



DIVAGACIONES ESTIVALES

Más sobre el "Talgo"

En la edición correspondiente al día 25 de Mayo de 1949 del semanario «Chut» — antecesor de ANCORA — publiqué un artículo titulado «Algo sobre el Talgo», del cual creo interesante reproducir ahora los siguientes párrafos:

«Seguramente que todos nuestros lectores se habrán enterado ya de este nuevo éxito de la ingeniería española, y conocerán por las minuciosas explicaciones dadas en diarios y revistas, y por las fotografías publicadas, las características del tan merecidamente elogiado invento, llamado «el tren Talgo».

«Pero es el caso, que en una antigua publicación del año 1899, encontramos un artículo (con dos ilustraciones) titulado «Una revolución en los trenes», en el cual se dice: «Los constructores de yates y de trasatlánticos veloces, el piro-técnico al fabricar sus cohetes, y el artillero al calcular la forma cónica de sus proyectiles, todos tienen en cuenta las resistencias del aire, y el resultado es que de 25 años a esta parte, se ha progresado poco en la velocidad de los ferrocarriles»

«Ahora se ha inventado una forma nueva de trenes, más racional y más científica. Sus

ventajas son tan evidentes que el sistema va a ser adoptado en las principales líneas del mundo»

«Los costados del nuevo tren formarán una línea, no interrumpida desde la máquina hasta el furgón de cola» «No habrá espacio por donde pueda penetrar el viento en los coches» «Planchas de hierro bajarán casi hasta tocar la vía, encajonando las ruedas». «La superficie de los coches y de la locomotora será tan lisa como pueda inventarla la industria».

«Y como toda esta descripción es coincidente con la que se nos ha hecho del nuevo sistema «Talgo», es natural que nos sorprenda el caso».

En el número 732 del semanario barcelonés «Destino» correspondiente al día 11 de Agosto del año actual, y en la sección «Cartas al Director», se publicó la siguiente:

«El Tren Talgo»

Sr. Director de «Destino».

«He leído en la prensa local correspondiente al día 25 de julio, que en Bilbao se vienen celebrando reuniones entre representantes de la empresa «Talgo» y de algunas naciones,

con objeto de explotar la patente de este ferrocarril en aquellos países».

«Recientemente tuve ocasión de utilizar el «Talgo» y de apreciar personalmente sus características más fundamentales, llamándome la atención que buena parte de ellas fueron ya divulgadas hace más de 50 años. Efectivamente, en la revista ilustrada «Alrededor del Mundo» editada en Madrid, y en su número 13, correspondiente a 1.º de septiembre 1899 se describe bajo el título «Una revolución en los trenes» una nueva forma de ferrocarril constituido por vagones acoplados, sin espacio entre ellos por donde pueda penetrar el viento; los costados formarán una línea no interrumpida desde la máquina hasta el furgón de cola, carecerá de salientes que ofrezcan resistencia al viento; planchas metálicas bajarán casi hasta tocar la vía, encajonando las ruedas; las ventanas no podrán ser abiertas, disponiéndose el acondicionamiento del aire por el interior de los coches. Y como resultado de todo ello, se trataba de conseguir un aumento de velocidad del 50 por ciento en los convoyes ordinarios, y del 80 al 90 por ciento en los expresos». «Desconozco pormenores de las patentes españolas que amparan el tren «Talgo», pero me ha llamado poderosamente la atención la coincidencia de características fun-

7 DIAS

La belleza es tabú

Casi he dado la vuelta a Cataluña en muy pocos días. Hacia el interior piérdese esta medida, este garbo de las ciudades de la costa. Aun cuando dejen mucho que desear, en ellas mora todavía la belleza; el marco natural les presta un encanto que en vano buscaríamos en el interior. No es que cada comarca no tenga sus alicientes, que la hacen estimable en grado sumo, sino que con toda franqueza hemos de confesar los continentales que en luz, alegría y matices la costa siempre será superior.

Una de las cosas que más dolorosamente llaman la atención al viajar hacia el corazón de los campos, es la anarquía edificadora, que en las ciudades y en los pueblos se hace rea de lesa fealdad. Ustedes verán, si se adentran en las comarcas agrícolas, casas que conservan su estilo primitivo, pero generalmente estas casas de venerable aunque sencilla fachada—no me refiero a las mansas señoriales sino a la de los cascos urbanos—pertenecen a alguien que vive en la ciudad y conoce las orientaciones del moderno urbanismo (respetar cuanto signifique carácter); en cambio, junto a esos edificios se levantan otros remozados pero al estilo ciudadano, del más furioso «nuevo rico» rural, Fachadas adulteradas con piedra artificial, tribunas como las del Paseo de Gracia, tejadillos suizos o balcones de cartón piedra (porque para ser moderno hay que ser frágil). Desaparecen las grandes losas esculpidas que flanqueaban las ventanas bajas, y aún éstas. En su lugar aparecen ventanales apaisados, impropios de un país mediterráneo, donde la luz nos viene de arriba; y ni el más pequeño adorno queda en la fachada, sumida en el anonimato artístico más atroz. A su lado, humildes casuchas de pueblo, de aquellas que no han hecho tanto dinero, o simplemente, casas de aspecto insignificante, pero casas al fin. Y no hablemos del interior de las modernas, porque ya nos lo dibujó Castany, con sus radios, sus aparadores, sus muebles imperio incompatibles con las alpargatas y sus cuartos de baño inadecuados para lo que hay dentro de las alpargatas.

Un mal gusto atroz se extiende por todo nuestro interior—repito que también en la costa se observa este mal gusto, pero es menos acentuado.—Causa pena la bastardización a que se somete por parte de la vanidad humana a los pueblos que más carácter tenían. Porque yo entiendo que el legado de nuestros abuelos y padres, se extiende a toda clase de piedras, y que la piedra tiene un espíritu que hay que salvar. Remócese enhorabuena fachadas y aun estructuras; pero dentro de la más rígida vigilancia municipal—ya solió aquello—para que no se cometan desmanes. En definitiva, de la armónica belleza, en el conjunto de un pueblo, se benefician los mismos habitantes, y nada más noble que abrirles paso a una racional modernización de sus urbes, serenamente, imponiendo límites cuando sea preciso, y no permitiendo esos desaguisados que a nada útil conducen y son la hilaridad y el estupor del visitante.

¡Cuán otro aspecto tendría el campo si se procediera a su urbanización sin quitarle sentido ni línea rural! Y ello es factible. Desde luego con buena voluntad. Pero me caillo; he llegado al punto tabú. Los hombres preferimos vivir entre fealdades ingentes a reconocer que alguien tiene capacidad y alcances suficientes para dictarnos normas de belleza.

J. V. A.

CARNET DE ARTE

UN INTENTO DESDICHADO

PETRARCA Y NAPOLEON, VOTAIRE Y VICTOR HUGO, EN EL «PROGRAMA» DE NUESTRA FIESTA

Todo el mundo sabía lo mismo que nosotros! que, con el propósito de proceder a la edición del Programa Oficial de nuestra pasada Fiesta, por ahí se hacían gestiones oficiales y visitas a los comercios.

A pesar de que la noticia nos causó verdadero pánico—ya que nadie con pinta de editor ignora el terror que producen esas ediciones standard que lo mismo sirven para un barrido que para un fregado—nada dijimos, ni en molde ni de palabra, para detener el proyecto, toda vez que nuestra opinión a priori se prestaba a no ser interpretada con la misma franqueza y lealtad que nosotros la hubiéramos escrito.

Hoy, empero, la cosa cambia, sobretodo y mayormente después de haber llegado a nuestras manos un ejemplar de esa edición publicitaria que amañaron bajo el nombre de la ciudad y con motivo de su Fiesta.

Su texto—la única cosa que en función crítica nos importa—es realmente un intento desdichado. Va, desde la forma de curar las lesiones por quemaduras o de convertir en incombustibles las cortinas, hasta la cumbre de los pensamientos filosóficos. Es verdad que nunca en nuestros programas colaboraron nombres de tanto

postín como Pitágoras, Fray Luis de Granada, Napoleón, Santa Teresa de Jesús, Demetrio, Von Muller, Voltaire, Jenofonte y Víctor Hugo. Pero también es verdad que nunca estos genios fueron tan ridicularizados como acaban de serlo al socaire de nuestra Fiesta.

La única disculpa que asiste a sus editores, es que este escándalo quedará muy entre familia, ya que como suele ocurrir en esta clase de ediciones, posiblemente no se habrán tirado más ejemplares que los que han sido menester para justificar el tiraje a los propios anunciantes.

Y conste que todo nos parecería muy llevadero, si no fuera que el buen nombre de la ciudad se ha visto tan tristemente comprometido en esa diablura editorial que muchos atribuirán a los propios guixolenses.

Sírvanse de ello por lo menos tomar buena nota quienes moralmente llevan en el asunto su parte de responsabilidad, para que en lo futuro no tengamos que lamentarnos de nuevas sorpresas dimanantes de otro adefesio como el que hoy ocupa este carnet, con perdón de las artes y con permiso de Artemio.—EQUIS

damentales». — José Aubet

Nada de particular tendría todo esto, de no mediar otra especial y muy curiosa circunstancia.

Pocos días después de publicado en «Chut» el artículo «Algo sobre el Talgo» —concretamente, el día 27 de Mayo de 1949— entregué personalmente, y en la misma redacción de «Destino» — calle de Pelayo, 28 Pral. Barcelona— una carta dirigida al señor director, dándole cuenta en ella de cuantos detalles y pormenores da en la suya el señor Aubet, y acompañando además un ejemplar del referido semanario guixolense. Ignoro todavía por qué razo-

nes no fué publicado entonces nada que sobre el tema de mi escrito hiciese referencia, aunque supongo sería por considerarlo como una estridencia, inoportuna en aquel clima de entusiasmo avivado por la prensa, con motivo del gran invento que tanta admiración causó aquí, y en todos los países, según se decía, y ciertamente parece que así fué.

Y fué lástima tal silencio. ¡Con lo bien que hubiera quedado el señor director de «Destino» al poder contestar a don José Aubet que todos estos cuentos con que ahora le viene, habían sido publicados y comentados ya en tal semanario hace más de dos años.

JUAN BORDAS