

con letras de oro, correspondió por fin al tributo que Galicia y Castilla han pagado a los lujos nacionales y firmó el "hágase" de la vía que incorporaba a Galicia y su Sur al bienestar nacional.

Emprendiéronse las obras y se trabajó ahincadamente. En 1932 se lleva ejecutada la mitad del esfuerzo. Y de pronto el Estado se arrepiente y pronuncia una fatídica frase: "Ni una peseta más para ferrocarriles". Contra esa condena a muerte los pueblos se agrupan unánimes. Y las dos humildes hermanas de sufrimiento y parvedad, de historia y naturaleza imperiales, vienen cogidas del brazo al Madrid de las covachuelas a defender su derecho a vivir.

¿Es que el ferrocarril Zamora-Coruña sacia un capricho de amor propio regional? ¿No tiene razón de ser? ¿No se debe a una necesidad? Vamos a exponer unos cuantos datos:

Santiago de Compostela está actualmente a 606 kilómetros de Madrid; con el nuevo ferrocarril la distancia se acorta en 232 kilómetros; 158 kilómetros menos tendrá el recorrido entre Madrid y Vigo, Orense y Pontevedra; 94 menos a La Coruña. El viaje se reducirá en más de cinco horas desde todos esos puntos, porque además de la menor distancia, como el trazado—el perfil en términos técnicos—es más llano y el tendido de vía doble, a la reducción lineal se agrega la mayor velocidad de los trenes. Sólo por esto sería beneficioso el ferrocarril que se discute; sólo por eso—teniendo en cuenta los intereses de la población tanto como los del viajero de América—sería una magna empresa.

Más razones. El ingeniero D. Vicente Machimbarrena, profesor de la Escuela de Caminos, autoridad máxima de la profesión, al defender en la *Revista de Obras Públicas* el nuevo Zamora-Coruña, dice con frase felicísima, digna de un poeta—¿acaso los ingenieros no son poetas en la práctica?—que "construir ese ferrocarril con sus 450 kilómetros de recorrido, que afectan a 13.800 kilómetros de suelo, o sea una extensión mayor que la provincia de Zamora, zona hoy incommunicada, es tanto como conquistar un territorio". Conquistar sí, arrancar de la miseria, del estacionamiento, de la vida vegetativa e inerte a españoles, a contribuyentes, a ciudadanos tan dignos del halago presupuestario como los altaneros de las



Edificio de viajeros de Prado.

grandes ciudades y de las regiones que son ricas porque supieron a su tiempo exigir. Una ojeada al croquis es suficiente para comprender la necesidad de una obra que pone en relación con el mundo extensiones perdidas en esa lejanía más desesperante que la del espacio, que es la imposibilidad de moverse.

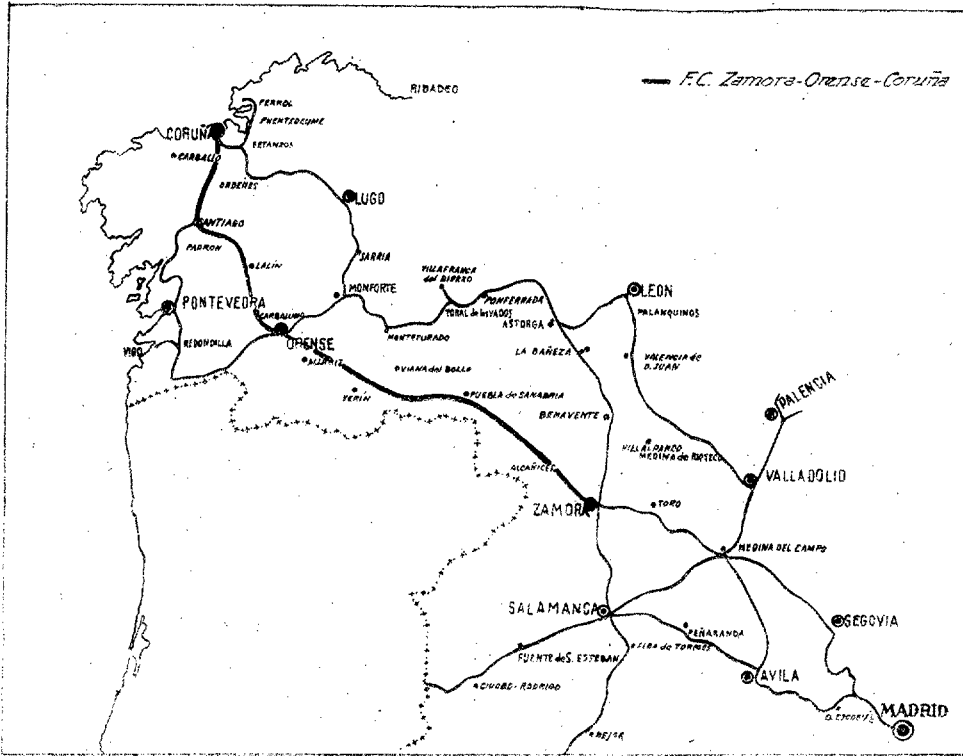
Cuestión de dignidad nacional es ir sacando a las aldeas y zonas apartadas—más en el tiempo que en el espacio—de su sombría vida sin alicientes y sin esperanza. En ese sentido todo lo que se haga respecto a comunicaciones es santo, es de un patriotismo sin patriotería, acendrado y justo. ¿Pero es que el ferrocarril, entonces, será carga pesadísima para el Estado? El Sr. Machim-

barrena examina, con su indiscutible autoridad, el gasto, 441 millones, y el producto directo, 32 millones, y obtiene un interés de más del 3 por 100, pequeño como industrial; pero el Estado no es un negociante, y los beneficios que proporciona un ferrocarril, aparte los de bienestar y progreso, son los de creación de riqueza, los invaluable ingresos indirectos. En ese sentido es incalculable el aumento de riqueza de las fértiles tierras, hoy estériles, que rasga con su corte fecundo la vía, y por lo tanto el tributo que el Estado sacará de ellas. La cifra más impresionante de las que el Sr. Machimbarrena exhibe se refiere al ahorro de los usuarios del nuevo ferrocarril. Estos dejarán de abonar al automóvil y a los diversos medios de transporte, sin contar la actual pérdida de tiempo, cerca de 80 millones de pesetas anuales, lo cual significa un abaratamiento de los productos agrícolas y ganaderos en notable proporción, y, por ahorro, un enriquecimiento automático de los habitantes de las cinco provincias.

Y todo ello podría discutirse, no refutarse, si estuviésemos en el planteamiento del asunto. Pero es que ya no hay opción, por fortuna. El Zamora-Orense está construido a medias y su abandono le costaría al país 250 millones de pesetas. Del trozo primero está hecho el 70 por 100 de la obra; el 14 del segundo trozo, el 15 del tercero y el 81 del cuarto trozo. En estas circunstancias, ¿cómo se va a tirar el dinero invertido, dejar que se arruinen las edificaciones, arrasar viaductos y muros, cegar túneles y, en fin, asesinar el porvenir de tantos millares de compatriotas? Tejer y destejer ha sido siempre la norma del Estado y la política ha podido más que la razón: ¿No llegó el momento de que acabe su tela la Penélope española?

En un somero artículo de periódico no caben todos los razonamientos, ni su demostración técnica, que abonan la terminación del Zamora-Coruña. Quédenn indicados para que sepan los lectores cuál es el pleito que zamoranos y gallegos defienden con ahinco. Pleito que han de ganar porque su causa es justa. Es la causa de la justicia que hay que hacer a Galicia, fibra la más acerada y la voz más suave entre las españolas.

TOMAS BORRAS



Croquis de la línea ferroviaria en construcción.