



## UN RELATO FERROVIARIO

### **AQUELLA TARDE DEL 23 DE FEBRERO DE 1981**

Carlos se encontraba como otros días haciendo guardia en el cuartel. El día anterior había estado de juerga con su compañero de instituto y para siempre amigo Pablo Piñeiro.

Era una tarde como otras, fría y aburrida; acababa de salir de sus dos horas de puesto y se disponía a dar buena cuenta de su bocadillo en la cantina.

De repente hay gran revuelo a su alrededor; cuentan que han matado en el Congreso a todo el gobierno...se han oído tiros en la televisión. Los soldados reciben órdenes secas e imperiosas de formar en el patio de armas del cuartel. El desconcierto es enorme..., Carlos pregunta a su compañero de promoción qué narices ha pasado; él le responde:

— ¡¡Ferro, dicen que han matado a Suarez y Gutiérrez Mellado en las Cortes!! ¡La que se va a armar! Además... ¡La mili se nos alarga!

A Carlos le llamaban Ferro, desde que unos meses antes hubiera aprobado una oposición para Renfe de Factor Autorizado de Circulación y a pocos días de cumplir los 19 años sintió que su vida iba a cambiar de repente. Era hijo de un ferroviario de los talleres de Villaverde Bajo, que había terminado COU y no tenía ni idea qué era un factor; sin embargo, le emocionaba que su vida cambiara de rumbo; rumbo que por unos cuantos tiros sentía que habría inexorablemente de dar un brusco giro en el transcurso de esa larga y fría noche.

Pasaban las horas y se oían comentarios de los mandos que presagiaban negros tiempos. Carlos percibía que a su alrededor había gente alegre y otra con gesto taciturno. Desde el interior del cuartel los soldados no sabían nada; el sentimiento amargo de tener que salir a la calle y cumplir la orden de hacer uso del arma era constante en muchos de esos chavales.

Al fin amaneció y los negros nubarrones se disiparon; el golpe no salió adelante.

Con la primavera, Carlos recibió una notificación de que próximamente empezarían los cursos para los aprobados de la oposición que se habían examinado en las aulas de

Delicias. La noticia, sin embargo, no fue esperanzadora: los cursos se realizarían a lo largo del verano por la mañana y Carlos esperaba terminar la mili en octubre. Sintió que su esperanza de tener un trabajo se iba directa al precipicio.

Sólo le quedaba un cartucho; pedir permiso a los mandos y suplicar al coronel del cuartel que le permitiera hacer guardias los fines de semana haciendo limpieza todas las tardes; de esa manera podría asistir al curso.

Por fin a Carlos le fue concedido permiso para hablar con él.

Con sus 19 años entró en su despacho, hizo el saludo protocolario y después de informarle que había aprobado una oposición a Renfe, ingenuamente le dijo:

— A la orden de Usía mi coronel, el futuro de mi vida civil depende de esto que le pido.

Este señor de unos 60 años enarcó las cejas y con sus gafas sobre la nariz, casi sin mirarle a los ojos le dijo:

— El futuro de su vida civil me importa un bledo, si pierde su trabajo es su problema. Retírese.

El Ferro salió de ese despacho lívido. El capitán que le había dado permiso para hablar con él se percató de su estado de ánimo y con el máximo cariño que pudo le dijo:

— No todo el ejército y las personas son iguales, todo se arregla con el tiempo.

A lo largo de su vida Carlos comprobó la verdad de sus palabras.

## LA NOTICIA

Ferro creía que su problema de no poder asistir al curso por la mañana era único, pero otros compañeros de oposición, por otras causas lo compartían con él.

Un buen día en el buzón de su casa recibió la notificación de que podía elegir turno de mañana o tarde para realizarlo. Su cara se iluminó...no lo podía creer...haría el curso y sería ferroviario como su padre.

Tenía que asistir todas las tardes de aquel verano del 81 a Delicias.

Carlos se distinguía de sus compañeros: era el único que iba vestido de uniforme. Salía del cuartel a las dos y media y las clases comenzaban a las cuatro.

Todos sus compañeros tenían más edad que él y la mayoría eran ya licenciados.

Carlos con el paso del tiempo, aún guarda gratos recuerdos de aquellos profesores. Ferroviarios curtidos en la vía de 50 a 60 años con gran sentido del humor, pero al mismo tiempo con la seriedad de inculcarles la importancia de cumplir con el Reglamento. Ser reglamentarios cualidad sacrosanta de todo ferroviario que se precie de ello.

Sí...esos profesores Hurtado, Velasco, Zapico, Pozuelo...contándoles jugosas anécdotas del ferrocarril de los años cincuenta y sesenta.

Recibió varios libros, unos de comercial, otros de contabilidad de estaciones y sobre todo uno en formato anillas: Las Instrucciones Generales de Circulación. A Carlos este libro le pareció muy interesante y aprovechaba sus ratos libres en el cuartel para estudiarlo. Contenía palabras ahora en desuso como “bloqueo por pilotaje”, “parada diferida”, “poste de punto protegido” ...pero de enorme precisión para lograr su meta: la seguridad en el ferrocarril.

Llegó septiembre u octubre, ya no lo recuerda, e hizo el examen final; no lo hizo tan bien como le hubiera gustado, pero aprobó.

El primer año consistía en prácticas que, a la hora de la verdad por la siempre legendaria falta de personal, suponía ser encargado del servicio.

Carlos fue destinado a Villaluenga Yuncler, estación de la provincia de Toledo en la línea de Cáceres, con su compañero Matías Oyola.

Llegó noviembre, y Ferro ya licenciado de su mili cogía una madrugada el ferrobús en Atocha para presentarse a su primer destino.

### **PRIMER DESTINO: VILLALUENGA**

Carlos llegó a la estación de Villaluenga Yuncler. La mañana era fría y todo a su vista se difuminaba con la niebla; la estación tenía aspecto solitario, con unos cuantos vagones en las vías de apartado.

Bajó del renqueante ferrobús y se presentó al jefe de estación. Llamó a la puerta y le abrió un señor de unos 60 años de aspecto bonachón.

—Hola chaval, tú eres el que vienes a hacer prácticas de circulación ¿no?

Carlos asintió y le presentó un papel credencial, la mutación.

La estancia llamada telégrafo, tenía sabor a otros tiempos; mesas y sillas vetustas, una máquina Hugin con su árbol de destinos para despachar billetes y, lo más sorprendente para Carlos, un teléfono antiguo de clavijas, propio de los años veinte, con el que se podía comunicar con las estaciones colaterales Illescas y Bargas.

Era fin de mes y el señor Castillo —que así se llamaba el jefe— le mostró el libro registro diario de venta de billetes (la sábana) y le dijo:

—Anda, vete sumando y totaliza lo despachado en el mes.

Carlos sacó su calculadora y empezó a sumar; ante esto el señor Castillo, le espetó:

— ¡Cómo! ¿no sabes sumar?

A continuación, le hizo una demostración sumando de cabeza y punteando rápidamente con su lápiz todos los sumandos del libro. Primera lección.

Hacía un agradable calor en el telégrafo gracias a una pequeña estufa de butano; de repente se oyó el golpeteo de unos nudillos en el cristal de la taquilla, Carlos descorrió la

cortina y un viejecillo le pidió un billete para Navalmoral (el primer billete a despachar entre miles y miles en el futuro).

No estaba familiarizado con los destinos y tardaba en encontrar los clichés. Se formó una pequeña cola y los viajeros que esperaban, empezaban a ponerse nerviosos; faltaban diez minutos para que llegara el tren.

— ¡Vamos chico!

El tren con destino Cáceres llegó al mismo tiempo que despachaba al último viajero. Carlos por fin respiró.

El señor Castillo perfectamente uniformado se dirigió a la caseta de enclavamientos de palancas se ajustó su gorra roja, abrió la señal de salida, y provisto de banderín y silbato hizo la señal de marche el tren.

Carlos a lo largo de los días pudo familiarizarse en el telégrafo con los modelos que había visto en el cursillo, 1009, 1008, 1052, 1051, “libro de bloqueo” y de “paso de trenes” ...

Pero en esa estación Villaluenga Yuncler, si querías aprender de verdad, era necesario trabajar de turno de noche; se hacía mucha maniobra de trenes de mercancías. Así es que el señor Castillo le dijo que en adelante realizaría sus prácticas en ese turno.

Bien abrigado y con pesadas botas de seguridad, Carlos anda por las vías en la fría noche toledana. En la oscuridad apunta con el farol a los vagones de las vías de apartado. Escribe en su modelo 1008 las numeraciones y las toneladas. De vez en cuando, mira el estrellado cielo y se divierte enfocándole con su farol, haciendo juegos de luz en la noche.

Son las 2,30 de la madrugada y regresa al telégrafo; bebe fría agua del botijo de la cabina de enclavamientos. Más tarde llega el mercante 7001, se estaciona y Carlos pide al maquinista el sobre con la documentación del tren.

El factor de circulación titular del turno de noche le enseña cómo agregar y segregar vagones, a calcular la cuenta de frenado en la hoja de marcha y boletín de tracción. En ese tiempo, el guardagujas ya está realizando la maniobra; se ve su figura a lo lejos haciendo señales con el farol al maquinista, cortando parte de la composición, apartándola en una vía para más tarde, agregar los vagones estacionados que han de partir con el mercante.

Aparece y desaparece la figura de este hombre metiéndose entre topes, enganchando y desenganchando con la experiencia de sus años. Hace señales con el farol al maquinista, ¡Tiraaaaa!...

La maniobra por fin termina, se pide vía a la estación colateral, Carlos entrega la documentación al maquinista con su gorra de funda roja recién estrenada y da la señal de “marche el tren”. Son las 3,45. Satisfacción.

Es hora de calentarse un poco y Carlos saca su termo lleno de cuatro cafés con leche comprados en Atocha la tarde anterior en el bar “La Ochava”; aún están calientes. Le ofrece un café a su maestro el factor de circulación de servicio.

Se oye ruido de coche en el silencio, fuera de la estación.

— ¿Quién es a estas horas? — pregunta Carlos.

—Es la Guardia Civil — responde el factor de circulación.

—Vienen a calentarse y pegar la hebra con nosotros como casi todas las noches.

Estuvieron con ellos media hora, compartieron café, pero estaban todos adormilados. Se marcharon y quedaron largo tiempo en silencio.

Carlos ya peina canas y en su memoria olfativa aún recuerda el aroma de esos cafés de madrugada y sobre todo el sabor de las migas y las gachas que alguna que otra noche de prácticas compartía con el guardabarrera del paso a nivel cercano. Aunque había que caminar veinte minutos por el balasto, no podía resistir la tentación. En la casilla estaba un gran chef ferroviario cocinando en la estufa de carbón. Alta cocina manchega.

Pasaron las semanas y Carlos ya estaba familiarizado con la estación; el señor Castillo confiaba en él y le dejaba a cargo de la circulación mientras almorzaba en su casa, vivía muy cerca; en la planta de arriba.

Una mañana llegó un telefonema de personal. El Inspector de Movimiento señor Vela trasladaba a Carlos a una estación cercana, Villamiel de Toledo. Con pocos días de prácticas tenía que hacerse cargo del servicio urgentemente; habría de cubrir unas vacaciones.

## VILLAMIEL

Por fin llegó el día señalado para abandonar las prácticas, encargarse del servicio y firmar un relevo en el libro de telefonemas. En adelante estamparía su apellido “Martín” en el libro de bloqueo; libro éste necesario para el control de la circulación mediante la petición y concesión de la vía.

Villamiel de Toledo era una estación en medio de la nada. El pueblo se encontraba a varios kilómetros. Era una estación sencilla con sólo dos vías de apartado y la general.

Circulaban pocos trenes y cuando los viajeros se marchaban, Carlos se quedaba en la más absoluta soledad y silencio, sólo de vez en cuando roto por el sonido lejano de un tractor arando la tierra.

El turno de trabajo era de doce horas, de día o de noche.

Pasaron dos o tres días y Carlos venía observando que, al dar el paso a los trenes directos, los “TER”; los maquinistas siempre le hacían extrañas señales con los dedos: uno, dos...

No se explicaba el motivo, y pensando que algo estaba haciendo mal, preguntó al guardagujas Bermejo, qué podría suceder.

Bermejo era un tipo curioso con el que nunca te podías aburrir; un cincuentón que no paraba de hablar y contar anécdotas de su vida amorosa. Iba a Villamiel cada dos días por la mañana a engrasar los cambios o hacer la limpieza de la estación.

— ¿Pues qué va a ser hombre? Son las perdices que el tren, al pasar a toda leche, por los cambios de entrada hace que pasen a mejor vida.

— ¡Ahora mismo voy allá! ¡Tendremos un buen almuerzo! – dijo entusiasmado Bermejo  
Y en verdad que así era los días que venía, claro está, gracias al coto de caza cercano.

El turno de noche comenzaba a las 20 y terminaba a las 8 horas. Después de pasar el expreso “Lusitania”, a medianoche, el tiempo corría muy despacio.

Carlos se calentaba la cena en su infiernillo eléctrico y después, a la luz del flexo, oía la radio y leía.

Si tenía suerte y los mercantes 7001 y 7002 pasaban a su hora, tenía margen de tiempo suficiente para quedarse un poco traspuesto, cabeza y brazos apoyados sobre la mesa.

Una noche transcurría el tiempo de esa manera, todo estaba en penumbra, cuando de repente escucha un inquietante ruido...

Carlos levanta la cabeza de la mesa, enfoca el flexo y ve un bicho grande.

Una rata de campo se ha metido en el gabinete de circulación y le mira fijamente con sus negros ojos.

El corazón de Carlos late deprisa, pero piensa que el animalito tiene aún más miedo que él y eso es peligroso: si no encuentra salida puede saltarle encima.

Lentamente Carlos abre la puerta y dando pequeños taconazos al suelo hace que encuentre la salida.

Esa noche la pasó un poco nervioso. Todo un safari.

El cielo de Villamiel era muy estrellado. Después de cenar, a Carlos siempre le gustaba caminar por el andén dirigiendo su mirada hacia arriba; muy abrigado hacía volutas de vaho y le seducía la sensación de soledad y silencio. Sólo se oían sus pensamientos.

Una noche los rayos desgarraron con fuerza ese cielo, los truenos retumbaron y le hicieron sentir pequeño. Empezó a llover y pronto el granizo se puso a golpear con violencia los cristales de la cabina de concentración de palancas.

El andén ya está con una capa blanca de granizo. Villaluenga, la estación colateral, pide vía a Carlos, este la concede y a su vez hace lo propio con Torrijos.

Establece el itinerario por vía directa, enclava y abre las señales de entrada y de salida.

Cuando el “Lusitania” pisa el circuito de la avanzada, coge la gorra y, con el farol en verde, se dispone a dar el paso. La funda de la gorra roja amortigua la fuerza del granizo sobre su cabeza.

Ya se distinguen las tres señales de cabeza de la máquina. Carlos con la verde le da la señal de paso al maquinista, y éste le responde con el silbido de atención. Mientras pasa toda la composición del tren, siente cómo la fuerza del frío viento golpea su cara.

El tren avanza veloz hacia la señal de salida. De repente el cielo se abre en canal con un rayo iluminando todo a su alrededor, se apagan las farolas de la estación y la oscuridad

envuelve a Carlos. La señal de salida, antes en verde, se apaga. El tren comienza a detenerse, el olor a quemado por la fricción de las zapatas de freno es intenso.

El maquinista consigue detener el tren, pero ya fuera de los límites de la estación. Carlos alumbrándose con el farol, entra al gabinete de circulación y comunica la incidencia al Puesto de Mando. Provisto de paraguas camina hasta la cabeza del tren.

El camino es largo, veinte minutos más o menos. Ya se oye el sonido de la diésel 3000 que recuerda el motor de un avión. Llega y le da al maquinista el modelo 1052 para que siga con marcha a la vista hasta la señal siguiente. Ha cesado de llover, está todo oscuro y regresa alumbrándose con el farol a la estación.

En aquellos primeros ochenta no existía la telefonía móvil y, ni el factor de circulación ni el Puesto de Mando podían comunicarse con el maquinista en plena vía, a no ser que, éste se bajara e hiciera contacto con una pértiga en los cables telefónicos. Eran otros tiempos.

Pero no todo eran sustos en Villamiel. Una mañana le pidió la vía Villaluenga para expedir un tren.

—Con el nº 23 a las 10,55 para las justas ¿Puedo expedir tren 2124?...ya sabes el Economato.

—¿Quéeee? —Responde Carlos.

—Pues el Economato ¡hombre!

Carlos concede la vía y establece el itinerario para vía de apartado.

El tren se estaciona; está compuesto de tres coches azules, muy singulares, de viajeros.

Hay unas cuantas mujeres con bolsas que ya esperan en el andén. Son mujeres de ferroviarios que con una libreta del economato de Renfe en la mano, se disponen a entrar al tren y hacer la compra.

Carlos sube al tren y se queda asombrado: tres coches de viajeros acondicionados como un supermercado con toda clase de productos; jamones, conservas, aceite, galletas... todos los productos perfectamente ordenados en modo "Hiperacor".

Fue una mañana muy entretenida.

Carlos, durante un tiempo, estuvo sustituyendo a compañeros por bajas o vacaciones en Villaluenga, Bargas y Villamiel. Turnos de doce horas.

Frío, niebla, pocos trenes, noches en silencio, tiempo para pensar...pero cuando salía de su casa del Madrid castizo para ir a esas estaciones, caminaba contento. Asomaba orgullosamente su camisa azul del uniforme debajo del abrigo, calle Atocha abajo, para coger el correo de Cáceres que le llevaba a su destino.

La hora larga que duraba el viaje para llegar a su estación, se hacía corta en los departamentos de esos coches 8000 del tren correo. Esos departamentos de segunda clase, tapizados con sky azul, enfrentados entre sí, con fotos de ciudades españolas en los que se podía fumar, salir al pasillo, bajar la ventanilla, asomarse y sentir el aire fresco. Allí Carlos se juntaba en animada charla con sus compañeros Casas y Marisa que trabajaban en Villaluenga Asland y Torrijos respectivamente.

Casas era un tipo simpático; Carlos aún le recuerda con su cartera de cuero, no llena de documentos, sino de ingredientes para el almuerzo; la persona más alegre y orgullosamente ferroviaria que ha conocido. Marisa a su vez, relataba sus vicisitudes de prácticas en Torrijos, con un jefe de estación más que singular.

Pasaron los meses y Carlos fue destinado desde esas estaciones de la comarca toledana de La Sagra a Getafe-Badajoz.

## GETAFE-BADAJOZ

Aquí todo era distinto... ¡Muchos trenes y viajeros! ¡nada menos que cada veinte minutos! recuerda Carlos ahora con una sonrisa. Las instalaciones en los primeros ochenta no estaban preparadas para esas frecuencias y casi todas las madrugadas sucedía siempre un numerito ... trenes que se quedaban inútiles, transbordos de viajeros, enganchones, falta de fluido eléctrico.

Los viajeros (ahora se les llama clientes), todos de clase obrera, llegaban a sus trabajos con retraso día tras día.

**Son las 6,30 horas.** Carlos pide la llegada del tren expedido a su colateral Villaverde Alto. Machuca, el veterano factor de circulación de esta estación, no puede dársela porque el tren se ha quedado inútil en el trayecto.

Tiene un tren estacionado repleto de viajeros esperando a que llegue el anterior a Villaverde. Va pasando el tiempo sin que pueda dar la orden de marcha. Los viajeros se empiezan a asomar nerviosos por las ventanillas de la UT 440.

Pasan diez, quince minutos y comienzan a oírse fuertes improperios. Carlos los oye desde el gabinete de circulación esperando vanamente a que Villaverde le dé la llegada del tren averiado.

De repente, irrumpen en el gabinete cuatro mujeres de mediana edad buscando explicaciones. En ese momento Carlos está hablando por teléfono con el Puesto de Mando para poder mandar el tren que tiene estacionado a contravía.

Sorprendido, trata de darles explicaciones, pero una de ellas, la más exaltada, le arrebató el teléfono del Puesto de Mando y a través del auricular empieza a insultar:

— ¡ Ca...! ¡siempre llegamos tarde por vuestra culpa!

— ¡ Ya está bien, sinvergüenzas!

La situación es tensa y Carlos trata de calmarlas:

—Estoy esperando la entrada de un tren procedente de Villaverde y en cuanto llegue podrá salir su tren a contravía.

—¡A contraleches! — responden como si fuera un látigo



Veinticinco minutos de retraso y por fin Carlos se ajusta la gorra y, farol en mano, se dispone a dar la señal de marche el tren. Anda ligero por el andén para dar la notificación de circulación a contravía al maquinista.

Empiezan a caerle a Carlos, a manera de pedradas, fuertes insultos hasta que llega a cabeza del tren.

El tren parte, pero de regreso por el andén, camino del gabinete, ve cómo cuelga de la visera de su gorra un “regalito” lanzado por un amable viajero desde la ventanilla.

De todas formas, Carlos por fin respira, los momentos de tensión han pasado.

Este tipo de escenas abundaban por aquellos años en las líneas del sur de Madrid; las instalaciones eran obsoletas y no podían absorber el incipiente tráfico. Cualquiera compañero que haya trabajado en Fuenlabrada o Leganés en esos días, puede dar fe de ello.

Y llegó la mutación de residencia provisional: el apeadero de Entrevías.

En la actualidad el apeadero de Entrevías es moderno cual nave espacial, pero a fines de 1982 era la construcción más gris y triste que se pueda imaginar. Las paredes de los andenes desconchadas, llenas de pintadas de carácter político —aún no estaban de moda los grafitis—, una máquina expendedora de chicles que algún día funcionó, paneles de horarios rotos, al final del andén abundaban las jeringuillas por el suelo...

Era el Madrid de la Movida, pero la Movida también fue esto; jóvenes enganchados a la droga deambulando por los andenes como muertos vivientes y las primeras manifestaciones de madres unidas contra la droga apoyadas por el cura de la parroquia de al lado.

El apeadero tenía dos taquillas, una por cada sentido. Se despachaban billetes y el factor salía y daba el “tren dispuesto” con la trompetilla. En el turno de mañana estaban de servicio dos factores y el encargado.

El turno de Carlos comenzaba a las seis de la mañana y no paraba de vender billetes con la Hugin...Atocha, Recoletos, Nuevos Ministerios, Chamartín, Coslada, Alcalá. Esas pequeñas cartulinas de color amarillo. Pero a sus 21 años recién cumplidos, Carlos era feliz y triunfaba.

Su padre trabajaba en el taller del cercano depósito de máquinas de Cerro Negro y cuando trabajaba de turno de tarde, Carlos no se podía resistir a la santa hora del bocadillo.

Como antiguo ferroviario, su padre cocinaba fenomenal y la pequeña nave donde trabajaba era un jubileo de ferroviatas. Tortillas, chuletas a la brasa...hasta el jefe del depósito, señor Ruperto, era asiduo a esos opíparos almuerzos. Carlos nunca olvidará los aromas y la camaradería del taller de su padre.

Pero volviendo a Entrevías; allí todo era posible y la jefatura bien conocía ese detalle. Éramos como soldados destinados en Chechenia; pero tenía su aquel, allí no había lugar para el aburrimiento.

**Son las 11 horas.** Carlos está despachando billetes tranquilamente en la taquilla lado Madrid; ya ha pasado la hora punta. Su compañero es Jesús Salvador Rueda, amigo de Carlos y la persona con más agilidad mental que nunca conoció.

De repente, con un grito, Jesús le avisa desde la taquilla lado Guadalajara...

—¡Carlos, mira al final de tu andén!

—¡Una señora está con los pies colgados del borde!

—¡Se va a tirar a la vía!

Carlos emprende una frenética carrera por el andén, sabedor que está a punto de entrar el tren y jadeando grita:

—¡Señora!, ¿qué va a hacer?

Consigue llegar a ella, se tira al suelo, y agarrándola por el brazo ruedan por el andén.

En ese momento la azul UT 440 hace su entrada. Carlos mantiene a la señora mayor agarrada en el suelo mientras, ella no para de gritar:

—¡Que me quiero morir!

El tren ya ha entrado, los viajeros bajan y nos miran estupefactos en el suelo.

Carlos la abraza y trata de calmarla.

—¿Para qué voy a vivir? —le dice llorando.

Llega la Policía Municipal, avisada mientras tanto por su compañero y la llevan a su casa. Días después Carlos se entera que el hijo de la pobre señora había muerto por sobredosis.

La geografía humana de Entrevías ha cambiado mucho. Eran otros tiempos...

Tiempos de la efervescencia política de la Transición.

Tiempos del concierto del “Rock de una noche de verano” de Miguel Ríos en el estadio del Rayo.

Tiempos en que los trenes nacían y morían en una estación, Atocha, y no en una selva tropical.

## MONCADA BIFURCACIÓN

Y llegó el momento en que Personal designó la residencia definitiva a todos los de su promoción. Tenían preferencia para elegir destino los que tenían más edad, así es que a Carlos ya le daba igual dónde le mandaran.

Las listas oficiales aún no habían salido, pero el Comité tenía una aproximación bastante exacta de los destinos. Carlos fue a preguntar al delegado sindical, señor Precioso, un entrañable inspector de movimiento.

—¿Dónde me mandan?

—A Moncada Bifurcación, en Barcelona

Respondió con una pícaro sonrisa

—¿Qué tal es esa estación?

—Te va a dar tiempo para enterarte.

Y a Carlos le dio tiempo más que suficiente, durante dos años.

En realidad, estaba contento, era una pequeña aventura. La búsqueda de piso fue un poco difícil, no había internet. Por *La Vanguardia* encontró un piso en el barrio barcelonés de San Andrés, a pocos minutos en tren de Moncada. Un palacio para él solo, tres habitaciones, quince mil pesetas al mes.

Tenía mucha curiosidad por conocer la estación y unos días antes del día fijado para presentarse fue anónimamente. Se bajó del tren y...

—¡Dios!

Una gran playa de vías repletas de vagones tolva, una fábrica de cemento humeante y, al lado de las vías un pueblo dormitorio, anárquico en su construcción, no guardando proporción alguna. No podía ser todo más feo. A un costado Torre Baró, pueblo del por entonces famoso delincuente el Vaquilla.

Pueblos dormitorio de esa Barcelona de principios de los setenta a la que los extremeños y andaluces con maletas de cartón atadas con cuerdas bajaban de los trenes para encontrar un trabajo y vida mejor en la España del desarrollismo.

Pero no pasaba nada... el sino de Carlos no eran los entornos tipo Pozuelo o Majadahonda precisamente.

Aquel fin de semana recorrió la Barcelona anterior a las Olimpiadas, muy distinta a la de ahora. Las Ramblas, la Plaza Real, La Boquería, el entorno del Liceo; había un cierto toque canalla portuario en todo, pero se respiraba libertad.

Y llegó el lunes. Carlos entró al gabinete de circulación y lo primero que se encontró como una bofetada, fue un inmenso cuadro lleno de itinerarios y colores. La estación era

una bifurcación y como tal, tenía cuatro colaterales; es decir entraban y salían trenes por cuatro direcciones.

“¿Me haré con esto?”, pensó.

Se presentó al jefe de estación principal señor Galindo. Estaría una semana de prácticas y después se encargaría del servicio.

En esa época el movimiento de trenes de los grandes nudos ferroviarios era controlado por un jefe de estación y un factor de circulación. Carlos asumiría esta última tarea.

Aprendió todo lo que pudo en esa semana de prácticas y el lunes siguiente se encargó del servicio con un jefe de estación que le asignaron, al que no conocía pero que pronto conocería muy bien.

El paso de los años hizo que se le olvidara el nombre.

### **Son las 7,30 horas**

— Oye..., chaval..., Madriles, me voy a bajar un momento al pueblo a tomar un café. ¿Darás la talla no? —Le dice este jefe.

—¡Claro que sí! —respondió Carlos orgulloso.

Robles, capataz de maniobras le dijo sarcásticamente:

—Subirá dentro de hora y media...y de café nada.

Robles, era un capataz de maniobras grande y orondo con un cerradísimo acento andaluz de Loja. Le llamaban el Pezú, porque decía que militaba en el PSUC. Un tipo entrañable.

El Pezú, veía lo que le había caído a Carlos como pareja de circulación y siempre le decía:

— Madriles...en lo que tú quieras te ayudo.

Era un fenómeno, se conocía la estación como si fuera su casa.

—Robles...viene un tren de once tolvas de Garraf. ¿Cómo hacemos la maniobra?

—No te preocupes. Yo creo que cabe [...], después ameto, [...], saco [...], ajunto [...], luego, [...], que haga freno [...].

—Vale, vale, vale...como tú quieras — respondía Carlos sin haberse enterado de lo que le decía.

Le miraba en la lejanía haciendo la maniobra con sus otros dos especialistas de estaciones y todo siempre salía a la perfección.

Era integrante de la cuadrilla de maniobras del Pezú, la Mona. Pronto Carlos descubriría el por qué de ese mote. El cincuentón más ágil y en mejor forma física que se pueda conocer; se metía entre topes y se colgaba de los vagones de la forma más temeraria. Era un espectáculo circense observarle.

No había tiempo para el aburrimiento con los integrantes de las tres cuadrillas de maniobras; sobre todo Baena con sus imitaciones de Mari Fe de Triana.

Además de Robles; había otros tres capataces de maniobras, Salguero, Zazo y el Indio, porque se llamaba Jerónimo.

Pasaban las semanas y Carlos frecuentemente le decía a su jefe:

—Si quieres bájate al pueblo, ya me quedo yo con todo.

Él trabajaba con más seguridad sólo.

**Son las 21,00 horas.** San Andrés Condal le informa a Carlos que le acaba de enviar una vagoneta automóvil —vehículo destinado a las reparaciones de vía —que tiene que apartar para dar paso al expreso destino Madrid, vía Manresa.

Así lo hace. La vagoneta se estaciona, se abren las puertas y salen dos viajeros sin mono de obrero de la vía como era de esperar. Van impecablemente vestidos con traje y corbata.

“Como me pregunten dónde está el jefe de estación a ver qué digo”, pensó Carlos.

Cruzaron las vías hasta llegar a él y se presentaron:

—Buenas tardes, somos el director de la 5ª Zona y el jefe de transportes; ¿qué hacemos aquí detenidos? —le dijeron muy serios y con cierto desdén.

—Esperando el paso del expreso de Madrid, luego irán ustedes a la distancia.

No preguntaron más y se volvieron a montar en la vagoneta. Pasó el expreso y por fin se marcharon los visitantes inesperados.

“¡Qué alivio!” pensó Carlos.

Pasaron unas semanas y...

**Son las 19,30 horas.** Está una U.T. detenida, destino Puigcerdá esperando la llegada de un mercante procedente del cantón de bloqueo telefónico de vía única, lado Ripollet.

—Voy un momento al servicio— le dice Carlos al jefe cuyo nombre ha olvidado.

No pasan ni cinco minutos, Carlos vuelve y le encuentra provisto de gorra roja, banderín y señal de salida abierta dispuesto a dar la orden de marche el tren a la U.T.

—¿Pero...qué haces? ¿No ves que no ha llegado el mercante de lado Ripollet?

—¿Cómo que no? ¿Y el mercante que acaba de entrar?

—¡Por el amor de Dios! ¡el que ha entrado es el mercante que esperábamos de lado Sardañola! ¡el otro aún no ha llegado! —le grita Carlos.

En ese preciso momento aparece el mercante de lado Ripollet que aguardaban para el cruce con la U.T.

Afortunadamente no pasó nada, pero fueron testigos del incidente los especialistas de estaciones y el capataz de maniobras de servicio.

Semanas después, por recomendación de los servicios médicos de la empresa, este pobre hombre con problemas con el alcohol fue rebajado de la circulación. Pero, cosas de la vida..., le destinaron a Sabadell de jefe principal. Este puesto suponía desempeñar labores meramente administrativas, pero, eso sí, con más salario al mes.

A partir de entonces, Carlos prestaba servicio frecuentemente de turno de noche con el jefe de estación señor Palmero. Era un privilegio trabajar con él. Las horas de la noche se pasaban volando. Encadenaba un chiste con otro. De joven había estado en la División Azul en el frente ruso. Según él, su inconsciencia le había llevado a alistarse como voluntario.

Era una gozada escuchar sus anécdotas de guerra. Fue superviviente de la batalla de Krasny Bor en la que murieron muchos españoles. Contaba que él y sus compañeros se choteaban de los soldados nazis y los llamaban cabezas cuadradas. Ayudaban a la población civil rusa al contrario que los alemanes, y, durante la retirada, en alguna medida se lo agradecieron. Era una persona ya mayor pero muy alegre; la gente que ha mirado de cerca a la muerte tiende a relativizar las vicisitudes de la vida.

**Son las 1,30 de la madrugada.** Llaman por el teléfono exterior y a Palmero le dice una persona anónima que ha caído un coche a la vía desde la autopista.

Miran los dos el cuadro de enclavamientos y, efectivamente, el circuito de vía está ocupado, señal inequívoca de que algo sucede porque no se esperaba ningún tren.

Palmero llama a la Policía y manda a Carlos que vaya con el capataz a reconocer la vía. El circuito ocupado, según el cuadro, está a la altura de la señal de entrada de la estación; muy cerca.

El Pezú y Carlos van caminando en silencio por el balasto provistos de faroles. Ya se ve a distancia un coche de color blanco.

Se van acercando, pensando que ha sido un accidente y hay gente dentro.

—¿Qué nos encontraremos? – se dicen a sí mismos.

Por fin llegan y, es un Seat 600 con las puertas abiertas desvencijadas. Alumbran el interior con los faroles y,... no hay nadie. Apartan como pueden el coche del carril.

Se oyen risas desde la parte de arriba del talud.

Enrique Galdón, era otro jefe de estación memorable; una de las personas más buenas que Carlos conoció en su vida, era de Jaén y vivía en Ciudad Badía, pueblo cercano a Moncada.

Pero Carlos en aquella época con 22 años, soltero, con dinero y en Barcelona estaba desatado. Si entraba de turno de mañana, había veces que funcionaba con el piloto automático puesto, a causa de la noche anterior.

Siempre lamentaría los dos días consecutivos que llegó tarde al relevo en el turno de mañana estando de servicio con Galdón.

—Pero a ti... ¿qué te pasa chaval? ¿estás tonto? —le dice a Carlos mientras este se baja del tren.

Tenía toda la razón, estaba profundamente tonto y ...dormido.

Otro tipo curioso era Benito Quintas Calviño.

Carlos nunca se olvidará de él.

Era un asturiano que siempre presumía de haber trabajado en Bilbao La Naja. Con él no había lugar al aburrimiento. Era divertidísimo, no paraba de hablar, pero si hacía la gracia de estrechar a alguien la mano, se la dejaba machacada para una semana.

Y por último, Costa. Un casi pelirrojo factor de circulación relevando a jefe. De Uldecona, Tarragona. Una de las personas con más temple en las dificultades que conoció Carlos.

**Son las 6,30 de la madrugada.** Es aún de noche y está lloviendo. Por los cambios de entrada lado Sardañola, se aproxima un tren cargado de viajeros procedente de Tarrasa. El tren dibuja una serpiente por la diagonal, que le llevará a la vía de estacionamiento.

De repente un gran fognazo surge de la catenaria, el pantógrafo del tren sale disparado. Es un enganchón.

—¡Me ca....en la p.....! —exclama Costa.

Rápidamente Carlos comunica la incidencia al Puesto de Mando.

Pasan diez minutos de la detención del tren, los viajeros empiezan a abrir las puertas y se bajan. Carlos y Costa observan cómo avanzan caminando por las vías hacia la estación.

Empiezan las protestas e insultos, sin embargo en esas fechas, Carlos ya era lavable. Pueden venir trenes de Barcelona, pero no circular más allá de Moncada porque el tren averiado ocupa toda la diagonal de la estación.

Se tienen que bajar los viajeros procedentes de Barcelona y cambiarse de tren los que vienen de Tarrasa.

Hasta que no se retira el tren averiado, gracias a un tractor de maniobras de dotación de la estación, no se normaliza el tráfico ferroviario.

Costa hizo una gran demostración de temple ese día. Carreras y nervios en circulación, jamás.

Carlos siempre se acordará con cariño de Moncada y de su estancia en Barcelona.

Como a él, destinaron a muchas compañeras de su promoción a Cataluña, concretamente a Casa Antúnez y a Sagrera; toda una experiencia.

## PRÍNCIPE PÍO (ESTACIÓN DEL NORTE)

La estación aristocrática de Madrid. La 1ª Zona de Renfe, Compañía del Norte, siempre con su toque señorial al contrario que la 2ª Zona, MZA Atocha, con cierto sabor canalla, pero con más aroma a carril.

Carlos retornó a su ciudad, volvió con su familia, pero dejó atrás sus sensaciones de libertad.

Otra vez la Hugin; taquillas de cercanías. Otro árbol de destinos; Pozuelo, Las Rozas, Villalba, El Escorial, Cercedilla...

Antes de que Príncipe Pío se convirtiera en un mero centro comercial, partían los trenes expresos con destino Galicia; el Rías Altas, el Rías Bajas y el Lugo. Llegaba además de los viajeros, por supuesto, el marisco que saciaba los estómagos más selectos de Madrid.

Sin embargo, una vez al año partían otros trenes, pero estos cargados de esperanza.

Los andenes se llenaban de personas enfermas, desahuciadas por la ciencia, en toda suerte de camillas y sillas de ruedas. Peregrinaban a Lourdes. En el tiempo en que Carlos estuvo en Príncipe Pío algunas veces dio la orden de marcha a esos trenes.

Se dejaba usar la megafonía de la estación a un sacerdote y, mientras Carlos le daba la salida al tren, se oía en todo el andén un cántico religioso de estilo gregoriano que despedía a los viajeros enfermos mientras se alejaba. Nadie con un mínimo de sensibilidad podía permanecer impasible ante esa escena.

Príncipe Pío estaba muy cerca de la casa de Carlos en la Plaza de las Vistillas, así es que el camino para ir al trabajo era agradable... Viaducto, Plaza de Oriente, Plaza de España, Cuesta de San Vicente.

En los torreones de Príncipe Pío, siempre estuvo la alta dirección de Renfe, grandes despachos con muebles caros; una Renfe con marcado carácter jerárquico y campamental; puede parecer otra época, pero la condición humana no cambia, tal vez solo los ademanes o epítetos políticamente correctos.

Carlos, además de las taquillas de cercanías, conocería allí la "aguja". La aguja era un puesto de circulación al lado del paso a nivel; una caseta con jefe de estación y cuadrilla de maniobras. En las instalaciones de la estación del Norte nada era eléctrico, todos los cambios estaban sueltos, con agujas de marmita a la antigua usanza.

Los días que Carlos trabajaba en la aguja, frecuentemente coincidía con el inolvidable factor de circulación Arturo y con dos ágiles especialistas de estaciones, Poveda y el Idiomas llamado así lógicamente, porque tenía cierta dificultad con la velocidad del habla. Allí se compartía la tartera del almuerzo (ahora taper) o un pollo asado de Casa Mingo bajo el emparrado.

El servicio de Paquete-Express tanto de salida como de llegada, estaba situado al final de la estación, junto al economato. Estaba en unas naves antiguas de ladrillo visto; el interior en invierno era muy frío y los factores estaban guarecidos en unas cabinas acristaladas



con el radiador eléctrico al máximo. No podía faltar unas grandes y vetustas básculas para pesar la mercancía.

En Paquete-Express de salida, el amo era el señor Conde, un circunspecto factor que parecía un reglamento tarifario andante. Humanizaba la estancia un peón llamado Rincón. No paraba de hablar en toda la jornada y había veces que decía dirigiéndose a Carlos:

—Eso es como dice este...

—Pero si yo no he dicho nada— respondía Carlos.

—Da igual, seguro que lo ibas a decir — decía Rincón a su vez.

Paquete-Express de llegada estaba impregnado de la seriedad y profesionalidad de un factor llamado Galante; pero en verdad el otro amo era un peón llamado Luciano.

Luciano por supuesto, no llevaba mono amarillo sino camisa azul de factor; era un tipo gracioso y socarrón que conocía a todos los clientes y se pegaba largas parrafadas con ellos; con él no había aburrimiento. Era un gran amante de los gatos y, de plantilla oficial estaba uno hermosote, llamado Bertín; está claro, porque era muy guapo.

En Navidad toda la estancia tenía aroma a mar, parecía una lonja de Vigo. Todo el almacén estaba repleto de grandes cajas de madera con el mejor pescado y marisco que acababa de llegar en los expresos; su destino, los mejores restaurantes.

Un recinto singular de la estación era Los Viejos, el hogar del pensionista ferroviario. En realidad, era un bar más barato regentado por un buen tipo asturiano llamado Germán y su mujer. Los bocadillos eran gigantes y a la hora del ángelus se reunía la cuadrilla de peones del servicio de removido.

¡Qué bocadillos de atún con pimientos! ¡qué animada charla!

—Seguro que te acuerdas bien... ¿verdad Rosa?

Carlos entonces se replanteó su vida y comenzó la licenciatura en Derecho.

Por aquella época conocería a la que sería su compañera de vida durante treinta y cinco años hasta ahora, Guadalupe.

Aprobó una convocatoria de ascenso para Factor Encargado. Salió un buen día el listado de vacantes y, no dudó en su primera petición: Entrevías.

El gráfico de la jornada del encargado en Entrevías era de lunes a viernes de turno de mañana; sábados, domingos y festivos libres. Razón más que suficiente.

Ese detalle coligió después, lo sabía poca gente y sólo la palabra Entrevías estremecía un poco. Así es que Carlos fue el único en toda España que pidió esa plaza.

Así es que y...volver...volver...volver...

## ENTREVÍAS, OTRA VEZ

Sí, otra vez, 1988, pero ahora de encargado. Carlos tuvo al principio roces, porque su plaza llevaba mucho tiempo vacante y, las ventajas de sus días de descanso y turnos matutinos se las venían repartiendo desde hace años entre toda la plantilla del apeadero.

Carlos, ya podía ir a la facultad por la tarde y estudiar por la mañana, ya sea despachando billetes o en un pequeño despacho que tenía el apeadero. Esta ventaja era irrenunciable para él ya que por esta razón decidió volver a Entrevías. No obstante, el conflicto duró pocos meses y paulatinamente se difuminaron las suspicacias.

Entrevías, por lo demás, seguía igual que cuando la dejó para irse a Barcelona; ninguna novedad para Carlos.

Ese año, el clima laboral en Renfe era tenso como consecuencia de la negociación del convenio colectivo. El protagonismo sindical, como siempre, era de los talleres y al lado de Entrevías estaba el depósito de Cerro Negro.

**Son las 8,30.** El andén lado Madrid se llena de gente vestida con mono azul, algunos llevan pancartas de CCOO con la leyenda “Renfe hambre”. Carlos ya se imagina lo que va a pasar. Un integrante del grupo le pregunta:

—¿Eres el encargado?

—Sí, ¿qué tenéis previsto hacer? —responde Carlos.

—Ponernos en las vías e interrumpir la circulación durante veinte minutos como protesta.

—La vais a liar, es hora punta y los viajeros van a ir a por vosotros.

—No importa, tu haz lo que tengas que hacer —responde el representante sindical.

—Cuando bajéis a las vías, no tendré más remedio que llamar a la policía —responde Carlos.

El andén está repleto de viajeros y de ferroviarios del depósito. Llega el tren, suben aquellos y la vía se llena de obreros con pancarta.

Carlos no puede dar el tren dispuesto y, el maquinista y él se miran diciéndose en silencio: “La que se va a liar”.

Entra en la taquilla Carlos, comunica la incidencia al puesto de mando y llama a la Policía. Pasan los minutos y desde las ventanillas del tren salen insultos. Delante de la máquina, en las vías, los del depósito, gritan “¡C.C.O.O., sindicato trabajador!”.

Un grupo de viajeros, más exaltado, increpa a los de la vía; uno de ellos coge una piedra y la lanza. A partir de ese momento, una gran drea. Los de talleres se dispersan; Carlos y sus compañeros, solos ante el peligro, encerrados dentro.

El grueso cristal de la taquilla y la puerta de hierro aguantan las pedradas. Los factores del apeadero permanecen agachados. Poco a poco se calma el alboroto y Carlos tímidamente abre la puerta dando el indicador de tren dispuesto a la U.T.

El andén por fin queda solitario y en silencio.

Los dos andenes del apeadero de Entrevías, era el sitio ideal para el menudeo de droga, así es que, por conveniencia de los camellos, a pesar de la existencia de mucho metálico en las taquillas, no había atracos y los factores de servicio eran respetados; tanto era así que en verano se podía despachar billetes con la puerta abierta sin peligro alguno.

En aquella época Renfe tenía contratada la seguridad de las estaciones y trenes de cercanías con una compañía cuyos integrantes vestían un tétrico uniforme negro. Algunas veces se tomaban su trabajo tan en serio, que se les iba un poco la mano...

**Son las 10,30.** Carlos entra en su pequeño despacho situado a unos metros de la taquilla para preparar las cuentas del día anterior y la entrega del metálico. Observa en su papelería una jeringuilla.

Indaga la causa. Llama por teléfono a los que han trabajado la tarde anterior y le dicen que habían dejado la llave del despacho a los de seguridad.

—¿Qué habéis hecho? —pregunta Carlos a los vigilantes.

—Registrar y cachear a un yonki; ¿qué hay de malo?, estaba muertecito de miedo —responden con sorna.

—¡En mi estación no! —les espeta Carlos.

—Hombre, hombre...es necesario que haya siempre un *cuartito de derecho humanos*.

Inmediatamente Carlos cogió su arma, el bolígrafo, y dio cuenta de lo sucedido a la jefatura y la compañía de seguridad.

Dos días después una señora mayor se quejó en el apeadero del maltrato a su hijo. Enseñó la pobre, su kilométrico; signo inequívoco de que era mujer de ferroviario. Carlos dejó de ver a esos tipos haciendo vigilancia.

En Entrevías, un integrante más de la plantilla era un viejo ferroviario de talleres que se hacía llamar Andoni. Llegaba a las 6,30, se sentaba al lado de los factores y contemplaba el despacho de billetes y la partida de los trenes. Frecuentemente se quedaba traspuesto con la cabeza apoyada en su garrota; otras veces, alcanzaba la excitación soltando grandes soflamas al recordar su participación en la guerra en el lado republicano. No era comunista, estaba más a la izquierda aún. Era entrañable, no faltaba un día...hasta que dejó de ir.

En Entrevías, Carlos en una ocasión tuvo que hacer de cardiólogo, pero, en fin, cardiólogo de los malos.

**Son las 8,30.** Carlos está despachando billetes en la taquilla lado Madrid. Es hora punta. Un anciano le pide un billete a Ramón y Cajal, este le paga y Carlos está dándole el cambio.

De repente desaparece de la visual de la taquilla y se oyen gritos desde fuera:

—¡Mi marido! ¡mi marido!

Carlos sale de la taquilla y encuentra al anciano inconsciente en el suelo. Avisa a su compañero Miguel Martín Montaña para que le ayude. Le introducen en la dependencia; es fácil, pesa poco.

Perciben que su rostro empieza a ponerse morado. Suponen que es un infarto y le ponen una pastilla de cafinitrina en la boca, pero no reacciona. Ya han llamado al Samur, pero la espera se hace eterna. La mujer del anciano, mientras tanto, llorando y chillando. Así es que Carlos toma la decisión de hacerle un masaje cardiaco. Apoya sus manos sobre el esternón y se oye...

“Crack”

Miguel y Carlos se miran,

—¿Qué has hecho? —le dice Miguel.

Por fin llega el Samur y le hacen el protocolo. Se lo llevan al hospital, y queda la garrota del anciano apoyada en la pared de la taquilla.

Horas después Carlos llama al hospital Gregorio Marañón para interesarse por su estado. La respuesta es como un látigo:

“Ha ingresado cadáver”

Carlos en ese momento, aunque hizo lo que pudo, se juró a sí mismo no volver a hacer ningún masaje cardiaco en su vida.

Juan Gómez Loeches, Juanito, todo un personaje. Hablar con él constituía la demostración de cómo se puede tener una vasta cultura sin necesidad de título universitario. El tipo más ocurrente que Carlos conociera. Todo un animal de estación. Buen amigo de Carlos.

**Son las 12,30.** Juanito cruza la vía, se dirige con la cara lívida a Carlos y le dice:

—¡Chicha! ¡Chicha!

Carlos entiende al momento, lo que quiere decir la irreverente palabra: un arrollamiento.

El tren está detenido a la mitad del andén. Carlos se dirige con el corazón acelerado, al punto donde está el pobre desgraciado.

Lo que ve es una persona en la vía con aspecto de muñeco roto. Las piernas separadas del cuerpo y el vientre es una masa de vísceras sanguinolentas.

Juanito llama a la policía inmediatamente. Algunos viajeros que estaban esperando al tren no pueden aguantar la curiosidad morbosa y se arremolinan para contemplar el espectáculo.

—¡Fuera de aquí! ¿no tienen otra cosa mejor que hacer? —espeta Carlos.

Llega la policía y el Samur. El médico baja a la vía. Todos expectantes, están convencidos que es cadáver. Aplican los sanitarios el desfibrilador una y otra vez...

—Aún vive —se escucha decir al médico.

Carlos se queda estupefacto; a partir de ese día ya se creería todo.

Se llevan lo que queda de hombre en una camilla mientras va dejando un reguero de sangre a lo largo del andén.

Meses después llegó a los oídos de Carlos, que este pobre desgraciado aún vivía..., pero sin piernas, no parando de repetir a todo el que se le acercara que quería matar a su mujer. La realidad siempre supera la ficción.

El mimetismo del suicidio. Dos semanas después del incidente, Carlos tuvo que contemplar en el apeadero otro arrollamiento, pero esta vez la persona consiguió su objetivo.

Por aquella época Carlos había terminado su licenciatura en Derecho en la Universidad Autónoma de Madrid y estaba cursando una diplomatura en derecho del trabajo en la Complutense. Su ilusión era ejercer la abogacía.

Como siempre, en las estaciones conflictivas, el personal está más unido. Entrevías era un gran equipo. Existía un gráfico de turnos oficial, pero el real era otro clavado en un corcho. El inconfesable significado de un punto escrito a lápiz en los días de la semana... ¿verdad chicos?

Además de Juanito y Jesús Salvador, ya mencionados, había otros pesos pesados...

Miguel Martín Montaña, Montaña. Un gran especialista en cine. Un tipo en apariencia serio hasta que dejaba de serlo. Pero...tonterías las justas. Actitud muy necesaria para lo que después fue: maquinista.

Antonio Raya Bayona, Rayita. Un especialista de estaciones, relevando a factor. Estando él de servicio todo estaba controlado. Todo un profesional del ferrocarril sin presunción alguna.

José María Carroza, Chema. La tranquilidad y sensatez de carácter elevada a arte. Un competente informático.

Mateo; la Madre Teresa de Calcuta en el chasis de un factor. Más que buena persona, un místico; siempre de turno de tarde. Entrañable.

En 1992, Carlos fue padre, de otro Carlos y, su vida cambiaría de significado para siempre.

Se colegió y se inscribió en el turno de oficio. Instaló un despacho en su casa y tuvo sus primeros casos. Ilusión por aprender.

**Son las 9,30.** Un domingo cualquiera. Carlos tiene guardia de asistencia letrada al detenido —un día al mes —y le llama el Colegio de Abogados porque tiene que acudir a la comisaría de Entrevías.

Aparca su Peugeot 205 a lado de la comisaría, se presenta y espera en una sala a que venga el inspector de policía y el detenido.

Entran ambos y se quedan estupefactos.

“¡Si es el de la estación!”. Se dibuja en sus caras que lo piensan.

“¡Vaya abogado que me ha tocado!, percibe Carlos en el detenido.

Comienza el interrogatorio. El angelito se dedicaba a atracar a los repartidores de telepizza armado con una jeringuilla. Pasaría al día siguiente a disposición judicial y sin remedio al talego.

Carlos sale de la comisaría, nota que han forzado la cerradura de su coche y le ha desaparecido el radiocasete. Enfrente de la comisaría. Domingo perfecto.

Durante los nueve años que pasó Carlos en Entrevías de encargado, nunca se aburría. Siempre pasaba algo. Pero ya era padre de familia y quería otras responsabilidades en la empresa.

No fue nada fácil salir de la estación. Aprobó una convocatoria llamada de titulados con potencial para convertirse en técnico.

Abandonó Entrevías en 1997. Lo que vino después se supone que Carlos lo contará, pero seguramente será más aburrido.

Desde entonces, Carlos una vez al año se reúne con sus antiguos camaradas de guerra para cenar en Navidad.

José Carlos Martín Carnicero

27 de Marzo de 2022