

In Memoriam

1922-2011

Francisco de Asís Martín Fernández de Heredia

Nacido el 8 de septiembre de 1922, cuarto de seis hermanos. Llegada la terrible hora de 1936 su padre fue asesinado en Paracuellos del Jarama, teniendo entonces que ocuparse de sacar adelante a su familia.

En 1945 al terminar sus estudios de Ingeniero en ICAI, con el número 1 de la promoción, le otorgaron el Premio Nacional de Fin de Carrera que incluía una beca de estudios en EE.UU. para dos años. Los estudios de ICAI los tuvo que compatibilizar con trabajos para sacar adelante a su familia junto con sus hermanos mayores. Su apoyo incondicional durante estos duros años fue la Virgen de ICAI de tal forma que, años más tarde, su fondo de la pantalla del ordenador ha sido dicha imagen.

Para poder compatibilizar esa beca con el mantenimiento de su familia, aparece un grupo de empresarios, alrededor de un Ingeniero del ICAI, que buscaban un representante en EE.UU. para conseguir ellos representaciones en España. Así pudo ir a estudiar y mantener los ingresos que obtenía en España.

Cito ahora unas cuantas frases suyas: "Con esta combinación de trabajo y beca, esta vez del Estado, podía continuar mi formación profesional y el 6 de enero de 1946 embarco para América en el Marqués de Comillas. Después de veintiséis días de viaje y dos semanas de estudio de inglés muy intenso (ocho horas diarias) viviendo en la Universidad de Georgetown en Washington, a mediados de febrero de 1946 me incorporo a los cursos especiales para Veteranos de Guerra en la Universidad de Detroit, Michigan, con el objetivo de convalidar, por un título oficial americano, el que tenía de Ingeniero del ICAI, que entonces no tenía reconocimiento oficial en España. En diciembre de 1946 terminé los estudios académicos y, después de haber cumplido los seis meses de prácticas en empresa que se exige en esa



Universidad y que yo simultanéé con mi incorporación a Talgo a la que luego me referiré, en junio de 1947 me gradué con dos títulos americanos de Ingeniero: en Mecánica y en Electricidad.

Ahora hay que hacer referencia a las personas del Padre Sobrino, jesuita, y Jaime Mac-Weight, también Ingeniero del ICAI, entonces contratado por Talgo como Asesor y Director Técnico para servir de enlace con la oficina de proyectos de la American Car & Foundry, empresa que por contrata estaba diseñando el tren Talgo que, construido en América, vendrá a España en noviembre de 1949. A través de Jaime y con el apoyo del Padre Sobrino entro en contacto con los hermanos Lucas y Antonio M^a de Oriol Urquijo que acababan de firmar el contrato para desarrollar el proyecto y construcción del "tren español".

Me convierto en el primer empleado de Patentes Talgo S.A. y el 2 de enero de 1947 me incorporo a la Oficina de Proyectos de la futura locomotora Talgo en la factoría de Wilmington,

Delaware, USA, coincidiendo precisamente con que Jaime Mac-Weight está de vacaciones en España. Era mi primer trabajo profesional. Me entregaron el diagrama eléctrico de la futura locomotora para diseñar el tendido real de la instalación".

Más tarde pasa a la planta de Berwick, Pennsylvania, para colaborar en la construcción de las tres locomotoras y los dos trenes que embarcarían para España en noviembre de 1949. Casi simultáneamente comenzó a trabajar con él Ángel Torán en Patentes Talgo.

Otra cita suya: "Con la puesta en servicio de los trenes, en junio de 1950 Jaime Mac-Weight, vuelve a su destino en el Banco Urquijo y quedo yo, con Ángel Torán, únicos responsables de la implantación y desarrollo del nuevo sistema Talgo en España, que inaugura el servicio de viajeros el 13 de junio de 1950, el mismo día de mi Primera Comunión hacía veintidós años. Recuerdo que durante todo el primer recorrido con viajeros, tuve que conducir personalmente la

"Estuvo trabajando hasta el último día de su vida de manera ejemplar en su afán por la santificación del trabajo y las tareas ordinarias de su vida cotidiana"

locomotora porque no había, entonces, maquinistas titulares con experiencia en locomotoras diesel-eléctricas. Técnica-mente estábamos solos".

Entre los años 1950 y 1978 al frente de la dirección, y junto con Ángel Torán, Patentes Talgo consigue desarrollar importantes logros ferroviarios. Se pueden citar a modo de ejemplo: el Talgo III con sus locomotoras de tecnología Alemana; el eje de ancho variable, que permitió que los primeros trenes españoles circularan por Francia y otros países europeos; los furgones auxiliares para poder circular con locomotoras eléctricas; el desarrollo del Talgo IV pendular; la utilización del aluminio, primero remachado y luego soldado, pionero en la industria ferroviaria española y a la par en la aeronáutica, etc.

Desde 1968 su vida profesional dio un giro radical cuando adquirió Europa Press, entonces la única agencia de noticias privada en la España de Franco. Tras sanear la situación económica de la empresa, impulsó un periodismo independiente que tuvo entre sus resultados el paso por la Agencia, entre otros, de Antonio Herrero o José Mario Armero en los años de la Transición. En el tardofranquismo y la Transición formó parte de los grupos reformistas que contribuyeron a hacer posible la España de todos. Respaldando la profesionalidad e independencia de EP, la madrugada del 20 de noviembre de 1975 lanzaron el famoso teletipo "Franco ha muerto", con el que tiene un hueco en la historia del periodismo español.

A finales de 1978 con motivo de discrepancias en el enfoque sobre el futuro de Talgo, abandonó definitivamente el ferrocarril para dedicarse enteramente al mundo de la información.

A principios de 1979 se hace cargo de la editorial católica Palabra con sus órganos de expresión –Mundo Cristiano, Hacer Familia, Documentos MC o las colecciones de novela histórica–, convencido de la importancia de que los cristianos intervieran en la esfera pública dando testimonio de su fe para hacer un mundo mejor.

A finales de los noventa, consciente del desgaste que para él suponían



los muchos años al frente de la gestión de la agencia EP y de ediciones Palabra, comenzó a delegar responsabilidades en sus hijos, que han continuado su fructífera labor en el mundo periodístico.

Con referencia a la Asociación fue directivo de la misma entre 1962 y 1966.

De gran raigambre en la escuela, ya que es el padre de Francisco de Asís (1977) y José Martín G. Cabiedes (1993). Padre de los cónyuges de Ignacio de Ribera Sánchez (1974), Manuel Pardo Caballos (1975) y Catalina Parra Baño (1993). Abuelo de Carmen de Ribera Martín (2005). Tío de Asís Martín Oar (1973) y de los hermanos José Luis (1973), Fernando (1978) y Javier García Martín (1980). También algún padre y hermano de los citados es ICAI.

Termino con unas frases de una de sus nietas: "El abuelo siempre vivió por y para la abuela. Pocas parejas he conocido con tal compenetración. De hecho, su vida es incomprensible sin la colaboración amorosa que siempre tuvo de mi abuela Luchy con la que se casó en 1952.

De profundas convicciones religiosas, estuvo trabajando hasta el último día de su vida de manera ejemplar en su afán por la santificación del trabajo y las tareas ordinarias de su vida cotidiana. Fiel a su vocación matrimonial, mis abuelos vivieron de manera ejemplar su vida conyugal para todos los que vivimos a su lado y hemos podido disfrutar de su cariño y paternal compañía. Padre de doce hijos (siempre consideró como tales a sus seis yernos y nueras), abuelo de 23 nietos (uno de ellos sacerdote y otro acaba de entrar al seminario) y bisabuelo de 8 bisnietos. Para todos ha sido un referente que siempre nos acompañará y que nunca olvidaremos". ■

Ignacio de Ribera