

EL CEREBRO DE LA ESTACION

- Unas 360 circulaciones se controlan desde la Unica de Madrid-Atocha
- Más de 2.500 comunicaciones telefónicas diarias



N el óvalo que dibuja en la noche la gran marquesina de la estación de Atocha brillan los colores de los discos. Los puntos rojos, morados, verdes, transmiten su mensaje a los trenes. Los altos postes de luz alumbran los carriles que se pierden brillantes en la oscuridad. Un tren se ha puesto lentamente en marcha. Poco a poco, entre el sonar de las ruedas en las agujas y cambios de vía, adquiere velocidad. La máquina se abre paso sin vacilar por el dédalo de rieles. Su camino, trazado de antemano, es seguro. Tan seguro que al mismo tiempo podrían salir dos trenes más y entrar otros dos en la estación sin obstruirse el paso. Todo esto es posible gracias a los enclavamientos, esos maravillosos aparatos que im-

piden realizar o autorizar una maniobra cuando hay en ello peligro por haberse autorizado anteriormente otro movimiento incompatible. Al mismo tiempo, los enclavamientos permiten centralizar la circulación desde un puesto único.

LOS PRIMEROS ENCLAVAMIENTOS

Esta obligación de no autorizar ciertos itinerarios sino a condición de cerrar otros se le ocurrió por primera vez, en 1855, a un guardaguayas de la estación de Batignolles (de la Compañía del Oeste de Francia), llamado Vignier, quien tuvo la ingeniosa idea de solidarizar señales y aparatos de vía para hacer imposible cualquier maniobra contraria a la seguridad. Lo realizó de una manera simplista, intercalando entre las palancas pequeñas puntas de madera antagonistas; no podían moverse unas si las otras no estaban en la posición que ordenaba la seguridad.

Este rudimentario sistema fue sustituido pronto por otro de triángulos metálicos, y así nació el primer mecanismo de enclavamiento, cuyo principio es, en nuestros días, una de las garantías esenciales de la seguridad del ferrocarril.

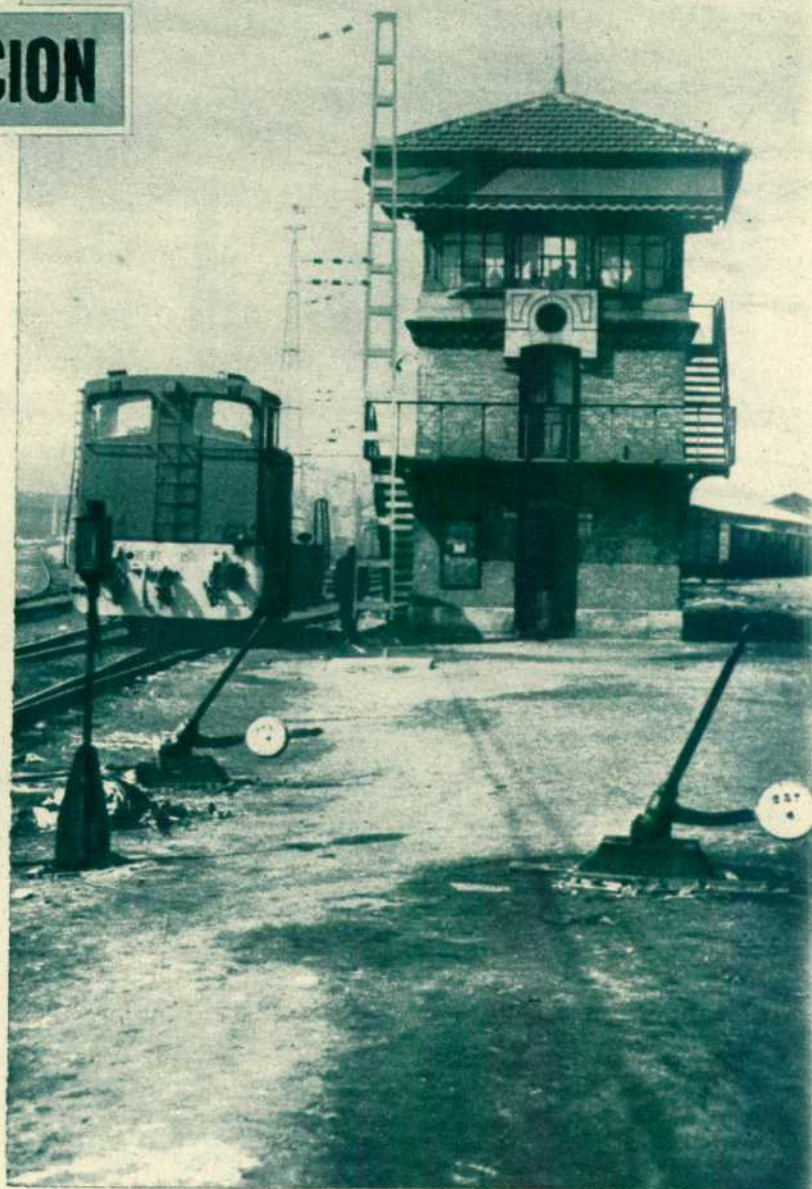
Fue perfeccionado en 1856 por los ingleses Saxby y Farmer, y después, en 1898, por el francés Albert Moutier, quien logró realizar un itinerario completo con una sola maniobra.

LA UNICA DE ATOCHA

En el año 1891 se instaló en la estación de Villaverde el primer enclavamiento de acción a distancia con energía hidráulica del sistema



Don Emilio Marcos de León Navarro, jefe de estación, y don Faustino Fraile Cebolla, factor de circulación, durante su jornada de trabajo en la Unica



Caseta de la Unica

Bianchi-Servetazz, que a principios de siglo se aplicó en Madrid-Atocha, donde la caseta de control de la circulación es conocida con el nombre de la Unica.

Es éste uno de los puestos más difíciles de la estación. Su actividad no se interrumpe nunca. En cada turno de ocho horas hay un jefe de estación auxiliado por un factor de circulación. Sobre estos hombres gravita la responsabilidad de guiar todos los trenes que entran y salen de la estación. El trabajo de la Unica, como el de tantos otros centros ferroviarios, es duro, anónimo y poco conocido.

LA CENTRALITA TELEFONICA

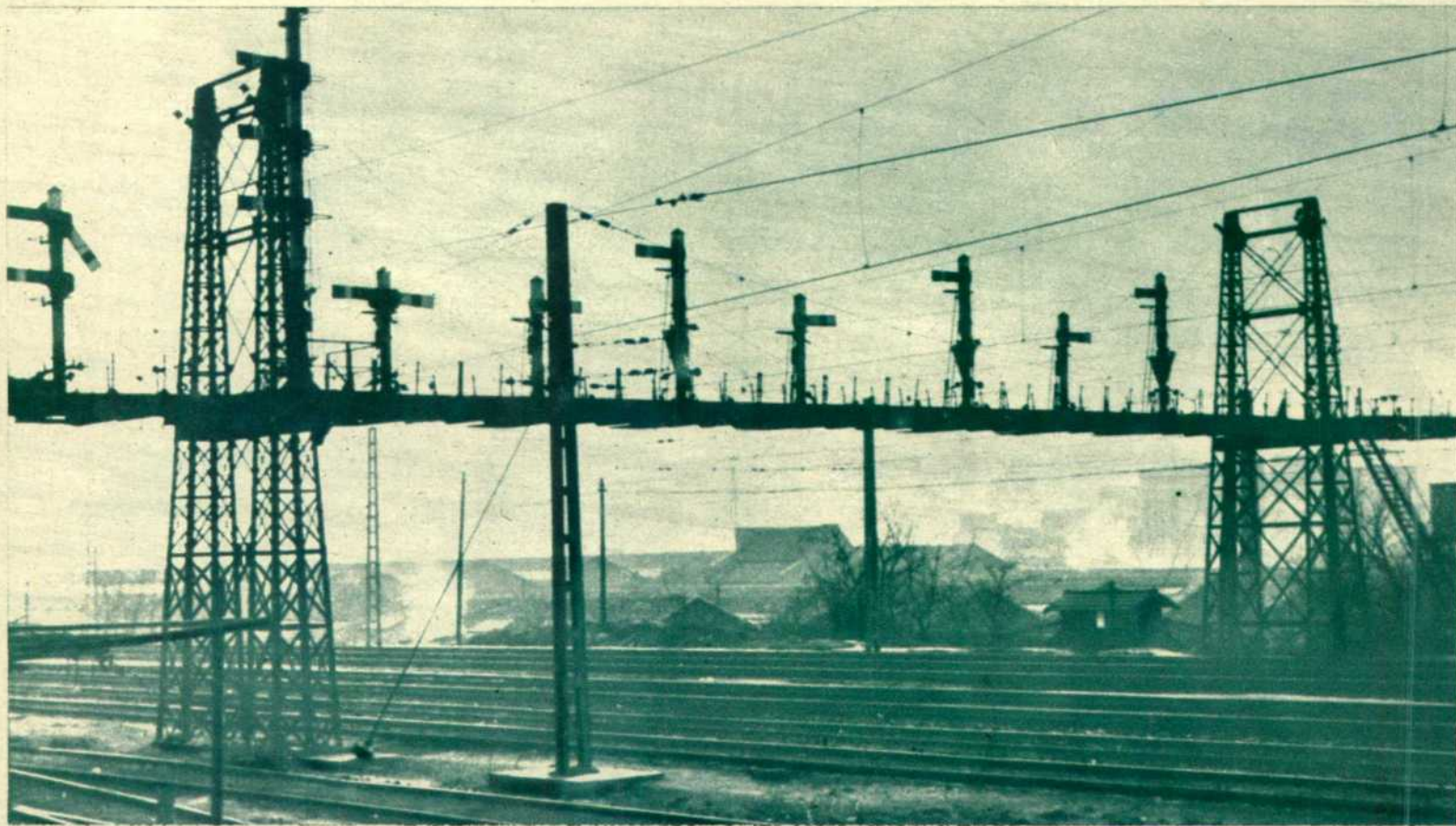
Son las once de la mañana de un día cualquiera. A través de los polvorientos cristales de la caseta de la Unica se divisan las vías, los muelles de Grande y Pequeña Velocidad, las naves de Talleres Generales y los puentes de señales. Varias máquinas diesel y viejas locomotoras de vapor hacen maniobras. Cuando pasan junto a la caseta tiemblan los cristales y el vapor borra por unos instantes la perspectiva. Humean las chimeneas de las fábricas cercanas y, de vez en cuando, pasan veloces algunos trenes por las vías generales. Por todas partes hay una incesante actividad, un horizonte de trabajo.

Dentro de la caseta, sentado ante la centralita telefónica, se encuentra don Emilio Marcos de León Navarro, jefe de estación, cuarenta y un años y ventitrés de servicio. Es casado, tiene dos hijas, de trece y quince años, y lleva en la Unica desde julio del 64. Frente a él, don Faustino Fraile Cebolla, factor de circulación. Es de Zaragoza, casado también, tiene cincuenta y tres años y dos hijos varones, de quince y diecisiete, que estudian Bachillerato. Ingresó en 1940, en Arcos de Jalón, y hace siete meses que está en Madrid. Su trabajo consiste en auxiliar al jefe, registrando en un cuaderno todos los movimientos ordenados por teléfono para su fácil comprobación en caso necesario.

Las llamadas son incesantes y el señor Marcos de León prácticamente no se despega el auricular de la oreja.

—Oiga; ha pasado el Postal por Vallecas.

La centralita avisa las llamadas con la caída de una chapa. Tiene catorce colaterales que la ponen en contacto con la Inspección, el Telé-



Puente de señales número 3 de la estación de Atocha

grafo, el Removido, Gran Velocidad, Pequeña Velocidad, Casetas A, B y C, Puesto 2, Depósito de Máquinas, Caseta de Pequeña Velocidad, Villaverde Bajo y Santa Catalina. Desde la Unica se establece comunicación con todos estos puntos para dirigir la circulación.

EL ENCLAVAMIENTO DE SEÑALES

La caseta conserva el ambiente de los viejos y heroicos tiempos del ferrocarril. Quinqués, faroles, una estufa de carbón, el reloj. En un rincón hay un lavabo y a su lado un antiguo y pesado armario. Todos los muebles, toda la caseta tienen la pátina del tiempo y del humo de miles de horas y miles de locomotoras.

—A ver, oiga. «La Lola» sube de Villaverde. Luego le avisaré cuando salga la máquina de la sección A —dice el señor Marcos de León.

A su espalda se encuentra el cuadro para el enclavamiento de señales. Hay en él 19 itinerarios, aunque sólo se utilizan 18 (11 de entrada y 8 de salida). Las maniobras de señales se autorizan mediante unas clavijas que se introducen en unos agujeros en la diagonal del cuadro. Los movimientos ejecutivos los realizan los guardagujas de las casetas A, B y C, que hacen funcionar las señales de los cuatro puentes y las 72 agujas enclavadas de la estación. La ejecución de estos movimientos se refleja, a su vez, en unos relés colocados sobre una repisa en la caseta de la Unica. Hay once, pero sólo se emplean nueve. Tienen un disco rojo, que cuando se pone blanco indica que la maniobra autorizada por el jefe de estación ha sido realizada correctamente por los guardagujas. También hay un tablero luminoso para indicar la posición de las señales del bloqueo automático entre Madrid y Villaverde.

—Sólo queda fuera de nuestro control la caseta C —explica el señor Marcos de León—. Diga usted que nos sería muy útil poderla también controlar.

LAS CASETAS

En la caseta A hay 110 palancas, desde las que se mueven las señales y agujas del puente número 1, el que da entrada y salida a los trenes de la nave de la estación. La caseta B tiene 36 palancas, correspondientes a los puentes 2 y 3, y 60 la caseta C, para el puente 4.

Cuando un tren va a entrar en Atocha, se pide vía desde la Unica. En primer lugar a la caseta A, luego a la B y a la C. Por el contrario, cuando se trata de una salida desde Atocha la petición se inicia al revés. Cada movimiento exige generalmente ocho llamadas: cuatro de petición de vía y cuatro de aviso. Como diariamente hay unas 360 circulaciones, se puede calcular que el número total de llamadas telefónicas en la Unica excede de 2.500; es decir, más de dos por minuto.

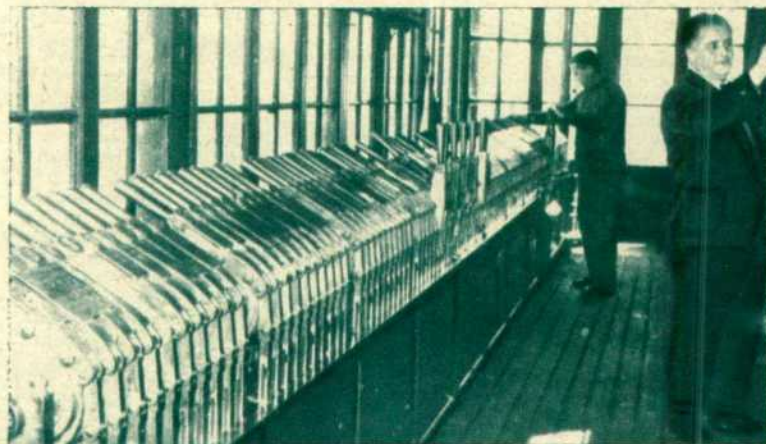
—Y habría que añadir otras muchas que nos hacen o hacemos para asuntos de servicio —concluye el señor Marcos de León.

EL CEREBRO DE LA ESTACION

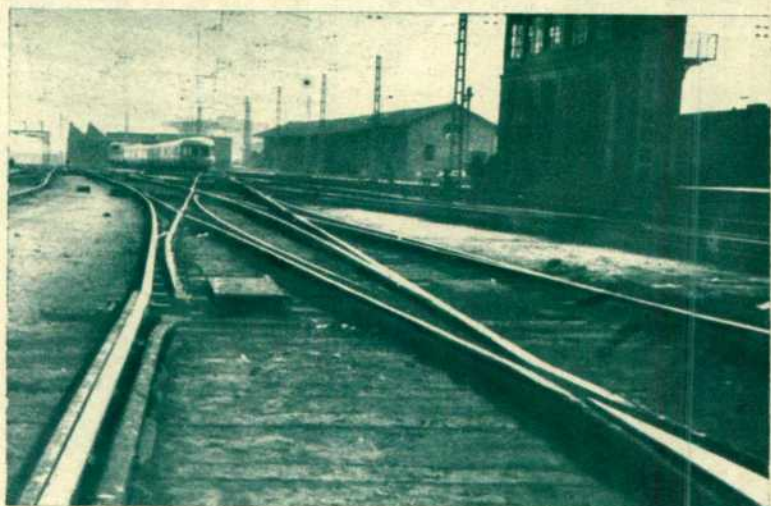
Verdaderamente no cuesta mucho esfuerzo comprender la dificultad y dureza del trabajo en la Unica. Un trabajo que exige dedicación total, que no permite una sola distracción. Bajo el tórrido sol del verano, en las noches frías del invierno, ni un minuto puede abandonarse el puesto. Ello supondría la inmovilización de este gigantesco organismo que es la estación, en la que la Unica representa la función del cerebro.

F. SERRANO

(Fotos Fernández.)



Don Tomás Alcalde Sacristán y don Diego Parra Fernández, guardagujas de la caseta A



Agujas enclavadas. A la derecha, la caseta A