



Un momento del acto de inauguración de la exposición sobre la historia del ferrocarril. / RUEDA VILLAVERDE

LA CULTURA FERROVIARIA LLENA EL ANTIGUO CASINO

'Los martes culturales del ferrocarril' comienzan con una conferencia sobre el transporte del futuro y un vistazo a las estaciones y las infraestructuras que dieron servicio en Ciudad Real

DIEGO FARTO / CIUDAD REAL

La Asociación Cultural Ferroviaria de Ciudad Real abrió ayer su segundo ciclo de conferencias del año en el Centro Cultural Antiguo Casino, que se reforzó con la exposición Historia del Ferrocarril en Ciudad Real.

La exposición es una amplia selección de imágenes y planos, especialmente fotografías, que atestiguan el aspecto de las diversas infraestructuras que han prestado servicio a los viajeros. Las diferentes estaciones, pero también su equipamiento, como un puente grúa que servía para la carga de carbón en los tiempos en que las locomotoras eran de vapor.

La muestra incluye distintos convoyes que han estado activos a lo largo de la historia; pero también hechos históricos que se relacionaron con el ferrocarril, desde la desecación de la laguna de Las Terras durante el reinado de Isabel II, un cuadro en el que una locomotora de nombre Cervantes compar-



Un vagón correo en el andén de la estación de la ronda de Ciruela. / JLT

tó protagonismo con la reina, hasta el accidente de 1977, cuando explotaron dos vagones cisternas cargados de gasolina.

La colección se completa también con varias pinturas que recrean artísticamente distintos modelos de locomotoras y vagones.

Además de la exposición, la sesión de ayer de los Martes Culturales del Ferrocarril incluyó la conferencia 'Hyperloop, el tren supersónico del futuro', a cargo del jefe de Programas de Innovación de Adif, Antonio Martín-Carrillo.

El ponente destacó que este tren sobre el que se investiga en diversos países, consiste en una cápsula (que incluye el habitáculo para los pasajeros) que se impulsa por un tubo de baja presión. Se calcula que puede llegar a una velocidad de 600 kilómetros por hora, cuando los trenes de alta velocidad de hoy pueden llegar a 350 kilómetros por hora y superar esa barrera plantea numerosos problemas técnicos. En cambio el tubo del hyperloop tiene baja presión de aire, lo que disminuye el rozamiento y permite elevar la velocidad.