Uno de los mejores de España y también de Europa

PUESTO DE MANDO DE ATOCHA

EN el número 6 de la Avenida Ciudad de Barcelona, en Madrid, se encuentra este centro modelo, adscrito, como se sabe, a la Segunda Zona, cuyo jefe –don Emilio Magdalena, un «nueva ola» RENFE– ha tenido siempre especial iniciativa e interés en que «su» Puesto de Mando dispusiera no solo de instalaciones modernas y eficaces, sino de un personal idóneo y seleccionado. Esto se ha conseguido en toda la línea. Y hoy el Puesto de Mando de la Segunda Zona –a las órdenes directas de don Emilio González Serna– es modelo en su género: sus instalaciones son nuevas y funcionales y su personal procede de estaciones y conoce a la perfección todos los problemas que pueda presentar la circulación de trenes. Si un país, en su complejidad, es comparable al cuerpo humano, y si la sangre que corre por las venas es comparable a los trenes que corren por las vías, no cabe duda que un Puesto de Mando es comparable al corazón que regula, oxigena y mantiene la vida del cuerpo. Esta impresión nos ha causado.

El Puesto de Mando de Atocha ejerce su influencia, desde Madrid, hasta Alcázar, hasta Arcos de Jalón y hasta Almorchón. Un buen radio de acción. De él dependen tres puestos auxiliares: Alcázar, Calatayud y Mérida. Regula diariamente 258 circulaciones –pares e impares– de y para Atocha, y 63 circulaciones más de y para Delicias, de éstas 21 son controladas y 42 vigiladas. Tales cifras incluyen trenes de viajeros y de mercancías, pero no las máquinas aisladas, cuyo cómputo es difícil de establecer por tratarse de circulaciones irregulares y discrecionales. Entre jefes, operadores de teletipos y factores de circulación dispone de una plantilla de 41 agentes especializados en el tráfico de trenes y en su control.

Como dato curioso podemos contar que el jefe de Movimiento de la Región Centro de la C. P., señor Bathalla, se quedó admirado al visitar este Puesto de Mando y declaró que cambiaría impresiones con sus directivos de Portugal.

Una vez visitadas todas sus dependencias –archivos, vestuario y salita de conferencias, teletipos, futura centralita telefónica, pilas, relés, etc.–, el profano centra su atención –un tanto fascinada– en lo que a él le parece la verdadera esencia del Puesto de Mando, esto

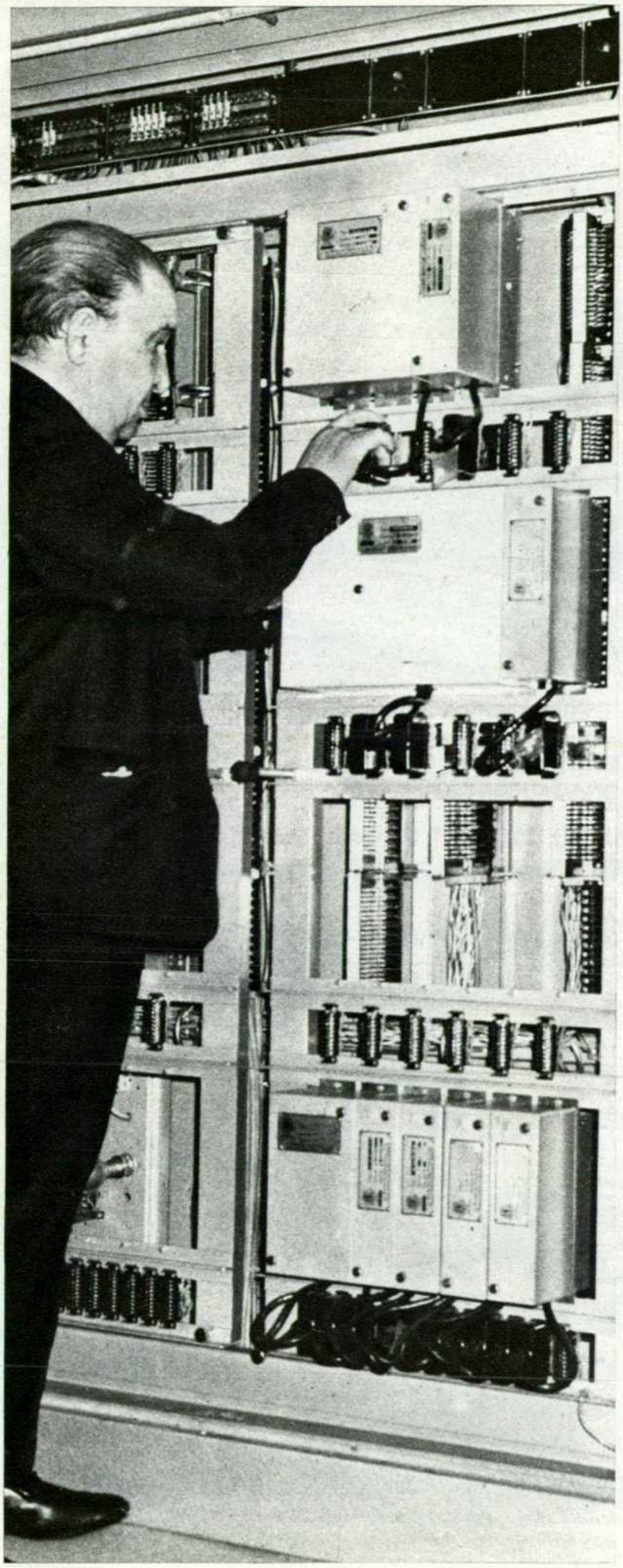
Regula diariamente más de 300 circulaciones de y para Atocha y Delicias

es, en el grupo de regulación, que consta de tres bandas de control atendidas por factores de circulación que, a su vez, dependen de un inspector de Regulación. Aquí se oye, por el sistema «western», la voz de la línea, la voz de los factores y jefes de estación que comunican el paso de los trenes. Un agente del Puesto anota en el gráfico –esa «biografía» de la marcha de un tren– el lugar y la hora. Y el gráfico se va llenando de rayitas de diversos colores –un jeroglífico para el profano– que se entrecruzan y corren según la naturaleza del tren. Ya pueden ustedes ver la poderosa línea del Talgo, la divagante línea de los mercancías, etc. En el Puesto de Mando, mediante este método de información panorámico, que controla en todo momento las circulaciones, su situación exacta, los retrasos, las incidencias generales, se toman las decisiones de hacer avanzar los trenes, o retenerlos, o determinar cruces. Puede resultar un trabajo apasionante. Y, desde luego, responsable. Una responsabilidad de alto nivel. Mientras el tráfico va por vía cotidiana, esta responsabilidad se advierte mitigada y como arropada en la costumbre. Pero en un caso de emergencia es el Puesto de Mando el que asume la responsabilidad de las decisiones, el control de los trenes de socorro, la interrupción del tráfico, las circulaciones a deshora o por vías distintas, etc. Todo el aparato comunicador, la red mensajera, la dialéctica empresarial, pasa y se distribuye por el corazón niquelado y sin taquicardias del Puesto de Mando. Los pupitres de comunicaciones, las lucecitas rojas, son otras tantas células que permiten el desenvolvimiento del gran complejo que representa una red de ferrocarriles en explotación. En ningún sitio el tiempo es menos gratuito. Aquí tienen importancia los minutos, los segundos. Por eso los relojes eléctricos y automáticos, en conexión con Atocha, marcan el año, el mes, el día, la hora, el minuto, y el segundo. Es el tiempo de los trenes. Y, mientras en el micrófono se oye la voz de Alcázar o de Yébenes, y el operador traza meticulosamente, con precisión, el trazo que habla del desplazamiento de un tren, y el inspector examina y controla este conjunto de desplazamientos, es fácil imaginarse la España viajero-ferroviaria, las despedidas, las conversaciones, la impaciencia, el olor de un tren puro de tabaco, los vocingleros correos, todo ese mundo sugerente que se cuela por los altavoces del Puesto de Mando de cualquier sitio, pero que, en este caso, se trata de la Segunda Zona, en Madrid.

Eduardo TIJERAS

(Fotos Delapeña)

La más completa información ferroviaria, en VIA LIBRE.



Señor González Serna, jefe del Puesto de Mando.

Señor López Sánchez (de frente), subjefe del P. M.

Transmisión por teletipo.

Sala de relés.

Una de las bandas de control.