

El Altaria de Azaña

Por eNe Nieto

Asesor ferroviario: Toni Nieto

Colección de relatos publicados en el
Foro de IBerTrainZ





Con apenas 2 minutos de retraso el Talgo Altaria procedente de Málaga entraba en la vía de largo recorrido de la industriosa Vila Riego. Allí efectúa una parada de casi 10 minutos, que algunos pasajeros aprovechan para tomar un poco el aire de esta ciudad que, aunque industrial, no deja de tener una de las atmósferas más limpias de toda esta pequeña república. Y no es para menos porque está rodeada de montañas con unos encinares y robledales que parecen como un ejército de pequeños gigantes.

El TALGO, con su impetuosa alemana 252 al frente, por fin arranca después del golpe de silbato con banderín rojo plegado que el jefe de estación de Vila Riego

todavía utiliza, cumpliendo los protocolos establecidos. El tiempo se presenta con un ligero viento bierzano acompañado de una lluvia muy fina. Nuestro Altaria entra con fuerza en la boca del Gran Túnel.

Juan, de porte elegante, fornido, con un espléndido bigote negro observa por la ventanilla la oscuridad del túnel solamente aclarada por los reflejos amarillentos de las luces de aquellos departamentos tan soberanos de los coches ochomiles. Ya son muchas horas viaje y hay algo, no de cansancio, pero sí como de aletargamiento. Nuestro hombre vuelve la vista hacia el interior del departamento y allí enfrente, sentada, había una mujer. Melena larga, cabellos castaños con unos reflejos plateados, ojos tirando a negros como dos platos y unos labios rojos, carnosos.

-Ya falta menos para llegar. Le dijo con una extraordinaria naturalidad a Juan. Éste, medio embobado gesticuló como afirmando lo que aquella mujer le acababa de decir. Ella iba elegantísima vestida con una camisa de seda como rosada, un jersey magenta de cuello en pico alargado que dejaba entrever un escote realzado con un contorno fabuloso. La falda azul plisada y unas medias azul marino cubrían lo que debían ser unas piernas de infarto... La fantástica Alsthom "verderona" asomaba con gallardía sus gálibos por la boca de salida del túnel y sus pitidos rompían la tranquilidad del hermoso valle de Azaña, recién entrado a él, como diciendo: -Aquí estoy, soy la máquina más chula de toda la historia ferroviaria de este país. Y Juan de vez en cuando volvía la vista hacia la ventanilla de su ochomil, simplemente para disimular de no mirar tanto a aquella mujer.

-¡Juan, Juan, despierta que ya hemos llegado a Azaña, le dijo su abuela ya derecha con el abrigo abrochado y el bolso en la mano. Allí en la estación de Azaña se bajaron nieto y abuela, y aquel TALGO Altaria tan hermoso siguió su camino.

El Altaria de Azaña 2

Juan y su abuela paterna María García encontraron en el andén de Azaña un gran ambiente. El pueblo estaba en fiestas, conmemoraban los cuarenta años de servicio de la guardabarreras Consuelo que tenía al cargo la responsabilidad del paso a nivel de la carretera a Cistierna, justo pasado los portales del Oeste. En un pueblo evidentemente ferroviario las fiestas pasan por mostrar, pues eso, cosas ferroviarias. En las vías del pequeño depósito estaban estacionadas, muy apretujadas las locomotoras "inglesa" 282 Zato, quizá una de las máquinas más ferroviarias que han circulado por este país. La 276 gizz "francesa" y un bellissimo ejemplar de la 7102 "cocodrilushispanicus", definición tomada directamente del maestro Manolo Maristany que en cualquiera de sus libros la denomina así. En el rellano trasero al andén un grupo tocaba música de jazz, cosa que llamó mucho la atención a "Juan". A pesar del ambiente festivo por la estación de Azaña no dejaban de circular todo tipo de trenes: Portacoches a Automanía, contenedores a Gimax, Talgos a todos los destinos, regionales y

cercanías. Azaña es el punto occidental del Val de Todo y por ahí se bifurcan todas las líneas que van hacia el Oeste, Sur y Noroeste. Bien, es momento de presentar a "Juan", tal como le llama su abuela María. Su nombre es John Wellington nació en el estado de Luisiana a orillas del Golfo de México, en la ciudad cosmopolita de Nueva Orleáns, aunque John ha pasado muchos años en la capital Baton Rouge. Y es la primera vez que viene a Azaña, a pesar de que sus abuelos y bisabuelos no se movieron nunca del Val de Todo.

La cuestión radica en su padre, Arturo Valerio que cuando lo de la Guerra del 1936 tuvo de exiliarse por su afección a la República a Estados Unidos yendo a recalar primero a Cincinnati, (Ohio) y después a New Orleáns, dónde conoció a Karoline Wellington. De esta unión nació John. Su padre, Arturo Valerio, murió de asma al poco de nacer John. Prácticamente se puede decir que no le conoció y de ahí viene que cogiese el apellido de su mamá: Wellington.

John mientras caminaba iba mirando de reojo a su abuela María y cerraba los ojos y pensaba "ha tenido que ser guapísima de joven". Efectivamente, María García a pesar de estar en los 70 y pico de años se desplazaba erguida moviéndose con energía. Su tez ya con las cicatrices infalibles del paso de los años todavía era tersa y lozana. Su estatura mediana y su cuerpo más bien delgado todavía poseía reflejos de una juventud plena de hermosura. Ahora sus ojos negros destilaban una cierta mirada triste y en el camino hacia la casa a veces se paraba, miraba a su nieto John y se le escapaban unas lágrimas. John dejaba la maleta al suelo y la abrazaba.

La casa de la abuela era un caserío enorme situado a las afueras de Azaña. Su interior mantenía una atmósfera especial como irradiando una fuerza de grandes hechos sucedidos que han dejado su esencia en el aire. En el comedor luminoso en una de las paredes había un cuadro enorme de su padre. John quedó impresionado ya que por un instante le pareció reconocerse el mismo.

Se sentaron en unas grandes butacas forradas de piel de camello y comenzaron a hablar y hablar hasta bien entrada la madrugada.

El Altaria de Azaña. 3

Venir de una ciudad como New Orleans a un pueblo tan tranquilo como Azaña supuso para John un cambio bastante importante porque estaba acostumbrado al dinamismo característico de las ciudades cosmopolitas. El salir a pasear por la estación Azañense le daba una sensación de tranquilidad jamás experimentada en su ser. A pesar del ir y venir de los trenes este sosiego nunca se rompía.

Pronto cogió amistad con los abuelos que pasaban las horas en la singular estación. Había un grupito que los ferroviarios les llamaban el "cuatripartito"

porque estaba compuesto de un ex-guardia civil, un ex-capitán del Regimiento de Ferrocarriles, un republicano y ex-miliciano cenetista. Para John fue un descubrimiento terrible. Escuchar a los cuatro se convertía en una experiencia formidable.

El más culto era el republicano, antiguo militante de Acción republicana y siempre tenía en boca a D. Manuel al cual conoció personalmente. No tenía inconveniente en clasificarlo como el mejor político español de todos los tiempos y recordaba al resto de abuelos que en el bienio reformador (1931-1933) estando presidente del Gobierno D. M. Azaña se sentaron las bases para conseguir sacar a España del atraso secular en todos los ámbitos, que si la República hubiera continuado hoy seríamos la envidia de todo el Mundo. Y les invitaba a leer el "Diario de la Pobleta y Mi rebelión en Barcelona", obras de D. Manuel, para que comprendieran las claves del fracaso republicano español. Ya sabemos que D. Manuel Azaña aparte de político fue escritor, dramaturgo y un gran defensor de la cultura, muchas veces denostado e incomprendido pero, sin duda alguna, estamos ante un personaje de enorme calado todavía por descubrir.

Naturalmente el capitán de ferrocarriles, que había luchado en las tropas insurrectas como alférez rebatía estos argumentos girando la "tortilla" e insinuando que más bien el fracaso republicano era producto del mismo D. M. Azaña.

El cenetista ex-combatiente de la Batalla del Ebro y posterior preso en un campo de concentración en Burgos durante cuatro años, también irrumpía con sus argumentos anti-estado, anti-nación y anti-todo.

Sólo faltaba el guardia civil, que con un gran sentido del humor remataba la conversación con algún chascarrillo y se pacificaban los ánimos. Y les incitaba a leer a Josep Pla, como escritor conciliador, universal y necesario para comprender el cómo somos. A Pla lo ensalzaba como el mejor escritor después de Cervantes y aportaba como prueba de ello que sus obras han sido traducidas a casi todos los idiomas.

John alucinaba ante estas tertulias que siempre acababan con el capitán invitando las cervezas de turno, o se interrumpían a la llegada de un tren para observar quien bajaba. También se quedaban mudos al ver aparecer a la abuela de John porque para ellos destilaba una enorme sensualidad que les colocaba sus espíritus en una especie de órbita sideral.

El Altaria de Azaña 4

A la guardagujas Consuelo le hicieron un homenaje sencillo. Toda la compañía de Val de Todo, el staff de Ibertrainz y todos los empleados rindieron tributo a la dilatada vida profesional de la guardagujas. Se hicieron los parlamentos oportunos y la obsequiaron con un farol plateado que llevaba ribetes en oro. Doña Consuelo quedó emocionadísima. La circulación ferroviaria sólo se hacía

por una vía, la más alejada al andén. En el resto de las vías se improvisó un escenario con vagones plataforma, encima de los cuales tocaron Popovic Blues, Eric Sardines sus sesiones de música jazz. John se despegó de su abuela y se acercó al escenario. El próximo grupo, la Black Locomotive, estaba en los preparativos y John subió al escenario. Cogió una trompeta y comenzó a tocar una pieza de blues muy conocida (el tema que vosotros os apetezca, el jazz es una música que lo admite todo, es como un arco iris de las notas musicales).

Los saxos altos, los saxos tenores, los saxos barítonos, las trompetas, los trombones, los clarinetes, las guitarras, el contrabajo, el piano y la batería se añadieron paulatinamente como secundarios al dictado de las llamadas que John musicaba con la trompeta.

El público aplaudía la actuación de John, las chicas se abalanzaban para verlo de cerca. John dominaba la trompeta haciendola subir y bajar de manera que las notas musicales se convertían en palabras, al más puro estilo orleano. Transformaba el instrumento en una antena de buenas percepciones. Finalizó su actuación musical y a lo lejos observó una señorita que vestía un top rojo de cuello en punta de pico, minifalda vaquera y botas de media caña ajustadas a unas piernas de curvas turbulentas. Aquella belleza quedó impresionada en el cerebro de John. Al ir a unirse de nuevo con su abuelo lo hizo pasando cerca de la chavala, y con un grado de timidez se atrevió a decirle:
-¿Te ha gustado el blues?
-Sí, mucho, interpretas muy bien y tocas la trompeta de forma extraordinaria.

Él, ahora más cortado y con un pequeño nudo en la garganta se atrevió a proseguir la conversación:

-Me llamo John..., John Wellington.

-¿Eres inglés? Repuso ella.

-No, americano. Soy de New Orleans.

-Se nota que llevas las notas del jazz en la sangre. Me llamo Núria.

La chavala le tendió la mano y cuando John la estrechó un estremecimiento recorrió por todo su cuerpo, embargándole una sensación que jamás había sentido.

Núria marchó y John prosiguió su camino con su abuela pasando por los jardines anexos a la estación de Azaña, excelentemente cuidados. Los gladiolos morados, los narcisos amarillos, las petunias, las campanillas, las hortensias y las margaritas formaban una formidable conjunción de colores de indescriptible belleza, impregnando el aire con sutiles aromas y fragancias olfativas. Fuera de los jardines en los alrededores de la estación los almendros, cerezos y manzanos estaban respondiendo con sus trajes de gala a la llamada de la primavera. En conjunto toda el Val de Todo quedaba sumida en una explosión de verdor y de coloridos inigualables. El valle se ponía más privilegiado y exclusivo con estos resurgires de la vida.

La abuela y John se dirigían a la notaría de la señora Carmen Osorio. A John le venían a su mente unos efluvios de extraña naturaleza pero muy agradables.

El Altaria de Azaña 5

El bufete de la Sra. Carmen Osorio, abogada y notaria es de fama reconocida en todo el país. John y su abuela fueron atendidos en el vestíbulo por un chico joven de complexión atlética y de modales educadísimos.

-Ya pueden pasar Sr. John y Sra. María, la Sra. abogada les está esperando.

Entraron en un despacho luminoso presidido por una mesa de cedro barnizada en marrón oscuro y rodeada por varios butacones de piel vacuna. En las paredes lucían dos grandes fotografías tomadas de la línea de la Robla, una presentaba a unas vacas suizas pastorando y atravesando las vías, la otra foto mostraba la entrada de un correo encabezado por una altshom diesel azul con un primer plano de unas amapolas. Las dos imágenes, a cual más bucólica, parecían dar entrada a la Naturaleza en estado virginal por la que pasa esta línea tan formidablemente elaborada, (felicidades Gor).

La abogada Osorio les hizo entrar y les invitó a tomar asiento. Era una mujer puesta en los treinta y pico de años, altura media un poco gruesa pero con una silueta maciza y contundente. De cara redondita bien maquillada, con los cabellos castaños oscuros cortos y peinados sin raya. Ojos verdes enmarcados con unas pestañas perfectamente rematadas con rimel. Labios pintados en rojo fuego y de sus orejas colgaban unos pendientes dorados con forma de minúsculos farolillos. Vestía medias color humo, falda gris a juego con una chaqueta sastre y una blusa azulada de cuello redondo con escote amplio.

La abogada primero se dirigió a la abuela:

-Sra. María me alegro profundamente que su nieto esté aquí, al fin pudimos localizarlo y para mi significa un gran honor. Sea usted bienvenido Sr. John.

La letrada se sentó frente a ellos y consciente que John no le sacaba la vista de encima, con las manos estiró la falda hacia abajo en un gesto usual de las mujeres que se saben admiradas, y en este caso no era para menos.

-Sr. John, su abuela hace varios años que me planteó el averiguar ciertas aspectos sobre su padre el sr. José Valerio que usted, por desgracia, no ha llegado a conocer en vida.

-Y ¿bien? Inquirió John.

-Como usted sabe su papá hubo de marchar al exilio cuando la insurrección militar en el 1936. Según mis averiguaciones salió en barco desde el puerto de Bilbao rumbo a Inglaterra. Desde allí partió hacia Estados Unidos yendo a parar a Boston, en el estado de Massachussets. Calculo que saldría de España sobre el 16 o 17 de julio para finalizar su angustiado viaje sobre la primera semana de septiembre del 36, tal como lo atestigua el documento que ahora le voy a mostrar.

Era una carta del Bank of Massachussets que exponía:

"Ms. Osorio en atención a su consulta le confirmamos que el día 7 de septiembre del 1936 nuestro apoderado Mr. Sharp en presencia del notario Mr. Stewart extendió un cheque por valor de 855 millones de dólares a Mr. José Valerio, insistiendo dicho señor que figurase al portador y sin barrar y no aceptando tampoco que fuera extendido dicho documento en forma nominativa.

Sin más deseamos serle útiles, Boston, Bank of Massachussets..."

La abuela y John se miraron sin mediar palabra alguna. Osorio continuó: -Don José Valerio hizo esta gestión el 7 de septiembre y el 8, es decir, al día siguiente falleció. El certificado de defunción expedido por el Registro Civil de Boston expone muy escuetamente la causa de su muerte debida a una insuficiencia bronco-pulmonar, sin más detalles.

John preguntó:

-¿Adónde quiere ir a parar Sra. Osorio?

-Pues estoy convencida que su papá no murió por la causa que justifica el certificado

-¿Ya sabe que mi padre, al que no llegué a conocer, padecía de asma?

-Sí, correcto, respondió la jurista.

La abuela doña María irrumpió exponiendo:

-Mira John, tu padre estaba asmático pero no hasta el punto de ocasionarle la muerte.

-Abuela, ¿en qué te basas?

-Pues en nuestro médico de cabecera, don Frolián que siempre afirmaba que el asma no produjo la muerte a tu papá.

La abogada retomó el hilo de la conversación:

-Su mamá Karoline desapareció misteriosamente cuando usted tenía 18 años, nunca más hemos sabido de ella.

John, más sorprendido todavía, añadió:

-Entonces, ¿mi mamá es sospechosa de causar la muerte a mi padre?

-No, exactamente. Mire usted, Sr John, creo que el enigma lo tenemos cuando su papá ordena al banco extender un cheque por un valor formidable y, al día siguiente se produce su muerte. Su mamá no lo pudo acompañar porque el día 8 de septiembre se encontraba en Cincinnati actuando en su condición de cantante con el grupo Toledo Blues.

John pareció salir de su asombro y preguntó:

-¿y entonces, que sugiere usted?

-El día del cheque su papá no iba sólo, le acompañaba alguien que forzó aquella situación y después, seguramente, lo asesinó.

John repuso:

-Claro, ya entiendo, el asesino le robó el cheque.

-Así creo, aseveró la abogada Osorio y prosiguió:

-Su padre depositó en el mismo banco de Boston acciones de la línea de la Robla que suponen el 25 por ciento de la compañía y otro paquete del F.C. de la Ruta de la Plata que alcanza el 31 %. Allí están inmovilizadas, produciendo dividendos que el banco ingresa en una cuenta hasta que el legítimo propietario de las acciones se da a conocer y las reclame.

La abogada, finalmente, añadió:

-Don José Valerio cuando depositó los dos paquetes de acciones en el banco extendió un resguardo que legitima al portador del mismo como dueño de dichas acciones. Y este resguardo, claro está, no ha aparecido.

Finalizó la visita y la abuela y su nieto marcharon del bufete. John, mientras veía pasar velozmente el mismo Altaria que un buen día le trajo a Azaña, iba como consternado. Su mente se situaba en otra órbita. A lo lejos le pareció ver una chavala muy bella, por un instante pensó en Núria.

El Altaria de Azaña

La familia Valerio

El padre de John se llamaba, como ya sabemos, José Valerio hombre emprendedor, burgués progresista y adscrito al partido Acción republicana de D. Manuel Azaña.

José Valerio era además ingeniero de puertos y canales y administrador comisionado del comité de nuevos materiales en la compañía MsetaA, quizá la empresa ferroviaria más importante del país.

La llegada de la Segunda República en el 1931 supuso un frenazo en los objetivos que las empresas ferroviarias se habían marcado. El Decreto del 1924 llamado "Estatuto Ferroviario", y realizado en el período de la dictadura del

general Primo de Rivera quedó paralizado. El Gobierno provisional se propuso elaborar una nueva Constitución que tendría lista a finales de diciembre. En esta Constitución progresista, moderna y consensuada tanto por los partidos de derechas como los de izquierdas, especialmente los republicanos, iba encaminada a reformar desde arriba, es decir desde la clase política y gobernante, todo el sistema político corrupto heredado del siglo XIX. Se trataba de instituir un orden político pluralista real, solucionar los graves problemas del campo español, mejorar las condiciones inhumanas de los trabajadores y solventar la grave cuestión del orden público y, finalmente se inducía a una importante reforma fiscal más justa y equitativa. Todos estos problemas suponían un enorme esfuerzo para el Gobierno de Azaña, ya que faltaban los recursos económicos suficientes para tirar adelante las reformas. La República presidida por el conservador Niceto Alcalá Zamora estaba frente a una disyuntiva formidable y por eso en el caso que nos interesa de los ferrocarriles quedaron si no derogados al menos "congelados" los anteriores decretos.

Esto causó cierta inquietud en las compañías ferroviarias que veían peligrar las subvenciones estatales y más cuando el socialista Indalecio Prieto se le ocurrió decir: "ni un kilómetro más de ferrocarriles". Pero sería injusto reconocer el período republicano como un lastre para el desarrollo del ferrocarril. La República a través de Albornoz presentó una propuesta de Ley de Ordenación Ferroviaria (1931) en la que se revisaba el antiguo Estatuto del 1924, garantizando el mantenimiento de todas las compañías y se establecían unas normas en caso de nacionalización tendentes a formar una red ferroviaria básica.

Después ya en el bienio "negro", Guerra del Río (1934) modificó la Ley de Ordenación en el sentido que se dividía la red ferroviaria en tres sectores. Cada sector sería asignado a una de las tres grandes compañías ferroviarias. Velao en el 1936, ya con el fervor del Frente Popular, propuso la intervención administrativa por parte del Estado y formar un consorcio con todas las compañías. Estas proposiciones de leyes no se llegaron a discutir en las Cortes y no surtieron efecto. Existían otros problemas mucho más graves y monumentales para solucionar.

José Valerio se movía constantemente por los despachos del ministerio de Fomento y negociaba con Albornoz, Guerra del Río, Lucía y Velao. La compañía MsetaA se resentía de un material anticuado y unas vías necesitadas de modernización. El fantasma de las líneas deficitarias hacía su aparición. Por eso en este período de transición ferroviaria se necesitaban personas negociadoras capaces, al menos, de mantener un mínimo de miramiento por parte de los distintos gobiernos republicanos. Don José tenía un talante flexible pero tenaz, características apropiadas para aquellos tiempos. Aparte de su trabajo en la MsetaA era el punto de mira de casi todas las industrias proveedoras de material ferroviario ya que de él dependían muchas compras para la compañía MsetaA. Esto hizo que reuniera una formidable fortuna. Después vendría la insurrección militar del 17-18 julio del 1936 y la consiguiente Guerra de

hermanos contra hermanos. Y Don José Valerio se exilió, tal como hemos visto, a Estados Unidos.

El Altaria de Azaña

Poderosos

John se dirige a la capital y para ello coge el Talgo Altaria de las 15'30. Curiosamente el convoy lo encabeza una 269 japonesa que no desmerece en absoluto, aunque estemos acostumbrados a las alemanas. Ya salido del portal oeste el paisaje se combina entre campos de cereales, olivares y polígonos industriales. En la butaca de al lado va un señor ya mayor, elegantemente trajeado. Enfrente van una pareja de jóvenes que parecen muy enamorados en base a los constantes devaneos que se manifiestan el uno por el otro.

Una azafata con porte muy femenino les ofrece naranjada y café. John opta por el zumo, que saborea a sorbitos cortos. Le recuerda los zumos que le prepara la abuela, aunque los de ella son infinitamente superiores. También recuerda los gestos amables de la abogada Osorio y sobretodo el planteamiento del gran enigma de su padre.

El tren se lanza por las rectas con decisión. Pasó a la historia la página de lentitudes agobiantes. La vía está impecable, apenas hay movimientos ni balanceos, el confort es escrupuloso, es una invitación para gozar del viaje. Algunos viajeros prefieren aislarse viendo una película a través del monitor. John su film lo tiene en el magnífico espectáculo que le depara la amplia ventanilla. Es una parte de la vida que cobra la magia del movimiento. Hasta ahora, John no le daba importancia el viajar en tren. Desde que vino al valle ha adquirido un sexto sentido hacia el ferrocarril como si fuera algo que mantenía oculto en su espíritu, pero que ha aflorado en forma de sensaciones formidables. Se siente dueño de su destino.

El señor de al lado expresa:

-Ya entramos en territorio Valerio.

John le mira con sorpresa y responde:

-¿territorio Valerio?

-Sí señor. Todos los campos que estamos atravesando son propiedad de los Valerio. Las fábricas por las que pasaremos también. Hasta los pueblos son suyos.

John aumentaba el grado de asombro. El señor seguía su monólogo:

-Además poseen acciones en empresas de telecomunicaciones, petroleras, químicas. Son dueños de constructoras, hoteles, empresas de transporte y centros comerciales.

John, estupefacto preguntó:

-¿todo esto que usted dice es de ellos?

-Sí, sí son enormemente riquísimos.

-Y ¿de dónde les viene tanto?

-Pues del ferrocarril.

-¿Del ferrocarril?

-Sí. Empezaron comprando fábricas de vagones, locomotoras y material diverso para el ferrocarril, y ya ve, han subido como la espuma. Hubo un instante de silencio. Ahora la cinta del paisaje mostraba unos enormes prados con toros pastando, otro donde unos caballos andaban al paso y otros permanecían estáticos comiendo. Al fondo un enorme cartel anunciaba: Ganaderías Valerio.

Aquel latifundio no se acababa nunca. Un enorme caserío, más bien con trazos de palacio se observaba en el horizonte. Era una mansión fabulosa.

-¿Ve aquella casa tan grande? Pues allí vive uno de los Valerio.

John, interrogó:

-¿Quiere decir que más de un Valerio?

-Sí, señor son varios, entre hermanos e hijos. Aquí sólo vive uno. El resto están desperdigados por esos mundos de Dios.

El Talgo hizo parada en una estación y el señor se despidió amablemente de John y bajó del tren. John no daba crédito a lo que sus ojos veían, y comprendió porque la abuela María le había llevado a la visita con la abogada Osorio. Sin duda tenía un formidable reto que asumir.

El Altaria de Azaña

La capital

El Talgo Altaria y su 269 en cabeza entraron pomposamente en la gran estación de la capital. Un bullicio enorme, un ir i venir constantes, en suma una estación con vida propia.

John iba decidido ha entrevistarse con el manager musical Manuel Ocaña para ver si pudiera formar parte de algún grupo de jazz que éste representaba. Fue una cita interesante y animada. Hablaron de Nueva Orleans y de jazz, mucho

jazz. En una sala contigua al despacho de Ocaña, ensayaba un grupo llamado BlackieTrainz. Si la conversación entre John y Ocaña era agradable, no menos delicioso era el escuchar aquellas piezas que exhalaban un aire del gran griego Evangelis, entremezcladas con algo de John Coltrane, Miles Davis, incluso a veces los sonidos evocaban a Mike Oldfield. Era un estilo producto de mezclar en una coctelera el jazz, rock progresivo, fusión, instrumental con un poco de New-Age. Aquellos chavales, sí se lo proponían, el futuro sería de ellos.

Y para John le fue tal como había previsto ya que Ocaña le dio varias tarjetas de otros tantos conjuntos, asegurándole que sí no en uno, en otro grupo encajaría. Para John

Supuso un gran alivio ya que su economía era nula y, por otra parte, no podía vivir a expensas de la abuela. Para eso prefería marchar de nuevo a Nueva Orleans.

Ocaña le acompañó a dar una vuelta por la capital, la Puerta del Sol, el Paseo de la Castellana, Cibeles, el Parque del Retiro, el museo del Prado. John quedó alucinado de tanta belleza. Pronto cayó en la cuenta de estar en una ciudad única, cosmopolita y nexa de unión con el resto del país. Allí se encontró con vascos, gallegos, catalanes, andaluces, extremeños, cántabros, castellanos, aragoneses, canarios, baleáricos, valencianos, murcianos, riojanos, ceutíes, melillenses..., toda la amalgama que constituye nuestra gran riqueza multicultural y multihistórica de España. Por eso Madrid es diferente, impresionante y acogedor.

El remate fue la visita al Museo del ferrocarril que le avivó un gran interés por este mundillo, ya despertado el mismo día que llegó a Azaña. A medida que iba observando el material histórico expuesto se iba encontrando como de una forma especial. Había en la atmósfera algo etéreo que emanaba en su mente una sensación relevantemente excepcional.

Este cúmulo de percepciones estalló por los aires cuando vió a una chica de ojos grandes tirando a castaños, cabellos largos por debajo de los hombros, equipada con una cazadora verde, una blusa azulada y una minifalda estampada a tono con la blusa. Se movía con una feminidad y esbeltez increíblemente esculturales. La chavala se giró, y John casi se desmaya: Era la Núria.

-¿Tú aquí?

-¡John! ¡Qué sorpresa! ¿Tú por Madrid?

-Sí, sí, ya ves.

John no pudo disimular su emoción solamente encubierta por una velada timidez. Saludó a la chavala, que no es por decirlo, pero que estaba de muy buen ver.

Entablaron una conversación treñera distendida pero con una cierta dinámica producto de la adicción pasional por los ferrocarriles. John neófito, más bien escuchaba. Y las palabras que oía le sonaban a ecos angelicales, aparte que le parecía estar en un mundo extraterrenal, y lo más bueno, la chavala se apercibía de esta sintaxis y entraba en consonancia con las preguntas de John. Parecía que Cupido había hecho de las suyas.

Finalmente hubieron de despedirse, puesto que ella debía ir a unos exámenes en la Complutense y el tiempo se le venía encima. No obstante, quedaron en verse en Azaña.

John quedó maravillado y formidablemente ilusionado. Pudo contactar con un trío que estaba buscando a un instrumentista de viento para formar un cuarteto. El pianista, el batería y el contrabajo pronto hicieron buenas migas con el saxofonista John. Decidieron llamarse los SuperTrainzBand y trazaron lo que sería una gira por todas las estaciones del país, ya que el manager Ocaña había presentado a las compañías ferroviarias un programa denominado "música en los andenes" que los responsables del márketing ferroviarios vieron con gran acierto y enormes posibilidades.

El Altaria de Azaña

La visita

Mientras John está en Madrid, en la estación de Azaña hace entrada un tren encabezado por la gran dama inglesa y un coche pullman. El coche tiene el interior forrado en madera de nogal, dispone de una cocina, un cuarto de baño, habitación para los empleados, una suite con mobiliario de cerezo y un salón con butacas de piel de toro y muebles de roble. Entre las ventanillas cuelgan unos espejos perfectamente laminados, alfombras persas y lámparas "art-deco" completan lo que es un coche muy especial.

Con una suavidad fuera de lo común la gran dama va aminorando su marcha con un porte de formidable elegancia. La 7722, conocida como la inglesa, para nosotros bien podría ser con todos los méritos "la asturiana". Su creador Juan Carlos Ramos Astasio ha sabido plasmar todas las esencias de esta máquina tan fabulosamente ferroviaria y J. ha hecho posible que hoy se pueda situar en el andén principal de Azaña.

La abuela María se acerca al tren recién llegado. Del pullman se apea un señor mayor pelo canoso, lleva un elegante traje de lana gris y se ayuda con un bastón de caoba con una empuñadura en márfil de un blanco inmaculado.

-¡Antonio!, exclama la abuela.

-¡María, que guapa estás!

Es un encuentro entre dos hermanos que no se ven desde hace casi 20 y pico de años, los mismos que tiene su nieto John. Los dos se abrazan, lloran, la emoción les invade. El jefe de estación, manweb, con una cortesía notable, les invita a pasar a la pequeña salita de espera. Allí la abuela María y su hermano Antonio se sientan y prosiguen una conversación propia de los reencuentros. La salita es acogedora, las paredes están forradas a media altura con frisos de pino y el resto pintado en un verde claro muy agradable. Del techo cuelgan dos faroles de acetileno en metal dorado, perfectamente bruñido. Hay, también, varias fotografías enmarcadas mostrando a una mastodonte, varias montañas y otra con "la Palau", exhalando vapor por todas partes.

Antonio en un tono más tranquilo dice:

-María, se que no tengo perdón por estar tanto tiempo sin verte, pero aunque no lo creas siempre he estado al corriente de tus cosas, de tu vida. Yo te voy a ser sincero. El motivo de mi visita es para que me confirmes sí es cierto que tu nieto John, el americano, está aquí.

-Sí, es verdad, mi nieto está conmigo. Yo lo he mandado llamar y él ha acudido, a pesar que su localización ha sido difícil.

-María, me reconforta pensar que tu hayas traído al Val de Todo a John. Yo sólo quiero pedirte que dejes tus posibles rancunias y orgullos aparte. Todos cometemos errores en la vida.

María le interrumpió:-¿Acaso tú, Antonio, me vas a dar clases de moral?

-No, María, no. Ya sé que soy el menos indicado. Pero, mira, el paso de los años te envuelve en un caparazón hermético dentro del cual pululan las equivocaciones del pasado y las conciencias se nos vuelven contra nosotros mismos. A mí, me sucede, y cuantos más años pasan, más vivos son los remordimientos. Y a ti te ocurre igual, María, no lo niegues.

-¡Bueno!, y ¿Qué, Antonio?. Respondió María en un elevado subidón de genio, característica de las mujeres de empuje y notoriedad. Hubo un momento de silencio, sólo roto por el silbato de manweb dando vía libre al regional Comarruga-Ponferrada.

Los dos hermanos se cruzaron miradas. Los ojos de Antonio pedían algo. Pedían un poco como de comprensión. Los de María emtían rayos de bravura, pero poco a poco se fueron apagando y empezaron a obsevar con cierta humildad.

Antonio reanudó: -María, creo que después de todo lo ocurrido debes comenzar a poner las cosas en su sitio, y a tu nieto John en el lugar que le pertenece. Hazlo por la memoria de tu hijo José, y también un poco por mí.

-Antonio la situación es muy complicada, tanto que yo he hecho traer a mi nieto

al Val, y ahora, casi me arrepiento. Todo se ha desmarcado y desbordado como si hubiera habido una lluvia torrencial. Té lo digo con el corazón en la mano, sí es que algo de corazón me queda, no sé por qué sendero encaminarme. A veces pienso que me he equivocado y me da mucho miedo. Temo por la vida de mi nieto. Sí le ocurriera algo no me lo perdonaría jamás.

-Veo que te he prejuzgado precipitadamente, María. Me doy cuenta que tienes anhelos de rectificar.

-Sí, Antonio, sí. No sé cómo, pero quiero sacarme esta espina que me hiere el alma.

-María, me tienes a tu lado.

-Antonio, así lo espero. Han sido muchos años que entre tú y yo no hemos tenido ni una triste felicitación, o una palabra telefónica. Es muy triste que en momentos que necesitaba a alguien, nunca mejor que mi hermano, y no tuviera en quién apoyarme, en quién transmitir y compartir mis decisiones, mis deseos. Tú en parte, también posees culpa de mis errores. Deseo que en el camino que voy a iniciar tú me acompañes.

-María, así lo haré.

Se despidieron tan efusivamente que hasta los pájaros, que revoloteaban por los pinos, dejaron de silbar y se posaron a mirar a los dos ancianos. La paz de Azaña, ahora, se hacía más palpable, más rotunda.

Manweb preguntó a Antonio: -¿Ha estado todo en orden señor?-, Antonio le respondió: Sí señor manweb, su estación es preciosa, estoy orgulloso de compartir con personas como usted.

-Muchas gracias señor.

-No hay de qué. A partir de ahora nos veremos más a menudo.
-Eso espero señor, contestó manweb mientras le ayudaba a subir al pullman. El jefe de estación concedió circulación discrecional y la gran dama "asturiana" marchó con su airosa distinción hacia el portal del oeste.

El Altaria de Azaña

De vuelta a Azaña

John supercontento volvía en el Estrella nocturno a Azaña, formado por una 252 con los colores inadecuados para esta locomotora, gris y amarillo, y coches diez miles. En el coche restaurante escogió un pequeño entrepán con ensalada y una manzana. Después un café sin azúcar.

-¿No pone azúcar en el café?

-Pues no. Me gusta el sabor del café auténtico recién tostado y envasado.

John respondió casi instintivamente a una voz poco menos que angelical. Ladeó la cabeza y se encontró al lado, en la barra, a una chica formidablemente bella. Cabellos rubios, ojos azules, labios carmín encendido pantone. Jersey morado ceñido con cuello redondo, excelente contorno, minúscula cintura, falda negra por encima de las rodillas y medias color briqueta.

-Disculpe, he respondido casi por rutina. Bien mirado, viéndola a usted señorita, no necesito tomar azúcar en el café.

-Gracias por el cumplido. Soy señora, si no le importa.

-Me llamo John. ¿le apetece un café?

-Prefiero un té verde. Dijo aquella descomunal mujer haciendo unos gestos muy femeninos.

-¡Un té verde, por favor, camarero! Inquirió John.

-Gracias es usted muy galante. Respondió la mujer sentándose en el taburete.

Sí de pie era un gozo el verla, sentada su silueta ganaba muchos más enteros.

John entabló conversación: -Vengo de Madrid, he quedado fascinado de la capital, es enorme.

-¿Le ha gustado Madrid?

-Sí, muchísimo.

-Claro, yo al principio la encontraba excepcional. Ahora no tanto. Quizá el ir continuamente a Madrid sólo por asuntos de negocios hace cambiar el chip. Pero bueno, es agradable encontrar a alguien que le encante Madrid.

John repuso: -Pues yo no me cansaría nunca de esta ciudad, aunque debiera de ir por obligación. Lo dijo con cierto carácter, cosa inusual en John, que más bien tiende a la timidez. A la mujer esta subida de tono le encantó, así como el físico de John, que se había afeitado el bigote y parecía mucho más joven.

-Me llamo Isabel y voy a una estación antes de Azaña. Vivo en la mansión Valerio, ¿la conoce?

-John respondió: Sí, es un caserío situado en unos terrenos enormes, jamás he visto cosa igual.

Ella sonrió, y el siguió hablando. Le dijo que manejaba varias empresas del

sector ferroviario y le habló de finanzas , de la bolsa ,opas, y grandes proyectos de expansión.

John alucinaba, y cuando le tocó el turno de presentar sus “cartas credenciales” dijo, simplemente que era músico. Músico de jazz.

Isabel reaccionó con mucha expectación y comenzó el turno de preguntas. Cuando supo que venía de New Orleans, lo del grupo que había formado, los Trainjazz Band, y sus objetivos musicales, ella era, la que, ahora, quedaba alucinada.

El Estrella llegó al destino de Isabel. Ésta le dió una tarjeta con sus señas a John, le aseguró que quedaría en verse de nuevo con él y le dio un beso en la mejilla. John por un momento quedó como petrificado y, después de un pequeño lapsus, le devolvió el beso, dándose cuenta que aquella piel que había tocado era de una suavidad formidable, hasta el punto que un calambre le recorrió todo el cuerpo.

Llegado a Azaña, John bajó del Estrella y satorexpress, que estaba de guardia, dio la vía libre para que el tren prosiguiera su itinerario.

A pesar de lo avanzado de la noche la abuela María estaba despierta y se alegró de ver a su nieto, como nunca lo había hecho.

John notó este gesto y le preguntó sí se encontraba bien. La verdad es que a John este tipo de afecto le gustó muchísimo, desde su infancia no había tenido este calor.

-Abuela, vete a dormir.

-No John. Háblame cómo te ha ido por Madrid.

Entonces John le hizo una exposición detallada de todo lo positivo que el viaje a la capital le había reportado. A medida que avanzaba en su relato, los ojos se le iluminaban con una ilusión cada vez más palpable. La abuela quedó enormemente complacida con su nieto.

Cuando John hubo disertado sobre su estancia en Madrid y sus proyectos venideros, la abuela con un temple de convicción plena le dijo a John:-Ya que estamos los dos con ganas de hablar te voy a contar algunas cosas de tu padre que tú, John todavía no conoces.

Le explicó detalladamente la posición del padre de John, Don José Valerio, que gracias a su emprendedora iniciativa forjó una fortuna fabulosa en los negocios ferroviarios. Le habló del temor que las compañías ferroviarias tenían desde que el General Primo de Rivera firmó el “estatuto ferroviario del 1924”, pues éstas veían como en un momento determinado podían ser nacionalizadas y por tanto perder su entidad como empresas.

Después le habló de la fatalidad de la insurrección militar del 1936 y de la escandalosa Guerra de tres años que siguió y la despreciable posguerra que vino como postres de mal sabor. Volvió al tema ferroviario explicándole que a través de una Ley del 8 de mayo de 1939 se formalizaba una incautación de todas las compañías que culminaría el 1 de febrero de 1941 con la tajante determinación del Estado a quedarse todas las líneas de ancho normal. A las antiguas compañías se les dejaba de propiedad todo aquello que no fueran líneas, ni todo lo necesario para la explotación de las líneas. Es decir se les expropiaba de forma contundente. Así se daba paso a la unificación de la red ferroviaria en un proceso complicadísimo puesto que se debían unificar las contabilidades de todas las compañías en una sola. El ministro de Obras Públicas Alfonso Peña y el Director general de ferrocarriles, Gregorio Pérez Conesa fueron los artífices de lo que después sería la RENFE.

La abuela, haciendo una pausa, pasó a decir a John que en estos tiempos tan convulsos para los intereses privados ferroviarios hubo quien sacó provecho. Y se refirió claramente a su otro hijo Raúl, Raúl Valerio. Le explicó que este tal Raúl -por tanto tío carnal de John- se supo ganar las simpatías de los vencedores vistiéndose de falangista y moviéndose constantemente entre los hilos de aquel régimen. El hecho de vestir la camisa azul con el yugo y las flechas le sirvió a Raúl para lanzarse a tener tratos privilegiados con el mismísimo director de ferrocarriles, el Sr. Pérez Conesa, sacando contratos de suministros de carriles, traviesas, reconstrucción de estaciones y depósitos, incluso de reparación de locomotoras. En unos tiempos que la escasez era el imperativo dominante Raúl tenía suficientes recursos económicos para acometer estas empresas tan colosales. Y la abuela contundentemente le preguntó a John:

-¿Sabes de dónde sacó el dinero tu tío Raúl para todos estos negocios que te acabo de explicar?

-Pues no, abuela.

-De tu padre, de tu padre.

Una tristeza manifiesta envolvió el rostro de la abuela. Mantuvo unos momentos de silencio y prosiguió: "ahora los Valerio, es decir tu familia, gracias al robo que hizo mi hijo Raúl a mi otro hijo, que es tu padre, son inmensamente ricos" Y de nuevo, la abuela cayó en un sepulcral silencio, pero esta vez, con un devenir de lagrimas.

Dedico este capítulo de hoy a las personas de cualquier creencia o condición política que estarían dispuestas a que no se repitan episodios históricos, como el capítulo de hoy, nunca, jamás.

Crónica de la tía Pepita



Foto:Toni Nieto
Lady Mikado
Domingo de Ramos

Las dos mikados están dispuestas para arrastrar un convoy de quince coches cinco miles. Verlas juntas acapara la atención de cualquiera, en modo alguno pasan desapercibidas. Dos titanes de acero, en doble tracción. La que posee el privilegio de estar en cabeza con su maquinista ave_252 y su ayudante m. La que tiene la dicha del refuerzo va con C. a los mandos y Dimonio en la intendencia. Esto es un lujo, las dos máquinas lustrosas, como tacitas de plata, como dos rosas del Parque de María Luisa. Los cuatro conductores bien pertrechados con sus monos azulina pantone impecables. Unos con boina, otros con sombrero cordobés. Maqueados intachablemente, relucientes, sonrientes. Cuatro bellezas. Cuatro hombres guapos.

El andén repleto de personas que no se quieren perder el acontecimiento, es un como un bullidero: Unos hablan entre sí, otras miran a otros, aquellos fotografían el testero, esos fotografían los topes, ese inmortaliza la cabina, aquel la otra cabina. Un niño mira con ojos como platos. Una niña no pierde detalle de los hilachos de vapor.

El jefe de estación se dispone a conceder la salida, vestido con su traje intachable, con el dorado de los botones deslumbrantes, hasta el punto de molestar a la vista por tanto brillo.

Todo el mundo está pendiente de la presentación en rigurosa vertical del banderín rojo plegado mientras el silbato es aguantado en la boca con la otra mano cubierta con guantes blanco patio sevillano. D. hace sonar el silbato cuyas ondas se difunden por toda la estación como un canto celestial. Y las dos mikados braman con rugidos contundentes que inundan todos los oídos, no sólo de la estación sino de más allá. Los brazos acerados comienzan, primero, con delicados y sutiles movimientos, después los vaivenes, son más rápidos, más rotundos, solamente encumbrados por las pequeñas nubes que el vapor va formando.

Los pasajeros, a través de sus ventanillas ven pasar los páramos, los prados, las montañas, los campos de trigo, los viñedos, los olivares, los pomerales, los naranjos, los palmerales, las playas, como si fuera un reportaje de la ZatoTVNews, pero aquí en rigurosísimo directo, con el frescor del azahar incluido.

En las rampas la mikado de cabeza separa sus topes, como queriendo separarse, pero la habilidad de los hombres de la segunda mikado hace avanzar a ésta hasta toparse de nuevo. Es un continuo estira y afloja, pero siempre negociado, y, lo más importante, uniendo esfuerzos. En las pendientes, es otra historia, el tren parece como encogerse, no hay ningún tope suelto, todos están cohesionados. Ahora mandan los quince cinco miles formando una monumental cinta verde flexible, que parece no tener fin.

Por fin la estación de destino se aproxima, la marcha se va ralentizando, la entrada por la vía del andén principal se va produciendo como una gran ceremonia. En el andén esperan súper-engalanados Brasuca, gor, hefestion166, Cateto_1, manweb, golun, rnaj1, kearcarlos, saturexpress, Blackie, Drake, E., mendrugopan, Kabeshimm, J., A., g., Zatovisualworks, hoy todos excepcionalmente, jefes de estación simultáneos. En un pequeño palco, adornado con las banderas de la Compañía ferroviaria, y sus carátulas propias, están los Trainz-Rangers, con VíctorM, BR, Altaria-Trianilla, PV17, Sanji, SergioJ&S y JoseJ&S, vestidos con sus trajes relucientes de gala, reservados para las grandes conmemoraciones.

En el andén una multitud de personas ven venir este tren tan excepcional como fantástico, movido por dos grandes colosos acerados, que se va acercando, con una delicadeza tal, que apenas se percibe una sólo vibración. Sólo se oye el ligero traqueteo de los cinco miles y el murmullo de las dos máquinas, que parecen mantener una conversación entre ellas, que únicamente los maquinistas y fogoneros titulares saben entender.

Afuera de la estación, los tenderetes de palmas, palmones, laureles, ramas de olivos y naranjos, llenan de color y aromas en un gran día de primavera.

La tía Pepita.

La curva de la Ana

Un día del mes de Enero, 1985, hace bastante frío y el ambiente está encubierto por una notable niebla. L'avi Rosendu y quien les hace esta crónica estamos apostados encima de una roca pendientes de "cazar" los animales ferroviarios que salgan del tunel que hay a la salida de la estación de Monistrol. Nuestro punto de mira se ceba en la curva de la Ana, que va siguiendo el cauce del río Llobregat en un valle desde el cual se aprecian excelentes panorámicas (vean foto del relato "Vapor", en el hilo la Cantina de los peques, a los que quiero muchísimo)

A mí el frío me empezaba a traspasar las prendas de abrigo, al Rosendu no tanto porque para él estas esperas matinales formaban parte de su ser. Para el abuelo Rosendu, el ferrocarril es como una extensión de sus sentidos. Si no hubiera trenes le faltaría algo, se sentiría incompleto.

A estas horas, sobre las nueve y pico de la mañana, se suelen comenzar a escuchar los sonidos traqueteantes de un potente motor Diesel que inunda el pequeño valle con una melodía musical que todos los conejos, ardillas y otros pequeños depredadores poseen memorizada, ya que al oírla, salen de sus madrigueras, como si tal fuera un toque de diana.

El abuelo comentaba de la tardanza de "la pieza" de nuestro interés ferroviario. Dejó la cámara reflex a un lado y se brincó un buen trago de vino, cosa que le ayudó a combatir la gélidez existente. Yo lo tenía más difícil, puesto que no suelo beber este tipo de líquidos.

Ya con un cierto desconcierto, producto de la espera alargada, casi estábamos dispuestos a abandonar e ir en busca del 600Abarthizado para marchar a casa, cuando comenzamos a escuchar un ruido de pantógrafo rozante con la catenaria, acompañado de un creciente remor gruñón propio de los motores eléctricos.

-¡No puede ser! Exclamaba el Rosendu, acostumbrado al ruido de tractor, y al olor de agri dulce del fuel-oil, que quedaba impregnado por todo este paraje.

Pues sí, por la boca del túnel vemos aparecer, con caras de atónitos, una majestuosa Alsthom 276, "francesa". Nos quedamos enmarmolados como una llenca de la canteras de Macael, casi sin respiración.

Pero lo más sorpresivo fue lo que la "francesa" arrastraba: Al Ter de Salamanca, que era el trofeo de caza al que estábamos acostumbrados a "disparar". Nunca se nos había pasado por la cabeza que podríamos ver una escena de este calibre, todo un Ter dejado llevar por una dama, con toda la

carga simbólica que significa por cuanto es un estandarte de la modernización de nuestros ferrocarriles.

En Manresa preguntamos al factor, a qué se debía aquella composición tan inusual. Nos confirmó que a la salida de Montcada se había averiado y se optó por encabezarlo con la locomotora eléctrica. Seguramente llegaría a Salamanca encabezado con alguna locomotora Diesel 2100, o 333, eso ya no lo sabemos. Pero habría sido formidable haberlo acompañado por las clausuradas líneas de Ariza a Valladolid, dónde los conejos y las ardillas de la Ribera del Duero, también, seguramente, se quedaron sorprendidas de esta composición tan especial del gran Ter, que tantas horas de regocijo ferroviario nos dio al Rosendu y a una servidora.

La tía Pepita.



Foto Toni Nieto. Invierno 1985. Curva de la Ana.



El Altaria de azaña

Semana Santa

Dejando a parte las creencias de cada uno, el fenómeno de la Semana Santa se vive en nuestro país con formidable viveza. Si a Sevilla le quitaran la Semana Santa, seguro que le quitaban su corazón. Y es que en la capital de Andalucía es dónde se desarrollan las procesiones, quizá más genuinas de todo el mundo, sin despreciar para nada el resto de las ciudades de España.

Pero, posiblemente, existe un cierto grado de diferencia que marcan los sevillanos en el sentido que su Semana Santa viene afectada desde abajo, desde las personas sencillas, que son las que hacen mover los resortes para que las instituciones respondan. Sevilla necesita de su "bulla", que es tanto como decir "todos los sevillanos a la calle". La aglomeración de las gentes es el efecto físico, es decir lo que se ve. Y hay otro efecto más que emana del pensamiento de cada uno: el extraordinario fervor, la auténtica entrega y el enorme rigor de toda una Sevilla penitente por unos días. El ambiente queda impregnado de esta áurea tan mística que las gentes venidas de fuera, sin quererlo se convierten en copartícipes de estos sentimientos tan profundos.

La avalancha turística que sufre Sevilla es más que notable, de todos los confines del planeta vienen a ver, y cada vez más, esta Semana Santa de Sevilla.

John parte para Sevilla, en su estreno musical con los SuperTrainzBand para actuar en las veladas nocturnas que organiza el restaurante "becerrita", en la calle Recaredo. Es una opción relajante para los que quieran descansar un rato, entre procesión y procesión.

Cuando la Macarena salga en la madrugada del viernes y realice su recorrido por Trajano, la Catedral, Álvarez Quintero, Laraña, San Juan de la Palma, Parras, Callejones y hasta hacer su Entrada, habrá pasado toda una noche y un mediodía. Y los nazarenos, costaleros, capataces, acólitos y sacerdotes con sus insignias y estandartes cumplirán su acto penitente con el orgullo de la exclusividad, que sólo de ellos es merecedor. Las calles sevillanas destilan los aromas del incienso y se llenan de sentimientos con el candor de las saetas. Así de esta manera, las hermandades exhiben sus pasos con una enorme solemnidad y los capirotos dominan la escena de la vida sevillana.

Sevilla es única, ahora y siempre. Y los sevillanos, garantes de la simpatía, del buen hacer y del mejor convivir son el exponente de la honestidad y de la solidaridad, tantas veces demostrados a lo largo de nuestra historia.

Y ahora nuestro John va camino de esa Semana Santa con su espíritu contagiado de antemano con las sensaciones que va experimentar. Está a punto de subirse al Arco que le trasladará a la megápolis sevillana. Y, ahora le viene a su memoria, mientras venía en el cercanías 436 kabeshimm, la visión de aquella mujer apostada entre las amapolas con una cámara fotográfica. ¡No, no puede ser! ¡es la abogada Carmen!

El Altaria de Azaña.

Santa Justa

La noche de hoy en Sevilla es mágica, potente, única, maravillosa. Después de salir las hermandades de El Silencio, El Gran Poder, El Calvario, La Esperanza de Triana y Los Gitanos, le toca el turno a partir de la madrugada a la más célebre de todas: La hermandad de María Santísima de la Esperanza Macarena.

Va a ser una madrugada larga, incesante, fervorosa, emocionante, y repleta de "bulla".

A la Macarena le precede el paso Nuestro Padre Jesús de la Sentencia, espléndida obra de arte datada en 1654 y realizada por Felipe de Morales Nieto, una maravilla portentosa.

Esta Hermandad sale escoltada por una centuria romana, con sus vistosos uniformes de soldados a la gala, se les denomina "los armaos". Los nazarenos visten túnica de lana, exclusivamente de oveja merina, con capa y capirotos morados. Los que acompañan el paso de la Macarena son verdes. La sensación más impresionante de esta procesión es el amanecer que coincide con la visita

al convento de las Hermanas de la Cruz. Fotógrafos de todo el mundo, esperan en este punto desde muchas horas antes, para captar la conjunción épica de matices, de colores, de esencias y de escenas de fe inenarrables. Es la madrugada genuina y exclusiva de Sevilla. Aquí la Semana Santa se convierte en un monopolio, ninguna parte del mundo, ni en cualquier creencia, se es capaz de llevar a cabo estas magnas representaciones.

En el restaurante de la calle Recaredo, la banda de John ha amenizado los almuerzos, meriendas y cenas del incesante flujo de comensales dispuestos a reponer fuerzas y relajarse al tiempo con las notas musicales. John se ha ganado la atención completa del público al interpretar "la Saeta" de J. Manel Serrat, a ritmo de reagenton, hip-hop y espiritual. El jazz encaja bien en la Semana Santa, y de este ingrediente ya se han apercebido algunos promotores turísticos.

Se ha paseado por el contundente Parque de María Luisa, pero antes fue a la estación de Santa Justa, porque los trenes entran de lleno en su vida.
-¡John! ¡John!

-¡Eh! ¡Isabel! ¿tú por aquí?

Isabel, la chica del Altaria de Madrid, es la sorpresa de John esta mañana. Ella, con los cabellos teñidos a panocha incipiente, se ha abalanzado efusivamente sobre él soltándole un par de besos en la mejilla. John le ha explicado, con un cierto nudo en la garganta, los motivos profesionales por los que está en Sevilla.

Isabel le ha estado escuchando con suma atención y le ha dicho con cierta sonrisa insinuadora:

- Un día tendrás que tocar para mí.

Se han sentado en un banco del vestíbulo y han comenzado una charla amena, en la que claramente el dominio es de Isabel.

Ha habido momentos de silencio entre los dos. Estos instantes han servido para mirarse a los ojos mutuamente. Isabel, con la iniciativa por delante, le ha cogido la mano con extrema dulzura y:

-¿Sabes, John?

-¿Qué, Isabel?

-Me gustas. Me gustas mucho.

Así de arrebatadora entró Isabel. John pasmado, se repuso:

-La verdad es que es la primera vez que una mujer me dice estas cosas. Yo más bien soy cortito, y nunca he tenido éxito.

Isabel replicó:

-Pues yo, nunca he creído en los flechazos. Pero desde que nos vimos en el Altaria, no he dejado de pensar en tí. Y otra cosa te quiero decir, el encuentro de hoy no es casual. He venido expresamente a verte, porque sabía que estabas en Sevilla.

John:

-¿Tu sabías que yo estoy aquí?

-Sí, John. Yo sé muchas cosas de tí.

-La verdad Isabel, cada vez me dejas más sorprendido.

Isabel:

-Espero que en el buen sentido.

John:

-Sí, por supuesto. Me caes muy bien.

Isabel:

-Pues me alegro. No quiero andarme por las ramas. Yo soy una mujer que me defino como de mucho carácter.

John:

-¿Qué me quieres decir con esto?

Isabel:

-Pues sencillamente, John, me he enamorado de tí.

Isabel se aproximó a John rodeando los brazos por el cuello y John, también correspondió. Hubo arrumacos, caricias, sonrisas y aproximaciones propias de dos personas enamoradas.

Abajo, en los andenes, de Santa Justa anunciaban la inminente salida del AVE para Madrid. El colorido del vestíbulo se llenó de unos efluvios muy especiales, y por un momento pareció abocarse en toda la estación una fabulosa sensación de armonía.

Quiero dedicar este episodio a mis amigos de Sevilla: C., Dimonio, y otros que ahora no me vienen en mente. Con mucho cariño.



Ella estaba en Santa Justa, esperando a John.

El Altaria de Azaña.

Isabel

Ir a Sevilla y enamorarse. Ir a Sevilla y perder los sentidos. Ir a Sevilla y subir al cielo.

Hoy en pleno casco antiguo donde se alza la Giralda, esbelta, vigorosa, y símbolo de Sevilla. Ejemplo de la capacidad pluralista de lo sevillanos, la Giralda es una perfecta fusión de la cultura árabe y cristiana. Construida en tiempos de los almohades bajo Abú Yacub Yusuf para ser el alminar más alto del mundo. Cuatro siglos después, con el triunfo del cristianismo sería campanario omnipresente de la catedral, rematado con el "giraldillo" que ejerce como veleta.

Ha sido la visita de esta mañana de Isabel y John, cogidos de la mano, paseando lentamente, admirando a la Giralda y admirándose ellos.

John vive como en una nube celestial, no acaba de digerir lo que está viviendo. Isabel, sí parece ser consciente de sus sentimientos. Por eso caminan despacio, intercalando pausas, cogiéndose de las manos más fuerte, especialmente ella que parece asirlo contundentemente como queriendo retenerlo.

-Este lugar es precioso.

-Sí, y más yendo en tu compañía. Responde Isabel.

John:

-Me halagas continuamente. Es curioso, apenas nos conocemos...

Isabel le tapa la boca y ella continúa:

-No sigas John, para mí es como si te conociese de toda la vida.

La pareja, paran de caminar y se abrazan, con ternura. Después continúan su recorrido, con una excepcional lentitud, como si el tiempo del reloj estuviera parado.

John en un intento de bajar de las etéreas nubes le pregunta por cosas terrenales, como:

-Ayer me dijistes que ya me conocías. ¿de qué me conoces? Si tan sólo llevo unos días aquí en España.

Isabel:

-Da igual, John. No te esfuerces. Yo lo sé todo.

John

-¿Acaso eres bruja?

Isabel:

-No John, pero como si lo fuera.

Ella no puede disimular una sonrisa. De nuevo vuelve a abrazarlo, ahora más decisivamente. Él responde imprimiendo movimientos muy suaves en su espalda. Ella cobija su cabeza contra John, que la acoge con elegancia y afabilidad. Vuelven a mirarse mutuamente a los ojos. Los ojos de Isabel brillan, irradian felicidad. Los de John, se abren como platos y parecen emitir como una incierta expectativa, indescifrable. Pero el calor que le da Isabel puede más que esta incertidumbre.

A John, lo que más le sorprende de Isabel es la terminante seguridad de su declaración hacia él. Quizá desconoce los resortes del amor, y tiene cierto temor a no estar a la altura de ella. O quizá, todo ha venido tan súbitamente, que no acaba de acertar a pensar con la cabeza un poco más fría. Para él, Isabel, le atrae porque es bella y atractiva. Pero un temor le invade su pensamiento, que hace asimilar a Isabel como una mujer con incontestables misterios, que John es incapaz de adivinar.

Isabel:

-Mañana, sábado, he de marchar para el territorio Valerio.

John:

-¿Territorio Valerio?

Isabel:

-Sí, hacia mi casa. Poco se imaginan que estoy en Sevilla. Les dije que marchaba a Madrid para asistir a una reunión de la empresa. Y ya ves aquí estoy, contigo, mi amor.

John:

-Te puedo preguntar en qué trabajas.

Isabel:

-Tendrás tiempo de saberlo todo. De momento sólo quiero que sepas que te amo.

John:

-Es que esto de la empresa me ha llamado la atención.

Isabel:

- Es que no quisiera que me interpretaras mal. Pero bueno, sí te puedo decir que soy empresaria, poseo varios negocios relacionados con el ferrocarril.

John:

-¿Con el ferrocarril?

Isabel:

-Cierto, fabricamos vagones, coches, componentes para locomotoras y material para las infraestructuras ferroviarias.

John:

-¿Y tú que tarea desempeñas?

Isabel:

-Soy la dueña de todas esas empresas que te acabo de explicar, pero bueno, esto no tiene ninguna importancia. Lo importante es haberte conocido.

John:

-Sí, sí, claro. Yo también me alegro de estar aquí contigo. Pero yo soy un simple pingado, un triste músico, que mira estoy aquí en Sevilla para ganarme unos cuantos euros.

Isabel volvió a taparle la boca y entraron en una sinfonía de mimos, hasta el punto que John se olvidó momentáneamente de sus dudas acerca de Isabel. ¿Hay alguien que esté enamorado? Pues para ese alguien va mi dedicatoria.



Isabel se declaró en Santa Justa

El Altaria de Azaña.

María Luisa.

La infanta María Luisa, enamorada de Sevilla donó este hermoso rincón, que lleva su nombre. Con motivo de la celebración de la Exposición Iberoamericana del 1929, fue ampliado y reformado por el arquitecto francés Forestier. Hizo una obra de arte, supo combinar los refinamientos versallescos con los islámicos. Una variada vegetación, con árboles de muchas especies, fuentes, glorietas y alicatados con los exclusivos azulejos sevillanos, columnas y escalinatas, forman un espacio identificador y simbólico sevillano. Sábado Santo, hoy salen las hermandades de Los Servitas, La Trinidad, El Santo Entierro y La Soledad. Por la noche anterior caminaron por las calles de Sevilla, maniatados, cercándose las cinturas, cambiando miradas. En el Pasaje de la Virgen de los Gitanos, alzaban sus ojos y veían la Luna envolverse entre las nubes, dejando caer unos hilos de blanca luz sobre las farolas del Pasaje, como queriendo restarles la luz eléctrica de las bombillas.

Sus rostros se plateaban y sus ojos se iluminaban con dorados matices. La Luna y los faroles competían por dar esplendor a la enamorada y al galán. Ha sido una noche de pasión andaluza, de fuego encendido sin candela, de risas fragantes y de fragancias confesadas a través de los labios de rosas sevillanas. Esta mañana, entre las acacias y los olmos del Parque de María Luisa, Isabel y John han ido camelándose los oídos con palabras intransdescentes. Cuando se está bajo los efectos del amor, cualquier conversación, cualquier tema es bueno, es eficaz.

Incluso cuando se respira parece sólo inhalarse aromas de azahar y cualquier gesto de uno es contemplado con una delicada ternura por el otro. Así, han ido subiendo escalinatas, sorteando los mil setos, cobijándose en los laureles y sorteando las gotas de agua locas de las fuentes. Isabel entre las rosaledas sobresale como una princesa egipcia maravillosa. Su John, embobado, no atina a adivinar que la rosa más ardiente la tiene a su lado. Ella intuye esta torpeza, y bajo sus pestañas, sus ojos le vuelven a mirar, y a dar confianza. Se acerca a su oído y le cascabelea frases que suenan pícaras, pero que son trasbalsadoras:

-Me voy, mi amor, me voy. El Altaria de Azaña me espera. Nos encontraremos. Sí tú no haces por verme, no te preocupes, ya iré a verte a tí. Mi vida.

John, enlairado en las tinieblas, no sabe responder a la dama.
-Yo he de marchar cuando acabe de actuar en la calle Recadero.

Isabel, acercando sus labios cláveles le susurra:

-Yo haré por verte. Te buscaré. Será así mejor. Tú no me busques.

Estas frases como telegrafiadas, susurradas, percibiendo el aliento aromático de las rosas, liberaban a John de la perquisición a la que hubiera estado obligado. Isabel se despidió, cuando la bulla invadía fervorosamente las calles de esta Sevilla de los templos al sol. John volvió a su cuarteto, a ensayar el repertorio para mañana, Domingo de Resurrección.



El Parque de María Luisa, motor de pasiones.

El Altaria de Azaña

Sant Llorenç des Cardassar

La Semana Santa acaba y John queda inmerso en una contundente conjunción de sensaciones, todavía no digeridas: Sevilla, sus gentes, los aromas percibidos, y la pasión vivida con una mujer que se le declaró extraordinariamente enamorada. Isabel marchó en el Altaria de Azaña, y en Santa Justa, John vió alejarse aquel Talgo tan hermoso como enigmático, pues aún le quedaba el rescaldo de la duda, de la incertidumbre. No en vano, ninguna mujer en su vida se le había presentado como Isabel.

Sus actuaciones en el restaurante de la calle Recaredo fueron un éxito total. En su repertorio, aparte de la gozada adaptación de la Saeta de Joan Manel Serrat, incluyó los temas, en clave jazzística, de Shakira: "Hipe don't lie, How do you do, Illegal, Hey you y Costume makes the clown". Temas aplaudidos tan intensamente que los dueños del restaurante se plantearon la reconversión del local.

Ahora John descansa y pasea por la calle Virgen de las Montañas, cuando le suena el móvil (celular, para mis amigos de latinoamerica):

-Taataarintinn, tintitntarrantinn.

-John, dígame.

-¡Hola, John soy Manolo, tu manager!

-¿Qué tal Manolo?

-Bien. A tí no te lo pregunto cómo estás, sé que todo ha ido de fábula. ¡John estás en órbita sideral!

-¡Gracias, Manolo!

-Mira, John, escucha bien lo que te voy a decir: Tú, y el resto del grupo, debéis partir de inmediato para Ses Illes, a Mallorca.

-¿Pero cómo? ¿Sí todavía no hemos acabado las actuaciones del restaurante?

-No te preocupes, ya está todo solucionado. He llegado a un acuerdo con los dueños y en camino van unos teloneros para sustituirlos. Presto, preparad los equipajes que ya mismo os vendrán a buscar. Llámame si algo no va bien. Suerte y al ataque, que Mallorca es tuya. Adiós John.

-Adiós Manolo.

Todavía faltaban algunos enseres por empaquetar, cuando en la puerta del restaurante llegó un chófer preguntando por los SupertrainzBand. Afuera esperaba una limousine Seat 800 Zato, (es curioso, que esta versión de cuatro puertas de nuestro 600 estuvo construida en Industrias Carroceras Costa SA, ubicada en Terrassa y que posteriormente pasó a llamarse Inducar. Aquí llegaban desde la fábrica Seat de la Zona Franca, Barcelona, las carrocerías normales del 600 desnudas. En un proceso bastante artesanal, estas carrocerías, se cortaban y se alargaban para colocar las dos puertas traseras y poder configurar el modelo 800. Claro está que nuestra limousine es una elaboración especial construida bajo la dirección del ingeniero Fermín en los talleres adjuntos de Automanía)

John y su grupo se despidieron de los dueños del restaurante, los cuales se deshicieron en halagos y todo tipo de adulaciones. La limousine tomó la Avenida de Kansas City y al llegar a la altura de Santa Justa, John se emocionó visiblemente, el recuerdo de Isabel se hacía omnipresente. Después el chófer se introdujo en la autovía de la N-IV y fueron a parar al aeropuerto de San Pablo.

Allí, con los turborreactores en marcha les esperaba un jet Mystere, que en un abrir y cerrar de ojos los enlairó hasta el aeropuerto de Palma, Son Sant Joan.

Una vez aterrizados, les esperaba la sra Bru, su hija y su secretaria. Tras recibir y saludar al cuarteto de John, montaron en dos Citroën 15cv de 6 cilindros, color gris, perfectamente restaurados y conservando sus piezas de origen, propiedad de esta acaudalada señora Bru, que resulta ser una enamorada de los ferrocarriles mallorquines.

Llegaron a la estación de los Serveis Ferroviaris de Mallorca, (SFM) y una moderna unidad Diesel les estaba esperando. Tras circular por el formidable enjambre de la Ciutat de Palma el tren se quiere, como ir a buscar la Serra

Tramuntana, discurriendo paralelo a la carretera de Inca, por un hermoso valle que se deja ver unos árboles frutales, olivares milenarios y huertos de hortalizas rematados con los fantásticos molinots mallorquines. Pasando Marratxí, Santa María del Camí y Binissalem, se deja atrás rotundamente el enorme bullicio, para contrastar con unos paisajes, remansos de tranquilidad. He aquí el gran secreto de Mallorca: en pocos minutos puedes ir a relajar tus sentidos en algún paraje, en el que parece hecho sólo para ti.



La señora Bru, su hija y la secretaria en la estación de Palma

Inca, la sorpresa.

En medio de una tela pintada al óleo, con almendros en flor, olivos con las ramas arremolinadas, higueras semi desnudas, huertos por aquí, una viña por allí, la unidad Diesel va haciendo el camino férreo dispuesta a romper el inmenso silencio con el ronroneo de sus motores. Al paisaje se añaden una alfarería, otra más y acullá también. Las puertas de Inca, la alfarera, están próximas. Parada del tren en su estación. John sacó la vista al andén y una fuerte impresión le sacudió el corazón. Sus palpitaciones se aceleraron súbitamente. Una emoción indescriptible le embargó todo su ser, por unos instantes le pareció estar en un sueño, como el de Sevilla.

No, no podía ser. Es imposible. Aquella silueta tan femenina, tan sutil, tan convulsionadora para John que estaba en el andén de Inca era conocida para él. No, no. ¿Puede ser? Sus ojos se salían de sus órbitas, sus manos no paraban de frotárselos. Desviaba la vista al cielo y le parecía flotar en el aire. Miraba aquella figura y le parecía navegar en una nube de algodón. Aquella chica subió al primer coche de la unidad Diesel, el tren arrancó, y John se despegó del

grupo y del resto de la comitiva y se encaminó hacia aquel coche. Y allí, cual sinfonía de belleza, cual efigie faraónica, estaba la chavala, Núria.

Ella cuando vió a John, estalló jubilosa y le saludo. Él explosionado por un cúmulo enorme de percepciones también la saludó. Una conversación fluida se entabló entre el duo. Era inevitable, para John, cada vez tenía más claro que aquella chavala le transmitía unas formidables ondas que su mente recepcionaba con espléndida candidez.

El tren, decididamente rompió su paralelismo con la Serra tramuntana i se internó en el valle Es Pla. Aquí el cuadro pintado agota los matices, los colores y los tonos para convertirse en una explosión paradisiaca. Sineu, la Petra de fra Junípero Serra, fundador de San Francisco y San Diego en EEUU, y por fin Manacor, la nacarada, la vitriola.

Hasta aquí, hoy, llegan los ferrocarriles mallorquines. Con un ancho de vía de 915 milímetros el estreno del ferrocarril en Mallorca se inició el 24 de febrero de 1875. Se cubrió el trayecto Palma-Inca. En julio de 1876 se llegó hasta Manacor y en junio 1876 desde el empalme de Inca se arribó hasta Sa Pobla. La empresa llamada "Compañía del Ferrocarril de Mallorca" se constituyó en abril de 1876 y fue producto de la fusión de los Ferrocarriles de Mallorca-iniciadora de estas líneas ya en funcionamiento- y de los Ferrocarriles del Centro y Sudoeste, que tenían a su favor varias concesiones otorgadas al amparo de la flexible Ley del ferrocarril de 14 noviembre de 1868. Antes de finalizar el siglo se llegó hasta Alaró y se puso en servicio el ramal hasta Felanitx.

Ya entrados en el siglo XX, en el 1917, se estrenó la relación Palma-Santanyi, y en el 1921 se pudo ir desde Manacor hasta Artà, la megalítica y la grutera. Es obvio, que descartamos la línea de Palma a Sóller, que por estos tiempos ya se estaba electrificando, (1927). De momento no entra en este relato. Mallorca tuvo una red de 253 kilómetros que permitió unir los contrastes del interior de la isla con la capital, Palma. Así se dio salida a la producción agrícola, ganadera, industria del calzado, peletera y artesanales al movido puerto de la Ciutat. Todavía falta un estudio serio y bien planteado sobre lo que realmente significó el ferrocarril para sa illa gran. Pero queda claro que actuó como un auténtico motor dinamizador y creador de riqueza inexpugnable.

Pasada la guerra del 36 comenzó el declive económico de los ferrocarriles mallorquinos, hasta que en 1951 pasó a manos de FEVE. Hubo una ligera ampliación del parque motor con la adquisición de 6 automotores Ferrostaal y 4 locomotoras Diesel Creusot. Pero la apatía por parte de los gobiernos de turno hacia los ferrocarriles de vía estrecha, la falta de miras, y la antigüedad cada vez más resaltada del material e infraestructuras dio como resultado una serie de cierres de líneas, algunas de ellas como la de Santanyi y la de Felanitx que desaparecieron del mapa desmantelándose por completo. Mejor suerte corrió entre Manacor y Artà, donde al menos la infraestructura básica se ha mantenido.

Ya, bajo la gestión de los FSM, en 1981 se acometió el cambio de vía al estándar métrico y existe el proyecto en firme de que nuevamente se llegue hasta Artà. La Conselleria d'Obres Públiques del Gobierno autonómico balear apuesta por su ferrocarril.



La sorpresa de Inca.

El Hispano

Sí, una enorme berlina de color negro Hispano-Suiza, con matrícula de Palma, 8 cilindros esperaba en la estación de Manacor. La chavala se despidió de John, quedándose en Manacor. Avinieron en verse ella y John, intercambiándose los teléfonos.

John y la señora Bru subieron en el soberbio Hispano-Suiza, que con una fastuosa marcha irrumpió por la carretera de Artà entre medio de un paisaje más que bucólico hasta llegar a San Llorenç des Cardassar. Aquí otra vez al cuadro extasiante del colorido se le añade la formidable tranquilidad y el restañó de paz inmenso.

Ubicado en las laderas de la Serra de Llevant, Sant Llorenç se erige en el centro de los servicios municipales que sirven a Son Carrió, Sa Coma, Cala Millor y S'Illot, estos tres últimos enclaves formando una conjunción de calas y playas con blancas arenas de enorme hermosura.

Casi en los orígenes de la Humanidad, ya estas tierras estuvieron habitadas, los restos de murallas prehistóricas, seguramente procedentes de antiguos talaiots, (Edad del bronce), evidencian como testigos mudos la presencia del hombre, que dejó su huella con las muestras talaióticas de Calicant, Tafal y S'Illot, entre otros lugares. La vieja afirmación que allí donde hay agua habita el hombre, se cumple categóricamente. El antiguo pozo Pou Vell Colomer fue el

origen de una población que se diseminó por los pies de la Serra de Llevant, aprovechando los recursos agrícolas y ganaderos que aquí se podían desarrollar. Por aquí pasaron los honderos baleares, que eran soldados a sueldo de Cartago y más tarde sirvieron a Roma. Después vinieron los vándalos y los Bizantinos. Posteriormente el paso de los árabes con sus sistemas de acequias y de cultivo darían forma definitiva al paisaje que vemos hoy día.

Hay que remontarse a los tiempos de la Reconquista, cuando Jaime I y sus tropas discurrieron por un lugar de la isla repleto de campos de cardos, atribuyéndole el nombre de Sant Llorenç. Entre la leyenda y la realidad está el descubrimiento de la imagen de Santa María de los Cardos a la que se dedicó una ermita. En las crónicas aparece el nombre de Sant Llorenç datado en 1236, y de ahí, pues un posible origen de la denominación des Cardassar por lo de la imagen encontrada, que actualmente se venera en la Iglesia "des Mare de Deu Trobada".

Los campos se llenaron de árboles frutales como naranjos, limoneros, pruneros, nísperos, almendros, ciruelos, etc, alternados con higueras, olivos majestuosos algún campo de cereales y huertos de legumbres como garbanzos y judías. Alguna viña apareció y los honorables cardos fueron perdiendo importancia. Los cardassers supieron aprovechar las laderas de la sierra con diversos matorrales y arbustos suficientes para alimentar a un nutrido rebaño de ovejas y de cabras mallorquinas, de las que elaboraban unos refinados quesos. La Serra estuvo cubierta de Pinos y encinas, hoy perdidos en parte por un brutal incendio, es parque natural.

La llegada del tren a Sant Llorenç sirvió para la expansión agrícola y ganadera de la zona, y se acumularon algunos capitales, que algunos, invirtieron en lo que sería su gran fuente de riqueza: el turismo. Hoy la Cala Millor, Cala Bona, Son Moro, Sa Coma, y Des Ribell es un fabuloso conjunto de playas y calas donde afluyen masivamente turistas de todas partes, sobre todo alemanes. Si el interior es un gran cuadro pintoresco, la costa es una confabulación entre rocas, arenas finas blancas y aromas procedentes de las hierbas aromáticas y los pinares, que parecen querer adentrarse al mar de agua transparente como un cristal mallorquín.



La señora Bru, el Citroën, el Hispano y la estación de Palma.

La Babcock & Wilcox



La señora Bru, mecenas de la restauración ferroviaria

La señora Bru ha restaurado tres coches Carde Escoriaza, de los empleados en los Ferrocarriles de Mallorca, y una de las locomotoras que la Babcock&Wilcox de Bilbao construyó para estos ferrocarriles, también ha sido reconstruida. Se trata de la 1-3-1-T, la número 51, entregada en el año 1930.

Pero hay más, la señora Bru ha invertido una fortuna para poner a punto la infraestructura ferroviaria entre Sant Llorenç y Son Carrió, restableciendo vías, estaciones y anexos. Es un pequeño tramo de pocos kilómetros que va destinado exclusivamente a servicios turísticos.

La composición del tren se halla dispuesta en la vía principal de la estación de Sant Llorenç. Se le ha enganchado el furgón mixto de segunda clase Swansea wagon, perfectamente restaurado por los Amigos del ferrocarril mallorquinos.

Antes de la salida inaugural, se ha previsto un gran concierto de jazz. Quizá esta música va muy ligada a lo ferroviario. Y ahí es donde interviene el cuarteto de John. Al repertorio anterior de Shakira, añadió varios temas de Andrés Calamaro: "Te quiero igual, Tuyo siempre, Las oportunidades, Los aviones, y La libertad".

La hija de la Sra. Bru solicitó el tema de la "Saeta", porque ella, precisamente, descubrió al grupo cuando interpretaba esta pieza de Serrat en Sevilla.

La actuación fue fuertemente aplaudida, a rabiar. Un pequeño discurso de las autoridades remató el acto y el jefe de estación saturexpress dio el golpe de silbato reglamentario que fue contestado con un largo chiflido por el maquinista tramsóller. La apoteosis de ruidos, resoplos y vapores escapantes se unió al movimientos de las bielas alejando el tren entre los naranjales, limoneros y almendros, que también mostraron sus galas regalando su sinfonía de colores y aromas de azahar. Algún olivo milenario saludaba con sus ramas el paso de la loba de acero. Seguramente recordaba aquellos años en que sus hojas y sus frutos oleícos se impregnaban de hollín.

La llegada a la Estación de Son Carrió fue monumental, esplendorosa, rotunda. La primera en apearse fue la señora Bru, que fue saludada con honores por el jefe de estación Kaus. John y su grupo volvieron a repetir el concierto que duró hasta altas horas de la madrugada, y que fue enormemente celebrado. Se sirvió un cóctel elaborado con hierbas ibicencas y los empresarios hoteleros maximizaron aquel evento, puesto que para ellos significaba un nuevo y singular atractivo que hasta ahora no existía en la isla.



Vuelve el tren a Sant Llorenc

Este episodio ha sido producido en la parte de documentación y la gráfica por el abuelo Sendo, (mi papá).

Agradecimientos: A Saturexpress, ya que sin su aportación documental no habría sido posible la elaboración del episodio.

Dedicatorias: A la tía Pepita,(mi mamá), por sus constantes ánimos, a mi novio, por ser cada día más trenero, a Alberte Zato, por ser mi mecenas y protector ante un foro evidentemente masculino, y a todos los trainzéros que me seguís y constantemente me aduláis con vuestros agradecimientos, que no merezco.

El Altaria de Azaña

Cala Millor

La circulación con el tren histórico entre Sant Llorenç des Cardassars y Son Carrió fue un éxito rotundo, memorable y notable. La actuación musical de los SuperTrainzBand se quedó en más que gloriosa. La potente señora Bru restó enormemente complacida y llenó de halagos a John y su banda. La hija de la señora Bru, Carolina, no se despegó ni un instante de John, y le reía todas las gracias, hasta el punto que parecía estar encandilada.

La secretaria de la señora Bru hizo reservar una suite en el hotel Saturlia ubicado en la Cala Millor. Este es un precioso rincón que posee una formidable playa cuya arena es de una finura sorprendente y de un color blanco que deslumbra a los ojos.

John y los suyos fueron recibidos por Saturexpress, propietario de la cadena de hoteles Saturlia, persona muy querida por los cardessers, porque a pesar de su poderío económico mantiene una sencillez y modestia dignas de encomio. Esta persona tan entrañable solicitó, con cierta timidez, a John si a la noche podrían realizar una pequeña actuación en los fantásticos y bien cuidados jardines del hotel.

Naturalmente John, accedió y al llegar las vísperas se entregó con unas adaptaciones al jazz del grupo Maná. Cuando interpretaron "te llevaré al cielo" y "celoso", las palmeras de los bellos jardines parecían doblegarse, y los turistas asistentes aplaudieron hasta que las palmas de las manos se les quedaron enrojecidas.

Saturexpress intentó negociar con John para que se quedasen realizando conciertos en sus hoteles. John se disculpó, expresándole su dependencia del mánager de Madrid, que, seguramente, ya le tendría preparada otra gira. Carolina tuvo un interés muy especial para que John, al menos, alargara por unos días más su estancia en Sant Llorenç des Cardassars. Ella los invitó a cenar, un succulento "sofrit de pagès", elaborado con cordero, pollo mallorquín, sobrasada, botifarró, patatas, ajos, laurel, azafrán, comino, almendras tostadas, manteca de cerdo y perejil. Es decir un plato elaborado con los productos exclusivos de la zona autóctonamente. La no presencia del pescado, en una zona en que el mar está a tocar, dice mucho de la autosuficiencia que en todo momento los cardessers poseen en el aspecto gastronómico.

Se sirvieron ensalada de Tàperes, (a base de alcaparras, típicas de la zona), ensaimadas mallorquinas, orelletes, carquinyols y las afamadas cocas de Son Carrió, únicas por su sabor y enormemente apreciadas por los forasteros. Unos licores de Herber y Palo completaron la ayuda digestiva. Estos licores provienen de los antiguos boticarios cuando preparaban brebajes medicinales para combatir las gripes y otras epidemias, y durante mucho tiempo fueron el único remedio curativo.

Una vez en la suite, John optó por descansar. En esto que entró sorprendentemente Carolina, le dijo que a pesar de que él se fuese, ella haría por verle. Le dio un beso y se marchó, porque su madre le esperaba.



La pasión por el vapor ferroviario.

Recibió una llamada telefónica de Núria, cosa que a John le hizo poner su corazón en órbita. La chavala le dijo si le apetecía acompañarla. Él, naturalmente dijo que sí, y quedaron en la estación de Son Carrió.

A la mañana siguiente allí estaba la chavala, lozana y fresca como un rosa. A John le temblaban las piernas. En apenas unas horas volvería a repetirse una nueva circulación a vapor hacia Sant Llorenç. Presenciaron los preparativos, únicos y estrictos de la tracción a vapor. Y después la Núria y John avanzaron por el sendero adjunto a la vía hasta llegar a un punto intermedio del camino, donde a ella le pareció que existía una buena vista.

John escuchaba con atención las explicaciones ferroviarias de la chavala, y cada vez se interesaba más por los trenes y..., por ella.

Cuando se empezó a escuchar un ruido creciente a crujidos metálicos, contraestopadas y el ambiente se inundaba de aromas de hollín, la Núria preparó su máquina fotográfica y comenzó a disparar como una loca. John quedó fascinado por el ajetreo que llevaba el tren y..., por ella.

Ella le explicó que el motivo de su presencia en Sant Llorenç era ese, el de inmortalizar la circulación de aquel tren a vapor, cosa que no sucede todos los días desgraciadamente.



La Cala Millor, el mejor lugar para encontrarse.

A la tarde, como el garbí había dejado de soplar y el cielo aclaró hasta dejar pasar los rayos del sol, se vieron en la playa, en Cala Millor. La esplendorosa bahía que forma deja ver hacia el interior las suaves estribaciones de la Serra de Llevant, con su pinar que le da una pintada verdosa. Entre medio destacan los conjuntos hoteleros que pasan desapercibidos mezclándose con el paisaje.

El hotel Saturlia sobresalía por su elegancia arquitectónica, armonizando con el entorno. Las pintadas azules de las aguas transparentes del mar parecían entablarle una disputa de colorido al de los pinos. Al medio, como queriendo establecer una paz entendida, la arena lanzaba su pintada de blanco reluciente.

Se cogieron de la mano, y pasearon dulcemente, descalzos sobre aquella nube esponjosa, radiante. Y así veía John a la chavala, radiante. Los pinos lanzaban sobre ellos sus aromas y, a la par, arrastraban las fragancias de los naranjales, de los tomillos, los romeros y espliegos para sumar suaves catas olfativas que ayudaban a reforzar contundentemente el elixir del amor.

Llegada la noche la Núria partió para Palma, debía volver a su Azaña. John la

acompañó a la estación de Manacor, y allí sin apenas mediar palabras, sólo con miradas, ambos se despidieron.

A John, a medida que la unidad Diesel se alejaba más, más grande era su vacío en su corazón. John, había entendido que aquella chavala sí le transmitía las sensaciones que ponían en orden sus circuitos cerebrales. Sí se dio cuenta que se había enamorado locamente de ella. Y con esa sensación de cómo faltarle una parte de su cuerpo, volvió al hotel para reposar, porque el día siguiente se esperaba con bastante trajín.

El Altaria de Azaña

Carolina

Suena el móvil de John:

-John, soy Carolina, me gustaría que me acompañases, te paso a buscar, si no tienes inconveniente.

-Bien, ahora no estoy haciendo nada. Aquí te espero en el Hotel Saturlià.

-No me tardaré más de 10 minutos.

En pocos minutos el Chevrolet "rubia" de Carolina estaba frente a la entrada del magnífico hotel. Le explicó a John que debía ir sin falta a Artà, por un asunto de negocios. Y había pensado en él, por no ir sola, y de paso le enseñaría un poco el bellissimo pueblo enclavado en la península artanense, últimas estribaciones de la Serra de Llevant, antes de adentrarse en el mar.

Después de circular en una foto dominada por almendros, algarrobos y los sempiternos olivos, llegaron al pueblo de los palmitos, famoso por su artesanía de cestería y sombrerería elaborados con este vegetal. Pasearon por las calles estrechas y subieron hasta el cerro de la ermita de San Salvador, divisando una hermosa vista que abarca todo el levante mallorquín. Había ciertas nubes que no dejaban ver más allá de la bahía de Alcudia, pero la visión no desmerecía en absoluto, además una brisa marina suave llenaba los pulmones de aromas yodados y de sales amarinas hasta el punto que era una gozada mantenerse allí contemplando el paisaje.

John se interesó por los restos pre-históricos, y Carolina lo llevó, en un momento, hasta el poblado fortificado de Ses Païses, una formidable fortaleza rodeada de un muro construido con enormes piedras ciclópeas (del griego, ciclópeo = enorme) que llegan a pesar más de ocho toneladas. Es lo que se considera un poblado talayótico que estuvo presente en estas zonas desde el 1200 a.C. hasta el siglo I a.C.

Carolina con un entusiasmo fuera de límites le dijo a John que los Talayots deben su nombre a las torres del poblado que forman como una especie de atalaya, o punto de vigilancia. Estos talayots son cuadrados o circulares y constituían los habitáculos del hombre y los centros de enterramientos funerarios. En el interior se solía colocar un templo con su altar constituido con piedras superpuestas en forma de T, las famosas "Taulas". Lo cual quiere decir que era una sociedad organizada y creyente en divinidades como lo demuestran las figuras de bronce, encontradas en esta zona, que representan a los dioses de la guerra, los llamados "Guerreros de Son Favor", junto a diversos utensilios de cerámicas, objetos de piedra, hueso, puntas de flecha y cuchillos de bronce.

Carolina le dio a entender que la fortificación era para defenderse de los envites provenientes de forasteros que se introducían a través del mar, pero que el pueblo nativo en sí era pacífico, dedicado a la caza, la agricultura y la ganadería, sentando los precedentes que han llegado hasta nuestros días y que dan una fortísima personalidad propia a esta zona del levante de Mallorca.

Carolina miró su reloj, y le dijo a John que debían ir a la estación del ferrocarril de Artà, puesto que había quedado con una persona importante para tratar de establecer un negocio.

Subieron en la rubia y por el camino ella le explicó el negocio que se llevaba entre manos:

- Como ya sabes mi madre, la señora Bru, ha puesto en marcha el ferrocarril entre Sant Llorenç y Son Sarrió, restaurando la 1-3-1t Babcock&Wilcox y tres coches "Es Carde". La inversión ha sido enorme, más de 20 millones de euros, para tan sólo 3 kilómetros y medio. Por tanto hemos pensado en formar una sociedad dando entrada a nuevos inversores que estén dispuestos a creer en el proyecto.

Y John le replicó:

-Bueno, ¿y habéis quedado aquí en Artà?

Carolina le respondió:

-Sí, porque el proyecto, precisamente, es prolongarlo desde Son Carrió hasta Artà.



Carolina y su rubia en Ses Países

En esto llegó una limousine Mercedes-Benz y se apeó una mujer, elegante y de portes muy conocidos. Tan conocidos que a John le sacudió un sofocón de tal magnitud que hubo de girarse para no mostrar su súbita perturbación. Nada ni nada menos, aquella mujer era Isabel, del territorio de los Valerio. El procuró distanciarse, y la mujer que le declaró un amor platónico en Sevilla, se dio cuenta de ello, por lo que le saludó más bien fríamente, diciéndole por lo bajo al oído:

-Ya me explicarás que haces tú aquí.

Carolina se apercibió de esta cierta sintonía y preguntó:

-¿os conocéis?

A lo que Isabel, para evitar al pasmado de John, replicó:

- Sí, somos viejos amigos. Bueno, Carolina, tu me dirás.

Y de esta manera, Isabel desvió el tema hacia lo que le interesaba, mirando de reojo con cierta picardía a John.

Carolina le expuso:

-En el dossier que te enviamos figuran todos los datos del proyecto, pero quiero

que veas sobre el terreno el estado de la infraestructura. Como puedes apreciar, las vías hay que levantarlas y ponerlas nuevas. Pero fíjate en el estado de los edificios, están casi intactos, necesitan una rehabilitación razonable. El motivo principal por el que te he hecho venir es para que observes el edificio de la estación con tus propios ojos. Observa las bandas de cerámicas mallorquinas azules y rojas, las cornisas, la forma de los coronamientos del tejado, montado sobre sus pies. Mira los adornos de las ventanas y las puertas, y en el interior el remate de las columnas y los techos.



Isabel, en Artà, dispuesta a no perder un buen negocio

Isabel, entusiasmada, respondió:

-¡Esto es una joya modernista!

-Exacto. Respondió Carolina. – Todos los edificios de la línea, los almacenes, las garitas guardabarreras y el resto de la estaciones están construidas con el mismo estilo, con ese toque único modernista, que tan sólo, creo, podemos encontrar en la línea de Barcelona-Sant Cugat, especialmente en la estación de Les Planes.

-Esto es una maravilla. Dijo Isabel.

Carolina añadió:

-Ten en cuenta que los japoneses, cuando descubren la estación de Artà se

deshacen fotografiándola y lamentando el estado de abandono en el que se encuentra. Para ellos, es inexplicable esta situación.

Bueno, sigamos-continuó Carolina- de Son Carrió hay Na Penyal hay 4'5 kms, y hasta Son Servera otros 3 kms. Después hasta aquí, Artà, hay que añadir 10 kms. El lecho es válido, no está deteriorado. El viaducto de Son Sureda que está entre Sant Llorenç y Son Sarrió presenta un aspecto inmejorable, aunque necesita un reforzamiento, eso sí, sin romper los adornos modernistas. El túnel de Son Sard Mirant, entre Son Carrió y Son Servera prácticamente no necesita intervención, al igual que el túnel existente entre Son Servera y Artà. Es decir, la parte de la infraestructura con los 250 millones de euros tenemos suficiente. Está claro, que aceptamos la supresión del apeadero de Na Penyal, tal como tú propones en tu contra-informe, quedando el recorrido con las paradas de Son Carrió, Son Servera y Artà. También estamos conformes que la aguada, la carbonera y el depósito principal se ubiquen en Artà. Así los costes de la explotación serán mucho más contenidos.

Isabel, repuso:

-Pues bien, sí no encontráis mayor complicación, creo que el proyecto debe ir hacia delante. Valerio Ferroviaria SA está dispuesta a aportar hasta el 80 % del coste presupuestado, eso sí poseyendo la dirección de la nueva sociedad que formemos. Esta gerencia la llevaría yo personalmente. En caso de la segura ampliación de capital a través de acciones, y salida en la Bolsa, el Grupo Valerio siempre poseerá el 50% más uno de los paquetes de acciones, y dichas ampliaciones serán siempre propuestas antes en reunión extraordinaria del Consejo de Administración, estando presentes ambas partes.

Estas son nuestras condiciones. Ten presente, Carolina, que nos comprometemos ante el tema del material rodante. Estamos dispuestos a la restauración de la locomotora número 20, la 1-3-0t construida por la MTM en 1917. Como ya sabes, después de su abandono a la intemperie y su uso como "gallinero" presenta un estado que hay que empezar desde cero. Calculamos unos 3 millones de euros. En cuanto a los necesarios coches, serían 3 réplicas nuevas de los Carde Escoriaza, construidos en nuestros talleres, con un coste de 2'8 millones de euros, ya que emplearíamos la madera de teka, cerezo y nogal en su fabricación.

Carolina, con cierta resignación respondió:

-Comunicaré tu respuesta a mi madre, ya os diremos algo.

Isabel añadió:

-Ten en cuenta que aunque la dirección general esté a mi cargo, tú ocuparías la gerencia física de la sociedad a crear.

Y sin más, ambas mujeres negociantas se despidieron con un consustancial

apretón de manos al estilo de los ejecutivos neoyorquinos. Isabel se acercó a John, que se mantuvo al margen de toda esta imposición, y le dió un beso en la mejilla, sonriéndole. Montó en el Mercedes y se marchó.

Carolina fue al alcance de John, y le dijo:

-¡Menuda fiera negociando! Vámonos John para Sant Llorenç des Cardassars, necesito la paz que allí se respira para reflexionar.

Subieron al Chevrolet y se encaminaron hacia aquel remanso de tranquilidad, donde satorexpress les tenía preparada unas infusiones relajantes elaboradas con hierbas de la Serra de Llevant.

EL Altaria de Azaña

Chile

La señora Bru ha sido informada por su hija, Carolina, de las condiciones draconianas del Grupo Valerio.

Naturalmente son inaceptables, señora Bru:

-Aparte de poseer ellos la mayoría de la empresa, nos hipotecarían el futuro porque no nos dejan opción a desarrollar nuestros propios proyectos.

Carolina asintió:

-Es cierto y además piensa que simplemente trabajaríamos para Valerio como simples empleados.

La sra. Bru inquirió:

-Pues no, ya le puedes decir a esa tal Isabel que de momento nada, en fin, búscate alguna forma diplomática de desentendernos del asunto.

-¿Y qué haremos, mamá?

-No sé. Pero se me ocurre de ir por nuestra cuenta, poco a poco. Ahora hemos llegado hasta Son Carrió, ¿no?, pues dar un saltito hasta Son Servera, y después ya se verá.

-Mamá, el problema del coste de la línea es un punto importante, pero recuerda la falta de material histórico, cosa que nos pone en una tesitura bastante delicada.

Hubo un momento de silencio entre madre e hija. La señora Bru miraba hacia

un cuadro colgado en la pared de su despacho. En él se veía una imagen del desierto de Atacama, y de súbito dijo:

-Mira, no se si he encontrado la solución, pero me estoy acordando de mis amigos Pablo Vargas de Iquique y Cristian Aguilera A. de Viña del Mar y Cristian Vargas de Santiago.

-¿Tus amigos de Chile?

-Sí señorita. Allí hay material abundante y quizá podríamos adquirir algunos coches e incluso alguna locomotora a vapor en un estado aceptable. ¿Qué te parece la idea?

-No está mal.

La señora Bru, volvió a mirar la foto del desierto y le dijo a su hija:

-Carolina dile a la secretaria que te saque un pasaje de avión para Chile. Mira que te acompañe alguien de tu confianza y cuídate tú misma de este asunto. Yo, ya sabes, ahora no puedo en manera alguna de faltar aquí en Sant Llorenç des Cardassars.

Carolina pensó primero en la secretaria para que le acompañase en tan largo y precipitado viaje. Tras reflexionar unos instantes, le vino la ocurrencia de llamar a John:

-¿John?

-Sí, dime Carolina.

-Me ha salido un imprevisto muy importante y debo ir a Chile.

-¿A Chile?

-Sí, a Chile. Como yo sé que tú ya tienes experiencia en atravesar el "charco", me gustaría muchísimo que me acompañes.

-Sí, pero yo no dispongo ahora de 1400 euros que es lo costará más o menos un viaje a ese país tan hermoso.

-No te preocupes, eso va de mi cuenta. Venga John¿qué me respondes?

-No sé, no sé.

-Es que no tengo nadie que me acompañe. John te lo pido por favor.

-Bueno, y ¿cuándo salimos?

-Gracias John, sabía que no me fallarías. En cuanto tengamos los pasajes te lo comunico.

A la mañana siguiente, en Son Sant Joan, Palma de Mallorca, Carolina y John ya estaban embarcados en un avión de Air Europa que a las 8 de la mañana partiría para Madrid, aeropuerto de Barajas para hacer una escala hasta las 14 horas y 55 minutos para coger el avión de la compañía Varig con destino al aeropuerto de Guarulhos International, en Sao Paulo, Brasil. Tras otra escala hasta las 21 horas y 30 minutos, partirían rumbo al magnífico aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez de la cosmopolita Santiago de Chile, llegando sobre las 00 horas y 40 minutos, ya del día siguiente.

Arribados a esta entrañable tierra, se alojaron en el Hotel Plaza San Francisco, en la Alameda, conocida antiguamente como Libertador O'Higgins. Este suntuoso hotel está perfectamente situado y comunicado con el centro de la ciudad. El metro está a dos pasos del hotel y la estación Central de la Alameda a muy pocos minutos.

Santiago de Chile, fundada en el 1541 y asentada en el Cerro de Santa Lucía entre los ríos Mapacho y Cañada pronto se expandió de manera formidable hasta el punto que los antiguos límites de los ríos pasaron a ser los "bordes del centro". En 1810, por los atributos que los Congresistas decidieron, pasó a ser la capital del Estado chileno convirtiéndose, definitivamente, en el centro de negocios, financiero y administrativo de Chile.

Los barrios de Brasil, Lastarria, Paris-Londres, Concha y Toro, Yungay, La Bolsa, la Avenida República y el Mercado Central dan cuenta de que nos encontramos en una nación con una historia que no se la acaba y que mira al futuro con decisión de progreso.

Antes de establecer sus contactos, Carolina visitó la Estación de la Alameda y allí se sintió como en España. La estación es un ir i venir de viajeros para coger el Metrotren que les lleva hasta San Fernando, o los Largos Recorridos que llegan hasta Valdivia, hacia el sur. Pero lo más importante es la afabilidad y cortesía de las personas chilenas, dispuestas en todo momento a atender las preguntas de los forasteros con una amabilidad y cariño formidables. Después volvió al hotel, donde le esperaba John, que había preferido quedarse para obtener información del Festival de Música Internacional de Viña del Mar. Cenaron y descansaron en sus habitaciones correspondientes.

A mis amigos de Maestranza Norte, Pablo Vargas, Cristian Aguilera y Cristian Vargas, con mucho cariño.



Carolina, en la Estación de la Alameda de Santiago de Chile, como en casa

El Altaria de Azaña

Viña del Mar

Cristian Vargas acudió al espléndido hotel, donde le esperaba Carolina y John. El ingeniero Vargas les aportó una bastísima documentación sobre los ferrocarriles de Chile, dando cuenta de las raíces profundas que posee este medio de transporte en este bellissimo país. No en vano, el ferrocarril en Chile empieza su andadura en el 1850, inaugurándose la línea Caldera a Copiapó, bajo el mandato del Presidente Montt, insigne figura que apostó por modernizar las infraestructuras de transporte y dar impulso a las primeras industrias de transformación chilenas. Afortunadamente, se conserva en la estación de Copiapó, convertida en museo, diverso material rodante y la primera locomotora a vapor que circuló por estas tierras tan maravillosas.

El Ingeniero Cristian Vargas les indicó el nombre de otro investigador y maestro ferroviario que vivía en Viña del Mar, por lo que John y Carolina cogieron un tren de EFE que les llevó hasta esta hermosísima e ilustre Municipalidad.

Tras un viaje pintoresco, entre paisajes al estilo del Mediterráneo, repleto de fragancias, colores y con el añadido de la extremada cordialidad de los viajeros

chilenos que constantemente halagan con su hospitalidad a los forasteros, llegaron a Viña del Mar.

Sí Santiago de Chile, con sus casi 6 millones de habitantes representa el cosmopolitismo y el bullicio chileno por excelencia, Viña del Mar, dentro de la conurbación del Gran Valparaíso, es la representación de lo que sería una villa de reposo y de turismo, de ahí que se la conozca como la "Ciudad Jardín".

Viña del Mar debe su nombre a los viñedos de la Hacienda Siete Hermanas y a las cepas que casi lindando el Pacífico existieron en su tiempo. Y, precisamente es a partir del 1855, cuando queda unida por ferrocarril con Valparaíso, cuando comienza su expansión urbanística sobrepasando los límites del río Marga Marga que define el centro de la ciudad, situado en un llano. Muchos viñarenses hoy día dicen "ir al plan" como sinónimo de ir al centro. El ferrocarril hizo aparecer un fenómeno singular, y casi único a escala mundial. El trazado de los rieles iba por las calles Álvarez y Viana, y a su largo se fueron construyendo las excelentes casas señoriales, que hoy aún se conservan. Las puertas principales de estas casas quedaban mirando a la línea ferroviaria, mientras que las puertas traseras daban a la calle Valparaíso. En estas puertas de servicio, los dueños de estas casas establecieron pequeños comercios que ofrecían los diversos productos agrícolas, aviares y pecuarios que el ferrocarril traía desde las municipalidades del interior. De esta manera la calle Valparaíso se convirtió en el primer eje comercial de Viña del Mar, hoy desplazado hacia Mall Marina y Arauco, más que nada por el soterramiento ferroviario efectuado en el 2005.

John, encantado de estar en Viña del Mar, aprovechó para visitar al cantante y compositor Víctor Jara y a Violeta Parra, impulsores de la "Nueva Canción Chilena", que apuesta por ir en la búsqueda de las raíces musicales chilenas basadas en el rico folclore aborigen. Los dos músicos chilenos le pusieron al corriente del formidable Festival Internacional de la Canción de Viña del Mar, el más importante de Latino América.

Mientras, Carolina en el pintoresco Reloj de Flores, se encontró con el Licenciado y maestro Cristian Aguilera. Con una amabilidad sin límites, el Licenciado la llevó al Jardín Botánico Nacional, un espectacular recinto que posee más de 3000 variedades y especies vegetales, algunas de ellas únicas como el copihue, la flor nacional, la ñañauca y bellísimos ejemplares de casi los extintos árboles toraminos, que tan sólo se encuentran en la mística isla de Pascua. Después pasearon por el Muelle de Vergara, un antiguo cargadero de mineral reconvertido en un fabuloso paseo, pasaron por el formidable balneario Reñaca y recalaron en la playa Caleta Abarca, donde Carolina no se pudo resistir a la blancura de las arenas, similares a las de su Cala Millor, y como el día acompañaba, se dio un chapuzón con las aguas del inmenso Pacífico.

Tumbada en la arena, escuchó al Licenciado Cristian Aguilera, sobre el material rodante histórico chileno preservado y sus puntos de localización. También le informó de alguna máquina a vapor y coches de madera en manos

de particulares, que podrían estar en disposición de negociar su venta. Cristian, le señaló en un mapa, la municipalidad de Iquique, al norte de Chile, y además le dio el nombre del Ingeniero Pablo Vargas, como persona adecuada para establecer un contacto adecuado de cara a la orientación e información necesarias para no perderse en las inmensidades del desierto de Atacama.

Carolina se despidió del Licenciado Aguilera con un par de besos, ya que éste debía partir de inmediato hacia San Rosendo para impartir una serie de conferencias sobre las tribus mapuches, unas de las principales tribus aborígenes en los orígenes de lo que hoy es Chile.



Carolina, en Viña del Mar, no se pudo resistir a las immaculadas playas.

El Altaria de Azaña

Iquique

John encontró a Carolina francamente atractiva, el bronceado del sol chileno le aportaba un toque de color en su piel tersa. Carolina, debido a su incesante actividad por los negocios familiares, apenas podía disfrutar de las bondades maravillosas que su Mallorca natal ofrece. Por eso, el poco rato al sol de Viña del Mar, a ella le pareció una placentera eternidad, y eso se notaba en su aspecto, mucho más fresco y natural. Y John, se apercibió de este cambio; Carolina le proporcionaba un magnetismo hasta ahora inédito.

Siguiendo las orientaciones de Cristian Aguilera, cogieron un tren de la Merval y llegaron hasta la fabulosa Valparaíso. Allí en el aeropuerto de Torquemada les

esperaba una avioneta PA34 200T Séneca, lista para llevarles hasta la lejana Iquique.

La brutal reestructuración de los ferrocarriles chilenos, llevada a cabo en los años setenta, casi deja a Chile sin sombra de rieles. Eso hace que hoy día no se pueda llegar en ferrocarril a Iquique, aunque existe una red por la que circulan los mercancías transportando nitratos y el cobre que gestiona la empresa Codelco, en sus yacimientos de Chuquicamato, El Teniente, Tarapacá y Antofagasta. Todo este conjunto hace de Chile la primera productora de cobre a nivel mundial, que se mueve por rieles de trocha angosta, (vía estrecha) surcando y lindando el mayor desierto del mundo: Atacama. De las entrañas de estas tierras también se extraen molibdeno, plata, y en menor cantidad, oro.

En un vuelo sosegado de casi tres horas, aterrizaron en el aeropuerto de Diego Aracena, donde Pablo Vargas les recibió con una extraordinaria amabilidad. Una visita por Iquique con Pablo Vargas, es un honor. Los llevó al Palacio Astoreca, construido con pino oregón, traído expresamente del Canadá, en los años 20, época dorada del salitre. La aristocracia salitrera se paseaba por el esplendoroso Paseo Baquedano, al estilo de cómo lo hacía la burguesía del textil por el Paseo de Gracia barcelonés. En estos años la Ilustre Municipalidad de Iquique era una ciudad rica y cosmopolita, y al tiempo que se generaron grandes capitales, en la parte opuesta, los mineros se fueron organizando entorno al diario "El despertar de los trabajadores", origen básico del Partido Comunista de Chile.

John y Carolina se fotografiaron al lado de la Boya Hundimiento Buque Esmeralda, de enorme trascendencia en la historia de Chile, pues resulta que aquí, en Iquique, durante la Guerra del Pacífico del 1879 contra Bolivia y Perú, que disputaban a Chile la posesión de estas tierras, se dio una épica batalla naval en la que la Armada de Chile se defendió hasta la extenuación, marcando uno de los episodios heroicos que todavía los iquiqueños recuerdan con orgullo.

Hoy en día, Iquique con sus 200.000 habitantes, y, fundamentalmente por su clima formidablemente estable, de unos 24 grados de temperatura media anual, vive abierta al turismo, ya que sus playas de blancas arenas ventiladas por los vientos constantes del Pacífico, son marco privilegiado para la práctica del Surf, Windsurf, Vela o Esquí acuático. Y allí, en la playa Cavancha, Carolina volvió a repetir y a gozar del agua, la arena y el sol, haciéndose el propósito que cuando volviera a Sant Llorenç des Cardassars, no daría más la espalda a la Cala Millor, como hasta ahora había venido haciendo.



Carolina en la Playa Cavanha, Iquique.

El Altaria de Azaña

Linke Hofmann

Carolina, en Iquique, acompañada con el ingeniero Pablo Vargas, fue al encuentro de un viejo chatarrero, que entre mil objetos al aire libre, poseía unos coches de madera, de excepcional factura, los famosos Linke Hofmann Busch chilenos.

Encargados por la compañía del ferrocarril Santiago-Temuco, las primeras remesas de estos fabulosos coches, fabricados en Alemania, llegaron en el 1923.

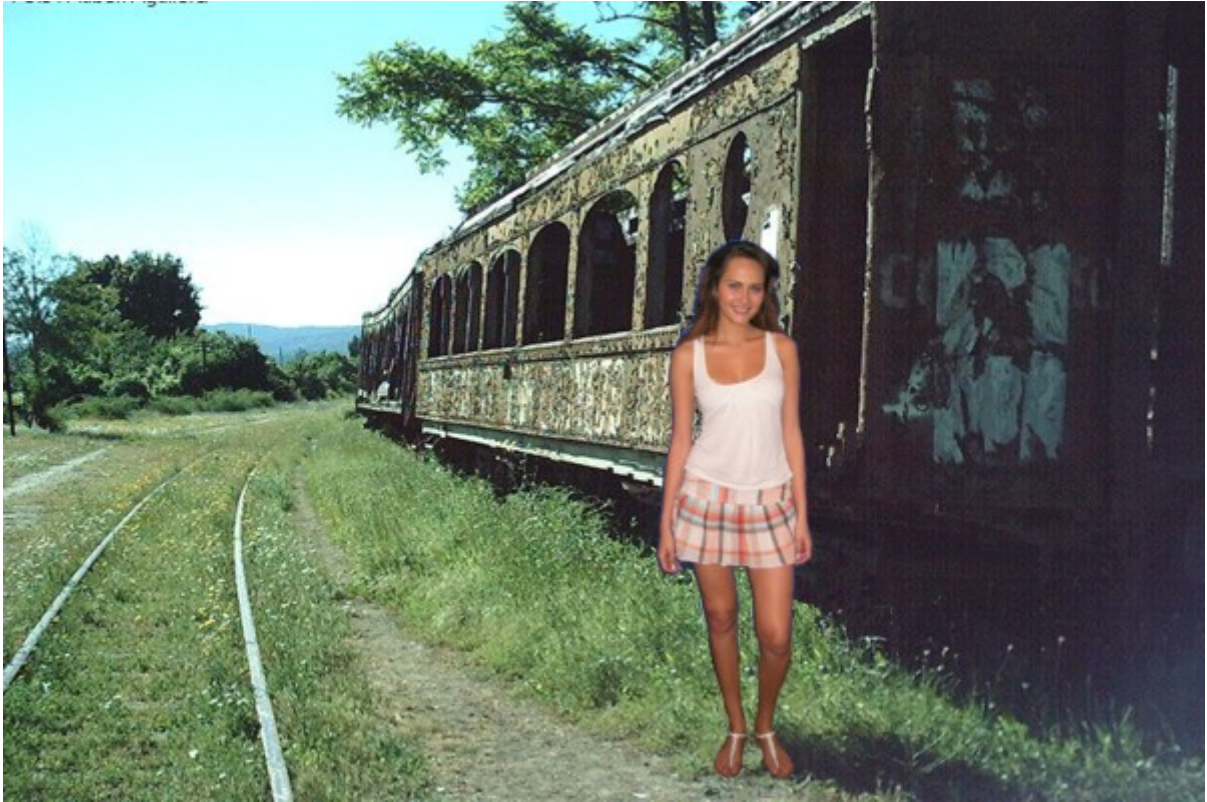
Eran coches muy avanzados para la época, y ofrecían un estándar de confort excelente, ya que disponían de ducha con agua caliente. Iban equipados con asientos amplísimos, convertibles en literas. Algunos de estos coches se les dotaron de departamentos aislados que contenían dos camas, lavabo privado y un sofá forrado en piel. Evidentemente, eran utilizados por personajes pudientes, que podían disfrutar al máximo el viaje de quince horas hasta Tamuco. La decoración, de una exquisitez más bien modernista, los presentaba con chapados en caoba, forros de felpa, visillos de lino y abundantes

ornamentaciones en bronce, especialmente las lámparas, todo un derroche de dorados y barrocas formas.

Los Linke Hofmann fueron los únicos coches-camas que circularon por rieles sudamericanos, gracias a los ferrocarriles chilenos. Hoy día estos coches en sus distintas variantes: coche salón, cama, comedor, primera clase, se pueden disfrutar en el famosísimo Tren del Vino, un viaje, que tiene la genialidad de sumar el turismo enológico más el ferroviario. La máquina de cabeza, como no, de tracción a vapor puede ser la 607 o la 620, ambas del tipo 57, fabricadas en Chile en 1913 por la Sociedad de Maestranza y Galvanizaciones, con trocha 1'676 mts y rodaje 1-3-0, (mogul), en un extraordinario estado de conservación.

Se parte desde San Fernando hasta Pichilemu, con una duración de 1 hora y media, atravesando pueblos exclusivamente dedicados a las viñas, con nombres tan cercanos como la viña de los Vascos en Marchihue, la viña Montes en Paniahue, la viña Viu Manent en Cunaco, o la viña Montgràs en el delicioso pueblo de Palmilla. En cada viña se degustan dos clases de sus vinos y en la parada de la estación de Santa Cruz, existe una formidable y extensa variedad de productos artesanales y de souvenirs chilenos. La Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, está empeñada en poner a punto el material rodante histórico de Chile, para que sus casas de máquinas.(depósitos), den vida a las tornamesas, (rotondas), y por los rieles circulen nuevamente las esencias que fueron el origen del empuje chileno.

Carolina, en un lugar determinado, discretamente silenciado para evitar intromisiones no adecuadas y por seguridad, tuvo la oportunidad de observar unos cuantos coches Linke Hofmann, en estado de preservación. Le pareció un material interesante para sus proyectos de Sant Llorenç des Cardassars. El precio pactado para la posible adquisición de estos coches, el transporte a España, o la restauración necesaria para poner estos coches a punto no constituían ninguna clase de problema. Pero había un enorme inconveniente, que hacía inviable estos únicos y magníficos coches: el gálibo. Los túneles hasta Artà tienen unas dimensiones de caja extremadamente calculadas para los gálibos del material mallorquín. Los coches Linke Hofmann no caben en estos dos fatídicos túneles. Y Carolina Bru, sabía que ponerse a perforar los túneles para adaptarlos a los nuevos gálibos era poco menos que una obra faraónica, fuera del alcance económico familiar. Pablo Vargas, la animó a seguir buscando, porque encontró a una Carolina francamente hundida, y más, con el añadido que John no le hacía el más mínimo caso a los constantes guiños, que ella le hacía para intentar llamarle la atención. Así quedaron las cosas, Carolina y Pablo Vargas volvieron a Iquique. Vargas la invitó a un baño en las maravillosas playas de Iquique. Carolina, aceptó, y tumbada en la blanca, reflexionó; reflexionó muchísimo...



Carolina ante los coches Linke Hofmann

El Altaria de Azaña

San Pedro de Atacama

Situado al norte de Chile, en el desierto más seco del mundo, el Atacama, pero con unas temperaturas suaves durante todo el año, San Pedro de Atacama es el testigo de la historia de más de 10.000 años chilena. Un pueblo de casi 1000 habitantes, recoge todas las esencias de la cultura atacameña, "la Kunza", en las raíces de los imperios Tiahuanaco e Inca, que se disputaron estas tierras por sus riquezas minerales.

Allí, a 2400 metros de altura, San Pedro de Atacama, esperaba a John. Tras haber recibido una llamada telefónica de una persona, que se identificaba como músico, y que deseaba conocerle en persona, John viajó hacia este precioso pueblo, que en breve será patrimonio de la Humanidad. El punto de encuentro era la Iglesia de San Pedro, monumento nacional, construida en adobe, con vigas de algarrobo, amarradas con cintos de cuero y techada con tablillas de cactus, más una capa de arcilla y paja. Es la iglesia de adobe más grande de Chile, y una de las más antiguas, datada en 1774. Su sencilla decoración interior es fiel reflejo de la conjunción de las culturas atacameñas, o kunzas, más la católica, con una exaltación a la madre tierra, o Pachamama, que hace de las celebraciones litúrgicas una auténtica revitalización de los rituales más añejos, que tienen su origen en las influencias incaicas.

El español Diego de Almagro, en 1536 pasó por aquí, y quedó prendado de tanta belleza, y así lo hizo constar en las crónicas que mandaba realizar a su escribiente.

Pues a San Pedro de Atacama arribó John, dejando a Carolina Bru en la playa de Iquique. Y en la maravillosa iglesia de San Pedro, encontró a la persona que le había citado. Y no era un músico, tal como John esperaba, preparado ya para firmar alguna dedicatoria, o incluso para interpretar alguna de sus adaptaciones famosas.

Delante de un Mercury coupé de los años cuarenta, una excepcional, sexy y reivindicativa Isabel le estaba esperando. John quedó perplejo, no daba crédito a lo que sus ojos veían.

-¡Isabel, ¿cómo es posible? ¿Tú aquí?

- Sí señor, yo aquí.

-¡Claro, ya entiendo, tú eres el supuesto músico que me citó por teléfono!

- Venga John, no te hagas el tonto. He venido aquí porque quiero aclarar una cosa.

Isabel se abalanzó sobre John, lo abrazó fuertemente y su top de encaje rosado de fundió con su pecho, rozando sus mejillas con bravos acicates que debilitaron a John transportándolo al séptimo cielo, y ella después prosiguió:

- Espero que en la decisión de los Bru, de no aceptar mis tratos, tú no hayas tenido nada que ver.

John, tras una pequeña meditación, repuso:

-Y sí así hubiera sido, ¿qué pasaría?

-No lo podría aceptar.

-Y por tanto romperíamos nuestra, dijéramos, amistad. Inquirió John.

-Bueno, no lo sé hasta qué punto, John. Pero cuenta con una cosa, en el proyecto de los Bru hay mucho dinero a ganar.

-¡Claro! A ganar tu, señora Isabel.

-Pues sí, porque no. Y tú, también podrías salir beneficiado. Un cargo relevante en esa línea turística de Sant Llorenç des Cardassars te está esperando. Así te podrás olvidar de tus tediosas giras, y podrás seguir tocando música por puro placer, y no por necesidad, como ahora haces.

John, sorprendido, interrogó:

-¿A cambio de qué, Isabel?

- A cambio de amarme.

John, vió en Isabel como sus labios se replegaban maliciosos, como intuyendo ciertas intenciones perversas. No supo como reaccionar. Pero sí tenía claro que su conciencia no le permitiría extralimitarse más allá de lo ético, guardando las formas y manteniendo el fondo. En cierto sentido John era un gran puritano, y quería estar bien consigo mismo en la vida. A Isabel, la veía como una mujer físicamente excepcional, pero moralmente se interponía una barrera, que estaba comandada por una sombra, también femenina, que él todavía no acertaba a adivinar quién era. Y respondió a Isabel:

-Me estás proponiendo un chantaje, al estilo de tus maneras de negociar, Isabel. Y yo no estoy en disposición de darte ninguna respuesta afirmativa.

-Es igual, no te preocupes. Sí ahora no te interesa, según tu, mi "chantaje", yo a ti sí que me importas. El pasar del tiempo hará el resto. Y veremos quién sale vencedor.

Los dos montaron en el Mercury y se fueron a comer en una casa de adobe habilitada como restaurante un plato típico atacameño llamado asado a la

carbonada, curanto humitos y pastel de choclo, acompañado con unas empanadas de pino.



La iglesia de San Pedro de Atacama, el Mercury y una Isabel acechante.

El Altaria de Azaña

Encuentro en el desierto

Una brisa suave, agradable, despertó a John casi al mediodía. Estaba solo. En la mesita de noche de aquella fonda, construida en adobe, había una nota sellada con la marca del carmín de los labios de Isabel: "He marchado, debo solucionar un asunto pendiente. Un beso, hasta luego."

En pleno desierto atacameño, la monotonía del color siena de la tierra pelada, fue rota por la polvareda que dos automóviles levantaban en su marcha locuaz. Dos cabriolets, uno rojo y otro color crema iban raudos a encontrarse mutuamente.

Ambos coches se detuvieron casi frente a frente, como enseñándose los dientes. El ford rojo, más recatado con la capota puesta, y el Chevrolet crema, desnudo ante el sol de Atacama, más incisivo, más atrevido, como su conductora, Isabel.

Del coche capotado bajó Carolina. Casi, las dos mujeres coinciden en su atuendo, ligero, dispuesto a mostrar sus cuerpos a los rayos solares del desierto más templado del mundo.

Como dos leonas se miraron, sin girar palabra alguna, e incluso intentaron utilizar la violencia de sus manos. Las dos mujeres sabían el motivo de aquel encuentro en pleno desierto. Existía una pugna, latente. Isabel pretendía a John y el gran negocio de la línea de Sant Llorenç des Cardassars. Carolina, menos ambiciosa, más cauta, más recatada, sólo quería llamar la atención al hombre que le gustaba.

Sin más, Isabel, entró a saco:

-Eres tan incapaz que no puedes conquistar al hombre de tus sueños. ¿Adónde vas tontolela, no ves que te falta todavía mucho? John es mío, sólo mío. Carolina Bru, afligida, silenció durante unos momentos. Su reacción se hizo esperar. Sus reflejos no eran tan rápidos como los de su contrincante. Pero supo responder:

-Yo, seguramente, soy tonta, como tú dices. Y es verdad, John me gusta desde el primer momento que le conocí.

Isabel irrumpió:

-¿Qué le has ofrecido a ese insensato, para lograr que te acompañe en tu supuesto viaje de "negocios"?

-Yo no le he ofrecido nada. Creo que andas un poco equivocada. Más bien a tu pregunta deberías responderte a ti misma. Porque está claro que tú, sí que le has "ofrecido" algo, para que John te siga.

-Eso es cuenta mía, a ti no te importa.

-Eso ya lo veremos, Isabel.

-Vaya, con la cándida. ¿me estás amenazando?

-No, tú misma eres la que te auto-amenazas.

Isabel, hizo un gesto repentino malencarada, y no pudo reprimirse:

-Oye, mosquita muerta, es mejor que te apartes de mi camino. Me importa un bledo tu estúpida línea de tren. Allá vosotros con vuestros negocios ferroviarios. Pero a John déjalo tranquilo.

- No, de ninguna manera, ni lo sueñes Isabel. Lucharé hasta que se fije en mí. Y no actuaré de la manera tan ligera y ruin como tú lo has atraído. Intentaré enamorarlo como Dios manda. Aunque me cueste años el conseguirlo.

-Miralá ella, que sufrida.

-Bueno, señora de Osuna.

Isabel alzó la vista súbitamente, y muy airada respondió:

-¡Ya se cual es la carta que juegas! ¿Adónde quieres ir a parar, Carolina?

-No te preocupes, esa carta, que tú insinúas no la pienso utilizar. Yo voy a jugar limpio. No como tú, que vas con el engaño y con la falsedad por la vida, como lema.

Isabel intentó responder en el mismo tono subido que hasta ahora utilizaba. Pero se apoyó en el capó del Chevrolet y quedó pensativa, sin mediar palabra alguna.

Carolina insistió:

- Sí John a de ser para mí, entrará en mi corazón por la puerta de la honestidad, porque quiero estar bien con mi conciencia. Isabel, tú tienes un gran problema, que es de tal calibre que en cualquier momento te puede explotar en tus propias manos como si de un cohete verbenero se tratara. Isabel se repuso de su silencio, y se encaró con Carolina:

- Lo de vuestra línea turística de ferrocarril, estoy dispuesta a reconsiderar mis posturas. Creo firmemente que podemos llegar a un acuerdo. Carolina, cortó:

-¿A cambio de qué? ¿De guardar mi silencio?

-Pues sí. Tú lo has dicho. Sería como un pacto entre féminas.
-Más que un pacto, una solemne tontería, que no conduce a nada. Mira, la línea de ferrocarril, sí no la podemos acometer, los Bru nos conformaremos. Tú, en cambio, Isabel lo tienes más difícil.

-¿Qué me quieres decir?

Carolina, bien erguida y sabiendo lo que decía, repuso:

-Mira, Isabel el hecho de que estés casada, a la corta o a la larga, saldrá a la luz pública, con las consecuencias que ello te ocasionará, porque tú no eres una mujer que pasa desapercibida. Los medios de comunicación se harán eco de manera incuestionable. Allá tú. Ese es tu gran problema, que antes te he dicho. Isabel quiso aclarar:

-Bueno, sí todo se descubre, evidentemente quedaré malparada. Espero que tu "honestidad" que tanto alardeas, sea al menos tolerante y tu silencio sea efectivo.

-Mi silencio, es lo de menos. A mí me importa John, como persona y como hombre. Y me importa hasta el punto que si tu "pastel" se descubre el daño que le vas a ocasionar será enorme. Y tú lo sabes. Lo que ocurre es que tú codicia no te deja ver más allá de tus cortas luces, señora "negociante" Carolina, abrió la puerta del descapotable rojo, montó y arrancó con fuerza levantando las ruedas traseras un gran vendaval de arena atacameña. Mientras, Isabel puso sus dos manos, postrándose en el capó del Chevrolet crema y permaneciendo pensativa.



Isabel y Carolina, encuentro en el desierto.

El Altaria de Azaña.

Emprendedora

Isabel, después de su encuentro en el desierto de Atacama con Carolina Bru, volvió a su hotel, en Iquique, hizo las maletas, y sin mediar ningún tipo de despedida, especialmente con John, fletó una avioneta Century Jet CA-100, que hizo escala técnica en el aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez de

Santiago de Chile, para proseguir hasta el de Ezeiza, en la impresionante Buenos Aires, capital de nuestra querida y entrañable Argentina.

Y es que Isabel, casada con Oscar Osuna, vástago directo de la familia Valerio, es una mujer que no pierde pasada ni oportunidad en miras de ampliar el imperio Valerio, y siempre está presente allí dónde un buen negocio se puede llevar a cabo.

En su maleta lleva una extensísima documentación informativa para entregarla a los responsables de las compras de material ferroviario de los diferentes operadores argentinos. Aunque su mente estaba ocupada por su "duelo" con Carolina, y más bien por las posibles consecuencias en el caso que Carolina delatase su situación de "casada" a John, y por tanto la segura repercusión si trascendiera a la opinión pública.

Isabel se veía envuelta en un fenomenal escándalo, aireado por toda la prensa rosa, y los programas basura televisivos, presentados por locutores/as radiofónicos/as que hablan delante de una cámara sentando cátedra de lo que es un periodismo "rosa" "edificante" y "estúpido". No en vano, Isabel, aparte de su capacidad empresarial, posee un formidable glamour, ayudado por sus poses, su maneras sexys de vestir y sus gestos provocativos, que son ampliamente explotados por los medios de comunicación. Ella sabe de estas "armas" muy suyas, y las emplea como complemento estratégico de márketing a favor del gran imperio de las empresas ferroviarias Valerio.

Desde su puesto de gerente controla las acciones de ventas, publicidad y nuevas posibilidades de ampliación del negocio. Y por eso, se ha ganado la confianza del presidente de la Compañía, el señor Raúl Valerio. En cambio, su marido Oscar, que realmente es por sangre, heredero de este imperio, es un personaje completamente abstraído, inútil e ineficaz en cualquier tipo de actividad empresarial. Es un auténtico cero a la izquierda. Incluso en el amor, es un fracasado, incapaz tan siquiera de escuchar los anhelos de su bella esposa, Isabel.

E Isabel, consciente de su papel y de lo que representa en el imperio Valerio, cuando el jet aterrizaba para tomar tierras argentinas, pensó que en el caso de producirse el "escándalo", seguiría poseyendo la sartén por el mango, ya que sí el consejo de administración decidiera su destitución, ella amenazaría con llevarse todos los clientes más importantes de la empresa y formaría una nueva empresa unilateralmente, desvinculándose del grupo Valerio. Se amparaba en su prestigio y en su fama, de que todo lo que tocaba, lo convertía en oro, y contaba con la ayuda de los grandes bancos, que siempre veían con buenos ojos sus propuestas empresariales. Y la verdad, Isabel en previsión de un futuro incierto, desde hacía tiempo, estaba acumulando un importante patrimonio personal, que sólo ella, y el Banco de Zatolandia conocían. Por eso, mientras miraba por la ventanilla del jet, en su boca afloró nuevamente una cierta sonrisa sarcástica, dejando de preocuparle lo que a partir de ahora

ocurra. Incluso, pensó en llamar a Carolina para pedirle disculpas, y expresarle su deseo que la mallorquina hiciera lo que le viniera en gana.

En cuanto a John, inicialmente se propuso adelantarse a Carolina y explicarle su verdadera "situación", ya que para ella, él le llenaba de pleno, porque era un buen amante y sobretodo una excelente y paciente persona siempre dispuesto a escucharla.



Isabel en la imponente estación Retiro Mitre, Buenos Aires. Nótese las monumentales arcadas de acero, que recuerdan muchísimo a la estación de Francia de Barcelona. No en vano, esta estación argentina, inaugurada en el 1911, es una de las estaciones más grandes del mundo. Además, su arquitectura es singular y bellísima.

Foto copyright Alejandro Goldemberg, agradeciendo su gentileza y extraordinaria amabilidad.



La tía Pepita

Bella locura

Sí, bella locura, es coger un avión, o un barco de esos "voladores", y plantarse en la isla de Mallorca, sencillamente para dejarse perder. Y como la señora ministra de Asuntos Exteriores de Val de Todo, quiso acompañarme, pues así lo hicimos: un viaje fugaz a la isla.

Naturalmente, una vez en Palma, como no podía ser de otra forma, el medio que utilizamos fue el gran tren, parado en el tiempo, de Palma a Sóller, con todo el encanto de los automotores Siemens/ Brill, y sus coches zaragozanos Carde & Escoriaza. En un trayecto memorable, de inenarrables sensaciones, llegamos a ese rincón maravilloso llamado Sóller. Al apearnos del turístico e histórico convoy, toda una conjunción de fragancias de azahar se nos vino, inundando todos nuestros instintos, hasta el punto que la señora ministra manifestó encontrarse, por unos momentos en el séptimo cielo. Y así fue, efectivamente, porque Sóller te recibe con ese saludo inigualable de aromas, únicos y difíciles de encontrar en otros lugares.

Seguimos el consejo del artesano, que en el umbral de su modesta tienda, tejía un sombrero de palmito, y cogimos el tranvía que nos llevaría hasta el Puerto de Sóller. Las dos, postradas en el asiento de la jardinera, nuevamente adquirimos un formidable universo de nuevos aromas. Al azahar, se sumaban el olor de los pinos negros, próximos de los bosques de la Serra Tramuntana, y esta vez, a medida que el tranvía se atrevía a bordear descaradamente el mar, se unió una fragancia marina superior, magnífica, extraordinaria, que se sumaba a los otros aromas descritos, dando como resultado una explosión balsámica contundente. Claro, la acción de la marinada al atardecer, choca con los pequeños vientos provenientes de la montaña. Estos vientos y esa marinada son los responsables de esta monumental fiesta olfativa y sensitiva. Y ese tranvía, que con su circular pausado va añadiendo pequeño ruidos, a modo de chasquidos metálicos, aderezado con el rumor de los motores eléctricos, que también hablan en su peculiar idioma, a su conductor, en una perfecta armonía.

Y, claro, entre un atardecer plácido, unas fragancias extremas, y un tranvía

original y exclusivo, la señora ministra y yo, nos rendimos, ante tanta belleza, y ante tantas sensaciones, que las dos nos quedamos enamoradas, como dos tontas, de... Sóller. No podía ser de otra manera.

Dedicado con todo mi corazón, a Luís, famoso general Hefestión166.



La señora ministra y yo-tía Pepita-, en una bella locura al atardecer.

El Altaria de Azaña

Vientos revueltos

Isabel, en Buenos Aires organizó una cena para promover toda la gama de productos ferroviarios que el grupo Valerio fabrica. Asistieron Franco Vissani, Alejandro Bielicki, Ernesto Antas, Martín Jorge, Héctor Rodolfo Jara, El tigreño y José Luís Veira, personajes vinculados, todos ellos, con las diversas compañías ferroviarias argentinas. Isabel, supo improvisar una charla, al más puro estilo de “vendedor de mantas ambulante”, y le faltó poco para ofrecer tres vagones al precio de uno. Su campaña de marketing fue tan eficiente, que al finalizar la cena, pudo poner en su maletín de piel de cocodrilo cuatro precontratos, bastante sustanciosos, y de enorme repercusión para la actividad

de las fábricas Valerio. Isabel, por otra parte, parece ser que quedó prendada de alguno de los convocados en la cena, puesto que al salir del restaurante TangoSaturlià, marchó acompañada en el taxi que le pusieron a su disposición. No en vano, los argentinos, poseen ese toque esencial romántico, que sumado a la dulzura de su acento, forman dos armas muy poderosas capaces de embelesar a más de una mujer.

A unos cuantos kilómetros, en Chile, en la llamada región X, la Patagonia chilena, Carolina Bru, se hacía acompañar de PVargas, para informarse del Valdiviano.

Efectivamente, Carolina estaba en Valdivia, ciudad a caballo del místico y cantado río Calle, que forma suaves meandros navegables dejando ver la influencia alemana, a través de las sólidas y coloristas mansiones coloniales de arquitectura centro-europea, rematada con el espléndido edificio de la Universidad Austral, la universidad situada más al sur de todo el continente americano.

El río Calle aporta una fertilidad fabulosa a estas tierras valdivianas, y el verde es el color dominante y exuberante, a diferencia de los grises y sepías del norte chileno atacameño. Además, las barcazas turísticas saben parar sus motores allí dónde los meandros forman un recodo escondido para poder contemplar los paradisíacos rincones elevando el nivel de las sensaciones a cotas elevadísimas. A veces, en estas paradas de las embarcaciones, se oyen los murmullos de los innumerables arroyos que van a confluír al río, transmitiendo una paz inigualables.

La Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario,(ACCPF), con gran acierto rememora un recorrido singular desde Valdivia hasta Antilhue, con paradas en las estaciones de Huellethue, Pishuinco y Arique, donde se ofrecen los típicos mazapanes, empanadas chilenas, chocolates, licores de hierbas,(muy parecidos a los ibicencos), y objetos de cerámica de gran calidad, (sobretudo en Pishuinco y Arique). El tren está formado por los míticos coches Linke Hoffmann de primera clase y literas- llamados dormitorios- y otros coches restaurados como los Fiat Concorde de primera clase y los Socometal de segunda. La máquina, como no, de tracción a vapor, monopolizada por la número 620, una Mogul,(1-3-0), de excelente presencia, construida bajo licencia de la Baldwin norteamericana, en el año 1913 en los talleres de la Sociedad de Maestranza y Galvanizaciones, con ancho –trocha- de 1676 mm. El miriñaque y el diseño de las toberas de escape le confieren una vista singular en el frontis del testero, muy agradable a los ojos. El recorrido hasta Antilhue, prácticamente se realiza a orillas del río Calle, dejando ver pequeños cerros de suavizadas formas, al estilo de Galicia, y, también completamente verdes. O bien, tupidos bosques de recargadísima vegetación. En cada parada, hay algo nuevo por descubrir, ya sea en los productos típicos ofrecidos, o ya sea en la simple observación de las gentes que venden en los andenes, al más puro estilo provinciano, como las antiguas vendedoras de rosquillas de la estación de Baeza,(España).

Cuando el Valdiviano llega a la última estación, Antilhue, una auténtica explosión se produce, convirtiendo la llegada en un auténtico acontecimiento dónde los pasajeros son agasajados con las comidas, reposterías y vinos criollos de esta zona patagónica, aderezados con la música de una banda local, que interpreta conocidísimas melodías en clave de boleros, pasodobles y tangos.

De vuelta a Valdivia, es visita obligada a la cervecería Kuntsmann, un verdadero trozo de Alemania puesto aquí, y la cafetería Entrelagos, con una extraordinaria gama de cafés, cacao y derivados lácteos. Un recorrido por las ya señaladas casas coloniales, por el espléndido jardín botánico, el parque de Santa Inés, el mercado del Pescado y el Torreón de los Camelos, complementan una buena visita a Valdivia, capaz de agotar todos los sentidos.



Carolina, hermosa y resplandeciente como la 620, que empuja con honor al tren Valdiviano.

¿Y John? ¿Dónde para John? Una llamada urgentísima recibida desde Val de Todo, le ha obligado a coger el primer vuelo hacia España. Con mucho retraso llegó a la casa de su abuela María en Azaña. El hermano de la abuela, don Antonio, ha fallecido al caer de espaldas mientras se apeaba de su coche Pullman. John, arribó a Azaña cuando la ceremonia fúnebre ya se había realizado. De todas formas, su presencia, aunque tardía, envalentonó a su abuela, la cual encontró un gran consuelo con su nieto.

Tras unos días de reposo, John viajó a Barcelona, a instancias de la señora abogada de la familia, doña Carmen Osorio. La abogada, gran conocedora de la

ciudad condal, aprovechó para mostrar a John rincones muy difíciles de olvidar, una vez se han visitado. Y, porqué no, también se mostró ella, bella, complaciente y sofisticada como nunca.

La muerte de don Antonio, iba a cambiar el destino de John. La abogada, en su despacho barcelonés, situado en el céntrico barrio de Gràcia, le puso en antecedentes, ya que el hermano de su abuela, hizo un testamento que dejó a John un importante paquete de acciones de las compañías Valerio.

Entre lo recibido por el testamento, estaban los poderes para retirar del banco de Nueva Orleans, las otras acciones y dinero depositado por José Valerio, el padre de John. (Leer primeros capítulos de esta serie).

Carmen, la abogada, le explicó detalle por detalle el volumen de lo heredado. John, a partir de ahora formaría parte del Consejo de Administración del grupo Valerio, aunque debido a la diversificación de las acciones, no podría presidir ninguna empresa en concreto. Pero el paso hacia delante que el azar le ofrecía era contundente, y así se lo hizo ver la abogada, que no paraba de mirar a los ojos de John con una sutil dulzura.

Ahora, más que nunca salía a flote la misteriosa muerte de su padre, José Valerio. Y había ya un sospechoso de muy hondo calado: el hermano de su abuela, Don Antonio Valerio.

Para John, toda esta súbita situación, le ponía en una situación bastante anormal, puesto que desconocía los entresijos del mundo de los negocios y de las industrias manufactureras. Todo un formidable reto tenía ante sí. Pero Carmen, en gran medida le alivió de su supina ignorancia empresarial, ya que se ofreció para asesorarle y guiarle por los caminos correctos dentro del imbricado enjambre de las empresas Valerio. La abogada era gran conocedora de los negocios de la familia, y podía ayudar a John a ponerle al día. Eso sí, la abogada indicó a John, que estaba dispuesta a formar equipo con él, pero siempre desde su despacho de la Ciudad Condal.



La abogada Carmen, dispuesta a ayudar a John, desde su despacho en Barcelona.

El Altaria de Azaña.

Consejo de administración

Carmen Osorio, la abogada, ha reunido de nuevo a John en su despacho. John, le ha preguntado el porqué de su ubicación en Barcelona. Ella le ha respondido que últimamente en Azaña, le llegaban anónimos de muy mal gusto que atentaban contra su persona, por lo que ha decidido trasladarse lejos del Val de Todo. Así mismo le ha rogado a John que guarde la máxima discreción sobre su nuevo paradero, ya que el bufete de Azaña lo ha dejado en manos de su secretario, el cual sigue atendiendo a su clientela atinadamente.

Tras comer una excelente paella valenciana en un conocido restaurante de la Barceloneta, han empezado una conversación distendida, para tratar de iluminar un poco las directrices que John muy pronto deberá asumir como miembro del consejo de administración de las empresas Valerio. La presidencia actual del grupo está en manos de Asunción Valerio, suegra de Isabel, la mujer que ya conocemos, buscando a John en la estación de Santa Justa, (ver capítulos anteriores), para satisfacer sus ansias sentimentales. La Presidenta Asunción, ya entrada en años, de presencia agradable, muy tímida, ocupa su cargo más bien de forma simbólica, haciendo de títere de los diferentes miembros de la familia, que al igual que Isabel, mueven los verdaderos hilos de la empresa.

Asunción, precisamente debido a esa timidez que la impregna de cierto bucolismo, es la máscara ideal tras la que se esconden enconados intereses, a menudo muy enfrentados.

Como el caso de Raúl Valerio, hermano de Asunción, hombre extraordinariamente ambicioso, y que se ha acreditado una fama de no poseer escrúpulos por tomar medidas anti-humanas en diferentes procesos productivos y de reestructuración en las empresas que están bajo sus dominios. Raúl siempre que la ocasión se le presenta, aprovecha para desprestigiar a su hermana Asunción, como una presidenta inepta, estulta y sin miras de futuro.

John, le preguntó a la abogada Carmen que cómo era posible que Asunción continuara ejerciendo la presidencia ante esta rabiosa oposición. Carmen, cada día más hermosa, le respondió, que básicamente la presidenta Asunción poseía el gran apoyo de Isabel, que como ya sabemos, está dotada de un gran carácter empresarial, con grandes miras de expansión y desarrollo para las fábricas, dominado claramente el tan necesario ámbito del marketing. Asunción, constantemente recurre a Isabel, sobretodo cuando la fiera de su hermano, Raúl, le da por atacar. Y en estas circunstancias, Isabel es capaz de preparar unos dossiers relámpago, que cuando Asunción los expone ante los demás miembros directivos, hace acallar todas las discrepancias, y al unísono el dejar

hacer a la presidenta es la tónica que eligen, a pesar del fuerte rechazo de vándalo Raúl.

Por ejemplo, la última de este Raúl despótico, ha sido enviar una carta a la abuela de John, la señora María, en la que le anuncia que no se haga ilusiones porque su nieto entre a formar parte en el grupo Valerio, al que trata de ineficaz, cándido y falto de perspectivas empresariales.

Pero lo más sorprendente de este personajillo, es su visita al bufete de Carmen, en Azaña. A las ocho de la mañana, Raúl viajó a Azaña en su suntuoso Talgo, que lleva unos coches decorados en su interior con maderas nobles, utilizando metales como el oro macizo, en los poyetes, lámparas, bridas y demás accesorios.

Preguntó por la abogada Carmen, y el secretario dijo que estaba de viaje y tardaría bastantes días en volver, puesto que se había tomado un año sabático. Raúl insistió en verla, y le dejó una nota en un sobre cerrado al secretario para que se la hiciera llegar a la máxima brevedad posible a Carmen.

Esta nota, que Carmen ya tenía en su poder, exponía claramente que el fallecido Antonio Valerio, al testar a favor de John, se delataba como el autor del crimen de José Valerio, el padre de John, por lo que la invitaba a dar los pasos necesarios ante la justicia para que el caso se cerrase definitivamente.

Carmen, veía en los anónimos una cierta relación con Raúl, y aunque no estaba en condiciones de demostrarlo, estaba segura que el tal Raúl tenía mucho que ver con estas notas insultantes y vejatorias que recibía de forma tan cobarde. Y la abogada también, comenzó a ver en ese deseo de querer cerrar el caso de la muerte del padre de John algo extraño, como una intuición que los hechos eran muy distintos a lo que Raúl daba a entender.



La abogada tranquila en su nuevo despacho de Gràcia.

La pareja.

Una suerte, una casualidad, o, quizá la lógica a seguir. Después de estar cuatro años juntos compartiendo la conducción de una "Bonita" 2-4-1, hemos hecho los cursos de reciclaje para tracción Diesel y eléctricas juntos, mi fogonero y yo. La modernización se impone, y el vapor va quedando atrás. Además, en los planes de la compañía se nota claramente, el mantenimiento de las locomotoras de vapor es el mínimo. Las "listas negras" de máquinas para apartar del servicio es inmensa, en cualquier depósito. Nosotros, los que tenemos una edad joven, nos toca el reciclaje. Los compañeros más veteranos, les llama la prejubilación. A ellos debemos todo lo que sabemos. Con ellos hemos compartido camastros con sábanas de lino basto, desgastadas y punchosas. Con ellos hemos vivido jornadas interminables de trabajo, que se han ido en encender el hogar, en cargar el combustible, en llenar el tanque de agua. Con ellos nos hemos enseñado a amar a nuestras máquinas, sacando tiempo de dónde no lo hay, para darles un dorado más reluciente al metal, una capa de pintura allí donde nos parecía que era necesario, e incluso una caricia por haberse portado bien. Hemos aprendido tanto de nuestros maestros, que jamás los olvidaremos, aunque vayamos en nuestras nuevas locomotoras que nos asignan.

Yo y mi fogonero, ahora ayudante, hemos tenido una suerte privilegiada. Vamos a estrenarnos conduciendo una locomotora de las recién llegadas de la Krauss-Maffei, las de la serie 4000. El curso de adaptación ha sido largo, estricto y meticuloso. Los monitores venidos de Alemania nos han enseñado hasta la última arandela de la 4000. La mentalidad germánica va con el espíritu de estas locomotoras que vamos a conducir, las más potentes y más rápidas de toda la RENFE. Y nos vamos a estrenar con un sistema de transmisión inédito en nuestro país, ya que dichas máquinas transfieren su fuerza a las ruedas a través de convertidores hidráulicos, que a nosotros nos viene de nuevo, pero que acostumbrados al vapor, con el trasiego del agua, pues, a esto de la hidrocínica no nos ha sido difícil acostumbrarnos.

Estas locomotoras, "panzudas", o "preñadas", como las llaman algunos compañeros, efectúan las circulaciones de "lujo": El Iberia Expreso, el Lusitania, los rápidos a Valencia y a Extremadura, y los expresos a la Ciudad Condal. Y aquí a debutar, precisamente saliendo hoy desde Atocha, llevando el rápido a Barcelona, en esta matinal calurosa de Agosto.

Todo dispuesto, tenemos la hoja de ruta firmada, la vía libre y nuestro golpe de silbato largo y tendido, para dejar constancia de que es nuestra primera conducción de una "alemana".

Activamos las electro válvulas que hacen poner en funcionamiento los convertidores de par hidráulicos. Un sibileo agradable se comienza a oír, y la máquina empieza a arrastrar los diecinueve coches ochomiles como si deslizase una pastilla de mantequilla. Siguiendo el protocolo y las normas impuestas por los alemanes, arrancamos con los dos motores, dosificando el par de arranque

para que los casi cuatro mil caballos de potencia de que disponemos no se nos desboquen.

En plena vía, vamos con la recomendación de a 100, somos de los más veloces. Mi ayudante y yo nos miramos complacidos. El ruido a avión nos deja rezagados aquellos chasquidos y resoplidos a los que estábamos acostumbrados.

En las rectas de Calatayud, la vía es nueva. Un poco más de regulador, nada un punto más, y la 4000 se pone a 130 km/h. en un santiamén. Lástima del mal estado de las vías, porque si no podríamos ir tranquilamente muy por encima de los 100 km/h., y casi, me aventuro a decir sobrepasando los 150 km/h., ya que la máquina tiene arrestos para ir muy por encima de la velocidad máxima protocolada.

Hemos pasado calor en la cabina, pero ha sido agradable. Nos quedamos en Mora d'Ebre, en la provincia de Tarragona. Allí nos reemplaza una eléctrica, señorona y presumida como es la Alsthom, aunque la "francesa", parece intuir que nuestra 4000 está muy por encima de las circunstancias.

Ha sido nuestro debut, y el de la flamante 4000, que ahora es nuestra máquina a la que dirigimos nuestros mimos, sin olvidarnos, eso sí, de nuestra "Bonita", que Dios sabe a dónde irá a parar.



La flamante 4000, haciendo su expreso a Barcelona. Obsérvese, la doble tracción ficticia, pues casi nunca las 4000 fueron juntas.

El Altaria de Azaña

Berlín

Gracias al testamento de Antonio Valerio, John ha pasado a ser un miembro más del Consejo de Administración del potente grupo Valerio. La abogada Carmen Osorio está dispuesta a echarle una mano, para ponerle al día en los avatares típicos de una empresa dedicada al negocio ferroviario de estas características.

Pero en la empresa, John se encuentra con una fuerte oposición liderada por Raúl Valerio, persona ambiciosa capaz de todo por tal de mantener su estatus de poder.

Y por otra parte, está Isabel, casada con el inepto Oscar, y que es vista con buenos ojos por los miembros de los Valerio, aunque siempre con las reticencias de Raúl, dispuesto siempre a criticar los errores de Isabel y airearlos de manera muy demagógica.

Sabemos el interés personal y sentimental de Isabel por John, y ahora, con éste formando parte ya de la empresa, ella ha pensado en darle un espaldarazo para que John sea bien recibido, al menos por una parte de los Valerio. Isabel ha trazado un plan con el ánimo de que John sea respetado y tenido en cuenta en el Consejo de la empresa.

En un viaje relámpago, ha citado a John en Berlín. Allí se han encontrado en la estación central. Rápidamente se han dirigido al BundesZug AG, que es una empresa dedicada a invertir, especialmente en compañías ferroviarias del todo el mundo. Este grupo inversor cuando tiene en sus manos una empresa que no da beneficios, la suele "maquillar" y ponerla a la venta dentro del complicado y poco entendible mundillo de las "compra-ventas" empresariales.

Y este es el caso de la compañía "Ferrocarril de Santa Ana", pequeña red ferroviaria que presta servicios en la Monarquía Republicana Federal de Égara. Los valles de Can Roca, cuya capital es Santa Magdalena de Puigbarral, con una intensa actividad industrial, especialmente textil, y con una elevada población. Santa Ana, capital administrativa, basa su economía en los vinos y en los productos agropecuarios. Además, Santa Ana, junto con San Antonio, disfrutan de unas maravillosas y larguísimas playas, cada vez más visitadas por un turismo cada vez más numeroso. Y finalmente, los valles de Can Missert, estos últimos con importantes recursos mineros de extracción de carbón, gas y un poco de petróleo de gran calidad. Así mismo en el distrito federal de Can Missert, se hallan el conjunto monumental de Sant Pere, de origen romano-visigótico, con unas espléndidas iglesias románicas, únicas por su arquitectura y por su simbolismo histórico. En esta zona, se han descubierto unos yacimientos prehistóricos que atraen la atención turística en grado creciente. El pequeño

estado de Égara es realmente una República Federal, con su parlamento y su presidente de la República, que acepta la soberanía del pueblo democráticamente, y se gobierna por un presidente de gobierno que forma el poder ejecutivo. Una segunda cámara, custodia los intereses de los distritos federales, proponiendo leyes que resuelven los distintos problemas de cada distrito. Estas leyes se aprueban por votación en el Parlamento. Si son trascendentales, se hacen con la presencia del rey. La figura del monarca es aceptada por todos los egarenses como un símbolo de respeto a la historia, y sirve para darles proyección internacional y prestigio, aunque el rey no posee ninguna capacidad de poder y decisión de tipo alguno, a pesar que el presidente de la República constantemente lo reclama para actos de trascendencia pública del Estado. El monarca efectúa una labor constante de fraternización y concordia entre los diferentes distritos.

Así pues, Égara es un pequeño Estado pujante, cohesionado y con miras puestas al futuro.

Pero el Talón de Aquiles, para que este desarrollo continúe al alza, lo constituye la red ferroviaria, que necesita una profunda reestructuración y modernización para servir de motor al necesario impulso que Égara necesita. Los propietarios del Ferrocarril, el holding BundesZug AG, se limitaron a comprar la mayoría de las acciones y no han invertido un céntimo para mejorar la compañía. Naturalmente, esta situación ha puesto al ferrocarril en un brete, ya que sus pérdidas van a más. Y la solución de estos inversores" radica en ponerla a la venta.

Isabel, que está al día de todas estas cuestiones, no ha tardado nada en optar a la compra del Ferrocarril de Santa Ana, y ha lanzado una OPA, que sin duda alguna los del BundesZug AG, aceptarán de muy buen grado, ya que el interés por la compañía ferroviaria es completamente nulo.

Y aquí está la "gran jugada" de Isabel, ya que toda esta acción tan fulminante la ha realizado con el nombre de John, cosa que ha servido para consolidar la figura de John dentro del Consejo de Administración de Valerio, ganándose un respeto y un prestigio inicial delante de todos los miembros. John, ha sido designado como gerente de la nueva compañía, cuando ésta pase a manos del grupo Valerio, a pesar de las reticencias perennes de Raúl. Ahora John, tiene ante sí un formidable reto para afrontar y demostrar su valía, o no.

Isabel ha puesto en manos de John, una monumental información para analizar y proponer un plan de viabilidad para presentarlo al Consejo de Administración, con el objetivo de aprobar las inversiones necesarias para garantizar el futuro ferroviario de Santa Ana.

John, con su maleta repleta de documentación, se ha ido a una conocida playa para estudiar toda esta información y sentar las bases de su programa empresarial. Allí con la serenidad del mar, seguramente encontrará la

inspiración para salir con éxito de los movimientos de ajedrez que Isabel ha puesto encima del tablero.



Isabel en Berlín, dispuesta a negociar.

El Altaria de Azaña.

La Playa.

Isabel ha puesto en manos de John una exhaustiva documentación sobre el Ferrocarril de Santa Ana, tan extensa que ocupa casi una furgoneta. Ante esta monumental información, John ha pensado aislarse y alojarse junto a una playa, para tratar de digerir el contenido de todos los papeles.

Encerrado en la habitación del hotel, como siempre de la cadena Saturlià, John pasa horas y horas en una gigantesca tarea de lectura concentrada, interrumpida tan sólo, por las necesidades personales, y, las bajadas al acogedor comedor, dónde repone fuerzas con unos succulentos y bien preparados menús confeccionados por un cheff que había sido cocinero del Orient-Express.

El maître del hotel, sabedor de la ingente tarea de John, le ha aconsejado que se relaje un poco, y desconecte de su labor. Ahora, que el viento del norte ha

hecho bajar un poquito las temperaturas, la playa se presenta como una opción aceptable. Un baño, después un paseo, un poquito de nuestro Sol, y un buen aperitivo formal, como está mandado son capaces de elevar el espíritu a cotas del Kilimanjaro. Y es que, no sólo los maitres, sino todas las empleadas y empleados de la cadena Saturliá, saben en todo momento lo que sus clientes necesitan.

Así pues, John siguiendo los consejos de su maître, se ha puesto el bañador-bermudas estampado con colores tropicales y se ha ido a la playa, a escuchar los frirteos de las olas cuando mueren en las doradas arenas. Han sido unos momentos agradables, de relax, de armonía con uno mismo. Después en el chiringuito pertinente, una tapita, una cañita y a mirar el entorno, reposado, sin prisas, porque la vida requiere estas pausas.

John alza la vista y observa a su alrededor. Justo en la mesita de enfrente, una chica situada a su escorzo, lee un diario. Va pasando páginas. Y John hace como todos, cuando vamos en un tren y el pasajero que tenemos al lado lee alguna revista, y le vamos continuamente curioseando para ver el contenido de las páginas, porque en el fondo somos un poco chafarderos.

Y hay un titular que le llama súbitamente la atención: "Abogada desaparecida en su bufete de Barcelona". John, por unos instantes, queda pensativo. Reacciona y se encara a la chica, en un arrebato impropio de él, puesto que su latente timidez le impide afrontar estas situaciones con decisión:

-Disculpe, señorita, ¿me deja ver esta noticia?

John le señala con el dedo la información de su interés. La chica, un poco reticente, como dubitativa al principio, pero enseguida se da cuenta de la extraordinaria expectación que reflejan los gestos de John. Y accede, dejándole el diario.

John lee apresuradamente el texto, y efectivamente, la letrada desaparecida es Carmen Osorio, su abogada, aquella mujer que está dispuesta a ayudarle para esclarecer las partes oscuras que le han dejado marginado de la familia Valerio, y sobretodo, averiguar quién hay detrás de la muerte de su padre en Nueva Orleans.

John se ha quedado conmovido, absorto, con la mente en blanco. Sólo las palabras de la chica le han hecho volver de su nube momentánea:

-¿Se encuentra bien?

-Sí, sí, estoy bien.

La joven consciente de la fuerte afectación de John, le ha invitado a sentarse:

-Le pediré un té con limón bien frío. Me llamo Green.

-Gracias, no me apetece nada. Mi nombre es John.

La chica, atraída por el acento americano de John, se introduce en una espiral de curioso-cuchicheo notable:

- ¿Es inglés?

- No, soy americano, de Nueva Orleans. Por favor, tutéame.

-Insisto en que debes tomarte algo, te noto muy alterado. ¡Camarero, un té bien frío, por favor!

- Sí, es cierto, esta noticia me ha dejado patidifuso.

John muestra a la chica la información causante de su estupor, y a continuación entablan una conversación distendida, en la que ponen de relieve aspectos intrascendentales de la vida, con otros mucho más serios y sólidos. Green escucha con atención los pequeños retales de la existencia de John, que a medida que la conversación se va alargando, cada vez va quedando como más encandilada.

El fascinante relato de John se ve interrumpido por la cantarela de su móvil. Es Isabel, que le pregunta a dónde está. La conversación es breve, pero contundente:

-John, estoy embarazada.

John, queda perplejo:

-Y ¿bien, con esto que me quieres decir?

-John, no te hagas el tonto. El embrión que llevo dentro es tuyo. Mañana voy ahí dónde estás tú. No te pongas nervioso, hablaremos con tranquilidad. Isabel cortó su llamada. John absorbe el té de un sólo trago, a pesar de estar muy frío. Se levanta de la silla blanca de plástico playera, pide disculpas a Green, y se marcha corriendo bajo un Sol radiante, mediterráneo y cálido que abre los poros de su piel como queriéndole achicharrar.

Green desde la distancia le grita:

¡Ya nos veremos, John! ¡Tranquilízate!



Green, en la playa, tranquiliza a John