



EL CAMINANTE

YO TRABAJÉ EN LA CONSTRUCCIÓN DEL METRO DE MADRID (II)

Recuerdo aquellos primeros años, trabajando en el túnel del Tramo del Metro Ventas-Callao, con un cariño muy especial. Por más que hayan pasado casi cincuenta años, no puedo evitar sentir unas culebrinas recorrien-

do todo mi cuerpo al recordar aquellos momentos.

Tengo que hacer un inciso que en el primer capítulo no mencioné. Antes de lanzarme a la aventura de los túneles en la empresa privada, yo trabajaba en la Administración, en el Ministerio de Obras Públicas, desempeñando un cargo que, como prometí, algún día contaré. Tenía una buena posición puesto que la función que desempeñaba, me venía dada por unas oposiciones que realicé y en las que obtuve el número uno entre varios centenares de concursantes. Pero yo allí me aburría, necesitaba acción, necesitaba desgastar energías, las energías de mis veinte y pocos abríles que en el Ministerio no podía quemar. Por otro lado ya llevaba en Obras Públicas varios años y, de alguna manera, tenía miedo a no dar una respuesta adecuada a las exigencias de la empresa privada y por eso, estuve un año trabajando de ocho de la mañana a tres de la tarde, horario corrido, en la Administración y de cuatro de la tarde a doce de la noche en la constructora. Al comprobar que sí, que podía responder positivamente a cualquier requerimiento, dejé de realizar mis labores en el Estado y me centré en los túneles.

El primer frente de trabajo fue la futura estación de Rubén Darío, debajo del Paseo de la Castellana y la calle Eduardo Dato. Lo que la mayoría de los vecinos de Madrid que a diario circulan, tanto montados en el Metro como por encima de la Castellana, por el viaducto que une la Calle Juan Bravo con la plaza de Rubén Darío, es que ese viaducto apoya sus pilares sobre los muros de la propia estación. Fue una ingeniosa manera de ahorrar tiempo, espacio y dinero.

La ejecución de esa primera obra no estuvo exenta de dificultades ya que el terreno era muy inestable, puesto que tanto la Castellana, como la calle Juan Bravo y el mismo trayec-

to de Alonso Martínez, hasta la confluencia con Eduardo Dato, eran arroyos que se habían ido llenando con arenas de aluviones con un grano bastante grueso, por lo que tenían muy poca adherencia y en cuanto se secaban lo más mínimo se derrumbaban, obligándonos a llevar una entibación muy estricta y prácticamente cerrada. Y fue allí donde el viejo entibador Rodil me dio las primeras clases prácticas de lo que debía ser un buen entibado.

Aprendí mucho en aquellos primeros tiempos de los hombres que trabajaban conmigo, pero, sobre todo, aprendí a comprender la capacidad de compañerismo de las gentes que trabajan en túneles y galerías. Situaciones que si no las vives, no puedes comprenderlas.

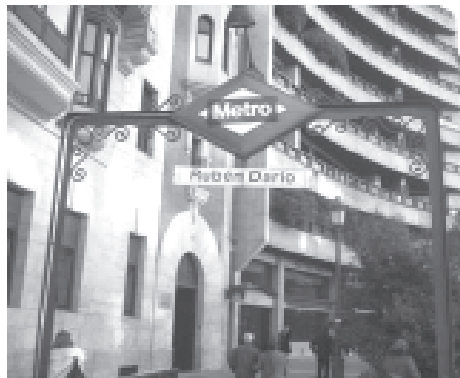
Por el lateral derecho del Paseo de la Castellana, subiendo hacia Plaza de Castilla, circulaba un Tranvía. Nosotros pasábamos con los muros de la estación por debajo para juntarnos con el túnel que venía por la calle de Juan Bravo. Era tan importante el servicio que prestaba esa línea, me parece recordar que era el nº 34, que no nos permitieron cortarla, ni siquiera por un día, con lo cual tuvimos que, entre paso y paso de las unidades, recalzarlo con unas vigas de madera, un trabajo muy laborioso y de elevado costo.

Siempre tuve por riguroso deber, comprobar el peligro que podría entrañar cualquier labor que se realizase en condiciones fuera de lo normal. En el

recalce de la línea del tranvía, no iba a ser menos y cuando estaba metido en aquel complicado agujero, me llamaron diciendo que un señor preguntaba por mí. Salí a la superficie todo lleno de tierra, el espacio era muy reducido, por razones obvias y de grasa de la que soltaban los rodamientos de los tranvías. En resumen, parecía un Ecce Homo. Cuando mi padre me vió, no era otro el señor que preguntaba por mí, casi le dio un desmayo. «¿Para esto lo he criado yo?», escuché que pensaba en voz alta. No sé si por orgullo o por compasión o por ambas cosas. El, que esperaba encontrarse con un hijo ejerciendo de gran jefe y toparse de bruces con aquello.....

Poco tiempo me tuvieron en este frente de trabajo, lo justo para terminar la estación de Rubén Darío. Pronto llegaron otros quehaceres y más problemas.

José Balboa Rodríguez 



«El primer frente de trabajo fue la futura estación de Rubén Darío»