

LA RUTA DE LA MEMORIA

Monedas aplastadas por el tren

Más o menos en la época en la que fue tomada esta fotografía el tren de cercanías llegaba a Getafe. Tras constatarse las graves deficiencias de los transportes públicos en el municipio (había cuatro trenes a Madrid, además de los autobuses), Renfe optaba en el verano de 1980 por poner en marcha el citado servicio con veintidós convoyes diarios. Casi veinte años después, el presidente de la Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, en compañía del alcalde Pedro Castro, paseaba por el paisaje de hierros para inaugurar las obras de soterramiento de la vía del tren y su nueva estación, diseñada para funcionar en el futuro como intercambiador entre Renfe y el Metrosur. Precisamente en 1999, el consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobaba el desembolso de 1.400 millones de las antiguas pesetas para invertir en el suburbano del sur que contaría con ocho paradas repartidas por la localidad.

Sin noticias de la obra faraónica que quedaba por venir estaban los ciudadanos en los albores de la década de los ochenta. En ese momento sus ojos no podían ver más allá del muro de ladrillo que se levantaba en los márgenes de la vía. Era natural. ¿Acaso Agustín, el abuelo de la imagen, podría imaginar que un día no muy lejano la estría de metal sería absorbida por la tierra y confinada a un sustrato más profundo?, ¿que su nieto convertido en un adulto pasearía por una superficie lisa transformada en amplio bulvar? Seguro que al pequeño José no le hubiera hecho mucha gracia conocer los futuros planes de los mayores. Con lo que disfrutaba con la contemplación del paso de los trenes. Cuando se juntaba con sus amigos la cosa se desbordaba. Se reunía la pandilla con destino a las explanadas de la estación, donde mataban sus horas jugando al fútbol o al rescate. Pero lo mejor era lo



de las chapas. La cantidad de adrenalina que expulsaban (aunque no supieran qué significaba eso llamado adrenalina) en la arriesgada tarea de colocar encima de los raíles chapas o monedas de peseta o duro. Una vez hecho, sólo quedaba aguardar a que arribaran las máquinas. Ellas hacían el resto: aplanaban unas y otras, borrando, en el caso de las monedas, cualquier vestigio del grabado anterior.

Por encima de consideraciones más o menos románticas, el soterramiento de las vías del tren a su paso por la localidad fue bálsamo para las demandas vecinales, que gastaron años reivindicando la desaparición de la barrera física entre los barrios de Getafe Centro y La Alhóndiga. Tras prolongadas negociaciones se cerraba el trato por el cual se enterrarían más de tres kilómetros de vía férrea con un presupuesto de 10.542 millones de pesetas. Estéticamente, el efecto sería reparador, uno podría circular tranquilamente por la zona teniendo bajo sus pies, a ocho metros de profundidad, las cuevas donde transitaría el medio de transporte.

Sin embargo, la notoriedad de la operación no sólo fue construida con halagos. Sus efectos secundarios la han cubierto también de un halo de controversia. Primero, con el contencioso que enzarzó al Ayuntamiento de Getafe y al Ministerio de Fomento, cuando este último dejó colgados a sus socios en el pago de una parte de la iniciativa. Segundo, merced al problema de las vibraciones, que trae de cabeza a algunos de los ciudadanos de la zona. No sólo soportan las sacudidas que padecen al paso del ferrocarril sino que viven con el temor de que a largo plazo las estructuras de sus edificios terminen por dañarse.

Noemi Moyano

Foto cedida por Cruz Mateo