

# 10

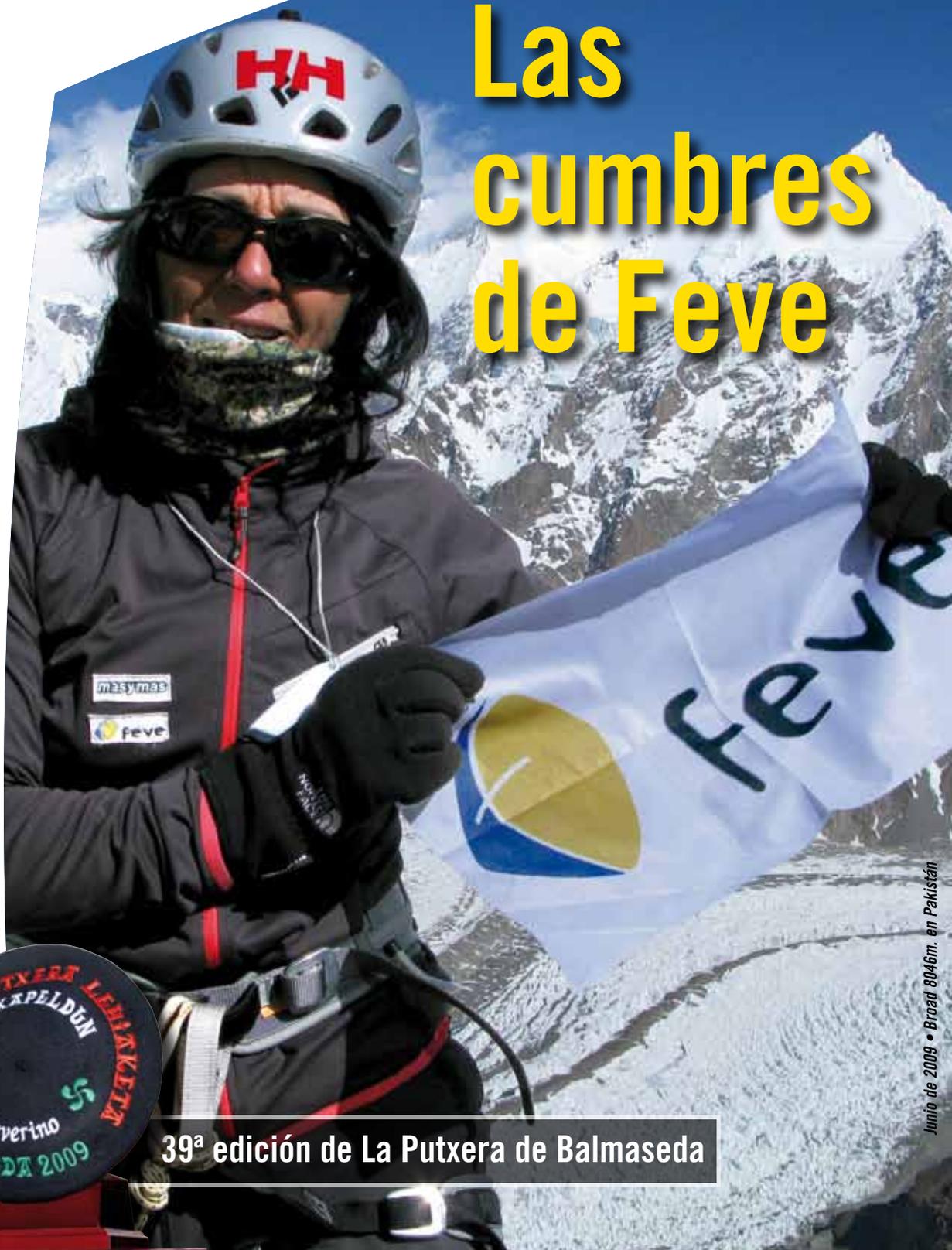


raís errailak

# raíles

Noviembre 2009 • Año III • Número 10 • Revista de Comunicación

## Las cumbres de Feve



39ª edición de La Putxera de Balmaseda



Oficina Vodafone

## Vodafone reinventa la telefonía fija para profesionales

Si Graham Bell pudiera entender que con Oficina Vodafone el fijo puede estar en el móvil y así ya nadie perderá una llamada, se sentiría inmensamente orgulloso.

Infórmate en el 1443 o en [www.reinventamoselfijo.com](http://www.reinventamoselfijo.com)

Es tu momento. Es Vodafone.



# EN ESTE NÚMERO:

4. Presupuestos 2010 Fomento y Feve
8. Feve ya ha realizado la separación funcional de sus áreas de negocio
9. El Consejo de Administración de Feve adjudica obras por un importe superior a los 6 millones de euros
10. El Transcantábrico apura una de sus mejores temporadas
11. Feve dona un antiguo "furgón correo" al Ayto. de Ribadedeva
12. Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guardo
14. El Expreso de La Robla: entrando en vía
18. Proyecto GLAD
20. Factor Humano: José Miguel Díez Fernández
22. 39ª edición de La Putxera de Balmaseda
25. Responsabilidad Social Corporativa: pasión por el deporte
26. Rosa Fernández: Las cumbres de Feve
30. Turismo desde la vía: Cartagena
32. Leyendas, mitos y sortilegios de El Alto Aller
34. Concurso Paradores
36. Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha: Cataluña (II)
39. Premios del Tren 2009 "Antonio Machado"
42. Firma Invitada: Ramón Pernas



## 4 PRESUPUESTOS 2010

*Desglose especial del proyecto presupuestario de Fomento y de Feve.*



## 22 39ª EDICIÓN DE LA PUTXERA DE BALMASEDA

*135 participantes y 1 ganador, Zapico Taldea, que obtuvo un viaje para 2 personas en el Expreso de La Robla.*



## 26 EN PORTADA: Entrevista a Rosa Fernández

*"Sin Feve, ni Everest ni todo lo vivido en los siguientes años hubiese llegado a ser realidad"*



### Comité Ejecutivo de Feve

Ángel Villalba (Presidente); Amador Robles (Director General); Juan Díez (Director General Adjunto); José Antonio Sebastián (Director de Innovación, Desarrollo Estratégico e Internacional); Valentín Pérez (Secretario General del Consejo de Administración); Amanda Ferrera (Directora de División de Operaciones); Roberto Campo (Director de División de Infraestructura); Jesús Benítez (Director de División de Recursos Humanos y Área Jurídico Laboral); Ignacio González (Director de División de Área Económica y de Patrimonio)

### Raíles

**Edita:** Feve, Dirección Gerencia de Relaciones con los Medios  
C/ General Rodrigo, 6 - 28003 - Madrid. Tel: 91 453 38 66

**Director:** Javier Manzano

**Redacción y coordinación:** Miguel Ángel Ramos, Verónica Portell y Ainara Fole

**Documentación:** Leonor Jiménez

**Distribución y Administración:** Jesús Ojeda

**Diseño y maquetación:** Producciones Pantuás

**Imprime:** Editorial MIC

**Depósito Legal:** M-52381-2004

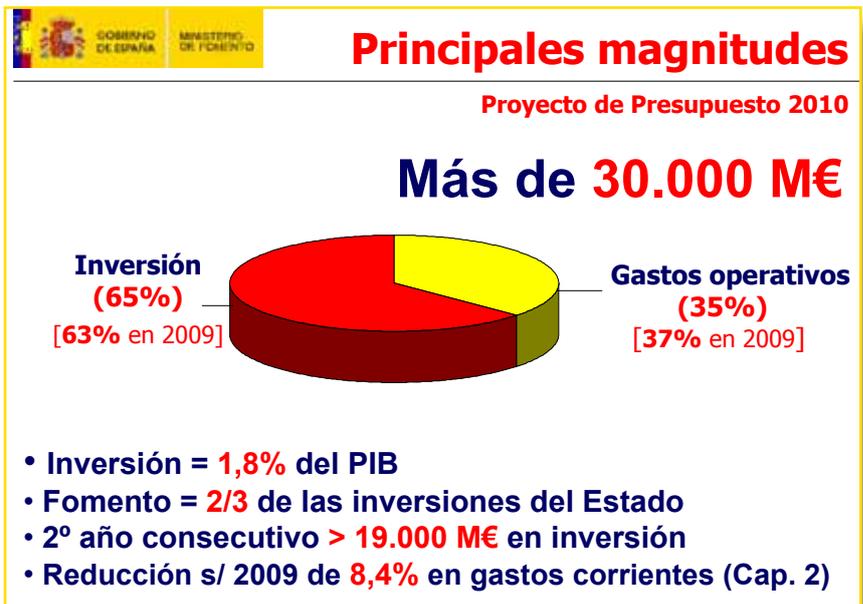


# 20.000 millones para convertir el sistema de transportes en el más sostenible del mundo

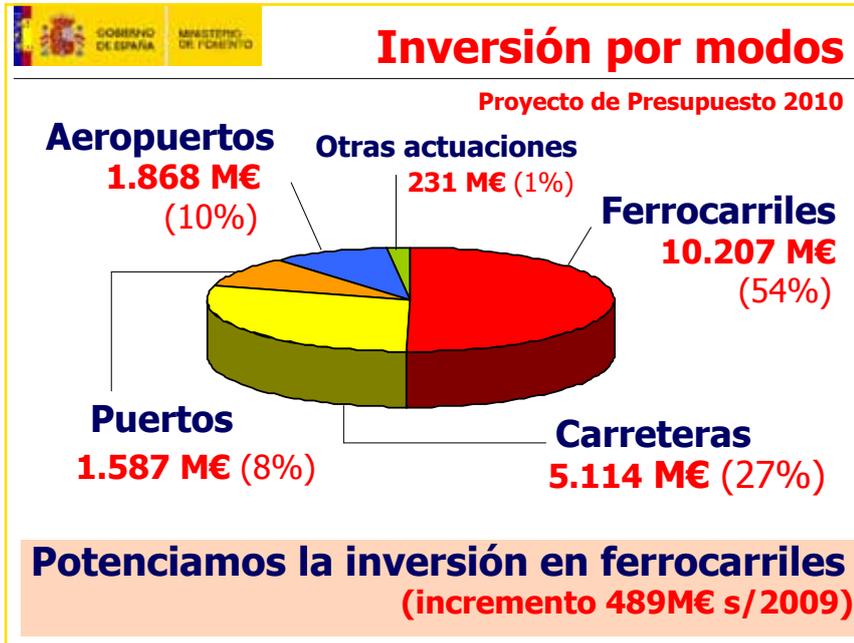


Aunque todavía es “proyecto”, a falta del trámite parlamentario que concluirá en las próximas semanas, en él quedan claras las intenciones y los compromisos del ministerio que dirige José Blanco: “Fomento va a seguir siendo el departamento que más contribuya a la igualdad ya que la cohesión social es la que garantiza la igualdad de oportunidades de las personas, y la cohesión territorial es la que garantiza la igualdad de oportunidades de los territorios”. Para conseguirlo se ha planificado una inversión histórica de casi 20.000 millones de euros con el objetivo de asentar un nuevo modelo de desarrollo basado en el crecimiento sostenible “en el que los medios de transporte de alta capacidad y más respetuosos con el medio ambiente, especialmente el ferrocarril, están llamados a ser los protagonistas”.

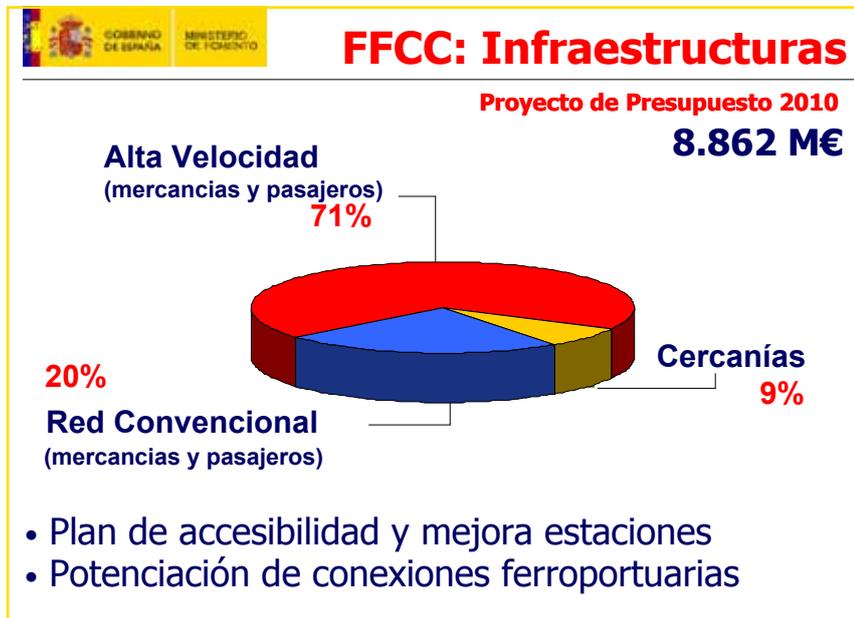
Es mucho más que una declaración de intenciones, es un proyecto presupuestario destinado a preparar al país para la recuperación económica al concentrar dos tercios de las inversiones totales del gobierno para 2010, el 1,8% del PIB.



Fomento dispondrá para inversiones el año que viene, según el proyecto de presupuestos, de casi 20.000 millones de euros. Una cantidad equivalente a la presupuestada para este 2009, y que permitirá, según destacó el ministro, seguir avanzando en un sistema de transportes “que se va a convertir en el más sostenible del mundo”.



El reparto de las inversiones por modos de transporte contemplado en el proyecto de los presupuestos de Fomento evidencia la apuesta por la sostenibilidad: el 54% del total se destina a ferrocarriles, 10.207.000.000 EUR. La mayor parte de esa cantidad, el 71%, se destina a la red de alta velocidad, y el resto a la red convencional y a las cercanías.

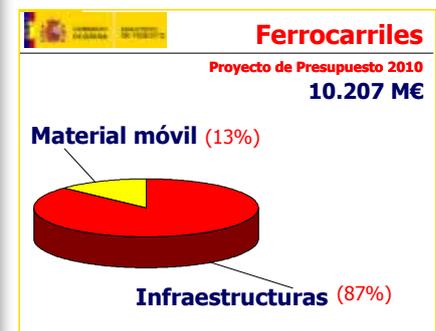


El resto del presupuesto del Ministerio de Fomento contemplado en el proyecto, comprende 5.114 millones de euros para carreteras, 1.868 millones para aeropuertos, y 1.587 millones para puertos.

En definitiva, casi 20.000 millones de euros en inversiones conforman un presupuesto austero pero ambicioso diseñado para impulsar decididamente la modernización de las infraestructuras con la puesta en servicio de, por ejemplo, 513 km de alta velocidad ferroviaria o 420 km de autovías. Unas inversiones que son, según destacó el ministro José Blanco, “un compromiso firme con la recuperación económica y el empleo”. De hecho, supondrán el mantenimiento de más de medio millón de puestos de trabajo.



Otro apartado importante es el relativo a la adquisición de material móvil, en el que hay un apartado específico para Feve, con un montante cercano a los 50.000.000 EUR.



# Feve: Memoria de los Presupuestos 2010

Los retos fundamentales de la compañía para 2010 son incrementar su cuota de mercado en el sector del transporte, completar la modernización de sus trenes e infraestructuras, ampliar sus Unidades de Negocio, y expandir su conocimiento y experiencias al mercado internacional. Todo ello dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento.

Ése es el espíritu de la memoria y estos los detalles:

## En transporte de viajeros:

Mejorar el servicio con infraestructuras y trenes renovados, además de un compromiso permanente con la accesibilidad.

- Potenciar líneas de negocio alternativas a través de la utilización de los recursos ferroviarios en el desarrollo de productos turísticos, culturales y de ocio.

## En transporte de mercancías:

- Apostar por una mayor competitividad en el transporte ferroviario de mercancías.
- Mejorar y ampliar los accesos de ferrocarril al ámbito de las actividades industriales.
- Incrementar la eficiencia medioambiental del transporte de mercancías.
- Diversificar actividades y captar nuevos tráficos.

Además, con los presupuestos para 2010 Feve apuesta por la integración moderna del ferrocarril en los cascos urbanos y centros de las principales ciudades, apoyados en la colaboración institucional. Y se impulsa también la formación de los recursos humanos de la empresa, como uno de los pilares de su crecimiento y sostenibilidad. Para ello, y entre otras iniciativas, se creará la Escuela de Formación Ferroviaria de Feve, que tendrá aulas de formación dotadas con simuladores ferroviarios en León y Asturias, además de la que ya funciona en Santander.

## Capítulo de Inversiones

Las inversiones en el programa **Plan de Seguridad** ascenderán a **72,26 millones de euros** (casi 8,5 millones más que en 2009) y representan el 60,2% del total de la partida de inversiones.

Por comunidades autónomas, el reparto de las obras incluidas en el Plan de Seguridad es el siguiente:

- Asturias: 27,76 M€
- Cantabria: 19,13 M€
- Castilla y León: 8,85 M€
- País Vasco: 8,80 M€
- Galicia: 5,58 M€
- Murcia: 0,82 M€



En cuanto a las actuaciones contempladas en este Plan de Seguridad destacan las que se realizarán en estaciones y apeaderos, las obras de electrificación, instalaciones de seguridad (señalización, bloqueos, CTC, etc.), la automatización y mejora de protecciones y supresiones de Pasos a Nivel, las variantes de trazado y duplicaciones de vía, las conexiones directas (by pass) de líneas, los accesos a puertos e industrias, o las terminales de mercancías.

Las inversiones incluidas en el programa **Material e Instalaciones** ascienden a **34,16 millones de euros** y representan el 28,5% del total. Destaca en este apartado todo lo relativo a nuevos trenes con epígrafes especialmente significativos:

- Compra de 12 unidades diésel bicabinas (serie 2900) y fabricación de 5 unidades 2700 más, que se suman a otras 12 compradas en 2009. Estas 17 unidades se incorporarán al parque móvil de Feve a lo largo del año 2010.
- Las unidades de la serie 2900 dispondrán de la misma tecnología que las unidades de la serie 2700, pero contarán con un único coche de viajeros.
- Para el año 2010 se prevé la adjudicación de 4 unidades 4000 duales diesel-eléctricas, tipo tren-tram, dotadas de dos sistemas de tracción independientes, uno diesel y otro eléctrico, éste con las últimas tecnologías disponibles y medioambientalmente de última generación.
- Mejoras y reformas en locomotoras s/1600, s/1900.
- Construcción de 6 nuevas locomotoras.

En material remolcado, se contempla el diseño, la fabricación y el suministro de 120 vagones de 20 toneladas por eje destinados a transporte polivalente.

Finalmente, en el apartado de **Inversiones Diversas** con una previsión de **13,58 millones de euros** (el 11,3% del total de las inversiones), destaca la inversión en nuevos equipamientos, en sistemas de atención al cliente como interfonía, CTV, comunicaciones y servidores; el Integrador de Sistemas DAVINCI; las actuaciones que se realizarán en el túnel de La Florida y que engloban las instalaciones auxiliares, el alum-

brado de emergencia principal, el alumbrado de emergencia autónomo, las salidas de emergencia y la señalización; o el equipamiento y puesta en marcha del Aula Tecnológica con la instalación de simuladores, tanto en León como en Asturias.

En 2010 se licitará la ejecución del nuevo edificio para albergar el Centro de Formación Ferroviaria y las dependencias administrativas situadas en Oviedo.

## **DETALLE DE INVERSIONES TOTALES POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS**

### **Asturias (53,55 M€)**

- Electrificación del tramo Infiesto - Arriendas. Línea Aérea de Contacto y adaptación de señalización.
- Electrificación del tramo Infiesto - Arriendas. Ampliación de gálibos.
- Electrificación del tramo Arriendas - Ribadesella. Línea Aérea de Contacto y adaptación de señalización.
- Electrificación del tramo Arriendas - Ribadesella. Subestaciones.
- Renovación de vía entre el puente sobre el río Cabra y Unquera.
- Ramal de mercancías a la Factoría Ence (Navia).
- Supresión del Paso a Nivel de Xixún (Plan E)
- Instalación de nuevos enclavamientos, Bloqueo Automático Banalizado y CTC El Berrón - Carbayín.
- Automatización del Paso a Nivel de Bustio - Jarín N° 127.
- Nuevos trenes de viajeros (2700 y 2900), nuevo parque de vagones, nuevas locomotoras.
- Obras varias.

### **Cantabria (30,55 M€)**

- Instalación de enclavamiento electrónico de Orejo.
- Renovación de vía entre San Vicente y Roiz. Tramo Unquera - Cabezón.
- Puesto de mando de Cantabria.
- Modernización y aut. de PN Barrio Bárcena.
- Nuevo material remolcado y de tracción.
- Aula Tecnológica de Formación de Recursos Humanos.
- Nuevos trenes de viajeros (2700 y 2900), nuevo parque de vagones, nuevas locomotoras.

### **País Vasco (9,39 M€)**

- Adaptación funcional del edificio de la estación Bilbao-Concordia para Puesto de Mando y oficinas.
- Automatización de los Pasos a Nivel de Bolunburu - Apdo y B° Bolunburu - Zalla.
- Electrificación del tramo Carranza - Aranguren, y adaptación de la señalización.
- Electrificación del tramo Carranza - Aranguren. Subestaciones y Telemando.
- Electrificación del tramo Carranza - Aranguren. Ampliación de gálibos.
- Adaptación del sistema de control de accesos y canceladoras en Vizcaya para la aceptación del Creditrans sin contacto.
- Renovación de paneles LED e instalación de monitores de información al cliente en Bilbao.
- Renovación de vía Zaramillo-Aranguren.
- Nuevos trenes de viajeros (2700 y 2900), nuevo parque de vagones, nuevas locomotoras.
- Obras varias.

### **Galicia (5,78 M€)**

- Estructuras para la duplicación de vía Ferrol - Xuvia.
- Acceso al Polígono Industrial de Ribadeo.
- Estabilización de taludes y trincheras del tramo Ortigueira-Vegadeo.
- Nuevos trenes de viajeros (2700 y 2900), nuevo parque de vagones, nuevas locomotoras.

### **Castilla y León (14,07 M€)**

- Instalación de enclavamiento electrónico en la estación de Guardo.
- Automatización de Pasos a Nivel: Estillero (Valderrueda) y Renedo (Mantino).
- Supresión de Pasos a Nivel.
- Nuevos trenes de viajeros (2700 y 2900), nuevo parque de vagones, nuevas locomotoras.
- Obras varias.

### **Murcia (0,83 M€)**

- Telemando desde el CTC de Santander de la línea Cartagena - Los Nietos.
- Supresión de Pasos a Nivel de La Torre, Rufo, Egea y Pte. Gabila.
- Obras varias.

# Feve ya ha realizado la separación funcional de sus áreas de negocio

El presidente de Feve compareció el pasado 28 de octubre en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados para explicar el Plan Estratégico 2009-2012 de la Compañía Ferroviaria, y aprovechó la comparecencia para aclarar cuáles son las pautas de organización interna que rigen el Compañía. ➔ REDACCIÓN ■ CARLOS SERRANO

Ángel Villalba explicó que la separación funcional de las áreas de negocio ya realizada consiste "en la distribución -dentro de cada presupuesto anual y hasta 2012- de ingresos y gastos en cada una de las divisiones y áreas, con imputación, además, de aquella parte de los gastos generales que le sea propia a cada una de ellas". "Esto -continuó Villalba- permite aplicar una separación operativa y contable de los servicios que tienen que ver con la operación respecto de aquellos otros dedicados al mantenimiento de la infraestructura. Y es un funcionamiento muy parecido al que resulte para Feve, una vez aprobados el nuevo Estatuto y el nuevo Reglamento de la Compañía". Finalmente, a preguntas de los grupos parlamentarios, Ángel Villalba trasladó a la Comisión su opinión de que Feve nunca tendrá en su nuevo Estatuto una solución semejante a la que tuvo RENFE, con una separación radical entre Operación e Infraestructura. "Al contrario, Feve se parecerá más a Compañías Ferroviarias españolas y europeas de ámbito no estatal, que no separan tan radicalmente ambos aspectos. Dicho de otra forma, la situación jurídica futura se parecerá bastante a la actual".

## Feve convertirá en sistema tranviario su línea Cartagena-Los Nietos

El presidente de Feve, Ángel Villalba, anunció también durante su comparecencia en la Comisión de Fomento del

Congreso de los Diputados, la próxima conversión de la línea Cartagena-Los Nietos en una red tranviaria.

Según avanzó, la Compañía Ferroviaria estudia en estos momentos la definición del pliego técnico necesario para licitar la construcción de cuatro tranvías para la realización del transporte de viajeros entre Cartagena-Los Nietos. Dicha licitación se publicará antes de fin de año.

Feve tiene, además, el objetivo de que, en el mismo plazo que dure la construcción de los tranvías, dieciocho meses, se lleven a cabo el proyecto y la obra de la electrificación del conjunto de la línea, y se acometan las remodelaciones necesarias en sus estaciones y apeaderos para adaptarlos al modo tranvía.

Con esta decisión, Feve da el primer paso para la puesta en marcha de un tranvía en Cartagena que se puede extender a la ciudad por un lado y por otro recorrer los municipios del Mar Menor. Unas actuaciones que según anunció Ángel Villalba se estudian con el Ayuntamiento de Cartagena y con el Gobierno Autónomo de Murcia respectivamente.

La inversión prevista, en principio, es de 20 millones de euros, tanto para afrontar la electrificación de la línea como para la compra del material móvil. Esta inversión convertirá la línea Cartagena-Los Nietos en una de las más modernas de Feve.



Un momento de la comparecencia en la Comisión de Fomento.

# El Consejo de Administración de Feve adjudica obras por un importe superior a los 6 millones de euros

**La renovación de vía en Matallana (León) supone la mayor parte del total en tanto que se trata de una inversión de más de 4,3 millones de euros. Se trata de la primera inversión de Feve en ese ámbito puesto que las obras adjudicadas se refieren a un primer tramo de 8 kms de longitud entre Matallana y Cistierna. El plazo de ejecución de estas obras es de siete meses. ➔ REDACCIÓN**

Las obras consisten en la renovación integral de la superestructura de la vía entre los puntos kilométricos 10/750 (Matallana) y 18/750 de la línea León-Bilbao. Se incluyen además las vías 1 y 3 de la estación de Matallana y la vía mango, la prolongación de la vía 5 (en el lado de Cistierna), así como el acondicionamiento de la explanación.

Por este primer tramo circularán no sólo todos los trenes de viajeros sino también los de mercancías que proceden de La Robla, y las vías contarán con traviesas de hormigón monobloc y carril de 54 kgs/metro lo que la homologa a los más modernos de la red de FEVE.

El objetivo es mejorar en primer término la seguridad, pero también la calidad y confort que merecen nuestros viajeros. Además al mejorar notablemente las vías se mejoran los tiempos de viaje, aspecto éste que se podrá contrastar con la próxima llegada de los nuevos trenes de la serie 2700 que podrán optimizar esta importante inversión.

Esta obra se enmarca en uno de los objetivos de referencia, el de seguridad, previstos en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020. Feve acomete esta renovación de vía para adaptarla a los más altos estándares que se han establecido para todas las líneas de la Compañía.

Una vez más la dirección de la Com-



pañía demuestra su compromiso en la modernización de la red aportando una inversión que en este caso será la de mayor cuantía de los últimos diez años en la infraestructura de la línea.

## **Asturias: obras por algo más de 1,4 millones de euros.**

El Consejo de Administración de Feve aprobó también en su reunión del 29 de octubre la adjudicación de obras por un importe de algo más de 1,4 millones para la mejora de líneas en el Principado.

Así, la Compañía Ferroviaria invertirá casi 400.000 euros en la automatización de dos pasos a nivel en la línea Gijón-Laviana, situados en El Molín y La Cantera (Langreo). Las obras consisten en dotar a los citados pasos a nivel de la clase de protección establecida, incluyendo los armarios y equipos de control, señales, ASFA, cableado, canalizaciones, etc. Más concretamente, el paso a nivel de El Molín, situado en el punto kilométrico 33/410 de la línea Gijón-Laviana, será

dotado con estas obras de protección Clase B (luminosa y acústica). En cuanto al paso a nivel de La Cantera, situado en el punto kilométrico 31/098 de la línea Gijón-Laviana (también en el término municipal de Langreo), será dotado de protección Clase C (semibarreras automáticas)

También se adjudicó la automatización del paso a nivel de La Marisma (Pravia) en la línea Pravia-San Esteban, por un importe de casi 559.000 euros. Se trata de un paso a nivel de plena vía situado en el punto kilométrico 6/762, y las obras consisten en dotarle de protección Clase B (luminosa y acústica), incluyendo los armarios y equipos de control, señales, ASFA, cableado, canalizaciones, etc.

Estas obras forman parte del Plan de Seguridad en Pasos a Nivel del Ministerio de Fomento, y se enmarcan en uno de los objetivos de referencia, el de seguridad, de las actuaciones previstas en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020.

Finalmente se adjudicaron las obras de refuerzo del túnel número 70 en la línea Ferrol-Bilbao que se encuentra situado en las proximidades de la estación de Tablizo (Concejo de Valdés). El importe de la adjudicación supera los 463.000 euros, y la obra consiste en el refuerzo de la sección y protección de la bóveda mediante la colocación de bulones y cerchas metálicas.

El Transcantábrico consigue un  
merecido reconocimiento internacional

# El Transcantábrico apura una de sus mejores

## temporadas

### LOS 25 MEJORES TRENES DEL MUNDO

#### EUROPA

- Danube Express (Europa Central, Turquía)
- British Pullman (Gran Bretaña)
- El Transcantábrico (España)
- Golden Eagle Trans-Siberian Express (Rusia)
- Venice Simplon-Orient-Express (Europa)
- Glacier Express (Suiza)
- Bernina Express (Suiza)
- Royal Scotsman (Escocia)
- Flam Railway (Noruega)
- Bergen Railway (Noruega)

#### AMÉRICA DEL NORTE

- Canadiense (Canadá)
- Royal Canadian Pacific (Canadá)
- Rocky Mountaineer (Canadá)

#### AMÉRICA DEL SUR

- Explorador Andino (Perú)
- Hiram Bingham (Perú)

#### ÁFRICA

- Blue Train (Sudáfrica)
- Pride of Africa (Rovos Rail) (Sudáfrica)

#### ASIA

- Palace on Wheels (India)
- Eastern & Oriental Express (SE Asia)
- Shangri-La Express (China)
- Toy Train (India)
- Deccan Odyssey (India)

#### AUSTRALIA / NUEVA ZELANDA

- Ghan (Australia)
- Indian Pacific (Australia)
- Sunlander (Australia)

El próximo 12 de diciembre El Transcantábrico dará por concluida su temporada 2009 y lo hará con un balance sumamente satisfactorio y con un más que merecido reconocimiento internacional: el de haber sido incluido entre los 25 mejores trenes del mundo. ➔ REDACCIÓN ■ PABLO REQUEJO

La *Sociedad Internacional de Viajeros en Ferrocarril* elabora anualmente un muy selecto ranking basándose en las experiencias y opiniones no sólo de sus socios sino también de prestigiosos escritores y editores. Todos ellos han valorado elementos como los servicios que ofrece El Transcantábrico y su calidad, los recorridos que realiza, la gastronomía, las visitas culturales así como los paisajes que muestra y recorre, o las experiencias que proporciona. Todas esas componentes han sido ponderadas con máxima exquisitez y objetividad para concluir que El Transcantábrico es uno de los 25 mejores trenes del mundo.

Y con esa vitola concluye una temporada en la que la crisis no ha hecho que se resienta la acogida y la fidelidad que decenas de miles de turistas de los cinco continentes vienen demostrando con El Transcantábrico. El balance por tanto es positivo y eso es a su vez un acicate y un estímulo de cara a la ya cercana campaña de 2010 que el buque insignia turístico de Feve, encara con interesantes y sugestivas novedades como son el regreso de El Transcantábrico a San Sebastián, en uno de sus dos itinerarios, las propuestas específicas con motivo de que 2010 sea Año Xacobeo, o el mantenimiento de los precios. Atractivos añadidos para el lujoso crucero sobre raíles que es El Transcantábrico cuyo personal por cierto estrenará al completo en 2010 los

nuevos uniformes que ya han venido implantándose.

Magníficas perspectivas por tanto para El Transcantábrico que paralelamente ha seguido recorriendo España siendo su último destino virtual Sevilla. En esta ciudad se puede visitar la exposición "El Transcantábrico, 25 años de Turismo de Calidad" desde el 7 al 27 de noviembre en el vestíbulo principal de la Estación de Santa Justa en Sevilla. La exposición repasa la historia de este tren a lo largo de una serie de paneles que retratan los inicios en la década de los ochenta, el cambio de ruta y la renovación de los compartimentos en los noventa, el nacimiento de El Transcantábrico II en el año 2000, y la consolidación y mejora del producto en los últimos años. Completan la muestra paneles sobre la ruta que realiza el tren en esta temporada a punto de concluir y sobre la gastronomía que ofrece El Transcantábrico y que se ha convertido en un muy destacado aliciente del recorrido.



El furgón correo volverá a ser importante para las nuevas generaciones.

# Feve dona un antiguo “furgón correo” al Ayuntamiento de Ribadedeva

Tiene 81 años y dormitaba sus recuerdos en Pravia. Ahora va en camino hacia su total resurrección que se hará realidad en unos meses en la localidad de Colombres, una vez concluyan los trabajos de restauración que realizará la empresa asturiana FenitRail. ➔ REDACCIÓN



*Furgón Correo de Feve donado al Ayto. de Ribadedeva que lo rehabilitará a través de la empresa FenitRail.*

Es un antiguo “furgón correo” donado por Feve al Ayuntamiento de Ribadedeva que lo destinará a actividades culturales y pedagógicas una vez rehabilitado e instalado en su nueva ubicación: en las inmediaciones de la Casa de la Cultura.

Este “furgón correo” fue construido en 1928 para el Ferrocarril Vasco Navarro que en 1965 se integró en Feve. Los últimos servicios del “furgón correo” los realizó en la línea 31 León-Bilbao y en la línea 21 Oviedo-Llanes-Santander. En su interior todavía cobija decenas de recuerdos vinculados a los trabajadores de Feve, así como una incuestionable importancia afectiva e histórica para decenas de miles de personas en aquellos tiempos en los que el ferrocarril era



*Comité de Dirección de Feve.*

el único modo de transporte que garantizaba la entrega de correspondencia epistolar a muchas familias. A partir de ahora, una vez rehabilitado, “el furgón correo nº de serie CC 1007-31” de Feve, volverá a ser importante para las nuevas generaciones.

El presidente de Feve, Ángel Villalba, hizo efectiva en Colombres la donación al Ayuntamiento de Ribadedeva en la persona de su alcalde Alejandro Reimóndez, fruto del convenio firmado entre la compañía y el consistorio y que afianza la apuesta de Feve en apoyo a las iniciativas de carácter cultural. El acto formal tuvo lugar el pasado 21 de octubre en el emblemático Archivo de Indianos de Colombres coincidiendo con las reuniones allí mismo del Comité Ejecutivo y del Comité de Dirección de Feve presididas por Ángel Villalba, presidente de Feve, y por Amador Robles, director general de la Compañía.



*Ángel Villalba, Presidente de Feve, y Alejandro Reimóndez, alcalde de Ribadedeva.*

La Asociación pretende reunir  
a todos los aficionados al tren

# Presentada oficialmente la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guardo

La Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guardo presentó a finales del mes pasado a los miembros de la Junta Directiva en un acto público celebrado en el Salón de Actos de Caja España de la localidad, que también alberga una exposición de fotos antiguas relacionadas con el mundo del ferrocarril en la localidad. ➔ [JOSE CARLOS DIEZ](#)



*Miembros de la Asociación.*



*Personas que acudieron a la charla de presentación.*

Después de muchos años de horas bajas para la vía estrecha, hoy son muchos los aficionados al ferrocarril que siguen interesados por los Apolo que dejarán de circular próximamente por estas vías o por este trazado, que alcanza en La Espina (León), a pocos kilómetros de Guardo, el punto más alto de las líneas de Feve.

Además, esta afición, cuyos promotores, que hasta ahora se habían concentrado en varias Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, como es el caso de Cistierna o Mataporquera, llega ahora hasta Guardo, de la mano de esta Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guardo.

Así, en esta presentación, se explicó que la presidencia actual corre de la mano del Factor de circulación de Feve Carlos Alonso, que cuenta con el apoyo de otro factor de circulación también de Guardo, Javier Hompanera, que ostenta el cargo de secretario. La vicepresidencia corre a cargo de Aurora Paula Martín, Factor de Circulación en la estación de Vado-Cervera, mientras que Eleuterio Fernández, Jefe de Equipo de carbones en la terminal de descarga de la central térmica de Velilla, es el tesorero.

Durante esta presentación, además de explicar la composición de la Junta Directiva, se mostró una exposición fotográfica en la que muchos oriundos de Guardo pudieron verse reflejados o ver a sus familiares, a los que reconocieron fácilmente.

Uno de los beneficios que tendrán los socios de Amigos del Ferrocarril, serán los viajes que se realizarán, así como las convivencias con los compañeros de otras asociaciones de la zona.

Esta asociación pretende, por tanto, reunir a todos los aficionados al tren y realizar en la localidad una labor de difusión de este medio de transporte, así como de información y promoción del mismo.

# TRABAJAMOS EN LA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN 4 CONTINENTES

En Indra ofrecemos a nuestros clientes la tecnología más avanzada en gestión del tráfico ferroviario para hacer más seguras y eficientes las infraestructuras de transporte. Y lo hacemos con la vocación científica y el talento de nuestros profesionales. Porque cuando afrontamos un reto importante, Indra responde con innovación.

**28.000 profesionales en 90 países**  
**500 M€ invertidos en I+D+i en tres años**

[Indra.es](http://Indra.es)



**indra**

Se realizarán dos trayectos en épocas distintas del año

# El Expreso de La Robla: entrando en vía

Va a ser una de las principales apuestas turísticas de Feve y será presentado al detalle de manera inmediata tal y como informaremos en su momento. Hoy Raíles invita a sus lectores al pre-estreno con esta mezcla de fotos y datos porque está entrando en vía El Expreso de La Robla. ➡ *M. A. RAMOS*

📌 *RECREACIONES VIRTUALES*

Este nuevo producto turístico de Feve se ha diseñado para realizar viajes de cuatro días y tres noches en un tren que aúna el clasicismo de su aspecto con las comodidades más modernas.

Los viajeros se alojan en compartimentos equipados todos ellos con dos camas-literas, armario ropero, luz de lectura, climatización, hilo musical y telefonía, todo ello en un ambiente moderno y juvenil. Cada

compartimento tiene su

propio cuarto de baño completo con ducha de hidromasaje.

Todo el tren está conectado interiormente, con lo que el viajero puede recorrerlo de principio a fin sin salir al andén.

Además, para des-





cansar con mayor comodidad, el tren permanecerá parado en la estación durante toda la noche hasta la salida del día siguiente.

El Expreso de La Robla toma su nombre de la emblemática línea León–Bilbao construida a finales del siglo XIX. Precisamente ambas ciudades constituyen los extremos geográficos de uno de los trayectos del Expreso de La Robla, mientras que el otro recorrido se realizará por tierras gallegas: 2010 es Año Santo Compostelano y habrá un “Itinerario Jacobeo” que incluirá varios escenarios privilegiados del Camino Norte de Santiago para concluir en la capital gallega.





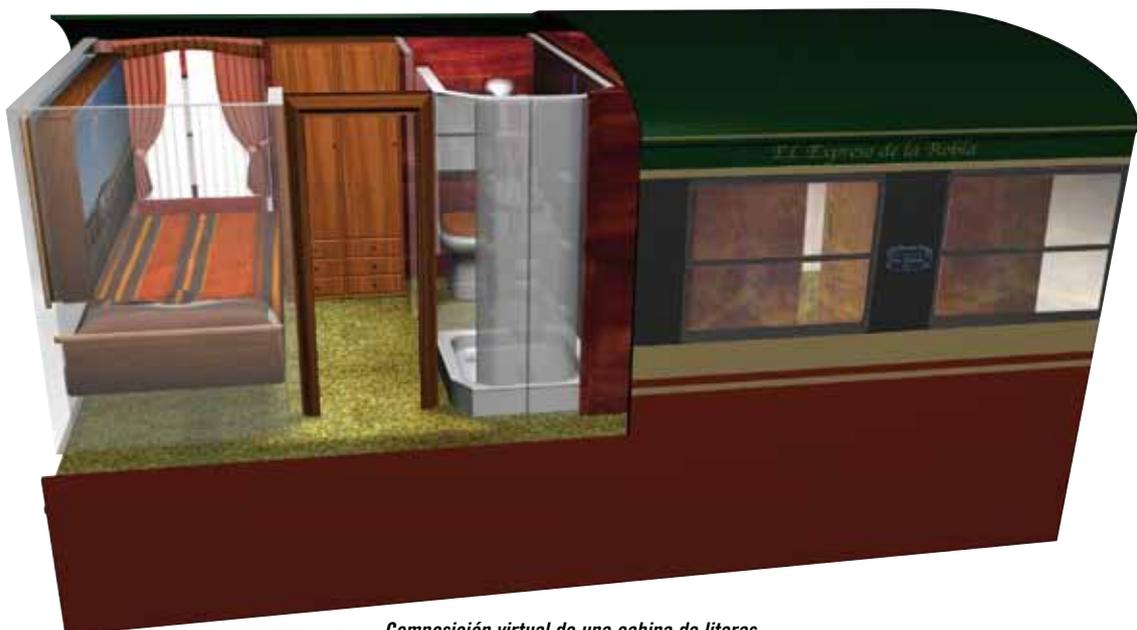
➤ Los dos trayectos previstos se realizarán en épocas distintas del año. En primavera y otoño (marzo a junio y septiembre a noviembre) el tren recorrerá Castilla y León, con el "Itinerario de La Robla", saliendo desde Bilbao para alcanzar León y retornar de nuevo a la capital vizcaína. En verano (junio a septiembre) se recorrerán las tierras de Galicia con el "Itinerario Jacobeo", partiendo desde Gijón para llegar a Santiago y regresar finalmente a Gijón pasando por A Coruña.



La oferta a los viajeros de El Expreso de La Robla incluirá tres noches de alojamiento a bordo del tren, tres cenas y tres comidas de gastronomía típica, tres desayunos a bordo del tren

con buffet libre, excursiones programadas previamente con las entradas y visitas incluidas, prensa diaria y revistas, guía multilingüe durante todo el

recorrido, servicio de seguridad, y los desplazamientos en un cómodo autocar que acompañará al tren durante todo el recorrido.



*Composición virtual de una cabina de literas.*

Con el fin de incentivar la realización de proyectos, estudios e innovaciones técnicas y tecnológicas que contribuyan a la mejora de la seguridad, de la calidad o de los costes del servicio y del transporte ferroviario, Patentes Talgo S.L. convoca e **"X Premio Talgo a la Innovación Tecnológica"** que se regirá por las siguientes Bases:

# X Premio Talgo a la Innovación Tecnológica

- 1** El X Premio Talgo a la Innovación Tecnológica está abierto a los estudios e investigaciones que no hayan sido objeto de transacción comercial y que supongan un avance o un progreso tecnológico de cuyo uso o aplicación en la operación ferroviaria se obtengan mejoras en la seguridad del transporte, en la calidad del servicio o en el ahorro de costes de la misma.
- 2** Podrán optar al X Premio Talgo a la Innovación Tecnológica las personas físicas domiciliadas en territorio español que, a título personal o colectivo, presenten trabajos o proyectos conforme al articulado de estas Bases.
- 3** No podrán optar al X Premio Talgo a la Innovación Tecnológica los empleados de Patentes Talgo así como sus familiares.  
  
A su vez, tampoco se podrán presentar en un plazo mínimo de 2 años después de haber realizado sus funciones, los miembros del Comité de Selección así como los miembros del Jurado Oficial.
- 4** La dotación económica del X Premio Talgo a la Innovación Tecnológica es de treinta mil euros. Los impuestos correspondientes a esta dotación serán por cuenta del ganador o ganadores.
- 5** El Premio no podrá declararse desierto.
- 6** Los proyectos y trabajos que se presenten deberán estar redactados en castellano y constar, como mínimo, de los siguientes documentos:
  - Carta dirigida a la Secretaría del Premio con los datos personales, profesionales del autor o autores y la declaración de que el trabajo presentado no ha sido objeto de transacción comercial.
  - Memoria explicativa del proyecto o trabajo, con una descripción de antecedentes, métodos de análisis o ejecución y objetivos del mismo.
  - Explicación cualitativa y/o cuantitativa de los avances, beneficios y ventajas que la implementación del proyecto tendría en la operación ferroviaria.
- 7** La presentación de los proyectos o trabajos se realizará en la Secretaría del X Premio Talgo a la Innovación Tecnológica, Calle Lagasca 68, 3º Dcha. Puerta 2 28001 Madrid.
- 8** El plazo de presentación de trabajos finaliza el día 21 de Enero de 2010, a las 14:00 horas. Para los trabajos remitidos por correo el plazo finaliza a las 14:00 horas del mismo día, y la fecha del matasellos confirmará la cumplimentación del mismo.
- 9** Un Comité de Selección analizará y evaluará los trabajos y proyectos recibidos. A requerimiento de este Comité, el autor o autores de los proyectos deberán ampliar cuantos datos y detalles les sean solicitados con el fin de esclarecer el contenido o alcance de los mismos.

Un Jurado Oficial formado por personalidades de prestigio, cuya identidad será dada a conocer en el acto de entrega del Premio, designará el trabajo o proyecto ganador del mismo. Su decisión será inapelable.

- 10** Se valorarán de manera positiva los proyectos presentados cuyo contenido tenga una especial concordancia y relación con la Tecnología Talgo.
- El ganador o ganadores, junto con su proyecto o trabajo, serán dados a conocer en el marco de un acto público, en el que se hará entrega del Premio, y los medios de comunicación serán informados de la concesión.
- 11** Tras la entrega del Premio, todos los trabajos recibidos en la Secretaría serán devueltos a sus autores.
- 12** La adjudicación de este Premio no comporta para Patentes Talgo S.L. compromiso alguno en relación con la aplicación, desarrollo o puesta en práctica del proyecto o trabajo ganador. No obstante, durante un año desde la fecha de entrega del Premio, Patentes Talgo S.L. se reserva el derecho exclusivo de utilizar y/o explotar y/o aplicar prácticamente el contenido de dicho trabajo o proyecto, en las condiciones que las partes pacten en su momento, si considera que es de interés para la empresa y/o para el desarrollo de sus productos.

La participación en el X Premio Talgo a la Innovación Tecnológica, implica la aceptación de estas Bases.

- 14** En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, PATENTES TALGO, S.L., con domicilio a estos efectos en Paseo del Tren TALGO, número 2, Las Matas, CP 28290 (Madrid), le informa, y usted otorga su consentimiento mediante su participación en la X edición del Premio TALGO a la Innovación Tecnológica, para que los datos personales que usted nos facilite sean incorporados a un fichero titularidad de esta Compañía, con la finalidad de llevar a cabo: a) su participación en la presente edición del Premio TALGO y en sucesivas ediciones, así como para comunicarle la convocatoria de las mismas, b) la gestión y entrega del X Premio TALGO a la Innovación Tecnológica en caso de que usted resultara ganador, c) la difusión del otorgamiento del Premio en caso de que su proyecto fuera escogido como ganador y; d) el cumplimiento de cualesquiera obligaciones fiscales o de otra índole que sean de aplicación en relación con el Premio. Asimismo, le informamos de que usted puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante petición escrita dirigida al Departamento de Marketing de PATENTES TALGO, S.L., a la dirección anteriormente indicada.

**Secretaría del X Premio Talgo a la Innovación Tecnológica.**  
(Extesis de Comunicación)

Calle Lagasca 68, 3º Dcha. Puerta 2  
28001 Madrid (España)  
Tel.: (+34) 91 781 21 16  
Fax: (+34) 91 578 10 89  
e-mail: [premiotalgo@extensis.com](mailto:premiotalgo@extensis.com)



# Proyecto GLAD: 2º curso de transporte y logística marítimo-ferroviaria

Este mes de noviembre la Escola Europea de Short Sea Shipping inicia un nuevo curso de formación en logística intermodal dentro del Proyecto GLAD (Green Logistics Action & Deployment) en su apartado SURCO sobre intermodalidad marítimo-ferroviaria. Este curso se va a impartir a bordo de un tren escuela de Feve del 21 al 24 de este mes. El proyecto GLAD cuenta con el apoyo de la Unión Europea dentro del programa Marco Polo II para el periodo 2009 - 2011. ➔ [AINARA FOLE](#)  [ARCHIVO](#)

El segundo curso de SURCO (Simple Use Railway Connections) se impartirá en su segunda edición del 21 al 24 de noviembre. El itinerario (Gijón – Santander- Gijón), pretende desarrollar el conocimiento del transporte y la logística marítimo-ferroviaria.

SURCO se llevará a cabo a bordo de un “tren-escuela” que Feve ha diseñado exclusivamente para este fin. Las clases y el alojamiento tendrán lugar a bordo del propio tren. El programa formativo pretende potenciar el conocimiento y uso de la intermo-

dalidad marítimo-ferroviaria, así como la logística sostenible. El contenido del curso incluye el estudio de las infraestructuras de los puertos secos y de las terminales ferroviarias de carga, logística marítima y ferroviaria, la presentación de los servicios regulares, y documentación práctica del transporte de carga tanto por barco como por tren. También se realizará una visita turística a Santillana del Mar y a la Neocueva de Altamira.

El “tren-escuela” de Feve en el que se desarrollará este 2º curso de transporte y logística marítimo-ferroviaria, dispone de capacidad para acoger 48 participantes. Las clases serán a bordo del tren escuela y permitirán un desarrollo más confortable y disponer de más y mejores medios formativos.

Además, se dedicará un apartado exclusivo a la operativa y a las características del modo ferroviario, y se profundizará en cuestiones como el estudio de costes y el marco legal de las operaciones de transporte en la Unión Europea. La oferta lectiva se reforzará con el análisis de algún caso particular de la cadena logística y con la visita a los puertos de Gijón y Santander, a las instalaciones de la empresa EBHI (European Bulk Han-





dling Installations) y a la sala de máquinas y la zona de generadores de los talleres de Feve.

El curso está dirigido a gerentes, responsables de operaciones, logística, comercial, distribución y tráfico de empresas navieras, consignatarias, transitarias, operadores logísticos, transporte por carretera, transporte intermodal, operadores ferroviarios, grandes cargadores; y a todos aquellos que participan en la creación de cadenas logísticas.

Todas las experiencias de transporte combinado marítimo-ferroviario fueron ofrecidas a la “Escola Europea de Short Sea Shipping” y al puerto de Santander y de Gijón, todo ello dentro de una propuesta de transporte de mercancías ambiciosa. Es el desarrollo de una relación especial con los principales puertos del norte de España y con otras tantas factorías y fábricas del territorio nacional. El fundamento y base del proyecto es impulsar el acceso a las fábricas y la operación ferroviaria dentro de los puertos porque ese es el futuro del transporte marítimo y por ferrocarril.



El proyecto GLAD es un proyecto modélico, innovador, comprometido con el medio ambiente y, por lo tanto, comprometido con el futuro del planeta y con las generaciones de este siglo y de las siguientes. El proyecto que ha liderado la “Escola Europea de Short Sea Shipping”, combina la logística marítimo-ferroviaria más dinámica, más innovadora, más moderna, más limpia y menos contaminante, además de recuperar planteamientos del plan de mercancías de Feve al rescatar parámetros para la ampliación de nuestra cartera de clientes en favor de un transporte de mercancías por ferrocarril más sostenible. Por lo tanto, es una reconquista del ritmo ferroviario perdido en el último cuarto del siglo XX, y propuestas como ésta son absolutamente oportunas e imprescindibles para continuar haciendo de Feve el mejor transporte, el más competitivo y el más comprometido con el cuidado de nuestro entorno.

**Más información: Escola Europea Short Sea Shipping**  
**www.2e3s.eu • Teléfono 93 298 60**  
**E-mail: info@2e3s.eu**



# José Miguel Díez Fernández,

## Técnico de Formación de Feve en León



José Miguel Díez Fernández.

“  
Formación y  
profesionalidad  
son una pareja  
indisoluble”

Enseñar es tarea fácil cuando por experiencia propia se sabe lo que se dice y hace. Iniciar carrera como especialista en los talleres de Cistierna y opositar después a maquinista fueron la base sobre la que José Miguel Díez edificó su bagaje profesional. Y es que luego concursó y aprobó las plazas de jefe de taller y jefe de maquinistas, puestos en los que almacenó la teoría y la práctica necesarias para impartir en la actualidad toda la teoría necesaria. Dice el refrán que cada maestrillo tiene su librito. Y será verdad el dicho popular, más cuando se trata de transmitir con seguridad conocimientos sobre *material* tan ejercitado. ➔ VERÓNICA PORTELL

RAMIRO LÓPEZ

### **Cuéntenos cuándo ingresó en Feve y cuál ha sido su particular recorrido...**

Fue en agosto de 1981, hace veintiocho años. Durante dos años trabajé como especialista en el taller de Cistierna. Mi destino posterior me llevó hasta Santander tras concursar y obtener la plaza de maquinista. Después, regresé a la localidad que fue mi primera residencia, pero ya como jefe de maquinistas. Mi siguiente ocupación fue como jefe de taller. Desde hace dos años trabajo en León en el departamento de Formación.

### **¿Y cómo se lleva eso de trasladar la experiencia propia a las aulas?**

Es muy gratificante, más si cabe cuando quienes reciben las clases prestan atención con los cinco sentidos. Me siento satisfecho cuando la formación ha logrado el objetivo.

### **¿Y cuál cree usted que es el principal objetivo?**

Formación y profesionalidad son una pareja indisoluble. La formación es una inversión segura que beneficia y aporta crecimiento e incalculable valor añadido al capital humano, sin duda alguna. Además, el aprendizaje continuo y constante es hoy más imprescindible que nunca dado que las tecnologías de última generación se incorporan a los trenes e instalaciones de Feve y los recursos humanos han de adaptarse al unísono.

### **Tendrá alguna añoranza de sus tiempos de maquinista y trabajador del taller.**

A veces, sí. Sin embargo, la especialidad que imparto es la de Tecnología y Material, que engloba todo lo relativo a la mecánica, los sistemas eléctricos y neumáticos de los vehículos. El funcionamiento interno del tren y sus elementos, en definitiva. Es un cambio de perspectiva, pero el campo es el mismo.

### **Díganos cuál es su serie de material favorita y los motivos que de las demás la diferencian.**

El arraigo a León no es casual a la hora de decantarme por la serie de locomotoras Geco 1500. Parece estar fabricada a medida para circular por La Robla, la línea que tantas veces he recorrido como maquinista y que mejor representa la historia de la provincia de León, el flujo de sus gentes hacia aquel Bilbao industrializado. Tampoco es casual que prefiera las 2600, trenes que circulan en la cercanía León-Guardo y los Apolos, por supuesto. Será que la tierra tira.



SEGURO DE ASISTENCIA SANITARIA MAPFRE

## CAJA SALUD FAMILIAR

### Oferta exclusiva para empleados del FEVE

Con este acuerdo podrá disfrutar de todas las garantías y servicios del Seguro de Asistencia Sanitaria que MAPFRE FAMILIAR le ofrece:

- Cobertura asistencial completa.
- Más de 32.000 profesionales de prestigio y más de 400 centros médicos a su disposición.
- Facilidad de utilización de los servicios con la tarjeta magnética personalizada.
- Autorización telefónica de prestaciones.

**PRIMA MENSUAL POR ASEGURADO**  
(incluida suplemento dental)

de 0 a 65 años

Primer recibo

40,87€

Sucesivos

39,45€

Tarifa válida hasta el 31/12/2009

Infórmate en nuestras oficinas, en el 902 20 40 60  
o en [www.mapfre.com](http://www.mapfre.com)

Condiciones estándar excepto para Cantabria / Para Cantabria consultar las condiciones en Oficina Mapfre más cercana.



**MAPFRE**

El Certamen Internacional congregó de nuevo a miles de personas

# 135 Putxeras en Balmaseda por San Severino

Para no ser menos que los miles de visitantes, al cielo también se le hizo la boca agua el pasado 23 de octubre en Balmaseda. La culpa la tuvieron las 135 Putxeras que se presentaron al XXXIX Concurso Internacional de cocido ferroviario celebrado como cada San Severino en la localidad encartada de Balmaseda. El ganador fue Zapico Taldea y su premio, al compás del “rico rico”, un viaje para dos personas en El Expreso de La Robla que Feve pone en marcha de manera inminente. ➔ [VERÓNICA PORTELL](#) [JAVIER ALONSO](#)



*Durante la XXIX edición se presentaron 135 putxeras a concurso.*

La lluvia no deslució los festejos en la localidad que es punto de encuentro y ebullición de cada vez mayor número de adeptos. Los participantes siguieron los pasos de la receta tradicional a base de alubia roja, chorizo, morcilla, tocino, productos porcinos, costilla y falda de vacuno, siendo obligatorios para concursar los tres primeros ingredientes. Pero eso sí, los participantes se profesionalizan año tras año ya sea como expertos cocineros o como ejemplo de originalidad. De hecho, en la presente edición, la cita ha servido de ensayo general para concursar en breve en el récord Guinness con una Putxera capaz de albergar en su interior ochenta kilos de alubia. Antonio Burgos, responsable de tal hazaña, así lo contaba mientras repartía gratuitamente las 2000 raciones de degustación que dieron de sí los cincuenta kilos cocinados como aperitivo al Guinness.

Entre las curiosidades, cabe destacar la reproducción en miniatura de una locomotora de carbón que no dejó de funcionar en toda la mañana. Tres años de trabajo tuvieron su recompensa porque se convirtió en una de las atracciones principales. También lo fue la ambientación de una estación de ferrocarril creada al detalle por Oscar Balenciaga.



*Una locomotora de vapor a escala fue la atracción durante toda la mañana.*



**Imagen de la putxera que se presentará al Guinness y que tiene capacidad para cocinar 80 kilos de alubia.**

Al cobijo de los soportales de la plaza, o en plena calle guarecidos bajo los toldos, el Certamen Internacional congregó de nuevo a miles de personas en la localidad encartada. Feve concedió a Zapico Taldea el galardón más preciado del tradicional Concurso Internacional de Putxeras: un viaje para dos personas en el tren turístico El Expreso de La Robla, el nuevo producto turístico que la Compañía ultima estos días para su próxima inauguración y puesta en marcha. Un premio de postín un año más aunque no fue esa la única implicación de Feve en esta fiesta: se pusieron en circulación siete trenes especiales nocturnos y se creó el billete especial San Severino, un título de transporte de ida y vuelta con importantes descuentos.

### Historia de la Putxera

El ferrocarril de La Robla fue la cuna de una de las tradiciones gastronómicas más peculiares de la cocina del norte. Al calor del carbón y al ritmo del traqueteo de las locomotoras de vapor de antaño, los ferroviarios preparaban su almuerzo en una olla que se colocaba en la salida de vapor de la caldera de la máquina. Las alubias se cocinaban lentamente junto con la carne y el chorizo y horas después la comida estaba preparada. Los ferroviarios trasladaron a la costumbre popular el invento y en Balmaseda el día de las Putxeras es la jornada grande de sus festejos patronales.

El recipiente donde se cuece la Putxera Ferroviaria es en sí mismo una obra de arte. Un armazón de chapa reforzado con remaches, elaborado artesanalmente. Tiene tres patas, y en la base y los laterales superiores unos orificios que permiten la entrada de aire, que si es preciso se insufla en lo que se considera el "alma mater" del que se precie buen cocinero: el fuelle. En el interior de este armazón se coloca carbón vegetal. Y encaja dentro una olla de porcelana. En esta olla se colocan los ingredientes. Sustituye así el armazón de encaje a la caldera de la locomotora. Así cocinaban en el tren los trabajadores que no viajaban en la máquina.

## LA PUTXERA DE KANOREA

La cita, como todos los años, en la Plaza de San Severino como cada 23 de Octubre.

Se comienza prontito, y con nervios, todos queremos que sea un día grande y por mi parte, hay linaje para no quedar en mal lugar en el Concurso de Putxeras.

La materia prima tiene que ser de primera (alubias, tocino, chorizo, costilla y morcilla).

A las 7,30 h. hay que empezar la faena, prendiendo la putxera: se quita el putxero y se introduce carbón vegetal ayudado de líquido inflamable. Entre tanto, nos tomamos un café y compramos la prensa, dando tiempo a que las ascuas se pongan al rojo vivo (sobre 20 minutos) y a continuación introducir el putxero y en su interior las alubias con una cuarta por encima de agua, una chorretada de aceite de oliva, un pimiento chorricero, puerro, cebolla, ajo, pimiento verde, tomate crudo y berza, más el tocino y la costilla. Con cuidado de que no hiervan muy fuerte y controlando el fuego. Mucho mimo y dedicación...

Sobre las 10,00 h. se le añaden los chorizos y sobre las 11,30 h. se le empieza a añadir la sal, para que vaya cogiendo el punto.

A partir de este momento y con muy poco fuego (hirviendo como el pil-pil) el caldo comienza a engordar y sobre las 12,30 h. se le añaden las morcillas, quedando lista a las 13,00 h.

De este momento la suerte está echada, se le coloca el nº a la Putxera y se entrega al jurado y... a catar y puntuar.

A las 14,30 h. la entrega de premios y, si la labor la hemos hecho bien, alguna alegría seguro que nos llevaremos.

Un recuerdo muy especial a Matías Pereda, Txetxu Ortiz, Kaskutxu, Rosi Pereda, y tantos otros que han hecho posible que este concurso y este día sean MUY GRANDES.



**Además del viaje para dos en el Expreso de La Robla, el ganador obtuvo la putxera de oro y una txapela bordada para la ocasión.**



# Pasión por el deporte



De todas las actividades humanas colectivas, quizá el deporte sea la que genera mayores emociones y provoca adhesiones más incondicionales, identificando a las personas con su grupo y su tierra. La llamada “pasión por los colores” ha sido analizada por sociólogos, glosada por literatos, tratada por psicólogos, relatada por los cronistas y sentida, para bien y para mal, por cada uno de nosotros.

Si a través del ejercicio de la Responsabilidad Social Corporativa las empresas pretenden devolver a la sociedad al menos parte de lo que ésta les ha entregado, apostar por los equipos de las distintas localidades no deja de ser una certera forma de respaldar lo que cada comunidad siente como más propio. Feve ha hecho del patrocinio deportivo una forma de integrarse en las sociedades donde están sus líneas, abarcando a clubes profesionales y equipos amateur, categorías senior y junior, disciplinas de masas y deportes menos conocidos. Un amplio abanico que extiende por la geografía ferroviaria.

Feve demuestra y ejerce así su compromiso de apoyo al tejido social, a la

par que pone en marcha una herramienta mediática que identifica a la compañía con las poblaciones a las que presta servicio. No menos importante es el hecho de que Feve asocie de esta forma su nombre a una actividad como el deporte que difunde los valores de convivencia, tolerancia, sana competitividad y respeto al medio ambiente, que son los que la empresa desea defender.

La política de patrocinio de Feve se está renovando en el último año, a través de la aplicación de nuevos criterios unificados, como son la firma de acuerdos por cuatro años, con las cantidades anuales prefijadas; cláusulas detalladas sobre las contraprestaciones y penalizaciones en caso de descenso de catego-

ría deportiva; cambio de denominación para algunos de los equipos patrocinados, para que aparezca la marca Feve en su nombre, etc.

La lista de equipos y disciplinas es larga, aunque no está de más recordarla: Feve Balonmano Gijón, Balonmano Ademar de León, Feve Baloncesto Oviedo, Bilbao Basket, Gimnástica de Torrelavega, Feve Oviedo Kayak, Feve Campohermoso de Lucha Leonesa, Remo Pedreña, Oviedo Rugby, Sociedad Deportiva de Remo Pedreña, Club Ciclista Bembibre... Y, cómo no, una de las pioneras dentro del patrocinio deportivo en Feve, la montañera Rosa Fernández, sobre quien que versa el reportaje de portada para de este número de Raíles.



# Rosa Fernández, Alpinista

## "Subir una cumbre es huir del mundo"

“Sin Feve, ni Everest ni todo lo vivido en los siguientes años hubiese llegado a ser realidad”

Devora montañas desde hace una docena de años y tritura retos desde hace casi 50. Se echó al monte en la Cordillera Cantábrica y fue un flechazo tan certero que decidió no dejarlo jamás: “subir montañas fue descubrir nuevos paisajes pero sobre todo abrir mi mente a un mundo desconocido y muy atrayente”. A partir de ese momento tituló su hoja de ruta con algo así como “hasta el infinito y más allá”, y en ello está con el apoyo incondicional de su familia y sin miedo a nada ni a nadie porque como suele repetir a menudo “lo importante es saber darse la vuelta”. Es Rosa Fernández Rubio cuyo objetivo más deseado es derrotar a un cáncer al que ya tiene más que acorralado, cuyo sueño es hacer “dos ochomiles en la misma temporada”, y cuyo desvelo (qué paradoja) es aprender a nadar y bucear. *Raíles* ha compartido unas horas con esta “señora de las cumbres” que además ha escrito para esta revista su por ahora última aventura: recorrer el Atlas marroquí en bicicleta el pasado mes de septiembre. ➔ J.M.

Nació en Cangas de Narcea, se crió en el Occidente asturiano, y desde Oviedo se lanzó a la conquista de los techos del mundo. Fue la primera mujer asturiana en escalar un “ochomil” y la primera mujer española que completó el Proyecto “Siete Cumbres”.

Real Orden del Mérito Deportivo concedida en 2007.

**¿Cuándo y por qué decidiste probar el alpinismo y quedarte en él?**

Fue poco a poco..., desde luego que al principio para nada pensaba en escalar grandes montañas. En el año 1997, un grupo de amigos me proponen acompañarles al Himalaya, mi primer “ochomil”, y no pude resistir la tentación de irme con ellos... porque vi que aquello se me daba bien, que tenía riesgo y aventura.

**¿Qué estabas haciendo entonces, a qué te dedicabas?**

Tenía un salón de belleza, iba al gimnasio, de vez en cuando salía con mi marido y los amigos a la montaña. Tenía una buena forma física y poco a poco me fui aficionando y llegó un momento que los fines de semana ya eran solo para la montaña.

**¿Y lo dejas todo por el alpinismo?**

No lo dejo todo, pero sí tengo que renunciar a muchas cosas. Por supuesto tengo que cambiar de trabajo y parte del tiempo que tenía de ocio lo tengo que dedicar a entrenar





**Primera escalada en cara este del Picu Urriello.**

seriamente para poder estar al 200 por ciento porque en estas grandes montañas tienes que darlo todo y estar siempre a tope. Se necesita mucho entrenamiento y dedicación, y una mentalización muy fuerte para enfrentarse a todos los problemas.

**¿Te dijeron aquello de “qué hace una chica como tú en un sitio como este”?**

Algo parecido... Siempre recuerdo al dar mi conferencia de la ascensión a mi primer “ochomil” alguien del público muy extrañado dijo: “si pensamos que era un ferrotón”... No se imaginaban que alguien tan pequeño y de aspecto poco “aguerrido” pudiese llegar tan alto.

**¿Cuál fue tu primera escalada “seria”?**

En Asturias, quizás, la cara norte de Peña Santa en invierno. Y en Alpes, El Cervino.

**Y cómo fueron, qué recuerdas especialmente...**

El Cervino que fue toda una aventura con gran riesgo incluido. Salimos de Zermat y en el día subimos a la cumbre, eran como las tres de la tarde y se puso a nevar como si fuera puro invierno, con tormenta eléctrica incluida. La ruta se puso muy peligrosa y ya no podíamos hacer el descenso sin asegurarnos..., y para colmo uno de los compañeros tenía mal de altura y era incapaz de bajar por sus propios medios. Todo esto hizo que tuviéramos que pasar la noche en la pared con lo que llevábamos puesto...: Pasamos la noche de pie en una repisa, asegurados los tres a un cordino de 7mm, que no podíamos dormirnos ya que aquello podía romper en cualquier momento. No teníamos comida ni ropa de abrigo. Fue la noche más larga de mi vida.

**¿Qué te enseñó aquello? ¿Cuál fue la lección de El Cervino?**

Que la cumbre es solo media hora en una aventura de 40 ó 50 días. Es importante de cara al currículum, pero en el fondo, para mí, lo importante es estar allí, día a día, superarme a mí misma frente a las dificultades de la montaña, siempre diferentes, casi siempre inesperadas.



**TRANS-ATLAS** ➔ ROSA FERNÁNDEZ

Llevaba años con ganas de aventurarme a hacer una travesía en bicicleta de montaña por la Cordillera del Atlas, y por fin en septiembre de 2009 llegó el momento. Convencí a unos cuantos amigos de Asturias para que secundaran mi iniciativa, y en poco más de un mes desde que empecé a pensarlo, estábamos en el aeropuerto de Marrakech, con las bicis en cajas y una semana por delante para pedalear por un país tan cercano y diferente al nuestro, y con el objetivo de llegar donde las primeras dunas del Sahara se apoderan del paisaje hasta donde alcanza la vista.

Para ello nos vamos sumergiendo en la zona más inhóspita del país, el interior más montañoso, por carreteras, pistas y caminos pedregosos que enlazan pequeños y miméticos pueblos y aldeas que, de alguna manera, me recuerdan los paisajes y vivencias del pasado verano en que estuve en Pakistán, en sus pueblos del norte, que son escala para acceder a la cordillera del Karakorum. Pero creo que las gentes aquí son más abiertas a los extranjeros y su forma de vida, con toda la dureza que la tierra impone.

Nos hemos adentrado en lo más profundo de Marruecos, visitando pueblos de montaña, y disfrutando de sus gentes. Cada día llegábamos a un sitio diferente, pero siempre acogedor, podíamos tomar una ducha y cenar buenos platos de la gastronomía local.

La idea de hacer la ruta no fue puramente deportiva. Cada día también trataba de visitar las escuelas y, como de costumbre, me gusta compartir parte del viaje con los niños y llevarles pequeños presentes que ellos valoran mucho, como lápices y dulces. A veces no hace falta buscar mucho, pues en cuanto te ven en el camino, se pegan verdaderas carreras para alcanzarte y pedirte algo de lo que lleves: dulces, globos, lapiceros y algunos “dirjan”.

La ruta sin duda merece la pena, la aventura está servida, vastos paisajes generalmente requemados por el sol, y con algunos asombrosos bosques de palmeras. Pueblos de barro y rebaños de cabras, pero también montañas con restos de nieve de incluso más de 4.000 metros. Vivimos una semana muy intensa, levantándonos a las 4, 5 ó 6 de la mañana para rodar, en 5 días, 450Km en bicicleta de montaña. Cuando estás en estos sitios no quieres perderte nada, y no nos importaba dormir poco, aunque es curioso que todos éramos muy puntuales a la hora del desayuno.

No importan los nombres de los lugares, al final quedan las sensaciones que te transmiten, sus paisajes y sus gentes, su cercanía y su atmósfera de tranquilidad. Esto perdurará en lo más profundo de nuestra conciencia.

Al final del recorrido están las dunas donde subimos andando penosamente para presenciar uno de los atardeceres más bonitos que te puedes imaginar. Quizás sea esta la cima que rubrica esta aventura, la que nos dice que podemos regresar a casa con la sonrisa y la alegría de haber hecho realidad lo que fue, hasta hace bien poco, solo una tenue ilusión.





*Escalando el Everest.*

< **Hablar de alpinismo y de alta montaña es hablar del Everest al que atacas por primera vez en 2003 y que lo coronas en 2005. ¿Cómo es el Everest?**

El Everest es la montaña de mi vida, es la que más horas de sueño me ha quitado. Esta montaña lo tiene todo, la máxima altura y toda la dificultad que quieras asumir.

**Cómo se sube... y también cómo se baja, porque ver una ascensión da vértigo pero imaginar el descenso en "esas paredes" da pánico...**

Se sube con mucha dificultad, se juntan la altura, falta de oxígeno, presión, frío infernal y con todo esto tienes que guardar fuerzas para el descenso. La cumbre está en casa, cuando estas allí arriba sólo has hecho la mitad de la ascensión. El descenso es terriblemente angustioso, quizá lo que te da más fuerza es la felicidad de haber estado allí arriba. Me sentí la mujer más feliz del mundo.

**De vuelta a la cumbre, algunas curiosidades como por ejemplo qué se come, qué se bebe, o cómo se duerme...**

En estas montañas en el campo base tenemos cocinero y comemos relativamente bien, legumbres, patatas, algo de verdura, también algo de carne, mucha pasta y fruta, muy de vez en cuando. En los campos de altura ya todo se complica, tienes que hacer agua calentando nieve para cocinar

y beber, llevamos alimentos que no necesiten cocción. El día de cumbre prácticamente no comes nada, me llevo unos geles, un poco de turrón y algunas veces ni siquiera te comes eso. En altura el organismo tampoco tiene reacciones normales, en las sensaciones de hambre y sed, y tienes que obligarte a comer y beber. La deshidratación es uno de los problemas más serios de las grandes alturas.

**Hablemos ahora del "Proyecto Siete Cumbres"... Tú eres la primera mujer española que lo ha completado; dinos cómo lo diseñas, cómo lo realizas, cuánto tiempo te lleva, y qué fue lo mejor y qué lo peor...**

En 2005 escalé el Everest y había medio prometido a mi familia no volver a esas montañas, pero yo había dejado todo mi equipo en Nepal para regresar en 2006. Un día hablando con mi hija me dice que por qué no hago algo menos peligroso y diferente como "El proyecto 7". Le di unas vueltas, no muchas y me puse con ello. Empezaría en enero de 2006 para terminarlo en febrero de 2007. Tenía que apostar fuerte, era poco tiempo y mucho dinero. Cuando comenté la idea como siempre me desanimaron, que no lo iba a conseguir, que tenían que darse muchas cosas para no tener que repetir ninguna montaña etc, etc, etc... Yo estaba convencida de lo que iba a hacer y no me detuve un momento porque había otras dos mujeres con el mismo proyecto y tenía que



*Cumbre Mckinley.*



*Grietas en Kumbu.*

## El GPS de Rosa

ser la primera. Todo fue sobre ruedas (Aconcagua, Mkinley, Pirámide de Carstensz, Elbrus) hasta que le tocó el turno a Vinson en la Antártida: era aún más caro que ir a Everest, me faltaba un mes para marchar, y necesitaba una cantidad grande de dinero. Seguí entrenando y buscando otro patrocinador y 20 días antes de marchar apareció. Respiré pues ya tenía pagado más de la mitad y podía perderlo todo, estos fueron los peores momentos del proyecto, aunque yo tenía plena confianza en que lo iba a conseguir.

Superada esta prueba, en febrero terminó el proyecto con el Kilimanjaro. Fíjate en los contrastes, en diciembre estaba casi en el Polo sur, y mes y medio más tarde, prácticamente en la línea del Ecuador, en Centoafrika.

Lo mejor de este proyecto, la suerte tan grande no solo de pisar los puntos más altos de la tierra, sino de conocer culturas y paisajes totalmente diferentes.

### **Hablemos de "casa": ¿cómo es la montaña asturiana y cuál es la cumbre asturiana?**

La montaña asturiana es una montaña para disfrutar, donde tienes grandes desniveles y todas las dificultades de escalada que quieras asumir. En un mismo día puedes escalar la montaña más alta (Torre Cerredo 2648m.) y darte un baño en la playa, todo un lujo. En cuanto a la cumbre asturiana, la más emblemática es el pico Urriello, una montaña a la solo se puede subir escalando y que tiene muchas vías de diferente dificultad. Es todo un símbolo para el montañismo.

### **¿Qué ha sido y cómo ha sido lo último que has hecho?**

En febrero me operaban de un cáncer de mama, esto me hizo cambiar totalmente los planes de este año. Me operan, tratamiento de radioterapia, unas sesiones de quimio, y les pido a los médicos que me dejen marchar en junio, ya que en abril les pareció imposible. Así a principios de junio me voy al Broad 8046m. en Pakistán, mi forma física es buena solo tengo que sufrir los primeros días la quemadura producida por el tratamiento que me obliga a hacer el trekking sin mochila o con muy poco peso.

Era verano, pero parecía puro invierno,

### **-¿Se pasa miedo haciendo alpinismo?**

-No, si tuviera miedo no iría a esas montañas. Ya hay muchas cosas que te pueden obligar a darte la vuelta y con miedo no llegarías a ningún sitio. Yo lo que tengo es un gran respeto a la montaña, y tengo claro que no se puede luchar contra las fuerzas de la naturaleza. Es muy importante saber darse la vuelta.

### **-¿Cómo es el mundo desde una cumbre?**

-Subir a una cumbre es huir del mundo.

### **-¿Crea adicción la montaña?**

-Algo tiene que, a pesar de lo mal que lo pasas, sólo recuerdas los mejores momentos, y siempre tienes ganas de volver. Sí, superar situaciones de riesgo, de cansancio, de buscar los límites físicos y mentales personales es una adicción.

### **-¿Cuál fue tu peor momento?**

-La única vez que me dio tiempo a pensar que me quedaba en la montaña fue en Asturias en las Ubiñas. Una avalancha me envolvió en una caída de unos 300m. Al final todo quedo en un susto y pequeñas heridas.

### **-¿Cuál es tu sueño por cumplir?**

-Poder disfrutar de una temporada de heliesquí en las montañas Rocosas.

### **-Y ¿cuál es tu reto pendiente?**

-Hacer dos montañas de 8000m. en la misma temporada... Y también, fuera del alpinismo, aprender a nadar y bucear.

### **-Un libro**

-La sociedad de la Nieve, que es un nuevo libro escrito por los supervivientes de la tragedia aérea de Los Andes.

### **-Una canción**

-Alguna vieja canción de Víctor Manuel.

### **-Una película**

-Mi marido y yo tenemos "El milagro de P. Tinto" como película de culto.

### **-Una imagen**

-Un atardecer.

### **-Una comida**

-La paella de pescado y marisco.

### **-Un color**

-El Verde.

### **-Un olor**

-A manzana.

### **-Una sensación**

-Despertarte después de haber dormido bien.

### **-Un miedo**

-A conducir un coche.

### **-¿Qué hubieras sido de no haber sido alpinista?**

-Esquiadora profesional, o monitora de esquí con niños.

### **-Y de mayor ¿qué quieres ser?**

-Cámara de deportes de aventura.



no, batí mi record de tienda, diez días nevando sin moverme del campo base, si me lo dicen antes no me lo creo. Llegué a 7500m y las condiciones de la montaña me obligaron a darme la vuelta.

En septiembre realice la TransAtlas en bicicleta de montaña con un grupo de amigos, una larga travesía de la que he disfrutado un montón.

### **¿Qué será lo próximo?**

Mi próximo reto para este año será iniciarme en los deportes de agua, siempre tuve mucho miedo y respeto.

El año que viene termino el tratamiento en marzo, y espero y confío estar en abril en otra de las grandes montañas que superan los 8000m.

### **¿Qué papel juega o ha jugado Feve en la vida de Rosa?**

A la vuelta de la expedición fallida de 2003 al Everest, tenía tantas ganas de volver, como problemas para poder hacerlo, debido al coste tan alto que debía asumir. Surge de forma providencial ese acercamiento con Feve, y el patrocinio se hace realidad, en 2005 alcanzo la cima de Everest, algo por lo que llevaba trabajando desde 1999. Y sin Feve, no lo habría logrado, soy consciente de ello, y de lo que le debo a Feve, ni Everest ni todo lo vivido en los siguientes años hubiese llegado a ser realidad, y yo hoy quizás no sería más que una aficionada a salir al monte los domingos, en un total anonimato.

# Cartagena



**La historia ha marcado los vestigios culturales que se esconden en Cartagena. Las distintas civilizaciones que la han ocupado han dejado patente una huella que hoy se alza con fuerza. Íberos, fenicios, cartagineses y romanos han aportado su cultura y han marcado los lugares que los turistas pueden contemplar hoy.**

❖ *CONCEJALÍA DE TURISMO DE CARTAGENA*

En Cartagena se encuentra el único vestigio púnico de la península Ibérica: la muralla Púnica. Y en sus calles se alzan algunos de los edificios romanos más significativos del país. El Museo del Teatro Romano, un proyecto de Rafael Moneo, el Augusteum, la Casa de la Fortuna, o el decumano son algunos de los restos arqueológicos más venerados por los amantes de esta cultura milenaria. Todos ellos, unidos a otras muchas actuaciones como el Castillo de la Concepción, el Fuerte de Navidad o los refugios de la Guerra Civil, se enmarcan dentro del consorcio Cartagena, Puerto de Culturas. Una iniciativa que ha conseguido aunar la riqueza patrimonial de la ciudad para acercarla al ciudadano de forma intensa, abierta y expresiva.

Pero Cartagena es una ciudad para pasear. Para contemplar sus edificios modernistas, barrocos y neoclásicos.

La minería de su sierra consiguió que grandes familias se instalaran en sus calles y se construyeran importantes edificios que hoy confieren a la ciudad una majestuosidad única, como la Casa Aguirre con el anexo construido para Museo de Arte Moderno, o el Palacio Consistorial.

Cartagena es una ciudad moderna, que ha sabido adaptar sus vestigios culturales a los nuevos tiempos y adecuarlos con maestría para brindarlos a todos los turistas que quieran descubrirla.



*Palacio Consistorial.*



*Teatro romano.*

# Tren Tram Métrico Vossloh



El Centro Tecnológico de Vossloh garantiza tecnología y calidad en Trenes Ligeros, Metros, Tren Tram, Tranvías y en toda su gama de Locomotoras.

Rail Infrastructure

Motive Power&Components

**Vossloh España, S.A.**  
Polígono Industrial del Mediterráneo  
C/ Mitxera nº 6  
46550 Albuixech (Valencia), España  
[www.vossloh-espana.com](http://www.vossloh-espana.com)

**vossloh**

# Leyendas, mitos y sortilegios de El Alto Aller

El Tren del Alto Aller hiberna en su cochera aguardando la nueva temporada turística, y mientras se deja acicalar repasa una y mil veces las leyendas, los mitos, los sortilegios y las historias que dominan el escenario de sus andanzas. Fantasías y realidades que serán la mágica compañía de quienes decidan probar este Tren Turístico de Feve. ➔ *EDUARDO JOSÉ FERNÁNDEZ MARTÍNEZ*

📍 *M<sup>a</sup> CARMEN MARTÍNEZ PÉREZ DE TUDELA*

El valle del Aller que hoy conocemos tiene una historia que se pierde en la noche de los tiempos. Tiempos en los que, reunidos ante los santuarios de piedra situados en los cordales que rodean el desfiladero, los sacerdotes de los primeros pobladores del valle levantaban la vista hacia el firmamento en la noche del solsticio de verano, en busca de respuestas.

Santuarios en forma de alineamientos megalíticos, posibles hermanos de los bretones de Carnac, y que hoy día podemos apreciar en los pastos de El Padrún, monte arriba de la localidad allerana de Boo.



Siglos después, otros pueblos llegaron y con ellos nuevas supersticiones, nuevos dioses y otros ritos. Ritos de salud y suerte en torno a hogueras, bajo el muérdago de los robles, con los montes como único testigo del paso del tiempo.

Montes que son el solar de lejanas batallas de los astures, que no dudaron en levantarse en armas en contra de un invasor venido de tierras lejanas, gentes ávidas de tierra para arar, vivir y comunicar, así como para explotar sus riquezas. Tribus libres que subieron a las mayores alturas del valle para construir defensas y rechazar la llegada de un mundo nuevo que les traería cambios en su forma de vida y pensamiento.

Pero a pesar de la resistencia y las luchas, finalmente la civilización romana entró en sus dominios. Lo hizo, al contrario de lo que temían, de una forma suave y casi sin hacer ruido, ocupando algunos puntos de las zonas bajas del valle, integrándose en la vida de los primitivos moradores, llegando éstos a abandonar sus ritos ancestrales y abrazar los cultos a Júpiter, como nos lo muestra el ara votiva que hoy día se conserva en la iglesia de San Vicente de Serrapio.

Iglesia de San Vicente, situada en un estratégico promontorio que mira al sur y domina el valle del Aller, que es un privilegiado enclave en el que aún hoy día se discute su relación con la Orden del Temple. Discusión que puede zanjarse simplemente observando tanto su exterior como el interior donde capiteles y decoración demuestran que los guardianes del Santo Grial pasearon y rezaron en sus muros antes de ser proscritos y perderse por los caminos del olvido.

Caminos que gracias a este tren nos llevan a Miravalles, un paraje de singular belleza y en el que la leyenda sitúa la aparición de la Virgen ante unos pastores que la encontraron cerca de una fuente, protegida por dos avellanos y un “salgueiro” (Sauce en asturiano). Para resguardarla decidieron trasladar la imagen a la iglesia parroquial de Soto, pero una vez en la iglesia ésta desaparece y vuelve al lugar donde fue encontrada, indicando a los pastores su deseo de que se construyera una ermita o iglesia para ella.

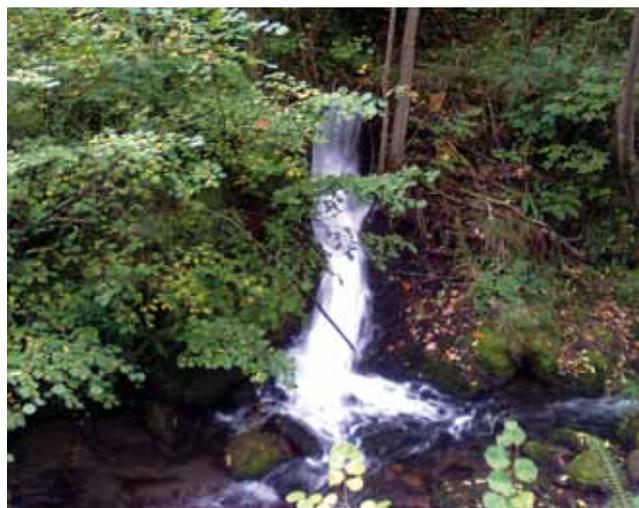
Leyendas que rodean también a la cercana torre de Soto, construcción que data del siglo IX y que corresponde a uno de los siete torreones que disponía el valle para vigilar los accesos y pasos más vulnerables, desde Felechosa hasta Moreda. Leyendas que nos hablan de Doña Gontrodo y sus amores con el rey Alfonso VII, amores que transcurrieron a la sombra de esta torre y que dieron lugar al nacimiento de una niña que llegó a ser reina de Navarra y que en los libros de historia la estudiaron como Doña Urraca la Asturiana.

Doña Gontrodo era la hija de Pedro Díaz de Aller, uno de los primeros propietarios de la torre y que la genealogía de los tiempos ha querido descubrirnos su parentesco con el mismísimo Rodrigo Díaz de Vivar, el Cid Campeador, puesto que Doña Jimena era su sobrina. Pero la propia Gontrodo, arrepentida de su desliz juvenil, no quiso seguir el camino de la historia del Valle del Aller y se hizo monja, fundando el ovetense Monasterio de Santa María de La Vega.

Historias y leyendas de las que nos despertamos con el ruido de las cristalinas aguas que atraviesan las Foces del Aller y que, según cuentan, han sido lugar de baño para las ancestrales ninfas del agua de Asturias, las ‘Xanas’, y que posiblemente hayan dado suerte a quienes las han visto bien en este lugar o bien en la frondosidad de la vegetación que rodea el río Pinos. Las “Xanas” y el ‘Texu’ (Tejo), árbol bajo el cual los sacerdotes



*Foces del Río Aller.*



*Río Pinos.*



*Las aguas del Río Aller se encuentran con las del Nalón.*

celtas realizaban sus celebraciones mágicas, que los primeros cristianos consideraban paganas por lo que comenzaron a edificarse muchas iglesias en torno a ellos y así poco a poco sustituir las creencias originales por la nueva religión. Tejos que poco a poco se convierten en el punto de reunión del concejo abierto o Cabidru donde se reúnen los vecinos del lugar y toman las decisiones que afectan a su futuro.

Y poco a poco, la niebla comienza a bajar de los montes cuando la tarde se va convirtiendo en noche, niebla que sigue atesorando leyendas y más leyendas, pero para no cansar al lector dejaremos para otro momento, mientras que el movimiento del tren comienza a mecernos en nuestro asiento, camino de Oviedo para terminar una jornada llena de buenos momentos.

**¡PARTICIPA Y GANA!**

# Un fin de semana en un Parador



Tradición y vanguardia definen a Paradores, la red que ofrece más de noventa establecimientos hoteleros a lo largo y ancho de España. Con más de ocho décadas a sus espaldas, Paradores ofrece a los viajeros la oportunidad de alojarse en edificios que forman parte del patrimonio histórico-artístico de nuestro país o que permiten disfrutar de algunos de los rincones y paisajes más bellos de la geografía española.

Feve invita a los lectores de *Raíles* a participar en el "Concurso Paradores", que permitirá ganar una estancia gratuita de dos noches (alojamiento y desayuno) en uno de los establecimientos que la emblemática marca de alojamientos hoteleros ofrece a Feve. En cada número de esta revista se propondrá una fotografía, una imagen que el concursante deberá identificar. Tras el sorteo, el ganador recibirá una carta de Paradores en la que se acreditará su premio y se le informará de las condiciones para disfrutarlo.

Los participantes en el concurso deberán enviar su respuesta por correo electrónico a la siguiente dirección:

**revistarailles@feve.es**

respondiendo a la pregunta sobre el contenido de la

imagen de la fotografía que se proponga en cada número de *Raíles* teniendo en cuenta que:

- 1) No se aceptará más de una respuesta por participante.
- 2) No podrán concursar los ganadores de anteriores ediciones del Concurso Paradores.

**MUY IMPORTANTE:** En el correo electrónico **es imprescindible** que el concursante especifique su nombre y dos apellidos, lugar de residencia, teléfono de contacto e indicar si es trabajador de Feve, en caso de que se dé tal circunstancia. Estos datos son requerimientos de las bases del concurso, y su omisión significará la descalificación de la respuesta. Asimismo, al concursante premiado se le solicitará la dirección postal.

Entre los que contesten correctamente antes del cierre de la revista, se sorteará una estancia de dos noches en régimen de alojamiento y desayuno para dos personas en el establecimiento de la red de Paradores que el ganador elija de acuerdo a las condiciones establecidas por Paradores.

Para cualquier consulta sobre este concurso pueden escribir un correo electrónico a [revistarailles@feve.es](mailto:revistarailles@feve.es), con el título de asunto "consulta concurso Paradores".

La estación en la que está situado El Transcantábrico en la foto en la página 34 del número 9 de la revista *Raíles* es:

La Concordia-Bilbao

La ganadora del sorteo es:  
**Carmen Eiroa Pariente (Gijón)**



¿En qué localidad asturiana está el viaducto que atraviesa El Transcantábrico en la foto?

# SUEÑA UN VIAJE EN PARADORES... Y HAZLO REALIDAD



por menos de lo que imaginas

Desde

**60**€

Habitación/Noche

Impuestos  
incluidos

Sorpréndete despertando en un castillo medieval, disfrutando del silencio que encierran antiguos conventos o contemplando la naturaleza más auténtica.

Todo en perfecta armonía con las exigencias de comodidad y calidad de los viajeros actuales.

Además, si te gusta viajar a tu aire o te apetece realizar esa ruta soñada, en Paradores tienes mucho donde elegir por menos de lo que imaginas... desde 60 euros por habitación y noche.

Infórmate en [www.parador.es](http://www.parador.es), en el 902 54 79 79 o en tu agencia de viajes.

  
**PARADORES**  
Hotels desde 1928

# Historia de Los Ferrocarriles Españoles Españoles de Vía Estrecha Los Ferrocarriles de Vía Estrecha en Cataluña (II)

■ En la provincia de Girona se construyeron, entre 1885 y 1931, un total de 171 km de líneas de ferrocarril de vía estrecha repartidos en cuatro líneas. De éstas, tres unían Girona con las poblaciones de Sant Feliu de Guíxols, Palamós y Olot, mientras que la cuarta línea consistía en un ferrocarril de cremallera que enlazaba la población de Ribes de Fresser con el Santuario de Núria. ➔ [RAFAEL ALCAIDE GONZÁLEZ](#)

En la construcción de estas líneas intervinieron diversos factores económicos. Así, respecto a las líneas que unían Girona con Palamós y Sant Feliu de Guíxols, su construcción obedeció al auge experimentado durante la segunda mitad del siglo XIX por la industria corchera debido a la demanda de los productores de vino y champán franceses, y que transformó la economía de las comarcas de La Selva y El Baix Empordà. Por otra parte, la ciudad de Olot se había convertido en uno de los núcleos económicos más importantes de la provincia de Girona, tanto por su mercado, como por su producción agroalimentaria e industrial, que hacía necesaria la solución a los problemas de transporte y comunicación de la ciudad con la red viaria gerundense.

La construcción del ferrocarril de Flaçà a Palamós, Girona y Banyoles de 0,75 m de ancho y 62,57 km de longitud total, se realizó en tres tramos por diferentes empresas participadas por capitales belgas y españoles: Flaçà-Palamós, inaugurado en 1887, construido por la Sociedad del Tranvía del Bajo Ampurdán; Girona-Flaçà (1921) por Ferrocarriles Económicos de Cataluña, y Girona-Banyoles (1928), cuya construcción corrió a cargo de la concesionaria Ferrocarriles Económicos Españoles. La construcción del trazado de la línea de Sant Feliu de Guíxols y su posterior explotación corrió a cargo de la Compañía Anónima del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, inaugurándose el trazado de 39,1 km de longitud y ancho de vía de 0,75 m el 30 de junio de 1892. Respecto a la línea entre Girona y Olot, de 54,8 km de longitud y ancho de vía métrico, se inau-



Vista panorámica de la estación de Caralps o Querlps del Ferrocarril de Cremallera de Nuria, en los Pirineos Orientales, provincia de Gerona.

guró totalmente en 1911. Las obras dieron inicio en 1893 cuando la concesionaria de la línea era la compañía inglesa The Olot and Gerona Railways Co. Ltd., suspendiéndose en 1902 y continuándose bajo una nueva concesionaria: la Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona. Por lo que respecta al ferrocarril de cremallera entre Ribes de Fresser y Núria, su construcción estuvo determinada por diversos aspectos económicos como el aumento de la práctica de los deportes de invierno y el gran número de personas que peregrinaban al Santuario de Núria. La Sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes obtuvo la concesión el 27 de noviembre de 1927, como ferrocarril secundario de cremallera, de ancho de vía de 1 m, y tracción a vapor. El trazado de la línea tenía que salvar el desnivel de 1.059 m existente entre la población de Ribes de Fresser situada a 905 m de altitud sobre el nivel del mar y el santuario de Núria, situado a 1.964 m. El ferrocarril se inauguró el 22 de marzo de 1931, con un recorrido total de 12,491 km y tracción eléctrica, aunque sin estar concluidas algunas obras como las estaciones de Ribes y Núria.

Por lo que respecta a la provincia de Tarragona se construyeron, entre 1885 y 1931, 35 km de líneas de ferrocarril de vía estrecha, repartidos entre dos líneas: la primera, entre Reus y Salou de 8,2 km de longitud, y 1 m de ancho, construida y explotada por la Compañía Reusense de Tranvías e inaugurada en 1887. La segunda, la línea entre Tortosa y La Cava, de 27,1 km de longitud y 1 m de ancho



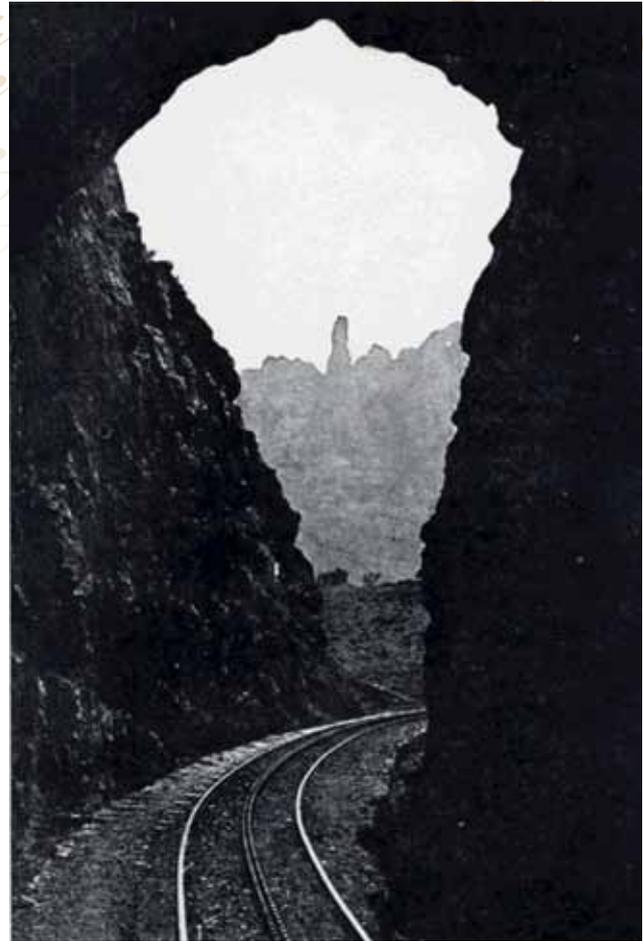
Vista panorámica desde la Fontalba del Ferrocarril de Cremallera de Nuria junto a un barranco, en los Pirineos Orientales, provincia de Gerona.

construida y explotada por la Compañía Ferrocarriles Económicos S.A., e inaugurada en 1927. La construcción de dichas líneas estuvo determinada por intereses comerciales de carácter local. En referencia a la línea Reus-Salou, cabe destacar la importante función de concentración de la producción agrícola y de la actividad mercantil e industrial de la ciudad de Reus, que exportaba sus productos a través de Salou, su puerto natural. En el caso del ferrocarril entre Tortosa y La Cava, su construcción se debió al importante desarrollo agrícola que experimentó la zona del delta del Ebro y también a la necesidad de conectar los espacios productivos del delta con la ciudad de Tortosa, principal nudo de comunicaciones del sur de Cataluña que había experimentado un creciente aumento de su actividad productiva y comercial.

En referencia a la provincia de Lleida sólo se construyó la línea de ferrocarril de vía estrecha entre Mollerussa, Balaguer y Menàrguens, con la finalidad de abastecer la fábrica de azúcar sita en la población de Menàrguens de materias primas y de exportar la producción. La línea, construida por La Azucarera del Segre Compañía Anónima, funcionó a partir de 1901 como ferrocarril industrial y, a partir de 1905 como servicio público en toda su extensión, excepto en el tramo Tèrmens-Menàrguens, que lo hizo en 1906. Su longitud total fue de 25,515 km entre Mollerussa y Balaguer y 2 km entre Tèrmens y Menàrguens, con ancho de vía de 1 m, y tracción a vapor.

Las líneas de vía estrecha catalana, pese a no conformar una red regional, contribuyeron decisivamente a la mejora de las comunicaciones en aquellos territorios en los que prestaron servicio. Es muy importante destacar que en la época gris de la autarquía, pese a la falta de medios, de repuestos y de combustible, las líneas de vía estrecha jugaron un papel determinante tanto en el transporte en general como en las comunicaciones y en las relaciones sociales en particular. Los pequeños trenes del Empordà, de Tortosa, de Guardiola, de cualquiera de las líneas, unieron y comunicaron a las gentes de muchos lugares, adquiriendo una dimensión social imprescindible y, quizá, irrepetible.

Sin embargo, con la mejora general de la economía y el auge imparable del transporte mecánico por carretera a partir de la década de 1950, las precarias economías de la mayoría de las compañías de vía estrecha se vieron gravemente afectadas hasta el punto de abandonar o revertir sus concesiones al Estado. De todas ellas, sólo la línea Ribes de Fresser-Núria pasó al principio de la década



*Vista de la salida de un pequeño túnel del Ferrocarril de Cremallera de Monistrol a Montserrat.*

de 1980 a depender de la Generalitat de Catalunya, mientras que cuatro líneas se clausuraron definitivamente sin llegar a producirse la reversión sus concesiones al Estado: Monistrol-Montserrat; Mollerussa-Balaguer-Menàrguens; Guardiola de Berguedà-Castellar de n'Hug y Reus-Salou.

Por último, las diez líneas restantes pasaron a ser administradas por EFE, organismo que determinó la clausura de la línea Palamós-Girona-Banyoles en 1955, y a Feve, que clausuró las líneas de Girona-Olot, Girona-Sant Feliu de Guíxols, Tortosa-La Cava, Manresa-Guardiola de Berguedà y Manresa-Súria y sólo mantuvo en funcionamiento las líneas del ámbito metropolitano de Barcelona: Barcelona-Sabadell-Terrassa, Barcelona-Martorell, Martorell-Igualada y Martorell-Manresa, hasta que éstas fueron traspasadas a la Generalitat de Catalunya a partir del 28 de julio de 1978. Actualmente, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), empresa pública constituida el 5 de septiembre de 1979 para gestionar la explotación de las líneas de ferrocarril que fueron traspasadas por el Estado a la Generalitat, ha reconstruido y renovado completamente las instalaciones y el material del antiguo trazado del ferrocarril de cremallera entre Monistrol y el santuario de Montserrat, que entró en servicio en el 11 de junio de 2003, al igual que una parte del antiguo trazado del tren del cemento entre la Pobla de Lillet y la vieja fábrica de cemento de Castellar de n'Hug, que empezó a funcionar como ferrocarril turístico el 1 de julio de 2005.



*Vista panorámica general del santuario de Nuria, en los Pirineos Orientales, provincia de Gerona, y del Ferrocarril de Cremallera de Nuria.*



El transporte del mañana  
tiene que concebirse hoy

en Ingeteam encontramos  
soluciones innovadoras

En Ingeteam escuchamos las necesidades de nuestros clientes y de toda la sociedad, buscando las soluciones más eficientes, desde la innovación tecnológica.

[www.ingeteam.com](http://www.ingeteam.com)

En el sector ferroviario participamos activamente en el desarrollo y fabricación de sistemas integrales de tracción eléctrica, alimentación y control para vehículos ferroviarios.

Aplicamos la ingeniería a la investigación, diseño, fabricación y venta de productos y servicios en aquellos campos tecnológicos donde exista un gran intercambio de energía, como en el sector energético, la industria siderometalúrgica, el sector naval o la tracción ferroviaria.



### **Premios del Tren 2009 “Antonio Machado”: Luisgé Martín en Cuento y Jorge Galán en Poesía.**

*Semi lecturas es el título más correcto de la sección en este nº 10 de Raíles puesto que no ofrecemos lecturas completas sino un sustancioso avance del cuento y la poesía ganadores de los Premios del Tren 2009 “Antonio Machado” que concede la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Los galardones fueron entregados el pasado 28 de octubre, y los galardonados son Luisgé Martín y Jorge Galán por dos espléndidos trabajos que se publicarán el próximo mes de diciembre en un libro que pasará a formar parte de la Colección Premios del Tren.*

## Fundación de los Ferrocarriles Españoles

### Los años más felices

#### Luisgé Martín

*Raíles adelanta un amplio extracto de este trabajo que no será editado en libro hasta el mes de diciembre.*

“De la vida de Doris Velasco pueden encontrarse rastros en las crónicas de sucesos de algunos periódicos españoles de los años setenta, pero de la de Faustino Valero, su rufián, sólo hay una mención apresurada, casi azarosa, en un reportaje de la revista Triunfo que retrataba a varios ladrones de guante blanco de aquella época. Es posible que sus compadres de correrías, todos ellos influyentes y poderosos, le ayudaran a apartar su nombre públicamente del de Doris para no ensuciar más su reputación. Seguramente fueron falsificados algunos atestados policiales y se logró, con chantajes o con sobornos, que ni los jueces ni los periodistas airearan la relación de Doris con Faustino. Este empeño, sin embargo, fue vano, pues la hija de Doris, que nunca tuvo la certeza de quién había sido su padre, publicó un libro biográfico en el que daba cuenta de todos los enredos de su vida.



Faustino Valero nació en una aldea de Ciudad Real pocos meses después de que comenzara la guerra en España, pero nunca vio soldados ni escuchó bombas. Su padre, que era un ganapán sin demasiado oficio, comenzó a tratarse con estraperlistas y a amasar con ellos una pequeña fortuna que iba escondiendo dentro del colchón de paja en el que dormía. Con ella compró las tierras de los agricultores que emigraban y montó un negocio de ultramarinos en la plaza principal de la aldea, al lado de la iglesia y del caserón del ayuntamiento. Cuando Faustino empezó a tener uso de razón, su padre, el ganapán, se había convertido ya en un prohombre que tenía dinero suficiente para alimentarse con manjares de marqués, para cortarse trajes de paño en un sastre de la capital y para ir de putas todos los domingos y fiestas de guardar.

La primera vez que Faustino entró en

un burdel, a los quince años recién cumplidos, fue precisamente acompañando a su padre, que se impuso a sí mismo el deber de criar a su primogénito con todos los atavíos de un hombre. Desde aquel día fueron juntos a los prostíbulos de la región una o dos veces por semana. La afición de Faustino por las mujeres de vida galante, que tanto dio que hablar en los mentideros mucho tiempo después, cuando se convirtió en un personaje famoso, la desarrolló en aquellos años de la adolescencia. Al parecer se enamoró de una de las pupilas del burdel de Mérida a los dieciséis años. Su padre, para apartarle de ella, liquidó todos sus negocios en la ciudad y dejó de ir por allí, pero Faustino se escapó de casa y trató de raptar a la muchacha para huir a Portugal. Ella, que no sentía amor, sino aprensión o susto, se arrepintió a tiempo y le abandonó.

Aunque muchos años después intentó adornar su pasado con leyendas románticas y con hazañas, la juventud de Faustino fue de gañán. No cursó estudios de ningún tipo ni trabajó como aprendiz en los negocios familiares. No leyó libros ni hizo la siembra. Fue borracho y holgazán. Contrajo deudas de juego que tuvo que saldar su padre. Y participó en algunos alborotos de valentones que dieron con sus huesos en el calabozo del cuartelillo de la Guardia Civil. El ejército, donde sirvió sin ganas, purgó su temperamento y apremió sus méritos. Al regresar a la aldea comenzó a trabajar con provecho y estudió las maneras de invertir los ahorros que su padre había ido guardando en esos

años. Aconsejado por uno de sus compañeros de la milicia, que pertenecía a una familia de sastres, montó en Ciudad Real un taller de mercería en el que se fabricaban corchetes, botones, alfileres, broches, presillas, fíbulas, imperdibles, agujones y hebillas de varios materiales. Alquiló también una nave y la acondicionó para almacenar alimentos. Se asoció con unos industriales conserveros de la provincia de Santander para empezar a enlatar pimientos y berenjenas. Organizó un matadero para sacrificar los cerdos de la región y preparar embutidos. Y transformó uno de los caserones de la aldea en un hotel de lujo, donde comenzaron a parar todos los viajeros distinguidos que pasaban por la zona. A mediados de los años sesenta era ya un hombre respetado y próspero, y se hacían lenguas en toda España de sus talentos.

Los más preciados de sus negocios, sin embargo, siempre fueron secretos. Faustino abrió el primero de sus burdeles, el de Valdepeñas, en el invierno de 1961. El segundo, en Ciudad Real, a comienzos de 1963. Y el tercero, ya en Madrid, el día en que cumplía treinta años. Muchas veces fue con su padre a alguno de ellos, pero nunca le confesó —por vergüenza o por remordimiento— que fueran de su patrimonio: se comportaba como un cliente, charlataba desenfadado con las madamas y se dejaba aconsejar por ellas para elegir cada noche a la pupila que le convenía. Siempre pagaba sus servicios.

A Doris Velasco la conoció en una mancebía de Cáceres cuando la muchacha tenía dieciséis años. Fornicó con ella en un cuarto mugriento, entre sábanas amarillas que se habían quedado tiesas de la suciedad, pero a pesar de la sordidez del lugar se enamoró perdidamente. Le dio una propina exorbitante y le propuso —como si fuera una transacción mercantil y no un trato sentimental— que se marchara con él a Valdepeñas, donde podría seguir trabajando en camas más perfumadas. Doris tardó en convencerse. Faustino tuvo que volver a la mancebía dos noches más, llevando para obsequiarla flores y fragancias caras que desentonaban en aquella habitación desastrada, pero al final consiguió que ella guardara en un hatillo sus ropas y le siguiera. Permaneció en el burdel de Valdepeñas varios meses, durante los cuales Faustino, que

se moría de amor por ella y la celaba con obcecación, le pidió matrimonio perseverantemente. Doris le rechazó siempre, sin titubeos, y cuando durmió con él le cobró el servicio a la misma tarifa que al resto de los clientes. “Si nos hubiéramos conocido en alguna verbena habría podido llegar a quererte”, le decía, “pero nos conocimos en un burdel, y no soy capaz de tener un marido que sepa que soy puta”.

Faustino la hizo trasladar enseguida al prostíbulo de Ciudad Real, que tenía una clientela más ilustre y adinerada. De ese modo calmaba sus males de amor, encarecía la nueva casa de ramería y mejoraba los beneficios del negocio, que por esa época ya nunca le parecían suficientes. No dejó de visitarla, aprovechando sus viajes a la ciudad, pero se afanó en la tarea de olvidar sus hechicerías de mujer para poder recobrar el juicio. Había cumplido los treinta años y aún no tenía novia formal ni planes de casamiento, lo que en su entorno ya comenzaba a ser causa de habladurías y de preocupación. Su madre le celestineaba con muchachas hacendosas y mojigatas de los pueblos de la comarca, desde Puertollano a Malagón, pero Faustino no sentía demasiado afecto por ninguna que no fuera puta. Al cabo, se comprometió con una señorita de buena familia, cuyo padre, falangista, le resolvía algunos trámites administrativos fastidiosos en los despachos de la provincia. Se llamaba Magdalena y tenía siempre un gesto manso. Durante el noviazgo, que duró dos años, Faustino la veía una vez por semana, los domingos: la recogía temprano para la misa, comían juntos en casa de los padres de ella y daban luego un paseo hasta el atardecer. Después de dejarla en casa, él se iba al burdel a recoger la recaudación de la semana y a desahogarse. Se casaron en la primavera de 1969, poco después de que los negocios de Faustino, que eran cada vez más boyantes, llegaran a Europa: un empresario de París que se dedicaba a la alta costura le compró botones y complementos para sus ropas, y a través de él comenzaron a contactarle otros comerciantes franceses que le hacían cada semana pedidos portentosos. Faustino tuvo que duplicar la producción de sus talleres y empezó a viajar a París al menos una vez al mes para tratar con sus clientes. Se convirtió así en uno de los pasajeros más asiduos

del nuevo tren expreso Puerta del Sol, que unía las ciudades de Madrid y París en una larga travesía nocturna.

Fue durante uno de esos viajes cuando tuvo la ocurrencia de montar un burdel en el tren. Su instinto comercial y su rijosidad, que le hacía fantasear con citas galantes y con adulterios mientras los vagones atravesaban a oscuras los campos, le persuadieron de que en aquel camino ferroviario, que salía de Madrid a media tarde y llegaba a la estación de Austerlitz a la mañana del día siguiente, prosperaría un negocio de calientacamás. Cuando se quedaba en el vagón—restaurante después de la cena conversando con alguno de los señorones que iban a París como él para atender negocios y compromisos, acababan siempre hablando de obscenidades y recomendándose unos a otros prostíbulos secretos y muchachas deslumbrantes. En ese ambiente de camaradería masculina, que a pesar de la suntuosidad con que estaba adornado el vagón era tabernario a algunas horas, se llegaba enseguida a la confidencia salaz y a la confesión de perversidades y adulterios. Muchos de los caballeros a los que Faustino escuchaba hablar se lamentaban de la falta de tiempo de que disponían en París para explorar los misterios de la ciudad, pues a menudo sus anfitriones los recogían en la estación y les llevaban a fábricas, a restaurantes y a reuniones sin dejarles solos ni un instante. Les acompañaban a todas partes para no parecer descorteses y les dejaban al final de la noche, exhaustos, en la puerta del hotel. Los caballeros rijosos se acostaban soñando con señoritas francesas exuberantes y refinadas que al desnudarse pronunciaban en francés palabras de amor. Pecaban con el pensamiento, pero por culpa de la hospitalidad no podían hacerlo con obras. Regresaban a casa, en el mismo tren, con la virtud acrisolada. A algunos de ellos les esperaban sus esposas en la estación de Madrid, amorosas, al pie del vagón. Los otros despachaban el equipaje en la consigna y se iban deprisa a alguno de los burdeles de Chamartín para aliviarse.

Faustino se dio cuenta de que si aquellos hombres respetables y opulentos tuvieran ocasión de entretener las largas horas del recorrido con juegos venéreos, lo harían a cualquier precio. Todo serían provechos: espantarían el hastío del viaje, dormirían en el tren más relajadamente

y llegarían a París amansados, con los pensamientos puestos en los asuntos comerciales que acudían a resolver y no en las lascivias que les endemoniaban. Un industrial que exportaba harinas le contó una noche, después de haber bebido más de lo que convenía, que por las mañanas él se desayunaba en el tren con bromuro, como en el ejército, para no tener indisposiciones o malaventuras en los negocios del día, pues en una ocasión había malogrado un contrato por rendirse a sus instintos.

Tardó aún Faustino casi un año en fundar el burdel ferroviario que funcionó en el Puerta del Sol desde comienzos de 1971 hasta el verano del año siguiente, cuando ocurrieron los sucesos que extraviaron sin remedio la vida de Doris Velasco. En ese tiempo de preámbulos y de gestación, Faustino estudió con pormenor los modos productivos, las condiciones higiénicas y los métodos publicitarios que deberían emplearse. Examinó las distintas clases sociales que viajaban en el tren, los rendimien-

tos de las instalaciones en cada una de las categorías del convoy —segunda clase, compartimentos de literas, coches-cama— y los comportamientos administrativos de los empleados. Entabló amistad con algunos jefes de tren y comenzó a sobornarles con obsequios y con favores. Poco a poco fue cavando los cimientos del negocio. Y un día, por fin, fue a visitar a Doris, que trabajaba ya en el prostíbulo de Madrid, y cerró con ella el trato"... ■

## Los Trenes En La Niebla

Jorge Galán

*Railes adelanta un amplio extracto de este trabajo que no será editado en libro hasta el mes de diciembre.*



“Los trenes salían de la niebla. Me dejaban atrás. Yo era su pasado más inmediato. Entonces vivía al final o al inicio de lo que llamábamos horizonte y veía subir y bajar a tantos que aprendí a saber quiénes no iban a volver más. No puedo decir que se los veía en los ojos ni que algo les cubría pero aprendí a distinguirlos como se distinguen los vivos de los muertos, cuando el frío hace que no nos queden dudas. Sé que nací un noviembre en una época donde aún existían las cartas de amor. Ese día en alguna parte era otoño, pero acá era invierno con lluvias y yo sé que a nadie interesan estas cosas, pero ese año, el último día de diciembre, a medianoche, mi madre y la familia de mi madre esperaron en el patio trasero, sentados a la mesa, la caída del tiempo de los hombres. Pero nada pasó, les habían mentado, las escrituras no cumplieron sus promesas entonces, ni una figura surgió de las nubes ni se escuchó campana alguna ni trompeta. Decepcionados caminaron a través de una línea de tren hacia la oscuridad, sus rostros eran la tristeza, poco les quedaba, alguien, nunca se dijo quién, dio fuego a la iglesia y esta ardió hasta el amanecer y nadie más volvió a visitarla porque nadie la levantó y yo crecí como una pupila que se acostumbra a la sombra. Era un chico cuando escuché el primer silbato y hacía mucho que no era más un hombre cuando vino a mí el último, y era tan semejante al primero que podría creer que era el mismo. Y entre el primero y el último, un instante, un aliento del mundo. Una vez vi un hombre que venía de la nieve, era oscuro como aquello que la luna no puede afectar con su magia en el fondo del mar. Fue él quien me habló de los enormes hielos que se paseaban sobre la superficie de las aguas como ciudades muertas sobre una pupila, hielos como planetas en el desierto de lo inconmensurable, ahí donde demonios y ángeles, me dijo, luchan desde una antigüedad inusitada por hacerse con lo que no existía, con el destino del hombre. Puedo decir que sus manos eran frías y gruesas y lo mismo podría decir sobre sus ojos y quizá sobre su alma: he probado la carne del lobo y del zorro y del hombre, me aseguró. El Ártico es una selva blanca, la vida ahí no es un cuento que alguien narra en un bar, ahí el filo brumoso de un cuchillo, ese brillo, hace la diferencia entre el ahora y el después”...



# El tren de la infanta

Subieron grandes cestas repletas de viandas, bodegones frutales, verduras carmesíes y malvas, las ostras estaban dispuestas en banastas sobre lechos de algas. Aves y volatería de todos los cielos, sobresalían los faisanes y las gallinas de indias.

Los frutos de la mar componían absurdas armonías, y la carne era azul como le gustaba a ella que se viera, siempre enredando con los colores y que había sugerido que tintaran de añiles las piezas de ternera y la carne de cerdos y corderos.

El vagón despensa era el segundo detrás de la locomotora, después venía la bodega con todos los caldos conocidos, los rojos de la uva tempranilla y la garnacha, los blancos caprichosos de aguja y ácido, los vinos grises del Báltico, los verdes de la Península, los de resina del otro mar, los olorosos y los de las maltas fermentadas, viejísimos orujos de las tierras frías y la corte mágica de los licores con ambrosía y miel, oliendo a manzana, ron de azúcar, licores salados de los países altos, espumosos de arroz, licor de dama y lágrima. La bodega estaba ordenada por colores y más bien parecía un arco iris apagado, mortecino. Partido en dos el tercer vagón albergaba un horno para cocer el pan y calderas para calentar el agua destinada a las abluciones del escaso pasaje.

Había dispuesto que en las ventanas cada día se impresionara un paisaje de un pintor reconocido. La primera etapa serían cuadros de Turner los que recreaban la visión, Vermeer o Fra Angelico iban a iluminar otras tardes según anduviera de juguetona la melancolía, pues bien es sabido que la señora es muy dada a no querer pasar la página de la nostalgia y detenerse en esa luz tenue de los crepúsculos en otoño. Únicamente una de las ventanas de su vagón estaba abierta a los colores del día, eso era así por si ella quería ver pasar las tierras altas o la mar cabe a su ventana.

Habían pasado cinco años desde la última vez. Un lustro era el tiempo que separaba los dos periplos del convoy del norte, aquel formidable tren compuesto por veintiún vagones que su señor padre le había obsequiado cuando cumplió la edad de las mozas casaderas. Quince años tenía cuando subió por primera vez al tren. Ahora cada año que transcurría desde aquel primer viaje se iba añadiendo un vagón y un nuevo pueblo o ciudad de destino.

Las tierras del norte eran muy de su gusto, le complacía imaginar como el tren caminaba al trote de un rocinante metálico y al pasar junto a la mar, ésta se metía mimosa sin haber sido invitada, por un ojo de buey invisible que ella leía en los versos de un poemario antiguo. Y ordenaba entonces que el tren se

detuviera para mojar sus pies descalzos en las nueve olas que acudían raudas a la playa.

Habían ideado toda una suerte de caminos secretos para que esto pudiera ser posible, y al amanecer por si ella tuviese ese antojo alfombraban la playa con arena finísima escogida entre todos los arenales de las playas del norte.

Seguramente a muchos pudiera parecerles una extravagancia, pero ella sabía muy bien por qué lo hacía. Se lo oyó contar a su señora madre en una tarde de invierno y confidencias, era una bella historia que ahora no estoy autorizado a referir, aunque les digo que son relatos que mucho tienen que ver con la luna colgada de las noches y su ojo de luz que todo lo vigila.

En estos cinco años se había convertido en una mujer con la mirada poblada de tristezas, todas ellas de amor y de amores que no fueron correspondidos. Los nobles varones del sur estimaban que su piel era demasiado blanca, acaso transparente, como eran sus rubios cabellos. Creían y esa era una leyenda muy extendida que de su mirada manaban dos fuentes, una la de la vida la otra la de la muerte, y si te miraba en un día de lluvia a la hora del toque de las ánimas tu vida comenzaba a escaparse y se detenía el corazón.

Pero solo eran cuentos de las gentes del país del sueño, a los nobles del norte, varones belicosos y aguerridos les daba terror el abrazo de la melancolía, porque ella, y eso si era cierto tenía el secreto que antecede a la tristeza en jerarquía.

Este viaje sería muy reconfortante, le haría olvidar aunque ella no lo pretendía porque sabía que en la memoria está también el amor. La memoria es el territorio más habitable para prolongar los bellos recuerdos vividos.

Durante el último año antes de que el tren comenzara el viaje del norte, fue pintando los vagones en un cuaderno como quien pinta retratos en un álbum de familia. Locomotoras que se movían como los barcos que ella ideaba con cenefas siena y velas inmensas que trabajaba el viento como trabaja los abedules y los olmos. Mandó llamar a Fortuny para decorar con brocados y tafetanes, tapices y sedas los vagones convertidos en salas y salones e hizo traer de Murano lámparas de cristal bermejo que daban esa voluptuosidad de que carece la noche. Maestros de todos los oficios, algunos llegados de lejanos países trabajaron seis meses con su días y sus noches para poner a punto tan fantástico convoy. Se modificó parte del trazado, cambiado vías y traviesas para que entre dos estaciones el tren discurriera junto a la mar convirtiéndose en un convoy marino con el oleaje meciendo los vagones.

Se plantaron muchas millas con hortensias y mimosas, leguas enteras de buganvillas y camelios que es bien conocido que son plantas y árboles de muchas lluvias y sol tenue. Y así, jadeante y mimoso el tren iba caminando como si el mundo estuviera recién inaugurado y en el calendario viniese subrayado el primer día de la creación del universo.



Veinticuatro poetas y contadores de historias, llegados de todos los rincones del reino fueron invitados para narrar un relato o componer un poema, como regalo para cuando la tarde huye como un bandido que se emboza con la noche.

Y en cada etapa ella escuchaba sucedidos que nunca acontecieron y versos que siempre se detenían en el pico de una calandria.

Ella amaba a las gentes de letras, a quienes pintan la vida, y a quienes hacen sonar las más dulces melodías sin utilizar ningún instrumento conocido.

Ella amaba la magia de la palabra escrita y mucho le complacía escuchar como para su deleite hombres y mujeres traían un relato que llevaba el tren como argumento.

Y ahí estaba todo el norte, todos los nortes que desvelaban la mañana entre nieblas que habían colocado el telón de la noche, y las gotas de rocío que son las más humildes de las joyas que la naturaleza nos obsequia en los amaneceres de las primaveras.

Solo ella, ella sola, señora de las soledades, veía lo que su corazón miraba, y sus ojos se llenaban de mar y de saudade, la paleta de todos los verdes pintaba de norte su mirada que se iba perdiendo por los valles como se pierde el eco de una canción novicia.

Los alcaldes de los pueblos del recorrido engalanaban sus concejos y hacían fiesta en día de labor, los gremios y los oficios traían al tren lo mejor que salía de sus manos, talabarteros, ebanistas, orfebres del azabache y de la plata, obsequiaban a la señora con piezas que jamás volverían a repetir. Y la señora a todos recibía y celebraba un banquete en el vagón comedor sirviendo los más selectos manjares que se habían embarcado para ser ofrecidos a nobleza y jerarquías de todos los pueblos que el tren visitaba.

Las tardes eran solo para ella, para el bastidor de todas las melancolías, donde se estaba bordando el mapa mundi de las tristezas.

Al atardecer cuando ya se confunden los colores y la noche se desvanece sobre esta parte de la tierra trasgos, xanas, elfos, lamias y demás fauna mágica de los bosques y de los ríos disponían cerca del tren todo su repertorio de fantasías para que ella se percatase del saludo discreto de estas criaturas que solo habitan en fábulas y leyendas.

Se vestían con estafalarios ropajes y encendían hogueras cuando el convoy se detenía al borde de un acantilado o cerca de una ermita levantada por la gratitud popular a un santo que obró un milagro cuando los milagros se agradecían.

En la tierra de los verdes pálidos subieron al tren músicos y juglares ciegos violinistas que cantaban coplas con formidables sucesos en sus estrofas, cómicos de la legua, saltimbanquis de extranjera nación y demás titiriteros. A todos ellos obsequió la infanta con una caja de música de boj y nácar que al abrirla hacía que sonara un minueto.

Y así fueron transcurriendo los días con sus noches, el tren siguió devorando leguas con sus fauces de plata, se sucedieron los pueblos que la señora archivó en su retina, y cuando ya no quedaban más pintores para inventar otros paisajes pegados en las ventanas el viaje rindió su última etapa.

Un suspiro, el mismo tiempo que la oruga tarda en mudarse en mariposa pareció durar el viaje, habían pasado los días en un santiamén y el séquito real aguardaba a pie de estación, en la última parada, a que la señora descendiera.

Su señor padre traía un presente de ámbar robado al océano, su señora madre dos peinas de oro para recoger

sus rubios cabellos, aquel día cumplía años y hasta el sol construyó una corona con los dúctiles materiales de las primeras lluvias.

Los días se convirtieron en meses y los meses medraron en años. De la infanta cuello de garza pocas noticias hubo. La vieron asomarse al balcón pequeño de palacio la tarde de Navidad y el día de la fiesta de la Virgen. Quien la vio dijo que impresionaba su piel alba, sus cabellos de oro y sus tristes ojos grises en los que se habían secado las dos fuentes esenciales. Hubo quien porfió en sus males de todas las tristezas, su nombre se fue convirtiendo en esa brisa amable de abril y mayo que acaricia los rostros de los adolescentes y de los viejos.

Nuevas banderas se izaron en el reino y el destino se convirtió en exilio.

Todavía hoy que ha pasado un siglo su nombre se pronuncia con respeto y su leyenda levanta castillos de palabras corriendo de boca en boca en las noches del invierno.

Yo no se que habrá sido de ella, nuevas que traían viajeros contaban que el destierro era un dolor clavado en el centro de su pecho. Otros, buhoneros y gente del camino daban cuenta y razón de que había fallecido todavía joven pronunciado el sagrado nombre de la Patria y que fue enterrada en el panteón más bello que habían labrado encima del mar en un cementerio que parecía suspendido sobre las olas, y que la bandera de las tres lunas y los tres soles había hecho de sudario envolviendo su cuerpo menudo.

Yo busqué su tumba por todos los camposantos que hay junto a la mar pero no di con ella.

El tren, al menos dos vagones el de las mañanas tempranas y el de la tarde creciente fueron a parar al jardín de un indiano con posibles que había retornado al norte. Fue un regalo para su hija, una joven rubia de piel blanca que acababa de cumplir quince años.

Estragados por la lluvia y por el tiempo que todo deteriora, todavía hace pocos años que se podían ver, según pasas por el camino que conduce al arenal. Yo no he llegado a verlos nunca.

Viajero, si esta historia que acabas de leer ha sido de tu agrado cuéntasela a los tuyos, a tus hijos, a tus amigos, a las gentes que bien quieres para que nunca se diluya en el olvido la memoria de una infanta que tuvo un tren y viajó dos veces por los caminos del norte.

# Trenes de Vía Métrica



Trenes de última generación tecnológica

**CAF**  
[www.caf.net](http://www.caf.net)