



dejando huella

Año IV

2021

© Adif

Primera edición: mayo 2021

© De esta edición: Adif

El *copyright* del prólogo, de los relatos y del epílogo pertenece a sus respectivos autores.

Jefa de Proyecto: Encarna Romero

Dirección editorial: Ítaca Escuela de Escritura

Coordinación: M.^a Ángeles Alonso y Ángeles Lorenzo Vime

Corrección de los textos: Jaime Garcimartín

Maquetación: María Inmaculada Gómez Ramírez

Diseño de Cubierta: Luis Castro y José Manuel Luna

I.S.B.N.: 978-84-09-20885-2

I.S.B.N. eBook: 978-84-09-31070-8

Depósito Legal: 1707157

Impreso por Goyza

Impreso en España - *Printed in Spain*

Reservados todos los derechos. El contenido de esta publicación no puede ser reproducido, ni en todo ni en parte, ni transmitido, ni registrado por ningún sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sin el permiso previo, por escrito, de Adif.

DEJANDO HUELLA IV

PRÓLOGO

Los ferroviarios tenemos un plan: seguir dejando huella

En marzo de 2020, de pronto, la vida, tal como la conocíamos, cambió: el confinamiento para tratar de controlar la pandemia de la COVID-19 hizo que la movilidad se desplomara de forma abrupta y a unos niveles sin precedentes. Aun así, había que asegurar que los trabajadores esenciales pudieran seguir llegando a sus puestos de trabajo y que el abastecimiento estuviera garantizado en todo el territorio nacional.

Ahí estuvimos los ferroviarios: asegurando que nuestras líneas, nuestras estaciones y nuestras instalaciones de servicio para el transporte de mercancías estuvieran en perfectas condiciones de explotación y siempre operativas. Ahí estuvimos tanto los compañeros cuyas funciones les exigían trabajar de forma presencial como los que pudieron desempeñar su labor en remoto: siempre al pie del cañón. Todo funcionando como un reloj. En la peor crisis sanitaria que alcanza nuestra memoria, **los ferroviarios de Adif, *dejando huella*.**

Sin recuperar todavía la normalidad, nada más llegar el anhelado 2021, que dejó atrás un año de pesadilla, nos arrasó Filomena. Y, de nuevo, ahí estuvimos los ferroviarios. Primero, tomando las decisiones apropiadas para evitar

consecuencias indeseadas en los viajeros, y a continuación, gracias a las áreas operativas, trabajando sin descanso para conseguir recuperar el servicio en nuestras infraestructuras en tiempo récord. En el peor temporal de nieve que alcanza nuestra memoria, **los ferroviarios de Adif, *dejando huella*.**

En las páginas siguientes, diez compañeros comparten relatos sobre su trayectoria en Adif. No dejéis de leerlos; aprenderéis algo sobre la realidad de Adif que no consta ni en el programa INICIA ni en los documentos profesionales. Conoceréis el alma de nuestra empresa, el **motor** que la hace avanzar, que, como dice nuestro Plan Estratégico, son **las personas**.

Algunos hacen un repaso de su trayectoria profesional. Otros comparten con nosotros episodios concretos, alguno de ellos con un toque muy personal. Unos forman parte de sagas de ferroviarios y otros han llegado aquí casi por azar. Todos generosos por compartir con nosotros estos relatos de vida y experiencia. Todos ellos, en definitiva, **ferroviarios de Adif, *dejando huella*.**

No solo nos enfrentamos a pandemias y a otras emergencias, sino también a desafíos propios del contexto en el que vivimos y que hemos recogido en nuestro **Plan Estratégico**. En él, los miembros de todas las áreas de actividad de la empresa hemos plasmado **cómo queremos ser y cómo queremos hacer nuestro trabajo en 2030**. Porque el futuro se construye aprovechando las huellas que nos dejan los que nos han precedido, recogiendo su experiencia, gestionando adecuadamente su inmenso conocimiento, pero también mirando

Los ferroviarios tenemos un plan: seguir dejando huella

hacia el futuro y aprovechando las herramientas que la actual revolución tecnológica pone a nuestro alcance.

En 2015, en el seno de Naciones Unidas, los líderes mundiales adoptaron un conjunto de **objetivos globales** —los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)— para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. No fue una mera definición de los objetivos, sino que se marcaron metas específicas para cada uno de ellos, que deben alcanzarse de aquí a 2030. Para lograrlo, todo el mundo debe cumplir con su parte: los gobiernos, el sector privado, la sociedad civil y Adif.

Por esta razón, hemos hecho coincidir el horizonte temporal de nuestro Plan Estratégico con el de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, y esos objetivos globales constituyen su propia esencia. En cada una de las iniciativas y planes que lo conforman, hemos definido a cuáles contribuimos y en qué medida lo hacemos; y las metas que nos hemos propuesto para cada iniciativa sirven para fijar tanto el objetivo deseado a nivel empresarial como su contribución a los ODS. Porque también como empresa, como Adif en su conjunto, queremos ir **dejando huella** en la sociedad a la que servimos y contribuir de manera eficaz a un mundo mejor, más conectado, más seguro y sostenible.

M.^a Luisa Domínguez González

DIRECTORA GENERAL DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y PROYECTOS

dejando huella



entre COVID19

DE SEVILLA A BIRMINGHAM

Ana M.^a Fernández Reymonde



Cuando bailaba sevillanas con mi hermana en la Feria de Abril, viendo un cartel en el que ponía «Renfe», un nombre raro para una chiquilla de ocho años como yo, no podía imaginar lo que la vida me depararía: un futuro en el ferrocarril, en el ferrocarril del futuro...

Aunque mi tiempo en Adif no haya sido largo, mi vínculo con esta empresa se inició desde sus comienzos, ya con el GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias). He tenido el privilegio de participar en la puesta en marcha de uno de los proyectos más ambiciosos e innovadores que haya habido en nuestro país en los últimos veinticinco años: la implantación de la red ferroviaria de alta velocidad.

Me queda echar la vista atrás y al hacer balance siento que el resultado obtenido es del todo positivo. Siempre me he enfrentado a los desafíos con ilusión y ganas de aprender con humildad de cuantas personas me he rodeado en cada momento y de los muchos lugares que mi trabajo me ha dado la oportunidad de conocer. De los malos momentos, saqué enseñanzas siempre útiles que me sirvieron para mejor afrontar otros envites.

En el camino, hubo sacrificios y una lucha incansable por alcanzar el crecimiento en lo personal, superando las dificultades que iban surgiendo y consiguiendo poco a poco y con esfuerzo mejoras profesionales. Todo ello ha valido la pena y me considero satisfecha por llegar de esta manera al final de este viaje.

Ahora, cambio de andén. Me dispongo a tomar el siguiente tren y a disfrutar de la ruta que tengo por delante.

Ana Fernández Reymonde

EXPROPIACIONES

DE SEVILLA A BIRMINGHAM

Sevilla, mi infancia

Tenía yo unos ocho años. Vivía por aquel entonces en Sevilla y, como todas las niñas de mi edad, estaba deseando que llegara abril para ir a la Feria y preparar el traje de flamenca que mi madre me probaba y me cosía. ¡Qué ilusión estrenar los zapatos de tacón! No olvido el olor a albero, y tampoco el del rastro que dejaban los caballos a su paso por las calles del ferial (nombre de tan único recinto). Los niños y las niñas íbamos a la Feria en horario de mañana, como es lógico. Y en esas horas matinales me llevaban mis tías abuelas a su caseta, «la de la Renfe». Allí bailaba las sevillanas con mi hermana menor mientras veía el cartel de Renfe al fondo del tablao.

El acceso a la caseta era «el pase» y lo teníamos porque un tío de mi madre era maquinista y otro trabajaba en los talleres fabricando piezas para las locomotoras, como antes lo había hecho su padre, mi bisabuelo, quien ya trabajó para los ferrocarriles antes de la creación de Renfe. Una foto de mi bisabuelo, con un gran marco de la época, de madera exquisitamente tallada oscurecida por el tiempo, siempre presidió el comedor de la casa de sus hijas, mis tías abuelas,

las que me llevaban a la Feria. Era una foto cargada de elocuencia, la de un taller sombrío con enormes piezas de acero y con un hombre que, a su lado, resultaba diminuto. No llegué a conocerlo, pero siempre me hablaron de la fatigosa y dura tarea que tuvo que afrontar para poder mantener a mujer y siete hijos.

De Sevilla a Madrid

En Sevilla, donde nací, pasé solo mis primeros años de infancia. Mis padres, en su afán por darnos mejores perspectivas de futuro a mis tres hermanos y a mí, optaron por trasladarse a Madrid.

Así que fueron frecuentes los viajes a mi ciudad natal, sobre todo en las vacaciones, a ver a mis abuelos y a mis tías abuelas. El tren, en esa época, tuvo gran presencia en mi vida. Tomábamos el expreso nocturno Madrid-Sevilla, que hacía el recorrido durante toda una noche. Mis recuerdos me llevan a los momentos previos, en el andén, viendo a los mozos de estación, uniformados con gorra y guardapolvos azul marino, acarreando nuestro equipaje en su carretilla hasta el vagón, y, una vez alcanzado, encaramando los bultos hacia nosotros en un ejercicio casi de malabarismo para que, al fin, nosotros pudiéramos rescatar los bultos.

También recuerdo cómo me llamaba la atención el vagón correo. En él se cargaban las sacas de cartas y los paquetes que transportaban hasta allí las ruidosas y atestadas vagonetas.

En el andén se podía sentir el frío de los días invernales. Si eran estivales, nos preparábamos para el calor. A menudo, inevitablemente, temblábamos por la excitación del viaje en tren. Suponía siempre una aventura para nosotros, tan chiquillos como éramos mis hermanos y yo.

¡Ay, esos departamentos de entonces! Una familia numerosa como la mía, que viajaba en segunda clase, ocupaba lo que entonces se llamaba un departamento: cuatro asientos dobles enfrentados dos a dos y separados del pasillo por una puerta corredera robusta y acristalada. Tras ella, de pie y con la ventanilla exterior abierta, mi padre fumaba sin cesar. Cuando se sentaba, solía hacerlo en el transportín abatible, permitiendo que nosotros usáramos todos los asientos, que convertíamos en camas improvisadas.

Si teníamos suerte, el departamento sería entero para nosotros y así podríamos dormir los cuatro hermanos toda la noche, pareados. Ya por la mañana, antes de llegar a nuestro destino, mi madre nos daba el desayuno caliente que traíamos de casa; siempre, después de habernos aseado livianamente. Para ello, bastaba con un poco de agua sobre una sencilla manopla. Era suficiente para lavarnos la cara,

que nos espabilaba del sueño, y retocar trenzas y flequillos con el peine humedecido.

Fui creciendo en Madrid. Llegó la adolescencia y el momento de emprender estudios universitarios. Como estudiante de bachillerato, siempre mostré inclinación por las matemáticas y la física, disciplinas en las que obtenía buenos resultados, por lo que pensé que debía escoger una carrera técnica. Así que, nada más acabar el instituto, inicié los estudios en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid. No sé si hubiera llegado a ser una buena ingeniera, lo que sí sé es que me faltó la motivación suficiente para acabar la carrera. La abandoné muy pronto y nunca me arrepentí.

Dejé la universidad y decidí hacer oposiciones. Entonces, aspirar a un puesto fijo me seducía. Mi padre, también funcionario, me animó a ello. El temario era eminentemente jurídico. Asimilar estas nuevas materias supuso para mí un reto, ya que tuve que moldear mi cabeza para sustituir los razonamientos matemáticos a los que estaba acostumbrada por la capacidad retentiva que implica aprenderse todo tipo de normas y leyes. Al principio me pareció una meta inalcanzable, pero con tenacidad y perseverancia logré mi objetivo y aprobé (¡a la primera!). Mi destino fue el Ministerio de Obras Públicas, donde trabajé durante los treinta y un años siguientes.

Mi llegada a la Administración se produjo en plena transición política, una época marcada por cambios trascendentales en la sociedad española, que recuperaba derechos por los que había estado luchando durante tantos años. Una nueva vida en democracia y con libertades empezaba para todos.

En el 81 me casé y, pocos años después, en el 85 y en el 88, nacieron mis dos hijos. Formar una familia es para cualquiera un gran hito. En mi caso, además, ha sido el mejor regalo que la vida me ha dado.

En esos años de crianza, de enorme trajín, en los que simultaneaba el trabajo con sacar adelante a mis hijos, sentí la necesidad de no estancarme laboralmente y decidí emprender otra vez estudios universitarios, pero tomando un nuevo rumbo. Preparar la oposición al Ministerio había sacado a la luz mi interés por el mundo jurídico, así que decidí matricularme en la Facultad de Derecho, en la UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia).

La carrera la tuve que asumir con realismo. No podía aspirar a sacar un curso por año académico. Aunque exprimía el tiempo al máximo, no era suficiente. Los estudios a distancia, al no tener que acudir a las aulas, permiten llevar a cabo otras actividades, pero a cambio requieren un mayor esfuerzo ante la falta de contacto directo con los profesores y los compañeros, para compartir con ellos las experiencias. Era como la prueba de resistencia que afronta un corredor de fondo.

No fue hasta el comienzo del tercer curso cuando pude matricularme en la Facultad de Derecho de la Universidad Rey Juan Carlos. Allí, tras varios años más, me licencié. Pude así conseguir mi título de licenciada en Derecho, no sin grandes sacrificios y gracias al gran apoyo y comprensión de mi familia.

Acabada la carrera, quise indagar algún modo de promoción dentro del Ministerio. Un buen día surgió una posibilidad. En un concurso de traslados, se ofertaba un puesto acorde a mi perfil: una jefatura de sección en el Servicio de Expropiaciones. Opté a él y lo pude conseguir.

La expropiación llegó a mi vida

Pero ¿qué era eso de las expropiaciones?...

Una vez me fue adjudicado el puesto, me presenté ante mi nuevo jefe. Golpecé la puerta tímidamente esperando poder entrar a su despacho.

—Buenos días, ¿puedo pasar?

— Buenos días. —Se levantó de su silla y se acercó hacia mí, extendiendo la mano para recibirme—. Supongo que eres Ana. Bienvenida ¿Sabes algo de expropiaciones?

—Sí, me incorporo hoy. De expropiaciones conozco lo que estudié en la carrera, que no fue mucho; solamente un tema dentro de la asignatura Derecho Administrativo. Así que me imagino que solo con la teoría no bastará. Me queda mucho que aprender.

—Bueno, la práctica la vas a conocer enseguida —me contestó, y prosiguió—: Aquí hay mucho trabajo que hacer. ¿Ves esos ficheros? Pues todo hay que anotarlo en las fichas que se guardan dentro. Te ayudaremos a que empieces a andar en estas lides. Es una tarea compleja y con muchos frentes.

El tiempo, mis ganas y las experiencias vividas hicieron el resto para llegar a saber verdaderamente en qué consistía expropiar.

Ciertamente, mi nuevo jefe me lo indicó bien. Existían unos armarios metálicos, en gran cantidad, con varios cajones y una ventanilla en el frontal en la que se indicaba su contenido, que guardaban centenares..., miles de fichas, diría yo, en las que anotaba con una máquina de escribir Hispano Olivetti Lexicon 80 los movimientos que se producían en cada finca que se expropiaba. Los ficheros eran la columna vertebral de toda la actividad del Servicio.

Habrían de pasar algunos años hasta que la informática y el procesamiento automático de los datos se implantaran para modernizar una maquinaria tan obsoleta como era la de la Administración en esa época, con unos métodos de trabajo tan ineficientes.

Para saber en qué consistía verdaderamente mi tarea, tuve la ayuda de una buena compañera, Mari Carmen, con la que aprendí a desenvolverme en las lides expropiatorias, a bajar a la arena... Me ayudó a descubrir «las dos orillas» de este trabajo. Desde la nuestra, esforzándonos por prestar el mejor servicio público, había que empatizar con las personas afectadas por la expropiación, asumiendo que, por encima de cualquier consideración, nuestra tarea fundamental consistía en favorecer siempre el interés general que implicaba la expropiación: la construcción de nuevas infraestructuras que mejoraran el transporte y la comunicación en España.

La atención telefónica era una actividad primordial. Se recibían innumerables llamadas de los afectados planteando un sinfín de dudas. Recuerdo con qué consideración atendía Mari Carmen esas llamadas, con cuánta delicadeza y paciencia respondía a todas ellas, incluso en las consultas en que se empleaba cierto tono impertinente.

En el Servicio se asumían las expropiaciones de terrenos para los proyectos de varios organismos adscritos al Ministerio de Obras Públicas. Los más relevantes

eran Aena y Renfe. La primera estaba incurso en un plan de mejora de todos los aeropuertos, entre ellos el de Madrid- Barajas, con la nueva y emblemática terminal 4 y con la terminal de carga.

El trabajo de oficina, el de «completar las fichas», había que simultanearlo con el que se realizaba *in situ*, para lo cual era necesario desplazarse al terreno.

Mis inicios fueron las expropiaciones para Aena en el aeropuerto de Barajas. Era el momento de conocer en la práctica la «otra orilla». Las actas que requiere cualquier expropiación había que levantarlas en los ayuntamientos, en este caso, en los de Madrid y Alcobendas. Por mis circunstancias familiares, con mis hijos aún muy pequeños, al ser corto el desplazamiento, podía volver a casa tras el trabajo. Fue importante para mí conocer el escenario real donde comenzaba todo. Fue mi primera experiencia de contacto directo y personal con los afectados que acudían a nuestra convocatoria.

En cuanto a Renfe, a finales de los ochenta y principios de los noventa, iniciaba una nueva andadura con la puesta en marcha del primer tren de alta velocidad en España, el que haría el recorrido de Madrid a Sevilla, que habría de batir récords de velocidad y ofrecería nuevas y mejores servicios a los usuarios.

Se alcanzó el logro en el celebrado año de 1992, en el que se agolparon sucesivamente innumerables e importantes acontecimientos: la Exposición Universal de Sevilla, los Juegos Olímpicos de Barcelona, el V Centenario del

Descubrimiento de América, Madrid elegida Capital Europea de la Cultura... Fue un año que parecía que no iba a acabar nunca, pero que supuso una extraordinaria ocasión para proyectar nuestra imagen en el exterior.

El «AVE a Sevilla», como ya se lo conocía popularmente, supuso para el Servicio de Expropiaciones una enorme tarea. Fue entonces cuando conocí a Carlos Gutiérrez, que trabajaba en el Área de Expropiaciones de Renfe en aquellos tiempos y con quien colaboré activamente. ¡Qué caprichos tiene el destino! Los escritos que le tenía que enviar durante los trámites administrativos los dirigía a «Las Caracolas», unas señas un tanto extrañas, pero que, a la postre, han resultado ser mi último destino laboral, y él, mi actual compañero, con quien además comparto este proyecto, Dejando Huella IV.

La llegada del AVE

El 30 de diciembre de 1996, a raíz de la aplicación en España de la Directiva del Consejo Europeo sobre el Desarrollo de los Ferrocarriles Comunitarios, se creó un nuevo ente público, el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, el GIF. Su misión era construir la red ferroviaria que expresamente le atribuyera el Gobierno para impulsar la alta velocidad en nuestro país. El Ministerio, que

entonces pasó a llamarse de Fomento, redactaba y aprobaba los proyectos, cuyas obras ejecutaba el GIF.

El ente recién creado se fue nutriendo de personal cualificado procedente de la Dirección General de Ferrocarriles, que, casi en desbandada, pasaron a prestar sus servicios en el GIF, ya que este les ofrecía mejores perspectivas económicas y profesionales.

Después de la línea Madrid-Sevilla, la siguiente iba a ser Madrid-Barcelona, más ambiciosa en velocidad y prestaciones. ¡Habría de llegar hasta la frontera francesa!

Un buen día, recibimos en el Servicio la visita de los principales responsables de las expropiaciones del GIF, que traían bajo el brazo los proyectos de los distintos tramos del AVE a Barcelona. Se buscaba un acercamiento para coordinar el papel que asumirían el Ministerio y el GIF en las expropiaciones. El encuentro que resultó muy cordial, presagiaba para mí un futuro ilusionante: llegaba una nueva época con nuevas oportunidades profesionales.

Iban a ser necesarios cambios en el modelo de gestión. El GIF aportaba una metodología moderna, con el empleo de nuevos recursos tecnológicos. Nos explicaron su programa informático, que compartiríamos para el tratamiento de la información. Entre otras innovaciones, las diferentes actas que se levantarían a lo largo del procedimiento serían diferenciadas por colores. Esto, según nos

explicaron, «permitía distinguir dentro de la carpeta, a simple vista, la documentación». Un modo de gestión que ha permanecido en Adif hasta hoy. Se siguen levantando «actas de colores»...

Para el Ministerio, el AVE a Barcelona era una de sus mayores prioridades. Nuestro Servicio de Expropiaciones debía ser reforzado ante los numerosos desplazamientos que sería necesario realizar hasta los lugares donde radicarán los bienes a ocupar. Se hizo con funcionarios cualificados en distintas disciplinas jurídicas y técnicas destinados en diferentes áreas, aunque sin ninguna experiencia en la materia.

Había que empezar a organizar la tarea en todas sus facetas. La primordial era levantar las actas. Se adjudicaron los diferentes tramos a cada uno de los miembros del equipo recién formado, constituido por nueve personas: cuatro del Servicio de Expropiaciones y cinco del de refuerzo.

El GIF, a su vez, para las funciones expropiatorias, contaba con su propia plantilla de cinco personas, con la particularidad de que todos provenían de Barcelona, donde tenía su sede la Dirección de Expropiaciones.

También fue muy importante el papel de las empresas adjudicatarias de los contratos de asistencia técnica que licitaba el GIF para apoyar las expropiaciones de los diferentes tramos del proyecto. Dado el enorme volumen de trabajo en

ciernes, su apoyo en labores técnicas, periciales y administrativas era imprescindible.

Fueron semanas de intensas reuniones para preparar los equipos y distribuir los viajes y los cometidos.

—Ana, ¿puedes venir a mi despacho, por favor? —me dijo mi jefe, de pie frente a mi mesa.

—Por supuesto —respondí, intuyendo un anuncio importante.

— Aunque tus hijos son pequeños y sé el esfuerzo extra que te supondrá, necesito contar contigo para que vayas a levantar actas en Guadalajara. No es muy lejos, son las primeras que se van a hacer y quiero que todo funcione bien bajo tu supervisión. Hay que causar buena impresión al GIF, pues nos jugamos el éxito de nuestra gestión.

—Llegó la hora entonces —contesté—. Mis hijos estarán bien atendidos y en algún momento había que saltar a la arena.

—Te lo agradezco mucho, Ana. Espero que estas primeras salidas sean el ensayo general de un trabajo que nos llevará años. El AVE ha llegado para quedarse —vaticinó.

El despegue

Llegó mi primer viaje y, con él, mi primer coche de alquiler, mi primer teléfono móvil y mi primera pernocta fuera de casa. Me alojé en un hotel, en la misma vía de servicio de la autovía A1, con el resto del equipo. Lo formábamos el representante del GIF, el perito, varios administrativos y yo. Era nuestra base de operaciones, desde la que nos desplazábamos a los distintos pueblos en los muchos días que teníamos por delante. Todos estábamos lejos de nuestras casas, separados de nuestras familias. Éramos como una compañía de cómicos ambulantes que se reunieran desde distintas procedencias: la empresa que nos prestaba asistencia técnica venía de Burgos, donde estaban sus oficinas; el representante del GIF, de Barcelona; y yo, de la capital. Nos acabábamos de conocer, pero nos tratamos enseguida como compañeros. Ese sentimiento de camaradería perduró durante los varios meses que llevó hacer nuestro trabajo por esas tierras de la Alcarria y se prolongó durante los innumerables viajes a infinidad de lugares que vinieron después, compartiendo toda clase de experiencias.

El primer pueblo convocado a las actas fue Algora. Hasta allí nos desplazamos el día anterior a las actas, pertrechados con los medios necesarios. El pequeño pueblo nos recibió en una tarde oscura y fría del mes de noviembre de 1998, con sus chimeneas humeantes y algunas luces tenues en las ventanas de las escasas viviendas habitadas.

Teníamos que levantar actas en 656 fincas pertenecientes a cinco municipios de la provincia de Guadalajara, todos gobernados en aquel entonces por alcaldes contrarios a la llegada de la alta velocidad; un asunto muy recurrente, pues el AVE ha sido siempre protagonista de la contienda política.

Habían constituido lo que denominaban una «plataforma política» con la consigna común de impedir o, al menos, dificultar las expropiaciones. La prensa local se hacía eco de sus reuniones y los del AVE éramos considerados personas no gratas en esas tierras.

La tarde anterior al levantamiento de las actas instalamos los equipos (los ordenadores, la fotocopidora, los folios empaquetados y demás utensilios) en el local que nos facilitó el Ayuntamiento de Algora. Los cables venían guardados en un amasijo enmarañado que poco a poco fueron encontrando su destino, cada uno en su enchufe correspondiente. Había que probar las conexiones para que estuvieran bien y poder empezar al día siguiente por la mañana sin problemas.

El piso era el sobrado de un edificio viejo, bastante ruinoso. Tendríamos que trabajar sin calefacción ni baño y, muy posiblemente, con los abrigo puestos. A este triste escenario había que añadir los malos presagios en cuanto la previsible dificultad que tendríamos para levantar las actas, dada la campaña «No al AVE»,

de la que incluso se hacía eco la prensa local. Eran unos comienzos bastante descorazonadores.

Cuando terminamos de preparar el local, ya de vuelta al hotel, unos vinos y unas patatas bravas en el bar ayudaron a reponer fuerzas y a recuperar los ánimos. Después vino una cena tranquila y, ya en la sobremesa, compartimos la expectación que nos generaba nuestro debut, al día siguiente, en el local facilitado por el ayuntamiento. Estaba todo preparado y nosotros, dispuestos.

El día había finalizado y, cansada, me retiré a mi habitación.

—¡Buenas noches y que descanséis! ¿Habéis llamado ya a vuestras casas? Yo lo haré ahora. Quiero saber cómo le ha salido el examen a mi hijo.

— Sí, yo ya he «fichado». Maite me tranquiliza siempre diciéndome que están todos bien —me contestó Joan—. *Bona nit!*

A la mañana siguiente, instalados y entregados a la tarea de recibir a todos los convocados, el tiempo transcurría lentamente sin que nadie compareciera.

Ante la frustración y la extrañeza que esto provocaba, opté por bajar los tres pisos que nos separaban de la puerta de la calle para averiguar qué ocurría. Pude comprobar que una persona abordaba a todo el que acudía a nuestra

convocatoria con la intención de que desistieran de ello. Ante esta situación insólita, me dirigí a cuantos iban llegando para informarles del motivo de la convocatoria, aclarando sus dudas iniciales. Con mis explicaciones debí transmitirles la tranquilidad y seguridad que necesitaban y muchos, por fin, subieron a nuestra oficina, pudiendo así levantar las actas.

Ya por la tarde, ante mi sorpresa, se presentó en la sala una pareja de la Guardia Civil.

—¡Buenas tardes! —saludó uno de ellos.

—¡Buenas tardes! —respondí—. ¿Qué desean ustedes?

—Queremos hablar con la representante de la Administración.

Me puse en pie para identificarme, retirándome de las mesas donde se estaba atendiendo a los comparecientes. No quería crear ninguna alarma. Les hice señas a los agentes y entendieron enseguida que debíamos mantener cierta discreción.

— Se ha interpuesto esta mañana una denuncia contra usted —me indicaron.

Al oír tal afirmación sentí un escalofrío que me recorrió todo el cuerpo. Eran mis primeras actas para el AVE y el nivel de responsabilidad que asumía era muy alto.

—¡No puedo creer lo que estoy escuchando! ¿Y cuál el motivo de esa denuncia?

—Por alteración del orden público, intimidación y coacciones —dijeron—. Venimos solo a realizar unas diligencias previas.

Me quedé aún más impresionada por lo que acababa de oír.

En un gesto de cierta empatía conmigo, ante mi estupefacción, los guardias, ajenos a la realidad de lo que había sucedido por la mañana, me dijeron en un tono amable:

— Usted tendrá familia ¿no? Tenga en cuenta que puede ser sancionada con suspensión de empleo y sueldo. ¿Cómo ha podido pasar?

En ese momento tuve que darles mi versión:

—Verán ustedes, todos los aquí reunidos actuamos en nombre del Estado, trabajamos para la Administración, y el acto que hemos venido a celebrar está amparado por la ley y estamos obligados a facilitar la información que precise el ciudadano. Es nuestro trabajo de servicio público.

El equipo, que seguía con su labor, nos miraba de reojo con expectación y, con los oídos atentos, no perdía detalle de nuestra conversación.

Seguí con mis explicaciones:

—Los emplazados a las actas vienen libremente a un acto al que han sido convocados de manera oficial y que en muchas ocasiones supone para ellos un trance difícil de afrontar, por lo que siempre debemos facilitarles la información que les genere la confianza que necesitan. Se van a ver privados de sus bienes, de sus tierras, a las que tanto apego tienen. Es parte del trabajo de todos los que aquí estamos —insistí—.

Los agentes seguían atentos y presenciaban el clima de normalidad que imperaba en la sala.

—Pueden comprobar por ustedes mismos el tono y el modo tan pacífico en que estamos trabajando —dije, y me giré hacia los demás—. Así ha sido durante toda la jornada y así va a ser en las próximas semanas. Ya ven que no se está coaccionando a nadie.

—Bien, señora —concluyó el cabo—, como se trataba de meras diligencias, extenderemos el atestado con estos detalles que nos ha expuesto ¡Buenas tardes a todos!

—Esta vez dirigieron el saludo a todo el equipo para despedirse y abandonar el local.

— Muchas gracias, agentes. Les acompaño a la puerta.

Bajamos con ellos Agustín, el responsable de la empresa que nos prestaba la asistencia técnica; Joan, el representante del GIF; y yo, y tras un apretón de manos la pareja de la Guardia Civil subió al coche y se marchó de vuelta al cuartel.

La explicación debió de resultar determinante y esclarecedora, pues la denuncia no prosperó. Nunca volví a ser interrogada por este asunto en ninguna sede judicial ni de otro tipo. Ya de vuelta en la oficina, solo tuve que preparar el informe correspondiente para relatar tan inaudita circunstancia.

En los siguientes días continuamos recibiendo con normalidad a las personas convocadas. Examinábamos los documentos que aportaban para demostrar ser los auténticos propietarios de las tierras que íbamos a expropiar en nombre del Estado para construir un tren de alta velocidad que ellos verían pasar por su pueblo, pero solo de lejos. Traían sus ajadas escrituras de propiedad de las tierras o sus contratos de arrendamiento, papeles amarilleados por el paso del tiempo, con bordes doblados, a veces rotos, pero guardados cuidadosamente en una simple carpeta, de esas que dan en el supermercado, que traían metida en una bolsa de plástico. Eran el testimonio escrito de lo que les dejaron sus antepasados, las tierras de labor trabajadas con tantos sacrificios de las que obtenían el rendimiento necesario para vivir.

Aunque no siempre la condición de las personas que acudían era la misma. Afectamos por esa zona fincas pertenecientes a familias de ilustres apellidos cuyos dueños acudían a las actas acompañados de asesores, de los administradores de sus propiedades. Los documentos se presentaban encuadernados en tomos que recogían un ingente patrimonio. La comparecencia en estos casos resultaba muy distinta. Al otro lado de la mesa teníamos a personas con conocimiento del acto que se estaba celebrando, al haber conocido otras expropiaciones en sus tierras, fincas que generalmente estaban arrendadas a los vecinos del pueblo, quienes las cultivaban y mantenían.

En cuanto a la situación creada ante la oposición de los alcaldes contrarios al AVE, quedaba todavía limar asperezas con «la plataforma» que los agrupaba. Para ello tuvimos que mantener varios encuentros y reuniones en los diferentes ayuntamientos. De nuevo era preciso dar la información —esta vez con un tono más institucional— que propiciara un mayor acercamiento, explicar con más detalle cómo sería la ejecución del proyecto, cómo se garantizaba la reposición de los servicios afectados (cortes de riego de los cultivos, saneamientos, mejoras de los accesos rodados a las fincas, etc.) y cómo, por ley, se compensaba a los ayuntamientos con un 1 % del coste de la obra para trabajos de conservación de su patrimonio histórico.

A pesar de la tensión inicial y de lo novedosa y difícil que resultaba para mí esta experiencia, las conversaciones mantenidas en los despachos de los alcaldes de

la zona sirvieron para mitigar el rechazo inicial, pudiendo en lo sucesivo avanzar sin dificultad con nuestra tarea. El AVE comenzada su singladura en lo concerniente a disponer de los terrenos a su paso por Guadalajara.

Después continuaría con viajes al resto de las provincias que atravesaría el AVE hasta llegar a la frontera francesa: Soria, Zaragoza, Lleida, Tarragona, Barcelona y Girona. Muchos kilómetros recorridos, muchos lugares visitados y muchas enseñanzas recibidas de gente sencilla pero sabia a la que tuve oportunidad de conocer en un medio muchas veces tan ajeno al mío.

El timo de la estampita

En esta actividad de las expropiaciones son muchas las circunstancias que la han rodeado y algunas bastantes peculiares.

Quizá una de las más pintorescas haya sido la de haberme visto implicada en un timo a varias personas en diversos pueblos de Lleida con la utilización fraudulenta de mi nombre y mi cargo.

El timador urdió una trama bien calculada. Primero adoptó un falso papel ante sus víctimas escogidas, haciéndose pasar por representante del Ministerio de

Fomento en Lleida para «cuestiones de expropiaciones» y presentándose como mediador en la venta de varias fincas ubicadas en los municipios de Albi, Vinaixa y Tarrés. Como gancho, solía decir que, debido a su cargo, disponía de «información privilegiada» sobre las tierras que el Ministerio estaba interesado en expropiar para el AVE, por lo que quienes las compraran ahora recibirían una importante plusvalía de la Administración expropiadora. La codicia de los estafados hizo el resto.

Le resultó fácil ganarse la confianza de las víctimas, que realizaron los desembolsos por la compra de las fincas. A cambio les entregó unas actas de expropiación con apariencia legal y total fiabilidad, pero que ocultaban el engaño.

Cuando se recibieron en el GIF las actas y las solicitudes para pretender cobrar las expropiaciones, se descubrió la maniobra urdida y se puso en conocimiento de los servicios jurídicos del Ministerio.

Se trataba de una burda falsificación: en el acta se indicaba el nombre de un proyecto distinto al del AVE en el que figurábamos como firmantes el perito de la Administración y yo, con nuestras firmas falsificadas, y aparecía el nombre de otro supuesto representante oficial, inexistente. Había que esclarecer lo sucedido.

El timador, con cientos de miles de euros en su poder, huyó a Brasil, según pudimos saber, dilapidando su botín en poco tiempo en actividades un tanto

licenciosas. Tras la correspondiente orden de búsqueda y captura, al volver a España a visitar a su madre enferma fue detenido en el aeropuerto de Barcelona y puesto a disposición de la Justicia.

Recibí una comunicación para someterme a una prueba pericial caligráfica en los juzgados de Madrid. Y unos meses más tarde fui convocada como testigo en el juicio que se celebraría en la Audiencia Provincial de Lleida.

Llegué acompañada por el director de Expropiaciones y por un abogado del GIF que participaba además como acusación en el juicio. Después se unió a nosotros el perito, Josep María, que llegaba de Manresa.

La vista comenzó. Nosotros, como testigos, para no oír los testimonios de otras personas que declaraban, permanecemos en el pasillo hasta ser llamados, una escena que solo había conocido en las películas. Al fin me llamaron de viva voz y pasé al interior de la sala. Un ujier me indicó la mesa que yo debía ocupar, desde la que pude ver las caras del timador y de sus víctimas. Frente el estrado, con la solemnidad del momento, el escenario impresionaba. Permanecí serena al dar mis respuestas al juez, al fiscal y a los abogados. Llegué a tomar en esos momentos conciencia de la importancia que tendría mi testimonio para desvelar el engaño y el delito cometidos.

Acabada mi intervención, permanecí en la sala para seguir el desarrollo del juicio. No salía de mi asombro oyendo las declaraciones que siguieron a la mía, presenciando el desfile de otros testigos, entre ellos, los propios perjudicados.

La sentencia finalmente condenó al timador a varios años de prisión. En cuanto a las víctimas, lo más probable era que nunca recuperaran su dinero.

Aquella situación vivida me sirvió para caer aún más en la cuenta de la trascendencia que tenía mi trabajo cotidiano y de lo expuesta que había estado ante un hecho delictivo tan grave que afortunadamente se resolvió sin lamentables consecuencias para mí.

El salto

Llegó el año 2000. Con la llegada de un nuevo Gobierno se reestructuró el Ministerio y se dictó una orden que dividía en dos las competencias que hasta ese momento eran del Servicio de Expropiaciones, de modo que se segregaban las que tenían por objeto las obras del AVE, que pasaron a ser asumidas por la Dirección General de Ferrocarriles. En ella se creó una nueva unidad de expropiaciones para acometer los proyectos del AVE que serían imparables.

Este hecho causó cierto malestar en mi jefe, ya que suponía para el Servicio ceder parte de sus competencias. Mi papel y mi grado de responsabilidad dentro del Servicio habían ido creciendo paulatinamente. Me dieron la oportunidad de dirigir la nueva unidad y acepté el reto.

Fueron llegando los nuevos proyectos: Madrid-Segovia-Valladolid, que sería el comienzo del eje hacia el Nordeste; luego, el que uniría Córdoba con Málaga; el de la conexión Madrid-Toledo; el de Levante hasta Valencia, Alicante y Murcia, atravesando La Mancha; el proyecto para el acceso a Asturias a través de los túneles de Pajares; el primer tramo en tierras gallegas, el eje Ourense-Santiago... Y se anunciaban otros más.

Los recursos de que disponía la Dirección General de Ferrocarriles para apoyar tan ardua tarea (las expropiaciones que ya estaban en marcha y las que restaban por llegar) eran insuficientes. Se solicitó entonces el apoyo logístico del GIF, que en su afán por conseguir la máxima eficiencia montó una oficina cercana al Ministerio dotada de los medios adecuados, tanto materiales como personales, y preparada para recibir el gran volumen de documentos. Una nueva etapa ilusionante comenzaba para mí.

El GIF me proporcionó el apoyo en la oficina de personal externo para ponerlo a mis órdenes. En cuanto a la organización del trabajo, diseñé nuevos métodos

para facilitar la coordinación entre el Ministerio, el GIF y el gran número de empresas contratadas para la asistencia técnica en las expropiaciones.

Todo tenía que salir bien. Una nueva andadura comenzaba para mí, con autonomía y con el respaldo de mis superiores en el Ministerio y del GIF, que depositó toda su confianza en mí.

Todo dispuesto..., hasta que recibí un terrible mazazo. Fue en la consulta de mi ginecólogo, en una revisión de rutina, donde recibí una fatal noticia: me habían detectado un tumor maligno en el pecho que requería de operación y posterior tratamiento durante algunos meses, con quimioterapia y radioterapia.

—Mira, Ana —me dijo el médico—, se trata de un tumor que tiene buen diagnóstico, pero hay que ir a por él. Ten confianza. Primero te lo extirpamos y después vendrán seis sesiones de quimioterapia que iremos controlando. Sé fuerte.

Al oír las palabras del médico sentí que la tierra se abría bajo mis pies, la vista se me nublaba, las voces a mi alrededor retumbaban en mi cabeza. No podía aceptar la noticia. Pensaba en mi familia, en el disgusto tan grande que les iba a dar. No lo merecían, y yo tampoco.

Me puse en sus manos. Primero fue el quirófano, al que entré con el deseo de que todo pasara pronto. Confiaba en las palabras de mi cirujano, el Dr. Román. Su mirada clavada en la mía me daba la fuerza que necesitaba para remontar. Cogida de su mano, cerré los ojos y soñé que todo pasaría.

Luego tenía que acudir periódicamente, cada tres semanas, a la sala donde recibía el suero con el cóctel de medicamentos, la munición para el combate que estaba entablando con todas mis ganas. La consigna que adopté fue esta: «solo hay que ir arrancando las hojas del calendario». Y así lo hice, quitando una a una hasta llegar al final de aquel terrible proceso.

Un buen día, en pleno tratamiento, viví un momento muy emotivo. Me presenté ante mis compañeros:

—¡Mirad qué nuevo peinado me han hecho! —Y con mi mejor sonrisa les enseñé mi peluca recién estrenada—. Ya sabéis que me esperan unos meses un tanto chungos, pero pienso dar la batalla. ¡Me voy a curar y cuento con vosotros!

Todos vinieron a darme un abrazo, conteniendo la emoción.

Por lo general, siempre mantuve buen ánimo. Lo hacía también porque necesitaba transmitírselo a mi entorno: que se sintieran tan confiados como yo, que no hubiera fisuras y que formáramos entre todos un bloque resistente e indestructible. Así me defendería mejor.

El desafío de sacar adelante la nueva oficina recién estrenada me ayudó mucho. No obstante, hice una consulta a mi médico:

— Doctor Larriba, yo quisiera seguir trabajando. Me ayudaría a pasar los días sin el estrés que supone estar esperando a la siguiente sesión de quimioterapia.

—Por mí no hay problema. No hay motivos médicos que lo impidan. Siempre que te encuentres con fuerzas, haz lo que tú consideres que te viene mejor. —Y añadió—: ¿En qué trabajas?

—Haciendo el AVE —le contesté—. Bueno, no en las obras, pero en algo contribuyo...

—Pues ya me vas contando, que tengo una casa en Vigo y tardo mucho en llegar. ¡A ver si lo inauguras pronto!

Con esta predisposición, fui a ver a mis superiores para contarles mi deseo de seguir trabajando. No tendría que pedir baja laboral y les pedí que me permitieran hacer un horario algo más relajado los días posteriores a las sesiones. Recibí su apoyo: «Por supuesto, Ana, si es tu deseo, y siempre que te sea favorable, cuenta con nosotros», me contestaron.

De enero a junio del 2003 fueron los meses de tratamiento. Entre sesión y sesión acudía dispuesta a la oficina. Fue una buena decisión, pues mantuve activa mi cabeza y las fuerzas físicas apenas estaban algo resentidas. Quería mantener el contacto humano, tan necesario para superar una situación como la que me había tocado, e intentar recuperar una normalidad que me había sido robada.

Una vez acabado el tratamiento, quería recuperar mi ritmo de actividad anterior, el de siempre. Con más energía que nunca, volví a mis viajes, tomando todos los medios de transporte posibles para seguir con «mis expropiaciones».

Me aguardaba la llegada del AVE a Valencia. Y fue el primer destino al que me dirigí para retomar las expropiaciones en Levante que había tenido que delegar temporalmente forzada por mis circunstancias.

¡Cómo olvidar el enorme ramo de flores que me tenían preparado mis compañeros, con los que me reencontraba después de mi difícil travesía! Me dieron el más cariñoso recibimiento en la estación del Norte, en Valencia. ¡Con cuánta emoción lo viví! ¡Y qué abrazos nos dimos, conteniendo las lágrimas!

A continuación, comenzamos con la siguiente prioridad: el eje Ourense-Santiago. Un territorio con unas peculiaridades geográficas muy especiales y un elevado número de fincas a afectar, dada su pequeña extensión.

Este complicado tramo me dio la oportunidad de consolidar mi amistad con Joan Olivé. Fue un lujo para mí tenerlo por compañero. Siempre me ayudó y me apoyó, también en los duros momentos de mi enfermedad. Guardo excelentes recuerdos de tan buenos ratos compartidos. Poseedor del *seny* catalán o lo que es lo mismo la sensatez y el talento, supo transmitirme el amor a su tierra y la avidez por descubrir los encantos de cualquier rincón del mapa, por minúsculo que fuera, y gracias a nuestro trabajo tuvimos ocasión de conocer muchos.

En Galicia elegimos como cuartel general el pazo Almuzara, en el pueblo ourensano de Boborás, un alojamiento que reunía las condiciones para una estancia que se habría de prolongar durante muchas semanas. Buscábamos la mejor opción para tratar de sentirnos como en casa, o con un confort similar.

En mi memoria queda el olor a menta del jardín que rodeaba la casa, que percibía nada más bajar del coche tras cada largo viaje desde Madrid. Al llegar, no podía evitar arrancar unas hojas diminutas que crecían entre el tupido césped para después exprimirlas y sacar ese aroma que para mí ya siempre han sido el que me transporta a Galicia.

Las jornadas eran a menudo de más de diez horas, durante las cuales recibíamos a los afectados, levantábamos actas y resolvíamos todo tipo de problemas. Todo el grupo se entregaba a la faena: los técnicos y administrativos de la empresa que nos prestaba la asistencia técnica, con Agustín Díez al frente (que tristemente nos dejó demasiado pronto y del que guardo fantásticos recuerdos, como el de nuestras charlas de sobremesa, pero también el de los muchos cigarrillos que fumaba); mi amigo Joan, representando al GIF; y yo, en representación del Ministerio.

Siempre que regresábamos al pazo, ya de noche, nos recibía el matrimonio que lo regentaba con un trato familiar de lo más cariñoso.

—*Boas noites!* ¿Cómo ha ido hoy el día?

—¡Buenas! Pues bien, pero estamos agotados —respondía con las pocas fuerzas que me quedaban.

—¡Anda, que ya tenéis lista la cena! Os hicimos empanada de vieiras, como nos pedisteis esta mañana. —Y es que todos los días nos hacían su propuesta de cena, a cuál más sugestiva, y nosotros elegíamos.

Tras una ducha reconfortante, nos sentábamos a la mesa, y no solo para saciar el hambre, sino también para debatir sobre cómo se habían desarrollado las actas y para comentar los chascarrillos y anécdotas vividas con los paisanos ese día. En aquellas jornadas conocimos de cerca la vida en el mundo rural, tan alejado del nuestro, el de la urbe.

Y como colofón de la noche, tras la cena durante la tertulia, nunca faltaba la habitual copita de orujo de hierbas.

Cuando ya me retiraba a mi habitación, solía despedirme del equipo diciendo: «¡Buenas noches, Burgos! ¡*Bona nit*, Barcelona! ¡*Boas noites*! ¡Buenas noches a todos y muchas gracias por vuestro estupendo trabajo!».

Estaba deseando llegar a la habitación para llamar a casa y hablar con Juan y con mis hijos, Jorge y Guille: «Todo está bien —me decían—. No te preocupes y descansa. Mañana hablamos otro poquito». Y así, tranquila, me iba a acostar. Al día siguiente me esperaba otra larga jornada.

Con las actas levantadas, había que regresar a Madrid de nuevo y, ya en la oficina, continuar con la tarea. Eran cientos las fincas que debíamos de gestionar, y del modo más eficaz posible, pues queríamos garantizar el pago a los dueños de los terrenos expropiados cuanto antes. Cada una de las fincas tenía su problemática propia y conllevaba una labor estricta y rigurosa.

En cuanto a mi enfermedad, fui dejando su sombra atrás, que cada día se iba haciendo más pequeña conforme iba recuperando mi vida de nuevo, rodeada del cariño de mi familia, de mis amigos y de mis compañeros, a quienes les estaré eternamente agradecida.

Llegó el año 2005 y, de nuevo, por normativa europea, se creaba el Adif que unía el GIF y Renfe. Esta última se escindió, creando otra entidad, Renfe Operadora, que prestaría los servicios ferroviarios a viajeros y mercancías.

La intensidad del trabajo iba en aumento y se correspondía con la llegada incesante de nuevos proyectos. Las puestas en servicio suponían siempre compromisos políticos que imprimían también una «alta velocidad» a la gestión de las expropiaciones. Así, por ejemplo, en el período 2005-2008 se produjo una escalada de inauguraciones: en 2005, los ramales Madrid-Toledo y Zaragoza-Huesca; en 2006, los tramos Córdoba-Antequera y Lleida-Tarragona; en la Navidad de 2007, la alta velocidad llegó a Valladolid (con la titánica construcción de un túnel pionero en técnica de construcción y medidas de seguridad que permitía salvar 24 kilómetros de la sierra de Guadarrama en unos pocos minutos) y, en el sur, se unió Córdoba con Málaga; y en 2008 se inauguró el tramo Tarragona-Barcelona, (acercándose poco a poco a la frontera noreste de Francia, con cuya red ferroviaria se enlazaría en 2013).

Simultáneamente, se avanzaba en las obras de las líneas de alta velocidad en el corredor noroeste (en 2011 comenzó a funcionar la conexión entre Ourense y Santiago de Compostela) y en la de Levante (cuya llegada a Valencia no fue posible hasta diciembre de 2010).

En todos esos tramos tuve que intervenir y coordinar las expropiaciones. El volumen de trabajo, los desplazamientos incesantes y un creciente grado de responsabilidad eran la constante. Sin embargo, pese a ese aumento de actividad, percibía que no tenía el reconocimiento de mis superiores en el Ministerio y yo, cada vez más, acusaba el desgaste que esto me producía. Por el contrario, el Adif, con el que llevaba más de diez años trabajando estrechamente, me seguía proporcionando los medios y la colaboración que necesitaba.

Un día recibí una llamada del director de Expropiaciones de Adif, José Luis Vacas. Se mostraba bastante preocupado. Había surgido un problema en el municipio gallego de Vedra, en unas fincas cuyos terrenos eran explotados por la mina Serrabal, y quería hablarlo conmigo:

—¿Qué tal, Ana? —me saludó—. Te llamo por el asunto de la mina. Como ya sabes, la empresa propietaria se opone a la expropiación. El tema se presenta conflictivo porque al parecer están dispuestos a movilizar a los trabajadores. Quiero acudir personalmente a las actas, pues se prevén tensiones y he de informar a mis jefes.

—Sí, José Luis, conozco el asunto —le contesté—. Es una importante empresa, de un no menos importante empresario, con influencia en las altas esferas políticas y económicas. En realidad, lo que pretende es obtener un alto precio por esos terrenos y pide cobrar una cifra astronómica. En cambio, según la peritación que ha hecho nuestro experto en minas, la cantidad que se le va a ofrecer está muy alejada de lo que aspira a percibir. Sin duda, cuando en las actas les informemos de esto a sus asesores, se van a llevar una gran decepción.

—Pues quería pedirte que me acompañaras en el viaje. Podemos hacerlo juntos, en tren hasta Santiago, y así durante el trayecto comentamos los detalles. Aunque el perjuicio que se causa a la mina y a los mineros que trabajan en ella es mínimo, parece que efectivamente la empresa quiere presionarnos para conseguir el mejor precio posible.

— Iré encantada, José Luis, —le contesté—. Yo creo también que se pretende utilizar a los trabajadores para ocultar el verdadero fin lucrativo del empresario, pues sus puestos de trabajo no tienen por qué verse afectados.

Efectivamente, nuestro pronóstico era acertado. Fueron días muy convulsos. De nuevo, los anuncios en la prensa crearon un ambiente hostil contra el AVE. Acudimos escoltados por la Guardia Civil desde el hotel donde nos hospedamos hasta el ayuntamiento. En la puerta nos aguardaban, vociferantes, algunos mineros con pancartas y unos gigantescos camiones tipo bañeras que

obstaculizaban el acceso. Acudieron también al acto fallido los representantes de la empresa, asesores de un prestigioso bufete jurídico de Madrid que vestían la cuidada indumentaria propia del despacho al que pertenecían. Ante la situación creada, contábamos con la presencia del notario del pueblo, Nelson, quien presenciaba con asombro la escena mientras tomaba notas en una hoja de papel sobre su portafolios de cuero. Después, fuimos al modesto cuartelillo de la Guardia Civil a interponer la denuncia, de la que se ocupó, con su torpe teclado en una anticuada máquina de escribir, un cabo.

En el transcurso de esos días hubo momentos para cambiar impresiones con José Luis sobre mi situación en el Ministerio. Le comenté lo desmotivada que estaba desde hacía bastante tiempo por las muchas dificultades que debía resolver a diario sin apenas medios. «Me siento sola y sin respaldo», le dije. Él me entendió perfectamente, ya que, al igual que yo, había trabajado allí antes de pertenecer al Adif. Conocía de sobra el tipo de impedimentos a los que me refería.

Algunos meses más tarde me informó de que se iban a convocar plazas de técnico especialista y que una de ellas era para la Dirección de Expropiaciones, pues se iba a producir una vacante por jubilación. Me animó a que me presentara y no lo dudé. Debía intentarlo.

Cuando apareció publicada la convocatoria para cubrir el puesto, éramos varios los aspirantes a la plaza, pero yo tenía mis esperanzas, pues mi perfil se ajustaba bastante bien al demandado en la convocatoria. Confiaba en que mi experiencia, acumulada durante tantos años, fuera mi mejor baza a la hora de realizar las diversas entrevistas. No obstante, tenía muy presente que los otros candidatos también tenían sus opciones.

Concluida la fase de selección, solo me quedaba aguardar el resultado, lo que me produjo cierta ansiedad durante algunas semanas. Hasta que al fin recibí la gran noticia: ¡había superado el proceso de selección! Cuando firmé el contrato fui muy consciente del gran avance profesional que suponía para mí la entrada en Adif.

Mi llegada al Adif

Así fue como el 1 de diciembre de 2009 pasé a formar parte de esta empresa, a la que de algún modo me sentía ligada desde mucho tiempo atrás. Continuaría haciendo lo que sabía hacer, pero ya en Adif.

En cuanto a José Luis Vacas, se convirtió en mi nuevo jefe. Con él siempre mantuve una cordial relación, pues siempre intuí que contaba con su total

confianza, lo cual, además, resultaba muy gratificante. Mi objetivo desde el primer momento fue no defraudarle nunca.

Con los nervios de una debutante, llegué a las oficinas de Adif, en la sexta planta de un edificio moderno de Madrid, en la calle Titán 4-6. Dejaba atrás, no sin cierta añoranza, mis muchos años en el Ministerio, pero me sentía enormemente satisfecha por haber conseguido llegar hasta allí.

Me acerqué hasta el despacho de mi nuevo jefe y, tras tocar en la puerta, que estaba abierta, oí su invitación a entrar:

—¡Pasa, Ana!

Con una expresión sonriente y afable, habitual en él, me recibió y me dio la enhorabuena.

—Me alegro mucho de que desde ahora estés con nosotros, ya en Adif, como era tu deseo. El trabajo lo conoces de sobra, así que no hay que explicarte nada a estas alturas. Ya nos conoces a todos. Tantos viajes que has hecho con nosotros por esos mundos de Dios...

Después de la bienvenida, recibí enseguida un encargo, la zona que me iban a adjudicar para hacer el seguimiento de las expropiaciones: la línea de alta

velocidad de Levante. De nuevo, el destino y sus antojos jugaron su papel: mi compañero y gran amigo Joan Olivé era quien se jubilaba a los pocos meses. De él iba a recibir el testigo, el relevo, para proseguir con el trabajo que él llevaba asumiendo durante años con gran profesionalidad. Me dejaba el listón muy alto.

Al año siguiente finalizaron las obras en los últimos tramos, lo que permitió la ansiada llegada del AVE a Valencia. Era finales de 2010.

El primer viaje, el protocolario, lo realizaron señaladas autoridades: representantes de los más importantes estamentos sociales y políticos del país, los que salen siempre en la prensa, en sus fotos de portada. El segundo viaje, sin embargo, fue aún más importante, al tener un mayor significado. Era el que todos cuantos, de algún modo, habíamos contribuido a posibilitar el AVE a Valencia estábamos esperando. ¡Habíamos sido invitados al gran evento y no podíamos faltar a la cita!

Allí, ocupando los asientos, estábamos los compañeros de fatigas. Nos saludamos satisfechos y no paramos de hacer comentarios entre nosotros a lo largo de todo el viaje: «¡Mirad, vamos a pasar por encima del viaducto de Contreras, con lo que nos ha costado construirlo! ¡Y qué bonito nos ha quedado!». «¡Un puente con el vano en arco de hormigón más largo de España!», se enorgullecían los técnicos. «¡Y anda que no hemos expropiado naranjos y

olivos por esta zonal», reíamos los de Expropiaciones. «Porque hemos sido nosotros los que os hemos dado los terrenos, no lo olvidéis nunca. Ja, ja, ja...».

A la llegada a la estación del AVE de Valencia, hubo también muchas fotos, pero eran las nuestras, que, aunque no salieron en los periódicos, todos las pudimos conservar como un bonito recuerdo de un día muy especial en el que compartimos emocionados la sensación de pertenecer a una gran empresa y a un gran proyecto como la alta velocidad.

Meses después se inauguró la llegada a Alicante, para ir acercándonos más tarde, poco a poco, hasta Murcia y Almería.

Del edificio inteligente de la calle Titán nos trasladamos a Las Caracolas, en Chamartín, unos pabellones prefabricados que seguían en pie desde los años setenta, cuando se levantaron. Están rodeados de unos jardines con espléndidos rosales y árboles de las más exóticas especies, sobre todo en primavera, que nos alegran la vista y nos invitan al paseo a la hora del café en el bar. En este lugar solemos celebrar los cumpleaños de los compañeros entre cañas y risas.

Desafortunadamente, la salud de José Luis empezó a fallarle y, tras meses de convalecencia y de severos tratamientos para luchar contra esa implacable y maldita enfermedad, un día de agosto de 2018 nos dejó.

Su pérdida fue muy sentida por todos cuantos le conocíamos. Para mí era muy difícil pasar por delante de su despacho, situado junto al mío, y contemplar su mesa y su silla vacías ya para siempre. Echaba de menos los momentos en que despachaba con él los asuntos de trabajo, siempre con una palabra amable, mostrando interés también por cuanto ocurriera en mi vida personal, por mi familia y las anécdotas con mis hijos, de edades parecidas a las de los suyos...

Fue un tiempo en el que estuvimos obligados a mantener la actividad supliendo en sus funciones a nuestro director, ausente desde el comienzo del tratamiento y, por desgracia, tras su muerte. Se imponía resolver la situación de interinidad que se nos presentaba. Nuestros jefes superiores mantuvieron con nosotros frecuentes reuniones, en grupo y personales, lo que permitió que conocieran más directamente la gestión que realizábamos cada uno de nosotros en la Dirección.

Hubo que diseñar una nueva estructura de nuestra unidad, que, aunque pasó a ser una gerencia, supuso la promoción profesional de algunos de nosotros. Yo obtuve un ascenso a jefa de Operaciones y mi querida compañera María Pazos pasó a ser gerente. Transcurridos estos dos últimos años, gracias a su gran empeño y su enorme capacidad de trabajo, ha sabido motivarnos a todos los que integramos su equipo y, como resultado, ha conseguido que se reconozca el peso y el mérito de nuestra labor. Ya somos una subdirección, y con ella al frente. ¡Enhorabuena, María!

No quiero finalizar mi relato dejando atrás algo significativo en mi vida personal.

Los que somos de la misma generación hemos vivido tiempos en los que irse al extranjero estaba reservado para los viajes de vacaciones. Nuestra meta en la vida era obtener un trabajo fijo, a poder ser en una empresa en la que, comenzando desde abajo, pudiéramos ir escalando y promocionándonos por méritos propios, sintiendo cierto grado de pertenencia a esa empresa.

Este modelo hoy ya no sirve. Todo se ha hecho más volátil, más inestable, para las nuevas generaciones. Ahora, con fenómenos como la globalización y la deslocalización de las empresas, nuestros hijos, en muchas ocasiones, tienen que marcharse lejos de su país, vivir separados de su gente ante la falta de oportunidades profesionales y tener que echar raíces fuera, en un ejercicio de adaptación para el que, por suerte, están sobradamente preparados.

—¡Mamá! —me dijo un día mi hijo Guillermo—. ¡Me han contratado para ir a trabajar a Birmingham!

El anuncio me sorprendió, aunque sabía que algo así podría ocurrir. Conocía los intentos que estaba realizando para conseguir empleo. Al no poder ser en su país, tuvo que ser fuera. Se me juntaron en ese momento muchas emociones. Por un lado, sentí la alegría de verle tan entusiasmado; por otro, la tristeza de ver cómo la familia se separaba de nuevo, pues mi hijo mayor, Jorge, también había tenido

que marcharse unos años antes. En su caso, a París, donde primero se fue a estudiar, pero luego se quedó allí para desempeñar el trabajo que había conseguido en la Universidad.

—¡No me digas! —le dije a Guillermo emocionada—. ¿Y qué empresa es?

—Una gran empresa americana que va a asumir el proyecto del tren de alta velocidad en el Reino Unido. Allí se llama el HS2 (High Speed 2), pero es el AVE inglés, mamá.

Al menos, esta segunda parte de la noticia me reconfortó. Saber que se dedicaría a hacer el estudio geológico de los terrenos por donde transcurriría la alta velocidad británica era para mí un motivo de orgullo y confiaba en su capacidad para sacar adelante el proyecto. Allí continúa con su trabajo, y en ocasiones intercambiamos información ferroviaria...

Por mi parte, acaricio ya los días próximos a mi retiro, para los que reservo grandes planes y proyectos que me permitan disfrutar de una vida diferente, una vida que quiero exprimir hasta la última gota con todas mis fuerzas, cogiendo aviones con mi marido para estar con mis hijos y con mis cinco nietos, tres nacidos en París y dos en Birmingham.

A ellos dedico este relato, que pretende ser un corto pero sentido resumen de una larga trayectoria profesional. Una trayectoria que, sin duda, ha marcado mi

Ana M.^a Fernández Reymonde

vida personal, pero que no hubiera sido posible sin su presencia y su apoyo en todos los momentos en que les he necesitado.

De Sevilla a Birmingham



RELATOS DESDE EL TREN

Carlos Gutiérrez Perezagua



A modo de preámbulo

Estimado lector:

Cuando, animado por mis compañeras, me apunté a esta edición de Dejando Huella, me dijeron que la idea era transmitir los conocimientos y las experiencias

de los que estamos en las puertas de la jubilación a la generación que nos sustituye, para que no se pierda todo ese capital humano y puedan aprender algo de nosotros.

Con esa idea, que podríamos llamar didáctica, me puse a escribir relatos sueltos, sin más conexión entre ellos que el propio ferrocarril. Algunos estaban tan arrinconados en la memoria que, para desempolvarlos, he tenido que echar una pizca de ficción. Por eso los he titulado con la fecha aproximada en que ocurrieron, y así ha quedado la composición de este tren, si comparamos cada capítulo con un vagón de mercancías.

Puedes leerlos en el orden que quieras, aunque lo cómodo es seguir el que recoge estas páginas.

He querido rendir un homenaje a los compañeros de esta gran familia que es nuestra empresa, haciendo una mención especial a los componentes del equipo de expropiaciones, al cual pertenezco, con todas las vicisitudes del trabajo que desarrollamos. Y también a ese viajero anónimo que, sin pretenderlo, con un simple comentario sobre la comodidad del viaje, reconoce nuestro esfuerzo, lo que nos produce esa satisfacción única de las cosas bien hechas. Tampoco podía dejar en el tintero el papel de la mujer, directa o indirectamente ferroviaria, que, además de trabajadora por cuenta ajena, es esposa, madre, ama de casa y

administradora, y que muchas veces soporta en soledad nuestras ausencias cada vez que salimos de viaje.

Ya no te doy más pistas. Si quieres saber más, sigue leyendo. Que lo disfrutes.

Carlos Gutiérrez Perezagua

EXPROPIACIONES

RELATOS DESDE EL TREN

1. 1992. Primera línea de alta velocidad.
2. 1989. El año de la locura.
3. 2009. El túnel de Sorbas.
4. 2011. Atarfe y Pinos Puente.
5. Hacia 1993. El borde del acantilado.
6. Hacia 2000. Los camelios de la estación de Santiago.
7. 2005-2018. Una gran cortina.
8. Furgón de cola.

1992. Primera línea de alta velocidad

Finalizaba el viaje a Sevilla.

—¿A qué velocidad iremos?!

—A ninguna. Es el paisaje el que se mueve.

Almudena sacó un cigarrillo y lo puso en posición vertical sobre la mesa que compartíamos en nuestro coche del tren.

—A ver cuánto tarda en caerse —dijo.

Cuando llegamos a Santa Justa, recogió el cigarro tal cual lo había dejado.

—Aún será mejor cuando se asiente la vía.

Permanecimos sentados mientras los demás viajeros se disponían a bajar.

—¿Ya hemos llegado? No me he enterado del viaje —comentó una anciana.

Atrás quedaban en un recuerdo cercano años de entrega y esfuerzo en una tarea que aún no había terminado, pero que empezaba a dar sus frutos.

Aquellas emocionantes palabras significaban un reconocimiento anónimo a un trabajo nada agradecido.

«Quiero llegar a Sevilla en tres horas». Con estas palabras del vicepresidente del Gobierno nos lanzamos como locos a la construcción de la primera línea de alta velocidad de España.

Nadie reconoció el esfuerzo. Nadie lo agradeció.

«No me he enterado del viaje». Ese fue el mayor y mejor reconocimiento. Anónimo y silencioso; tan sereno que, en aquel coche de clase turista repleto de viajeros, solo mi compañera y yo supimos oírlo y apreciarlo.

Y recordamos aquellas palabras de Bertolt Brecht: «El joven Alejandro conquistó la India. ¿Él solo?».

Sin embargo, el trabajo no terminó con la inauguración, y aún continuamos varios años después con remates de obra.

1989. El año de la locura

Finalizó el viaje de regreso a Madrid.

—¿Qué tal te ha ido?

—Bien. Estoy cansado. Toda la semana fuera. ¿Y a ti qué tal?

—Imagínate. El otro día se perdió tu hijo en el mercado. Lo que pasé hasta encontrarlo.

Podría haber respondido de muchas formas. Era hora de desconectar, y de olvidar, aunque solo por pocos días, todo el bullicio del trabajo. Preferí hacer una pausa antes de hablar.

Siempre he pensado que los problemas del trabajo no hay que llevarlos a casa. La casa, el hogar, la fortaleza en donde nos refugiamos y protegemos no dejando entrar nada que perturbe su calma y tranquilidad.

—¿Y dónde estaba? —pregunté.

—Escondido entre unas cajas de cartón. Vaya susto. Tú con tus viajes no te enteras de nada.

Después me acerqué a la pequeña y le pregunté:

—¿Qué ha pasado con tu hermano en la compra?

—Nada. Estaba jugando al escondite con unos amigos y mamá se ha enfadado.

La sonrisa de los niños apaga todos los males. Tiempo había de volver a la otra realidad.

Al terminar la cena, con los chavales ya acostados, comencé a hablar:

—No te preocupes. Pronto llegaremos a Sevilla en dos horas y media, aunque para eso aún faltan tres años.

—¡Pues venga, date prisa! —contestó ella.

—En eso estamos. De momento, el lunes vuelvo a Córdoba.

—Me refiero a la cena. Termina ya. —Y se levantó.

—Anda, siéntate un rato —repuse—. Ahora te ayudo a recoger. Cuando todo esto termine, haremos turismo por Córdoba y Sevilla, que tengo ganas de conocerlas a fondo.

—¿Te pasas la vida entre esas ciudades y no las conoces?

—Tú lo has dicho: entre esas ciudades. Conozco la obra, los ayuntamientos, las estaciones, y los campos de cultivo con sus dueños por donde pasará el ferrocarril. —Y continué—: Córdoba, con más de 400.000 habitantes en la época del califato, competía con Constantinopla en esplendor. Era la ciudad más importante de Europa. Y Medina Azahara tengo entendido que es otra joya. Y de Sevilla ni te cuento. Ahora está toda ella patas arriba. Están liados con la SE-

30, la autovía A4, el recinto de la Expo con su estación, Santa Justa; van a cerrar San Bernardo y Plaza de Armas... —Me cortó en seco.

—Bueno, ya vale. No me des tanta charla. Que quien se queda sola con los críos soy yo.

—Pues ya te he dicho que el lunes vuelvo a lo mismo.

Así fue el año de la locura. Intenso y continuo trabajo para poner en servicio la línea del AVE a Sevilla. Paradojas de la vida: me prometí no volver a trabajar en Alta Velocidad y termino habiendo intervenido en la mitad sur de España y ayudando a los compañeros en la mitad norte...

2009. El túnel de Sorbas

Por la mañana temprano, los componentes del equipo de trabajo nos encaminábamos hacia el ayuntamiento para levantar las actas de expropiación correspondientes a ese día. Desde lejos advertimos que había demasiada gente en la puerta. Al llegar, comprobamos que una manifestación nos estaba esperando, con pancartas, altavoces, gritos y una evidente expresión de amenaza. A los compañeros de la asistencia técnica y al representante del Ministerio les

dije que mantuvieran la calma, que no miraran a nadie a la cara y que, si la cosa se ponía fea, se encerraran en la sala que nos habían asignado. En el interior no había ningún representante del ayuntamiento. Los funcionarios tenían miedo de atendernos. Estábamos solos. Me dispuse a hablar con el que parecía el portavoz de esa muchedumbre. Me dijo que no íbamos a levantar las actas de ninguna manera.

—¿Cuál es el problema? —pregunté.

—No estamos en contra de la construcción del AVE. Lo que no queremos es que nos expropien las huertas para hacer el túnel —me respondió.

Eso nos tranquilizó. La directora de las obras y yo nos reunimos con algunos de ellos y, sobre los planos, comprobamos que se referían a las instalaciones provisionales, necesarias para la perforación de la montaña. Al final de la mañana convinimos estudiar su reclamación y ver qué se podía hacer. Sería modificar el proyecto y buscar una solución alternativa.

La jornada fue tan tensa que, cuando por la tarde regresábamos al hotel en dos coches sin prestar atención a la carretera, nos perdimos. Después, ya sentados en una terraza, empezamos a cambiar impresiones.

—¿Esto siempre es así? —me preguntaron.

—No. Afortunadamente, hoy no ha pasado nada. Ya habéis visto que ningún concejal estaba para atendernos. Y el policía municipal estaba dando vueltas por el mercadillo —respondí. Y continué—: Imaginaos lo que están pasando los compañeros en el País Vasco. Allí van con pasamontañas, no pueden ir dos días seguidos al mismo sitio, ni con el mismo coche, ni dormir en el mismo hotel. Entran en los ayuntamientos a través de una calle que les abren los policías autonómicos. Y eso suponiendo que les hayan abierto el ayuntamiento.

Después de intercambiar miradas y sonrisas nerviosas, de tomar unos refrescos y comentar lo sucedido, seguí con el tema:

—Todos los que estamos trabajando en Alta Velocidad estamos amenazados por ETA. Por eso le he dicho al fotógrafo de no sé qué periódico, que estaba en la entrada, que no publicara nuestras caras. El edificio de la calle Titán está rodeado de grandes macetones rellenos de hormigón para impedir el aparcamiento. Y también tiene cámaras que lo vigilan en todo momento.

Continuamos haciendo comentarios durante un buen rato, aunque ya más relajados. Encontramos la carretera del hotel y allí nos dirigimos. Al día siguiente volvimos de nuevo a lo mismo. Los ánimos ya estaban más calmados.

Pasados unos días, se anunció el traslado de las instalaciones a otra ubicación. Los compañeros de construcción hicieron un gran esfuerzo en reconsiderar todo el proyecto, consensuándolo con otras Administraciones. Levantamos nuevas

actas de expropiación, se salvaron las huertas, se perforó el túnel y, finalmente, se cumplió la máxima de que bien está lo que bien acaba. Hoy, el túnel está totalmente terminado y preparado para entrar en servicio.

2011. Atarfe y Pinos Puente

Entrábamos en el restaurante los compañeros y compañeras de equipo sin mediar palabra y con las caras largas.

Fue una mañana de perros. Unos días antes habíamos enviado unas citaciones para levantar unas actas de comparecencia y hacer constar que no íbamos a cumplir con los compromisos adquiridos. Desde otro departamento distinto al nuestro habían desautorizado toda la labor que habíamos realizado meses atrás, negándonos la continuación en el pago de las cantidades acordadas con los afectados por la expropiación.

Hubiera sido fácil quedarnos en casa y transmitir la noticia por teléfono. Sin embargo, consideré que había que dar la cara y aguantar el chaparrón (o mejor el huracán).

Esa mañana, una vez instalados en las mesas que nos había dejado el ayuntamiento, preferí colocarme al lado de los compañeros para observar e intervenir si la situación lo requería. La expresión en las caras de la gente cuando les informábamos era de sorpresa, rabia, odio y no sé cuántos calificativos más. La nuestra, de vergüenza por algo que intentábamos resolver de la mejor forma posible.

Durante la comida, nadie habló. Solo se oía el tintineo de los cubiertos y el murmullo de fondo.

Continuamos por la tarde. Dije a los compañeros que a pesar de todo debíamos mantenernos firmes, como un cirujano al que no le puede temblar el pulso cuando coge un bisturí.

Al final de la jornada nos juntamos para hacer balance. Nuestras miradas hablaban por sí solas.

—¡Y pensar que hay compañeros que están peor! —les dije—. La compañera que lleva Castilla-La Mancha tiene bastantes más expedientes como estos, y también el compañero de Cataluña.

—Se acabó por hoy. Mañana será otro día. —Me despedí y me marché.

Hacia 1993. El borde del acantilado

Nada más subirme al tren, dejé el equipaje en mi cabina del coche cama de la Wagons-Lits y me dirigí al coche-restaurante. Ya estaban todas las mesas ocupadas; sin embargo, un viajero me permitió compartir mesa con él.

—Buenas noches. Siéntese, por favor. Hay espacio suficiente para dos personas.

—Muchas gracias. El restaurante está muy concurrido. Espero no molestarle.

—En absoluto. Ni me acordaba de lo que era un viaje en tren. ¿Usted viaja mucho?

—Bastante. Unas dos o tres veces al mes, más o menos.

—Yo me paso la vida viajando. Siempre conduciendo. Ahora no voy bien del corazón y los médicos me han prohibido tocar el coche.

Sacó del bolsillo una bolsa de medicinas y me indicó para qué servía cada una. Al llegar a la última dijo:

—Esta es para proteger el estómago de todas las demás.

—Disfrute del viaje. Aquí no hay donde ir. Y hasta que llegemos mañana a Barcelona tiene tiempo para relajarse. ¿Cuándo fue la última vez que cogió un tren? —le pregunté.

—¡Puf! Debió de ser con las excursiones del colegio.

—Pues es el momento adecuado para darle un descanso a su corazón y retomar este maravilloso medio de transporte. Si quiere, puedo hacerle algunas sugerencias.

—¿Usted trabaja en una empresa de marketing?

—No, trabajo en Renfe. Junto con otros compañeros, hago obras de infraestructura. Concretamente, me dedico a las expropiaciones y eso me hace viajar por la geografía ferroviaria.

—Le preguntaba lo del marketing porque hace usted una buena publicidad de su empresa.

—El tren es un concepto distinto de viajar. No se aprecia en un solo viaje. Ya lo verá a medida que vaya acostumbrándose. Este tren, por ejemplo: el expreso Madrid-Barcelona. En él puede charlar con algún compañero de viaje mientras cena, en el billete está incluido el hotel y cuando llegue a destino comienza descansado su jornada de trabajo.

—No me he fijado en ese detalle. Solo he pensado en el viaje, la cena y el descanso, como usted dice.

—Ya que va usted a dejar el estrés del coche y lo va a cambiar por el tren, conviene que vea los viajes de otra forma. Si hace el trayecto Madrid-Soria, intercambie la vista del paisaje con la lectura de las poesías de Antonio Machado. Si viaja en talgo a Bilbao, tardará una hora más que por la autovía, pero el puerto de Orduña le ofrecerá un magnífico paisaje. Y no olvide visitar las estaciones y lo que pueden ofrecerle. La estación de Toledo es toda ella de estilo neomudéjar. La única con capilla. Y si quiere gastar una broma a los amigos, diga que la construyeron los árabes. ¿Dónde se baja usted? —le pregunté.

—En la estación de Barcelona-Término —me respondió.

—Cuando llegue, puede desayunar en la cantina de la estación. Sus cruasanes son los mejores de Barcelona. Las cantinas de las estaciones tienen cosas exquisitas. Bilbao-Abando tiene las mejores tartaletas de manzana. Sevilla-Plaza de Armas, los mejores churros de Sevilla. En Logroño, no deje de probar el bocadillo de chorizo. En Vilafranca del Penedés, la butifarra acompañada con cava servido en jarra de barro. —Hice una pausa para no aburrirle. Era de noche y no había paisaje para ver. Después continué—: Este tren, sin ir más lejos, tiene parada en muchos pueblos, y si viaja en segunda clase, además de compartir la cabina con otros siete viajeros más, cada vez que se suba alguien, le ofrecerá, para que lo

pruebe, tortilla española, pimientos fritos, pan y buen vino. El vasco Gabriel Celaya decía que en la casa de un español no pueden faltar el jamón, el queso y el vino. A eso yo añadiría que, si se viaja en segunda y en expreso, no puede faltar en el equipaje la tortilla, los pimientos, el pan de hogaza y la bota de vino.

El hombre sonrió. Tuve la sensación de que le estaba cansando. Era tarde, pero antes de despedirme le hice una recomendación:

—Si me lo permite, levántese cuando paremos en Tarragona. Antes de llegar a San Vicente de Calders, venga a desayunar y elija una mesa de la derecha del tren. Le mostraré algo que recordará para siempre.

Mientras me dirigía a mi cabina pensé: «No he hecho más que hablar. Parecía un monólogo. Seguro que sigue pensando que trabajo en marketing».

A la mañana siguiente, el coche restaurante estaba tan completo como esperaba, pero mi compañero de viaje me estaba esperando tal y como le había indicado, con su bolsa de pastillas al lado.

—¿Qué tal? —le pregunté.

—Muy bien, aunque me tiene usted en ascuas. Todavía es de noche.

—Tenga paciencia y mire por la ventanilla.

Me prometí no hablar. No era necesario. Despuntaba el alba mientras el tren continuaba con su marcha y su traqueteo, cada vez más cerca de la orilla del mar. Al cruzar las costas de Garraf, mi compañero de viaje no despegaba la vista del horizonte. El sol asomaba por el Mediterráneo frente a nosotros, separando el azul celeste del azul marino, al compás de la marcha del tren, señalando el ligero movimiento del mar.

—Mire hacia abajo —le indiqué. Íbamos sobre el borde del acantilado y podía distinguirse cómo las olas rompían debajo de nosotros.

A medida que el sol se elevaba y ya no se le podía mirar de cara, mi compañero miraba el café frío sin darle importancia.

—Increíble. Impresionante. Nunca he visto nada igual —fueron sus palabras.

—La próxima vez, venga con su señora. Ver salir el sol sobre el mar y desde el tren es un espectáculo para disfrutarlo con buena compañía —añadí.

Poco más hablé de los viajes en tren. Llegábamos a Sans, donde yo me bajaba. Mientras nos dábamos un apretón de manos, le dije:

—Me alegraré mucho de que los trenes arreglen su corazón. Y si regresa a Madrid en este tren, cuando llegue a Chamartín por la mañana temprano, recuerde que el café de la cantina, en el andén número uno, hace maravillas.

—Agradezco todo lo que usted me ha enseñado —dijo. Y añadió—: ¿Seguro que usted no trabaja en marketing?

Le respondí con una sonrisa y ya no le dije más. Nunca volví a coincidir con él en ningún viaje.

Hacia 2000. Los camelios de la estación de Santiago

Bajamos del tren los directores y yo en Santiago de Compostela, desayunamos en la estación y nos dispusimos a andar por la vía para ver unas obras de renovación que se estaban realizando.

Eran los directores de Patrimonio, Infraestructura, Pasos a Nivel, Gestión Patrimonial y alguno más que no recuerdo. Sí recuerdo que el mío me señaló que no llevaba corbata.

—Para pisar balasto no la necesito. Me dijiste que estaríamos todo el día en el campo —respondí.

Con tanto director, y siendo yo el último en el escalafón, me prometí ver, oír y callar, y si tenía que hablar, que fuera lo mínimo imprescindible.

Sin embargo, tuve que llamarles la atención:

—No debierais andar por la vía. En Seguridad dicen que es peligroso. Andad por fuera de los carriles —les dije. Pero después de recordárselo un par de veces opté por no insistir.

Cuando terminamos, hicieron algunas llamadas y, camino del restaurante, se nos unieron el delegado del Gobierno, el consejero de Transportes, alguien del Ministerio y ya no sé si alguno más.

Seguí en mi línea de no abrir la boca. Ya bastante llamaba la atención al no llevar corbata. Algún filósofo dijo que todos los hombres son sabios hasta que hablan (creo que fue Aristóteles).

Sentados a la mesa, hablaban de las excelencias de sus trabajos. Arreglaban el país, la comunidad autónoma, los transportes. Iban a cambiar infinidad de cosas. Gracias a ellos, todo iría mejor.

Y pensé: «Si se trata de presumir y tengo que decir algo, no pienso quedarme atrás».

En un momento determinado, alguien preguntó:

—¿Qué tal llevas las obras?

—Mal —alguien respondió—. Llevan retraso por las expropiaciones.

Me mordí la lengua. Seguí pensando: «Ya empezamos. Siempre somos los expropiadores los causantes de todos los males». Y aún más: «Salgamos a la calle a vernos las caras».

Sin embargo, no tuve más remedio que responder:

—Dotadme de medios, informad al ministerio y, dentro de los plazos legales, os expropio España entera, incluyendo islas y ciudades africanas.

A mi director no le gustó la respuesta y cambió de tema radicalmente.

—¿Por qué insistías con lo de no andar entre los carriles?

A lo que contesté:

—En Seguridad dicen que es peligroso porque, aunque la vía esté cerrada al tráfico, puede circular un tren de reconocimiento o de trabajo. Es mejor andar por fuera. Recuerdo una inspección a la línea Lérida-Pobla de Segur con el gobernador civil de Lérida (cuando había gobernadores civiles y Lleida era Lérida) en la que pasó lo mismo. Fácilmente se veía que la línea estaba cerrada porque los carriles estaban oxidados. En aquella ocasión solo entrábamos en la vía para ver alguna cosa singular.

Alguien dijo:

—Sí. En la película El Bola, Renfe protestó por las repetidas escenas de unos críos que jugaban a quitar una botella colocada en medio de la vía justo en el momento de pasar un tren. Al final decidieron no decir nada para no dar publicidad, pero es verdad que hubo problemas.

Después, insistí un poco más:

—No hace mucho, estuve visitando el paso a nivel de El Prat de Llobregat. Como todos bien sabéis, la línea Tarragona-Barcelona-Francia es de doble vía y soporta un intenso tráfico de viajeros y mercancías en ambos sentidos. Dejé que pasara un tren para colocarme en medio del paso a nivel y así tener una visión más

general de los terrenos afectados por las expropiaciones. Entonces, oí un pitido. Miré, vi tan solo un punto de luz en la lejanía, a pleno día, en una recta perfecta y con una visibilidad también perfecta, y me aparté de un salto. El tren ya estaba allí. No me había fijado en que había una tercera vía: la de la línea del aeropuerto de El Prat.

—Vaya vista que tuvo el maquinista —comentó alguien. Todos me escuchaban con una atención que yo no esperaba.

—Los de Seguridad dicen que lo instintivo es mirar hacia donde viene el sonido y después apartarse, y ese es el error. Esos segundos pueden ser decisivos. Lo correcto es apartarse inmediatamente al oír el tren y sin mirar. Y os aseguro que aprendí la lección.

Cuando me callé, el director de Pasos a Nivel dijo:

—Los pasos a nivel son muy peligrosos. Hay que quitarlos todos.

—Pues envíame todos los proyectos y empiezo cuando quieras —respondí.

Luego nos despedimos. Sonrisas forzadas. «Te deseo lo mejor. Que todo vaya bien. Llámame para lo que necesites», etc.

No cogí el tren de regreso sin antes dar una vuelta por la estación de Santiago y observar los dos magníficos camelios que hay en el jardín.

Pasó el tiempo y los proyectos llegaban como siempre, al ritmo de siempre y con las urgencias de siempre.

2005-2018. Una gran cortina

Aquel día me dirigí en coche a un pueblecito de Ávila para explicar a los convocados en qué iban a consistir las expropiaciones para una renovación de vía.

Si consultáis en los mapas la línea Ávila-Salamanca, veréis que serpea por multitud de municipios, algunos sin estación. En este caso, el tren pasa lejos del pueblo.

Recorrí la calle principal, buscando el ayuntamiento y sin ver a nadie, en poco más de un minuto. A la tercera vez de hacer el mismo recorrido de ida y vuelta, paré y pregunté a una señora asomada a un balconcillo.

—Señora, ¿dónde está el ayuntamiento?

—Ha pasado usted tres veces por delante. Está ahí. Le están esperando.

Alguien que no recuerdo me abrió la puerta de una casa normal y corriente, sin apariencia de ayuntamiento. Nos saludamos y me invitó a entrar.

—¿No tienen banderas? —pregunté.

—No las necesitamos. Todo el mundo sabe dónde estamos.

La sala no era grande, pero sí espaciosa. Una gran cortina de pared a pared, adornos colgados y también unas mesitas juntas formaban una mesa lo suficientemente amplia para desplegar los planos y demás documentación.

Al rato llegaron todos los citados, incluso me pareció que alguno más de los esperados. Les indiqué cómo eran las obras y cómo iban a quedar sus fincas después: accesos, cerramientos, cunetas, cosechas, etc. Cuando terminamos y recogí los bártulos, entraron más personas, deshicieron la mesa, convirtiéndola en otras más pequeñas repartidas por la sala, recogieron el cortinaje y detrás apareció una gran barra de bar. Viendo la expresión de mi cara, el alcalde me dijo:

—No tenga usted tanta prisa por irse. Hay que tomar algo. ¿Qué le parece esto?

—Un local muy versátil y espacioso. Sirve para todo. —Y después de estar un buen rato conversando, añadí—: El jamón y el queso son excelentes.

—Son de la tierra. No encontrará nada mejor.

—Aquí viven ustedes muy bien. Vida sana y tranquila.

—Sí. No nos podemos quejar. Lo peor es que si alguien se pone malo, tiene que aguantar lo suficiente para llegar a un centro médico. Por lo demás, ya puede ver lo tranquilos que estamos.

Cuando me marché, me agolpaban los recuerdos inmediatos de ese día. Gente sencilla en un pueblo sencillo de la España sencilla. Tan diferente al bullicio loco de la gran ciudad.

Esta historia les contaba a mis contertulios, compañeros y compañeras del equipo, cuando terminamos la jornada tomando unas cervezas en una terraza de Almendralejo, después de haber hecho balance del día. Era como si estuviéramos jugando a contar anécdotas y experiencias del trabajo.

—¿Os acordáis de aquel señor, en Montilla, que nos regaló una poesía que había escrito mientras estaba esperando a que le atendiéramos?

—O aquellas actas que levantamos en el tanatorio de Carballiño. En el ayuntamiento nos dijeron que en aquel momento era el mejor local disponible.

—O aquella señora que volvió a medio día, en Santiponce, diciéndonos que en el estanco no sabían qué impreso era ese de la hoja de aprecio. Tuvimos que explicarle con más detalle que se trataba de enviar al ministerio una carta en la que ella pusiera el valor que estimara de su finca.

—O aquella tarde en la plaza Mayor de Cáceres, anocheciendo, que le dimos unas monedas a aquel músico para que dejara de aporrear no sabemos qué instrumento y nos dejara oír los vencejos y a los chiquillos jugando.

—O...

Así acabamos el día, intercambiando anécdotas y chascarrillos, con ese acuerdo que se produce algunas veces de no contar vivencias desagradables. Esta vez tocaba reír un poco. El día se había dado bien y compartíamos la alegría de un trabajo satisfactorio.

Furgón de cola

Estimado lector:

Si has llegado hasta aquí, significa que has leído todo lo anterior, y ahora toca recordar algo sobre lo que son las expropiaciones.

Empezaré diciendo que la propiedad privada es un derecho reconocido tanto en la Declaración Universal de Derechos Humanos como en nuestra Constitución. Y que, en ocasiones, se defiende incluso a costa de otro derecho fundamental, como es la propia integridad. «La bolsa o la vida», exigían los bandoleros, como queriendo decir que eligieras entre esos dos dones tan preciados que te obligaban a entregar.

Es el Estado el encargado de esa protección. Pero dentro de unos límites. Leamos el artículo 33 de la Constitución:

Nadie podrá ser privado de sus bienes y derechos sino por causa justificada de utilidad pública o interés social, mediante la correspondiente indemnización y de conformidad con lo dispuesto por las leyes.

No se puede decir más con menos palabras.

Y ahí es cuando intervenimos quienes nos dedicamos a este oficio de las expropiaciones. Nuestra principal herramienta es la Ley de Expropiación Forzosa, que fue promulgada en 1954 y sigue tan fresca como el primer día, habiendo aguantado los envites sociales y políticos de sobra conocidos. Toda ella pensada para proteger, defender y compensar al afectado por una obra pública frente a la agresión que supone privarle, forzosamente, de lo que es suyo por el interés de toda la comunidad.

Es por esto por lo que el procedimiento de expropiación lleva todas las garantías legales y judiciales, y ni el propio Estado puede sobrepasar ni un ápice los límites legalmente establecidos y aprobados.

Cuando cojas el coche, tomes un avión, vayas al médico, abras el grifo o enciendas la luz, piensa que la carretera, el aeropuerto, el hospital, el embalse y la depuradora y la central eléctrica han precisado antes de su construcción del trabajo de un equipo de expropiaciones.

Ahora es el momento de hacer un pequeño ejercicio práctico de imaginación. Métete en la piel de un expropiador y haz algo tan cotidiano como es viajar en tren. Llegas a la ESTACIÓN, echas un vistazo a tu alrededor y te fijas en la zona de espera, el vestíbulo, los andenes, etc. Subes al tren, que habrá venido de un TALLER o de una COCHERA, se mueve impulsado por la energía eléctrica que

le suministra una SUBESTACIÓN y recorre kilómetros a gran velocidad por la LÍNEA FERREA. Finalmente, has llegado a tu destino. ¿Qué te han parecido las expropiaciones con mayúsculas?

Ya puedes desenfundarte el traje con el que has viajado de forma tan distinta a otras veces, pero quédate con algo como recuerdo y llévalo siempre encima. Hay infinidad de cosas que pasan desapercibidas, pero que existen.

Espero que el viaje en este tren de mercancías de ocho vagones te haya resultado ameno y que haya complementado todas las paradas y arrancadas de los relatos del resto de los compañeros de esta edición de Dejando Huella.

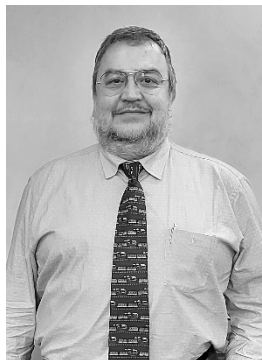
Saludos cordiales en esta época tan atípica que nos toca vivir.

Relatos desde el tren



DE MOVIMIENTO A CIRCULACIÓN

Jorge Villa Vizcarra



Cuarenta años trabajando, primero en Renfe y después en Adif, en lo que antes se llamaba Movimiento y ahora se llama Circulación. Empecé de factor y voy a acabar, si nada se opone —aún me falta un poco—, de subdirector. Cuarenta años alrededor del reglamento de circulación. Primero se llamó Instrucciones generales, o «el libro azul»; después, Reglamento general de circulación, o «los

Jorge Villa Vizcarra

dos libros negros»; a continuación, «el libro verde», más delgadito, pero que traía al lado el Manual de circulación; y lo último ha sido el Reglamento de circulación ferroviario. Y seguimos estudiando...

Puede decirse que ha sido una buena trayectoria profesional; con sus ratos malos, claro, pero que casi siempre me ha permitido ir al trabajo con ilusión.

En las páginas que siguen, pretendo contaros cómo ha sido esta trayectoria profesional: retazos de mi vida, por si os apetece conocerme mejor.

Jorge Villa Vizcarra

CIRCULACIÓN

DE MOVIMIENTO A CIRCULACIÓN

Inicio

Mi vida está íntimamente relacionada con el ferrocarril. Nací en el barrio de la estación de Sariñena (Huesca), donde mi padre trabajaba atendiendo las locomotoras de vapor de la reserva que allí había. Jugué entre los vagones apartados con otros niños, muchos de ellos también hijos de ferroviarios. Todos los años, acompañados por militares, venían unos vagones cargados de jaulas de palomas que una mañana abrían para que salieran volando hacia su casa. Nosotros estábamos pendientes porque, una vez salían las palomas, nos dejaban recoger los huevos, y ese día había tortilla para comer.

Cuando las locomotoras de vapor dejaron de prestar servicio, trasladaron a mi padre a Barcelona, y allí se fue la familia. Mi relación con el ferrocarril pasó a ser la de usuario de los Cercanías, que entonces se llamaban tranvías y semidirectos.

Un día de 1978, mi padre me dijo que habían salido unas convocatorias para entrar a trabajar en la Renfe de factor y de ayudante de maquinista. En esa época yo estaba estudiando y me pareció una buena idea tener un trabajo fijo, ya que

hasta entonces solo hacía trabajos esporádicos. Presenté las solicitudes, me hicieron el reconocimiento médico y me aceptaron para factor, pero no para ayudante de maquinista porque, al parecer, mi vista no era lo suficientemente buena. Al final, debían tener razón porque, diez años después, al hacer la revisión para renovar el carnet de conducir, me tuve que poner gafas, y hasta ahora. Hicimos la prueba de selección, pasó el tiempo, me fui a la mili, de verde, y un buen día del otoño de 1979 recibí una comunicación en la que me decían que había sido seleccionado para factor y que tenía que hacer la formación. Tuve la suerte de que el capitán del cuartel donde estaba haciendo el servicio militar había estado en el Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles, que era donde se formaban los futuros ferroviarios, y me dejó compaginar la formación con la mili.

Ingreso

Ahí estábamos treinta y tantos alumnos y cinco profesores, de los cuales, tres eran inspectores de Movimiento y dos, inspectores de Intervención, que compaginaban su trabajo con dar clases. Las asignaturas eran Comercial, Transportes, Instrucción General 1, la de señales, y Geografía Ferroviaria. En total, seis meses entre teoría y prácticas. Han pasado cuarenta años y aún me acuerdo de los nombres de los profesores y de la mayoría de los alumnos, con

los que mantengo buena relación. En este punto quiero citar a Sagrario López Bravo, fallecida prematuramente. Del grupo del cursillo, es la que llegó más alto en la estructura de Dirección.

Una vez aprendimos a calcular el precio de los billetes en sus infinitas casuísticas (que si un ciego con acompañante, que si un militar de la banda de música, que si familia numerosa, etc.), a facturar vagones, la paquetería de detalle, el Paquexpres, a rellenar los infinitos modelos de registro y estadísticas y a hacer todo lo que se supone que debe hacer un factor, nos enviaron a hacer prácticas en las estaciones. A mí me tocó Barcelona-Término, ahora llamada estación de França, y unos días en Can Tunis. Fue mi primer contacto con el trabajo ferroviario, que me parecía de una inmensa responsabilidad. Todavía recuerdo la sensación al transmitir mi primera comunicación telefónica registrada: acababa de pasar un telefonema a la torre de mando de Madrid con las composiciones de los trenes expresos que saldrían de Barcelona. Al día siguiente descubrí que era una rutina que se hacía todos los días.

Superadas las prácticas, la Renfe nos contrató con una categoría profesional extraña: en el documento de cambio de situación laboral, lo que llamamos *mutación*, ponía «agente fijo en la Red con emolumentos de factor y prima mínima». Se suponía que era porque a continuación teníamos que hacer el curso de Circulación y cuando lo aprobáramos nos nombrarían factores autorizados de Circulación. En este momento tuve que dedicarme en exclusiva al servicio

militar, por lo que no hice el curso de Circulación con el resto de mis compañeros.

Cuando acabé la mili, estuve un tiempo trabajando en la Jefatura de Formación, en la avenida Icaria, mientras esperaba hacer el curso de Circulación, con sus Instrucciones Generales, la 28, la del bloqueo. Cuando al fin lo hice, incorporado a un grupo de informadores que se reconvertían a factores, me enviaron con residencia provisional a la estación de Plaza de Catalunya.

Rodaje

Empieza mi período de trabajo en estaciones y apeaderos. Aunque mi residencia era Plaza de Catalunya, pasé más tiempo en otras estaciones que en ésta, pues trabajaba de lo que llamaban *suplementario*, y así se cobraba destacamento. Como dicen los catalanes, «la pela es la pela». Que si unas vacaciones en Sabadell, que si una vacante en Planolas, que si una apertura nocturna para trabajos en La Molina, que si una baja en Vic. Haciendo unas veces de factor y otras de factor de circulación fueron pasando los años, mientras conocía un montón de estaciones.

Siempre he sido curioso, por lo que me dedicaba a mirar en los archivos de las estaciones, muchas veces desordenados. Así, mirando papeles, me encontré con curiosidades como un parte de accidentes e incidentes que describía un arrollamiento de tres vacas por un tren. En el apartado «Victimas», alguien había escrito: «humanas, ninguna». Supongo que se trataba de un compañero amante de los animales que se negaba a considerar a las pobres vacas como daños materiales.

También recuerdo otro documento que encontré en un apeadero de la provincia de Barcelona. Un contrato suscrito entre Renfe y una persona que quería que se construyera el apeadero. En dicho contrato se estipulaba que esa persona debía pagar la construcción del apeadero y sus gastos de explotación, incluyendo el sueldo del personal si la recaudación no era suficiente. Por su parte, Renfe se comprometía a hacer parar allí algún tren. Al final me enteré de que esa persona daba nombre a la calle principal del barrio donde estaba el apeadero, por lo que sospecho que había un interés urbanístico en el contrato.

Aunque te tocaba cubrir todo tipo de puestos relacionados con el cargo de factor o el de factor de circulación, lo más habitual era que te enviaran a una taquilla: qué aburrido era ir a Arco del Triunfo, o a Sabadell Norte, o a... Cuando te mandaban a una estación pequeña, en la que hacías de todo —bloqueo telefónico, taquilla, Paquexpres...—, la cosa era más divertida. Si estaba cerca de Barcelona, te movías en transporte público o en tu coche, según los horarios; si

estaba lejos, tenías que quedarte a dormir allí. Muchas estaciones disponían de algún cuarto, o de un catre en el almacén. Lo más habitual era que estas estaciones tuvieran turnos de mañana y tarde, pero que cerraran por la noche. En estos casos, solíamos ajustar los turnos con el compañero, de forma que llegabas al mediodía a relevarlo, hacías el turno de tarde, dormías en el catre por la noche, hacías el turno de mañana y, al mediodía, cuando te relevaba el compañero, te ibas a tu casa hasta el mediodía siguiente.

De todas las tareas, la que menos me gustaba era la taquilla: el trato con el público no es una de mis aficiones. La circulación sí que me gustaba, por lo que solía cambiar turnos con algunos compañeros que preferían la taquilla. Hasta que un día me enviaron a Morrot, que era la terminal de contenedores de Barcelona, y allí descubrí mi verdadera vocación. Trabajábamos solo con trenes de mercancías y hacíamos circulación, maniobras y estadística de material (máquinas, vagones, maquinistas, personal de maniobras, visitantes...). También tomé contacto con la informática aplicada al control de trenes de mercancías, el SACIM (sistema automatizado de control e información de mercancías) y el grupo TM (transportes/maquinas) del Puesto de Mando. Antes del SACIM, le decías al TM los vagones que tenías en la estación para expedir y ellos organizaban los trenes que había que formar y asignaba la tracción. Con el SACIM, el TM sabía los vagones que tenías y los que te venían en los trenes, y podía dar instrucciones mucho más precisas.

Para alimentar el SACIM, había que tomar nota de los números de los vagones que se iban a tratar, con sus doce dígitos, con lo que, para tener que apuntar menos en la libreta, empezamos a aprendernos de memoria los dígitos comunes de las distintas series. Todavía hoy veo un número de vagón y sé de qué tipo es, aunque he perdido práctica.

Ya he dicho que Morrot fue la estación que más me gustó de todas las que recorrí en este período, aunque también tuvo su lado negativo, como el expediente disciplinario que me abrieron trabajando en esta estación, que, aunque acabó en una sanción menor, una amonestación verbal, fue una sanción al fin y al cabo. Tengo que decir que me sentó fatal porque yo no tenía la culpa. Pero eso es lo que dicen todos...

Gerencia de Mercancías

Mientras estaba en Morrot se produjeron cambios importantes en la organización de la empresa: se crearon las gerencias y empezó el desmantelamiento de las zonas. Yo me quedé en la Gerencia de Mercancías y, al poco tiempo, acabé trabajando en la cabecera, en el equipo del técnico de producción. Manejaba el SACIM y hacía algo de informática a nivel de usuario: procesador de textos y hojas de cálculo con un ordenador Olivetti sin disco duro.

Poco a poco fui integrándome en el equipo y acabe haciendo un poco de todo, desde redactar informes hasta hacer maniobras en algún apartadero.

Para ilustrar la variedad de actividades que se desarrollaban en el equipo de cabecera de la Gerencia, os voy a contar dos casos. La primera tiene que ver con la facturación del Paquexpres. Para la festividad de Todos los Santos, se producía un importante incremento de facturación de flores, que salían desde Vilassar de Mar y otras estaciones del entorno y se cargaban en los furgones de los expresos hacia toda España. Se montaba un operativo con camiones para llevar las cajas de flores hasta Can Tunis, que era donde se cargaban los furgones. Como en Vilassar no cabían las furgonetas que las traían y los camiones que se las llevaban, montábamos una caravana en una explanada del pueblo y allí se ponía el punto de facturación. Un factor de la estación y yo nos pasábamos el día allí, con la recaudación en un cajón, hasta que la bajábamos a última hora de la tarde a la caja fuerte de la estación. Hoy no lo haríamos.

El segundo caso tiene que ver con el transporte de cloruro de vinilo desde Martorell a Irún. Por lo que me dijo mi jefe, la empresa Solvay, que era la que enviaba esta mercancía, quería saber cómo controlábamos la circulación de este peligroso material, y pensó que la mejor manera era presentárselo en un vídeo. Nos pusimos manos a la obra y preparamos un pequeño guion. Incluimos escenas de los movimientos del tren en las que se veían claramente las etiquetas de peligro y los paneles naranjas de los contenedores; del factor recibiendo la

carta de porte y poniéndole una ficha de peligro; del factor de circulación dándole la notificación al maquinista y comunicándoselo al Puesto de Mando; del regulador del Puesto de Mando recibiendo la comunicación y transmitiéndosela a su colateral...; en fin, todo el proceso.

Una vez tuvimos el guion hecho, empezamos las tomas con una cámara de vídeo alquilada (hoy lo haríamos con un teléfono móvil). De grabar y montar las tomas se encargó un compañero que estudiaba edición de vídeo. La verdad es que quedó una grabación bastante aparente, aunque no le pusimos música en la banda sonora, solo los ruidos de los trenes en movimiento y las conversaciones de los personajes que intervenían, todos ellos reales (los que estaban de servicio el día de la toma de las imágenes). Al final tuvimos un percance con la cinta de vídeo: al compañero que la traía para presentársela a mi jefe, ya montada en VHS, se le cayó de la moto, con tan mala fortuna que le pasó la rueda de un autobús por encima. Me pareció increíble que tanto trabajo se pudiera perder, así que le pregunté:

—¿No tendrás una copia?

— Pues no, pero no te preocupes, mañana vuelvo a montar el vídeo.

— Vale, pero esta vez haces también una copia de seguridad.

Cuando finalmente la gente de Solvay pudo ver el vídeo, me dijeron que les había gustado mucho: demostraba que nos tomábamos el transporte de mercancías peligrosas muy en serio.

Mi estancia en la Gerencia de Mercancías fue un período de aprendizaje que me sirvió para empezar a conocer la manera de funcionar de la empresa: la parte administrativa, los procesos de toma de decisiones y el trato con los grandes clientes. Estoy convencido de que lo que aprendí entonces tuvo mucho que ver con el impulso a mi trayectoria profesional que vino a continuación.

Técnico de gestión de tráfico

En enero de 1990 me incorpore a la Gerencia Operativa de Barcelona con la categoría de técnico de gestión de tráfico, un puesto de nueva creación. Éramos cinco técnicos y trabajábamos por turnos. Nuestra tarea era la gestión diaria del tráfico de mercancías y cada uno de nosotros se encargaba del seguimiento y análisis de un tráfico específico. A mí me tocaron las calizas y el carbón, dos tráficos estrella en aquel momento que hoy ya han desaparecido. Las calizas iban de la cantera de Garraf a la fábrica de cemento de Montcada Bifurcación en cuatro trenes diarios. Para transportar el carbón del puerto de Tarragona a la central térmica de Andorra, en la provincia de Teruel, se fletaban entre cinco y

siete trenes diarios, que algunos años transportaban más de un millón de toneladas netas.

Estábamos en la misma sala que el grupo de tracción del Puesto de Mando. Nosotros nos encargábamos de acordar con las estaciones los trenes a formar y los de tracción asignaban máquinas y maquinistas. Nuestro grupo estaba técnicamente más avanzado que el suyo, pues, además de tener el SACIM para las composiciones de los trenes, teníamos una base de datos donde se grababan los gráficos del personal de conducción, lo que nos permitía controlar que los trenes tenían asignados recursos de tracción y detectar los problemas que se pudieran presentar. Al poco tiempo, ellos comenzaron a utilizar la aplicación SIGLO (sistema informático de gestión de locomotoras), que dejó obsoleta nuestra base de datos.

En esta época se produjo la transición a las unidades de negocio (UNE) y la Gerencia Operativa quedó encuadrada en la UNE de Circulación. Este cambio organizativo traía una modificación en las tareas asignadas: dejamos de preocuparnos de la mercancía que llevaban los trenes para dedicarnos a la marcha de los mismos. También dejamos de hacer turnos y, de cinco técnicos de gestión de tráfico, pasamos a ser solo dos. Controlábamos los trenes de mercancías que iban a circular, el uso de las bandas de mantenimiento y la programación de intervalos extraordinarios para trabajos en la vía. Me tocó coordinar y editar el acta semanal de trabajos, así que trabajé con muchos

compañeros de Mantenimiento de Infraestructura y conseguí hacer algunos amigos.

En lo concerniente a la informática, también fue una época de avance. Se produjo cuando aparecieron las aplicaciones en Focus. Conectabas el ordenador y aparecía la «galleta», una especie de logotipo en la pantalla de acceso al sistema informático. Escribías «IMSEX» y te salía el menú de opciones con las aplicaciones a las que tenías acceso. Empezamos a trabajar con el correo electrónico, que entonces se llamaba *memo*, y con él se inició la forma de trabajar que en la actualidad tenemos tan interiorizada. Ya ni escribimos cartas ni hacemos tantas llamadas telefónicas; ahora enviamos correos electrónicos a listas de distribución, contestamos sobre el mismo correo y generamos cadenas que enviamos *urbi et orbi*, haciendo que un montón de gente pierda el tiempo leyendo comunicaciones que le importan poco. Y, encima, ahora se pueden adjuntar ficheros, así que lo más fácil es enviar un correo que diga: «Adjunto le remito...», y obligar al destinatario a leer documentos completos de los que, probablemente, solo le interesen algunos párrafos.

Los ocho años que estuve en este puesto fueron tiempos de cambio tanto en lo profesional como en lo personal. En lo profesional, empezamos dedicándonos a unas tareas relacionadas con el transporte de mercancías, como si fuéramos una operadora de transporte, y acabamos dedicándonos a la gestión de la infraestructura, como si fuéramos un administrador, bastante antes de que se

produjera la separación entre operación y administración, que se implantó con la Ley del Sector Ferroviario. En lo personal, fue la mejor época de mi vida: el cortejo, los viajes a Almería a visitar a mi novia, el matrimonio...

Tarragona

En abril de 1998 me nombraron jefe técnico de Operaciones de Tarragona. Era mi primer puesto en la estructura de dirección, al que me incorporé el 23 de abril. Lo recuerdo muy bien por una razón evidente: es el día de San Jorge, mi santo y un día importante en Cataluña. Me dieron un carné de color siena y vales de cama. Me hizo mucha ilusión porque significaba que había llegado al estatus más alto de la empresa. Cuando estaba de factor por la línea y tenía el carné amarillo, me decía que con 40 años tendría que haber conseguido el carné amarillo RED, que era el de los inspectores, y ya lo había superado al conseguir el carné azul de los técnicos con 31 años. Ahora, el carné ferroviario no marca estatus, no forma parte de la pirámide de motivación de Maslow. En este puesto te tenías que ocupar del personal de Circulación, de los gabinetes, las estaciones pequeñas, los edificios, los andenes, el alumbrado, etc., así como de las incidencias y los accidentes. Y de eso es precisamente de lo que os quiero hablar, de mi intervención en incidencias y accidentes como jefe delegado en aquella época.

La verdad es que la tarea de jefe delegado es una de mis favoritas, y muchas veces, aunque por la importancia del caso pudiera ser asumida por un supervisor de línea, prefería ir yo en persona. Pero hay un tipo de incidencias a las que nunca quise ir: los arrollamientos. No sirvo para eso. Una vez que iba en cabina recorriendo la línea entre Manresa y Calaf había una oveja en mitad de la vía y, aunque el maquinista pitó y frenó, no pudimos evitar arrollarla. Aún recuerdo la cara de la oveja mirándonos. Aunque nunca estuve en un arrollamiento, sí que me tocó ir una vez al juzgado a declarar. Una de las tareas del puesto era elaborar los informes de accidentes e incidencias, los IAI. Hubo un arrollamiento en Salou, en el que un tren Euromed golpeó a una persona, que fue despedida hacia el andén y el cuerpo alcanzó a otras dos personas que allí estaban. La cosa terminó en un juzgado de Reus y me citaron a declarar. Antes de ir, me reuní con la abogada que representaba los intereses de Renfe para repasar tanto los datos relevantes del suceso como lo que podían preguntarme.

—Recuerda: contesta lo que te pregunten, pero no des explicaciones ni te enrolles.

—Ya, pero no sé cómo contestar sin explicarme.

—En un juzgado, solo hay cuatro respuestas posibles: *sí*, *no*, *no lo sé* y *no me acuerdo*.

Al final, solo me hicieron una pregunta. Fue la abogada de la demanda, que me preguntó si era consciente de que el hecho de que el morro del Euromed fuera

redondo había agravado las consecuencias del accidente. Pude dar dos respuestas: *no* y *no lo sé*.

Estuve en varios accidentes haciendo el papel de jefe delegado. Según la duración de las gestiones, estaba yo solo o era relevado por algún compañero. El accidente más grave en el que estuve fue el de Torredembarra, donde un Euromed que iba por vía directa colisionó lateralmente con un tren regional que salía de la vía desviada. Hubo víctimas. Dada la gravedad del siniestro, mi papel fue secundario. Esto pasó la tarde del Sábado Santo y el domingo por la mañana vino el presidente, Miguel Corsini. Me tocó pasarme la noche preparando un croquis de lo sucedido para que él pudiera explicárselo a la prensa. Era un hombre de trato agradable. Lo recuerdo con una camisa de esas que son de color, pero con los puños y el cuello blancos.

Estuve en otras incidencias dignas de mención, como el descarrilo de un tren regional en la línea de Lleida a Poble de Segur una tarde de primavera. Fue un automotor MAN, en la entrada de un túnel, antes de llegar al apeadero de Ager. Teníamos una furgoneta Kangoo y con ella me fui hacia allí. Al final pude llegar hasta un transformador que había cerca de la vía, una torre blanca de esas que hay por el campo, justo enfrente de la baronía de San Oisme, al otro lado del pantano de Camarasa. Desde allí bajé a la vía y, después de cruzar un puente y andar pisando traviesas cerca de un kilómetro, llegué hasta la boca norte del túnel. El

tren estaba en la boca sur, así que lo recorrí por dentro, ya que era bastante corto. Al otro lado del túnel, junto al tren, estaba el personal de Vía y Obras.

Una vez vista la situación y habiendo tomado nota de los datos principales — posición de los ejes descarrilados, distancia de las ruedas al carril, daños en el material y en la infraestructura...—, llegó el personal del tren taller con el camión bivial, que puede ir por la vía o por la carretera. Miraron el estado del tren y dijeron que era necesario traer el tren taller con la grúa. Tocaba informar al Puesto de Mando, pero surge otro problema: no hay cobertura de telefonía móvil, hay que ir a buscarla al apeadero de Ager. Otro paseo de más de un kilómetro. Después de hablar con el Puesto de Mando, acordamos que el tren taller viniera la mañana siguiente, dado que el tráfico de la línea no hacía necesario trabajar de noche, con los riesgos que conlleva. Volví al tren para hablar con el personal de Vía y Obras, a explicarles el plan de trabajo del tren taller, pues ellos tenían que entrar después a reparar la vía. A la vista de que no me daba tiempo de irme a casa y volver al día siguiente, decidí pasar la noche en el tren: no me parecía bien dejar abandonado un tren descarrilado en pleno trayecto. Al día siguiente, cuando llegó el personal de Vía y Obras, hicimos los preparativos que pudimos para facilitar el trabajo del tren taller, y cuando apareció este, venía acompañado por el supervisor de línea de Lleida, que me relevó, por lo que me pude ir a casa. No fue la primera noche, ni sería la última que pasé en la vía atendiendo una incidencia.

También estuve en un descarrilo en Tarragona Clasificación. Una maniobra con una composición de cisternas de butano cargadas, empujando sobre la topera de la vía 10, colisionó con ella y la arrancó de su cimiento. El bloque de hormigón se dio la vuelta, arrancó el primer *bogie* y la cisterna de butano quedó encima de la topera volcada. En este caso había un componente de complejidad añadido, pues había que interactuar con los servicios externos de protección civil. Al tratarse de un accidente con una mercancía peligrosa, había bomberos y policías. Además, para efectuar el trasbordo de la mercancía desde la cisterna accidentada a una vacía hubo que tratar con el propietario, pues su empresa estaba cualificada para manipularla.

Mi última intervención como jefe delegado fue en Hospitalet del Infant, una estación ahora en desuso tras haber cambiado el trazado de la línea por la variante de Vandellós del Corredor Mediterráneo. Se trató de la colisión lateral de un tren regional que salía de la estación camino de Tortosa con un tren de mercancías que entraba en ella, lo que siempre hemos llamado *piquetazo*. Aunque no hubo víctimas, no dejaba de ser un accidente en el que estaba involucrado un tren de viajeros, por lo que acudieron el gerente operativo y el director de Seguridad en la Circulación. Había coincidido con este último en el accidente de Torredembarra y cuando me vio me vino a saludar, diciendo:

—Siempre nos vemos en estas situaciones.

—Es que solo vienes a esto. Ven otro día y haremos una *calçotada*.

Ese mismo día fue cuando mi gerente me dijo que me había propuesto para jefe de gestión de tráfico, con sede en Barcelona. Estuve muy a gusto en Tarragona, pero yo seguía viviendo en la Ciudad Condal y en el nuevo puesto me iba a ahorrar tres horas diarias de viajes.

Mi experiencia en descarrilos empezó antes de los casos que os he contado: ya había intervenido en algunos, de maniobras, durante mi estancia en la Gerencia de Mercancías. Pero mi primera experiencia no fue como profesional, sino como viajero. Tendría 15 años y estaba estudiando bachillerato en Huesca. Un viernes, cuando volvía a casa de fin de semana, descarriló el ferrobús en el que viajaba al salir de la estación de Tardienta. No hubo daños personales y no me pareció que hubiera muchos daños materiales. Lo recuerdo como una aventura más, aparte del susto del momento.

Jefe de gestión de tráfico

Después de cuatro años en Tarragona, volví a Barcelona como jefe de gestión de tráfico. En ese período, el trabajo de esa jefatura había evolucionado. La empresa estaba transitando del ramo de los transportes al de la construcción y

nos tocaba la parte de compaginar la circulación de los trenes con las obras en la infraestructura. Cada vez era más importante la planificación de intervalos extraordinarios para trabajos en vía, buscando que la repercusión en el tráfico fuera la menor posible. Había que ver los trenes afectados y acordar soluciones para ellos con las UNE operadoras, sobre todo Cargas y Combinado, con cambios de horarios o rutas alternativas.

La Jefatura de Gestión de Tráfico siempre tuvo un componente de cajón de sastre. Cuando llegué, además de las tareas propias de su nombre, también se dedicaba a dinamizar el sistema de gestión de calidad. Estábamos con la implantación de las normas ISO 9001, que después extendimos a medioambiente, y al final acabamos con el modelo EFQM (European Foundation for Quality Management). En esa época descubrí los conceptos de *procedimiento* y *plan de acción*, tan implantados en la actualidad. Cuando me ha tocado explicar estos conceptos, siempre recurro a una escena de la película *La caza del Octubre Rojo* en la que Sean Connery es el capitán de un submarino soviético que quiere desertar a Estados Unidos y Alec Baldwin es un agente de la CIA. En un momento dado, el agente de la CIA se pregunta cómo hacer que la tripulación abandone el submarino simulando que se ha hundido para apoderarse de él, y se le ocurre la respuesta: lo harán ellos, «los rusos no van ni a mear sin tener un plan». Pues nosotros lo mismo: no hacemos nada sin un procedimiento que diga lo que hay que hacer. Y si hay que hacer algo para lo que no tenemos procedimiento, la primera tarea es escribirlo. Una vez vino el

presidente Ferré a visitar el Puesto de Mando y, en el transcurso de la visita, una acompañante me pregunto:

—Aquí, cuando hay un problema, debe ser estresante tener que tomar una decisión.

—Aquí no se toman decisiones, aquí se aplica el plan de contingencias. Y si sale mal, ya cambiaremos el plan.

El momento estrella de la gestión de calidad eran las auditorías. Venía un auditor externo y empezaba a hacer preguntas y a pedir evidencias: «¿Cómo hacéis esto?», «¿Dónde pone que lo tenéis que hacer así?», «¿Qué pruebas tenéis de que lo habéis hecho?». ... Examen teórico y práctico. Aprendimos palabras como *trazabilidad*, *evidencia*, *no conformidad*, *acción correctiva* y alguna más, y a que el reglamento de circulación y las consignas son perfectamente integrables en el sistema de gestión de calidad.

Otro punto interesante de la calidad era el trabajo con grupos de iniciativa y mejora. Incluso me integré en alguno de ellos, y una vez ganamos un segundo premio en una convención de calidad. El premio consistía en un fin de semana con los gastos pagados donde quisiéramos, dentro de la comunidad autónoma, y yo me fui con mi esposa al balneario de Caldas de Malavella. El trabajo premiado consistía en la organización de visitas al Puesto de Mando. En principio se pensó en los colegios, pero después se fue ampliando a visitas de

todo tipo de colectivos, desde posgraduados universitarios hasta amigos del ferrocarril. Básicamente, se aplicaba un procedimiento que consistía en, primero, explicar los componentes técnicos y organizativos en la sala de reuniones; segundo, la visita propiamente dicha, en la que se mostraban los elementos que se habían explicado; y, tercero, volver a la sala de reuniones para responder sus preguntas. Al final, los visitantes rellenaban una encuesta de satisfacción y nosotros les entregábamos algún objeto de imagen de marca. Las visitas al Puesto de Mando son una de mis actividades favoritas y siempre que puedo asumo el papel de cicerone. Según el perfil de los visitantes, intento adaptar el discurso. Si son maquinistas, incido en el funcionamiento del CTC (control de tráfico centralizado) y la relación de los responsables de Circulación con ellos; si son policías, en las repercusiones de un arrollamiento de persona, etc.

Hay otro tipo de visitas al Puesto de Mando a las que no se les aplica estrictamente el procedimiento. Se trata de las visitas de personalidades: presidentes de empresa, delegados del Gobierno, consejeros autonómicos, ministros. He visto muchas y me ha tocado atender alguna de ellas. Recuerdo, por multitudinaria, la visita del ministro Íñigo de la Serna. Entre directivos de Adif y de Renfe, autoridades políticas y periodistas, venía acompañado por más de cien personas. No fue fácil colocarlos a todos para que pudieran escuchar las explicaciones que estaba dando y, a su vez, molestaran lo mínimo posible al personal que estaba trabajando. Fuimos recorriendo todos los puestos,

explicando el trabajo que se hacía y el tráfico que se atendía, y cuando llegamos a la banda de CTC de Hospitalet de Llobregat le presenté al trabajador:

—Este es José Luis, lleva la estación de Hospitalet, que es el centro neurálgico de las cercanías de Barcelona. Si tiene un problema, se monta un follón en toda la corona de cercanías.

El ministro se volvió hacia donde estaban los periodistas y les dijo:

—Os presento a Pedro, el hombre más importante para que los trenes de cercanías vayan bien.

—¿Cómo dice eso? No se llama Pedro —reliqué.

—Si les digo que se llama José Luis —contestó el ministro—, cuando haya un follón en Cercanías saldrá en la prensa que José Luis ha metido la pata; así no se referirán a él.

Es una lástima que la pandemia nos obligue a suspender las visitas al Puesto de Mando, aunque esperamos poderlas reiniciar en breve. No hemos perdido la práctica; incluso se ha hecho una recientemente utilizando videoconferencia y presentación con fotos.

Siguiendo con el proceso de cambios organizativos, nos encomendaron el liderazgo interno en materia de seguridad en la circulación. Esto significaba que había que supervisar el cumplimiento de su plan de acción anual y auditar las visitas de seguridad y las escuchas de conversaciones. Menos mal que nos quitaron el tema de la calidad, que pasó al área de Estaciones. Como me gusta el aire libre y pasearme por las estaciones, me apunté encantado a auditar las visitas de seguridad. Consistía en seleccionar una visita hecha por un supervisor de línea y repetirla para comprobar su calidad. Ya cuando estaba en Tarragona solía hacer las visitas conjuntas con el personal de Mantenimiento de Infraestructura, del que aprendí mucho en materia técnica: la entrecalle de un desvío, el alabeo, el desgaste del carril, el estado de las sujeciones, el estado de las traviesas, las agujas aéreas tangenciales. Había un supervisor de vía en Lleida que, conforme íbamos viendo las instalaciones, tomaba notas en su cuaderno. Cuando llegaba la hora de cumplimentar el libro de visitas, le preguntaba las deficiencias detectadas para registrarlas y él siempre me contestaba que ninguna:

—Pero si has tomado un montón de notas.

—No las califico de deficiencias. Esto es para darle órdenes de trabajo al Distrito, para la corrección de los defectos menores.

Hacer auditorías, además de cumplir lo previsto en el plan de seguridad, también servía para fomentar la relación con los supervisores de línea, que en mi opinión

son una pieza básica en el funcionamiento del Área de Circulación. Son las personas que se encargan de que los factores de circulación hagan correctamente su trabajo en los gabinetes, tanto en situación normal como cuando se averían las instalaciones, y que apoyan al Puesto de Mando en la gestión de incidencias.

Las conversaciones telefónicas del Puesto de Mando se graban y esas grabaciones son revisadas aleatoriamente durante lo que denominamos *escuchas*. Aunque no las considero divertidas, sí que pienso que las escuchas de conversaciones son un elemento fundamental para comprobar que se trabaja correctamente, así como para la investigación de incidencias. El plan de acción establece tanto el número de escuchas que hay que llevar a cabo como su consistencia y es un objetivo que debe cumplirse.

Las anomalías que aparecen más habitualmente tienen que ver con el estilo de la comunicación y el uso deficiente de las fórmulas previstas para los telefonemas. Alguna vez, al hacer que alguien se escuche, ha exclamado: «¿Yo dije eso?». Respecto a la investigación de incidencias, las grabaciones son lo primero que piden los órganos de investigación: la Dirección de Seguridad en la Circulación, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, los juzgados de instrucción, etc.

Gerente de área de tráfico

Cuando llegó la edad de jubilación de mi jefe, con el que llevaba más de veinte años, me propusieron sustituirlo. El cargo entonces se llamaba gerente de Área de Tráfico y era la continuación del que durante muchos años había sido gerente operativo, aunque con competencias mermadas, pues en aquella época la organización territorial de Circulación estaba fusionada con Mantenimiento de Infraestructura. Puede decirse que era la culminación de mi carrera profesional: había entrado en la Gerencia Operativa en sus inicios y llegaba a la cabeza, habiendo pasado por buena parte de sus áreas.

Pasé a tener un despacho más grande, con una secretaria defendiendo la puerta y una sala de reuniones. Es cierto que mi época como gerente ha sido de mucho trabajo, con la presión constante sobre las cercanías de Barcelona, que acabó extendiéndose a los servicios regionales; con las obras del Corredor Mediterráneo, que todavía continúan; con los cortes de vía veraniegos para hacer multitud de actuaciones de mejora de la infraestructura, etc. Pero es que mi actividad principal consistía en reunirme, por eso quiero hablar de la sala de reuniones.

Si alguna vez venís a la sala de reuniones de Circulación de Barcelona, encontraréis una mesa con capacidad para veinte asistentes, un mueble tipo cómoda con un ordenador portátil y una televisión de cincuenta pulgadas. Esta

última hace las veces de monitor, sirve para hacer presentaciones y visualizar documentos y, desde que se ha generalizado el uso de Microsoft Teams, nos permite realizar videoconferencias cuando no podemos reunirnos físicamente.

Hay otro mueble, tipo armario bajo de oficina, sobre el que están tres maquetas de locomotoras de vapor en sus correspondientes vitrinas. Las maquetas son de gran tamaño, de escala 1:30. La primera es una locomotora Mikado, de las adquiridas por Renfe a mediados del siglo pasado. Una locomotora como esta es la que apagó en el año 1973 el entonces príncipe Juan Carlos en la ceremonia de finalización de la tracción a vapor. La segunda es una locomotora Montaña, que llegó al parque de Renfe procedente de la compañía MZA y que, por lo que me han contado, estuvo prestando servicio entre Madrid y Extremadura. La tercera es una locomotora Confederación, tipo tanque, sin tender, que fue adquirida por la empresa Calvo Sotelo, que explotaba un ramal en ancho ibérico entre las minas de Andorra, en Teruel, y la central térmica que entonces había en Escatrón, a orillas del río Ebro. La asociación de amigos del ferrocarril de Zaragoza tiene una de estas locomotoras aún operativa.

Me contaron que estas tres maquetas las mandó construir el último director de zona que hubo en Barcelona para decorar su antedespacho. Cuando desapareció la Dirección de Zona, las maquetas fueron reubicadas en diferentes despachos. La primera vez que acudí al despacho de Juan Manuel, el gerente de Patrimonio, vi que tenía la Montaña en una estantería y le dije que quedaría mucho más

vistosa en mi sala de reuniones, donde, además, sería admirada por mucha más gente. Después de insistir con vehemencia, me dijo que esa maqueta no me la iba a dejar, pero que tenía a su alcance otra y que me la haría llegar. Así es como llegó a la sala de reuniones la maqueta de la Confederación. Seguí insistiendo para que me cediera la Montaña, pero sin éxito. Un día descubrí que Armando, el gerente de Estaciones de Viajeros, tenía en su despacho la maqueta de la Mikado. Juntar las tres se convirtió en un objetivo estratégico.

El resultado de la primera gestión para que me cedieran la Mikado fue, ya os lo podéis imaginar, negativo. Armando se mostró receptivo, pero no aceptó mi propuesta. Lo siguiente que hice fue decirle a Juan Manuel que necesitaba que me cediera la Montaña para poderle exponer a Armando la necesidad de juntar las tres maquetas, pero él le dio la vuelta a mi argumento: si conseguía la Mikado, me cedería la Montaña.

Un día me llamó Armando para decirme que el hotel que está encima de la estación de Sants tenía una maqueta de la que se querían deshacer, por si yo estaba interesado:

—Te lo digo porque sé que te gustan las maquetas de locomotoras.

—Claro que me interesa. Diles que iré mañana mismo a verla.

Al día siguiente fui con un compañero a ver la maqueta y nos llevamos una gran sorpresa. No era una maqueta, se trataba de una locomotora para vía de cinco pulgadas, metida en una vitrina de cristal, que pesaba novecientos kilos. Nos contaron que se la había dado Renfe para decorar el vestíbulo cuando se construyó el hotel y que en la última reforma la habían retirado: la tenían en un rincón y les molestaba. Si la queríamos, estarían encantados de devolvérsela. Claro que la queríamos, y tuvimos que mandar un camión con grúa para transportarla. Desde entonces decora la entrada de la Subdirección de Circulación.

Fue el momento de retomar el objetivo estratégico. Cada vez que veía a Armando, le hablaba de lo bien que se vería la Mikado haciendo compañía a la Confederación en mi sala de reuniones. No sé si lo convencí o es que se cansó de mi insistencia, pero el caso es que un día me dijo que estaba dispuesto a cedérmela. No le di tiempo a arrepentirse: al día siguiente estaba con dos compañeros en su despacho. Mientras yo conversaba con Armando, ellos cogieron la maqueta, la taparon con una sábana (para disimular...) y la cargaron en la furgoneta. Cuando llegamos a nuestra oficina, la pusimos al lado de la otra locomotora y nos dimos cuenta de que el largo del mueble coincidía con la longitud de las tres maquetas. Como nunca las había visto juntas, no era consciente de que medían lo mismo.

Solo faltaba la maqueta de la Montaña, pero ya sabéis el compromiso que tenía Juan Manuel conmigo. Lo llamé para que viniera a ver las dos maquetas en la sala de reuniones y, una vez que las vio, nos fuimos a su despacho a recoger la tercera. Fue emocionante ver las tres locomotoras juntas; yo creo que hasta ellas se alegraron de volver a encontrarse. Ya solo faltaba hacer una foto y distribuirla entre todos los que habían contribuido a conseguir que las maquetas llegaran a la sala de reuniones. El objetivo se había cumplido.

He dejado para el final de este capítulo el último mueble de la sala de reuniones. Se trata de una librería donde está mi colección de literatura ferroviaria. Fundamentalmente, está compuesta por dos apartados: el de los libros de tecnología ferroviaria, en el que están incluidos algunos títulos que forman parte de los programas de estudio de las ingenierías, con autores como López Pita, Oliveros, Carmona, Ponce de León o Villaronte; y el de los libros de historia. Ya sabéis que prácticamente todas las líneas del ferrocarril español tienen su libro de historia, donde se cuenta cómo surgió la idea, cómo se gestionó la concesión, como se construyó, cómo se explotó y, en muchos casos, cómo acabó su vida útil. La colección empieza con el ferrocarril de La Habana a Güines, continúa con la línea de Mataró y contiene algunos libros sobre la del Canfranco, que debe ser la línea ferroviaria que más literatura ha generado y continúa generando.

Hay libros sobre la línea de Poble de Segur, el Central de Aragón, el ferrocarril de Sierra Menera, la línea de Caspe, el ramal de Selgua a Barbastro y sobre

prácticamente todas las compañías que aparecieron en Cataluña en el siglo XIX, con su desarrollo y sus fusiones a lo largo de los años, hasta concentrarse en las dos grandes que se consolidaron al principio del siglo XX: MZA y Norte. En este apartado también se encuentran algunos libros sobre el ferrocarril y las estaciones de la ciudad de Barcelona. La lectura de todos estos libros me ha proporcionado un conocimiento sobre la historia ferroviaria del que me siento especialmente orgulloso.

Adquirí estos libros por diversas vías: algunos los conseguí personalmente, otros fueron regalos de compañeros que saben de mi afición; otros tantos, con dedicatoria incluida, me los regalaron los propios autores; otros han aparecido en antiguos archivos y me los han hecho llegar; y algunos los tengo en préstamo de mi amiga Mar, la delegada de Comunicación. Si alguien tiene interés en leer alguno de estos libros, dado mi interés por difundir la cultura ferroviaria, estaré encantado de prestárselo, aunque soy plenamente consciente de que, tratándose de libros, el verbo *prestar* es sinónimo de *perder*.

En el siguiente cambio organizativo, Circulación y Mantenimiento se separaron, dando origen a dos direcciones generales, una para cada asunto. A los responsables territoriales nos equipararon en cuanto al rango, así que me nombraron subdirector, y esta ha sido la última vez que he cambiado de tarjetas de visita.

A modo de reflexión final

Cuarenta años de trayectoria profesional en el ferrocarril me han permitido destilar una serie de ideas que me gustaría transmitir. En primer lugar, he de citar el cambio. La empresa, aunque sea una sucesión de dos nombres, Renfe y Adif, ha cambiado mucho en este período, con dos hitos fundamentales. El primero fue la organización en unidades de negocio, que sustituyeron a las zonas (cambio de modelo territorial) y a las direcciones centralizadas (cambio de modelo funcional). La propia presidenta que impulsó este cambio, Merçè Sala, lo expresó en su tesis doctoral, que tituló *De la jerarquía a la responsabilidad. El caso de Renfe*. El segundo hito fue la segregación entre la operadora ferroviaria, que conservó el nombre de Renfe, y el administrador de infraestructura, que pasó a llamarse Adif.

Estos dos cambios, de tipo organizativo y acompañados por un montón de diseños y ajustes de las estructuras, no han sido los únicos. El país ha cambiado, la tecnología ha cambiado, la legislación ha cambiado..., y estos cambios —que a lo mejor es más adecuado denominar *progresos*— han representado en su aplicación una serie de transformaciones que han llegado hasta la raíz de la empresa. Quiero poner el foco en una de las consecuencias del cambio: el progreso tecnológico. Hemos pasado de un predominio del bloqueo telefónico, cuya seguridad se apoya en el factor humano, a la implantación generalizada de

los bloqueos automáticos, casi siempre con control de tráfico centralizado, hasta el punto de que el bloqueo telefónico ya tiene fecha de caducidad. La consecuencia ha sido un ferrocarril más seguro y más productivo.

Otro punto en el que quiero incidir es el de la sistematización. Se han implantado sistemas de gestión basados en normas UNE y en el modelo de la EFQM que abarcan gran parte de los procesos de la empresa, por no decir todos. Ha sido preciso documentarlos, redactando procedimientos donde se especifica qué hacemos y como lo hacemos. Después nos toca auditar —o, mejor dicho, que nos auditen— y aplicar métodos de mejora continua.

Por último, quiero acabar esta pequeña aventura literaria volviendo al punto con el que he empezado: el reglamento de circulación. A veces he tenido la oportunidad de expresar mi opinión en alguno de los foros sobre Seguridad en la Circulación y siempre he pretendido transmitir el mismo mensaje: saberse el reglamento y cumplirlo no es suficiente.

Hay muchas más cosas que debemos tener en cuenta: desde el resto de la normativa reglamentaria, como las consignas, cuya aplicación en cada uno de los casos previstos es obligatoria, hasta la información sobre las instalaciones que se manejan y el tráfico que se gestiona, pasando por los planes de contingencia que hay que aplicar en caso de incidencia. Al final, mi reflexión es que se debe invertir

en formación, actualización y perfeccionamiento de los conocimientos de los trabajadores. De esta forma nos ahorraremos los costes que se producen cuando se cometen errores.

De Movimiento a Circulación



EL PODER DE LA SANGRE Y EL ENTORNO

José Félix del Castillo Molina



Aunque mis padres eran de un lugar de La Mancha, yo nací en Carabanchel (lugar de toros, militares y presos), de lo que me siento muy orgulloso. Allí aprendí casi tanto o más sobre la vida que en la carrera que después tuve la suerte de estudiar. Nací para ser economista.

Mis preferencias siempre se han dirigido a la música, en especial a la guitarra, pero también al *running*, los puzles, la microinformática y la astrología, lo que da cuenta de mi polifacetismo aficionado. Astrológicamente, respondo de una manera fiel a mi perfil de Capricornio, (responsable, gusto por el trabajo, serio, constante, poco dotado para la sociabilización ...)

Portador de sangre ferroviaria, cuando tuve oportunidad me esforcé por acceder a Renfe, empresa a la que habían pertenecido mi padre, mi abuelo, dos tíos y un primo.

Comencé despachando billetes y pitando trenes. En cuanto pude, y ya conociendo los fundamentos de esta empresa, accedí a las oficinas como técnico *controller* y durante más de treinta años he pasado por varios departamentos: Control de Gestión, Contabilidad, Análisis Funcional, Contratación y, finalmente, Comunicación, departamento en el que he pasado los trece últimos años de mi vida laboral y donde me he sentido reconocido, apreciado y valorado. **No cambiaría absolutamente nada de mi trayectoria laboral**, y agradezco la oportunidad de poder expresar en estas líneas lo orgulloso que me siento de pertenecer a Adif.

Este orgullo de pertenencia al colectivo ferroviario ha provocado que haya tenido que aceptar ciertas situaciones vividas que, desde mi punto de vista, no se adaptaban a él.

Me despido dejando atrás a muchos compañeros, algunos, incluso, muy buenos amigos, con los que seguiré relacionándome. Deseo que las nuevas incorporaciones, una de ellas por mi prejubilación, sientan la misma pasión que yo he experimentado por esta gran empresa.

No puedo acabar sin mencionar mi agradecimiento a mi mujer y a mis cuatro hijas, que han estado siempre conmigo, en los buenos y en los malos momentos, alentándome y soportándome en el día a día a lo largo de tantos años.

José Félix del Castillo Molina

COMUNICACIÓN Y REPUTACIÓN CORPORATIVA

EL PODER DE LA SANGRE Y EL ENTORNO

TESTAMENTO FERROVIARIO: SINFONÍA N.º 9 EN RE MENOR, OP. 125

1. Preludio

Corría el año 1979 cuando, estando yo inmerso en mis actividades musicales, pendiente de aprobar la asignatura de Matemáticas de las Operaciones Financieras de 4.º curso de Ciencias Económicas y Empresariales, rama Empresa, mi padre me comentó que, por primera vez, supongo que en décadas (solo se accedía a través de servicio militar), salían a concurso externo cuatrocientas plazas de factor autorizado para circulación en Renfe, la **Red Nacional de Ferrocarriles Españoles**.

Esta situación se producía en pleno final de mi adolescencia, una época en la que yo desarrollaba varias actividades, siendo la participación como guitarra en un grupo de rock de segunda fila la más importante.

Esta convocatoria fue el prelude de un cambio de acceso a Renfe, que posteriormente, en los años siguientes, sacaría plazas para otras categorías. La noticia difundida por el diario *El País* el 3 de agosto de 1979 fue la siguiente:

“Un centenar de mujeres se han incorporado a Renfe una vez superadas las pruebas correspondientes para desempeñar los trabajos de factor y ayudante de maquinista. Al concurso-oposición, convocado para cubrir unas mil plazas de estos puestos, se presentaron más de 42.000 candidatos. Los resultados finales han sido de 528 aprobados para factor, entre ellos, ochenta mujeres, y de 629 aprobados para ayudantes de maquinistas, diecisiete mujeres. Todos ellos tienen que superar ahora las pruebas de capacidad física y psíquica, así como un curso de adiestramiento de siete meses. Superado ese período, se incorporarán a los puestos de trabajo con plena responsabilidad. Los factores desempeñan funciones de administración en expedición de paquetes, billetes y de ordenación de circulaciones. Los ayudantes de máquinas forman equipo con los maquinistas, y, posteriormente, pasan a ocupar estos puestos de responsabilidad en la conducción de los trenes. Un dato curioso es el hecho de que, entre los aprobados, e incluso rechazados, hay varios titulados superiores que a falta de otro empleo han concursado a estos puestos; licenciados y doctores en Química, Biológicas y otras ciencias ocuparán estos puestos. Los niveles retributivos iniciales, tanto para factores como para ayudantes de

maquinistas, se sitúan entre las 30.000 y las 40.000 pesetas mensuales (catorce pagas al año), que pueden incrementarse por horas extras para los ayudantes de maquinistas. La incorporación de mujeres a estos puestos constituye una novedad, ya que hasta ahora su acceso a la red ferroviaria no se había producido en ninguna función que exigiera trabajos nocturnos. Una disposición de hace varios decenios prohíbe el trabajo nocturno de la mujer y, aunque ha quedado obsoleta en numerosos empleos, Renfe venía respetando hasta ahora esa disposición. Tras una consulta a la Dirección General de Trabajo, se ha autorizado el empleo nocturno de las mujeres”.

La mencionada convocatoria supuso un hito no solo por dar paso a las mujeres, sino por permitir el acceso a personas no vinculadas al ámbito militar, las que procedían de los Regimientos de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles y de Zapadores Ferroviarios.

La incorporación femenina al puesto de factor —posteriormente se añadirían otros cargos— supuso un hito en la plantilla de Renfe, ya que, hasta la fecha, el acceso de las mujeres había estado muy limitado.

Hasta ese momento, las incorporaciones a diferentes puestos operativos eran masculinas, procedentes del Regimiento de Ferrocarriles.

En aquellos tiempos en los que empezaba a madurar la democracia, dichas incorporaciones tuvieron un impacto positivo en la sociedad.

Esta apertura de Renfe a la mujer supuso que la que fuera mi gran amiga durante cuarenta años, Palmira Pozuelo, aprobara la oposición. Palmira, además de farmacéutica, era una experta en naturismo, conocedora de una gran variedad de plantas. Además, tenía conocimientos de astrología, disciplina en la que me introdujo y en la que ambos compartimos formación.

Cuando escribo esto, Palmira ha fallecido. Fue hace poco más de tres meses. Todos sus amigos, que éramos muchos, lo hemos lamentado profundamente.

2. Primer movimiento: Allegro ma non troppo, un poco maestoso

La fuerza de los genes: la toma de contacto

Mi padre fue la primera persona que se resistió a que me presentara a las oposiciones a factor autorizado en Renfe. Creía que no era un trabajo para un licenciado. Sin embargo, creo que en su subconsciente no lo veía con tan malos ojos (la tradición familiar debía de pesarle, pues tanto su padre como sus dos hermanos y mi hermano, todos los varones de la familia, tenían un historial ferroviario).

Mi primer destino supuso la salida del entorno familiar, en el que llevaba 22 años, y fue un reto por mis ansias de libertad. La estación de El Escorial fue el destino que elegí para ejercer de factor.

Era el mismo cargo que desempeñaba mi padre, así que me enfrenté a la expendedora Hugin y sus múltiples tarifas, así como al muelle (almacén de paquetería), con ilusión.

En un primer momento, enfrentarme al turno de mañana fue una lucha: no solía regresar a casa antes de las tres de la madrugada, pues las actuaciones del grupo en el que tocaba la guitarra acababan muy tarde. Y en El Escorial había que levantar la ventanilla a las 5:45, con las legañas puestas y el estómago quejándose de su vacío. Esta actividad de guitarrista se hizo incompatible con mi trabajo, ya que apenas podía dormir un par de horas diarias, de modo que tuve que abandonar el grupo.

Mis tres compañeros de taquilla, treinta años mayores que yo, estaban experimentados en el oficio, pero su trato a los viajeros, bastante desagradable a veces, no sintonizaba con el mío, aunque eran escasos los momentos en que coincidíamos presencialmente.

El intervalo entre circulaciones solía rondar los treinta minutos, salvo en horas punta, como entre las siete y las ocho de la mañana los días laborables y a partir de las cinco de la tarde los festivos. El Gabinete de Circulación, espacio para el

que yo estaba habilitado, era el sitio de descanso entre tren y tren, y en él reinaba un agradable ambiente de colaboración en el que se fomentaban los favores mutuos en el trabajo. La máquina de café nos prestó unos momentos inolvidables.

Y fue en este lugar donde comencé mi aprendizaje sobre la cultura ferroviaria y su terminología.

A la mayoría de los compañeros se los conocía por el apellido (una actitud histórica en Renfe) y, en algunos casos, por el mote. A mí, por ejemplo, por ser economista, me asignaron el mote de Boyer, en referencia a Miguel Boyer, entonces ministro de Economía y Hacienda del primer Gobierno de Felipe González. Este mote no me molestaba, pues con él se reconocían mi formación y mi trayectoria (tampoco me hubiera importado asumir su trayectoria personal en lo referente a Isabel Preysler...).

El aspecto de los recién incorporados, que tanto difería del *look* habitual de los militares que habían hecho el trabajo durante décadas, produjo alguna situación curiosa.

En mi caso, como heredero de una cultura urbana roquera y habiendo ejercido de músico en un grupo, llevaba el pelo largo, un rasgo consustancial a mi imagen. Los comentarios al respecto —el pelo me afluoraba por ambos lados de la gorra— eran jocosos y nada empáticos, pero nunca afectaron a mis usos y costumbres.

Esta imagen se hacía más manifiesta cuando tenía que dar la salida a un tren (pitido de silbato).

Especialmente notoria era la orden de salida del tren de las 14:45, en el que solía embarcar para ir al trabajo la chica con la que convivía. Como casi nunca llegaba puntual, yo tenía que demorar algunos segundos la orden de marcha, hasta que ella lograba subirse al convoy. Las cabezas de los pasajeros y del maquinista asomaban por las ventanillas jaleando su carrera para subir al tren y poder partir. Aún hoy, cuarenta años después, algún pasajero me reconoce por este peculiar suceso.

3. Segundo movimiento: Scherzo: Molto vivace - Presto

Inmersión en las entrañas de la gestión de la circulación

Como quiera que el número 4 me ha acompañado a lo largo de toda mi vida, volvió a presentarse en El Escorial: tras cuatro años de permanencia en esta plaza, hui de los billetes y la paquetería (Paquexpres).

Mi siguiente destino fue la estación de Los Molinos-Guadarrama, donde comencé a desempeñar funciones de circulación. Lo de «Guadarrama» era puro

marketing, pues esta localidad se encontraba a más de cinco kilómetros de la estación.

El nuevo puesto, dada mi condición de principiante en la función, trajo consigo nuevas habilidades y algunos temores. Entre estos últimos destacaba la responsabilidad de tener que avisar de cada circulación al guardabarrera de un paso a nivel, un aviso que no siempre se cumplía, por lo que el hombre tenía que echar mano de su intuición para adivinar cuándo se nos olvidaba.

Al igual que en mi anterior destino, el compañerismo en la nueva estación era marca de la casa y te hacía sentir muy a gusto en el trabajo. Pero, a diferencia de El Escorial, en Los Molinos se agrupaban las funciones de despacho de billetes y circulación, y el trabajo de tarde se desempeñaba en soledad.

Mi incorporación al puesto pronto fue conocida, en especial por el servicio de señales y enclavamientos, pues sufrí multitud de averías en mi desempeño, normalmente por mi torpeza en el manejo de la mesa de enclavamientos.

Esta torpeza, inducida al principio por mi propia inexperiencia, no se contemplaba en los manuales de formación, por lo que mis llamadas a los servicios de averías se multiplicaron y los operarios empezaron a proferir opiniones jocosas sobre mis problemas en el manejo de las instalaciones. No es que su actitud me resultara especialmente molesta; al fin y al cabo, casi todos los que me rodeaban en la profesión eran perros viejos que miraban por encima del

hombre a los jóvenes que nos incorporábamos. En cualquier caso, empecé a gozar de cierta popularidad. Eso sí: el día que me fui a oficinas, todos los servicios de apoyo (señales, enclavamiento, etc.) lo celebraron.

Al ser un puesto D. G. (descansos de gráfico), mi labor era cubrir los días que los trabajadores de la estación disfrutaban de su descanso semanal, y mi mayor trauma era tener que ir los viernes por la tarde a la, en aquella época estación de Otero-Herreros, en la que, salvo por uno o dos viajeros, únicamente había soledad en mitad del campo, ya que la población estaba a kilómetros.

Pero aquí no acababan las desgracias; lo peor era tener que atravesar el alto del León en invierno, popularmente puerto de los leones: en soledad, de noche y con nieve, ya que yo vivía en San Lorenzo de El Escorial. En este cargo se rompió —aunque solo temporalmente (volvió a producirse más tarde) la periodicidad sistemática de mis cambios cuatrienales: se publicaron plazas de técnicos de Control de Gestión en Las Caracolas y me presenté, consiguiendo una plaza. A pesar de estar a gusto en las estaciones, por fin había conseguido la plaza tan deseada que cumplía con mis expectativas de desarrollo profesional en consonancia con mi formación.

4. Tercer movimiento: Adagio molto e cantabile – Andante moderato

Llegaron «las oficinas»

En las estaciones, cuando se hacía referencia a algún puesto idílico, ese era «en oficinas», y a mí siempre me decían que acabarían llamándome «a oficinas».

Pues se cumplió, y encima con funciones acordes a mi formación. Pasé las pruebas y entrevistas —que no fueron demasiado exigentes— y me incorporé a la Dirección de Control de Gestión en Madrid, en la caracola 1.

Las Caracolas se construyeron a finales de los setenta para albergar oficinas de forma provisional, una provisionalidad concebida, creo recordar, para unos cinco años. Sin embargo, aún hoy día, más de cuarenta años después, siguen albergando oficinas a pleno rendimiento.

Una vez ubicado en este nuevo entorno de trabajo, empecé a «disfrutar» de la influencia del entorno político en la forma de trabajar, recibiendo mandatos que no se correspondían con una profesionalidad que yo esperaba objetiva, pero que a veces crujía marcada por decisiones subjetivas de carácter político.

Las directrices que emanaban de dicha influencia, reiterada en muchos momentos de mi estancia en la compañía, la mayoría de las veces bastante

irracional, no solía ser objetiva y provocaba chirridos en mi idea de lo que debía ser la profesionalidad.

Como ya he mencionado antes, mi trayectoria como técnico comenzó en la Dirección de Control de Gestión, donde, a título de anécdota, recuerdo que el equipo que dependía de Vicepresidencia del Gobierno tenía la costumbre de convocar a los altos cargos a reuniones que se celebraban los viernes a altas horas de la tarde.

Aún no había acabado de sumergirme en las entrañas subjetivas de una empresa pública, y menos de entenderla, pues la irracionalidad que irradiaba me provocaba desconcierto y enfado, y lo mismo a la mayoría de mis compañeros, tan novatos e ingenuos como yo. Todos los políticos a los que fueron colocando en puestos de Dirección llegaban con el mismo mantra: «Hay que desprenderse de todos los directivos de Renfe», independientemente de su valía como profesionales.

Mi primer puesto tuvo como función el control de gestión de los TCR (talleres centrales de reparación). El equipo inicial lo formaban, al frente de las diversas jefaturas, Miguel A. Campos, A. Sánchez Criado, G. Fernández Mateos y Jesús Huerta, entre otros, los cuales, tres años después, con la creación de las UNE, pasarían a las diferentes áreas a realizar la función *in situ*.

Felizmente, para realizar mi función inicié mi incursión en el dBase (tratamiento de bases de datos) y las hojas de cálculo en Lotus 123, pero lo más gratificante, posteriormente sería de gran utilidad para mi carrera en la empresa fue el aprendizaje en la llamada popularmente «galleta», puerta de acceso, ente otras herramientas, a imsex, db2, qmf y tpx, con lo que ello suponía. Tuve especial desarrollo en mi labor, motivado por mi gusto por db2, la generación y aplicación de *queries* (QMF, Query Management Facility), que facilitaba la emisión de informes de gestión, procedente en la extracción de multitud de datos de lo que hoy sería una aproximación al concepto de *big data*.

A los tres años, en 1990, si no me traiciona la memoria, tuve la suerte de ser el único técnico al que ascendieron, asignándome la jefatura de Control de Gestión en la UNE de Tracción, y aquí sufrí una transformación en el desempeño de mi trabajo, ya que por fin podía aplicar mis criterios de forma autónoma, sin las caprichosas interferencias políticas que había sufrido en mi anterior etapa.

No obstante, hubo algo que, por puro desconocimiento, no supe valorar: el poder de los maquinistas. Este colectivo —todos los trabajadores eran conscientes de ello— había gozado tradicionalmente del apoyo de algunos sectores de la dirección, que daba alas a su capacidad de colapsar el tráfico ferroviario en el ejercicio de su función.

5. Cuarto movimiento: Recitativo: *Presto – Allegro ma non troppo – Vivace – Adagio cantabile – Allegro assai – Presto. O Freunde...*

Los maquinistas

Mi nueva etapa comenzó en la caracola 22, que inauguramos con la puesta en marcha de la UNE de Tracción («de *Traición*» para los amigos). Se construyeron dos nuevas caracolas, la 21 y la 22, en el primer andén de Chamartín, y al igual que las antiguas, también eran provisionales: «Para unos 5 años», dijeron... Cuarenta años después, siguen albergando oficinas.

Los primeros tiempos en esta unidad fueron agradecidos, pues llevaba a cabo una labor que me satisfacía y en la que gozaba de total autonomía. Así, pude formalizar un cuadro de mando con amplio contenido y detallados parámetros a controlar, algo que en la Renfe de la época era una herramienta poco desarrollada. En este punto debo mencionar la impagable colaboración de Gustavo Doncel, Esperanza Redondo y Julio Fernández, con quienes me coordiné de maravilla, hasta el punto de que de aquel trabajo conjunto nació una amistad que perdura cuarenta años después.

Pero, con los años, nuestros informes como *controllers* empezaron a generar resistencias, pues incluían información que hasta la fecha había permanecido inédita. Esto provocó que marginaran al equipo de Control de Gestión,

principalmente al jefe...: yo mismo. No calibramos la fuerza del gremio de conducción y no obtuvimos el respaldo de nuestros superiores ante la situación originada.

6. Volviendo a las raíces

Y como siempre, volvió a aparecer el número 4: cuatro fueron los años que permanecí en este cargo. Pero mi pasado me hizo un guiño y me ofrecieron un puesto de técnico en la UNE de Circulación, área relacionada con mi antigua función. El puesto me lo ofreció mi anterior director de Control de Gestión, del que ya había dependido siete años antes.

Ya en el ámbito administrativo, que no el operativo, volví a imbuirme en el mundo de la Circulación, actividad de referencia en el mundo ferroviario y, posteriormente, en Adif.

Una vez rebajado de categoría en la UNE de Tracción, desempeñé mi función en este nuevo destino como técnico, gozando de autonomía en el desempeño. Allí, ya sin las presiones e incongruencias del pasado inmediato, hice buenos amigos.

Mi director de Control de Gestión había cambiado las formas y los comportamientos de manera radical con respecto a la anterior etapa, supongo que adaptándose a las nuevas directrices de la política. Su comportamiento se había vuelto menos agresivo y más sociable, sin menospreciar ya a los ferroviarios.

7. El reto profesional

De nuevo, con mi proverbial periodicidad cuatrienal, salí de Circulación y me incorporé a la UNE Estaciones de Viajeros y Servicios Conjuntos, donde dicha periodicidad se rompió, pues permanecí en ella más de siete años.

En esta área fue donde desarrollé mi labor más gratificante, en colaboración con Dionisio Manzano, empleado de Indra: el desarrollo e implementación de un sistema de gestión documental. El gestor resultante no era un producto estático. como pudiera serlo otro tipo de gestor, sino una herramienta integradora de procesos e información fundamentada en las bases de datos Db2 existentes y fortalecida por la multitud y diversidad de funciones que se gestionaban en Estaciones de Viajeros y Servicios Conjuntos. De hecho, tras más de quince años, aún sigue en explotación.

Como nota positiva, no puedo dejar de mencionar la colaboración y la profesionalidad de los compañeros que allí encontré, en especial de Carlos San Segundo, sin el cual el gestor seguramente no habría sobrevivido hasta hoy.

8. De compras

Una vez finalizado el proyecto y con el gestor documental en marcha, me admitieron en Compras y Contratación, donde viví el proceso de segregación entre Renfe y Adif y la absorción del gestor de infraestructuras ferroviarias (GIF). Salimos de las Caracolas para ubicarnos en la avenida de Burgos.

En el Cercanías de las ocho de la mañana solíamos coincidir trabajadores de Adif de diferentes servicios y similar edad, y durante el trayecto solíamos mantener animadas conversaciones, normalmente del área económica —contratación, contabilidad, tesorería...—, que siempre contribuían a mejorar el conocimiento profesional. Desde aquí, quiero dedicar mi mejor recuerdo a Paulino (D. E. P.), excelente persona, pero al que tratábamos de esquivar por su “locuacidad”.

Pese a vivir en un entorno tendente al mundo jurídico, sobreviví y me adapté como pude durante tres años, el tiempo que tardaron en proponerme trabajar en la Dirección de Comunicación.

Por otro lado, siempre me ha gustado correr (lo que hoy día se llama «hacer *running*»); por eso colaboré en la compra y distribución de las camisetas preimpresas con la marca de Adif que se distribuyeron entre los participantes en las dos carreras de empresa celebradas en los años 2010 y 2011. Las carreras fueron posibles gracias, entre otras cosas, a la colaboración de Juan Pedro Galiano, director de RSC a la sazón, y conseguí que bastantes trabajadores de la empresa se inscribieran. Entre ellos, tengo que destacar a mi gran amigo Pedro Polo Izquierdo, que siempre fue un *runner* activo y logró muy buenas marcas (no como yo, que hice marcas de principiante, aunque, para mi defensa, he de decir que ya había superado la cincuentena).

9. Rodeado de periodistas

A finales del 2007 fui seleccionado para ocupar el puesto de jefe de Administración en la Dirección de Comunicación y Relaciones Externas, donde el término *periodista* —no *periodisto*— conformaba cierta desigualdad de género. Este departamento, que hasta la fecha aún me soporta, se convirtió en el colectivo que más paciencia ha tenido con mi presencia profesional, ya que a veces incomoda en su desempeño.

El desempeño en este cargo abarca muchas y diferentes funciones, todas las que no quiere ejercer un periodista, como es la totalidad del área económica y de recursos humanos, que se materializa principalmente en el control y la gestión económica, así como en los trámites y gestiones referentes al personal, tales como la dirección por objetivos, la comunicación de incidencias y las peticiones diversas.

Especialmente penoso, por la subjetividad de las peticiones, es la gestión de terminales y líneas telefónicas, así como la distribución del material de oficina, peticiones que se incrementan al comienzo de cada curso.

Este cargo no facilita hacer amigos, al menos cuando se ejerce con un criterio discretamente profesional, pues llevar una gestión austera del gasto de explotación siempre levanta alguna ampolla. Como dice la canción de Loquillo *Feo, fuerte y formal* (<https://www.youtube.com/watch?v=bK6eYcRmV0U>):

*No vine aquí para hacer amigos
Pero sabes que siempre puedes contar conmigo
Dicen de mí que soy un tanto animal
Pero en el fondo soy un sentimental
Mi familia no son gente normal
De otra época y corte moral*

*Que resuelven sus problemas de forma natural
Para qué discutir, si puedes pelear
Dame una sonrisa de complicidad
Toda tu vida se detendrá
Nada será lo mismo, nada será igual
Ya sabes
Feo, fuerte y formal
En el calor de la noche
A plena luz del día
Siempre dispuesto para alegrarte el día
Hombre de bien
A carta cabal
Y como el duque:
Feo, fuerte y formal
Mi fama me precederá
Hasta el infinito y más allá
Y vive Dios que escrito está:
«Si te doy mi palabra
No se romperá».
No vine aquí para hacer amigos
Pero sabes que siempre puedes contar conmigo
Dicen de mí que soy un tanto animal
Pero en el fondo soy un sentimental
(...)
En el calor de la noche
A plena luz del día*

*Siempre dispuesto para alegrarte el día
Hombre de bien
A carta cabal
Y como el duque:
Feo, fuerte y formal
Ya sabes
Feo, fuerte y formal
Ya sabes
Feo, fuerte y formal
Ya sabes
Feo, fuerte y formal*

Letra y música: José María Sanz Beltrán (el Loco) / Carlos Segarra

En cualquier caso, saben que siempre pueden contar conmigo para resolver, sin eludir ninguna responsabilidad, todas las solicitudes recibidas.

Me gustaría destacar la lucha que mantengo desde hace lustros por desterrar totalmente el papel, las fotocopias y las impresiones. Esta lucha no me ha facilitado amistades, pero creo haber conseguido alejarlas de mi entorno casi al 100 %.

10. Prejubilación

Un par de meses antes de ser admitido como prejubilable, llegó...:

EL «BICHO»:

Desde hacía décadas, los astrólogos —como sabéis, tengo ciertos conocimientos de astrología— venían prediciendo que algún hito importante se produciría en este 2020, proveniente de la conjunción de tres planetas pesados: Saturno, Júpiter y Plutón, en el dominio de Capricornio. Y se cumplió... No ha sido un accidente nuclear, tampoco una guerra, ha sido el SARS-CoV-2. Este «bicho» ha cambiado la vida de toda la humanidad: las rutinas, el ocio, la economía, la higiene...

El «bicho» también ha provocado un cambio espectacular en los hábitos de trabajo. Así, se ha impuesto el teletrabajo, que en mi caso ha coincidido con el primer tramo de mi prejubilación.

En honor a la verdad, yo venía predicando el trabajo a distancia desde los años noventa, pero Adif no se apuntaba. En estos últimos años, todo se ha reducido a palabras sobre conciliación familiar, pero sin preparar las bases para el ejercicio del teletrabajo.

Esta situación previa a mi prejubilación provoca un **final inesperado** en mi vida laboral.

Increíble (pero cierto): cómo ha pasado el **tiempo** desde la época en que he comenzado mi relato, y aunque por mi espectacular físico muchas no se lo crean, las arrugas florecen y una coronilla rala empieza a destacar por encima de mi cabeza (que no muchos alcanzan a ver, menos mal).

De pronto, me he encontrado con el dilema de la prejubilación o la continuidad. No he sido nunca persona que ansiara la jubilación, como muchos de los que me rodean, que expresan la cantinela «a ver cuándo me jubilo» desde hace años. Tampoco he intentado apurar hasta el último momento para no perder ni un céntimo en ingresos.

Mi decisión, de la que nunca me he arrepentido, ha sido contundente y sin vacilaciones, así que me he prejubilado en septiembre de 2020. El fundamento de tal empeño ha sido una frase que reitero: «A estas alturas, la vida está fuera», y mis hijas, y mis nietos, y mis diversas actividades de ocio (*running*, bicicleta, puzles, informática...). Tanto mi familia como mis aficiones se merecen el tiempo que, absorbido por el trabajo, no he podido dedicarles durante todos estos años.

11. Epílogo

Cuando ingresé en Renfe, mis compañeros de licenciatura me reprocharon que opositara para despachar billetes. Más tarde, cuando vinieron peores tiempos, me dijeron que soy un afortunado.

He tenido la suerte de poder moverme por las estaciones y su mundo apasionante, y, cómo no, de poder ejercer, con el tiempo, funciones y cargos relacionados con mi formación en economía, a la que dediqué tantos años.

Como reflexión final, sintética, me gustaría destacar que **siempre me he sentido ferroviario**: desde noviembre de 1979, que fue cuando comencé a recibir formación en Renfe, hasta el día de hoy, más de cuarenta años después, ya próximo al final de mi vida laboral.

El poder de la sangre y el entorno



MI CAMINO FERROVIARIO

José Luis García Montón



Me llamo José Luis García Montón, soy castellano viejo, nacido en un pueblo de Soria, Arcos de Jalón, importante enclave ferroviario. Mis primeros recuerdos son los silbidos de las máquinas de vapor, que oía desde mi cama cuando era niño, y las visitas que hacía a la estación para ver a mi padre, empleado de talleres y a mis tíos, Teodoro, Pedro, Jesús, el primero jefe de estación y los otros dos

maquinistas. Nieto, hijo, sobrino y primo de ferroviarios, desde que entré en la Renfe con 18 añitos, he pasado por distintas categorías profesionales de la empresa.

Siempre he sentido a Renfe, y ahora a Adif, como algo muy mío. En los distintos trabajos que he desarrollado en esta empresa he tenido experiencias muy humanas y he podido ofrecer un servicio a la sociedad. He disfrutado con cada trabajo que me ha sido encomendado, aunque en algunas ocasiones haya podido ser sacrificado, y es lo que he tratado de plasmar en estas líneas contando distintas anécdotas —a veces, francamente divertidas— y experiencias que me han ocurrido en los más de cuarenta años que llevo en la empresa. En definitiva, no me arrepiento de nada porque he actuado siempre según mi conciencia, sin otro objetivo que el de poder servir cada día mejor a la sociedad en la que vivimos y desde una empresa pública.

José Luis García Montón

GESTIÓN PATRIMONIAL

MI CAMINO FERROVIARIO

Mis comienzos en la empresa

Vengo de una familia de tradición ferroviaria, ya que mi abuelo, mi padre y varios de mis tíos y primos trabajaron y trabajan para el ferrocarril.

Acababa de cumplir dieciocho años cuando mi padre me habló de presentarme a unas oposiciones en Renfe para promociones militares de ferrocarriles, así, a la vez que hacía la mili, me podía colocar en la empresa, siendo un trabajo seguro con un contrato indefinido y, como solían decir los antiguos, «por la puerta de un ferroviario pasa el hambre, pero no entra». Por aquel entonces, tenía amigos algo mayores que yo en la milicia ferroviaria y sabía por ellos de sus actividades. Me gustaba la idea de entrar de esta manera en una compañía que me era tan familiar.

Desde el momento de la incorporación a la mili, en julio de 1980, fueron tres años de servicio, con la ventaja de que desde el primer momento contaba la antigüedad en la empresa. Así que me presenté a los exámenes, los aprobé y allá que me fui, al Campamento de Instrucción de Reclutas de Santa Ana, en Cáceres,

empezando esos años de formación militar y civil como integrante de esa gran familia ferroviaria.

Pasó este período formativo lleno de anécdotas y recuerdos muy queridos. Aún conservo muchas amistades de aquella promoción, la número 22 de Militares en Prácticas de Ferrocarriles, que así es como se denominaban las promociones, cambiando el número cada año que pasaba.

Nos formaron profesores militares y civiles en las distintas especialidades que había y nos destinaron a las residencias de trabajo que cada uno recibió por las notas y evaluaciones conseguidas durante este período.

Recuerdo lo orgullosos que se sintieron mis padres cuando, en el primer período formativo, obtuve el número 1 de la promoción en mi especialidad, lo que produjo que me felicitaran una autoridad civil de Renfe y el coronel del regimiento. La cosa empezaba bien.

Hay otro recuerdo que se me ha quedado grabado en la memoria y con el que, aún hoy, de vez en cuando, me recreo. Años después de haber acabado el período militar, se lo conté bastante a menudo a mis hijos, lo cual fue muchas veces motivo de guasa familiar y que, por supuesto, todavía lo recuerdan. Ahora se lo cuento a mis nietos cuando desayuno con ellos. El hecho fue que, cuando formábamos a las siete de la mañana para pasar lista, cruzaba por delante, a gran velocidad, el camión del pan cargado de cestas llenas de chuscos. Es inolvidable

el olor a pan recién hecho que salía de aquel camión cuando, por la velocidad, se levantaba la lona trasera, dejando tras de sí un aroma que, si cierro los ojos ahora mismo, aún percibo. El ansiado desayuno estaba al alcance de la mano, ya lo estábamos recreando en el estómago.

Otro recuerdo muy gratificante es el del día en que nos licenciamos después de los tres años de servicio militar y pasamos a ser civiles en la empresa, con nuestros despachos de destino en la mano. Siguen siendo inolvidables aquellos abrazos y saludos de amigos, compañeros y familiares de todos los allí presentes, sabiendo muchos de nosotros que quizás no volveríamos a vernos. Éramos trescientos veinticinco jóvenes los que nos incorporábamos con ilusión a la empresa.

Mi primer destino como civil en Renfe

Lo titulo así porque los tres años anteriores fueron de servicio militar, aunque ya trabajábamos en la empresa. Recuerdo que el personal más veterano nos llamaba militares: «¡Eh, tú, militar!», o «Que lo hagan los militares», sin dirigirse a nosotros por nuestro nombre de pila. Pero ganábamos un buen dinero, un sueldo que la empresa nos administraba de forma curiosa: nos daba parte para nuestros gastos y el resto nos lo metía en una cartilla de ahorro, de tal forma que al terminar los

tres años de servicio nos encontrábamos siendo dueños de un pequeño capital que, en mi caso, como me casé enseguida, sirvió para comprar los muebles de nuestra primera casa.

En mi primer destino trabajé en Mantenimiento de Infraestructuras, en la sección de Vías y Obras, con residencia en la estación de Chamartín. Me sentía cómodo y feliz de tener un trabajo, pero al cabo de un tiempo empecé a plantearme salir de allí y acceder a otros destinos que, dentro de la empresa, me parecían más interesantes.

Es curioso, pero durante años he experimentado a menudo eso de ser «el nuevo», cosa que ocurre cuando se cambia de destino o de puesto de trabajo varias veces, o si tienes algún ascenso. En mi caso, ha habido de todo.

Los tres años que pasé en Mantenimiento de Infraestructuras fueron muy duros en lo físico, por los cambios de turno, las inclemencias meteorológicas —se trabajaba a la intemperie— y los materiales y herramientas con los que trabajábamos, muy pesados. Para decirlo todo, tampoco ayudaba el hecho de sentirnos los trabajadores menos apreciados y valorados. El sentimiento que tenemos muchas de las personas que hemos pasado por este servicio ha sido como de menosprecio por estar en la vía, minusvalorando el trabajo que nos encomendaban, como si fuera un servicio menor; es decir, que muchas personas de otros servicios, e incluso nuestros propios superiores, nos miraban por

encima del hombro, creyéndose mejores que nosotros por no mancharse el mono de trabajo o el uniforme.

Pero, de entre todos los recuerdos de aquel período, tengo que mencionar un acontecimiento trágico que nunca he podido olvidar: el arrollamiento de un compañero de trabajo mientras descargábamos un tren de tolvas de balasto en la vía.

Sucedió que este compañero se encontraba en la otra vía, dirigiendo la descarga que los demás estábamos haciendo subidos cada uno a una tolva y abriendo y cerrando las compuertas para echar el balasto en la vía. En un momento determinado, sin apenas visibilidad por el excesivo polvo que producía la caída de la piedra, vino un tren por la vía en la que estaba este muchacho y se lo llevó por delante. Ninguno de nosotros se dio cuenta hasta que pasó el tren y pudimos ver lo que había ocurrido.

Por supuesto, este compañero falleció al instante debido al atropello, que lo lanzó hasta el muro del paso inferior donde estábamos trabajando. La postura en la que quedó su cuerpo, sentado, con la espalda apoyada en el muro, como si estuviera dormido, es una imagen que jamás olvidaré.

Sigamos.

Por fin llegó el momento de presentarme a una convocatoria interna para interventor en ruta con destinos en toda España. Por una parte, estaba ilusionado con la idea de cambiar de actividad; por la otra, me echaba un poco para atrás pensar que el cargo, que suponía innumerables viajes y pernoctaciones fuera de la ciudad en la que vivía, Madrid, implicara un indeseable desarraigo familiar y social. ¿Qué pasaría con las Navidades fuera de casa? ¿Cómo influirían tantos viajes en mi vida privada y familiar? Ya estaba casado y esperaba mi segundo hijo. ¿Tendríamos que cambiar de lugar de residencia? Bueno, al final me decidí y comenzó una nueva etapa de mi vida.

Haciendo kilómetros por España

Como decía, al final me animé a presentarme a esa convocatoria de interventor en ruta. He de confesar que me convenció bastante un compañero de trabajo mucho mayor que yo, quien me aconsejó que no quedara anclado en ese puesto de Vías y Obras porque él no había tenido el suficiente valor de presentarse a otras convocatorias y llevaba más de treinta años en el mismo sitio, sin prosperar ni ver más allá de la estación de Chamartín, donde había transcurrido toda su vida laboral.

La verdad es que nunca me arrepentí de ello. Me presenté, saqué plaza como interventor en ruta en Barcelona Sants y allí pasé dos años, de 1986 a 1988, año en el que regresé a Madrid Atocha aprovechando una plaza vacante. Aunque, para ser exactos, antes de incorporarme a Sants, a principios del mes de octubre de 1986, debido a la escasez de personal, estuve dos meses como interventor en la estación de Madrid-Chamartín, y me vino muy bien el rodaje antes de mi llegada a Sants. Recuerdo que uno de mis primeros servicios fue ir a Barcelona en el expreso Costa Brava y, cuando regresamos a Madrid, al entregar los documentos del viaje, vi a una compañera, también en prácticas, como yo, que le estaba contando al jefe de interventores lo que les había ocurrido en el viaje de vuelta: un viajero había fallecido durante el viaje. Nos miramos los dos y, casi a la vez, dijimos: «Mal empezamos, esto es duro».

A las pocas semanas realicé otro servicio a Burgos. Salimos con un automotor a las siete de la mañana. Había caído una soberana nevada, así que, cuando paramos en el alto de Somosierra, en el apeadero de Santo Tomé del Puerto, pude vislumbrar un bulto en el asiento del refugio. Como me pareció una persona, la llamé, y, al ver que no respondía, me acerqué para ver si subía al tren o no. En ese momento me di cuenta de que estaba congelado; vamos, que había fallecido. Seguro que fueron casualidades, pero cuando vi a mi compañera de prácticas unos días después, nos dijimos: «Como esto siga así, nos volvemos por donde vinimos».

La de Barcelona fue una época muy feliz. Estuvimos toda la familia viviendo en L'Hospitalet de Llobregat y guardo de aquel tiempo buenos amigos y grandes recuerdos, personales y profesionales. Como muestra, contaré varias anécdotas que, aún hoy, después de más de treinta años, guardo con nitidez en mi memoria.

Llegamos a Barcelona en los primeros días del mes de diciembre de 1986 e inmediatamente comenzamos el rodaje de las prácticas para hacernos con las líneas y estaciones que la residencia de interventores de Barcelona Sants tenía encomendadas. El último día del año, previo a Nochevieja, me tocaba el turno de reserva de tarde, es decir, estar de guardia por si tenía que sustituir a alguien que no acudiera a su tren. Recuerdo que comenté con algún compañero que era una fecha «peligrosa», pues se prestaba a que algún caradura fallara a propósito para no tener que viajar (tengo que decir que no es lo habitual, pero siempre hay algún desalmado). Y, efectivamente, hacia las cinco de la tarde me llamó a su despacho el jefe de interventores:

—Señor García —me espetó—, tengo que decirle que va a cubrir el turno del Intercity de Valencia porque el titular del turno se ha dado de baja.

—Pues lo siento por él, y espero que se recupere pronto, pero vaya faena que me hace —respondí pesaroso.

Apenas llevábamos tres semanas en Barcelona, tenía veinticinco añitos, un niño de año y medio, mi mujer estaba embarazada de ocho meses y me tenía que ir de viaje en una noche tan especial.

Pues bien, llamé a mi mujer por teléfono y le conté que a las siete de la tarde me tenía que ir a Valencia, dormir allí y volver al día siguiente a las siete de la mañana. Ella, sin dudarlo, me dijo que cogía al niño y que iba para la estación, que se venían conmigo. Hizo una pequeña maletita para los tres y se presentó en la estación de Sants antes de la salida del tren en el que yo iba de titular. Llegamos a Valencia a las diez de la noche.

Mi mujer había telefonado previamente a unos amigos de sus padres que vivían en Valencia para cenar con ellos, pero no pudieron atendernos porque la mujer estaba ingresada en un hospital por una caída. Aunque, como buenos amigos que eran, nos prepararon una cesta con cena de fiesta y dulces navideños y nos reservaron una habitación en un hotel estupendo, el cual, además, no consintieron que pagásemos. Absolutamente emocionados y agradecidos, allá que fuimos los tres.

Unos minutos antes de las doce de la noche, después de haber cenado en la habitación, bajamos al vestíbulo del hotel para llamar por teléfono a nuestras respectivas familias, para felicitarles el Año Nuevo. Aunque ahora parezca mentira, hubo un tiempo en el que no existían los móviles ni las redes sociales y

todos estábamos pendientes del teléfono de casa en las fechas señaladas. Y en el vestíbulo nos encontramos con un grupo numeroso de estudiantes universitarios celebrando su fiesta de fin de año. Lo pasamos genial bailando con ellos y con el niño en brazos, pero tuvimos que recogernos pronto, ya que, como he dicho antes, volvíamos a Barcelona a las siete de la mañana y había que madrugar bastante.

A la mañana siguiente, con un frío tremendo, atravesamos las calles dormidas de Valencia hasta la estación. Ya subidos en el tren, mi mujer y el pequeñín durmieron las tres horas que duraba el viaje de vuelta y llegamos felizmente a casa. Aunque de manera diferente a la planeada, habíamos pasado juntos el fin de año.

Otra de las anécdotas de ese período que pasé trabajando en Barcelona Sants, quizás la que guardo con más cariño, es la del día de Nochebuena de 1987, un año después de la anterior. Me tocó un turno que acababa a las once de la noche (las 23:00, hora ferroviaria) con un tren en la estación de Ripoll, provincia de Gerona. Lo que allí me esperaba era cenar solo en la habitación del cuarto de agentes donde pernoctábamos (hasta la salida del primer tren de la mañana con destino a Barcelona) la comida que en un paquete me habían preparado en mi casa. Esta vez hacía demasiado frío para que me acompañara la familia, sobre todo porque los dos niños eran muy pequeños.

Grande fue mi sorpresa cuando bajé del tren y me abordó en el andén un compañero interventor de Sants para decirme que dejara las cosas en la habitación porque había venido para llevarme a casa de sus suegros y me estaban esperando para la cena. Yo estaba desconcertado, pero muy contento al entrar en esa casa y ver a toda la familia de este compañero disfrutando y celebrando la Nochebuena. A pesar de conocer únicamente a mi compañero, la hospitalidad que demostró la familia conmigo hizo que lo pasara fenomenal. Siempre les estaré muy agradecido.

Otra anécdota que recuerdo, también muy entrañable, a pesar de las dificultades, sucedió un día de invierno en el que iba de servicio en un tren que terminaban en Puigcerdá (provincia de Girona) y en el que nos teníamos que quedar a dormir para sacar otro por la mañana temprano. Al llegar a la estación de San Cristóbal de Tosas, con una nevada como pocas veces he visto en mi vida, el tren se quedó averiado por la congelación de las tuberías de freno y por la acumulación de nieve en la vía. Pasamos la noche en la estación unos catorce viajeros, el maquinista y yo, y, gracias a la factor de circulación que allí operaba, una gran mujer, muy resolutiva y recia, pudimos pasar confortablemente la noche hasta que al día siguiente nos rescataron. Esta mujer había cavado a golpe de pala una trinchera de casi dos metros de altura, desde el andén hasta la entrada al edificio de viajeros, nos dio de comer y conservó bien calentito el gabinete donde nos refugió, gracias a una estufa que estuvo al rojo vivo toda la noche.

De esa noche recuerdo también que, al bajar del tren, cogí en brazos a una mujer bastante mayor para que no pisara la nieve y que un viajero, también anciano, comenzó a darme golpes en el brazo y en la espalda, diciendo bastante enfadado que era su marido y que no tocara a su mujer. La verdad es que fue muy gracioso que al marido se mostrara tan celoso conmigo por llevar yo en brazos a su mujer. ¡Pero en qué cabeza cabe que yo, con 26 años, tratara de ligar con una octogenaria! ¡Si podría ser mi abuela! El caso es que no había manera de hacerle ver que lo único que yo pretendía era ayudar a su mujer a pasar por la nieve.

Una vez estuvimos todos acomodados, al principio pasamos la noche charlando y, más tarde, gracias a aquella mujer maravillosa que atendía la estación, nos fuimos quedando dormidos, sobre todo los más jóvenes (como he dicho, yo tenía veintiséis años), hasta que nos despertaron por la mañana agentes de la guardia civil, que nos ayudaron a salir de allí. El espectáculo de aquellas montañas del pirineo catalán con esa cantidad de nieve y la ventisca que hacía fue impresionante.

Tuve muchas más anécdotas en este período de trabajo en Barcelona Sants, aunque solo relato aquellas que, por su interés solidario y humano, se han quedado grabadas tan gratamente en mi memoria.

La que cuento ahora me pasó en la estación de San Vicente de Calders - Comarruga. Serían las seis de la mañana cuando, después de una noche

tormentosa y con mucha lluvia, me dirigía desde el edificio de dormitorios de los agentes hacia la estación. Como no había amanecido todavía y alguna farola estaba fundida, hice el trayecto a oscuras. Mi intención era atravesar la playa de vías para acceder al edificio de viajeros y presentarme al jefe de estación para iniciar la jornada laboral. De repente, al tratar de pasar por un entablado de traviesas que hacían las veces de paso de vía, entre los carriles, me hundi en el agua hasta el pecho: había pisado un foso de reparación de material ferroviario. Con la mano en alto para proteger el maletín de la documentación y sin haberme lastimado, ya que caí de pie y al ralentí, frenado por el agua, logré salir de allí por una escalerilla lateral que tenía el foso y llegué empapado y con la ropa llena de grasa al gabinete de circulación de la estación. Os podéis imaginar la cara de sorpresa del personal que allí había al verme de esa guisa.

Todos se portaron fenomenal. Enseguida me ayudaron a secarme, me dejaron toallas y me dieron ropa de trabajo que tenían por allí para poderme cambiar. Me trajeron un café y algo de bollería y, para que entrara en calor, me sentaron cerca de la calefacción y, además, me acercaron el calentador eléctrico que ellos utilizaban. En esos momentos me sentí atendido por el personal DIEZ. Llamaron a la oficina de mis jefes para que me relevaran en L'Hospitalet, que era donde yo vivía, y casualmente por donde pasaría con el tren al que daba yo servicio.

Pero no todo fueron escenas cándidas y de buena voluntad. También me vienen a la memoria un par de hechos bastante comprometidos que me ocurrieron siendo interventor en Sants.

Iba yo de viajero en un Talgo III (los plateados con franja roja) desde Barcelona hasta Madrid y, en un momento dado, mucho antes de llegar a Zaragoza, vino a mi asiento el compañero que iba de servicio para decirme que tenía un gran problema en el último coche: un brigada de la Legión, bastante bebido, había hecho ponerse en pie a todos los viajeros de ese coche y los había obligado a cantar en voz alta el himno del cuerpo. Como muchos de ellos no se lo sabían, les daba alguna que otra colleja y los increpaba para que se lo aprendieran y lo cantaran.

Ahora puede parecer una escena cómica, pero en aquel momento el compañero estaba muy nervioso. Yo no sabía cómo ayudarle ni tenía ganas de ir a ver el espectáculo que estaba montando ese «señor». Se nos ocurrió que, como los dos éramos de la escala militar de ferrocarriles y teníamos la tarjeta militar con el grado de alférez, podría resultar que nos hiciera caso, al ostentar nosotros un grado superior al del legionario. Había un problema: al estar mi compañero uniformado de interventor en ruta, podría ocurrir que el legionario no se creyera del todo que fuera militar de complemento.

Así que me convenció para que fuese yo, pues podría resultar más creíble mi tarjeta militar yendo yo vestido de paisano. Sin embargo, yo no las tenía todas conmigo y ya me estaba preparando para recibir el gran tortazo de mi vida. En fin, me armé de valor y para allá que fuimos los dos. Mi compañero, para evitar que aquel individuo propagara su fechoría por el resto del tren, había cerrado por precaución la puerta de acceso al coche, así que, asomándome por la ventana redonda de la puerta, pude observar el espectáculo. Efectivamente la escena que vi era la que me había descrito el interventor. Era preocupante, pero a la vez me hizo sonreír un poco, hasta que me acordé de que tenía que entrar allí y hacer cuadrarse al militar, que por edad podría ser mi padre.

Me encomendé a todos los ángeles del cielo mientras mi compañero abría la puerta y me animaba como a los toreros:

—Valor y al toro, maestro, que es una mona.

—Mona te voy a dar yo a ti. Si algo sale mal, vuelve a cerrar y déjame dentro, que yo me sé de memoria ese himno. A mí no creo que me dé muchas collejas.

Cuando finalmente entré, se hizo un silencio de varios segundos y el militar (iba vestido con el uniforme de paseo de la Legión), con evidentes síntomas de embriaguez, me dijo:

— ¿Dónde va usted? Póngase inmediatamente de pie en un asiento y únase a cantar con toda esta gente.

— Pero, hombre de Dios —le dije con la voz más firme que pude sacar—, vistiendo usted ese uniforme, no puede mancillarlo de esta manera. Está usted dejando mal a la hermandad legionaria y provocando el rechazo de la sociedad.

A continuación, saqué la tarjeta militar y le dije que leyera en voz alta la graduación que figuraba en ella. Yo esperaba en ese momento el gran bofetón de mi vida, pero, para mi sorpresa y la alegría de todos los pasajeros, la reacción fue la de un buen legionario: se cuadró y me dijo:

— A sus órdenes, mi alférez.

Os podéis imaginar la escena. Claro, yo me vine arriba, incluso hice entrar a mi compañero el interventor y le dije al militar:

— Vamos, hombre, pida perdón uno por uno a toda esta gente y luego acompañeme fuera.

Después de intercambiar unas breves palabras con él, le ordené que se quedara en posición de firmes en la plataforma del coche hasta su destino, que creo recordar que era Zaragoza. Así estuvo casi dos horas, hasta que llegamos. Por

supuesto, le tomé la filiación, por si hubiera algún viajero que le quisiera denunciar, pero, que yo sepa, no hubo nadie que lo hiciera.

La segunda anécdota, para que no digan que el oficio de interventor no es arriesgado, me ocurrió siendo yo el interventor titular del expreso Costa Brava, con destino a Madrid.

Estaba yo en la estación de Sants esperando la entrada de dicho expreso, cuando se me acercaron tres individuos llenos de tatuajes, y no de los de ahora, que los lleva todo el mundo, sobre todo los artistas, los futbolistas y los famosos; aquellos tatuajes te ponían los pelos de punta, por no hablar de las melenas y las barbas largas que llevaban. Tenían un aspecto terrorífico.

Como yo entonces tenía 26 añitos, sin apenas experiencia ni de la vida ni del trabajo de interventor, estaba muy asustado. Pues, como digo, se me acercan los tres y me dice uno:

—Tenemos tres mil pesetas y necesitamos llegar a Madrid. Hemos estado de permiso de fin de semana y tenemos que volver a presentarnos en la cárcel de Segovia antes de las doce de mañana, lunes. No tenemos nada más que este dinero, y ya le digo que tenemos que llegar a Madrid en este tren.

El tren estaba estacionándose ya en el andén y yo, allí, rodeado por estos tres individuos que, al fin y al cabo, por decir algo bueno de ellos, al menos eran

sinceros y venían de frente. Madre mía, menudo marrón me había caído encima, pero rápidamente pensé: «José Luis, no te metas en líos y súbelos al tren».

— Bueno, chicos, acompañadme por aquí. No hay problema, pero portaos bien, no quiero líos.

Los llevé a mi compartimento de servicio y les dije que les cerraría por fuera para que nadie se pudiera meter, y que no se preocuparan, que yo estaría pendiente de ellos. Se me pasó por la cabeza que en cuanto pudiera llamaría a la policía o se lo diría a algún jefe de estación para que diera la voz de alarma, pero cuando iba a cerrarles me dijeron:

— No se le ocurra avisar a la policía ni a la guardia civil porque no estamos haciendo nada malo; únicamente no nos llega el dinero de los billetes para los tres. Si los avisa, le buscaremos donde sea, hasta encontrarle, y cuando lo hagamos no le resultará agradable.

¡Madre mía! A mí aquello, entonces, me pareció una pesadilla, o que estaba rodando una película de la mafia. No podía creer lo que me estaba pasando, parecía todo de ficción.

Decidí no avisar a nadie, así que el viaje continuó, pero fue una de las noches más largas de mi vida. Estaba deseando llegar a Madrid. Cuando por fin llegamos, me fui a la oficina de intervención a entregar los papeles y dejar la

cartera y la maletilla que llevaba, y salí para la cantina de Chamartín, que está en el andén número uno, a desayunar con los compañeros. Cuál fue mi sorpresa cuando al pedir al camarero que me cobrara me dijo:

— Están ustedes invitados por aquellos caballeros del fondo.

Los caballeros mencionados eran los tres presidiarios que había traído en el tren. Uno de mis compañeros me comentó:

— José Luis, ¿son amigos tuyos?

— No, no. Ya te contaré en otro momento.

Me dirigí a ellos y les di las gracias por el desayuno. Me comentaron que ya habían comprado los billetes hasta Segovia. Por lo menos el compañero que fuera en ese tren no tendría que pasar por lo que yo había pasado.

Profesionalmente, fui muy feliz en aquella etapa catalana, pero, claro, la familia y yo echábamos de menos Madrid, y regresamos en cuanto hubo una oportunidad. En 1988 ya estábamos otra vez en casa.

Sigo recorriendo España, pero teniendo Madrid como punto de origen y residencia

A finales de marzo de 1988 tomé posesión de una plaza de interventor en ruta en la residencia de Madrid-Atocha. Era una de las más grandes de España en cuanto a personal y tráfico de servicios se refiere, pero eso no era problema, pues las dos anteriores en las que había estado, Chamartín y Sants, también formaban parte de las más grandes e importantes del país.

Cuando llegué a este destino de trabajo (en el que estuve hasta marzo de 1999), se estaba preparando la gran remodelación de la estación para poder atender los futuros servicios del AVE, que se inaugurarían en el año 1992, con lo que los demás servicios (Cercanías, Regionales y trenes de paso de largo recorrido) pasarían a realizarse en la estación de Chamartín unos, y otros en la nueva estación subterránea de Madrid-Atocha Cercanías. Pero, hasta que dieron comienzo esas obras, pude disfrutar de esa vieja estación algo más de un año.

Durante el tiempo que trabajé en ella, había mucha crispación con los trenes de cercanías que iban y venían de Fuenlabrada y Parla. Se averiaban mucho, pues había escaso suministro eléctrico y pocas subestaciones que abastecieran al servicio, repleto de trenes y servicios que hacían saltar el traslado de energía a la catenaria, que era la que suministraba la corriente eléctrica para que funcionaran los trenes. Para entendernos, es como si en una casa se enchufan muchos

electrodomésticos a la vez. Al final, ¿qué pasa? Que saltan los automáticos y se queda la casa sin corriente eléctrica.

Teníamos un turno que consistía en ir y venir de Madrid-Atocha a Fuenlabrada, dormir allí y, al día siguiente, seguir con los mismos trayectos entre las dos ciudades hasta mediodía. Un día, en uno de esos servicios, salimos de Atocha con retraso y muy despacio, ya que con frecuencia se paraba el tren y tardaba en llegar hasta Villaverde Alto casi una hora, cuando se trataba de un recorrido de diez minutos. Como aquello se repetía con demasiada frecuencia, la cosa comenzó a ponerse muy fea. Los viajeros, hartos de tanto retraso, enfadados y animándose los unos a los otros, salieron del tren y se colocaron delante de la cabina de la «unidad serie 440» con la intención de no dejarnos salir ni al maquinista ni a mí. Fue un momento angustioso. Yo estaba en la cabina con el maquinista, y, recordando los consejos de otros compañeros que habían vivido situaciones similares, guardé la gorra, la corbata y demás distintivos en una bolsa para pasar desapercibido.

No había visto nunca a personas como las que tenía delante, con tanta rabia y odio hacia nosotros, que representábamos a la compañía, aunque no tuviéramos responsabilidad directa en lo que estaba sucediendo. Como era un tren doble, pronto nos vimos rodeados por más de cuatrocientas personas enfurecidas, que descargaban su rabia insultándonos a gritos y amenazándonos. Llegué a pensar que había llegado nuestra hora. A Dios gracias, estábamos en la cabina del furgón

correo, y eso fue lo que nos libró. Para los asaltantes no era fácil el acceso y la policía pudo llegar a tiempo de sacarnos de allí escoltados. A decir verdad, nos sacaron al segundo intento, ya que antes llegaron unos cuantos antidisturbios que tuvieron que pedir refuerzos urgentemente. Creo que ha sido una de las veces, por no decir la única, en que he visto peligrar seriamente mi integridad física.

Recuerdo que en Sants no había mucha gente veterana en intervención, quizás porque llegamos una gran hornada de gente joven, pero en Atocha sí que había muchos interventores bastante mayores que solo con su presencia en el andén, al lado del tren, con ese porte de seguridad y experiencia, te daban una grata tranquilidad si ibas dando un doble servicio o de refuerzo. Pensabas: «Con este voy seguro y, además, aprendo». Si, por el contrario, iba yo solo, por ejemplo, en el Talgo o en el Rápido de Cádiz (o en cualquier otro tren con muchos coches), me enfrentaba a muchos viajeros y, por tanto, a muchos problemas. Recuerdo que las primeras veces, por falta de experiencia, me temblaban las piernas, y hasta me sudaba la frente al acercarme al tren.

En honor a la verdad, tengo que decir que los trenes en los que he trabajado con destino al norte, los viajeros iban bastante más tranquilos y silenciosos; la gente era seria, no había apenas protestas, cambios de asiento o problemas de esa índole. Sin embargo, los trenes que «hacía» con destino sur solían ser un caos,

aunque los viajeros daban problemas con tal arte que había que rendirse a su gracia andaluza.

En una ocasión se subieron al tren una mujer de unos cincuenta años y su hijo, ya mozo, en la estación de Linares Baeza con destino a San Fernando. Cuando les pedí los billetes, la mujer me entregó uno de adulto y otro de niño. Me fijé en que el joven ya tenía bigote y llevaba sujeto entre las piernas el petate militar, lo que delataba su incorporación a filas; debería rondar, por tanto, los veintiún añitos. La conversación que mantuve con esa buena señora fue la siguiente:

—Buenas tardes, ¿me permite los billetes?

—Tenga usted, buen hombre.

—Señora, veo que un billete es de adulto y el otro de niño. ¿No será el de este caballero?

—Claro, es el de mi niño. En la taquilla le he pedido al taquillero que me diera un billete para mí y otro para mi niño. ¿O es que me va a decir usted a mí que este no es mi niño?

Me entró tanta risa, a mí y a los pasajeros que estaban al tanto de la conversación, que no pude hacer más que salir de allí para no ofender a la buena mujer. Iba

acompañando a su hijo de veintiún años hasta la misma puerta del cuartel porque se incorporaba al servicio militar. Pedazo de madre.

En otra ocasión recibí en un tren una lección de historia de manos del político y jurista, soriano de adopción, don Gabriel Cisneros Laborda, uno de los llamados padres de la Constitución del 78. Digo lo de soriano de adopción porque, aunque era zaragozano, en el año 89 era diputado por Soria y vivía allí, según me comentó.

Todo esto viene a cuento por un viaje que hacía yo de servicio en el TER, destino Pamplona, y que pasaba por Soria (que casualmente es mi tierra), donde tenía que bajar este señor. Llegó con el tiempo justo para subir al tren y, como entonces el reglamento permitía sacar los billetes en ruta con unos vales especiales, sin pasar por taquilla, me presentó el correspondiente vale del Ministerio de Transportes para que se lo canjeara por el billete en ruta, sin coste alguno.

La lección de historia a la que me refiero me la dio cuando, habiendo terminado la intervención de los billetes a los viajeros del tren, me invitó a sentarme con él para charlar. Estábamos ya en la provincia de Soria, entre Torralba y Almazán, hablando de cosas sin importancia, cuando le dije que observara la vuelta tan tremenda que estaba dando el tren en ese momento. Lo normal era ir recto, pues no había que sortear ninguna montaña o elemento geográfico que dificultara la

circulación ferroviaria. A mí ya me había llamado antes la atención este hecho, por eso se lo comenté. Él me dijo que también lo había observado en los innumerables viajes que hacía a Soria, por lo que había estado investigándolo. Y había dado con la respuesta: en la expropiación de los terrenos para hacer la vía, a finales del siglo XIX, hubo un propietario aristócrata que se opuso al paso del ferrocarril por sus tierras. Llegó a discutirse hasta en el ministerio correspondiente, e incluso llegó a Presidencia del Gobierno de entonces, pero lo consiguió.

Este ilustrado viajero se bajó del tren en Soria, pero antes de llegar también le dio tiempo a contarme la historia del árbol de los tres reinos, donde se juntaban los reyes de Aragón, Castilla y Navarra en la Edad Media. Me dijo que estuviera atento a un árbol grande que había en una colina, pues señalaba el punto donde se tocaban los tres reinos, entre Ágreda, Cervera del Río Alhama y Valverde. Yo creo que los vi, y los estuve viendo cada vez que pasaba, o al menos me imaginaba a los tres reyes sentados debajo del árbol, discutiendo cada uno en favor de su gente y sus territorios.

Fue muy agradable aquel viaje con don Gabriel, me pareció un hombre muy entrañable.

En el transcurso de este trabajo, he tenido la suerte de conocer en los trenes a gente famosa, como futbolistas, toreros, periodistas, empresarios, artistas,

políticos, etc. Como algo anecdótico, en una ocasión iba yo de servicio en el expreso de Badajoz y tuve que dejar mi compartimento de servicio a la policía secreta, que llevaba detenidas al juzgado de Castuera (población de Badajoz) a las hermanas de los asesinos de los crímenes de Puerto Hurraco. En prácticamente todas las poblaciones algo grandes donde paraba el expreso, salían periodistas locales o provinciales para fotografiarlas. La noticia de que estas mujeres iban en el tren había corrido como la pólvora, y, claro, venían a mí como fieras para preguntarme si habían dicho algo, o qué me parecía su comportamiento, u otros comentarios que tampoco yo sabía cómo responder. Probablemente, saldría en las páginas de alguno de los periódicos locales de esas poblaciones, dada la cantidad de fotos que nos hicieron.

A lo largo de esos años me ocurrieron un sinfín de anécdotas de todo tipo. Y casi todas me han dado la oportunidad de ver el trabajo de interventor como una labor de servicio a la sociedad; por eso lo he intentado hacer lo mejor posible. Para mí, es una satisfacción haber podido ayudar a la gente siempre que me ha sido posible. Además, ver sus caras de agradecimiento, desde luego, no se paga con dinero.

Mi etapa en oficinas, donde sigo actualmente

Después de trece años viajando en los trenes como interventor en ruta, se me brindó la oportunidad de cambiarme a oficinas, a la Dirección Comercial de Cercanías, en la avenida de la Ciudad de Barcelona, n.º 8, en la 4.ª planta. Aquí estuve algo más dos años, desde marzo de 1999 hasta junio de 2001, desarrollando trabajos de análisis de la demanda dentro de la jefatura que lleva ese mismo nombre.

Esto consistía, primero, en hacer un trabajo de campo, y luego, pasar los informes gráficos y de texto de todos aquellos viajeros que subían y bajaban de cada tren y en cada estación, además de hacerlo por franjas horarias y segmentarlo en días laborables y festivos. Era un trabajo muy completo que se hacía anualmente para saber la demanda de los trenes de cercanías, compararla con las de años anteriores y ver la evolución positiva o negativa que tenían.

Aprendí muchas cosas en esta etapa, sobre todo el manejo de aplicaciones informáticas especializadas en este asunto y la posibilidad de conocer distintas personas por toda la geografía española, al tener que supervisar y apoyar los trabajos de campo anuales que realizaban empresas externas en distintos núcleos de Cercanías.

En julio del año 2001 me cambié a la Dirección de Patrimonio, en concreto, a la jefatura de Gestión Patrimonial, dependiente de la Delegación de Patrimonio de Madrid y Castilla La Mancha, en la caracola número dos de Chamartín. Aquí fui muy bien recibido tanto por el delegado como por los demás compañeros, ya que había una gran falta de personal; concretamente, en esta jefatura había solo dos personas: el jefe y un mando intermedio. El trabajo consistía principalmente en tramitar los contratos de arrendamiento de viviendas habituales y de temporada, de locales, terrenos, trasteros, aparcamientos, así como la venta de inmuebles mediante concurso, o por vía directa en viviendas si lo solicitaban los inquilinos que llevaban habitándolas mucho tiempo.

Empecé mi tarea por el principio, es decir, conociendo presencialmente todos y cada uno de los locales, terrenos, parcelas, viviendas, etc., encomendados a nuestra gestión. Doy gracias por que el mando intermedio que estaba allí, y que llevaba ya unos cuantos años trabajando en ello, me enseñó todo lo que se puede saber en cuanto a la gestión de los inmuebles. Hasta que dos o tres años después se fue y me quedé como encargado junto con mi jefe. En aquella época no podía imaginar que once años después sería yo el responsable de la jefatura, tras pasar antes por los distintos cargos de mando intermedio y técnico.

Como he comentado anteriormente, la acogida que tuve en este departamento fue muy buena y me llevó a conseguir en poco tiempo, en concreto, a los dos años de mi llegada, en el 2003, un premio anual que entregaba la Dirección de

Patrimonio al trabajador de cada gerencia territorial que se destacara por su labor profesional. Se llamaba Premio Valores y lo guardo con agrado porque, al fin y al cabo, es un reconocimiento al trabajo que allí realicé.

Fue una etapa de trabajo muy duro para poder organizar aquello. Dos personas eran claramente insuficientes para ordenar y organizar todo, además de contestar a diario al sinfín de peticiones, solicitudes y notificaciones de particulares e instituciones de todo tipo que nos llegaban. Con mi incorporación, y con la llegada dos años después de otra persona, pudimos ir organizando poco a poco aquella jefatura.

Tener que gestionar cerca de trescientos contratos de viviendas en la Comunidad de Madrid, y otros tantos de ocupación de terrenos para telefonía móvil, campas de coches o autobuses, eventos, vallas publicitarias, autoescuelas, locales, etc., me dio la posibilidad —y entiendo que ese era mi deber— de conocer prácticamente, uno por uno, a todos los clientes. Llamaba a las casas de los inquilinos y, mientras me ofrecían un café, hablábamos de todo un poco: de los problemas de vecindad, de las goteras que pudiera tener la vivienda, de los achaques físicos de los que allí convivían...; en fin, de todo lo que a cualquier persona le preocupa y le ocupa. En el caso de las viviendas, muchos propietarios eran ferroviarios jubilados que aprovechaban ese momento para contarme sus vivencias en la empresa. Con ello me granjeé cierta amistad con muchos de ellos, o al menos así me lo parecía. En el fondo, me gustaba tomar el pulso a los

arrendatarios que teníamos y oír sus preocupaciones, así me podía hacer una idea de cómo estábamos gestionando todo aquello.

Claro que todo esto iba acompañado de alguna que otra sorpresa más o menos desagradable. Recuerdo una visita que hice yo solo (bueno, casi siempre iba solo; primero, por falta de personal; y segundo, por no involucrar a otros) a unas viviendas que teníamos que demoler debido al estado precario en el que se encontraban. Había que notificarlo y yo prefería hacerlo en persona. Estaban en un barrio marginal del sur de Madrid y, al llamar a una de las casas, abrió la puerta una persona (hijo de la viuda que vivía allí) que, sabiendo a lo que iba, comenzó a amenazarme con una pierna ortopédica que previamente se había quitado. Supongo que, al no esperar mi visita, agarró lo primero que tenía a mano. Tengo que decir que luego la cosa se calmó y no fue a mayores.

En el barrio ferroviario de Las Matas, del municipio de Las Rozas, gestionamos unas cincuenta viviendas con una antigüedad ya centenaria y con reparaciones continuas de cubiertas, bajantes y otras averías. Pues bien, en cierta ocasión en la que visitaba una de estas viviendas, la persona que vivía en ella me comentó que su vecina era viuda, como ella, y que nunca había dado queja alguna a Adif de ningún desperfecto; me pidió por favor que pasara a verla porque era lamentable el estado en que se encontraba.

Efectivamente, pude comprobar que la vecina tenía razón: había humedades derivadas del mal estado de la cubierta y las bajantes, así como una avería en la salida de aguas fecales de la casa. Bueno, resumiendo, el estado general de la vivienda dejaba mucho que desear. Esta señora era viuda, había perdido a un hijo y vivía acompañada de otro que tenía una minusvalía. Os podéis imaginar el panorama. Yo, desde luego, me propuse intentar arreglar en lo que pudiera aquella situación, máxime cuando también tenía problemas de facturación porque no había actualizado algunos recibos desde el fallecimiento de su marido.

El caso es que quedé con ella en que se acercara un día por la oficina para arreglar el asunto de la facturación y ver si podíamos quitar las humedades de los desagües de la vivienda y los producidos por la rotura de las bajantes de recogida de aguas pluviales de la cubierta (como así se hizo más tarde). La vecina me dijo que la acompañaría porque ella no sabía ir sola.

Pasados unos días, se presentaron en la oficina. Por aquel entonces, mi gerente estaba buscando una secretaria, así que decidí aprovechar el momento para gastarle una broma. Me metí en su despacho por una puerta distinta a la del recibidor en el que se encontraban estas dos señoras (imaginaos la escena: las dos ancianas, de riguroso luto, con el bolso negro agarrado fuertemente por las asas) y le dije:

—Jefa, han venido dos aspirantes al puesto de secretaria, ¿las hago pasar?

—Sí, sí, por supuesto, que pasen, que pasen.

—Por favor, pueden pasar por aquí.

Se levantó mi jefa, estirándose la chaqueta del vestido, y yo salí para que pasaran, aunque dejé la puerta entornada para poder ver por la rendija la cara que ponía...

En su gesto leí que no sabía si reír, llorar o llamar a seguridad para que me esposaran y me echaran de las oficinas. Fue todo muy divertido y tengo que decir que les tengo un gran aprecio a las dos viudas. Por supuesto que al final pudimos arreglar los desperfectos estructurales de la vivienda y acabar con las humedades.

Una de las experiencias que más me han agradado en esta etapa laboral y que, por lo que me voy dando cuenta ahora, me ha pasado en toda mi trayectoria profesional, ha sido conocer a todo tipo de personas, desde gente de poco fiar —algunos bastante pillos, por no decir otra cosa—, hasta gente altruista y buena que no buscaba más que el bien común. Afortunadamente, lo más habitual es dar con personas que trabajan para ganarse la vida de manera honrada y legal.

Al tener inmuebles de todo tipo, como he dicho antes, viene por la oficina gente con proyectos o ideas muy variopintas, unas con más proyección de negocio y futuro que otras, pero casi todas válidas y con cierto desgaste neuronal a la hora de haber pensado en este o aquel negocio. Gracias a esas iniciativas, puedo afirmar que hoy en día muchos terrenos, estaciones, locales y edificios de Adif

han pasado a ser gasolineras, teatros, museos, restaurantes, autocines, aparcamientos, supermercados, centros comerciales, mercadillos navideños, pistas para prácticas de autoescuelas, invernaderos, talleres de coches de época, escenarios de rodajes de películas de cine y un sinfín de cosas más.

En definitiva, lo mismo tratas con empresarios de éxito que con inquilinos como los que he citado anteriormente. Pero, desde luego, haber contribuido a arreglar una vivienda o a firmar un contrato millonario realizado por concurso y adjudicado a una empresa me deja una satisfacción que *deja huella*, y creo que a ellos también.

Por supuesto que he pasado por momentos un poco delicados, podría decir, por haberme encontrado en situaciones desfavorables. Por ejemplo, cuando en una “desokupación” a la que asistí, ocurrida hace poco tiempo, la comisión judicial, formada por miembros del juzgado y de la policía municipal, terminó de sacar de la vivienda a los okupas y todos se fueron nada más firmar las actas. Los vigilantes de seguridad, a los que se había avisado tarde, estaban de camino y los albañiles encargados de tapiar puertas y ventanas se habían ido a comprar material de trabajo.

Así que me quedé yo solo con los okupas recién sacados de la vivienda, a dos metros de la puerta y con todos sus enseres tirados alrededor. No me quedó otra que ponerme a conversar con ellos sobre quién vendría a ayudarlos a recoger y

llevarse las cosas que habían sacado, rezando interiormente para que no se les cruzaran los cables y se pusieran violentos. Por suerte, entre unas cosas y otras, se fue pasando el tiempo y llegaron primero los de seguridad y poco después los albañiles, con lo que la situación quedó solventada y me pude ir tranquilo.

Otro desencuentro lo viví junto a una compañera de la Dirección de Patrimonio durante una visita a un complejo de naves que teníamos. Y digo «teníamos» porque todo lo que había de valor en las naves nos lo habían vandalizado unos grupos de chatarreros desaprensivos, amigos de lo ajeno, para sacar provecho de ello.

Pues bien, cuando entrábamos con el coche por la puerta del complejo, vi venir de lejos una furgoneta que, del peso que llevaba, casi daba con el chasis en la calzada, por lo que pensé que iba cargadita de metales que habían «recogido».

Yo, muy valiente y chuleta, me bajé del coche y, con las piernas abiertas y los brazos en jarras, levanté una mano y dije con mi mejor voz:

— ¡Alto a la guardia civil!

La furgoneta paró y, para mi sorpresa, de ella se bajaron unos seis o siete hombres grandes como castillos que en tono no muy amistoso preguntaron:

—¿Qué pasa, amigo?

Inmediatamente me hice cargo de lo delicado de la situación y se me acabó la chulería. Puse mi más inocente sonrisa y contesté:

—Anda, seguid, y cuidado con el peso que lleváis, no tengáis un accidente.

Una vez más, salía airoso de una situación comprometida.

Podría seguir contando bastantes casos muy parecidos a estos, pero creo que, como muestra, son suficientes.

En la actualidad, sigo desarrollando mi vida laboral en la gerencia de Área de Patrimonio Centro. Recuerdo con cariño cada etapa anterior y creo que las he vivido todas con gran intensidad y como correspondía en cada momento. De joven, viajando, todo era una aventura. Luego agradecí no tener que pasar los fines de semana y las grandes fiestas fuera de casa.

He acumulado experiencia, conocimientos y amistades, y estoy satisfecho de haber comenzado desde abajo: conociendo primero el trabajo en la vía, relacionándome después con los viajeros por toda la geografía española, y gestionando ahora el patrimonio ferroviario. Y siempre, como hijo y nieto de ferroviarios, me he sentido muy orgulloso de poder servir en esta empresa.



LOS RAÍLES MARCAN MI CAMINO

M.^a Dolores Herrero de Ávila



Tal vez, lo mejor de esta experiencia haya sido que, al escribir este relato, he tenido que mirarme al espejo y, después de 45 años, he sido capaz de reconocer a esa chica que en la madrugada del 15 de julio de 1975 se movía nerviosa mientras se ponía su uniforme para ir a trabajar como informadora a Renfe.

Soy la cuarta generación de ferroviarios. A mi bisabuelo no lo llegué a conocer, pero por referencias de mi madre, era mozo de equipajes en la estación de Casariche (Sevilla). Mi abuelo fue guardagujas en la estación de Puente Genil y mi padre comenzó su carrera profesional como factor de circulación encargado del telégrafo en la misma estación.

Puente Genil (Córdoba) es el pueblo donde nací y pasé la mayor parte de mi infancia. Cuando llegué a la familia Herrero, el 11 de febrero de 1957, ya tenía una hermana. La ilusión de mi abuelo y de mi padre era que fuese un niño, pero no fue así. Tuvieron que esperar siete años para que llegará el primer varón y otros cuatro para que llegara el segundo.

A los 11 años me trasladé a vivir a Madrid con toda mi familia. Ciertamente es que la mayoría de los ferroviarios han deambulado por estaciones y ciudades como forma de ascender y progresar en otros destinos, ya fuera de forma voluntaria u obligada. Sin embargo, mi padre solo tuvo como destino Madrid desde que salió de Puente Genil en el año 1968 con toda la familia. Desde entonces, la capital ha sido nuestra residencia.

Tengo que agradecer a todos mis compañeros de la Subdirección Comercial la ayuda, el cariño y el mimo con el que me han tratado estos últimos años, en momentos muy especiales de mi vida. Cuando las lágrimas corrían por mis mejillas y la tristeza había hecho mella en mí, ellos estuvieron a mi lado. Solo

Los raíles marcan mi camino

tengo agradecimiento para ellos, por los abrazos, por el intento de que volviera a aparecer mi sonrisa y por hacerme creer que valoraban mi presencia cada día en el trabajo.

M.^a Dolores Herrero de Ávila

EXPLOTACIÓN COMERCIAL

LOS RAÍLES MARCAN MI CAMINO

Puente Genil

Nací en un pueblo que huele a membrillo y a olivo, en el que oí por primera vez la palabra *estación*, una palabra que estaría ligada siempre a mi carrera profesional y a mi vida. Mis abuelos maternos vivían en el barrio de la estación y a mi abuelo siempre le recuerdo con su gorrilla de ferroviario. Mis padres y yo vivíamos en el pueblo, en los pisos de la cooperativa de Jesús Resucitado, el Cristo de los ferroviarios.

En mi niñez, algunas tardes, mi madre y yo íbamos a llevarle la merienda a mi padre, que trabajaba en la estación de tren. Mi padre era un hombre serio, aunque muy cariñoso a su manera. En una de aquellas visitas, recuerdo que me cogió en brazos y, sentándome sobre sus rodillas, me dijo: «Mari Loli —así es como me llamaban en casa—, ¿ves este aparato que está en la mesa? Se llama telégrafo y a través de él envió información cuando los trenes salen de la estación».

Me quedé asombrada; me pareció algo mágico que mi padre, tocando una palanquita, pudiera «decir» palabras a personas que estaban en otra estación. En aquel momento, mi padre me pareció muy importante.

También recuerdo las tardes en las que jugaba con mis amigas en la puerta de la casa de mis abuelos y, sudando, me sentaba a descansar en el rebate de la puerta. Mi abuelo, después de venir de su trabajo en la estación, por las tardes, hacía un ramillete de jazmines, que cogía del patio de la casa, donde mi abuela tenía sus macetas, para que ella se lo pusiera en el rodete y, ya arreglada, se sentara en su silla a la fresca.

Y sentada a la fresca, con el olor de los jazmines, la oía contar historias sobre el estraperlo que se hacía en los trenes en la posguerra, y de cómo en esos tiempos difíciles iban por las noches a la estación, a escondidas, para conseguir comida y toda clase de enseres para sustentar a la familia.

Los viajes en tren siempre han formado parte de mi vida. Durante mi infancia y mi adolescencia, los más divertidos y entrañables eran los que realizaba con mis padres y mis hermanos. Recuerdo los viajes en segunda clase, en un departamento con cuatro asientos donde mi madre se pasaba la noche sentada en la esquina de uno de ellos para que mis hermanos y yo pudiéramos dormir. Mi padre, de pie en el pasillo, con la ventana abierta, fumaba un cigarrillo mientras nos vigilaba de reojo.

Madrid

En 1975, con 18 años, trabajaba llevando la contabilidad en una empresa de bolsos para pagarme el curso de Secretariado, al que asistía por la tarde. Era un curso de un año en el que estudiábamos Taquigrafía, Mecnografía, Contabilidad y Archivo, y tenías que hacerlo si querías presentarte a las oposiciones de ministerios y bancos, que es lo que yo pretendía. Sin embargo, mi padre quería que me presentara a la convocatoria de informadora en Renfe; mi hermana había aprobado el año anterior y quería que sus dos hijas trabajaran en la empresa de la que se sentía tan orgulloso.

En el mes de febrero, Renfe sacó una convocatoria para informadoras, solo para *hijas* de ferroviarios. Un requisito imprescindible para poder presentarse, al igual que hacían otras empresas para permitir el acceso a un trabajo remunerado, era haber hecho el *servicio social femenino*, al que llamaban «la mili de las mujeres». Se trataba de un servicio público que podías prestar en guarderías, colegios, hospitales, centros asistenciales, etc., y que en función de los estudios que tuvieras duraba más o menos meses. Yo, con el Bachillerato, tuve que cumplir tres meses y dejar mi trabajo para poder hacerlo.

Me presenté a la convocatoria y aprobé. Para mi padre fue un orgullo que entrara en la empresa que él tanto quería y para mí, además de que significaba marcharme de Madrid y de la casa familiar, suponía conseguir la ansiada

independencia económica. Mi madre siempre me había dicho lo importante que era para una mujer conseguirla, porque con ella se conseguía la libertad, y no depender de nadie para realizar tus sueños.

Llegué a Barcelona, destino obligatorio después de realizar el curso de formación, y allí me reencontré con mi hermana, que me ayudó en todas las situaciones que suponía la llegada a una nueva ciudad y a un nuevo trabajo.

Barcelona

La noche del 15 de julio di tantas vueltas en la cama que no pude dormir, todavía lo guardo en mi memoria. Me levanté y vi mi uniforme colgado, ese que aún asocio al olor del mar. Me invadió una mezcla de emoción y miedo; apenas podía vestirme y no paraba de acicalarme el pelo, largo hasta la cintura. Esa mañana salí hacia la estación de Término dispuesta a comerme el mundo. Empezaba mi carrera profesional como informadora en Renfe.

«¿Por qué nos miran tanto estos ferroviarios de toda la vida?».

Éramos un servicio joven y nuevo. Nos llamaban las «niñas», un vocablo cargado de paternalismo y que hoy estaría mal visto. Empezaba el cambio generacional.

El trabajo de informadora se desarrollaba por gráfico, en turnos de mañana y tarde y en dos puestos: uno, en la central telefónica, donde se recibían llamadas de los usuarios del tren que pedían información de horarios y combinación de trenes; el otro, en la cabina del vestíbulo de la estación, de forma presencial. La cabina tenía dos accesos: a las vías y al vestíbulo. En el acceso a las vías se recibían viajeros procedentes de la frontera.

El tren Hispania Express traía a Barcelona viajeros de toda Europa desde la frontera de Port-Bou y su llegada a la estación era un acontecimiento esperado cada mañana. Franceses, alemanes, italianos, japoneses, la mayoría mochileros y casi todos jóvenes. El mundo se abría cada mañana ante mis ojos.

Recuerdo los desayunos con mis compañeras en una cafetería que estaba en la parte trasera de la estación, comiendo bocadillos de media pistola rellenos de pimientos rojos y atún; los cambios de uniforme en los vestuarios, después de pasar la mañana en la playa, para entrar al turno de las 15:00; las salidas nocturnas de libertad y los viajes a Madrid en el tren Costa Brava para ver a mi familia. Trabajábamos seis días y descansábamos uno.

En enero de 1976, comienzo de la transición, se produjeron movilizaciones en muchas empresas públicas, entre ellas, Renfe, con el fin de conseguir mejoras salariales y laborales en las primeras negociaciones colectivas. Estos hechos

llevaron al Gobierno a militarizar empresas de sectores esenciales con el fin de paralizar estas reivindicaciones y estos movimientos.

Renfe, al igual que otras empresas de transporte, fue militarizada. A los trabajadores se los obligaba a llevar una insignia de color rojo, en forma de rombo, con una *M* dorada, de *militar*, que se debía llevar siempre en un lugar visible. Un carnet militar, con cargo, en función de la escala salarial, en cuyo reverso se decía que las actuaciones en el trabajo estaban sometidas a la jurisdicción militar. Aquellos meses fueron de mucha incertidumbre y sentí por primera vez la falta de libertad, todo ello unido a que estaba prohibido salir de la residencia, por lo que no podía desplazarme a Madrid para ver a mi familia, y eso me producía una gran tristeza.

En Barcelona estuve dieciocho meses. Finalizada esta primera etapa laboral, maravillosa y sorprendente, me concedieron el traslado a Madrid, donde continué trabajando como informadora, con todo lo bueno y lo malo que acarcean los cambios.

Me costó irme a Barcelona y ahora me costaba volver a Madrid.

Madrid

Llegué a Madrid en diciembre de 1976, lo que supuso el reencuentro con mi familia y mis amigos. Con el dinero ahorrado durante mi estancia en Barcelona me saqué el carnet de conducir y compré mi primer coche, un Seat 600. En el mes de febrero me fui de vacaciones a Canarias con tres compañeras del trabajo, ya que mis amigos trabajaban en otras empresas o estudiaban y no tenían vacaciones en los meses de invierno. En Renfe, por normativa, te obligaban a coger quince días entre enero y mayo.

Mi lugar de trabajo era la estación de Chamartín, un edificio de tres plantas al final de la vía n.º 1. Arriba, el Puesto de Mando; abajo, el centro de informática y telecomunicaciones; y en medio, la central telefónica. El servicio de información, además de en la central telefónica, se podía desempeñar en el vestíbulo de la estación, en megafonía y en los distintos apeaderos de la línea Chamartín-Atocha.

Trabajando en Barcelona, volver a Madrid era la meta ansiada, y pensé que conseguirlo sería suficiente. Sin embargo, tener un trabajo seguro, un sueldo y el bienestar familiar no era suficiente. ¿Qué más? ¡Quería ir a la universidad para estudiar una carrera!

Una tarde, sentada en el salón de mi casa, se lo dije a mi padre. Sin embargo, el Ministerio había cambiado el plan de estudios y, a pesar de convalidarme parte del bachillerato, era necesario que hiciera 2.º y 3.º de BUP, COU y Selectividad. Mi padre, hombre de pocas palabras, dijo las justas para que tomara una decisión: «Si es lo que quieres, cuanto antes comiences, antes terminarás».

Durante los tres años siguientes compaginé mi trabajo con los estudios. Trabajaba de siete de la mañana a tres de la tarde, un turno que solo era posible si justificabas que estabas estudiando en un centro oficial. Por la tarde, de cuatro a nueve, estudiaba en un centro nocturno para sacarme los estudios que había planificado. Lo conseguí.

Las condiciones de trabajo eran las mismas que había tenido en Barcelona: gráfico, descansos y turnos, pero la situación social y laboral, no. Algo empezaba a cambiar en España.

En 1976, Renfe contaba con 71 990 trabajadores, lo que significaba que teníamos representatividad y éramos una fuerza importante en las demandas sociales y sindicales. Con la legalización de los sindicatos, se inició un período en el marco de los convenios colectivos. Las demandas y los logros de los ferroviarios eran un referente para otros sectores. Además, junto con el SEPLA (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas) y, posteriormente, el SEMAF

(Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios), fueron los primeros sindicatos profesionales.

En el año 1977, por decreto ley, se derogó la legislación franquista que prohibía la huelga de los trabajadores. Por el artículo 28 de la Constitución de 1978 se regulaba el derecho de huelga para garantizar el mantenimiento de los servicios esenciales, los servicios mínimos, en empresas como Renfe. Durante estos años, la lucha de los ferroviarios se hizo sentir en las calles. *Sentíamos que eran nuestras*, pues las necesitábamos para reivindicar nuestros derechos laborales.

Con el convencimiento de que la mejor forma de participar en todo este proceso era perteneciendo a un sindicato, me afilié y formé parte de las movilizaciones en la lucha de los ferroviarios. Fueron años de aprendizaje, valentía, solidaridad y compañerismo. Sin embargo, en las entrañas de la empresa, las cosas eran muy distintas.

Una tarde se recibió en la central telefónica un aviso de bomba. Se nos comunicaba que había un artefacto en la estación y que debíamos desalojarla. Para esos casos, teníamos un protocolo: sin dar muestras de alarma ni informar a ningún compañero, había que comunicárselo inmediatamente al jefe de Información.

Entré en el despacho, y nerviosa, le dije:

—Me acaban de llamar diciéndome que hay una bomba en la estación, que va a explotar, y que desalojemos.

—No te preocupes —me contestó él, y salió de su despacho con cierto nerviosismo. Se dirigió a toda la sala donde se encontraban mis compañeras—: ¡Hay aviso de bomba, que salgan las que estén embarazadas!

No puede ser, pensé. ¿Solo podían salir las embarazadas? ¿Y qué sucedía con el resto que no estábamos embarazadas?

El jefe de información repetía una y otra vez:

—Salid, salid, hay aviso de bomba. ¡Pero solo las embarazadas!

Era claramente un gesto de proteccionismo hacia las mujeres embarazadas que nos dejaba al resto desprotegidas, cuando todas éramos trabajadoras con la misma responsabilidad y con el mismo derecho de protección ante una situación de riesgo. Se lo dije al jefe, pero no cambió su instrucción y solo salieron del edificio las embarazadas. Esta situación no volvió repetirse.

Una de las dificultades con las que nos encontrábamos siempre en los cambios de horario de invierno y de verano era que nunca teníamos la información

actualizada de dichos cambios ni el tiempo suficiente para garantizar al viajero una información veraz. Había que tirar de la experiencia, calculando qué trenes podían cambiar y cuáles no, e informar que deberían llamar más adelante. Estas situaciones generaban enfado y malestar entre todas las compañeras y siempre manifestábamos nuestro desacuerdo en cómo se generaba la actualización de la información.

Ya he dicho que éramos un colectivo joven y numeroso, de entre veinte y veinticinco informadoras por turno, y al trabajar todas juntas durante ocho horas diarias en una sala diáfana, donde el contacto entre nosotras era permanente, teníamos una relación muy cercana, por lo que, ante cualquier situación problemática que se diera, apenas tardábamos unos minutos en ponernos de acuerdo y actuar todas a una.

Y eso fue lo que sucedió una tarde en que teníamos que lidiar con nuestro trabajo como podíamos por no disponer de los nuevos horarios. Alguien, en un momento determinado, dijo: «Las guías no sirven para nada, están desactualizadas y nuestro trabajo se complica mucho». Todas empezamos a vociferar y a ponernos en pie con la guía en la mano. Yo cogí la mía y la levante por encima de mi cabeza, mirando de reojo a mis compañeras. Después, miré los ventanales, que estaban abiertos, y vi volar una de las guías por encima de mi cabeza. Sin pensarlo, lance también la mía, y todas mis compañeras comenzaron a hacer lo mismo.

La imagen fue de liberación, y no exenta de cierta locura. El jefe de Información, en cuanto escuchó el revuelo, salió de su despacho y vio cómo las guías iban saliendo por las ventanas. En ese momento nos dimos cuenta de lo que estábamos haciendo, así que pedimos disculpas rápidamente y fuimos a recoger las guías a la calle. Cuando volví de recoger la mía, sentí que algo había cambiado dentro de mí: había reivindicado algo que me parecía justo para desarrollar mejor mi trabajo. La llama del cambio se acababa de encender.

Una vez que me incorporé al servicio de Información en Madrid, desde el principio tuve la posibilidad de salir e irme a trabajar a oficinas, que es lo que deseaba la mayoría. Al principio lo rechacé porque no soportaba la idea. Me parecía un trabajo estático, aburrido y falto de todo lo que yo amaba en ese momento: juventud, compañerismo, solidaridad y trato con el público.

Más tarde lo rechacé porque en el colectivo de informadoras llevaba muchos años luchando por conseguir las mismas condiciones que las telefonistas, quienes, transcurridos diez años, tenían la posibilidad de pasar a oficinas, al considerarse que era un trabajo que quemaba mucho por el trato con el público. Y no me parecía bien marcharme justo ahora que estaba en esa lucha. ¡Nunca lo conseguimos!

La Central Telefónica de Información era una nave diáfana en la que había puestos de telefonía para atender las llamadas e informar a los viajeros. Cada

informadora ocupaba un puesto, separado del resto por mamparas de cristal. Los puestos eran como pupitres, con pequeñas clavijas que servían para coger la llamada, dejarla en espera o cortarla. La primera vez que las vi, pensé: «Estas clavijas se parecen a la palanquita que movía mi padre en el telégrafo». Al utilizarlas, se obraba un pequeño milagro: si las movías de arriba abajo, a intervalos regulares, marcabas un número de teléfono y podías conectarte con quien quisieras. La magia estaba servida.

La «isla de información» se encontraba en el vestíbulo de la estación. En el centro había un cuadrado grande y en cada lateral, dos informadores. Cuando hacías el cambio de turno, todo quedaba atrás. Me recuerdo con mi uniforme azul y amarillo, caminando con paso firme, con el tintineo del anagrama metálico de Renfe en los zapatos y las ganas de recibir lo que el día me ofrecía.

Uno de esos días

En esa época era bastante frecuente que los trenes llegaran con retraso, lo que provocaba el enfado de quienes esperaban a los viajeros, y esto llevaba a vivir situaciones curiosas.

En una ocasión, vi de lejos a una mujer que caminaba hacia la isla de información con cara de agobio. Andaba deprisa y llevaba una cesta colgada del brazo. Muy decidida, se dirigió a mí:

—¿Señorita, me puede decir si ya ha llegado el tren que viene de Barcelona?

—No, señora, viene con cinco horas de retraso. Ha habido un problema con la catenaria y ha tenido que detenerse. Es posible que pueda ganar algo de tiempo en el recorrido, pero de momento ese es el retraso previsto.

Cuando dabas la información de un retraso, siempre contabas con el enfado y la expresión de disgusto en la cara de la persona a la que informabas. Pero lo que sucedió en aquella ocasión fue algo inesperado. De repente, esa mujer me miró fijamente, con cara colérica, farfullando algo que no fui capaz de oír, se alejó un poco del mostrador y empezó a lanzarme tomates. Era lo que llevaba en la cesta. De repente, la isla de información se había convertido en una «tomatina», aunque no recíproca. Yo, desde luego, lo único que hice fue tratar de esquivarlos como pude.

Otro de esos días

Una de las cosas que más amaba del contacto con el público era la sensación que tenías de ayudar a las personas. Ciertamente había sorpresas, y no siempre agradables. ¿Pero no es eso la vida?

Nada más abrirse las puertas correderas de la entrada al vestíbulo de la estación, vi su cara de sorpresa. Era una mujer bajita, con un pañuelo en la cabeza, ojos pequeños, un poco encorvada y un caminar lento por el peso que llevaba. En el hombro, una bolsa colgada; en la mano derecha, una maleta de tela a cuadros sujeta por una correa para que no se abriera (seguramente, porque los enganches estarían rotos); y en la mano izquierda, un bolso negro grande. Se balanceaba de un lado a otro por el peso.

No podía permitir que caminase todo el tramo hasta el mostrador ella sola, así que salí corriendo de la isla para ayudarla. Al principio se sorprendió y sujetó fuertemente la maleta. En ese momento se cruzaron nuestras miradas. Cuando la razón no da certeza, solo nos queda la intuición, y ella intuyó que quería ayudarla. Le pregunté:

—¿Viene usted sola?

—Sí, hija. Mi chico me ha traído, pero se tenía que ir a trabajar y no ha podido entrar conmigo.

—No se preocupe —le dije—. ¿Qué tren va a coger?

—El tren que va para Vigo.

Cargué con la bolsa y la maleta y, mirando el panel de enfrente, donde se relacionan los destinos y las vías de los trenes, le dije:

—¿Lo ve? Su tren sale por la vía 11.

Ella me miró con cara de gratitud, pero con vergüenza, y me dijo:

—¡No sé leer!

La miré con ternura.

—Usted tranquila.

Las dos nos dirigimos a la vía 11. Una vez que la acomodé en su asiento y coloqué la bolsa y la maleta, no pude irme hasta que el tren arrancó. La vi por la ventana y con la mano la saludé para despedirla. Ella me sonrió. Esa sonrisa que me regaló me hizo recordar por qué estaba en Información: ¡para ayudar a los demás con mi trabajo!

Al día siguiente me dijeron que un señor me estaba esperando. Había preguntado por una señorita con el pelo largo que había ayudado a su madre. Miré y vi a un chico joven que estaba en una esquina con un ramo de flores en la mano. Me sonrió y me entrego el ramo de flores. «Muchas gracias», fueron sus palabras.

Me enganché y trabajé quince años como informadora, pasando por todos los puestos. Solo salía del servicio de información para colaborar en la elaboración de las guías internacionales de Intercity y para representar a Renfe en el stand de FITUR. Conforme iban pasando los años, sí que hubiera agradecido quedarme más tiempo, pero nunca se me dio muy bien llamar a las puertas para evitar tener que volver al servicio de información.

Salí de Información cuando externalizaron la central telefónica, en el año 90. Después de hacer varias entrevistas, me ofrecieron el puesto de secretaria del director de la UNE de Estaciones y Servicios Conjuntos. Él tenía dos secretarías en jornada partida, pero requería una que cubriera el tiempo en que ellas no estaban. El horario era atípico, de 13:00 a 21:00, pero me permitía ir a la universidad por la mañana. Permanecí allí dos años, hasta que mi jefe fue nombrado director general y yo me incorporé a un puesto en el archivo central.

Era un proyecto para desarrollar un registro general, de entrada y salida, de toda la documentación del edificio, al igual que lo hay en la Administración pública.

En este puesto estuve un año y me marché con la baja maternal para dar a luz a mi hijo.

Cuando me incorporé como secretaria a esas «reprobadas oficinas», pronto descubrí la oportunidad de aprender cosas nuevas en mi nuevo puesto. Sin embargo, dentro de mí sentí que ese tiempo mágico que todos vivimos alguna vez, en el que se junta todo: juventud, ilusión, compañerismo, esperanza, lucha..., ya lo había vivido. Ahora empezaba una nueva etapa que, si bien no carecía de interés, no podía compararse con la que había vivido en el servicio de información, lo que me producían cierta añoranza de aquellos tiempos. A pesar de todo, recuerdo esta etapa como el inicio del cambio y la entrada a la madurez profesional.

En ella, además, descubrí la informática a nivel de usuario y aprendí las tácticas habituales de equilibrar, organizar, eludir, sonreír y escuchar en los momentos apropiados. He de advertir, no obstante, que no utilizo estas tácticas en los momentos que se consideran «apropiados», sino cuando yo misma las elijo.

Etapas de los últimos años en la Dirección de Estaciones de Viajeros

Después del nacimiento de mi hijo, en el año 1992, y tras los meses de licencia maternal y voluntaria, me incorporé a la dirección comercial de la UN de Estaciones y Servicios Conjuntos. A partir de entonces, y durante los siguientes veintiocho años, mi desarrollo personal y profesional estuvo unido a la evolución de las estaciones.

Hasta ese momento, las estaciones eran espacios de paso donde los viajeros subían y bajaban de los trenes, llegaban y salían, siempre con el tiempo justo, y donde los servicios al viajero se limitaban a la cantina o cafetería, el kiosco de prensa y el estanco, es decir, los que ofrecían al viajero las necesidades mínimas: café, periódicos y tabaco. Es cierto que la mayoría de las estaciones se encontraban en el centro de las ciudades y que siempre han supuesto un desarrollo para esas zonas urbanas, pero aquel año se produjo el gran cambio.

La llegada del AVE, con la inauguración de la línea Madrid-Sevilla, supuso un hito en la historia del ferrocarril. Tuvieron que crearse nuevas estaciones que se adaptaran al tráfico de los trenes, a la seguridad, al tiempo en la estación, al tipo de viajero. También se remodelaron algunas de las antiguas. Esto supuso la creación de espacios mejor distribuidos que permitieron implantar los servicios que se debían ofrecer al viajero. En definitiva, se creó la «oferta comercial».

La Dirección Comercial estaba integrada por la Jefatura Comercial, que se encargaba de contratar los locales comerciales, y la Jefatura de Marketing, que se dedicaba a la publicidad, los estudios de mercado y la promoción de actividades en las estaciones. La contratación se realizaba mediante el anuncio de los locales disponibles y las peticiones de ofertas a las empresas, con las que se contactaba en función de la actividad que se pretendía implantar.

Pero los nuevos espacios creados en las estaciones requerían una oferta comercial más variada y una imagen de los locales más uniforme. Para satisfacer esta necesidad se crearon dos marcas comerciales: Vialia, pensada para las grandes estaciones, que configuraba su entorno y reordenaba los espacios para ofrecer al viajero un lugar para el comercio, el ocio y la cultura, y Tiendas de la Estación, una marca que permitía que todos los locales tuvieran una misma imagen, con un reglamento de régimen interior por el que todas se regían y una configuración similar. Estas dos marcas darían una nueva dimensión al concepto de estación.

Con el fin de llevar a cabo estos proyectos, las personas que integrábamos la jefatura comercial iniciamos un camino nuevo. Debíamos empezar a trabajar con objetivos claros enfocados a conseguir las mejores marcas para nuestras estaciones, y para ello debíamos elaborar estudios de mercado más completos, captar clientes, preparar tácticas de negociación, crear estrategias comerciales,

etc. Y con la ilusión de que estábamos creando algo totalmente nuevo nos lanzamos a trabajar.

Sí, era estar en una oficina, pero con la posibilidad de salir de ella con frecuencia para realizar trabajos de campo con el fin de captar las mejores marcas y tomar contacto con lo que verdaderamente me ha importado siempre: el trabajo directo con las personas.

Las diferentes ferias de franquicias que se realizaban en varias ciudades nos permitían contactar con marcas de prestigio, con variedad de oferta, y de esa forma conseguir mejores ingresos con los arrendamientos de los locales. La mayoría de las empresas, cuando manteníamos reuniones para ofrecer nuestros espacios, desconocían las oportunidades de negocio que las estaciones ofrecían.

La primera vez que fui a una feria de franquicias fue en Valencia, una de las más prestigiosas. Mi compañero y yo preparamos un dossier con planos de las estaciones más importantes, información de los viajeros pasantes, ubicación de los locales y un discurso cargado de convicción y optimismo. Nerviosos, empezamos a pasar por los stands de las marcas que más nos interesaban, las que pensábamos que se podían implantar en nuestros locales, para concertar citas con sus directores de expansión. Una vez que les explicábamos nuestro proyecto, su primera reacción era de sorpresa, pero rápidamente empezaban las preguntas:

- ¿Locales en la estación con variedad de oferta?
- ¿Cuántos viajeros pasarán por la puerta de mi local?
- ¿Podemos abrir los 365 días del año?
- ¿Horario acomodado a nuestro negocio?
- ¿Promoción de las actividades y toma de decisiones?
- ¿Espacios de ocio?

Volvimos de la feria con un montón de tarjetas y con varias visitas programadas. Nuestro trabajo empezaba a tomar forma. En los años posteriores, los locales de las estaciones empezaron a tener marcas de prestigio con una imagen renovada y moderna y con una amplia oferta comercial. Fueron años de mucho trabajo, pero con la creencia de que estábamos cambiando la imagen de las estaciones. Nos sentíamos orgullosos de la labor que nos había tocado desarrollar.

Al constituirnos en una entidad pública empresarial, Adif, y con la llegada de la Ley de Contratos del Sector Público, cambió nuestra forma de trabajar, ya que la contratación de los arrendamientos de los locales se tiene que realizar a través

de licitaciones públicas. Sin embargo, nos adaptamos y no dejó de ser un trabajo gratificante. Las estaciones ya estaban transformadas.

Epílogo

He iniciado este relato con algunos recuerdos de infancia en mi pueblo y en el entorno ferroviario en el que me crie, aunque la mayoría de las situaciones y anécdotas descritas pertenecen al período en que desarrollé mi trabajo como informadora, desde el año 1975 hasta el año 1990, en Barcelona y Madrid. También he querido añadir un pequeño esbozo del trabajo que vengo desarrollando desde el año 1992 hasta hoy como técnica comercial en la Dirección de Estaciones de Viajeros.

Este relato es un homenaje a mi padre, Manuel, porque él supo inculcarme la honestidad, la integridad, el valor del esfuerzo en el trabajo y el amor por el ferrocarril.

Para ti

Con esa maravillosa sonrisa con la que siempre me recibías, te recuerdo, papá. Aunque esa maldita enfermedad te impedía saber quién era yo, yo sí sabía quién eras tú.

Recuerdo aquellas tardes en que solíamos ir a la parte de atrás de una calle desde la que, a través de una valla, se veían pasar los trenes que habían salido de la estación de Atocha. Te sacaba a pasear en tu silla de ruedas porque tus piernas ya no te aguantaban por falta de equilibrio. Y eso a pesar de haber sido un gran bailarín y de haber bailado conmigo en muchas ocasiones, con tus manos buscando las mías para sentir el calorcito, con tu gorrilla cubriendo tu pelo blanco y esos ojos que, sin hablar, transmitían todo el amor que eras capaz de dar.

Seguramente, no sabías dónde estabas, ni con quién, ni tan siquiera eras capaz de pronunciar la palabra tren. Sin embargo, te quedabas mirándolos pasar y, por un momento, esbozabas una sonrisa parecida a la que luce un niño en Navidad la primera vez que ve moverse un tren de juguete en un escaparate.

Los raíles marcan mi camino



MI ABUELA MARÍA Y YO: DOS FERROVIARIAS PIONERAS

M.^a Dolores Moreno Burgos



Bisnieta, nieta e hija de ferroviarios, nací en Almazán, en la provincia de Soria, de donde era mi familia paterna y donde mi padre, Victoriano, era jefe titular de la estación de Quintanas de Gormaz, en la línea de Valladolid a Ariza.

Muchas veces pienso que no fue una casualidad que prácticamente naciera en una estación ferroviaria, que mi destino estaba marcado. No en vano comencé a dar mis primeros pasos detrás de un farol de tres fuegos. Mi infancia y adolescencia estuvieron fuertemente ligadas al ferrocarril, pero, sobre todo, a la influencia de mi abuela, que siempre estuvo empeñada en que yo siguiera sus pasos. No sé, tal vez... Me licencié en Geografía e Historia en la Universidad Complutense de Madrid y, un tiempo después, en Archivística y Documentación.

En 1981 aprobé los exámenes de factor autorizada para circulación que convocó Renfe y, después de un período de prácticas y un año de ejercicio de la profesión, mis pasos me llevaron al Museo del Ferrocarril, que contribuí a montar junto a un equipo en el que permanecí durante veinticinco años. Allí ejercí distintos puestos como técnico de museos, llegando a ser directora en funciones. Durante esos años publiqué diversas investigaciones y monografías en torno al ferrocarril y su entorno que fueron publicadas en diversos medios. También participé en el diseño y montaje de múltiples exposiciones y en un sinnúmero de proyectos que sería muy largo enumerar.

En 2014 me incorporé a Adif, donde sigo trabajando actualmente con el cargo de técnico en gestión documental. Desde entonces compagino mi vida laboral con la literatura. En 2010 escribí mi primera novela, *La identidad perdida*, y en

Mi abuela María y yo: dos ferroviarias pioneras

2015, la segunda, La fuente donde el agua llora, ambas publicadas por la editorial Urano, de Barcelona.

Las dos han sido distribuidas en todos los países de habla hispana y la primera ha sido elegida como texto obligatorio de lectura para los alumnos de los Liceos de secundaria franceses.

En la actualidad, preparo dos novelas más que espero que puedan ver la luz en el próximo año 2021.

M.^a Dolores Moreno Burgos

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

MI ABUELA MARÍA Y YO: DOS FERROVIARIAS PIONERAS

I

A Marcelina le llegaron los primeros dolores poco antes de rayar el alba. Tenía tanta ilusión como miedo, la ilusión por ser su primer hijo, y el miedo..., bueno, el miedo no era por parir, pues había visto y asistido demasiadas veces a los alumbramientos de las vecinas de Villalva. No le arredraba el dolor que sentiría cuando sus entrañas se dilataran lo suficiente para que la criatura que había albergado en su vientre durante nueve meses pudiera salir al mundo; no, eso no. Lo que verdaderamente le aterrorizaba era que el hijo tan deseado fuera una niña. Sabía por propia experiencia el futuro que le esperaba por ser mujer en esta tierra fría, árida y dejada de la mano de dios, como cada semana, en la misa dominical, les recordaba desde el púlpito de la desvencijada iglesia don Crispín.

Las mujeres habían venido a este mundo para parir hijos, imprescindibles, pues este campo yermo precisaba de muchas manos para que sus profundas raíces fueran germinadas con las semillas producidas a su vez por el sudor de otras

manos que les precedieron. Cuidar de la casa, del marido, observar cómo su juventud y su vida se iban marchitando con el paso del tiempo, un tiempo monótono y reiterativo, hasta que su naturaleza o la enfermedad dieran fin a su existencia. Así se desarrollaba su vida, y no quería para una hija suya ese destino infranqueable.

Sintió una punzada profunda cuando los primeros rayos de sol de esa tímida primavera se filtraron por el escueto ventanuco que tenía su alcoba. Ante ese aviso de que la criatura que esperaba estaba llamando a las puertas de la vida, Marcelina emitió un gemido agudo que atrajo la atención de las mujeres que desde hacía días estaban pendientes de que la joven diera a luz. Su madre, Anselma, y sus dos vecinas más cercanas, Remedios y Amparo, acudieron raudas a atender a la primeriza. A las tres horas de quejidos, gritos, trajines y baldes de agua caliente, nació una niña hermosa de casi cuatro kilos y tan blanca como la nieve que cubría la tierra en los crudos inviernos del páramo soriano. Cuando Marcelina la vio, no pudo impedir que dos lágrimas se deslizaran por sus mejillas. Pensó que era su destino, pero iba a hacer todo lo posible para que la vida de la pequeña María cambiara de rumbo por completo.

Marcelina, a apenas dos años escasos de tener a su primogénita, alumbró a su segundo hijo, un varón, al que llamó Sotero, como su padre. El nuevo miembro de la familia fue una alegría para los esposos, pero también supuso una boca más que alimentar, por lo que Marcelina tuvo que ayudar a su marido en las tareas

del campo, al menos mientras Soterín, que así llamaban al vástago, se hiciera mayor y pudiera reemplazarla. Así que, desde muy niña, María tuvo que hacerse cargo de su hermano pequeño, lo que le impidió asistir a la escuela. Su destino, a pesar de los deseos de la madre, cumplía con los cánones que habían marcado la vida de las mujeres de esas tierras.

Una tarde cualquiera, qué más da, una de tantas que se sucedían tediosas y redundantes en estas tierras duras y áridas, dos hombres del pueblo trajeron a la casa a Sotero muy malherido. Desde la amanecida, el hombre había estado todo el día en los campos intentando arrancar las malas hierbas que solían salir en los sembrados y que, si no se quitaban a tiempo, en el momento de la siega mermarían los granos recolectados que servirían para alimentar a la familia ese año. Después del frugal almuerzo, consistente en unas tajadas de tocino y una rebanada de la hogaza que Marcelina cocía cada cuatro días en el horno, Sotero retomó su labor, hoz en mano, para que la noche no se le echara encima. Pero en esa hora en la que las luces comienzan a mezclarse con las sombras de la anochecida, en uno de los empujones que propinó a esas malas hierbas, el filo agudo de la herramienta se le clavó en el muslo derecho, atravesando la pierna del hombre de lado a lado.

Cuando llegaron al pueblo don Gerónimo, el médico de Almazán, y don Crispín, el párroco de la comarca, Sotero expiraba desangrado, no pudiendo el galeno

hacer nada más que certificar la muerte y el cura, aplicarle los santos óleos para que su alma y su cuerpo descansaran en paz.

Desde ese día, Marcelina sintió que ya su vida y la de sus hijos no tenían remedio. Todas las ilusiones que había puesto en aquella chiquilla decidida y espabilada, dotada de una inteligencia natural innata, se le vinieron abajo de repente.

Durante más de doce años, la viuda y sus dos hijos, María y Soterín, tuvieron que trabajar muy duro para ir saliendo adelante. Marcelina y María, arrancando las malas hierbas en los campos, alternándose siempre el hatillo con el pequeño a la espalda y, entre cosecha y cosecha, trapicheando, lavando los ajuares ajenos en las gélidas aguas del lavadero municipal o quemándose los ojos en las trasnochadas a la luz de una exigua vela de sebo remendando los desgarros de esos mismos ajuares. Fue precisamente una mañana, estando en el lavadero, cuando María se enteró de la noticia y corrió a decírselo a Marcelina:

—Madre me han dicho las mujeres que en Chércoles están construyendo una carretera de hierro.

—¿Una carretera de hierro? Tu siempre con tus fantasías, hija. ¡No sé cuándo vas a madurar! Le contestó su madre.

Pero la muchacha siguió insistiendo:

—Que sí, madre, que no son fantasías. La Amadora ha visto a muchos hombres que están trabajando en esa carretera; algunos han venido al pueblo buscando un sitio para alojarse. También he pensado que nosotras podríamos rentar el cuarto que utilizamos para secar las patatas y dormir los tres juntos en la alcoba de usted.

Por un momento, la mujer dejó de revolver el guiso que se cocía lentamente en la cocina de leña y se quedó pensativa unos instantes valorando lo que le decía la hija. Pensó que, después de todo, no era tan mala idea, que, sin duda, unas cuantas pesetas más les ayudarían a vivir un poco más desahogados.

A los pocos días, Fidel, el encargado de las obras del tramo Alentisque-Monteagudo- Pozuel, de 45 kilómetros, se instalaba en el que hasta entonces había sido el cuarto de las patatas. Pronto supieron que el hombre era viudo y padre de dos hijos, Pedrito y Jesús, más o menos de la edad de María y Soterín, de 10 y 8 años, respectivamente, que había dejado al cuidado de una mujer de su pueblo en Almazán. Fidel había quedado viudo al morir su mujer en el parto de Jesús. Trabajaba de caminero cuando, en el frío mes de enero de 1892, llegaron los encargados de la compañía de ferrocarriles del Duero a Almazán solicitando trabajadores para la construcción de un ferrocarril que uniría Ariza con Valladolid. Al saber lo que pagaban, no se lo pensó ni un momento. Al día

siguiente encabezaba una de las cuadrillas de los obreros que se encargarían de construir el camino de hierro. Fidel, de complexión fuerte y una altura que sobrepasaba el 1,90, tenía unos ojos negros de mirada profunda y serena que transmitían la personalidad de un hombre bueno y responsable. Contaba la misma edad que Marcelina y desde el comienzo de su convivencia hubo una fuerte atracción por ambas partes.

En la vida de la mujer no había habido ningún hombre desde que enviudara. Su atención había estado centrada en el cuidado de sus dos hijos y en el trabajo, tan necesario para salir adelante. Se podría decir que, desde hacía más de una década, solo había dos cosas con las que había disfrutado: la satisfacción de ver crecer a sus hijos sanos y la memoria de los placeres que experimentaba su cuerpo cuando vivía su marido.

A Fidel sí que le habían propuesto a varias mujeres para casarse de nuevo, sobre todo para que se hicieran cargo de criar a sus dos hijos, pero nunca había aceptado porque había estado demasiado enamorado de su Dionisia como para aceptar un matrimonio de conveniencia con cualquiera, por muy honrada y hacendosa que fuera. Por tanto, había convenido con una tía de su mujer, ya mayor y sin obligaciones, que se hiciera cargo de su casa y de sus hijos mientras él salía a trabajar por los caminos. Al conocer a su patrona, su forma de pensar había cambiado, pues Marcelina, entre otras cosas, era una mujer muy guapa todavía y mantenía un cuerpo firme y esbelto. Al entrar en su humilde casa tuvo

la certeza de que había encontrado un verdadero hogar. Allí se respiraba un olor a paja fresca, a ropa recién planchada, a encina consumiéndose en la lumbre, a pan recién hecho... En definitiva, a vida. Sintió unos deseos inmensos de abrazar a la mujer, de acariciar a sus hijos y de traer también a los suyos a aquella casa y formar entre todos una gran familia. Así se lo declaró a Marcelina, que a los pocos meses le dio el sí definitivo, comenzando lo que para todos sería una vida plena de felicidad y oportunidades. No solo por Fidel, que había entrado de lleno en sus efímeras vidas, sino también por un ingenio tan importante como había sido la aparición del ferrocarril en la comarca, que pasaría a formar parte de la familia durante generaciones.

María iba creciendo y despuntando como una joven espabilada y resuelta, con una belleza serena y natural, pero no por ello ajena a las hormonas propias de esa edad en la que se transita de niña a mujer, que no dejaban de revolucionarse en su interior. Deseaba que alguno de los mozos del pueblo, o de los que llegaban de fuera atraídos por la fiesta patronal de Santa Quiteria, se fijaran en ella para poder satisfacer sus dos anhelos: dar rienda suelta a sus instintos y formar su propia familia. Por eso, la muchacha, en aquel mes de mayo del nuevo siglo que acababa de comenzar y que coincidía con su 18 cumpleaños, iba a vivir las fiestas de Villalva como su gran oportunidad. Ese año, el 22 de mayo, día de la fiesta, había caído en jueves, por lo que tanto el alcalde del pueblo como don Crispín decidieron, tal como habían hecho en años anteriores, trasladar la celebración al domingo más cercano, en este caso, al día 25. Así podrían acercarse los vecinos

de los pueblos más cercanos y resultar más lucida tanto la procesión que recorría el camino desde la iglesia hasta la plaza del ayuntamiento como el baile vespertino en la misma plaza, amenizado por los dulzaineros de siempre y que proporcionaba el escenario perfecto para el coqueteo entre mozos y mozas casaderas, el gamberreo de los más pequeños y el solaz de los adultos. Todos, grandes y chicos, solteros y casados, viudos y viudas..., todos aprovechaban ese día para lucir sus mejores galas, ajados vestidos y trajes que dormían en los baúles el sueño reposado de un año para otro.

María se había levantado ese domingo casi al amanecer. Estaba tan nerviosa que no pudo esperar a que fuera de día para ponerse en pie. Desde que Fidel y su madre se casaran, más de nueve años hacía ya, la familia se había visto aumentada con el nacimiento de dos hermanos más, Amador y Alejandra, y era María la que se encargaba de atenderlos. Preparó el fuego de la cocina para que cuando se levantaran sus padres y sus tres hermanos mayores estuviera listo el desayuno. Quería estar totalmente libre de tareas para que cuando llegara la hora del baile estuviera arreglada y bien dispuesta y todos los mozos se fijaran en ella. Presentía que iba a ser la oportunidad de su vida, y así fue.

A las siete de la tarde, como marcaba la tradición, todas las mozas casaderas se colocaron una junto a otra y de espaldas a los soportales de la plaza. Así esperaban a ser vistas por los muchachos, que elegían a quién sacarían a bailar. María estaba expectante y desde el primer momento vislumbró a un chico que

la cautivó. Era de estatura media, ojos tan azules como el cielo claro de esa primavera tardía y tan rubio como las mieses que ella misma recolectaba con sus manos en los campos de trigo. Si ella hubiera podido elegir, se hubiera lanzado hacia él, pero el decoro y las costumbres marcaban la pauta, y si lo hubiera hecho, la hubieran tachado de indecorosa o, cuando menos, de descarada. Pero para sus adentros repetía constantemente: «Que me elija a mí, que me elija a mí».

Y así fue. El muchacho, en cuanto vio a la joven allí plantada, mirándolo fijamente, no pudo evitar ir hacia ella, como atraído por un imán. Después de dos o tres piezas, María supo que se llamaba Valeriano y que era de Sauquillo, y cuando acabó el baile dos horas más tarde, además de sentirse la mujer más feliz del mundo, tuvo una gran certeza: Valeriano sería su hombre para siempre.

Por la noche, durante la cena, María anunció de sopetón a Marcelina y Fidel:

—Me he prometido con un muchacho de Sauquillo y nos casaremos en menos de un año.

La sorpresa fue tan grande que, cuando apenas había terminado de hablar, las cucharas de los padres se quedaron congeladas entre el plato y la boca. Solo Fidel fue capaz de salir de su estupor para preguntar:

—¿A qué se dedica ese muchacho?

—Trabaja un pequeño terreno de su familia, es labrador —contestó María.

—Profesión de hambre asegurada. ¿Acaso ya no te acuerdas de cómo era nuestra vida antes de que tu padre Fidel llegara a esta casa con una soldada fija del ferrocarril? —la increpó Marcelina.

Pero María estaba decidida. Se casaría con Valeriano, aunque tuviera que volver a arrancar cogullas de los campos hasta que le sangraran las manos. Se había enamorado y no habría fuerza en el mundo que la obligara a desistir. Fidel, muy atento a la conversación de las dos mujeres, y antes de que se liara una fuerte bronca entre las dos, intervino:

—Tranquilas, ¡no discutáis más, por favor! —Y, dirigiéndose a su hija, continuó—: Por lo que veo, estás totalmente decidida, así que hablaré con él y, si está tan seguro como tú de la boda, haré que le contraten en la compañía. Tendrá que ser de obrero de la vía porque me imagino que no habrá hecho otra cosa en su vida que trabajar la tierra...

María no dio tiempo a que su padre terminara la frase. Antes de hacerlo, ya se había abalanzado a su cuello para abrazarlo y besarlo sin parar de decirle: «¡Gracias, gracias, gracias!».

Cinco años habían pasado ya desde que María y Valeriano se dieran el «sí, quiero» y la pareja no podía estar más feliz. Fidel cumplió su palabra y al joven recién

casado lo contrataron en la Compañía del Ferrocarril del Duero como obrero de vías y obras en Chércoles, donde nacieron los dos primeros hijos, Rosalía y Antonio. Después de un año de duro trabajo, el sobrestante de su brigada le comunicó que le trasladaban al punto kilométrico 5,5, conocido como Piqueras, en el término municipal de Bordejé, donde se ubicaba un paso a nivel de gran importancia. Allí tendría una casita a su disposición para que alojara a su familia y un pequeño terreno donde plantar hortalizas para autoabastecerse. Pero había una condición más: su mujer tendría que atender la barrera, subirla y bajarla al paso de los trenes, además de mantenerlo limpio y expedito.

La principal novedad para María, y lo que más le complació, fue recibir su primer jornal. Al principio, ejerció su trabajo como una obligación, como una tarea más del cometido de su marido, pero al poco tiempo, menos de un año, la compañía ferroviaria consideró que el trabajo que realizaban estas «guardesas», como comenzaron a denominarlas, era una función independiente, por lo que María empezó a cobrar un salario como cualquier otro empleado varón. Era la primera vez en su vida que recibía un dinero por trabajar. En el pueblo, cuando ayudaba a su madre, siempre intercambiaban sus labores en los campos o en las casas de los demás por alimentos o por cualquier tipo de enser o mobiliario que necesitaran, pero nunca, al menos ella, había recibido moneda alguna. ¡Que orgullosa estaba cuando llegaba el pagador con el sueldo del matrimonio en su carteral! Gozaba de un bienestar económico que nunca antes hubiera soñado, incluso mejor que cuando su padrastro Fidel se incorporó a la familia.

María vivía feliz con su marido, con los hijos que iba pariendo, con su trabajo. Pero no había felicidad plena; eso, la vida ya se había encargado de enseñárselo a ella. Comprobó que toda realidad tiene sus luces y sus sombras, y su pequeño mundo, en ese microcosmos en el que se desarrollaba su existencia, tampoco estaba exento de sinsabores. Por un lado, los hijos que había ido perdiendo en el camino, cuyo recuerdo le arrugaba el corazón; por otro, las vivencias, a veces amables y otras terribles, que experimentaba en su trabajo.

Siempre quedaría grabado en su memoria el primer día que levantó la barrera a aquel monstruo de hierro que avanzaba hacia ella echando fuego por sus fauces como si fuera a devorarla de una sola bocanada. También la amabilidad de la «pareja» que, antes de llegar a su altura, además de tocar con el silbato de la locomotora la señal de «atención al tren», un estruendoso y largo pitido que la dejaba sobrecogida, al pasar junto a ella, siempre la saludaban con la misma cantinela: «¡Adiós, señora María!». Y cómo olvidar cuando le lanzaban pequeños encargos que la mujer les había encomendado, que no eran fáciles de conseguir en aquellas tierras, y sobre todo, que le ponían al día de todas las novedades o sucesos acaecidos a lo largo de la línea.

Entre las experiencias más duras que a lo largo de los años quedarían prendidas en su memoria, dos de ellas sobresaltaban sus sueños en mitad de la noche. Una, aquella vez en que un par de muchachas que guiaban un carro repleto de heno tirado por un burro se dispusieron a cruzar su paso a nivel. Eran jóvenes

desenfadas, graciosas, con ese atrevimiento impulsivo que obsequia a esa etapa de la vida que es la adolescencia. El eco de sus risas casi podía oírse en varios metros a la redonda y no escucharon las voces de alarma que les hacía María desde el otro lado para advertirlas de que se detuvieran porque el Shanghái Express estaba a punto de pasar y corrían peligro. Sin embargo, por mucho que las gritó y les hizo señas, las muchachas no le hicieron caso y, desafiando al monstruo de hierro, decidieron continuar.

No había dado el burro ni cuatro pasos, cuando decidió pararse en mitad de la vía, ante el estupor de las dos jóvenes que gritaban al animal para tratar de vencer su tozudez, al mismo tiempo que hacían restallar la fusta en sus lomos, pero todo era inútil. María, totalmente desazonada ante este panorama y el sonido del silbato de la locomotora, que cada vez se oía más cerca, había comenzado a desplegar su banderín para que la tela roja advirtiera a la pareja que debía parar. Por desgracia, sus esfuerzos resultaron inútiles, y por mucho que el maquinista tirara de manera sincronizada de la palanca de freno y de la del arenero, la distancia de frenado resultó muy escasa para que el convoy pudiera detenerse a tiempo. La consecuencia fue el arrollamiento salvaje de las muchachas y sus pertrechos. Fue una tragedia terrible y estuvieron conmocionados por el suceso varios días. Para colmo, durante bastantes meses fueron apareciendo fragmentos de los cuerpos de las muchachas, lo que hizo que a María le resultara muy difícil olvidar el suceso.

El otro recuerdo que la inquietaba fue un hecho que acaeció al comienzo de la Guerra Civil, casi a finales de julio de 1936. La columna del general Mola, que se trasladaba en vehículos motorizados con sus tropas de requetés desde Pamplona hacia Madrid para unirse a lo que sería el primer intento de toma de la capital y dar por victoriosa la sublevación de los militares rebeldes, hizo un alto en la casilla de María y Valeriano. Allí pretendían avituallarse, descansar y tomar fuerzas para seguir con su avance. Desde el comienzo de la sublevación, los ferroviarios, cada uno en su especialidad, habían logrado llevar a cabo una estrategia común frente a los militares rebeldes. En el caso del personal de vías y obras, consistió en aflojar los tirafondos que sujetaban los carriles para que los trenes que transportaban a las tropas sublevadas descarrilaran. Valeriano había participado activamente en los sabotajes junto con los compañeros de su brigada, por lo que María, nada más atisbar la llegada de la milicia, avisó de inmediato a su marido y le indicó que corriera a esconderse entre los escasos arbustos que circundaban su casilla. Y a los hijos pequeños, que se entretenían corriendo y jugando por los alrededores, los llamó para que entraran dentro. Estaba echa un manojo de nervios cuando salió a recibir al sargento al mando de la columna, que en ese momento se apeaba de una moto:

—Buenos días —le dijo el hombre mientras la observaba con una mirada entre lasciva y arrogante. María sintió tanto rubor que instintivamente se llevó la mano al cuello de la blusa para ajustarse bien los botones. Pero antes de que le diera tiempo a contestar al saludo, el militar le ordenó:

—¡Mujer! ¿Qué haces ahí pasmada? Saca todo lo que tengas de comer. Y rapidito, que Madrid nos está esperando.

A los pocos minutos, unos quince hombres se agolparon alrededor de los pocos alimentos que había en la casa. Se abalanzaron sobre la comida de una manera desaforada, extendiendo sus manazas sucias y de uñas negras sobre todo lo que se les ofrecía. Pero, aunque la mujer sabía que tendrían que estar sin comer durante dos o tres días, no le importaba; lo que verdaderamente le hacía sentir pánico era que descubrieran a su marido.

Después de comer, algunos de los militares se dispusieron a refrescarse con el agua del pozo, mientras otros aliviaban sus esfínteres en donde les parecía más oportuno, sin tener en cuenta la cercanía de la mujer. El pánico volvió a adueñarse de ella cuando dos de los soldados se apartaron unos metros del grupo para hacer sus necesidades. Se habían situado prácticamente encima del escondite de Valeriano. Temiendo que lo descubrieran, María se acercó hasta los dos militares y para distraerlos les preguntó:

—¿Necesitan algo más?

—No, guapa, no necesitamos nada. Aunque, si quieres, te damos algo nosotros a ti. —le dijo uno de ellos con una risotada, a la vez que se manoseaba de manera insinuante su pene desnudo.

—Va, ¡déjala! En Madrid encontraremos mejores piezas que esta. Yo ya espero a mudarme para cuando entremos allí y lo celebramos por todo lo alto —le disuadió el otro.

A los pocos días, el matrimonio se enteró de que al Juvencio, que ocupaba la casilla del kilómetro 20, muy cerca de Berlanga, lo encontraron este mismo grupo de militares y, al identificarle como el obrero titular, antes de que el hombre pudiera mediar palabra le descerrajaron dos tiros en la cabeza. A María, solo de pensar que eso mismo le hubiera podido pasar a Valeriano, le daban escalofríos.

Por fin, aquella primavera de 1939, después de tres años horribles, la maldita guerra había terminado. El balance para el matrimonio había sido fatal: Antonio, su hijo mayor, desaparecido; Sixto, el marido de su Rosalía, mutilado del brazo derecho e incapacitado para ejercer su oficio de tupista; sus otras dos hijas, Jesusa y Teodora, en Madrid, intentando sobrevivir; y ellos dos, en la casilla de Piqueras con los más pequeños, Agustín y Victoriano. Gracias a los dos sueldos, ninguno de sus hijos había tenido que trabajar; solo el mayor y las chicas habían salido del pueblo en busca de otros horizontes. Pero con la guerra, toda la familia se había desperdigado y María no estaba dispuesta a que sus dos pequeños se separaran de ella; no, al menos, hasta que tuvieran un porvenir, y la mujer tenía muy claro dónde lo iban a encontrar: los dos muchachos entrarían en el ferrocarril.

Agustín consiguió aprobar el examen de aspirante a factor de circulación tras un período de aprendizaje a cargo del jefe de estación de Almazán Dehesa y de muchas noches de estudio en la mesa camilla del comedor de la casa de Almazán, donde se habían instalado María y Valeriano después de jubilarse, a los dos o tres años de terminada la guerra. Después, una vez cumplidos tres años de servicio militar en Zaragoza, decidió quedarse en esa ciudad y ejerció de factor en la estación de «Campo Sepulcro». Victoriano, que había sido declarado inútil para el ejército por «estrecho de pecho», se decidió por Madrid, y allí, en la capital, en 1942 y con diecinueve años recién cumplidos, inició su carrera ferroviaria en la gran estación de Atocha, en el servicio que entonces se denominaba Pequeña Velocidad, como factor suplementario. Se puede decir que allí encontró una gran familia, la de sus compañeros ferroviarios. Y seis años más tarde, también a bordo de un tren, el que le llevaba cada semana hasta Aranjuez para dar el descanso al factor titular, conoció a Dolores, la mujer con la que inició su propia familia. De nuevo, el tren sería el vehículo que le conduciría por los carriles de su vida.

En octubre de 1950, una vez que Victoriano consiguiera la plaza de jefe de estación titular en Quintanas de Gormaz, a escasos kilómetros de donde había nacido, la pareja se casaba en la iglesia de San Esteban, en la ciudad de Cuenca, de donde Dolores era oriunda. A ella, ese día tan especial le recordó con dulzura aquella mañana en la que un joven bien parecido, muy alto y desgarbado, entró atropelladamente en el compartimento que ocupaba con su padre, Ricardo, en

el tren semidirecto que los conducía a Cuenca desde Aranjuez. A los pocos minutos, los dos jóvenes entablaron una animada conversación. Victoriano le contó su malestar porque, a la hora de tomar el servicio en Aranjuez, el jefe titular que le esperaba en el andén le había dicho:

—Moreno, súbete otra vez al tren, que te vas a Cuenca. Te necesitan allí.

Le explicó a la muchacha como había protestado:

—Pero ¡cómo me voy a ir ahora, si no tengo nada! Ni ropa, ni dinero... ¡Nada!

—No importa, vete y, en la taquilla de Cuenca, que te den el dinero que necesites para un par de días, hasta que tengas tu descanso y vuelvas a Madrid —le contestó el jefe.

A los dos años, en abril de 1952, nacía su primer hijo, Victorianín, en la estación de Cuenca, donde vivían los padres de la primeriza, y a los cuatro años y medio, el 1 de noviembre de 1956, en una madrugada cubierta por un blanco manto de nieve, acompañada de las ánimas que en esa noche mágica llegaban desde el más allá para fundir sus espíritus con los de los dolientes que moraban en este valle de lágrimas, venía al mundo Mari Loli. Por muy poquito no lo hizo en la estación de Quintanas de Gormaz, ya que cuando Dolores sintió los primeros síntomas que le anunciaban que el parto estaba próximo, la familia se trasladó a Almazán,

a casa de la abuela María. Era un pueblo más grande y ambos padres se sentían más seguros.

Bastantes años más tarde, en 1965, después de que Victoriano sacara su plaza de subinspector, ya en Madrid, nació su tercera y última hija, Marimar. Esta vez, el alumbramiento no había sido en ninguna estación. Los tiempos habían cambiado y en la gran ciudad las mujeres ya no parían en las casas, sino en hospitales muy blancos y asépticos donde se garantizaban la solvencia, en caso de complicaciones, y la supervivencia de los neonatos.

II

—¡Mari Loli! ¡Mira qué bonita es esta lucecita verde! ¡Ven a por ella!

—¡Adiós, mi reina! ¡Nunca te olvidaremos!

Estas escenas han quedado grabadas en mi memoria y a veces se me aparecen como flases cuando echo la vista atrás y recuerdo, como diría el poeta, aquellos «días azules», y aquel «sol de mi infancia». Me veo dando mis primeros pasos tratando de alcanzar el farol de tres fuegos que utilizaba el bueno de Carlos Riaguas, guardagujas de la estación de Quintanas de Gormaz, para hacer señales

a los trenes que pasaban o paraban en la estación. Empecinadamente, un día tras otro, lo colocaba delante de mí y, jugando con sus cristales de tres colores, verde, amarillo y rojo, que hacía girar a intervalos regulares, trataba de llamar mi atención para ayudarme a conseguir mi objetivo: echar a andar.

También recuerdo el día en que toda la familia partíamos en el último tren que nos llevaría a un nuevo destino en la estación de Atocha, en Madrid. Desde el estribo de un coche de segunda clase de la serie 5000, mientras el tren partía perezosamente, contemplamos cómo un hombre y una mujer de mediana edad caminaban acompasadamente con el convoy agitando la mano y lanzando besos al aire mientras la pena, el desconsuelo y la melancolía se reflejaban en su rostro. Años después supe que aquellas dos figuras anónimas no eran otras que el guardagujas, Carlos Riaguas, y su mujer, Juliana. Atrás quedaban años de complicidad, vivencias y fraternidad en aquel microcosmos que componíamos todos los trabajadores y sus familias surgido en torno a la estación del ferrocarril. De la misma manera, se abría el amplio horizonte que mi padre había planificado para la familia, para él —una carrera ferroviaria de la que mi abuela María estaría muy orgullosa toda su vida— y para sus hijos, a los que quiso dar la oportunidad de acceder a una buena educación que pudiera conducirlos incluso a la universidad. De nuevo, el ferrocarril lo había hecho posible.

Instalarnos en la capital no fue una tarea fácil. Eran los comienzos de la década de los sesenta y conseguir una vivienda en Madrid resultaba muy complicado

con el modesto sueldo de un subinspector de movimiento. Mi padre había intentado conseguir una vivienda en alquiler de las que la Renfe había construido recientemente para sus empleados en la calle Infanta Mercedes, pero no hubo suerte, de manera que optó por comprar una propia, y el único lugar accesible en aquellos momentos era el barrio de Doña Carlota, en el distrito de Puente de Vallecas. La cotidianeidad muy pronto se instaló en nuestras vidas y la adaptación a la gran ciudad, también. Mi madre estaba encantada porque pudo comprarse una lavadora de la marca Bru, muy popular en aquellos años y que, aunque aún carecía de funciones como el escurrido de la ropa, que había que hacerlo a mano, suponía una gran ventaja, pues se evitaba todo el esfuerzo de frotar y frotar sobre la tabla de madera, como había hecho siempre en el lavadero municipal de Quintanas. Después llegó la nevera, a la que había que comprar el hielo todos los días para que cumpliera su función. Yo acostumbraba a acompañar a mi madre a una tienda muy cerca de casa que lo vendía. Me llamaba mucho la atención cuando el dueño abría unos grandes armarios donde se apilaban enormes barras de hielo. A continuación, armado con el garfio que llevaba en la mano derecha, tiraba de una de ellas y la colocaba sobre un gran banco de madera. Luego, cambiaba el garfio por un puntero afilado y, tras indicarle mi madre la cantidad que quería, daba unos certeros golpes y el trozo deseado se desprendía. Lo echábamos en el cubo de cinc que portábamos y, desde allí, corriendo a casa sin perder ni un minuto para introducirlo en la nevera y que se conservara el mayor tiempo posible.

Uno de los momentos más esperados por mi hermano y por mí era cuando llegaba el economato. ¡Aquello era todo un espectáculo! Un par de semanas antes del gran día, mis padres iban anotando en la cartilla, un cuaderno tamaño folio de tapas duras y canteado con una especie de tela rústica de color rosado, todos aquellos comestibles que necesitábamos para pasar el mes. Mi padre lo tramitaba y, cuando llegaba el día acordado, dos hombres entraban en la cocina con una enorme cesta de mimbre sobre sus hombros que contenía los alimentos. Los sacaban uno a uno y los iban depositando encima de la mesa, al mismo tiempo que los repasaban en la copia que traían. El momento más esperado era el del chocolate, aquel chocolate de la marca Renfe que acompañaba al pan de nuestras meriendas diarias y que a mi hermano y a mí nos sabía a gloria.

Otro de los acontecimientos era la visita obligada al economato de las telas. Mi madre, en sus años de adolescente en Cuenca, había aprendido a coser, una habilidad que perfeccionó durante su estancia en la estación, así que toda la ropa que llevábamos había sido confeccionada por ella. El sábado era el día elegido, siempre que mi padre estuviera de descanso. A las nueve de la mañana, ya estábamos la familia, cartilla en mano, esperando a que uno de los dependientes, todos ferroviarios, todos ataviados con un gran guardapolvo azul, nos la recogiera, y luego a esperar a que nos llamaran para ser atendidos. El edificio donde se ubicaba este economato era una gran nave compartimentada en varias dependencias, una de ellas dedicada a la sección de tejidos. Se trataba de un espacio amplísimo, donde todos los niños correteábamos sin parar hasta que los

adultos terminaban de hacer sus compras. Todo el contorno estaba forrado por estanterías de madera de suelo a techo que albergaban cientos de plegatelas, apiladas unas sobre otras, de todo tipo de géneros: cortes de traje de tergal, de sábanas, de cortinas, de tapicería..., y, cómo no, de un gran surtido de colores y texturas, aunque las más corrientes en aquellos años eran el algodón, la sarga y la seda sintética. Entre el público y los dependientes había un altísimo mostrador de madera donde se desplegaban las telas requeridas. A mí me parecía tan alto como una gran montaña. Años después, tuve la oportunidad de visitar de nuevo aquel lugar, ya vacío, y no me pareció que fuera un espacio tan grande, ni el mostrador tan alto. Sin duda, contrastadas percepciones entre un niño y un adulto.

Cuando llegaba el verano, lo que más disfrutaba eran las vacaciones en casa de la abuela María, en Almazán. A primeros de julio, ya estábamos preparados para pasar dos meses en plena libertad. Mi padre aprovechaba su día de descanso para acompañarnos e instalarnos. A las 7:30 de la mañana, ya estábamos todos preparados en el andén de la vía 1 de la estación de Atocha para abordar el tren correo que durante ocho largas horas recorría los 191 kilómetros de distancia que separaban Madrid de Almazán. A mí ese tren siempre me sobrecogía. La gran locomotora me parecía un enorme monstruo de hierro que resoplaba sin cesar grandes cantidades del humo azufrado, consecuencia de todo el carbón que se consumía en el hogar de la caldera y que envolvía todo el ambiente. En primer lugar, nos dirigíamos al furgón de equipajes para facturar las dos grandes

maletas llenas hasta los topes, tanto que mi madre tenía que sentarse encima para que mi padre pudiera conseguir encajar los anclajes y que quedara bien cerrada. El resto de los bultos eran una bolsa con todos los archiperres para ir al río; la cesta de mimbre con la merienda, que contenía la consabida tortilla de patatas y los filetes empanados; y las carteras de mi hermano y mía, con los cuadernos Rubio de repaso para que durante el verano no nos olvidáramos de lo aprendido durante el curso. Las llevábamos encima hasta que entrábamos en el compartimento y lo colocábamos todo sobre la rejilla portaequipajes que estaba sobre nuestros asientos.

El viaje era toda una aventura en la que, a lo largo de las ocho horas, podía suceder de todo. Nada más entrar, la pugna entre mi hermano y yo para ocupar uno de los asientos de ventanilla, pues el otro, el que estaba de cara a la marcha, era siempre para mi madre, porque si no se mareaba. Una vez superado ese escollo, con el tren ya en marcha, nos entreteníamos mis hermanos y yo en mirar el paisaje, que pasaba ante nuestros ojos con una velocidad perezosa y desesperante, lo que a cada poco nos incitaba a preguntar:

—¿Falta mucho para llegar?

Y la respuesta al unísono de mis padres:

—Un poco.

Ese tedio insoportable que nos acosaba a los tres hermanos solo se veía alterado cuando mi padre, poco antes de llegar al túnel de Torralba, de unos tres kilómetros y medio de largo, nos advertía con un tono entre misterioso y divertido:

—¡Niños, agachad las orejas que vamos a pasar el túnel!

Recuerdo que yo me arrebujaaba en mi asiento cubriéndome la cabeza y los oídos con mis brazos de niña, casi casi conteniendo la respiración. Aquella oscuridad, junto al agudo y resonante zumbido de los ejes de la locomotora al pasar sobre las juntas de los carriles, me provocaba mucho miedo; me sentía como si hubiera sido engullida por un monstruo gigantesco de enormes fauces que me condujera a un profundo abismo.

Cuando, después de unos minutos interminables, los rayos del sol inundaban el compartimento, señal inequívoca de que el peligro había pasado, el fuerte resoplido de la locomotora nos indicaba que el tren se había detenido en el andén de la estación de Torralba. Allí, además de recordarnos que solo quedaba un cuarto del trayecto, sucedían dos hechos extraordinarios que rompían con el hastío y la pesadez del viaje: que dábamos buena cuenta de la tortilla y los filetes empanados, y que abordaba el tren un personaje que a mí me entusiasmaba. Era un hombre manco que llevaba colgado en un hombro un jamón serrano; en el otro, unas largas tiras de caramelos envueltas en papel celofán de múltiples

colores; y en la manga vacía de su chaqueta, sujeta con imperdibles, una sarta larguísima de números. El individuo recorría todos los compartimentos del tren repartiendo caramelos a diestro y siniestro, al mismo tiempo que ofrecía comprar una de las series de números por cinco pesetas. La mayoría de la gente compraba algún boleto, siempre con la ilusión de que fuera el número premiado con el ansiado jamón.

Para la frustración de todos los viajeros, el jamón nunca tocaba. El dichoso jamón tenía más kilómetros que el tren en el que viajaba. Era una forma de ganarse la vida para aquel hombre, un mutilado de guerra del bando republicano que, como vencido, no tenía derecho a ninguna pensión que le compensara haber perdido el brazo en plena batalla.

Después de más de ocho horas de viaje llegábamos a Almazán, nuestro destino. Estábamos cansados, entumecidos, y en nuestros rostros se veían las huellas del hollín que había desprendido la combustión del carbón en el hogar de la locomotora. Al colarse por la ventanilla, se había aferrado a nuestros cuerpos y ropas como una lapa.

Siempre recuerdo con una nostalgia infinita aquellos veranos. Almazán significaba libertad, baños en el Duero, paseos en bicicleta, meriendas en el campo, el olor embriagante de los pinos y de las perfumadas lavandas en los riscos secos. Pero, sobre todo, mis abuelos, María y Valeriano, que habían pasado

un frío invierno en aquella casa. Pegada a la muralla centenaria y asomada al margen del río, con nuestra llegada se llenaba de griterío, de risas, de carreras por las empinadas escaleras de madera. En definitiva, de vida.

Mientras todos se echaban la siesta, mi abuela María disfrutaba observándome hacer mis deberes en los cuadernos Rubio, y siempre relataba la misma advertencia:

—Estudia, hija, que si no tendrás que ganarte la vida fregando orinales.

—¡Jo, abuela! ¿Es que no hay otro oficio? —le contestaba.

Y ella siempre me respondía lo mismo:

—Pues no. Si al menos pudieras entrar en la Renfe. Ya no quedan casi pasos a nivel, con lo que, cuando tú seas mayor, el oficio de guardabarrera, como el que tuve yo, habrá desaparecido, y no hay otro oficio para las mujeres.

¡Mi querida abuela! Entonces no teníamos ni idea, ni ella ni yo, de que una década más tarde el destino llevaría a su nieta a trabajar en el ferrocarril, precisamente en uno de esos oficios que solo habían estado destinados a los varones.

El tiempo fue pasando inexorablemente y, con él, la vida se fue abriendo paso. Los años setenta entraron en nuestras vidas y en la sociedad con una fuerza

rompedora. El franquismo agonizaba, concluyendo con la muerte del dictador en noviembre de 1975. Las voces acalladas durante más de cuarenta años estaban empezando a alzarse y la llegada de la libertad, que culminaría con la Constitución en 1978, estaba al alcance de la mano. Con su promulgación se garantizaban todas las libertades y derechos por igual para hombres y mujeres. Comenzaba un proceso imparable del que muchas mujeres de mi generación pudimos beneficiarnos.

Por mi parte, fueron los años de universidad. Mi padre, por fin, veía culminado su deseo de que sus hijos pudieran cursar estudios superiores. No en vano, había programado el nacimiento de sus dos hijos mayores con casi cinco años de distancia: deseaba darles la oportunidad de cursar una carrera a los dos, fueran chico o chica, y no quería que el pago de las matrículas coincidiese. También fueron años de dolor en lo personal. El abuelo Valeriano murió en 1973 y la abuela María, en 1979. Ninguno de los dos pudo ver cómo sus nietos alcanzaban niveles más altos en la sociedad. Y todo, gracias a que el abuelo Fidel había entrado un buen día en sus vidas trayendo con él la prosperidad y el cambio radical en sus destinos: el ferrocarril.

En 1980 me licencié en Geografía e Historia en la Universidad Complutense de Madrid, y después de casi un año de trabajo en distintas academias privadas, sin conseguir entre todas un sueldo que me permitiera vivir independiente, un buen día mi padre me dijo:

—Loli, han convocado plazas de factor en Renfe. Te podías presentar.

—¿En Renfe, de factor? ¿Pero esa labor no la desempeñan solo hombres?

—Eso era antes. Ahora, con la Constitución, ya se admiten mujeres en esos puestos. Es un trabajo seguro y, además, con tu carrera podrás optar a puestos mejores —contestó.

Me quedé un tanto sorprendida e inmediatamente mi pensamiento voló hacia las palabras que tantas veces había oído decir a mi abuela María: «Si al menos pudieras entrar en la Renfe». Todo sucedió muy deprisa: eché la instancia, aprobé el examen y, tras una etapa de seis meses de «cursillo», comencé un período de prácticas que duraría un año, hasta que tuviera un destino definitivo.

Los primeros pasos fueron un tanto complejos. Se notaba que era la primera vez que admitían a mujeres para puestos de hombres...: nada estaba previsto ni preparado. Antes de iniciar el mencionado cursillo, todos los aprobados teníamos que pasar una prueba imprescindible: el reconocimiento médico. Los requisitos eran, por supuesto, estar bien de salud y, sobre todo, no tener ningún defecto en la vista. No se permitían ni gafas ni lentillas. Nos citaron en el gabinete sanitario de la estación de Atocha, que estaba ubicado donde hoy día se encuentra el Centro de Gestión de Red H24. Recuerdo una gran sala forrada de azulejos blancos y con un mobiliario metálico pintado también de color blanco,

todo muy aséptico y con un fuerte olor a desinfectante. A mí me recordaba a los antiguos hospitales de principios de siglo que había visto en las películas.

Nos fueron llamando por orden alfabético, por nuestro apellido. Cuando tocó mi turno, me hicieron pasar a una especie de consulta, donde se encontraba el consabido panel luminoso con las letras en negro en orden decreciente, para comprobar que mi vista era perfecta. Una vez colocada a la distancia idónea, el médico encargado de llevar a cabo la prueba me hizo algo que aún hoy, cuando me acuerdo, me da escalofríos: me pellizcó los párpados para asegurarse de que no llevaba lentillas. ¡Qué horror! Si las hubiera llevado, seguro que me habría destrozado los ojos. Una vez que logré reponerme de mi desconcierto, el mismo médico me condujo a una salita contigua y, después de cerrar la puerta por dentro, me indicó que debía desnudarme completamente de cintura para arriba porque me tenía que auscultar. Yo, ingenua y avergonzada, le pregunté tímidamente:

—¿El sujetador también?

— Sí, también, todo —me contestó cortante.

Miré a mi alrededor y no vi a nadie más, solo él y yo. Por un momento vacilé si preguntarle que si era apropiado que no estuviera ninguna enfermera presente, pero finalmente accedí a su demanda, pues, aunque me pareció que era un auténtico abuso, de él dependía mi puesto de trabajo. Mucho después, con el

tiempo, he podido comprobar que ningún médico te pide que te quites el sujetador para hacer una auscultación. ¡Primer choque!

La segunda tarea que teníamos que hacer los recién ingresados era ir a la sastrería El Corte Militar, en la calle Mayor, para tomarnos las medidas del uniforme. Después del incidente del reconocimiento médico, mi madre se empeñó en acompañarme. Se trataba de una vetusta sastrería que tradicionalmente confeccionaba los uniformes del ejército. Teniendo en cuenta que la incorporación de la mujer a las fuerzas armadas no se llevó a cabo hasta 1990, ni que decir tiene que el sastre que tomaba las medidas, con la llegada de las mujeres, estaba obnubilado, vamos, que no sabía ni cómo empezar. Cuando llegó mi turno, mi madre y yo entramos en un exiguo probador donde tuve que subirme a un pequeño taburete para, según nos explicó el sastre, poder tomar correctamente las medidas del pantalón.

Aquel hombre menudo, de espalda encorvada y unas gafillas de carey incrustadas en la punta de la nariz y la cinta métrica colgando de los hombros, se movía y manejaba el metro con una destreza espectacular. En su cuaderno de notas iba apuntando la distancia entre mis hombros, el contorno de mi pecho, el largo de mangas... Cuando tocó el turno de los pantalones, después de tomarme el contorno de la cintura, el hombre tenía que calcular el largo de pierna, y fue entonces cuando se le ocurrió preguntar:

—Señorita ¿usted de qué lado carga?

Yo me quedé sin saber qué decir y miré con cara de interrogación a mi madre, que se quedó observando al hombrecillo entre asombrada e incrédula, hasta que ya no pudo reprimirse y le soltó:

—¡Pero, oiga, que es una mujer! ¡No carga de ningún sitio, faltaría más!

El sastre no sabía dónde meterse y, todo azorado, trató de disculparse atropelladamente con mi madre:

—Usted perdone, señora, pero es la primera vez que tomo medidas a una mujer para un uniforme militar. Lo siento.

Por supuesto, cuando salimos de allí le pregunté a mi madre qué era eso de la carga. Ella me explicó que ese particular era específico de los hombres, ya que, por la particularidad de ser varones y tener ciertos atributos, en el lado de la «carga» el sastre debería ampliar el ancho de la tela. Aún recuerdo que durante todo el camino, desde la sastrería hasta la boca del metro en Sol, me fui riendo sin poder contenerme. ¡No había escuchado antes nada igual!

Después del cursillo de formación, en el que hice muy buenos amigos, y a todos los recuerdo con gran cariño, comenzó la rotación por las distintas dependencias de la estación de Atocha. Todas tenían unos nombres preciosos: *estadística*,

visitadores, paquetería, teléfonos, taquillas y, por último, *gabinete de circulación*. Todo un universo de oficios y funciones totalmente desconocidos para mí. Muy pronto pude constatar que, si bien la sociedad española, a través de la Constitución, había otorgado la igualdad a la mujer, Renfe no estaba preparada, ni mucho menos. Todo estaba pensado para los hombres, vestuarios y lavabos principalmente, y aunque yo ya venía vestida de casa, digamos que el choque se producía cuando iba a hacer mis necesidades, pues, a pesar de que los compañeros ponían muy buena voluntad, no estaban acostumbrados a cerrar las puertas, y en más de una ocasión me encontré con la azarosa situación de toparme con algún compañero sentado en la taza del váter con sus partes pudendas al descubierto. En adelante, mientras la empresa le daba solución a este inconveniente, mis compañeras y yo aprendimos a anunciar nuestra llegada gritando a voz en cuello, como si fuéramos pregoneras, para no toparnos con situaciones un tanto escatológicas:

—¡Atención! ¡Vamos al baño, vamos al baño!

Uno de los primeros servicios fue paquetería. Estaba situada en el andén de la vía 6, justo donde en la actualidad está la parada de taxis de la calle Méndez Álvaro. Se trataba de un amplio espacio todo lleno de paquetes de distintas medidas y formas; allí se cubicaban y se pesaban todos los paquetes que llevaban los usuarios para facturar, y también estaba el servicio de recogida de los que llegaban desde otras ciudades de España. Lo atendían tres factores: uno era el

encargado y los otros, dos de apoyo, además de un par de mozos que se ocupaban de acarrear los paquetes de un sitio a otro.

Había otro hombre que desde el primer momento llamó mi atención porque no llevaba ni el uniforme reglamentario de factor ni el mono amarillo que caracterizaba a los mozos. Se trataba de un individuo un tanto estrafalario, con un sempiterno cigarro encendido colgado de la comisura de los labios y de aspecto muy descuidado. Observé como llevaba y traía paquetes de acá para allá e, intrigada, pregunté al encargado por la identidad del individuo en cuestión, a lo que me respondió:

—Ah, es Juanito, un mendigo que, a cambio de que le dejemos dormir aquí, nos ayuda a trasegar con los paquetes.

Al ver mi cara de asombro, puntualizó, al mismo tiempo que me mostraba una mueca de complicidad:

—No te preocupes, es inofensivo y buena persona, casi de la familia.

El puesto de circulación se asentaba también al final de la vía 6. Era una especie de pecera acristalada de más de cinco metros de altura que se sustentaba en un gran pilar de hormigón; se accedía a ella a través de una escalera de hierro adosada a dicho pilar. Desde allí, un jefe de circulación y cuatro o cinco factores autorizados realizaban todas las maniobras necesarias para una correcta entrada

y salida de los trenes de la estación. Todos nosotros permanecíamos con los ojos bien abiertos, atentos a todo lo que allí acontecía, pues nos parecía un trabajo de gran responsabilidad.

Después de las 10:30, todos los trabajadores tenían costumbre de hacer un descanso. Un día, los de prácticas dijimos que nos íbamos a tomar un café. Un factor de los más veteranos nos miró con extrañeza y exclamó:

—¿Un café? Tened muy clara una cosa —nos advirtió mientras nos señalaba con el dedo índice—: aquí no se desayuna, ¡aquí se almuerza!

Y vaya que sí se almorzaba. Preparaban auténticas comilonas que ya traían preparadas de casa, y así, como ellos decían, podían ya aguantar toda la jornada. Pronto nos hicieron partícipes de dichos almuerzos, aunque las chicas no dábamos cuenta de tanta comida como ellos. En aquellos días de prácticas en el puesto de la estación, todavía me acuerdo de un incidente que sucedió una mañana a las nueve, cuando hacía su entrada el Lusitania Express, procedente de Lisboa. Como siempre, desde el puesto le habían abierto la señal de entrada con precaución, pero ese día, el maquinista debió de sufrir algún despiste y no calculó la distancia de frenado, de manera que pasó a nuestro lado con un furor que provocó que la estructura del puesto de circulación vibrara como si de un terremoto se tratase. Por suerte, y aunque la locomotora terminó empujándose

contra la topera, solo hubo que lamentar los destrozos en la carrocería y en la estructura de esta.

Dos de los trabajos que realicé en aquellos días me traen a la memoria otras dos de las experiencias más gratas que viví: en la taquilla y en el gabinete telegráfico.

El telégrafo, como lo denominábamos los ferroviarios, no era demasiado popular, pues era el único servicio en el que se hacían noches. Tengo que confesar que a mí siempre me ha gustado la noche: para estudiar, para concentrarme y, sobre todo, para encontrarme conmigo misma, por lo que no me importó en absoluto hacer ese turno.

Comenzaba a las once de la noche, cuando ya la estación estaba vacía de viajeros y operarios. En la amplia nave, solo permanecíamos el jefe principal de estación y el ordenanza, cuyas oficinas estaban en cabeza, junto a la cafetería Ilsa Frigo. A unos ciento cincuenta metros, casi al final del andén de la vía 1, en un segundo piso, se encontraba un cuartucho que albergaba el telégrafo, que no era otra cosa que un destartado teletipo que escupía hojas y hojas de papel continuo a distintas horas en la noche. En aquel cubículo, con mi transistor como única compañía, descubrí a través de la magia de las ondas infinitos mundos traídos y llevados por un personaje que aquel año de 1980 había comenzado a ponerse de moda. El éxito de este nuevo formato no solo era debido a su manera innovadora de hacer radio, sino también porque, con su dicción, su sensibilidad

y su sutileza, apoyado en los personajes que traía al programa y amparados por el silencio y las sombras de la noche, nos transportaba a todo tipo de mundos intimistas e inexplorados y que a mí me provocaban sensaciones únicas y extraordinarias. Me estoy refiriendo a Jesús Quintero, el Loco de la Colina.

Otra noche muy especial en la que me tocó trabajar fue la del 24 de diciembre. Durante toda mi vida, la Nochebuena la había pasado siempre en familia; por eso, allí sola, en mi cubículo del gabinete telegráfico, experimenté por primera vez en mi vida lo que significa la soledad. Imaginaba a mis padres y a mis hermanos cenando, con esa alegría impostada de tarjeta navideña que yo siempre, desde mi etapa de universitaria, había denostado, considerándola burguesa y totalmente comercial. Pero en esas horas comprendí que estaba equivocada, que el verdadero espíritu de la Navidad no eran ni las comidas ni los regalos, ni mucho menos los adornos, sino que simbolizaba la compañía de los tuyos, la unidad, el compartir y, sobre todo, el formar parte de un núcleo compacto consolidado por una fuerza tan superior como el recuerdo y la añoranza de todos los que nos habían precedido, y que gracias a ellos estábamos ahí, haciéndolos inmortales y perpetuándonos a nosotros mismos. Fue, sin duda, una lección que no olvidaré nunca.

Trabajar en las taquillas me puso en contacto con el público, que observaba con cierta perplejidad que hubiera mujeres de uniforme de factor detrás del “Hygiefon”, un sistema de protección consistente en unas mamparas de vidrio

templado superpuestas que nos separaban del público. El artilugio se caracterizaba por un círculo en el medio del panel, a modo de ventanilla, conformado por otros dos gruesos cristales superpuestos, sujetos a su vez por unos tornillos, que permitían que se oyera la voz de los dos interlocutores. Todo el tinglado se complementaba con una escueta ventanilla en la parte de abajo para que el viajero, después de ser expedido el billete solicitado, pudiera retirarlo y depositar el importe correspondiente.

A veces, la jornada comenzaba a las 5:30 de la mañana. A esa hora, ya comenzaba a llenarse el vestíbulo con los primeros viajeros que abordaban los trenes. Las reacciones eran muy diversas, sobre todo en función del sexo de quienes se acercaban a la ventanilla. Los hombres se me quedaban mirando como si hubieran visto algo extraño y dudaban antes de pedirme el billete, comprobando antes que no se habían equivocado. Después de haber disipado sus dudas, me indicaban el destino y, una vez que tenían el título de transporte, un cartoncito de color amarillo, abonaban el importe. Pero, antes de irse, algunos me preguntaban:

—A ver, que yo me aclare. ¿Usted es chico o chica? Porque, vamos... Ahora, con eso de la igualdad y los pelos largos, ¿no hay quien les reconozca!

Yo me quedaba tan perpleja que no sabía que responder, hasta que las prisas del siguiente viajero apartaban al curioso para avanzar en la fila.

En cuanto a las mujeres, era todavía peor, porque directamente nos insultaban, dedicándonos toda clase de improperios:

—¿Y tú qué haces ahí? ¿No sabes que le estas quitando el puesto de trabajo a un hombre? ¡A tu casa te tienes que ir y dejar el puesto a un padre de familia o a los hombres jóvenes que están en el paro! ¡Sinvergüenzas, que sois todas unas sinvergüenzas!

Al principio me afectaba bastante que dijeran esas cosas, sobre todo que lo hicieran las mujeres. Resultaban con esa actitud más machistas e intolerantes que los propios hombres. Con el paso del tiempo nos fuimos acostumbrando y hasta les gastábamos bromas, con el consiguiente enfado de muchos de ellos.

Se dio el caso que estas discrepancias no solo se dieron entre el público, sino también entre las esposas de nuestros propios compañeros. No estaban acostumbradas a que en el trabajo estuviéramos mujeres tratando con sus maridos de igual a igual durante ocho horas seguidas todos los días. En este sentido, las que más problemas tuvieron fueron las ayudantes de los maquinistas, hasta el punto de que un grupo de esposas de maquinistas fueron a ver al jefe de estación de Atocha para poner una queja formal y exigir que a sus maridos les pusieran ayudantes hombres. El motivo era que no podían tolerar que sus maridos estuvieran más de ocho horas metidos en una máquina con una mujer. Aunque esta protesta no llegó a nada, sí que se armó bastante revuelo.

Después de las prácticas en Atocha, nos sacaron a estaciones de la línea. Concretamente estuve en Villaverde Bajo y en Almazán, en esta última, a petición propia. En Villaverde volvieron a repetirse las experiencias de Atocha en cuanto a la utilización de los lavabos comunes, pero ya íbamos mi compañera y yo con la lección aprendida, con lo que no supuso demasiado problema. Bueno, con una salvedad: que el cuarto anexo al gabinete de circulación, que se utilizaba de almacén y también para almorzar, estaba todo forrado con carteles y calendarios de señoras desnudas, lo que nos resultaba un tanto incómodo...

En ambas estaciones pude comprobar que eran el lugar preferido de los borrachos, los «inocentes» y los mendigos, una certeza que he ratificado a lo largo de mi vida ferroviaria. Nunca he sabido por qué se da esta circunstancia y a veces he llegado a la conclusión de que las estaciones son lugares de sueños, de comienzos y de esperanzas para unos; y de regresos, nostalgias y refugio para otros. Imprescindibles, en todo caso, para que algunos puedan sobrellevar su existencia.

Almazán fue mi última etapa de prácticas antes de tomar posesión de una plaza fija. Como he dicho antes, yo la solicité. Mi abuela María había muerto un año antes de que yo sacara la plaza de factor autorizada para circulación en Renfe y sentía que allí, en el pueblo donde había nacido, donde un buen día de hacía casi un siglo el abuelo Fidel había traído el ferrocarril a la familia y, con él, una oportunidad para prosperar y dejar de estar atados a la servidumbre de la tierra

por varias generaciones, allí el destino me brindaba una oportunidad única, aunque fuera tan solo de una manera temporal: poder ejercer ese oficio como lo hicieron mis antepasados.

Al término de mis prácticas, el mismo día que me despedía del jefe de estación, subí, armada con mi banderín rojo, por la vereda donde los árboles tocan el cielo hasta llegar al cementerio en el que reposaban los restos de mis abuelos. Cuando estuve delante de su sepultura, icé el banderín con la mano derecha en dirección al cielo, ese mismo cielo desde el que yo pensaba que mi abuela María me estaría observando, y declamé las palabras que, sin duda, a ella le hubiera gustado escuchar:

—Abuela, querida, tu deseo se ha cumplido: ¡he logrado entrar en la Renfe, ya somos compañeras!

Epílogo

Este relato corresponde a mi período de prácticas como factor autorizada de circulación después de aprobar el examen de acceso en 1981. Con él he querido poner de manifiesto lo que supuso este medio de transporte en el desarrollo de la vida de cuatro generaciones en mi familia: mi bisabuelo, mis abuelos, mi padre

y yo misma. Afortunadamente, esta saga continúa con mi hijo mayor, Jorge, que hace ya tres años que está trabajando como factor de entrada en el Puesto de Mando de Chamartín.

Quiero resaltar que todo lo que describo se ajusta totalmente a la realidad. Los hechos y las anécdotas son verídicas y me han sido transmitidas de generación en generación.

Me he remontado hasta mi bisabuela porque, atada a la tierra del «alto llano numantino», árida y dura, sin esperanza de vislumbrar un futuro para ella y sus hijos, el ferrocarril entró de par en par en su vida para salvarla, a ella y a sus descendientes, de esas ataduras ancestrales por más de tres generaciones. Con la historia de mi familia también he querido poner de manifiesto cómo era la vida cotidiana en la España rural y, concretamente, el papel de la mujer en ella. Así mismo, he pretendido dar a conocer a estas generaciones de jóvenes que comienzan a trabajar en nuestra empresa cómo eran las condiciones laborales de los ferroviarios del siglo pasado, los usos y costumbres, los viajes, las instalaciones y la infraestructura. Pero, sobre todo, me gustaría que fueran conscientes de que la empresa moderna, abierta y plural de la que podemos disfrutar hoy no solo ha sido posible gracias a los avances tecnológicos, sino también al trabajo de todos los que los hemos precedido.

También es un homenaje a mi querida abuela María, que fue pionera, en su condición de guardabarrera, del trabajo femenino en el ferrocarril. Y aunque en un primer momento su trabajo estuvo ligado al oficio de su marido, más tarde fue reconocida como una categoría propia, lo que le supuso disponer de su propio salario. Casi un siglo más tarde, yo, su nieta, fui pionera también en lo mismo, y su anhelo de que pudiera un día trabajar en la Renfe se cumplió, aunque ella no llegó a verlo.

Aunque mi carrera ferroviaria, después de ese período de prácticas como factor, continuó desarrollándose en el Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias, ya como técnico, y también tuve el privilegio de ser una de los miembros del equipo de seis personas que lo montó y lo puso en marcha, no he querido describirlo porque esos años, más de veinticinco, ya darían por sí solos para escribir otra historia, y el escaso número de folios no me daba para tanto. ¿Cómo describir toda una vida en veinte folios? Sería imposible...

Espero que los lectores disfruten con estas líneas lo mismo que yo he disfrutado escribiéndolas.

Mi abuela María y yo: dos ferroviarias pioneras



SER FERROVIARIO

Luis Manso Marinas



Un ferroviario que no quería serlo

Mi vida ha estado marcada por el ferrocarril.

Nací en Madrid por circunstancias, fui bautizado en Villalba y desde que tenía un año hasta mi juventud residí en Segovia, de donde me siento.

Estos cambios fueron motivados por los distintos destinos que mi padre, como casi todos los ferroviarios, fue teniendo a lo largo del tiempo.

Nunca me preocupé por el tren ni por nada relacionado con él, pero una vez que empecé a vivir la vida del ferroviario comprendí que tiene algo que engancha.

He pasado por varios cometidos y funciones: circulación, comercial..., y cada cambio ha supuesto un traslado de residencia, con todo lo que ello conlleva: dejar atrás amigos y compañeros, rutinas de trabajos..., y volver a empezar en otro sitio, otra estación, otra ciudad, otros compañeros, otras rutinas. Pero los trabajos más gratos han sido aquellos relacionados directamente con la circulación de trenes (que para mí es la esencia de *ser ferroviario*), aunque también eran los más duros, pues las condiciones laborales eran muy penosas física y psicológicamente. Pero con ganas y juventud, el camino se hace corto y entretenido.

Los compañeros han sido muchos y casi todos han dejado un recuerdo agradable y duradero. Su amistad me ha ayudado en todos los aspectos y sin ellos todo hubiese sido más duro (a aquellos que han sido tóxicos, en general, también los recuerdo, pero están tan apartados en mi memoria y en mi vida que son como un punto lejano e insignificante dentro mi cerebro).

Ser ferroviario

Espero que yo también haya podido ser útil y provechoso para ellos, y que me recuerden, al menos, como un compañero digno de su amistad, pues siempre he procurado ayudar desinteresadamente en todo lo que he podido.

Gracias a todos.

Luis Manso Marinas

CONTROL DE GESTIÓN

SER FERROVIARIO

Los inicios

Siempre pensé que el ferrocarril y yo éramos incompatibles, pero aquí sigo casi cuarenta años después.

El ferrocarril iba siempre por los mismos caminos (raíles), que lo llevaban a los mismos destinos, y mi padre, guardagujas (posteriormente recalificado como especialista: especialista de estaciones), manejando los cambios, dirigía el destino del tren. Pero conmigo no podría: yo manejaría mi propio destino.

Mi padre era un ferroviario convencido. Procuraba hacer bien su trabajo y planificaba las tareas con minuciosidad. Era buen compañero, pero cuando hacía de capataz de maniobras era exigente en el desarrollo del trabajo. Era familiar y se preocupaba por el futuro de sus hijos, por lo que intentó que siguiéramos sus pasos en la empresa. Ya lo consiguió con el pequeño, enviándole a la escuela de aprendices de Villagarcía de Arosa, y conmigo lo intentaba, pero yo me resistía. Sencillamente, no me gustaba la idea de trabajar en esta empresa.

Nunca quise entrar a trabajar en Renfe.

—¿Por qué no haces la mili en Renfe? Sales con trabajo, un pequeño capital y, prácticamente, la vida resuelta en el plano laboral.

—¿Cuántos años hay que estar en la mili?

—Cuatro.

—No.

Preferí irme a Madrid a estudiar lo que me gustaba, Bioquímica y Biología Molecular, especialidad de Biológicas, y dedicarme a la investigación y a la enseñanza a nivel superior, que para mí era más gratificante. Pero fue un sueño que descarriló en el camino.

Los últimos años de carrera, mi padre me insistía de vez en cuando para encauzar mi futuro.

Año 1980:

—Han salido oposiciones para maquinista de Renfe. ¿Por qué no te presentas?

—No.

Luis Manso Marinas

Año 1981 (año convulso socialmente y crítico para mí; último año de carrera y expectativas de trabajo inciertas):

—Se han convocado plazas en Renfe para factor autorizado de circulación. ¿Por qué no te presentas?

—Bueno, presenta tú los papeles por mí y si tengo ganas y me acuerdo iré a las pruebas.

Fui a las pruebas. Aprobé. Ya estaba encarrilado en una vía.

Al mismo tiempo, después de licenciarme, aprobé el examen de grado en la universidad (ya era graduado, faltaba el doctorado), hice el CAP (Curso de Adaptación Pedagógica), para poder dar clases en institutos y me apunté para trabajar como inspector de Consumo en plazas creadas a raíz de la crisis del aceite de colza, para controlar la calidad de los alimentos. Además, con plaza en Segovia, «mi ciudad».

Ya estaba encarrilado en otra vía.

Ahora sí que tenía un gran dilema. Tenía que hacer el servicio militar y, una de dos:

- podía cumplir el contrato de un año como inspector de Consumo, pero luego tendría que ir a la mili, con lo que perdería oportunidades de seguir mi vida por esta vía (o al menos eso pensé);
- si optaba por Renfe, una vez dentro, podría irme luego a la mili y, cuando la terminase, seguir trabajando allí.

Era yo, pues, quien manejaba los cambios de vía de mi vida. Después de unos días de dar vueltas al asunto (me veía como una máquina en una placa giratoria), opté por lo más cómodo: quedarme en Renfe, pues en teoría me proporcionaba estabilidad laboral. Eso sí, pensando que una vez de vuelta me dedicaría a buscar otra ocupación más atractiva para mí. Coger esa vía, pero cambiar de dirección en el primer desvío.

Mi padre ya estaba satisfecho y más relajado, pues había conseguido verme en una situación de estabilidad laboral, que era lo que más le preocupaba.

Pensándolo bien, trabajar de factor de circulación no estaba tan mal, pues, para mí, eso era *ser ferroviario*: organizar la circulación de trenes, decidir en qué vía estarán, hacer cruces de trenes, realizar las maniobras de los mercancías... Podría ser divertido.

A un «cursillo» de seis meses le seguía un período de prácticas de un año: la mitad, de factor «sencillo», vendiendo billetes, facturando vagones y mercancías de todo tipo...; la otra mitad, como factor de circulación, «pitando» trenes y, sobre todo, procurando que todo fuese bien. Lo de «prácticas» era solo en teoría, pues una vez que ya controlabas el trabajo, hacías el servicio como si fueses uno más, con toda la responsabilidad que ello conllevaba.

En referencia a factor sencillo, la venta de billetes era muy característica. Se hacía con una máquina eléctrica, la Hugin, que consistía en una caja registradora, un conjunto de clichés y un portaclichés.

Su funcionamiento era un poco lioso. Básicamente, consistía en la introducción de billetes de cartulina semiimpresos en la ranura destinada a ello; luego se completaban los demás datos del billete: origen y destino, fecha, número de tren, tipo de tarifa, clase e importe (esto era lo más importante).

El teclado constaba de varias columnas con teclas de colores: las dos primeras, de color azul, para la impresión de la tarifa; las cuatro siguientes, para los importes (la primera, de color blanco, eran para los miles y las otras tres, para las centenas, las decenas y las unidades); y la última columna, de color rojo, era para las clases: primera, segunda, tercera y ferrobús. En el ángulo inferior derecho disponía de una tecla de desbloqueo del teclado y más arriba estaba la tecla de la barra motor para el disparo de la máquina. En el lateral izquierdo estaba el

fechador, el número de tren y la ranura para introducir los clichés. En el lateral derecho había un orificio para una manivela de accionamiento manual, por si fallaba la corriente eléctrica.

El aparato portaclichés era una especie de tambor giratorio de hojas metálicas para alojar los clichés: placas de metal ligero destinados a imprimir el trayecto de los billetes, con la indicación de la estación de origen, la de destino y la distancia comercial entre ambas.

Los billetes utilizados eran de colores para distinguir las clases: amarillo para primera, verde para segunda y marrón para tercera y ferrobús.

Mi primer encuentro con el mundo del ferrocarril fue a través de esta máquina: conocía las tarifas y sus aplicaciones, los destinos..., pero enfrentarme a aquel pequeño artilugio, con toda la información que había que colocar en un simple billete a través de tantas teclas y colores, me resultaba apabullante e intimidatorio. Y es que, por cada cliente, tenías que cambiar el cliché en función de su destino; la tarifa, dependiendo de si era un niño, o un billete de ida y vuelta, etc.; e introducir el importe correcto. De modo que, si se te olvidaba algo, podías darle a un jubilado que fuese a Madrid un billete de niño con destino a Santander y cobrárselo como si fuese a Zamora. ¡Vamos, un lio! Afortunadamente, la práctica hizo que la viera de otra forma más amigable.

Aún recuerdo mis primeras ventas con la Hugin. Fueron días en los que predominaba la inseguridad, así que despachaba los billetes con cierta lentitud (en comparación con mis compañeros veteranos) por miedo a confundirme. Y así fue, que en uno de mis primeros billetes vendidos, pensando que ya dominaba la mecánica, ocurrió el desastre:

—Perdone, pero el billete que me acaba de dar está mal —me dijo aquel hombre.

—A ver, déjeme verlo. ¿A dónde va usted?

—A Madrid —contestó.

Me fijé en el importe y vi que era correcto, así que le dije:

—Este billete a Madrid está bien, el importe es correcto.

—Ah, bueno. Es que como aquí pone Guadalajara...

—Deme el billete, que está mal. Ahora le doy uno nuevo —dije, percatándome de que no había cambiado el cliché del viajero anterior.

A partir de entonces aprendí que las prisas no son buenas y que había que estar muy atento a los procesos para dominar la mecánica de la venta.

Hoy día, esta máquina es una reliquia y todo aquel que ha trabajado con ella se emociona cuando la vuelve a ver.

En cuanto a mi labor como factor de circulación, especial recuerdo tengo del primer tren que «pitó» cuando me hice cargo del servicio y yo era el único responsable de la circulación en la estación. Después de ir a cabeza a entregar los papeles al maquinista, me coloqué en posición, con la gorra roja y el banderín, silbé al tren y este arrancó suavemente. ¡Qué felicidad! Me quedé pasmado viendo cómo se alejaba, pensando a la vez: ¿se irá por donde debe?, ¿se caerá? Allí me mantuve estático, sin quitar ojo al tren, hasta que comprobé que sí, que se iba por su sitio.

Cuando el tren ya era un punto en el horizonte, me percaté de que tenía que informar a la estación colateral y al Puesto de Mando, así que tuve que correr hasta el gabinete de circulación para informar de su partida. Pero estaba contento, el tren se iba por donde yo quería.

La circulación era bonita, como jugar con un Ibertrén, pero suponía mucha responsabilidad. Había que ser consciente de que, en cualquier momento, cualquier «cosita» podría romper la rutina, y, sobre todo, crear un problema importante para los trabajadores y los viajeros. Entonces era cuando había que estar ahí para resolverlo, siempre pendiente de la circulación. No se podía bajar la guardia ni un momento.

Los compañeros ayudaban a que todo fuese bien, rutinario, por lo que era importante que la relación con ellos fuese lo más cordial y de confianza posible. A pesar de todo, siempre ocurría algo que estropeaba el suave transcurrir de las cosas, y llegaban los nervios y los problemas. Era entonces cuando había que tratar de serenarse y reaccionar.

Como aquella vez que, estando de turno de mañana en Segovia, temprano, a primera hora, estaba grafiado un cruce de trenes: un tren venía de Medina del Campo, entraba en la estación y esperaba cinco minutos la llegada de otro procedente de Madrid, para que luego cada uno siguiese a su destino. Después de entrar en la estación el tren procedente de Medina, venía otro de mercancías que debía de ir directo a Madrid, sin entrar en la estación de Segovia y, sabiendo que el tren procedente de Madrid traía un retraso de quince minutos, para agilizar la circulación, pensé en darle paso a través de una bifurcación, pues, dado el retraso del otro, había tiempo suficiente para esta maniobra. Así lo decidí y así lo hice.

Para controlar la situación de los trenes estaban los cuadros de bloqueo, que a base de lucecitas indicaban dónde estaba el tren en cada momento. Siguiendo este baile de luces estábamos cuando vimos que las luces que indicaban el paso del tren por la bifurcación estaban fijas, no se movían. ¿Qué pasaba? Transcurrió un minuto, dos..., cinco minutos (el tiempo se hacía eterno). Con esa

inamovilidad, no teníamos certeza de qué es lo que había pasado con el tren, por lo que no se podía expedir ningún tren hacia ningún sitio.

El tren procedente de Madrid ya estaba en la estación colateral pidiendo vía, pero no podía concedérsela porque había un tren de mercancías en algún sitio de la línea, no se sabía dónde.

—¿Viene ese mercancías o no? Que tengo aquí el tren de Madrid esperando — me preguntó el compañero de la estación colateral.

—El mercante ha entrado en la bifurcación y no lo he visto salir. El cantón sigue ocupado. No sabemos qué ha pasado. Cuando lo averigüe te avisaré — le contesté.

Los compañeros de turno me aconsejaban soluciones, pero sin saber la situación exacta del tren no se podía hacer nada.

Los viajeros, inquietos y enfadados, preguntaban constantemente:

—¿Cuándo sale el tren hacia Madrid?

—Ahora, en cuanto llegue el otro tren que viene de Madrid.

—¡Ya estamos! La Renfe de siempre, con su gran puntualidad —respondía alguien sarcásticamente.

No sabía que contestar y me tragué la rabia que me invadía por esos prejuicios que me afectaban directamente. Pero mejor así, pues tratar de hacer comprender los pormenores de esta incidencia a alguien que ya está predispuesto a un enfrentamiento verbal es tarea imposible.

No había comunicación directa con los trenes, por lo que estábamos totalmente a ciegas, inquietos e impotentes. Poco podíamos hacer. Había que ir allí, a la bifurcación, a unos tres kilómetros, para ver si estaba el tren y comprobar lo que ocurría. Andando no era factible; el coche era la única solución. Yo no podía abandonar el gabinete de circulación, así que envié a un compañero con instrucciones de que, si estaba allí el tren, hablase con el maquinista y le ordenase parar. Al cabo de un rato, comenzaron a moverse las luces del cuadro de bloqueo: el tren se movía, ¡qué alivio! Todo podría volver a la normalidad después de casi sesenta minutos de retraso y un gran enfado de los viajeros.

Lo que había ocurrido es que esta bifurcación estaba en curva, en una zona umbría y en pendiente, y a esa hora de la mañana había una gran escarcha, de modo que, al llevar los areneros casi vacíos, la máquina patinaba sobre los raíles y no podía avanzar.

La confianza y el compañerismo que percibí en todos los que estaban conmigo fue lo que me dio ánimos para no perder los nervios. El resto de la jornada transcurrió más tranquila y todo quedó en una anécdota agri dulce.

La organización laboral era muy sencilla, muy jerarquizada: el jefe de estación mandaba en toda la organización de esta; hacía los gráficos de todo el personal, tanto de circulación como de otras áreas; concedía permisos, descansos, vacaciones... Siempre estaba de mañana, aunque también intervenía en la circulación y descansaba los fines de semana. Si la estación era mediana o grande, solo hacía funciones burocráticas.

En circulación, el factor de turno era el responsable de todo lo que ocurría en la estación y tenía personal a su cargo para realizar los trabajos que fueran necesarios: maniobras, cambios de agujas para poner un tren o unos vagones en la vía que él determinaba, etc.

—El mercante viene hoy muy largo y para nosotros son siete vagones. Dependiendo de la hora en que llegue, lo metemos en la vía 6 o en la 7.

—¿Dónde vienen los nuestros, en cabeza o en cola?

—No lo sé aún. Cuando me lo confirmen, veremos donde los metemos.

Éramos un equipo y casi siempre estábamos rotando en el mismo turno: noches-tardes-mañanas; noches-tardes-mañanas...

El compañerismo y la confianza eran muy importantes, pues eran la base de un trabajo bien hecho, de que todo saliese bien y de hacer más llevadera la tensión de la circulación, y cuando había imprevistos, cada uno sabía qué tenía que hacer, siempre bajo la dirección del factor de circulación.

Nunca he encontrado tanta unión y compañerismo como en el servicio de Circulación. Todos trabajaban para un mismo fin y, a la vez, sabían que el trabajo de cada uno dependía del de los demás, para bien o para mal, por lo que los problemas eran de todos, a veces incluso los personales.

Este buen ambiente se acaba cuando un día te dicen: «Tú estás aquí con residencia provisional. Tienes que pedir nueva residencia y dispones de estas tres opciones. Elige una».

Y tuve que elegir: Toro.

Viaje en el tiempo

Cuando llegué allí fue desilusionante. La estación, al pie del Duero, estaba muy alejada del núcleo urbano. Tenía pocas circulaciones de trenes, pocas maniobras, excepto en la campaña del azúcar, en la que se facturaban muchas toneladas. La azucarera tenía conexión directa con la estación y en el período de la campaña de recolección de remolacha se formaban enormes colas de tractores, todos llenos, esperando su turno para entregar la mercancía a la azucarera y que esta la procesase para fabricar azúcar blanco. Esto hacía que la actividad de la estación aumentase mucho y que se expidiesen enormes trenes para el puerto de Santander.

La plantilla estaba completa: un jefe de estación, que intervenía en la circulación, por lo que siempre estaba de mañana, y dos factores de circulación, que se turnaban: tarde-noche, tarde-noche..., por lo que la única opción para mí y otros dos compañeros que fuimos a la misma residencia de Toro era salir a las estaciones de la línea, donde escaseaba el personal.

Y para levantar los ánimos, las palabras del jefe de estación:

—Tú, como todos los nuevos, vas a salir a prestar servicio a la línea —dijo, y continuó—: Cómprate una cama turca, que te hará falta para el trabajo.

—¿Por qué voy a tener que hacer eso? —respondí, aunque no le dije lo que realmente pensaba.

—Las estaciones están alejadas de los pueblos, no hay nada alrededor, y con los turnos, algunos de doce horas, no puedes coger el último tren, pues tienes que pitarlo, y en algún sitio tendrás que dormir.

Al oír esto, yo, que venía de estudiar en Madrid, una ciudad enorme y bulliciosa, con la movida en pleno apogeo, y ver que en la línea de Medina del Campo a Zamora (y en realidad, en el 80 % de las líneas de la red) las estaciones estaban alejadas de los núcleos urbanos y era como estar solo en medio de la nada, pensé que había viajado al siglo XIX.

Eso no era para mí. Eso era un sueño (más bien, una pesadilla).

Pero era real.

Así recorrí muchas estaciones: Toro, Castronuño, Pollos, La Bañeza, Valderrey..., y en todas conocí gente lugareña con la que trabé amistad y me dejó buenos recuerdos.

En Valderrey, un pequeño pueblo de León limítrofe con Astorga, aprendí como se fabrica esa comida universalmente conocida y muy apreciada entre los más jóvenes: la pasta. A través de un paisano al que le gustaba el mundo del ferrocarril

y vivía cerca de la estación, al lado de una fábrica de pasta ya casi en ruinas en la que había trabajado, conocí su proceso de fabricación y el funcionamiento de la maquinaria que aún estaba allí.

Casi todos los días me invitaba a tomar café en su casa y alguna vez tuvieron que llamar por teléfono a su vecina (él no tenía) para que me avisase de que el mercancías que iba a Zamora se había adelantado y no podía salir de Astorga hasta que no llegara yo a la estación para concederle la vía.

La gente de estos pueblos pequeños estaba muy identificada con el ferrocarril, pues cuando llegó a esta zona supuso un gran avance para la economía local. Esto hizo que su relación con los ferroviarios fuera muy cordial.

En Pollos, un pueblo retirado casi siete kilómetros de la estación, con tantas bodegas como viviendas, me extrañó que la gente saliera de casa siempre con una lata de conservas en el bolsillo. Comprendí el motivo el día que me invitaron a una bodega a las doce de la mañana. Charlando y bebiendo se pasó el tiempo y cuando quise recordar, eran las siete de la tarde. Tuve que irme corriendo para abrir la estación en el turno de tarde-noche. El propietario de la bodega ponía el vino y los invitados, la compañía y algo de comer, de ahí lo de las latas.

Afortunadamente, en todos los sitios donde he estado haciendo circulación he encontrado compañeros que me han acogido con un sincero afecto. Se preocupaban por tu trabajo y también por ti, como persona, llegando a ser como

una pequeña familia. Esta acogida y esta confianza pocas veces las he encontrado en otros sitios.

Eran estaciones pequeñas, aisladas de los núcleos urbanos, y allí estaba solo, esperando que todo transcurriese tranquilo y sin incidencias importantes. Pero a veces uno tenía que preocuparse por su propia seguridad, pues, como en todo, había riesgos. Un día, por ejemplo, me enteré de que un grupo de vándalos le había quemado el coche a un compañero. Sucedió por la noche. Lo tenía aparcado al lado del edificio de la estación y no pudo ni salir a apagarlo, pues quienes se lo quemaron le habían amenazado. Solo pudo avisar al puesto de mando para que llamasen a la guardia civil. Y mientras tanto, él, desesperado, viendo cómo ardía su coche.

Esto fue un hecho extraordinario, pero durante una temporada nos preocupó a todos. Hasta que el paso del tiempo llevó a olvidarlo y dejamos de pensar que los viajeros fuesen a crear graves problemas. Si eras amable con ellos, incluso te podían recompensar con sus habilidades. Como aquel viajero que apareció una noche a las dos de la madrugada en la estación de Toro. Lo habían dejado allí unos amigos para que cogiese el expreso a Madrid, aunque más bien parecía que le hubieran abandonado.

En la estación estaban todas las dependencias cerradas y, para que no estuviera solo, pasando frío, en la sala de espera, se me ocurrió invitarle a pasar conmigo

al gabinete de circulación, más calentito. Una vez allí, comenzamos a charlar y me contó que era músico, saxofonista para más señas, que venía de Galicia, donde había dado unos conciertos, y que regresaba a su casa. Le pedí que tocara algo y él lo hizo con agrado. De hecho, estuvo tocando el saxo casi las tres horas que tardó el tren en llegar a la estación. Fue una noche muy musical y bonita. Aunque no para todos, pues un compañero que tenía su casa pegando a la estación me lo recriminó al día siguiente: apenas había podido dormir.

Todas estas vivencias hicieron que comprendiese a la perfección la esencia del dicho de que *ser ferroviario* no es un trabajo cualquiera, sino una forma de vida. Una vez en la profesión, todo gira en torno al ferrocarril.

Durante cada jornada, había que estar pendiente de todos los movimientos que ocurrían en la estación, saber dónde estaban los trenes que llegaban, prever cruces y maniobras y, en la medida de lo posible, anticiparse a cualquier imprevisto que pudiese ocurrir. Todo ello con la coordinación del puesto de mando, que tenía una visión más global del estado de la circulación. Había unión, confianza y empatía las veinticuatro horas del día y sabías que podías contar con tus compañeros para cualquier cosa, en cualquier momento.

Esta era la gran virtud de *ser ferroviario*.

Pero la vía por la que yo transitaba pronto iba a cambiar de destino.

Una nueva ilusión

Mi gran ilusión era volver a Madrid y, una vez allí, poder cambiar de trabajo. Esto se materializó en un traslado voluntario, que, aunque suponía abandonar Circulación (para mí, la esencia del ferrocarril) y entrar en Comercial, no me importó.

Mi destino fue la Central de Reservas, Venta e Información Telefónica, y aunque era con jornada partida, que me ocupaba todo el día, lo prefería a las estaciones alejadas de los núcleos urbanos, donde uno se sentía aislado. Había otros compañeros que tenían jornada continuada (la espontánea e irónica Lola Herrero, compañera de este *Dejando huella IV*, entre ellos) y estaban separados por una mampara, que dividía la estancia en dos mitades.

La Central era como una escuela, con pupitres para dos personas, dispuestos en filas y mirando todos al mismo punto: la mesa de las encargadas, que te asesoraban, te vigilaban, te ayudaban... Y entre ellas estaba Mercedes Martín, también compañera en este viaje literario, con su peculiar carácter y su preocupación por que todo saliese bien.

En cada pupitre había un teléfono con una luz roja intermitente que te indicaba si había llamadas esperando para ser atendidas. Esa lucecita era tremendamente brillante y parecía decir: «Hola, estoy aquí, esperando a que me atiendas».

Llamaba tanta gente que la lucecita estaba todo el día intermitente. Por más que contestabas llamadas, la lucecita seguía parpadeando (no se apagaba nunca, y si te fijabas en ella, la desesperación aumentaba). Con el tiempo, terminé acostumbrándome a su intermitencia y ya no molestaba tanto.

Aquel era un servicio agotador, pues el trato continuo con los viajeros, aunque telefónico, generaba tensión y hastío, y hacía que te sintieses como en un parvulario, pues los viajeros repetían las mismas preguntas, desconfiaban de las respuestas y volvían a llamar para hacer otra vez la misma pregunta...

—Renfe, ¿dígame?

—¿A qué hora sale el tren desde Atocha a...?

—A las once de la mañana.

—Renfe, ¿dígame?

—¿A qué hora sale el tren para...?

—Pero usted ya ha llamado antes para preguntar lo mismo, ¿no?

—Bueno, sí, pero es que no lo he apuntado.

No era de extrañar que soñáramos muchas noches con la misma pregunta: «Renfe, ¿dígame?».

Aquí conocí a la que sería mi mujer, Paula. Solo por eso ya mereció la pena venir a Madrid. Una hermosa chica rubia de almendrados ojos verdes, voz dulce y cálida, mirada serena y clara, sensible y amante de los animales que deseé que fuera mi acompañante en este viaje vital. Tiene dotes para la pintura y, para regocijo y admiración de todos, plasmaba sus inquietudes artísticas en los múltiples dibujos y caricaturas que hacía de muchos compañeros.

La parte de reserva telefónica y venta de billetes era más gratificante. Las llamadas eran más largas (y no se repetían, como ocurría en Información), pues los viajeros ya estaban informados y sabían lo que querían, así que, mientras confeccionabas la reserva o el billete para enviárselo a su domicilio, podías charlar con ellos, lo que hacía que las llamadas fueran más amenas y que los viajeros quedaran agradecidos del servicio y del trato.

Esta época fue tranquila y relajada, pues no había las tensiones ni las preocupaciones propias de Circulación. Pero no fue la vía definitiva para mí. Un giro del destino hizo que tomase un desvío importante: me ofrecieron un trabajo en una empresa de nueva creación como responsable de control de calidad de un laboratorio. Se trataba de analizar y supervisar la calidad de los productos para que cumpliesen la normativa sanitaria y de consumo.

¡Por fin podría trabajar en algo que me gustaba y que ya conocía!

No obstante, se me presentaba un dilema similar al que me llevó a trabajar a Renfe:

- continuar en Renfe indefinidamente e ir mejorando poco a poco;
- cambiar de vida laboral, con la incertidumbre que ello conlleva.

Si la primera vez me había inclinado por la comodidad y por no arriesgar un futuro laboral seguro, a pesar de mis reticencias iniciales, esta vez decidí cambiar el tren por un laboratorio de análisis. ¿Qué más podía pedir, si era lo que deseaba?

Dos años duró el trayecto por esta vía. La crisis de 1993 se llevó por delante la empresa.

El regreso

Regreso a Renfe, nuevamente a Comercial, a la venta de billetes en la estación de Chamartín. Esta vez, al trato directo con el público.

Vuelvo al trabajo por turnos, mañanas-tardes (al menos no había que hacer noches), en diferentes horarios para que siempre hubiese personal vendiendo billetes en las taquillas; descansos rotatorios para poder librar algún fin de semana; vacaciones en períodos del año en los que había pocos viajeros (solo los afortunados podían disfrutar de vacaciones en verano, y eso solía ocurrir cada dos o tres años).

Había un gráfico mensual para saber qué días y qué turnos debíamos trabajar, y cada vez que era necesario realizar algún trámite con cita previa, como, por ejemplo, ir al médico, o cualquier otra cosa, tenías que consultar dicho gráfico; si no, no había manera de conseguir ninguna cita.

La venta de billetes en Chamartín era un poco estresante. Ver enfrente de la ventanilla esa aglomeración de gente que esperaba su turno con impaciencia, mirando el indicador de números de espera con caras nerviosas y tensas, era duro. Y cuando llegaban a tu puesto, muchos venían con prisas, cansados de esperar y exigiendo un trato especial, sin importarles los demás viajeros.

Pasábamos toda la jornada sentados, sin apenas poder levantarnos, pues la afluencia de público era constante. Teníamos que atender a los viajeros y estar pendientes del dinero, del cambio, atentos a los intentos de engaño o estafa por parte de algún viajero (especialmente en Cercanías), pues si faltaba dinero en caja, éramos nosotros quienes teníamos que restituirlo.

En la venta de billetes de Cercanías, los viajeros solían ser más simpáticos y desenfadados, pues muchos eran asiduos y terminabas conociéndolos.

—Buenas noches, un billete para Vallecas.

—Vallecas, la capital del reino. ¡Ahora mismo!

—Dabuti, colega. Cuánta razón tienes. ¿Eres de allí?

—Pues no, pero lo conozco porque tengo buenos compadres. ¿Ya vuelves a casa después del duro trabajo?

—Y que lo digas, como todos los días.

La mayoría de los usuarios eran educados, algunos, incluso agradecidos. Como aquel viajero que intentaba ir en AVE a Sevilla en un día de alta ocupación y al que no se le podía dar billete porque el tren iba casi completo. Había solo una plaza, pero estaba trameada: el mismo asiento era para Madrid-Ciudad Real y Ciudad Real-Sevilla, pero no se podía vender directo Madrid-Sevilla.

Pero ahí estaban los taquilleros, en este caso, yo, para intentar vender esa plaza. Con la ayuda de otra compañera, tratamos de reservar la misma plaza en los dos tramos, pero no pudo ser. El viajero se quedaba sin poder ir a Sevilla en AVE.

Como el señor percibió el esfuerzo y el tiempo que habíamos dedicado para intentar conseguirle el asiento, a pesar de que había mucha gente esperando su turno para comprar billetes, decidió acercarse a Atención al Viajero. Y no fue para poner una queja en el libro de reclamaciones, sino para entregar una carta laudatoria!

Cuando el jefe de terminal me llamó a su despacho para comunicármelo, me quedé sorprendido de que alguien apreciase nuestro trabajo de aquella forma. Me sentí muy orgulloso de que se reconociese nuestro esfuerzo por ayudar a los viajeros.

Los ratos en que había poco público eran raros, pero era cuando compartías conversación y vivencias con los compañeros del turno, lo que contribuía a liberar el estrés acumulado en el trato con los viajeros.

El trabajo era, pues, en general, bastante intenso, pero lo sobrellevabas gracias, por un lado, a la cercanía de los compañeros, que siempre estaban dispuestos a ayudar (aunque en algunos casos había bastante competitividad), y, por otro, al trato y la comprensión de los encargados, que procuraban que la jornada se hiciese más amena. Sin embargo, mi escapatoria fue el comienzo de la tesis doctoral en el hospital Ramón y Cajal, en el departamento de Genética Molecular, donde acudía la media jornada que los turnos de taquillas me lo permitían.

Otra visión de la empresa

Entonces ocurrió un nuevo cambio de vía: un destino en oficinas.

¡Por fin un horario normal! Sin turnos, con descansos los fines de semana y vacaciones que se podían disfrutar al margen del ritmo impuesto por trenes y viajeros. ¡Una maravilla!

En una empresa de transportes donde todo trabajo estaba condicionado por la afluencia de viajeros, aquello era un paraíso. Un trabajo novedoso no relacionado con la circulación de los trenes, puramente administrativo: el tratamiento de documentos (que en algunos casos son esenciales para la circulación de los trenes).

El destino fue en el departamento de RR. HH. de la UNE de Patrimonio y Urbanismo, de reciente creación y ubicada en las cercanías de la estación de Chamartín. Había llegado a las Caracolas, un tranquilo y apartado recinto que, en su origen, había sido un conjunto de casetas prefabricadas para los obreros que construyeron la estación de Chamartín. Posteriormente se convirtieron en oficinas provisionales de Renfe, pero tenían poco de provisionales, pues, más de cuarenta años después, siguen vivas y desempeñando la misma función. En un entorno natural y ecológico, las Caracolas son un oasis dentro de la gran ciudad de Madrid.

A pesar de que tuve que abandonar la tesis porque la jornada que tenía me ocupaba todo el día, estaba satisfecho del cambio, pues me proporcionaba estabilidad laboral y emocional, además de facilitarme la conciliación familiar.

Una forma diferente de vivir la empresa y de conocerla desde otra perspectiva.

Por aquel entonces, Renfe estaba dividida en unidades de negocio (UNE), que eran como pequeñas empresas dentro de otra más grande, tenían su propio presupuesto y albergaban todos los departamentos: RR. HH., Control de Gestión, Compras y Contratación, Comercial..., y aunque cada una de ellas dependía de los órganos corporativos, que marcaban las directrices, tenían mucha autonomía en su gestión y en la consecución de objetivos.

En RR. HH. éramos un equipo de tres personas y entre todos teníamos que atender y solucionar, en la medida de lo posible, las solicitudes de todo el personal de la UNE: confeccionar las nóminas, llevar el registro de las vacaciones y licencias, controlar los horarios, gestionar los cursos de formación, etc. Todo un mundo de papeleo del que había que dejar constancia.

La inseguridad que tenía en un principio por el cambio de trabajo fue desapareciendo poco a poco, a medida que iba conociendo los procedimientos y los plazos para tener finalizadas algunas tareas. Cada uno de nosotros tenía su cometido, pero todos perseguíamos el mismo objetivo y era frecuente que nos ayudáramos los unos a los otros.

Aquí custodiábamos los expedientes laborales de todos los trabajadores de la UNE, y vi por primera vez el mío. Lo hojeé poco a poco, con curiosidad, y pude ver toda mi vida ferroviaria en la empresa: el ingreso en Renfe, las peticiones de traslado, las mutaciones de los cambios de residencia en los diferentes períodos, las solicitudes de excedencia y de reingreso, las aportaciones de los títulos, los cursos realizados... Una emotiva visión que me transportó a cada uno de aquellos momentos y que volví a vivir con añoranza.

El ambiente era sosegado, por lo que cualquier alteración ruidosa era percibida por todos casi inmediatamente. Así que, cuando un día escuché que se rompía el silencio por una discusión, al principio no entendía nada. Luego empecé a comprender y me quedé sorprendido, pues el problema que la había suscitado era nimio bajo el punto de vista de una persona como yo, que procedía de un trabajo por turnos, incluyendo las noches y los fines de semana, con vacaciones en épocas intempestivas, etc.

—¡No podéis hacerme esto! ¡Ya tengo programado este puente, los cuatro días completos, y no puedo perder ni uno! —gritaba un empleado.

—Bueno, no te pongas así, al fin y al cabo se trata de terminar un informe que hay que entregar a media tarde, por lo que solo te va a suponer un retraso de unas pocas horas —le contestó el jefe.

—¿Por qué no puede hacerlo otra persona, o esperarme a hacerlo cuando vuelva? No puede ser que me hayáis avisado ahora, habiendo tenido toda la mañana para ello. Esto es injusto.

Yo estaba pasmado. Acostumbrado a no poder disfrutar de puentes ni de descanso los fines de semana, ni siquiera de vacaciones en épocas estivales, no entendía una protesta tan exagerada por tener que retrasar unas horas el inicio de un largo puente.

El sentimiento de *ser ferroviario* era menos intenso, pero aún persistía, pues muchos de mis compañeros provenían, bien de servicios relacionados directamente con los trenes (talleres, taquillas, servicios varios en estaciones, infraestructura, información...), bien de familias de tradición ferroviaria, siendo ellos los continuadores de esa saga, lo cual hacía que mantuviesen viva la llama del ferrocarril (no solo eran meros trabajadores de una empresa de transporte por ferrocarril). Esto se percibía mucho en las tertulias de café, antes de comenzar la jornada, pues además de comentar noticias de la actualidad, terminábamos hablando de vivencias relacionadas con los trenes.

De los cambios que tuve, unos fueron obligados y otros, solicitados por mí directamente.

—A partir de mañana, vas a colaborar con el nuevo departamento de Compras, que se va a independizar de Control de Gestión, para ayudar a la persona que

estará al cargo. Seréis, por ahora, vosotros dos, pero con el tiempo traeremos más personal —dijo el subdirector.

—¡Pero cómo voy a dejar así, de repente, RR. HH.! ¿Está de acuerdo mi jefe con esto? —repliqué.

—Por él no te preocupes. Yo soy su jefe y no habrá ningún problema.

Así que, de la noche a la mañana, cambié de departamento, pero no de ubicación, pues seguí en la misma caracola y en el mismo pasillo donde estaban mis compañeros. El cambio de trabajo no me supuso ningún problema, pues al poco tiempo ya conocía los procedimientos y, con la ayuda de otros compañeros, el departamento salió adelante.

Cuando todo estaba ya asentado y comenzó a llegar más personal al departamento, solicité el traslado, recalando esta vez en Control de Gestión.

En Patrimonio estuve hasta que se deshicieron las UNE para adaptarnos a la nueva estructura de la empresa.

En oficinas he tenido la ocasión de ampliar mi visión del negocio de la empresa y ser consciente de que todas las actividades están relacionadas, que cada una de ellas forma parte de un todo. También he podido apreciar que el trato con Dirección es más cercano, lo que hace que la adaptación al puesto de trabajo sea

más fácil. Aún sigo integrado en la nueva estructura empresarial, realizando las funciones que en cada momento me asigne la empresa y, si puedo, ayudando a mis compañeros a que todo funcione bien.

Después de tanto tiempo en oficinas, aquellos momentos en los que me dediqué a la circulación de los trenes quedan como recuerdos de otra época ya muy lejana, pero nunca olvidada, que han dejado un poso de agradables sensaciones y de enriquecedoras experiencias.

Epílogo

Ahora, volviendo la vista atrás, al reflexionar en estas líneas sobre mi trayectoria de ferroviario, percibo el cambio que ha sufrido la empresa y mi forma de relacionarme con ella.

La empresa ha transitado desde una forma de trabajar algo obsoleta, muy jerarquizada, con procedimientos decimonónicos casi inamovibles y una actitud muy patriarcal hacia las pocas mujeres que trabajaban en ella, a vivir una revolución tecnológica y de mentalidad, con nuevos procedimientos y herramientas, una mayor apertura a la sociedad y un papel de la mujer prácticamente igualado al del hombre. Y, aunque perdió parte de la esencia del

ferrocarril al ser dividida en dos y desprenderse del transporte por ferrocarril, tanto de mercancías como de viajeros, aún queda la infraestructura y la gestión de la circulación.

Yo experimenté un planteamiento inicial de rechazo no solo porque nunca me había identificado con el ferrocarril, sino, quizás, porque la primera experiencia dentro de la empresa, cuando aún estaba en prácticas, no fue agradable. Un jefe de estación, resentido con mi padre por una discusión laboral, se negó a concederme unos días de permiso para ir a grabar un programa de televisión en Sevilla, en representación de Renfe, junto con otros compañeros del cursillo. Era el concurso *Gol y al Mundial 82*, que en aquella época se emitía para promocionar el Mundial de fútbol que se celebró aquel año en España. Al final tuve que recurrir a influencias externas al ámbito de la estación para poder asistir.

Con el tiempo, la responsabilidad de los puestos que he ido ocupando y el hecho de haber pasado por varios departamentos (Circulación, Comercial, Oficinas) me ha dado una amplia visión del ferrocarril y su idiosincrasia. Estoy orgulloso de haber sentido y vivido esas experiencias, pues han transformado mi planteamiento inicial en un sentimiento de *ser ferroviario*, algo que nunca hubiese imaginado.

Adif es una empresa con un gran futuro, pues hoy día la sociedad demanda un medio de transporte sostenible, cómodo, rápido y eficaz, así que ahora les toca

a las nuevas generaciones preservar y aumentar el legado que reciben, *sentirse ferroviarios* y hacer que esta empresa siga creciendo y mantenga el puesto y el prestigio que tiene en esta sociedad del bienestar que estamos viviendo.

Creo que todos los empleados deberían pasar por algún servicio de estos, aunque sea por un breve período de tiempo, como p.ej. Venta de billetes o Información, dónde puedan apreciar la cercanía de los trenes y de los viajeros y comprender mejor la esencia de una empresa de transporte por ferrocarril. Es una forma de ampliar la visión del negocio de la empresa y conocer mejor su funcionamiento y sus problemas, pues es gratificante y enriquecedor.

¡Y pensar que yo había venido a trabajar aquí para un ratito!

Ser ferroviario



CAMINOS DE HIERRO, CAMINOS DE VIDA

M.^a Mercedes Martín Sánchez



Nací en un pueblo de Castilla la Vieja, Las Navas del Marqués, en Ávila, una tierra fría y dura que ha marcado el carácter de sus gentes, frío y reservado, en especial el de sus mujeres...

A la familia de mi abuelo paterno, entre otros motes, los apodaban los Rabias por su fuerte temperamento. Mi padre nos enseñó desde niños el sentido de

responsabilidad, el *cumplir* con nuestro cometido en el trabajo y, después, solo después, reclamar nuestros derechos. Me dejó grabada con cincel su expresión de que si algo odiaba en la vida era a un mentiroso o a un vago. Todo esto y el hecho de que a los diez años tuviese una hermana y, dos años más tarde, un hermano, hizo que la responsabilidad y el sentido del deber fuesen mi estandarte y mi látigo a lo largo de toda mi vida.

Recientemente me hicieron la carta astral. Nunca creí mucho en esta técnica, más bien la veía como el horóscopo del periódico, un entretenimiento, pero cuando vi la lectura, mi opinión cambió por completo: mi *nodo sur* (el nacimiento) bajo un signo de fuego, Aries, con un ascendente en Acuario, signo de aire que aviva aún más el fuego; y mi *nodo norte* (el destino, el trabajo de vida) en el signo de Libra, que rige el equilibrio, la armonía..., después de haber recorrido todas las *casas*: trabajo, familia, relaciones, pareja... De esta forma tan sencilla se refleja mi camino de vida: con la base de estos ancestros, el temperamento de fuego de Aries y un impulso permanente de superación para domeñar mi tendencia original y alcanzar la armonía.

La *casualidad* ha formado parte de toda mi vida y, curiosamente, cada movimiento importante en ella ha llegado como fruto de esa casualidad. Así, ingresé en Renfe en 1983, y aquí sigo. Lo que me pareció en principio que no duraría más de cuatro años, pues entonces mi interés estaba centrado en la docencia, acabó convirtiéndose en mi modo de vida, en el equilibrio económico que me ha permitido abrirme a multitud de experiencias, a viajar por todo el mundo y a practicar nuevas vías alternativas de actividad. En todo este tiempo en la

empresa, he buscado quehaceres que dejaran una puerta abierta a mi creatividad, y cuando las circunstancias internas no lo han permitido, la he desarrollado explorando nuevos caminos en otros ámbitos del conocimiento, fuera de su jurisdicción.

Siempre he sentido una gran atracción por toda la ciencia relacionada con el ser humano: medicina, biología, psicología, pedagogía, docencia..., y la *casualidad* me ha llevado en toda mi carrera ferroviaria a trabajos muy relacionados con las personas, como el de informadora, en Atención al Cliente, en Calidad, en Formación y, últimamente, en Desarrollo Directivo, donde he podido dar rienda suelta a mi pasión por trabajar con mis semejantes.

Mis experiencias profesionales, vistas ahora desde la distancia, me han ayudado a ir alcanzando (lo digo en gerundio porque sigo en el proceso) esa armonía, ese equilibrio que muestra mi carta astral, mientras transito por los raíles de los *caminos de hierro*. A todas las personas que habéis contribuido a ello, ¡gracias, gracias, gracias!

Animo al lector a recorrer mi camino de vida a lo largo de estas páginas.

M.^a Mercedes Martín Sánchez

DESARROLLO DIRECTIVO

CAMINOS DE HIERRO, CAMINOS DE VIDA

Buscando nuevas oportunidades en la vida

Salió de su casa, de su pueblo, Las Navas del Marqués, a los dieciséis años. Su objetivo: seguir estudiando. ¿Cómo lo haría? Simultaneando estudio y trabajo. El sueldo de peón ferroviario de su padre no alcanzaba para más en una familia con cinco hijos, ni siquiera sumando los ingresos de su actividad extra como picapedrero. En ese momento, los años setenta, si había que hacer un esfuerzo para que algún hijo estudiara más allá de la primaria, se hacía con los varones. Las hijas «serían mantenidas por sus maridos en el futuro» y los estudios, por este motivo, no eran considerados necesarios para ellas.

Tiempo antes de salir de su casa, había tenido la oportunidad de solicitar una beca para una universidad laboral¹ (su hermano mayor, Juan Antonio, la había

¹ **Universidad Laboral:** institución educativa española orientada a hijos de trabajadores, de las capas sociales menos favorecidas, que estuvo en funcionamiento desde 1955 hasta 1989. Dependían del Ministerio de Trabajo como entidades de previsión social a cargo de las Mutualidades Laborales. Durante este tiempo acogió a casi medio millón de alumnos, la mayoría de ellos en régimen de internado. Estaban orientadas hacia los varones, salvo las de Cáceres y Zaragoza, que eran femeninas; solo en los últimos años fueron mixtas. En ellas se impartía educación secundaria, formación profesional e ingenierías técnicas.

conseguido un tiempo antes); sin embargo, su expectativa quedó truncada al recibir el justificante de ingresos de su padre desde las oficinas de Renfe fuera del plazo de tramitación.

Por ello, su camino siguió la ruta de estudiar y trabajar. Y así, estudiando y trabajando, año tras año, terminó su primer curso de Profesorado de EGB en el 82, al tiempo que «casi» había conseguido un dominio completo del idioma inglés.

Fue precisamente con la intención de superar ese «casi» que pasó todo el verano del 82 en Gran Bretaña y, así, pudo poner en práctica el inglés teórico que tan bien conocía. Durante ese tiempo, trabajó como *au pair* para financiarse la estancia. Y fue *precisamente* a la vuelta de ese viaje cuando su padre le comentó que la habían inscrito (su hermano Juan Antonio y él) en una oposición de Renfe para informadores.

—Pero papá, ¿y qué piden? —preguntó Mercedes.

—Cultura general e idioma —respondió su padre—. Cultura general tienes de sobra y el inglés lo traes ahora trilladito.

—Sí, pero ¿geografía, historia, matemáticas...?

—Cultura general, ¡qué más te da!

Su padre era un hombre de muy pocas palabras, las justas, haciendo honor a su nombre, Justo.

Así fue como llegó a sus exámenes, con toda la voluntad del mundo y sin saber qué le iban a preguntar. Fue realizando las pruebas de cultura general, dinámica de grupos, entrevista en inglés y... los psicotécnicos. Estos últimos, a solo seis días de la fecha prevista para el nacimiento de su primera hija, otra María de las Mercedes, con los inconvenientes físicos de su avanzado estado de gestación.

Dicen que los hijos vienen con un pan debajo del brazo y, en su caso, así fue: al mes de haber nacido su hija, llegó la carta de Renfe comunicándole que había sido seleccionada para un puesto de informadora y que le convocaban a un «cursillo» de formación que duraría un mes. La alegría fue inmensa. Era como si todo su trabajo en los años precedentes empezase a dar fruto.

Faltaban unos días para que el mes de formación acabara y, de repente, una noticia comenzó a extenderse entre los «cursillistas»: ¡no había plazas en Madrid! Resultó, según les explicaron después, que había habido un concurso de traslados internos y que las plazas de Madrid se habían cubierto con informadores e informadoras de plantilla. El mundo se le vino abajo: moverse de ciudad, con la niña tan pequeña, el trabajo de su marido, sus estudios...

Intentó pedir una prórroga a Renfe alegando su curso sin acabar, su hija... Le dijeron que no era posible hacer excepciones (pasados los años, supo que sí las

había habido...), y le propusieron quedarse en lista de espera, en último lugar. Esto le resultó aún peor que afrontar todas las dificultades que pudiesen venir, por lo que decidió seguir adelante.

Asumido que el cambio de ciudad era condición *sine qua non* si quería ingresar en Renfe, se propuso conseguir una buena nota para, al menos, poder elegir una ciudad principal donde continuar sus estudios.

Ingreso en Renfe

El día que cumplía veinticuatro años emprendió el viaje hacia Barcelona junto a su esposo, para tomar posesión de su plaza de informadora en Renfe, sin disponer todavía de un piso en el que residir y dejando a la niña por un tiempo —en tanto se organizaban en su nueva residencia— al cuidado de su abuela materna en Las Navas. Mercedes se sintió en ese camino como los colonos de las películas del Oeste americano cuando se dirigían a colonizar nuevas tierras.

Firmó su incorporación a la empresa el día siguiente, el 5 de abril. ¡Qué más podría pasarle, si en solo seis meses había vivido buena parte de los cambios más trascendentales en la vida de una persona: casarse, ser madre, encontrar un trabajo «fijo», cambiar de ciudad...! Pues hubo más...

Su destino, junto a un grupo de más de cuarenta personas, fue la Central Telefónica de Información de Barcelona, donde tuvo la suerte de conocer a la entrañable Montserrat Anglada. Esta central llevaba poco tiempo en funcionamiento e incorporaba tecnología punta. Una de sus *fortalezas* era controlar, exhaustivamente, el tiempo que cada informador estaba conectado durante su turno. Así, el tiempo libre *justificado* se distribuía de la siguiente forma: ocho minutos para ponerse o quitarse el uniforme al principio o al final del servicio; diez minutos para un café rapidito a primera hora del turno; veinte minutos para el *bocadillo* y un par de salidas al aseo. El resto del tiempo era «de conexión», que, si no se cumplía, podía ser motivo de sanción. El estrés por esta rigidez horaria era muy alto; de hecho, si se veía a algún empleado de Renfe corriendo por la estación de Sants, presumiblemente era del servicio de Información.

Se aplicaba la normativa laboral de forma estricta, por lo que antes de llegar tarde (hacerlo más de tres días en un mes se penalizaba con un pliego de cargos que conllevaba la suspensión de empleo y sueldo durante equis días), el personal de Información se las ingeniaba para poder presentar un justificante que avalase el retraso.

Al estrés por el control horario se sumaba la dificultad inicial de un nuevo idioma. Antes de llegar a Barcelona, la única palabra en catalán que Mercedes

conocía era *escolti* (escuche), y ello gracias a que un compañero del «cursillo» en Madrid se la enseñó mientras bromeaban sobre su posible futuro destino.

Este total desconocimiento del idioma propició anécdotas como que le preguntasen: «¿El tren cap a Lleida si us plau?» (¿El tren para Lérida, por favor?), y comenzara a buscar una localidad denominada *Capalleida* en el índice de estaciones de *Rodalies* (Cercanías).

Gracias a Luisa, que realizó ese índice alfabético, el entramado de los nombres de las estaciones comenzó a organizarse en su mente (Manresa, Masnou, Massanet-Massanes, Montcada i Reixac, Montmeló, Montsolís...), pues al principio todos le sonaban igual.

Las consultas para realizar el trabajo en Información eran totalmente manuales: las guías (de ámbito nacional, internacional y de cercanías) y la *carpeta* donde se consultaban los precios de los trenes por itinerarios. Las personas que informaban, si bien sabían «tasar» precios por kilómetro y tipo de tren y aplicarles los descuentos correspondientes, disponían en la *carpeta* de una descripción de esos trámites para la mayoría de los trayectos y trenes con el fin de agilizar sus respuestas. Una calculadora completaba su dotación.

Lo mejor de esa época fueron los compañeros y las compañeras: la alegría que reinaba entre todos; la ilusión por desempeñar un buen trabajo, amable y eficiente; su primera nómina; los viajes al amparo de los billetes internacionales

gratuitos, que los llevaron hasta Grecia, e incluso hasta Turquía (Mercedes vivió ese capítulo como espectadora, al tener ya una vida de familia); la celebración de la primera Navidad lejos de sus familias... La relación personal entre todos ellos fue tan fuerte que trascendió lo laboral, y ni las distancias ni los cambios de trabajo ni el tiempo han podido quebrarla.

Tras el traslado a Barcelona en abril del 83, terminó el tercer trimestre académico de su segundo curso de Profesorado de EGB a distancia, acudiendo a Madrid solamente para los exámenes. Para el curso siguiente (y último de la diplomatura) solicitó el traslado de expediente a Barcelona. Cuál no sería su sorpresa al enterarse de que con el traslado se había incrementado en un año la duración de sus estudios. ¿Qué había ocurrido? Pues que al hacer las convalidaciones no tuvieron en cuenta el contenido de las materias ya cursadas, solo consideraron el nombre, y resultó que el plan de estudios de Barcelona desarrollaba el mismo contenido, pero en más de una asignatura. Además, al estar en Cataluña, se sumó la asignatura de Catalán de primero, segundo y tercero. Había dicho: «¿Qué más podría pasarme...?» Pues ahí estaba la respuesta.

Como era habitual en ella, se recompuso y siguió adelante. En el curso siguiente, solamente hubo de estudiar dos materias, pues las restantes ya le eran conocidas.

Acabado el verano, por fin se llevó a su hijita a Barcelona. Consiguió una cuidadora, pero, al no poder empezar hasta octubre, se encontró con que tenía

que buscar a alguien para los primeros días de su llegada. Una compañera de promoción, Nuria, con los turnos cambiados con Mercedes, le hizo el inmenso favor de hacer de canguro en esos días, hasta la incorporación de la cuidadora definitiva.

Con la llegada de la niña, y para optimizar trabajo, estudio y familia, pidió una reducción de jornada, empleando el tiempo restado a la jornada laboral en asistir a clase. La Escuela Normal de Barcelona estaba al lado de la estación de Sants, por lo que el ajuste horario era perfecto.

Poco a poco fue entrando en las nuevas rutinas: la rutina de la nueva ciudad, Barcelona, en la que encontró facilidades para las mujeres trabajadoras que Madrid aún no ofrecía, como, por ejemplo, los horarios de los mercados y las tiendas; la rutina del nuevo trabajo, al dominar las líneas nacionales e internacionales, así como las diferentes tarifas, que le permitió ofrecer a los clientes respuestas rápidas, amables y eficientes; la rutina del nuevo lugar de estudio, con la dificultad añadida del idioma (clases de inglés impartidas en catalán, por mencionar una muestra), etc.

Simultáneamente, solicitó cada traslado a Madrid que se convocaba, quedando, por unos motivos u otros, excluida de todos y cada uno de ellos.

Siempre con la perspectiva de volver, dejó de matricularse en la asignatura de Catalán, esperando que no fuera necesaria en esa vuelta. Sin embargo, como

tampoco prosperó la petición de traslado de expediente académico a Madrid, decidió coger el toro por los cuernos y terminar sus estudios en Barcelona, con el Catalán de primero, segundo y tercero y con su hijito, José Antonio (nacido en Madrid, por cierto, ya que se anticipó un mes a lo previsto, viniendo al mundo un día después de que Mercedes viajara a su pueblo para asistir a la boda de su hermano mayor y el mismo día que murió Paquirri, el célebre torero).

Con jornada completa, dos hijos y Catalán incluido, en junio del 86, Mercedes se diplomó en Barcelona en Profesorado de EGB, con la especialidad en Ciencias y el Certificado de Catalán, es decir, que estaba capacitada para ejercer en catalán hasta 8.º y para enseñar Lengua Catalana hasta 5.º. Sin embargo, previendo que en el futuro la diplomatura se pudiera ver minimizada, sus profesores le habían aconsejado proseguir sus estudios, por lo que empezó a gestionar la continuación de sus estudios en Pedagogía para el curso siguiente.

Y llegó uno de los cambios más trascendentes de su vida ferroviaria

Turno de tarde en el puesto de información de Paseo de Gracia. Suena el teléfono interior. Al otro lado, la encargada de Información de Sants le comunica a Mercedes que tiene el traslado a Madrid a partir del día siguiente.... «¿Cómo...?»

¿Cómo no me lo habéis comunicado antes? Habría vuelto de vacaciones con la maleta vacía. ¡He llegado esta misma mañana!».

El traslado no era una novedad, sino uno más de los que había solicitado todo ese tiempo, y lo tenía pendiente. Sin embargo, jamás se le pasó por la imaginación que en pleno mes de agosto se pudiera resolver una convocatoria. Llegaba en el momento en que Mercedes se encontraba plenamente integrada en la ciudad, en la sociedad, con una vida ordenada en la que había cabida para todas sus responsabilidades y aficiones, con un plan de continuación de estudios para el curso siguiente... Un momento en el que cambiar de ciudad no estaba entre sus metas inmediatas, pero *debía* moralmente a su esposo esa vuelta a Madrid, ya que él había accedido a acompañarla a Barcelona años atrás, con todo el esfuerzo profesional de adaptación que tuvo que enfrentar como consecuencia de ello.

¿A qué se debió ese *movimiento* en agosto? Parece ser que la Central Telefónica de Información de Madrid, por falta de personal, no podía absorber todas las llamadas y estaba colapsando las líneas telefónicas de la zona norte de Madrid, por lo que al gerente de Madrid-Chamartín, recién incorporado, le apremiaron para que solucionase este problema.

Y lo solucionó: activó el concurso de traslados en el que Mercedes estaba implicada y así, en agosto del 86, llegaron a Madrid un grupo de informadores que, siguiendo una costumbre inveterada en Renfe, acabó siendo bautizado

como «los de la jornada partida». Curiosamente, había allí un colectivo de informadoras al que llamaban las Antiguas, entre quienes estaba Lola Herrero, y que a Mercedes le llamó poderosamente la atención, puesto que eran todas mujeres más o menos de su edad...

Sí, jornada partida, esa era una de las condiciones de los puestos objeto de la convocatoria de traslado, y aunque la jornada partida era la máxima permitida en la normativa de Renfe (con tres horas de descanso entre la mañana y la tarde, en este caso, de 9 a 14 y de 17 a 20), le acompañaba inicialmente el «bonus» de descansar el fin de semana.

Sin embargo, tras una huelga del servicio de Información, todos los informadores terminaron, sin excepción por el tipo de jornada, con un gráfico de escalera (con descansos semanales escalonados: una semana, lunes y martes; la siguiente, martes y miércoles, etc.). Y así comenzó uno de los períodos laborales y familiares más complicados en su vida ferroviaria.

Vivía próxima a lo que poco después se llamó el Pasillo Verde, pero aún no circulaban los trenes entre Príncipe Pío y Chamartín, por lo que el trayecto *in itinere* hasta Madrid-Chamartín era de casi una hora. Con ese tiempo, ir a casa a mediodía era un sinsentido y, así, su jornada *real* era de ocho de la mañana, que salía de casa, a nueve de la noche, cuando volvía.

El orden, la organización de su tiempo, tan perfectamente ajustados en Barcelona, desaparecieron. Solo había tiempo para trabajar, incluso en los días de descanso, al tener que concentrar toda la intendencia doméstica en esos dos días. Tenía una hija de cuatro años y un hijo de casi dos que pasaban los días con una cuidadora y a los que prácticamente no veía en seis días seguidos, hasta que llegaban los esperados descansos semanales. Hubo momentos en los que su sistema nervioso estuvo a punto de petar. ¡No podía más! Por ello, una idea se forjó en su mente: conseguir salir de la jornada partida.

Un movimiento fortuito de la Central Telefónica de Información desde el edificio del Puesto de Mando de Madrid-Chamartín a la avda. de la Ciudad de Barcelona, 6 supuso un respiro en su jornada *real* porque desde allí tenía ya dos horas libres a mediodía para ir a casa. Aun así, la idea de salir de la jornada partida seguía firme en su mente.

Simultáneamente, y siempre bajo el impulso de aprender cosas nuevas, cuando ofrecieron la posibilidad de compaginar el trabajo en Información con el de reserva y venta telefónica (donde, por cierto, conoció a Luis Manso), se apuntó a esta nueva actividad y, para ello, aprendió a manejar el SIRE (sistema de venta electrónica de Renfe).

Y llegó la ocasión del cambio de jornada: un concurso de ascenso a informador encargado con cinco plazas a jornada continua... Ahí estaba la oportunidad. Sin

embargo, la antigüedad en Renfe sumaba puntos en esa convocatoria y la suya, de cuatro años escasos, apenas podía competir con los quince de algunas personas que se presentaban.

Con esta perspectiva, la única forma de conseguir una de las cinco plazas era sacar en el examen una de las puntuaciones más altas. Su motivación era tan fuerte que se aprendió de memoria las tarifas, las circulares, etc. En este camino hubo también momentos de mucho desánimo. Por ejemplo, al escuchar el «veredicto» de algunas personas sobre los resultados de los exámenes, según el cual, los primeros lugares serían para los compañeros del género masculino.

Afortunadamente, Mercedes siempre ha llevado consigo, de serie, el programa Ave Fénix (ahora lo llaman resiliencia), que le ha ayudado a lo largo de toda su vida a recomponerse y empezar de nuevo tras un fracaso, un proceso de desánimo o las ganas de tirar la toalla en el camino hacia alguna meta. Y ese programa funcionó también entonces. Su puntuación fue la tercera en el *ranking*, la segunda de Madrid. Una plaza de jornada continua era para ella.

Nueva jornada, sí, pero unida a una nueva responsabilidad: supervisar la labor del colectivo de Información que, por entonces, julio del 87, era de más de ochenta personas.

La labor de encargada la definió muchas veces como «el puesto que recibe las broncas»: recibía las de los informadores e informadoras cuando los exhortaba

a cumplir lo que su jefatura marcaba para el buen funcionamiento de la Central de Información, pero también las de la jefatura cuando daba la cara por sus compañeros ante alguna reivindicación, un ajuste de gráficos, etc.

El cumplimiento estricto del horario era incuestionable. La Central Telefónica tenía un horario y SIEMPRE SIEMPRE debía haber alguien conectado, desde el minuto cero hasta el minuto final de ese horario. Llegar tres días tarde en un mes, recordemos, suponía una infracción que se penalizaba con un pliego de cargos.

Las encargadas (eran todas mujeres...) abrían el edificio de la Central de Información con su propia llave. Esa responsabilidad hacía que Mercedes, por la preocupación de abrir puntualmente cuando tenía turno de mañana, mirase el reloj cada hora durante la noche.

Una mañana, su llave no abrió... Buscó la copia que tenían en el edificio de enfrente, el de Telecomunicaciones. Tampoco pudo abrir con esa copia... Llamó a un cerrajero de urgencia. No obtuvo respuesta... Los minutos pasaban y la Central tenía que abrirse... Ante esa tesitura y con toda la tensión del momento, de repente, se le ocurrió llamar a los bomberos.

En principio, al servicio de bomberos le pareció chocante la petición, pero cuando les explicó que era un servicio público con un horario establecido, accedieron a prestarle ayuda. Como la ubicación del edificio no les quedó muy

clara, Mercedes acordó esperarles en avda. de la Ciudad de Barcelona y acompañarlos desde allí. Así, de esta forma tan atípica, vivió la experiencia única de viajar en la cabina de un camión de bomberos. Finalmente, los bomberos rompieron una ventana del piso superior del edificio, accedieron a él y pudieron abrir.

Todas las encargadas estaban muy bien preparadas técnicamente, si bien eran muy diferentes en su estilo personal y de liderazgo. Estos matices fueron plasmados por Paula, una de las compañeras de Información, en una caricatura muy simpática que Mercedes aún conserva. En ella se ve a una Mercedes delgada, con el pelo muy rizado, los brazos en jarra, las cejas enarcadas y el entrecejo fruncido (como uno de nuestros políticos actuales) en actitud como de querer regañar a alguien por algo. Así era el personaje de Mercedes en ese momento: perfeccionista y cumplidor estricto de la reglamentación en la empresa, así consideraba que debía ser.

Esos dos rasgos tan marcados dieron lugar a experiencias que le dejaron una fuerte impronta emocional, tanto positiva como negativa.

Alguna de las positivas lo fueron, simplemente, por la experiencia de poder contribuir a optimizar el trabajo de las personas de Información sin requerir de grandes proyectos o presupuestos. Por ejemplo, cuando ascendió a informadora

encargada se propuso solucionar algunos aspectos que desde su mirada de informadora consideraba mejorables, como la transmisión de la información.

Era de vital importancia que todas las personas del servicio de Información estuvieran al día de cada modificación que se produjera en líneas, trenes, tarifas..., y toda esta actualización se realizaba entregando copias en papel a cada una de ellas para que las incorporasen a su *carpeta* de información, que seguía siendo la herramienta básica de trabajo, pues en ese momento la informática aún estaba en su más tierna infancia en la empresa.

Como estas personas trabajaban a turnos, resultaba farragoso estar revisando quién estaba de turno el día que se repartieron las modificaciones y quién con descanso o vacaciones, para comprobar a quién se le había dado y a quién no. Ante esta situación, propuso al jefe de la Central Telefónica un sistema sencillo que resultó ser muy operativo. Consistía en disponer de una carpeta archivadora para cada persona en un mueble de cajones archivadores (se lo cedieron por desuso en uno de los edificios de oficinas de avda. de la Ciudad de Barcelona) donde se guardara cada modificación que no pudiera ser recibida en persona. También pidió que se le diera tiempo libre a la persona que volvía de vacaciones o de descanso para que revisara la carpeta y, en su caso, leyera las actualizaciones. Este detalle de dejar tiempo para ponerse al día fue muy bien recibido por la plantilla.

Otra de las cuestiones que acometió fue ajustar el tiempo del *bocadillo* a las necesidades reales. El edificio de la Central estaba alejado de cualquier lugar donde poder tomar un refrigerio y esto hacía que, sistemáticamente, todos los informadores se tomaran más tiempo de los veinte minutos de descanso por turno establecidos en normativa, por lo que tenía que llamar la atención a más de una persona a diario. Así, propuso al jefe de la central alargar este tiempo a cuarenta minutos (que era el máximo que solían invertir en esta salida) y darle también ese tiempo extra, veinte minutos, al colectivo de jornada partida que, por normativa, no tenía derecho a él.

Funcionó. Todo el mundo cumplió este nuevo horario... Todos conformes. Fue otro detalle casi sin importancia que aportó serenidad al clima laboral, tan revuelto habitualmente dentro de este colectivo.

Pero el hecho de mayor impronta positiva sucedió durante un fin de semana de septiembre del 88. Su actuación le supuso la concesión de una «carta laudatoria» (reconocimiento de la empresa a la labor extraordinaria de sus trabajadores).

Hubo una inundación en Alcázar de San Juan, tras una fuerte tormenta de lluvia y granizo, que cortó el tráfico ferroviario por completo. Siendo esta ciudad un importante nudo ferroviario de las distintas líneas que llegaban del sur de España hasta Madrid, el caos que ocasionó fue inmenso. No fue posible localizar a ninguna persona responsable en la zona que pudiese coordinar las labores de

evacuación de viajeros. Nadie sabía nada... Los técnicos de Atención al Viajero que estaban de servicio en el Puesto de Mando de Chamartín gestionaron la incidencia desde Madrid, con momentos de saturación tan fuertes que no alcanzaban a dar respuesta a las preguntas recibidas en la Central Telefónica. Por este motivo, Mercedes se sumó a ellos, recabando información directamente de las distintas estaciones implicadas en la incidencia y pudiendo así aportar datos puntuales a los informadores y al propio Puesto de Mando. Todos juntos, personal de la Central de Información, Reserva y Venta y técnicos de Atención al Cliente, se volcaron, cada quien en su lugar, en ofrecer el mejor servicio a los cientos de llamadas de personas angustiadas por la evolución de la incidencia y el estado de sus seres queridos.

Siempre recordará como anecdótico el hecho de que, en torno a las ocho y media de la tarde, empezó a tomarse el bocadillo que era su cena, que lo dejó «descansando» en algún lugar de su mesa y, al sucederse una pregunta tras otra de los informadores —que precisaban, a su vez, una llamada telefónica al Puesto de Mando, a las estaciones intermedias...—, el tiempo voló de tal manera que, cuando esa avalancha fue pasando, se percató de que eran más de las once de la noche y su bocadillo yacía abandonado en el más absoluto de los olvidos.

Lo hicieron muy bien; todos y todas lo hicieron muy bien. Demostraron una profesionalidad y una implicación mucho mayores de las exigidas por un salario: una empatía extraordinaria con todas las personas implicadas en la incidencia,

con sus familiares..., ofreciéndoles cada uno, cada una su más precioso y profundo lado humano.

También hubo situaciones no tan «nutritivas». La que dejó una huella más profunda y dolorosa en Mercedes tuvo relación con su asistencia, como representante de la empresa, a un juicio en la Magistratura de Trabajo. En él comparecía una trabajadora de la Central de la que Mercedes había escrito un *parte* ante su reiterada actitud de dejar «morir» sus llamadas entrantes sin atenderlas.

Hubo unos cuantos errores en aquella situación: uno de ellos es que nunca supo por qué la empresa dejó que fuera ella sola, como representante de Renfe, con un nivel salarial cinco, siendo una simple trabajadora, a aquel juicio. No se lo planteó entonces, si bien lo que vivió quedó grabado en sus células para siempre. Otro, muy importante y decisivo en el juicio, fue que en el *parte* que ella escribió se detallaba que era una conducta «reiterativa», si bien ese detalle se omitió en el pliego de cargos que se cursó, dando pie al abogado defensor de la interesada a basar su argumentación en el hecho de que había sido algo puntual.

La arrogancia de la juventud de Mercedes en su turno de palabra durante el juicio la llevó a decir textualmente al abogado defensor: «El señor letrado no se entera». El abogado cambió de color, contrajo las facciones, pero no dijo nada. Solo

cuando le tocó su turno de palabra y Mercedes ya no podía replicarle arremetió contra ella con toda su «artillería retórica»: «Una vendida a la empresa..., *testis unus, testis nullus*» (un único testigo no tiene valor), dijo, y sumó toda una sarta de agresiones verbales que la dejaron con la misma sensación que debió padecer el «malo» de la película *Regreso al futuro* cuando le cayó un camión de estiércol encima.

La «magia» de los ordenadores

La Central disponía de una oficina administrativa desde donde se gestionaban las nóminas, las incidencias, los gráficos de servicio, etc. Allí vio Mercedes por primera vez el funcionamiento de un ordenador para tareas ajenas a la venta SIRE o a la circulación de trenes y encontró casi mágica la «sabiduría» de la persona que lo utilizaba. Y, si bien pasó su último año de Información en esa oficina como informadora jefa, nunca tuvo contacto con su manejo. Sería en breve cuando habría de abrirse a la «magia» de los ordenadores.

Trabajar a turnos propiciaba que las noticias que se transmitían de un turno a otro sufrieran distorsiones, aunque aquella vez, a finales de los noventa, el «macutazo» (forma coloquial entre el colectivo de Información de denominar una noticia sin origen definido) empezó a ser insistente: «¡Cierran la Central!».

La inquietud comenzó a crecer, al mismo tiempo que la incertidumbre sobre lo que iban a hacer con todos ellos (¡más de ochenta personas!) se hacía cada vez más angustiosa. El río había sonado y, efectivamente, traía agua: la Central se iba a dar en explotación a una empresa privada.

Comenzó el proceso de colocar a toda esa plantilla: un número importante accedió a irse a la venta directa en las taquillas de Atocha y Chamartín. Otro grupo significativo comenzó a hacer entrevistas para su posible reubicación en las oficinas de las recién creadas unidades de negocio especializadas (UNE). A Mercedes, sin esperárselo, la enviaron junto con otro compañero a entrevistarse con el director de Calidad, allí al lado, en la avda. de la Ciudad de Barcelona.

Al cabo de unos días le dijeron que la habían admitido y que comenzaba en su nuevo puesto de inmediato. Se quedó un poco desconcertada. Reconocía que pasar a oficinas era la meta ideal para la mayoría de las personas de su entorno laboral; también, que ella lo había intentado en una ocasión, siendo informadora, alegando sus afonías totales y recurrentes por exceso de uso de la voz. Sin embargo, en su etapa actual, en la que por fin había conseguido un horario «amable» con su vida personal y familiar, y desempeñar un trabajo que le gustaba, el hecho de moverse la contrarió considerablemente.

Por este motivo, cuando, recién llegada a su nueva oficina, el jefe de personal le pidió que redactara un escrito diciendo que su traslado había sido voluntario, le contestó:

—Me habéis dicho que me venga y aquí estoy, pero no me pidáis que os diga que ha sido voluntario.

—Algún beneficio habrás conseguido con este traslado: el horario...—respondió el jefe de personal, visiblemente asombrado por la respuesta de Mercedes.

—Mi horario era ya casi como el de aquí, e incluso tenía mejor sueldo—añadió Mercedes con cierta acritud. Comenzaba haciendo «amigos» desde el principio...

A pesar de esa reacción inicial, la acogida de todas las personas de su nuevo puesto fue tan amigable que su actitud se abrió al cambio y a aprender lo que fuera necesario para desempeñar su nuevo cometido con eficiencia, respondiendo a las expectativas que consideraba que habían puesto en ella.

Así, se abrió al conocimiento —casi *esotérico* para ella tiempo atrás— de la ofimática: el sistema operativo MS-DOS, la base de datos dBase, el procesador de textos WordPerfect (que, con mucho, fue el más revolucionario, acostumbrada como estaba a su máquina de escribir portátil y a las tiras de típex para borrar los errores, así como a repetir la hoja si había demasiadas

enmiendas...). Fue como una *revelación* para ella poder reescribir, mover o copiar textos, funciones que le parecieron realmente «mágicas»; completó el lote inicial de ofimática la hoja de cálculo Lotus y, en su día, la aplicación Flow para elaborar diagramas de flujo.

El trabajo en oficinas

Durante los primeros meses desde su llegada asistió al cambio de la Subdirección de Medios por la Dirección de Calidad. Por este motivo, uno de sus primeros cometidos fue colaborar en la creación de un catálogo de equipamientos de estaciones. En ese proceso aprendió palabras nuevas, como *antivandálico*, *hidrófugo* o *ignífugo*, y la carta de colores RAL; aprendió las características precisas para los bancos, las papeleras, los pasos a nivel...; conoció las reproducciones de los relojes Niot de las estaciones, elaboradas por José María, un artesano vasco; las réplicas de las campanas tradicionales, e intervino en su distribución e inventario... Un mundo totalmente nuevo para ella.

Enseguida aprendió todo lo que pudo sobre el sistema de gestión de calidad, que se iniciaba en ese tiempo sobre la base de la norma ISO; colaboró en la elaboración de los primeros procedimientos de calidad que se hicieron en la UNE, consiguiendo con ello una percepción muy detallada de sus procesos.

Conoció a la que llegó a ser una de sus mejores amigas, Ana, de la que aprendió y aprendió en todos los aspectos, así como a su marido, Pepe, que trabajaba en RR. HH. y que, con el tiempo, llegó a ser su director. Aprendió una nueva forma de trabajo, ya que allí ¡se podía dejar tarea pendiente para el día siguiente! Esto, en un principio, le costó una enormidad, teniendo en cuenta que procedía de un servicio donde la inmediatez —de la respuesta a una consulta, ante una incidencia...— era intrínseca al cargo.

Aprendió a ser muy prudente con lo que escribía y a tener muy en cuenta a quién iba dirigido el texto: «A un gerente no le podemos decir que haga tal o cual cosa, sino indicarle que sería apropiado que lo hiciese; así, como sugerencia», le había dicho su director amablemente muy al principio, y tomó buena nota de ello. «Lo escrito, escrito queda», le dijo otra persona mucho tiempo después.

Aprendió también a evitar que otras personas sintieran amenazado su puesto ante su diligencia, su disposición a realizarlo cuando hubo alguna premura, tras conseguir con ese querer «ayudar» llevarse algún que otro disgusto. Aprendió que el *tempo* de cada uno es «el de cada uno»...

Con la estabilidad horaria pudo dedicar más tiempo a continuar sus estudios en la licenciatura de Pedagogía (Ciencias de la Educación) que había iniciado en la UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia) en su etapa como informadora encargada. Eligió este sistema educativo para invertir su escaso

tiempo libre en estudiar, obviando la asistencia a clase. La enseñanza le fue tan provechosa que, ya desde entonces, solo asiste a una conferencia o a una clase si el contenido es genuino y no está recogido en un texto.

Seguir avanzando

Al inicio de la década de los noventa se ofertaron un buen número de vacantes para técnico. Mercedes se presentó a todas para las que reunía los requisitos. En cada ocasión superó la primera fase y, si bien en muchas de ellas quedó en la terna final, no resultó seleccionada en ninguna ocasión. La peor de todas las situaciones vividas en este aspecto tuvo lugar cuando se convocaron plazas para técnico de calidad en todas las UNE. Se presentó, pasó las pruebas, llegó el momento en que le habrían de notificar el nombramiento en su UNE y esta se desmarcó diciendo: «Nosotros no hemos solicitado ninguna plaza; alguien lo ha decidido sin nuestro consentimiento». Fue tal la decepción que sintió que a partir de ese momento se propuso no abrigar ninguna expectativa sobre su futuro en la empresa; con la reciprocidad, se dijo para sí, de que la empresa tampoco esperara obtener nada extraordinario de ella. Iniciaba así una etapa valle en su vida laboral.

Por este motivo se centró en sus estudios y en el 93 obtuvo su licenciatura en Ciencias de la Educación, en la especialidad de Orientación. Además, siempre quiso tener un tercer hijo y consideró que había llegado el momento: tenía un horario estable, había terminado sus estudios... Así, en marzo del 94 nació su tercera hija, Victoria, con lo que se iniciaba para ella un período muy centrado en su vida familiar.

En el 95 se produce el traslado de las oficinas al recinto de Las Caracolas en Chamartín. Entonces ya funcionaban los «pollos» (argot ferroviario para denominar los trenes entre Príncipe Pío y Chamartín), por lo que, esta vez, el cambio de ubicación no supuso un quebranto en sus horarios. Allí continuó en la Dirección de Edificación y Mantenimiento durante dos años más, hasta que la llamaron para colaborar con la recién creada Jefatura de Formación. Pero hubo más en el ínterin...

Conforme la demanda como madre iba siendo menos exigente y habiendo asumido que en la empresa no había espacio para su desarrollo, dirigió su creatividad a concebir e impartir nuevas actividades educativas extraescolares en el colegio de sus hijos mayores a través de la APA (asociación de padres de alumnos, así se llamaba la actual AFA). Creó, junto a una psicóloga, una escuela de padres, pero no tuvo una buena acogida, ya que los padres (incluida ella misma) prefieren focalizar el problema en los hijos y que sean ellos los que asistan a apoyos, en lugar de asumir su responsabilidad y tratar de modificar sus

comportamientos erróneos. También abrió, con la misma psicóloga, una clase de modificación de la conducta para niños con alteraciones emocionales, que solo se mantuvo un curso.

Y, finalmente, llegó el Graduado Escolar para adultos, que sería la estrella a lo largo de cuatro cursos consecutivos y que propiciaría a Mercedes un gran aprendizaje práctico de todo lo estudiado y una infinitud de buenos momentos. Se impartió con la modalidad semipresencial, en cooperación con Enseñanza ECCA, con la que Mercedes había conseguido su título de Graduado Escolar tiempo atrás. Entonces se escuchaban las clases por radio, ahora era a través de casetes. La parte presencial era una tutoría semanal que ahora ejercía ella. En esta actividad pudo constatar cómo aquellas personas crecían no solo en conocimiento, sino también en amplitud de mente, madurez emocional, etc., y eso lo lograron todos juntos en un maravilloso trabajo colaborativo y con una altísima motivación.

Pedid y se os dará

En el 97, Pepe, ya como su director de RR. HH, consciente de sus estudios y de su inclinación a la docencia, la llamó para colaborar en la Jefatura de Formación,

a lo que accedió con gusto, ya que por entonces necesitaba un cambio de actividad.

Comenzaba un renacer en su vida laboral. Había estado trabajando mentalmente para ese cambio y todo aquello que había pedido se estaba cumpliendo. Este fue (y sigue siendo) su mantra: «Tengo un maravilloso trabajo nuevo, rodeada de gente que me quiere y a la que quiero, donde puedo desarrollar todas mis potencialidades en un entorno amigable, con un horario adaptado a mis necesidades y con unos ingresos excelentes». Fue un período de siete años de mucho trabajo personal y laboral, de momentos de gran felicidad (como coronar la meta de la Maratón de Madrid en el 99, ¡42,2 km!, o adquirir su primera vivienda en propiedad) y también de grandes pérdidas (de su madre y de Pepe), a la par de un gran aprendizaje.

Su nuevo jefe era muy temperamental, por lo que, conociendo a Mercedes, podemos anticipar que hubo «roces» entre ellos... Los hubo, ¡vaya que los hubo!, pero solo sirvieron para que cada uno ocupara su espacio, sin invadir el del otro, y se creara un clima de respeto mutuo, de confianza y de colaboración, que perduró durante todo su tiempo juntos. Hasta que..., ¡bueno, ya llegaremos a ello!

Junto a él, aprendió a trabajar bajo presión, algo que le ha sido de vital utilidad cuando el trabajo entra en época punta y todo el mundo pierde, o está a punto

de perder, los nervios. Aprendió todo el proceso de elaboración del Plan de Formación: la detección de necesidades, la grabación de los datos en Argos..., así como la posterior programación temporal de los cursos en colaboración con el Centro de Gestión, donde, por cierto, conoció a Encarna Romero, Carmen Giménez, Alfonso Martín (su actual subdirector), Domingo Fernández, a su querida compañera Charo y a su actual jefe, Agustín Ruiz.

A la vista de que la cantidad de trabajo iba *in crescendo*, al equipo, formado en un principio por solo dos personas, se sumó Fuencisla, la alegría personificada. El trabajo en Formación se hacía especialmente estresante los jueves y viernes de cada semana. En esos dos días se convocaba a las personas de las gerencias territoriales para asistir a los cursos que se celebrarían en Madrid la semana siguiente (entonces eran todos presenciales), enviándoles los datos de la acción formativa, de su lugar de alojamiento, etc. Entre ellas siempre bromeaban con lo que, también en broma, les dijo un día su jefe: «Decidle a vuestros familiares que no se pueden poner enfermos, ni ser convocados para una operación, ni ir al dentista, ni nada por el estilo... los jueves y los viernes».

El clima laboral que se vivía en RR. HH. era excelente. El trabajo era continuo, abundante, preciso y, la mayoría de las veces, con plazos muy ajustados, si bien esto no era óbice para que las bromas y el sentido del humor estuvieran siempre presentes. Cuando Mercedes estaba muy estresada y parecía que iba a estallar, los compañeros de otra de las jefaturas (Rafa, Cristóbal, Eduardo, Paco...) le

hacían una broma o le soltaban una de sus divertidas expresiones coloquiales, provocándole una profunda carcajada que liberaba toda su tensión. Cuando, con el paso de los años, se planteó en algún momento un cambio de trabajo por estar un poco saturada del ritmo de este, les dijo con todo su cariño: «No me voy de aquí por vosotros».

En su jefatura practicaban un verdadero trabajo en equipo: todos sabían de todo y cada uno actuaba según su grado de responsabilidad. En ausencia de su jefe, Mercedes tenía total libertad para continuar con el trabajo, confianza que era respaldada por su director y que se extrapolaba a sus interlocutores en las gerencias territoriales.

Había abandonado ya toda esperanza de una posible promoción cuando en el 98, desde RR. HH. Corporativos se lanzó una convocatoria denominada «Titulados con potencial». Estaba abierta a todos los trabajadores de la empresa que tuvieran una licenciatura o una diplomatura y la idea era que los licenciados cubrieran las plazas de técnico y los diplomados, las de mando intermedio. También supo que su UN (entonces se llamaban *unidades de negocio*, sin el añadido de *especializadas*) tenía que cubrir cinco vacantes de técnico mediante ese proceso. Se presentó y aprobó, por lo que, siendo licenciada, esperaba conseguir uno de los cinco puestos de técnico. Sin embargo, cuando llegó el momento de los nombramientos, resultó que a su UN solo le habían adjudicado tres puestos de técnico y habían cubierto las dos plazas restantes, una de ellas en Formación,

con una nueva categoría, la de cuadro técnico, que estaba sujeta a *fijo más variable* y no incluía pagas extraordinarias, complemento por antigüedad, idiomas, etc. (La categoría unificada de mando intermedio quedaba solo para aquellas personas que ya estaban en los niveles salariales 7, 8 y 9 *antes* del 99, que sí mantuvieron todas sus primas en el sueldo o *fijo*).

Así, en mayo del 99, Mercedes recibió su primera nómina como A70, cuadro técnico —una vez más, el puesto de técnico, incluso el de mando intermedio, al desaparecer como categoría de ascenso, quedó en el aire—. No había cambiado su categoría en todo su tiempo en oficinas.

De nuevo, la jornada partida

Cuando leyó la credencial de aceptación de las condiciones del nuevo puesto, que su director le ofrecía para la firma, no pudo por menos que sentir un vuelco en el corazón: de nuevo, la expresión *jornada partida* aparecía en su vida. «Se abre el puesto así porque es la forma de que puedas cobrarla si decides hacerla», la tranquilizó. Confió en su palabra y firmó; de hecho, acabó reclamando el complemento por esta jornada al realizarla *de facto* cada día.

En el curso escolar 2003-2004 precisó que su jornada terminara a las cinco de la tarde: había inscrito a su hija pequeña en un curso extraescolar, en el Colegio Alemán de Madrid, a través del cual, previa selección, podría acceder a estudiar en este centro bilingüe al año siguiente, algo que Mercedes sí podía permitirse. Para acompañarla le era preciso acabar a esa hora. Solicitó a su jefe, incluso por escrito, ese nuevo horario para todo el curso, detallando sus motivos. Todo fueron impedimentos. En lugar de una negociación, aquello acabó convirtiéndose en una batalla de egos, en proporción directa al rango laboral. Por eso, cuando el sustituto de su director (al que la enfermedad ya había alejado definitivamente de la empresa) le contestó que «la jornada partida era la que su jefe decidiera», sintió que su batalla estaba perdida.

En ese momento se sintió totalmente desvalida, porque quien podía corroborar lo que ella argüía ya no estaba presente, y los presentes no estaban para nada a su favor. ¿Podría haber pedido ayuda legal a la representación sindical o a otras personas...? Quizás sí, pero ni siquiera se le pasó por la mente. Una vez más, asumió el problema y comenzó a centrarse en cambiar de puesto como solución.

En ese momento *coincidió* que Cristina, amiga suya y con jornada continua, se quería cambiar a otra dependencia y comentó a Mercedes si sabía de alguien para suplirla... ¡Claro que lo sabía! Habló con el nuevo jefe, a quien conocía por haber gestionado cursos de calidad para su plantilla, y ambos estuvieron de acuerdo en el cambio. Por su parte, Mercedes buscó un sustituto para su puesto (al tener la

inveterada costumbre en su empresa de que sea el trabajador que quiere cambiar de puesto el que busque a su sustituto, so pena, caso de no hacerlo, de que su movimiento se eternice). Todo estaba hecho: un nuevo cambio.

De vuelta a Calidad

Mucho había cambiado la gestión de calidad desde que saliera de ella siete años atrás: los procedimientos de calidad se aplicaban, es decir, habían dejado de ser una colección de estantería; las estaciones principales estaban certificadas, así como la propia UN. Contaban con un equipo de facilitadores de calidad, cualificados como auditores internos, repartidos por todas las gerencias territoriales y que gestionaban sus respectivas certificaciones. Mercedes los conoció cuando coincidieron, en 2000, en el curso Personas Q, específico para ese colectivo, al que ella asistió por recomendación de su jefe anterior para complementar su capacitación. Desde entonces mantenía una buena relación con todos ellos.

El equipo de calidad al que se incorporaba estaba firmemente constituido y Mercedes sabía, por sus conocimientos en dinámica de grupos, que no era labor sencilla *romper* una estructura cerrada, unos vínculos de años, para incorporar a

un nuevo miembro. Ese lugar se lo habría de ganar con el tiempo, no sin cierto esfuerzo.

En un principio, llegó a tener la sensación de ser un «Office humano», ya que su cometido se circunscribía a labores en el ordenador: presentaciones en PowerPoint, Excel, Acces..., quedando casi nada o nada de espacio para un mínimo de aportación personal. Ni siquiera tenía libertad para cursar por su cuenta una nota de «Adjunto te remito...». Su etapa anterior se veía lejana.

Viendo que la situación no evolucionaba, un día decidió mantener una charla *desde el corazón* con su nuevo jefe. Le habló de cómo se sentía, del momento en que, con el único interés de aprender para poder ayudar, había preguntado:

—¿Cómo se hace una certificación?, y su jefe, dirigiendo una mirada de complicidad al resto del equipo allí presente, le había contestado:

—Ya te enterarás.

Le habló de cómo esa respuesta le había recordado a cuando, siendo aún una niña, le había preguntado a su madre de dónde venían los niños y esta le había contestado: «Ya te enterarás cuando seas mayor» y le confesó que había estado a punto de caer en una depresión... El mensaje obró el entendimiento que hasta ese momento no había habido entre ellos y, en lo sucesivo, la actitud del jefe hacia ella cambió por completo.

Cuando parecía que, por fin, empezaba a formar parte del nuevo grupo, el jefe de Calidad ascendió y se marchó a otra UN. Su querida amiga Ana, que también conformaba el equipo, igualmente se marchó poco tiempo después, buscando una nueva orientación laboral en otra UN.

De esta manera, durante dos años, el equipo de calidad lo conformaron dos cuadros técnicos, Julián y ella, y un administrativo, Domingo. En ese intervalo, los tres mantuvieron la certificación de la UN, con todo lo que ello conlleva de gestión documental, revisión del sistema, auditorías internas y externas, etc.

Pasado ese tiempo, llegó un nuevo jefe de Calidad, dando comienzo a una etapa totalmente diferente: no solo era un experto en la materia, que incluso había impartido en la Universidad, sino que además disfrutaba compartiendo su conocimiento. Por ello, durante los años que trabajaron juntos, Mercedes aprendió todo lo necesario en calidad como para cualificarse como auditora interna de la norma ISO 9000 y como evaluadora de la EFQM. Sin embargo, solo llegó a ejercer como auditora en prácticas, ya que, cuando tuvo grafiada su propia auditoría, en mayo de 2009, en Sevilla, su padre se encontraba gravemente enfermo y no se atrevió a alejarse de Madrid. Después, por un motivo o por otro, no volvió a auditar, ni en prácticas ni como titular.

El nuevo jefe de Calidad creó, junto con Mercedes, el registro de calidad dentro del Gestor Documental que José Félix del Castillo había elaborado como soporte

para toda la documentación de la UN, y la actualización de todos los textos de calidad incluidos en el Gestor quedó bajo la exclusiva responsabilidad de Mercedes. Se sentía la documentalista de la jefatura.

Su predisposición a trabajar con personas la llevó a implicarse, como facilitadora de calidad, en los trabajos de los EIM (equipos de iniciativa y mejora), que se lideraban desde la cabecera de la UN de Estaciones. En estos equipos pudo comprobar la efectividad de los resultados de cualquier proyecto cuando se abordan los problemas desde una perspectiva multidisciplinar, y aunque su labor era de asesoramiento en las herramientas de calidad (diagrama de Pareto, *brain storming...*) y de control de la documentación (actas, registros, conclusiones...), su entusiasmo propició que su labor fuera tan activa como la del resto de los componentes.

La convención anual de calidad reunía a las personas implicadas en los EIM y GIM (grupos de iniciativa y mejora: voluntarios que, en su tiempo libre, llevaban a cabo un proyecto de mejora para su puesto de trabajo) y los premios se entregaban tras la deliberación de un jurado externo conforme a las normas del Concurso Anual de Calidad. Mercedes volvía a reunirse, año tras año, con personas de otras gerencias territoriales (con las que el trato era principalmente telefónico), de otras etapas anteriores; con los premiados y no premiados... Ese día era para ella muy especial, todo un «baño de multitudes».

La actividad externa que seguía desarrollando como profesora de adultos continuó con el nuevo Graduado en Educación Secundaria, pero esta vez estando al cargo de la mitad de las asignaturas, ya que, al no disponer de los suficientes años de docencia, no le homologaron su titulación para todo el currículo de Secundaria. También se abrió a un nuevo campo: el de la formación de profesores. Esta actividad, al encontrarse entre las materias transversales, estaba orientada al profesorado de muy diversas ramas. El curso de Educación para la Salud, desarrollado e impartido por Mercedes y uno de los más solicitados, le aportó mucha madurez en el aula, unos ingresos extra, que utilizó en ocasiones para adquirir aquellas *cositas* que no se sentía capaz de restar al presupuesto familiar, y créditos oficiales de docencia que añadir a su currículo.

Simultáneamente, había decidido dejar de *manejarse* en lengua inglesa y llegar a *dominarla*. Así que volvió a la Escuela de Idiomas a finalizar lo que el cambio de ciudad en su ingreso en Renfe había dejado inacabado. En 2006, finalizados los estudios, se dispuso a volver a Gran Bretaña a practicar la lengua y adquirir esa anhelada soltura. Y lo hizo, acompañada por su hija pequeña, durante tres veranos consecutivos. Aún volvió dos años más, si bien en soledad. La niña, ya adolescente, no quiso acompañarla. En estos veranos, solo el primero acudió como alumna; los cuatro siguientes ejerció de colaboradora, ayudando en la gestión de los cursos tanto de adultos como de adolescentes.

Fue a la vuelta de uno de esos veranos cuando le ofrecieron una plaza de profesora en un colegio concertado bilingüe de nueva creación, tras comprobar en una entrevista personal su dominio del inglés. La propuesta era para empezar de inmediato, con el comienzo del curso. Antes de dar el *salto mortal*, se planteó pedir una licencia sin sueldo de tres meses, para ver si se adaptaba al nuevo trabajo, que era fuera de Madrid, pero la licencia debía firmarla su director, que se encontraba de vacaciones en ese momento. Lo meditó mucho..., sintió el miedo a lo desconocido..., el vértigo de lanzarse al vacío..., dijo que no.

De su tiempo en Calidad, Mercedes recuerda con cariño al grupo de compañeros que, al margen de la pura relación laboral, unidos por su pasión por viajar, voló a diferentes destinos internacionales, como Cambridge, Verona, Oporto, Toulouse..., aprovechando sus licencias de convenio y los conocimientos de Marisol (era diplomada en Turismo), la secretaria del director. Fueron viajes al amparo de las bajísimas tarifas aéreas de compañías *low cost*, con horarios que les permitían ir y volver en el día. Hubo madrugones, risas, camaradería, alguna carrera para tomar el vuelo de vuelta... El grupo que se formó: Marisol, Carmen, Antonio, Reyes y Mercedes, desarrolló unos afectuosos lazos de amistad mucho más allá de lo profesional y del paso del tiempo.

Otro de sus recuerdos entrañables durante su estancia en Calidad gira en torno a la celebración de la Navidad, que se realizaba cada año en el recinto de trabajo. Se compartía todo: los *regalos* recibidos, lo que aportaba cada persona, las risas y

el desenfado de sentirse en libertad en el propio entorno laboral, y sin el parapeto de los diferentes roles profesionales. El clima que se generaba era para Mercedes un precioso preludio de las fiestas venideras. Un año, a alguien se le ocurrió poner música y... acabaron bailando sevillanas, vals, salsa... Mercedes se apuntó a todos estos bailes, aun sin tener ni idea de algunos pasos «formales», como los de las sevillanas. Ese día se quedó grabado en su memoria como uno de los más alegres y distendidos en su vida laboral.

En 2010, tenían previsto este festejo para el mismo día de la lotería de Navidad. Mercedes había salido esa mañana para un asunto legal. Ya de vuelta, cuando empezó la celebración, les fue diciendo uno a uno: «Acabo de firmar mi divorcio». Nadie supo nada hasta ese momento. Fue mejor así.

Poco después de esa Navidad hubo un cambio organizativo en la empresa por el que Calidad, en la UN de Estaciones, pasaba a estar liderada por la dirección de RR. HH. y unificaba en una sola jefatura de Calidad, las tres existentes hasta ese momento: Estaciones, Servicios Logísticos y Telecomunicaciones. Sobraban, por tanto, dos jefes: uno de ellos se marchó a otra área organizativa; su jefe, también, pidiendo la prejubilación al poco tiempo.

Así, a principios del año siguiente, el 2011, se movieron a la vía 1 de la estación de Chamartín, incorporándose a un equipo ampliado, en el que se incluía también el que gestionaba la certificación medioambiental.

Todo lo que con tanto esmero, eficiencia y profesionalidad habían proseguido en los años previos, de repente, ya no servía: se abría un nuevo periodo, una nueva certificación... Fue como si hicieran borrón y cuenta nueva. Se encargó a una consultora la redacción de los nuevos documentos de calidad (manual, procedimientos generales, etc.), algo que en su anterior etapa había llevado a cabo el equipo de Calidad con un rigor normativo estricto. Eso sí, la consultora solicitó que le remitieran los ficheros de los documentos anteriores...

Mercedes no quería formar parte de la nueva forma de trabajar y empezó a barajar la posibilidad de salir de allí: sentía que todo aquello por lo que había trabajado tanto en aras de un resultado profesional de *calidad* ya no se iba a repetir. Le parecía estar asistiendo a la caída del Imperio Romano tras su invasión por los hunos... Un día le dijo a su compañero: «Julián, te voy a echar mucho de menos, pero si me puedo marchar de aquí, me voy».

Casualmente, en una reunión de Calidad, se enteró de que, en Paseo del Rey, en Desarrollo Directivo, estaban buscando a una persona para suplir a uno de sus trabajadores, que había manifestado su deseo de cambiarse de actividad.

Fue a hablar con el responsable del nuevo puesto y resultó que si se materializaba el movimiento volvería a casa: allí estaban Agustín Ruiz (su potencial nuevo jefe), Malú Doce (que le habló de este puesto), Alfonso Martín, Domingo Fernández, Nuria Fernández-Escribano (la directora, con la que había tenido mucho

M.^a Mercedes Martín Sánchez

contacto en su etapa de Formación) y Charo..., amén de un grupo de desconocidos, por el momento. La directora le preguntó:

—¿Sabes manejar SAP, Mercedes?

—¿Qué es SAP?—inquirió Mercedes—, ¿una aplicación informática?

—Sí —respondió Nuria.

—No por el momento, pero sin problema. Todo lo que es fijo y se rige por normas se aprende con más o menos tiempo... —dijo Mercedes finalmente, aliviada al pensar que aquello solo era un aprendizaje *mecánico*.

El nuevo equipo la aceptaba, pero había que ver si el actual estaba dispuesto a *soltarla*.

Siempre estará firmemente agradecida a Luis Jiménez por su respuesta cuando el director de RR. HH. le volvió a preguntar (por tercera vez) si de verdad estaba dispuesto a dejar salir a Mercedes: «Yo lo que quiero es que la gente sea feliz», le había contestado. Con esa respuesta llegó su *carta de libertad* a finales de junio de 2011.

Presente y... ¿última etapa?

Paseo del Rey quedaba a un *paseo* de su casa, algo importante para Mercedes en la nueva etapa familiar que estaba viviendo, a cargo de su hija pequeña, ahora en soledad. Sus hijos mayores ya habían abandonado el nido hacía tiempo. Mercedes, la mayor, una vez finalizados sus estudios de Arquitectura, con Premio Extraordinario, voló por el mundo: Alemania, Noruega, Paraguay..., y al volver a España decidió vivir por su cuenta. José Antonio tuvo siempre muy claro su futuro laboral y desde muy joven se encaminó al mantenimiento de equipos electrónicos de consumo. Fue el primero en salir del hogar familiar.

La acogida en su nuevo lugar de trabajo fue muy cálida. A los pocos días se sentía como en casa, tanto por la gente conocida como por el resto de las personas de su dirección y del edificio en general. Se había sumado a los *cafés* de primera hora, antes de comenzar la jornada, a la «manzana» de las doce... Le hubiese gustado mostrarle este clima a la persona que, años atrás, le había descrito las oficinas de Paseo del Rey como un lugar frío, distante, sin contacto personal...; quizás la antigua disposición de los puestos de trabajo, con despachos cerrados y oscuros e interminables pasillos, frente a las oficinas abiertas de ese momento, hizo su parte.

Al poco tiempo de llegar, Víctor Barrós, un buen amigo, a quien conocía desde su época como facilitador de calidad y que ahora ocupaba una jefatura en Calidad

Corporativa, le propuso grabar un vídeo explicando su experiencia en los EIM. Este vídeo estaría dirigido a complementar la formación general que se estaba impartiendo a mandos intermedios y cuadros técnicos, lo que dispensaba a Mercedes de tener que acudir a explicarlo en persona en cada acción formativa.

—Bueno —dijo Mercedes—, pero ¿me vais a dar el guion, verdad? —Pensaba en ser solo la «actriz» del vídeo.

—Sí —contestó Víctor.

—Entonces, ¡de acuerdo!

Al poco rato, Mercedes recibió un correo electrónico en el que se adjuntaba un anexo: el guion. Consistía en un enunciado de preguntas: «¿Qué problema pretendió resolver el EIM? ¿Qué dificultades encontró en el desarrollo del trabajo? ¿Cuáles han sido los resultados de su implantación?»... Es decir, ¡estaba todo por hacer! Volvió a hablar con Víctor y, a pesar del trabajo que veía venir hasta la grabación del vídeo, ratificó su sí.

En los siguientes días hubo de desarrollar un guion que diese respuesta a las preguntas planteadas (para una puesta en escena de un máximo de veinte minutos) y un conjunto de ilustraciones que complementasen el texto con la imagen visual, además de validar con los propietarios del trabajo (Estaciones Comerciales) los contenidos que hacían referencia a ellos.

Este vídeo, junto con el de Mariano Martínez Lledó, respondió a la oferta que una empresa hizo a Adif para utilizarlos como ejemplo de lo que comercialmente podía ofrecer.

Llegó el día de la grabación y Mercedes pensó que, al menos entonces, alguien la ayudaría en su arreglo personal... ¡Nada!... Como supo, con la *clap* de Víctor Barrós, Juan Armesto y Luis Castro, se puso delante del *teleprompter* por primera vez en su vida, sin ensayo previo... simplemente con un «¡Allá vamos...!». Cuando Luis Castro vio el funcionamiento del equipo de grabación dijo: «Esto lo podemos hacer nosotros», y a la vista está el resultado de sus proféticas palabras: el canal Formación TV de Adif.

Su vida en Paseo del Rey había encontrado un orden, una estabilidad que no había tenido en la empresa hasta entonces. Sí en su vida personal, donde en 2007 se había abierto a un nuevo campo de conocimiento: el de la medicina natural, holística, alternativa, energética o como se la quiera denominar. Su encuentro con ese nuevo mundo fue absolutamente fortuito. Siempre recordará su presentación en el primer curso de esta materia al que asistió, cuando, tras comprobar la profesionalidad del resto de los participantes, dijo: «Me llamo Mercedes Martín, soy pedagoga, trabajo en el ferrocarril y no sé qué hago aquí con todos vosotros». En breve descubriría que nada sucede por casualidad, sino por *causalidad*.

Bueno, considero que es mejor que sea Mercedes quien tome la palabra y nos cuente ella misma todo este proceso personal:

—Mercedes, ¡cuando quieras!

—¡Gracias, muchas gracias por ayudarme a llegar hasta aquí!

En este nuevo camino, los cursos se fueron sucediendo. Aparecían en mi vida justo en el momento en que me encontraba preguntándome cómo continuar... Con cada nueva experiencia fui profundizando en el autoconocimiento, buceando hacia capas muy profundas de la personalidad a las que, normalmente, las personas no podemos acceder solas, pues nos parapetamos tras justificaciones, creencias, juicios..., que nos permiten vivir una realidad *tolerable*. El proceso no fue sencillo, ya que hubo momentos en este trabajo interior en los que sentí como si el *castillo de naipes* sobre el que había construido mi vida, de repente, se viniera abajo.

Si tuviera que daros una imagen de mi proceso interior, sería la de un calamar al que damos la vuelta para limpiarlo... Así me sentí. El resultado bien mereció el esfuerzo porque, además, a medida que fui incorporando herramientas para vivir mi vida de forma más armónica, conmigo misma y con todo lo que me rodeaba, las pude aplicar para ayudar a otras personas en su camino evolutivo. Así, auné los conocimientos teóricos de la Pedagogía con esos otros *saberes* no académicos, pero no por ello menos efectivos.

Durante años viví una doble vida: por un lado, mi vida laboral en la empresa, que en esta última etapa estaba centrada en el aprendizaje de los procesos de la dirección por objetivos (DPO), la evaluación del desempeño 360 grados (DPÑO), su gestión en SAP, etc., y, por otro, mi vida como terapeuta holística, en cuyo campo avancé incorporando nuevas técnicas, nuevos conocimientos, viajando por el mundo para establecer contacto con maestros y maestras, con lugares de gran actividad energética... Hasta que un día de 2016, después del verano, cuando estábamos acabando de comer, la mayoría con una cierta *depre* tras las vacaciones estivales, alguien dijo:

—Podríamos hacer algo para dinamizar un poco este estado posvacacional.

—Yo puedo enseñaros cómo relajarnos; es algo que he hecho fuera de la empresa desde hace años —se me ocurrió decir, sin pensarlo.

La idea fue recibida como caída del cielo. Mar, que formaba parte de la Jefatura de Formación, accedió a presentar la propuesta a su jefa, Encarna, y así quedó la cuestión. Pasados unos quince días, cuando me llamaron desde Formación para hablar de este asunto, ni me acordaba de ello. Demostrando una confianza inesperada para mí, me propusieron que hiciera una programación para, sobre algo concreto, poder debatir su viabilidad.

Mis dedos se deslizaron por el teclado del ordenador como si tuvieran vida propia: la programación salió de corrido, sin pensar... La presenté, la aceptaron

y me propusieron un curso piloto. Transcurridas las ocho sesiones, con una reunión semanal de hora y media y la ayuda inestimable de la evaluación de las personas que participaron, complementé el programa con sus demandas y... ¡volvimos a empezar! El taller de Atención Plena estaba en marcha: seguimos con el horario de mediodía para no interferir con el trabajo, con una parte teórica y otra práctica, abordando un abanico de conocimientos que van desde el ámbito físico al espiritual; con técnicas de respiración, relajación, visualización...

El cambio en las personas, la nueva forma de relacionarse entre ellas (dejando de ser las que me proporcionaban datos, por ejemplo, para pasar a compartir vivencias desde el corazón), fue el mejor pago que pude recibir, más gratificante incluso que si hubiese llegado a ser económico.

Nuevos cursos se sucedieron (en uno de ellos compartí la experiencia con mi amiga, desde entonces, Lola Moreno), algunos ya fuera de Paseo del Rey, fuera de *casa*, y con ellos, nuevos aprendizajes a través de nuevos problemas... Me enteré indirectamente (otro de mis mantras es: «Siempre sé todo lo que necesito saber») de que alguno de mis comentarios en el taller de Atención Plena había propiciado que un grupo de personas se plantease elevar una protesta al Comité de Empresa por considerarlos *inapropiados* en el contexto laboral en que se desarrollaba. Sin embargo, al ofrecerles la posibilidad de hacerlo, replicaron: «No, si las clases de Mercedes son estupendas». Una vez más, aprendí a dimensionar mi conocimiento, adecuándolo al público al que me dirigía y me

dirijo. Valga decir que el taller resultó, finalmente, un éxito y que su valoración en las encuestas anónimas fue altísima.

Por otro lado, los asistentes a cursos previos empezaron a demandar más formación, una continuación para poder seguir practicando las técnicas que habían aprendido en el taller de Atención Plena. De nuevo, gracias a la buena disposición de la Jefatura de Formación y al apoyo de mi jefe, pudimos continuar: El taller de Relajación se impartió los lunes a las ocho de la mañana, durante una hora, en Paseo del Rey, y estuvo dirigido a todas las personas de Madrid que ya hubieran realizado el de las ocho semanas. Por entonces se hablaba a bombo y platillo de que la empresa Google disponía de una clase de *mindfulness* para sus trabajadores... En Adif lo estábamos haciendo con medios propios, total discreción y excelentes resultados.

En 2017 me animaron a contar esta experiencia en un vídeo para el programa de Formación TV *Experiencias de éxito*. Lo grabé, no sin cierta reticencia inicial, pensando: «¡A quién le va a interesar nuestra pequeña práctica!». *Estate a lo que estás*, que así se tituló el vídeo, resultó ganador del Premio del Público 2017. Lo puedes ver en el canal de Formación TV, desde Inicia. Para mí, lo más bonito es el final, pero no voy a desvelar por qué...

Durante tres años, ambos talleres estuvieron activos en Adif, mi querida empresa, la que me permitió una estabilidad económica desde la que lanzarme a

descubrir otros caminos y a la que ahora le estaba devolviendo el fruto de ese proceso. Fueron años en los que sentí que estaba *aportando valor* a mi entorno, haciendo algo que me apasiona, a pesar de que muchas veces fue un verdadero reto cuando el trabajo *oficial* se hizo especialmente intenso.

En el otoño de 2019, mi vida laboral experimentó situaciones excepcionales que tuvieron consecuencias trascendentales tanto en lo laboral como en lo personal: nuevos cometidos, la asunción de la responsabilidad de uno de nuestros procesos claves por motivos de salud de mi jefe, al mismo tiempo que me presentaba al examen para ascender a técnico (veinte años después de ser nombrada cuadro técnico), una situación de estrés nunca vivida anteriormente que acabó pasándome factura en lo físico.

La parte positiva fue que aprobé el examen de técnico (llegó el nombramiento en marzo de 2020); la negativa, que el estrés acumulado produjo tal tensión muscular que, acabando 2019, tuve que pedir la baja ante el sufrimiento que me producía el simple hecho de mover el ratón. Fue entonces, al dejar caer al doctor que llevaba *también* tres meses con tos, cuando la realidad se hizo patente. Después de someterme a pruebas de toda índole, el diagnóstico fue irrefutable: cáncer de pulmón.

Siempre pensamos que *eso* es cosa de otros, que a nosotros no nos va a pasar. Pero sí, puede suceder, y me sucedía a mí. En ese momento comienzas a

recapacitar: «¿Será este mi final?». Acepté que pudiera serlo, pero puse en marcha todos los conocimientos adquiridos en materia de salud en pro de mi sanación total: alimentación, descanso, ejercicio, respiración, meditación..., y el complemento más innovador de la medicina oficial, la inmunoterapia (rechazando otras terapias mucho más agresivas), así como un estado de ánimo positivo y esperanzado. Mi período más agudo coincidió en el tiempo con el *arresto domiciliario* por la covid. Por este motivo, mi hija mayor dijo en broma: «Se para mi madre y se para el mundo». Todo junto ha dado su fruto: al cierre de este escrito puedo decir que, prácticamente, mi cáncer ha desaparecido.

¿Qué he aprendido en el proceso? Me he sentido como *jubilada*, y eso me ha hecho ser consciente del vacío existencial que llenaba con trabajo, actividades..., así como de que enmascaraba con el «no puedo, no tengo tiempo» la ejecución de actividades no productivas. También he aprendido que nada sucede porque sí, que nuestras emociones, pensamientos, creencias.... acaban construyendo nuestra realidad; que esta realidad no es común, sino individual; que cada persona vive su vida desde ella, desde cómo la ve, por lo que no hay dos existencias idénticas; que solo cuando he dejado de querer controlar la vida, cuando me he soltado y me he dejado fluir con ella, la enfermedad ha mejorado extraordinariamente; que he encontrado cuando he dejado de buscar... Y confieso que este *soltar el control* es lo que más trabajo me ha costado.

Finalmente, tras desnudar mi alma a través de las palabras, me gustaría repetir lo que dijo José Mujica en su discurso de despedida de la vida política, en octubre de 2020: «No tengo odio plantado en mi jardín». Para nada, para nadie...

Pido perdón a todas las personas a las que pude ofender con mi arrogancia, mi soberbia, mi *torbellino* juvenil. Nunca hubo intención de dañar, solo ignorancia. Asimismo, agradezco desde lo más profundo de mi corazón la confianza recibida de tantas otras, que compartieron conmigo, *sin filtros*, sus anhelos, pesares, miedos..., abriendo un espacio de comunicación profunda, sin juicios, desde la total empatía. A todas esas personas les agradezco su aportación en mi aprendizaje de vida.

Como dijo una buena amiga: «Los trabajos son los verdaderos monasterios Zen del mundo actual».

—¿Cuándo te jubilarás? —me preguntaron hace unos meses.

—Cuando deje de aportar valor a mis compañeros, a mi empresa y a mi entorno laboral.

Caminos de hierro, caminos de vida



NOTAS DEL FERROCARRIL

Montserrat Anglada Casas



Yo formé parte del grupo de jóvenes, hombres y mujeres, que entraron en Información de Renfe en Barcelona a principios de los ochenta.

Todos éramos estudiantes y era importante para nosotros tener un sueldo que nos permitiera seguir adelante.

Montserrat Anglada Casas

Lo que había empezado como un ejercicio de supervivencia acabó convirtiéndose en una vocación. A medida que fui aprendiendo sobre el ferrocarril, me fui sintiendo más útil para la sociedad. Primero, escuchando e informando a los viajeros; después, reparando unidades; más tarde, organizando los trabajos de mantenimiento de vía; y, por último, manteniendo el archivo de la documentación reglamentaria tanto en papel como en digital.

La motivación por colaborar superó la económica.

Montserrat Anglada Casas

CIRCULACIÓN

NOTAS DEL FERROCARRIL

La primera llamada

Estaba en la centralita de información de los horarios de los trenes junto a diez compañeros más. Nos sentábamos en una mesa alargada en la que había unas bombillitas que se encendían cuando entraba una llamada.

Después del curso de formación, nos dieron un libro a cada uno: era la guía de los horarios de los trenes de toda España. Tenía un índice con todas las estaciones en orden alfabético y, al lado, un mapa de itinerarios con cada estación en su sitio.

Se encendió una bombilla, moví la palanquita y contesté:

—Información de Renfe, diga.

—Buenos días, quiero ir a Venta de Baños. ¿A qué hora tengo tren?

—Sí, un momento, por favor.

Apenas sabía dónde estaba Venta de Baños. Abrí la guía y, despacio para no equivocarme, empecé a buscar en el índice la letra V.

No me había dado cuenta de que detrás de nosotros estaba el encargado echándonos un ojo.

Nada más mover la palanca para dejar al viajero en espera, vi al encargado que venía hacia mí: «Hay un tren directo todas las noches», dijo, y me llevó a la página de la guía.

¡Me acababa de salvar! Si no llega a venir el encargado, el viajero se habría cansado de esperar y habría colgado antes de recibir mi respuesta ¡Menos mal! La respuesta fue rápida.

A fuerza de buscar estaciones, extrañas para mí en aquellos momentos, fui aprendiendo la geografía ferroviaria, la española y parte de la europea.

La beca para ferrocarriles

Al finalizar los estudios, el catedrático de Ferrocarriles de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial de Barcelona (ETSEIB) me concedió una beca

para trabajar durante tres meses en el taller de material autopropulsado de Sant Andreu Comtal, en Barcelona. Tenía que analizar las averías de las UT 440 y hacer un resumen.

El taller ocupaba dos naves: una muy alta, de unos quinientos metros de largo por cien de ancho, que hacía que las unidades parecieran miniaturas dentro de ella, y otra más pequeña, de unos cien metros de largo por cien de ancho.

En la nave grande cabían al menos cinco unidades puestas en paralelo, cada una colocada sobre una vía que tenía un foso, al que se accedía por unas escaleras que conducían a la parte inferior de los trenes. Desde abajo, con la linterna, se podían ver las pestañas de las ruedas, los carbonos de las escobillas de los motores, las tuberías de freno que recorren la unidad...

En la nave más pequeña había varias zonas, entre las que recuerdo especialmente la de electricidad, con los motores sacados de las unidades dispuestos en el suelo para ser reparados, y la de tapicería, donde había asientos que presentaban rotos en el acolchado y debían volverse a tapizar.

Entre las dos naves estaba la sala de control y, en ella, ocupando toda una pared, había una pizarra con el esquema de las vías del taller, como una maqueta vista en planta. La pizarra era de imán y a ella estaban adheridas unas piezas metálicas rectangulares, cada una con un número impreso, que simulaban las unidades que estaban reparándose; así, cada unidad que entraba tenía una pieza en la pizarra.

Con sólo un vistazo se veía la situación del taller

El jefe del taller, el señor Villagrà, me dio un esquema de lo que llamaban el *circuito de lazo*. Contenía un circuito eléctrico formado por un cable que recorría todo el tren y unas bobinas que, al cortarse la corriente, accionaban un interruptor que bloqueaba los motores de tracción y otro que accionaba el freno de urgencia.

El aparato de alarma no era más que un interruptor que quitaba la corriente a ese circuito.

Yo era consciente de que todos mis compañeros sabían de trenes mucho más que yo, pero ahora tenía la oportunidad de conocerlos por dentro y quería aprovecharla.

Los operarios atendían a mis preguntas y me enseñaban cómo hacían su trabajo, así que me proporcionaron la información práctica con la que tanto había soñado mientras estudiaba.

Además, uno de los jefes de maquinistas que ya se jubilaba (¡no logro recordar su nombre!) me donó toda la colección de circuitos de la UT 440.

El ratón

Yo tenía un ordenador en casa que solo incluía una pantalla y un teclado, pero ¿qué era ese aparato independiente que vi conectado a un ordenador de la oficina?

Lo manejaba un señor mayor que trabajaba en la oficina de al lado. La pantalla era de neón y ocupaba el volumen de un cubo de medio metro de lado. Las letras de la pantalla eran de color verde, el teclado y el disco duro estaban incorporados a la pantalla, pero, aparte, ahí estaba «esa cosa». Me dijeron que se llamaba *ratón*.

Me quedé mirándolo un poco asombrada. El hombre que lo manejaba se dio cuenta y me dijo: «Cógelo con la mano derecha, muévelo sobre la mesa y, cuando la flechita que ves en pantalla llegue adonde quieres poner el cursor, aprieta con el índice. Pruébalo si quieres».

Por fin había entendido cómo funcionaba, ¡y sin preguntar! La solidaridad de los ferroviarios es infinita, pensé.

A partir de entonces seguí avanzando con los ordenadores, e incluso hice varios cursos de informática proporcionados por la misma Renfe, que me resultaron muy útiles para el futuro.

De Talleres a Circulación

Tres años más tarde volví al taller, esta vez, ya como técnico de calidad. Me dieron un mono y un casco y volví a bajar al foso con la linterna a ver los carbonos de los motores, si su holgura era la correcta, etc.

Los operarios me respetaban. Veían en mí un camino para proponer sus ideas de mejora de las unidades. Yo las trasladaba lo mejor que podía a la Dirección Técnica de Madrid, y a veces nos hacían caso, aunque el proceso era lento.

Un día, volviendo del trabajo, en las paredes del camino de la estación vi una gran pancarta en la que se leía: «NO A LA PRIVATIZACIÓN DE LOS TALLERES».

Me extrañó que nos fueran a privatizar.

A los pocos meses, yo fui la primera en salir. Me destinaron a Circulación, a Barcelona-Término, donde establecí mi nueva residencia.

Una vez más, mis compañeros de Renfe me acogieron en Circulación como lo habían hecho los de Talleres, con los brazos abiertos, sin importarles en absoluto que yo fuera una mujer.

La colección de esquemas

Llevaba varios días trabajando en Circulación, programando los cortes de vía para trabajos de mantenimiento. Los técnicos de vía venían a preguntarme los intervalos de tiempo en los que no circulaban los trenes y ellos mismos me decían hasta donde llegaban los cortes de tensión. Pero ¿por qué los cortes de catenaria se efectuaban entre dos estaciones más distantes que las que limitaban los cortes de vía?, me preguntaba...

Un día apareció uno de los técnicos con un carpesano lleno de esquemas de catenaria y, señalando dos rayitas paralelas y perpendiculares a la línea principal, me dijo: «Esto son los seccionadores. Separan dos tramos independientes de corriente. Donde el operario pone las manos, tiene que haber un trayecto a cada lado sin tensión, de modo que el trabajador esté protegido de una posible electrocución».

El carpesano contenía los esquemas de catenaria de las estaciones de toda la zona, era para que yo me lo quedara.

Fue el mejor regalo que pudieron hacerme en ese momento, pues con él podía saber entre qué estaciones se haría el corte de tensión de cualquier trabajo en catenaria. Aquel técnico me había dado los medios para hacer bien mi trabajo. Una vez más, salía a relucir la solidaridad infinita de los ferroviarios.

Los apeaderos

Cuando estaba en Información, no distinguía entre estaciones y apeaderos. Me pasaba como a los viajeros, para quienes ambos eran buenos si servían para apearse del tren e ir a sus quehaceres.

Así que un día pregunté a un compañero cuál era la diferencia entre las unas y los otros.

«Las estaciones tienen desvíos para cambiar de vía; los apeaderos, no», me contestó.

¡Ah!, pensé, por eso en Circulación no tienen casi importancia los apeaderos. Para ellos, un tren en un apeadero, es un vehículo en plena vía.

Los apeaderos son eso: sirven para apearse, para que baje un viajero o suba otro, pero ¿puede el tren cambiar de vía en ellos? ¿Puede apartarse el tren en una vía de apartado para dejar paso a otro tren?

No es posible; para eso debería haber un desvío que llevase el tren a otra vía.

Para quienes lo habéis tenido claro de toda la vida, mis disculpas, pero no quería dejar de contaros esta pequeña anécdota de mi periplo ferroviario. Con suerte,

puede que le haya servido a algún lector o lectora que, como me pasaba a mí, desconociera la diferencia entre los apeaderos y las estaciones.

La auditoría

Después de estar varios años en circulación, un día me llamó mi jefe y me dijo:

—Bueno, Montse. El mes que viene tendremos una auditoría de calidad y tú serás la encargada de atender al auditor.

—De acuerdo —respondí tímidamente, y me fui a mi puesto.

¡Qué responsabilidad! Tenía que defender a mis compañeros de Tráfico, demostrar que trabajábamos bien, que poníamos todo de nuestra parte.

Sabía que existía un proceso llamado Ejecución del Servicio de Explotación y empecé a buscarlo en INICIA, nuestra intranet de Adif.

Seguí la ruta:

INICIA: Estrategia → Calidad → Procesos → Documentación del Sistema de Gestión → Punto C → Procesos por Responsables Propietarios → apartado 11 → Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidades.

Lo desplegué y apareció un PDF titulado «Proceso de ejecución del servicio de explotación». ¡Bien! Hice doble clic y apareció una página con varias columnas.

En la fila superior aparecían las unidades participantes: Infraestructura, Gestión de Tráfico, Regulación, Empresas Ferroviarias, etc. En el interior de la hoja había diversos símbolos:

- Cuadrados: dentro de los cuales estaba escrita la actividad.
- Rombos: cada uno de ellos albergaba una pregunta.
- Cilindros: en cuyo interior constaban los nombres de diversas aplicaciones informáticas.
- Etc.

Una serie de flechas iban de una columna a otra, indicando la actividad, la pregunta o la aplicación informática procedente. El participante que estaba en la parte superior de cada columna era el responsable. Solo había que ponerle cara.

Cuando vino el auditor, recorrimos los puestos de trabajo de mis compañeros, que le demostraron que cumplíamos con todo lo que indicaba el proceso escrito.

En el tiempo de descanso, cuando el auditor propuso tomar algo en la sala del café, yo no sabía de qué hablar. Por suerte, en la sala había algunos compañeros tomando algo que me echaron un capote y se acercaron a hablar con el auditor. De nuevo, ¡salvada por mis compañeros! Luego pasamos a la siguiente fase, que era la de mantenimiento y yo ya no tenía que intervenir.

En esta etapa descubrí que cualquier persona que vaya a un departamento nuevo puede comprender el objetivo de su trabajo y cómo está relacionado con el resto de los departamentos. Puede encontrar el proceso y sus procedimientos siguiendo la ruta desde «INICIA».

El Registro General de Documentación (RGD)

Hace pocos años fui destinada al departamento de Gestión de Instalaciones de Seguridad.

Hoy se ha acercado a mi mesa un compañero llegado recientemente al equipo de Instalaciones y me ha dicho:

—¿Puedes ir buscando la documentación en la aplicación RGD de tu ordenador mientras yo filmo la pantalla con el móvil?

—De acuerdo, pero te dejo igualmente una nota en la que podrás consultar cualquier documento que necesites.

La documentación reglamentaria (consignas, avisos, normas, etc.) está recogida en un archivo digital llamado Registro General de Documentación, más conocido por su sigla RGD.

Los usuarios de esta aplicación pueden consultar cualquier documento reglamentario.

La cantidad de documentos es tan grande que el programa dispone de unos filtros que permiten reducir la búsqueda, aunque no hay que poner demasiados. El truco consiste en saber configurar la aplicación para que solo despliegue en pantalla lo que necesitamos saber.

Veamos cómo podemos pedir la documentación reglamentaria de una estación determinada:

1. Nos situamos en la pantalla correspondiente a «Documentación / Publicada y en vigor».
2. Activamos el interruptor de búsqueda de líneas (lo ponemos en *on*).

3. En el desplegable «Líneas», elegimos la de la estación que buscamos; por ejemplo, la 210, que es la línea en la que se encuentra la estación de Mora la Nova.
4. En el desplegable «Estaciones», seleccionamos la de Mora la Nova.

Es importante que dejemos completamente en blanco el resto de las casillas, sobre todo las de las fechas, pues si ponemos una concreta, se reduce considerablemente el ámbito de búsqueda.

A continuación, hacemos clic en “Buscar” y nos aparece el listado con toda la documentación reglamentaria de Mora la Nova (o de cualquier otra estación, claro).

En definitiva, creo que el archivo digital de la RGD puede ser un gran aliado si se sabe utilizar convenientemente.

Nota final

Estas notas han sido escritas con la intención de dar ideas útiles para el trabajo a las personas que se incorporan por primera vez al ferrocarril.

La solidaridad y el compañerismo están en el ADN de los ferroviarios. Espero, por tanto, haber contribuido a reforzar estos valores, en la medida de mis posibilidades, rememorando los aspectos más destacados de mi trayectoria profesional.

Notas del ferrocarril





Pensamiento de futuro



EPÍLOGO

Los *baby boomers* y la biblioteca del tiempo

Hace poco menos de dos años, el jueves 6 de junio de 2019, tuve ocasión de participar en la presentación del segundo número de la colección Dejando Huella. El acto se celebró en el aula magna del Centro de Formación de Circulación de Delicias, «en vivo y en directo». ¡Qué tiempos aquellos en los que nos podíamos reunir muchas personas y abrazarnos! Irremediablemente, me emociono al recordarlo.

Hoy, jueves 24 de febrero de 2021, sentada frente a un folio en blanco, intento dar respuesta a un reto que supone para mí un placer y un privilegio inimaginables. Me han pedido que escriba el epílogo del cuarto libro de la colección Dejando Huella y no puedo evitar enternecerme sólo de pensar en lo que para mí es esta empresa y el mundo ferroviario.

Dejando Huella nos hace mirar hacia atrás con la emoción que irradia la memoria de nuestros antepasados; en muchos casos, por las estaciones donde nacimos y donde hemos vivido en nuestro largo y vital peregrinaje por toda la geografía peninsular; por nuestras propias y dilatadas trayectorias profesionales de toda una vida, trabajando en este especial y querido modo de transporte que es el tren.

Estos libros, escritos de forma continuada cada año, son un legado sentimental de valor incalculable. Conforman una **biblioteca del tiempo** de la que se quiere hacer partícipe a las mujeres y hombres que llegan a nuestra empresa cada día, para que conozcan lo que implica formar parte de esa gran familia ferroviaria.

En un momento como el actual, en el que nos enfrentamos a un acuciante relevo generacional, porque los *baby boomers* constituimos el 60 % de las personas que trabajamos en Adif, esta iniciativa cobra un significado especial y trascendente, por lo que se necesitan nuevos autores que permitan recordar que Adif es el hoy por hoy de la historia del ferrocarril en nuestro país. Pero es que Adif constituye mucho más que una empresa: es una gran familia en la que nos fundimos los ferroviarios y las ferroviarias actuales con las generaciones que nos precedieron y con las que se están incorporando.

¡Ánimo, *baby boomers*! Encontrad vuestro sitio en la colección Dejando Huella. Dejad la marca indeleble de vuestra experiencia y conocimiento. Perseguid la inspiración para encarar una nueva etapa con ilusión y optimismo. Entregaos con generosidad para acoger a las personas que están llegando y aportando su diversidad y su talento. Es la mejor forma de que también ellos lleguen a amar el ferrocarril como lo hacemos nosotros y deseen permanecer en esta familia durante toda su trayectoria profesional.

M.^a Concepción Casillas Martín

DIRECTORA DE PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

ÍNDICE

Prólogo: M. ^a Luisa Domínguez González.....	5
Ana M. ^a Fernández Reymonde.....	11
Carlos Gutiérrez Perezagua.....	57
Jorge Villa Vizcarra.....	87
José Félix del Castillo Molina.....	123
José Luis García Montón.....	149
M. ^a Dolores Herrero de Ávila.....	187
M. ^a Dolores Moreno Burgos.....	215
Luis Manso Marinas	261
M. ^a Mercedes Martín Sánchez.....	297
Montserrat Anglada Casas	351
Epílogo: M. ^a Concepción Casillas Martín.....	369

Este libro se terminó de imprimir
en mayo de 2021

