
Estamos como estábamos

Las quejas que suscita la Compañía Nacional del Oeste

A propósito de lo que ha dicho "El Sol"

El periódico madrileño «El Sol», en sus periódicas páginas dedicadas al Patronato Nacional de Turismo y Viajes,—Patronato que, como sabemos, su existencia depende del Seguro obligatorio tan atentatorio a la economía viajera, y este tema lo abordaremos más tarde como respuesta, a la vez, de los que critican nuestras tarifas férreas al compararnos con las extranjeras—, «El Sol», como decimos, haciéndose eco de la Prensa salmantina, ha formulado sus solidarias quejas contra la Compañía Nacional del Oeste, cuya entidad ya es sabido que la patrocina el Estado.

Y el aludido periódico reclama para Salamanca algunas mejoras de trenes para y desde Madrid, singularmente, pues entrambas capitales no puede hacerse ahora el viaje en el día, como dice.

**

Los salmantinos saben, y «El Sol» también, que a raíz de inaugurarse la línea de Peñaranda a Salamanca, cuyas estaciones del tránsito ostentan, algunas, en sus fachadas, caprichosas cerámicas «color mantequilla»,—este detalle de información, al abrirse la línea, me chocó tanto, que no lo olvido—, el Estado organizó entonces unos trenes pésimos, contrarios a la comodidad viajera, y a los Estatutos del organismo ferroviario en que precisamente y obligadamente debe inspirarse. Y en la filial publicación *La Voz* los hice resaltar, ya que se obligaba a los usuarios a una cruel espera de cerca de cuatro horas en la madrugada y en la glacial estación de Avila—en temporada invernal—; o a la

desatentada supresión del transporte en segunda clase entre Madrid y Avila. Sin embargo, esta segunda combinación, aunque irregular en las clases de carruajes, permitía, en verdad, una permanencia en Salamanca de dos horas y cuarto. Y esta era la única combinación directa que existía, en cuanto a horarios se refiere.

Pero a la Dirección del Estado no pasó desapercibida mi observación—¡cómo era posible!—, cuanto que más tarde combinó los trenes de Madrid-Norte con los de Avila-Salamanca, y así tenemos; un ligero diurno completamente directo con material de las tres clases y horario desde Madrid a Salamanca y retorno. Mas, ¡ay!, que automáticamente y sin darse cuenta los técnicos del Estado, privaron a este tren 301 de las dos horas y 15 minutos de permanencia en la ciudad del Tormes, pues al cuarto de hora de entrar en la estación el tren de Madrid, arranca su homónimo el salmantino. ¡Por algo el ilustre ministro de Fomento trata de crear un Consejo de técnicos de ferrocarriles!...

Y asimismo, el Estado ha sido pródigo en las combinaciones nocturnas en este recorrido: se puede salir de Madrid a las 22,30 y llegar a Salamanca a las 5,15, permitiendo alcanzar a los mixtos hacia Plasencia y Zamora, y también existe otra combinación por el correo a Irún, que sale de la corte a las 22,45 y termina en Salamanca a las 10,41, previos transbordos, claro es, en Avila.

Acordamos, pues, en que las comunicaciones entre Madrid y Sala-

manca, en sus 228 kilómetros de recorrido, han quedado ampliamente satisfechos, a excepción del tren ligero 2.001-301 y recíproco que deben volver al horario primitivo para conceder aquel lapso de tiempo, o mejorarlo, que antes permitía de las dos horas y 15 minutos.

**

Pero ahora queremos exponer a *El Sol*, ya que su tendencia periodística es ser útil a las regiones, la preterición de que son objeto Zamora y Astorga desde el punto ferroviario de Medina a interterminal y combinado rail descendente.

La Compañía Nacional del Oeste fué formada, como no ignoramos, para mejorar la situación financiera y ferroviaria de las antiguas redes que constituían el núcleo férreo del Oeste, bajo el patronato del Estado. Van transcurridos ya dos tercios de año desde la aplaudida incautación de esas redes, y en cuanto a organización de trenes continúa la nueva entidad en igual lamentable abandono en que antes de que el Estado se apoderase de aquellas. Por lo que, hasta ahora, nada se ha resuelto en este respecto, cuanto que entre Madrid-Zamora (284 km.) y entre la Corte y la ciudad astorgana (403 km.) se invierte tanto o más tiempo en el viaje que desde Madrid a Irún (631 kilómetros).

Hemos pedido a su tiempo que entre Medina, Zamora y Astorga circulase un tren rápido en combinación, en la estación vallisoletana, con los del Norte, a fin de que en siete u ocho horas pueda llegarse a Astorga, y, en tantas menos, a Zamora.

Pues a estos requerimientos tan ajustados a los Estatutos orgánicos del Estado, solo se ofrecieron respuestas, no ya infantiles, sino burlescas e imitantes a las distintas comisiones zamoranas que reiteradamente solicitaron ésta y otras mejoras.

Y, por último: la estación única que existe en Zamora y que antes perteneciera a la exclusiva propiedad de la red medinense zamorana, todavía no se ha adaptado a la red general de la antigua del Oeste haciendo que entren las vías en el recinto cubierto de la citada estación, por lo que los trenes cacereños-astorganos continúan utilizando el misero andén que existía, desprovisto de marquesina y demás comodidades requeridas para el mejor servicio y uso del público viajero.

Como ve «El Sol», en cuanto a las comunicaciones con Zamora, en particular, y con Astorga, en conjunto, estamos como estábamos y mucho peor que en Salamanca.

José TRINCHANT.