

## LA JORNADA DE UNA ESTACION, MERIDA

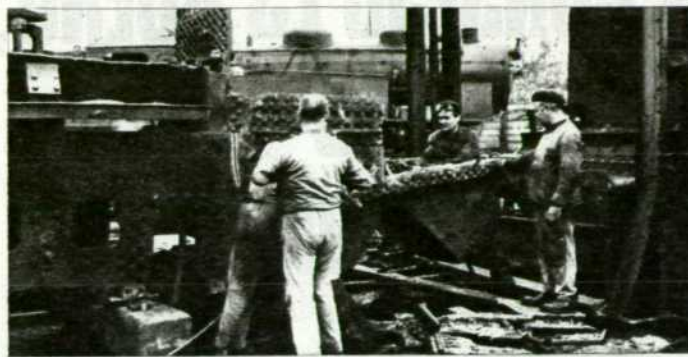
# MERIDA

- EN MERIDA TRABAJAN MAS DE 600 FERROVIARIOS. LA ESTACION DISPONE DE 14 VIAS Y EXPIDE MAS DE DOS MIL FACTURACIONES AL MES

**I**NTERESA en primer lugar justificar la elección de Mérida como protagonista de esta jornada. Si bien constituye el corazón comunicativo de toda Extremadura, Mérida no puede considerarse una estación importante, en el sentido moderno que tiene para nosotros el vocablo y que, en general, alude a la brillantez de los grandes expresos y trenes de lujo, a las relaciones internacionales, al tráfico turístico, a las trepidantes cafeterías, al cúmulo de circulaciones, a la inmensidad de los vestíbulos y la sonora vida compleja que late en las grandes estaciones capitales. Este número extraordinario de VIA LIBRE va lleno de novedades y progreso ferroviario, y en cierto modo, al elegir Mérida, se quiere rendir un homenaje a la sustancia histórica del ferrocarril. Porque Mérida no es una estación brillante, responde a las viejas concepciones, pero tampoco es una estación insignificante donde no se den los aspectos diversos de la profesionalidad y circunstancias ferroviarias. Mérida es justamente un término medio, un símbolo de transición entre dos generaciones, las mismas que tienen todavía puesto un pie en la tinte oscura del carbón, en la fuelización, y otro pie en la modernización. Mérida, microcosmo, ofrece al curioso toda la gama ferroviaria —cantina, estanco, librería, servicio de megafonía, depósito de máquinas de vapor en trance de desaparición, material móvil, sanidad, servicio eléctrico, comunicaciones, instalaciones fijas, vía y obras, guardas jurados— sin perder, repetimos, su impronta arcaica.

- La estación centro de Mérida, en la que trabajan más de 600 ferroviarios, dispone de catorce vías —insuficientes, desde luego—; maneja unas 2.200 expediciones —mercancías variadas— mensuales y cerca de 700 vagones también mensuales. El tráfico principal lo constituyen las conservas de carnes. A partir de primero de año el depósito de máquinas quedó convertido en reserva y, en el momento de esta crónica, los 314 empleados vivían con la zozobra de si tendrían que

La estación de Mérida.



Se desguazan máquinas a buen ritmo.

trasladarse a Arroyo de Malpartida, lugar donde estaba prevista la instalación del nuevo depósito de máquinas. La fiebre del desguace afecta a Mérida. Se desguazan máquinas de carbón viejas a un ritmo de cinco al mes. Bajo la lluvia. El día de la crónica llovía. Y estaban allí las máquinas destripadas, la grava mojada, los hombres con el soplete, las ruinas romanas manchadas de hollín y el cielo llorando su pena. Estampa para el recuerdo. Las ruinas romanas reciben el nombre del acueducto de los Milagros, y estas piedras venerables han visto desfilar los afanes humanos de la tierra, las máquinas de voz ronca y bielas voluntariosas, los obstinados —desaprensivos y santos— que marcharon a la conquista de un nuevo mundo.

- La estación de Mérida vive su momento más intenso por la mañana. Hasta cuatro trenes pueden darse cita en este empalme. Y es alegre, a pesar de la lluvia, ver funcionar la estación. Las máquinas resoplan y echan rectas columnas de humo al cielo blanco, suenan los micrófonos, el compositor de las taquillas, las portezuelas, las sirenas, las maletas, las voces jubilosas o tristes de los viajeros, el tintineo de las copas en el mármol de la cantina, los cafés cargados y humeantes. Viajeros para o desde Madrid, Sevilla, Badajoz, Salamanca. En este momento los jefes de circulación se dirigen con el banderín rojo enrollado hacia la cabeza del tren, los mozos cargan paquetería, el expendedor escribe un billete ómnibus, el cantinero escancia aguardiente, el secretario toma nota de los descansos del personal, un agente de material móvil golpea las ruedas, las parejas de la Guardia Civil vigilan envueltos en sus capas, el médico extiende alguna baja por enfermedad, la muchacha de la librería vende un «Hoy», el campesino de mano dura se rasca la cabeza, los maquinistas se restregan las manos para quitarse la grasa y agarran las válvulas, el factor cobra algún exceso de equipaje, el interventor pregunta por el «hueco», los jefes de tren escriben los minutos de parada y entregan y recogen las hojas de ruta, los ambulantes de correos dejan las sacas listadas en el andén, el guarda jurado pasa con su fusil, los cables vibran con los telefonemas, en los muelles se clasifican las mercancías al detalle, el agente de investigaciones valora el importe de las averías o sigue la pista de los bultos perdidos, el taxista se acomoda en su asiento y empuña el volante, la llovizna adquiere un énfasis poético y casero y, entre tanto, el público viajero ha subido al tren o ha abandonado la estación, y los trenes parten y empieza a renacer la calma y de pronto se queda la estación solitaria, callada, sin trenes, sin gente, sin periódicos, sin cafés humeantes ni nada que luche contra la melancolía de la lluvia en una estación ferroviaria, que no es muy importante ni muy moderna pero que lo contiene todo.

Eduardo TIJERAS ●

(Fotos García.)