



**Teodoro Sanz Pascual, 82 años.**  
**Javier Pérez Rubio Muñoz, 27 años.**

## El tren de la vida

Estación de Sigüenza, 10.30 horas.

“Lo siento, este vagón no puede circular en estas condiciones. La mangueta está en llamas. El aceite se ha calentado en exceso y ha producido un incendio. El amo del tren soy yo, y si ordeno quitarlo por algo será. Hay que desenganchar este vagón a toda costa. Usted no sabe de esto y yo soy el oficial responsable”.

En 1941, el Gobierno aprobaba la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera que establecía la nacionalización y el agrupamiento en una sola empresa de todas las compañías de ancho de 1,668 metros que operaban en el Estado español: la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE, una organización única de ferrocarriles.

La reconstrucción de los daños producidos por la reciente guerra civil, las numerosas plazas vacantes y la necesidad de ganarme la vida a toda costa debido a la escasez de medios de aquel momento marcaron mi destino en Renfe. Una tarea que por otro lado, se planteaba compleja por la escasez de recursos económicos existentes en el país.

Diez pesetas al día no daban para mucho, sobre todo cuando además tienes que alimentarte y pagar a la patrona. Hacía seis años que terminó la guerra, y las cuentas no me salían. Mi padre no podía soportar tanto gasto, siete bocas que alimentar son demasiadas. Había que arrimar el hombro. Bueno, a mis 21 años seguir barriendo los andenes era lo mejor que podía hacer.

En 1949 se aprobó un plan ferroviario (Plan General de Reconstrucción y Reformas Urgentes), conocido en la época como Plan Guadalhorce, que dedicaba 5.000 millones de pesetas a la renovación de la Red. Las principales obras que se emprendieron como consecuencia de la ejecución de este Plan se centraron en la sustitución y el refuerzo de puentes metálicos, la ampliación de estaciones de clasificación de mercancías, la renovación de más de mil kilómetros de vía, instalaciones de seguridad y dotación de señales luminosas en las líneas de más tráfico. Y, sobre todo, destaca el inicio de la electrificación de las líneas. Y allí estaba yo, recién casado según llegué de la mili, trabajando como peón especializado, e intentando que los vagones que circulaban por los más de 12.000 kilómetros de vías que surcaban la geografía siguiesen en perfecto estado.

A principios de la década de los 50 se empezó a percibir la modernización del ferrocarril en España debido a sus nuevas instalaciones. Pero esta modernización coincidió con los años más duros y miserables de mi vida.

Año tras año y desde el nacimiento de mi hijo en 1952, mi hijo seguía evolucionando a peor debido a unas dolencias que los médicos de la época eran incapaces de descifrar.

Las cuatro pesetas que ganaba trabajando en una carpintería por las tardes no eran suficientes para sufragar los gastos, puesto que la medicación del niño era primordial. Siempre he sido honrado, pero como las circunstancias no son siempre como uno quiere, me vi obligado a vender muchos litros de aceite que traía “de estrangis” desde el sur a Madrid. Conocer el mundo de los trenes tenía sus ventajas. Aunque todo



aquello estaba prohibido, nuestra extrema delicadeza al respecto hacía que todo aquello fluyera con total naturalidad.

Mi carrera laboral seguía en ascenso y pronto llegó mi función de ayudante de oficio y mi posterior ascenso a oficial. Trabajar de mecánico de vagones tiene sus desventajas ... grandes desventajas. Estar a punto de perder tu vida en tres ocasiones hace que te tomes las cosas con más tranquilidad. Entre el cambio de frenos y bielas, o cuando las guías rompían y los bujes eran incapaces de soportar tanto peso, lo que menos te apetecía era que el tren comenzara a moverse ... justo encima de nosotros. Muchas veces la culpa era nuestra puesto que mi compañero y yo (trabajábamos por parejas) no señalizábamos la reparación. Otras veces la ingratitud de los mandos superiores o la premura del tiempo obligaba a que el vagón se reparara sí o sí. Mi gran flexibilidad unido a mis dotes de contorsionista hacían que en pleno movimiento del tren, pudiera deslizarme entre las ruedas del vagón y permanecer ileso un día más ...

En los años 70 los planes de modernización del ferrocarril pasaban por aumentar la velocidad comercial a 140 km/h en toda la red básica, incrementar la participación de Renfe en el transporte de mercancías y mejorar los resultados económicos. A mi hijo le llegó su operación. Tuvo que desprenderse de un riñón. Veinte años de sufrimiento y de inagotables agonías para llegar a semejante desenlace.

En enero de 1985 se cerraron 914 kilómetros de ferrocarril que afectaban a 12 líneas y 132 estaciones, mientras que otros 933 kilómetros se mantuvieron para el servicio exclusivo de mercancías. Siempre me aferré a la esperanza de que, en algún momento, llegaría al andén de destino y tendría la gran emoción de ver a mis hijos aparecer con un equipaje que no tenían cuando embarcaron. Aquel año coincidió con el de mi jubilación como ordenanza en la empresa. Tras cuarenta años de duro trabajo, tocaba retirarse.

Y así ha transcurrido mi viaje por la vida, un viaje en el que el tren siempre ha sido mi más fiel aliado. Pero lo más importante es que este viaje se hace así; lleno de desafíos, sueños, fantasías, esperas y despedidas ... pero jamás regresos.

## Lo importante de la vida

Que voy a opinar yo ... Gracias a Dios vivo un poquito mejor que antes. El dinero de la jubilación no me sobra, pero hay pensiones más pequeñas que la mía. Estoy conforme. La vida ha sido muy dura y en muchas ocasiones las he pasado canutas.

En cuanto a la salud llevo 2 operaciones. Me quitaron la vesícula porque estaba llena de piedras, pero lo peor sin duda: la próstata, el orín ya no lo aguanto. Sólo con mojarme las manos ya me entran ganas de orinar. Padezco de hernia de hiato, y últimamente me machacan algunas molestias en la pierna derecha. A ver si me va a pasar lo mismo que a los futbolistas ...

La verdad es que siempre me ha tirado el mundillo que rodea a los trenes. Mi padre trabajó en vías y obras, y yo empecé con él cambiando traviesas con pico y pala. Había que arrimar el hombro, pues el duro que ganaba no daba para alimentarnos a los siete. Además, tenías la vida hecha allí y en todos los sitios cuecen habas. Para qué cambiar. He tenido suerte.



Todo merece la pena, aunque a veces lo pases mal. Al final, recoges los frutos que has sembrado durante 40 años. La vida es muy dura cuando sales de una posguerra y tienes que tirar para adelante. Mientras tanto, no te das cuenta de que el tiempo pasa y eres capaz de solventar todos tus problemas. Tu mujer, tus 2 hijos y una nieta de 20 años hacen que te sientas realizado. Pescar y recoger setas hacen el resto.

El gran misterio, al fin, es que no sabremos jamás en qué estación bajaremos ...