: Alto Estado Mayor y Ejércitos de Tierra, Mar y Aire; Subsecretarias de la Marina Mercante y Aviación Civil; Direcciones Generales de Carreteras, Transportes Terrestres, Puertos, Industrias Químicas y Energía y Combustible; RENFE y Comisión de Transportes del Plan de Desarrollo, y Sindicatos del Transporte y de la Marina Mercante.

En la conferencia inaugural aludió el señor Silva Muñoz, tras unas consideraciones sobre la necesidad de una acertada planificación en los transportes para un caso de defensa nacional, a los criterios que habían presidido la construcción de nuestras redes de ferrocarril y carretera, principalmente el radial. Este criterio radial, criticado algún tiempo por su carácter antieconómico, hoy ha cambiado de signo merced a la política de regadios, a los polos de promoción y desarrollo, etc., que han ido rebajando el desnivel económico entre la periferia y el interior. También ocurre, en palabras de Silva Muñoz, que la antigua rivalidad entre ferrocarril y carretera, su antagonismo excluyente, ha perdido importancia, y ambos sistemas de transpor-te han evolucionado hacia una complementariedad en la solución, cada día más difícil, del problema.



## SEGUNDO TUNEL EN EL GUADARRAMA

L segundo túnel del Guadarrama, la obra más importante de la autopista Villalba-Villacastín-Adanero, ha sido visitado por los técnicos que asisten a las Jornadas Nacionales sobre Autopistas.

Entre las dos perforaciones que se están realizando, una por la boca Sur y otra por la boca Norte, el total de metros perforados se eleva ya a 1.400, de los que 615 corresponden

a la boca Norte.

Este segundo túnel del Guadarrama se utilizará en su día en el sentido Madrid-La Coruña, y el que ya está construido y en servicio quedará para la dirección La Coruña-Madrid, para lo cual es favorable su pendiente.

La autopista Villalba-Villacastín reducirá las distancias: el viaje de Madrid a San Rafael podrá realizarse, por ejemplo, en

cuarenta v cinco minutos.