

LAS maquinillas primeras del ferrocarril, simbolizadas en la del tren centenario y en muchas otras que asan chuletas de huerta por las calles madrileñas, han sido tan buenas y prestado tan útiles servicios, que a pesar de su ancianidad siguen desempeñando en los Depósitos de la Renfe funciones de gran utilidad.

Los industriales modernos dicen que eso es pobreza, porque en otros países todo material que no está en forma de pleno rendimiento pasa a la chatarra automáticamente para ser sustituido por el más moderno y perfecto. Estas normas parece que tienen sólidos fundamentos económicos, pero nosotros somos españoles y sentimentales y contemplamos con mucha *simpatía esas cafeterillas* a la cabeza de cualquier piloto de larga cola, resistiendo el énfasis de las grandes máquinas y la evolución de toda la industria en más de cien años.

Ningún elemento ferroviario podrá decir otro tanto y mucho menos los más recientes. Ahí está el caso de los automotores, que son en las orientaciones modernas del transporte lo que esas maquinillas fueron a la instauración del ferrocarril: su primer elemento básico.

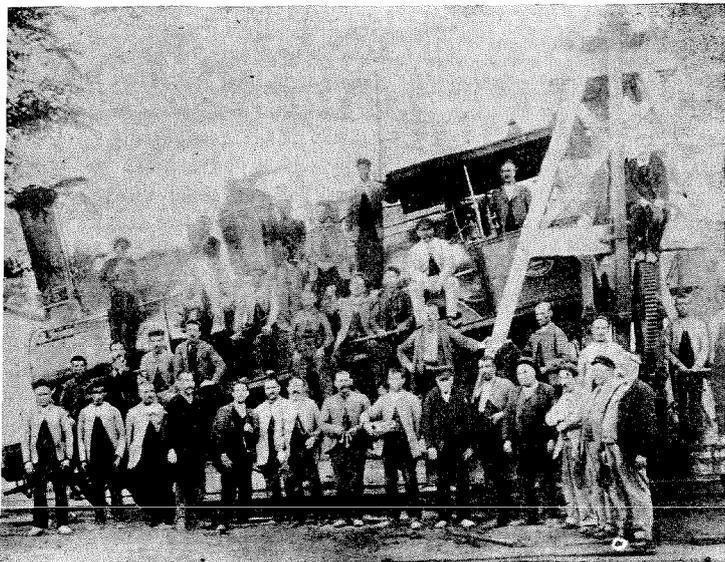
Pero el automotor no soporta la comparación con la maquinilla. Esta, dentro de su pequeñez, que antes no lo parecía tanto, inspira confianza, da sensación de seguridad; el fuego y el humo animan mucho su existencia. El automotor es un cajón de lata, falto de estabilidad, incómodo, con tal sensación de juguete barato, que hasta su silbato tiene musicalidad de armónica, el instrumento menos instrumento de todos los conocidos, incluidos los de los negros en las músicas actuales. Cuando se sube en él, la única sensación de modernidad que se tiene es la de que se paga más de lo que vale, como pasa con tantas otras cosas del día.

Poco tiempo llevan caminando, pero da pena verlos, viejos, sucios, llenos de chichones y moralmente anulados por los Taf, segundo y gran paso de la aplicación del motor al ferrocarril.

No puede concebirse una vida más fugaz que la que han tenido estos artefactos.

Cuando se les ve enfilados en las vías apartadas, al entrar en Madrid, da la impresión de que ya están arrinconados, esperando su desguace. Sus inmediatos antecesores, los cajones motorizados, repartidores de paquetes comerciales en la capital, tienen mucha más vida.

Han pasado más de cien años sin poder arrinconar totalmente la maquinilla y dejarla quieta en el Museo. Estos vehículos de líneas tan poco afortunadas, enriquecerán mucho antes el arsenal de piezas olvidadas. De ellos solo quedará la idea de la rapidez con que fueron superados en una época de progreso industrial acelerada y fecunda, como nunca se conoció.



el padre de Ruperto Montalvo, José María Cortés, Correas, y otros muchos, que los lectores irán puntualizando, con su paciencia y agudeza insuperables.

He aquí la máquina 75, hocihada y con la trasera en alto, como los cerditos cuando les van a hacer la operación. Está levantada por la cábría, el único e insuperable artefacto con que se podía levantar una máquina en aquellos tiempos.

En el numeroso grupo de ferroviarios que figuran al pie de la máquina, hemos podido identificar a varios que ya han salido en otras fotografías. De derecha a izquierda, al jefe de Depósito Anthaume, Faustino Abad, que fué encargado. En tercer lugar, Angel Alarcos, muy propio, Raimundo Casarrubios, Joaquín Gamito, un poco agachado, Celestino Alarcos, padre de Angel; con la caja «El Barbero», suegro de Paco «el de la botica», a continuación Córdoba, cuando estaba en el almacén, antes de ser capataz; Juan Ramírez, el del masticque, el hombre más feo del mundo, en cuyo horno de la calle Ancha, esquina a la Plaza del Progreso, se hacían las mejores magdalenas del pueblo, por su mujer, la Filomena, que era una bendita; Olivares padre de Sebastián; a continuación «El Quemao» y Bernardo Villajos. El que está en la máquina es el Sr. Higinio, y Domingo Delgado, el dueño de las casas del Paseo. Fernando «el de la maquinilla»; Paco Jiménez, Indalecio Alberca,