

LOS HOMBRES DEL DIA.



EL JEFE. (1)

Descúbrese allá léjos, muy léjos, una planicie solitaria y yerma, á media legua de distancia de un pueblecillo que no figura en el mapa, ni es conocido por el Gobernador de la provincia. Edificio pobre, modesto, de paredes de ladrillo y ventanas color de chocolate, se eleva en un desierto con una huertecilla en el costado, una aldea á la espalda, un sol implacable en el cielo, un reloj de cobre en la fachada principal y varios carriles que se entrecruzan, y se separan, y se confunden, á los piés.

Aquello es una estacion de último órden; á ella no llegan más vibraciones de vida que el canto de los pájaros, el cencerreo del ganado que atraviesa la línea levantando una nube de polvo, antes de perderse en el blancuzco trazado de la carretera, las voces del gañan que cruza los campos con el pié desnudo y el azadon al hombro, y el silbido estridente de las máquinas que aplastan los *rails* y conducen los trenes de viajeros, los wagones de mercancías, y se detienen un instante respirando hulla, sudando vapor, dando breve reposo á sus músculos acerados y potentes, y se alejan después entre torbellinos de humo con el brusco crujir de sus ejes y el áspero chirrido de sus topes, dejando á quienes la contemplan, como recuerdo único de su paso, el rostro ennegrecido del maquinista y las caras soñolientas ó indiferentes de los viajeros.

(1) Con motivo de la catástrofe de Búrgos, trasladamos con tristeza á nuestra páginas este notable artículo.

Los trenes se suceden con intermitencias de dos, de tres horas á lo sumo; ellos no se cansan, no tienen músculos de carne que se rindan, nervios que se desplomen, ojos que se cierren, estómago necesitado de nutrirse, y alma codiciosa de esparcimiento y de solaz. Hay que recibirlos, que avisar su arribo á la estacion próxima, que darles salida, que atender á la carga y descarga de mercancías, al servicio de los viajeros, a las contingencias de la marcha; es necesario coadyuvar á las seguridades del viaje, prever los peligros, observarlo todo, dirigirlo todo; no dejar nada á la casualidad y á la incertidumbre; trabajo penoso, de responsabilidades graves, de urgencia suma; de vigilar constante y de faenas múltiples.

Y para este trabajo, para empresa tamaña y trajinar tan rudo, no hay más que un hombre, el jefe de estacion; así lo exigen la codicia y el ansia de acaparar dinero de que parecen invadidas las compañías de ferro-carriles de España. Ese hombre, tostado por el viento y el sol, excluido ó casi excluido del trato con sus semejantes, retribuido con mezquindad y explotado con largueza, tiene que hacerlo todo, absolutamente todo; gracias á que le ayude un mozo ignorante é inexperto que sirve á la vez de cargador y de guarda agujas.

El jefe es al mismo tiempo, en las estaciones de último orden, jefe, factor, telegrafista, expendedor de billetes y guardian de equipajes; ni puede separarse de su puesto, porque la marcha del servicio reclama su presencia; ni comer en su cuarto, porque solicitan su vigilancia el cuidado de los andenes, el arreglo del billeteaje y la seguridad de las mercancías; ni dormir sino vestido, porque los trenes pasan cada dos horas; ni amar siquiera porque lo impide el silbido implacable y burlon de una locomotora.

Así pasa él un día y otro esclavo del deber y de las brutales necesidades de la vida, con el reloj por compañero, por advertencia y por acicate, desafiando la lluvia, el sol, el aire, el calor y el frio, la tempestad y el bochorno. ¿Viene un tren?, ¿acaba de dormirse?, no importa; á coger con mano torpe el manipulador del telégrafo, á saltar al andén, á despedir la inmensa mole de hierro y madera que tiene delante. Nada de sosiego, nada de reposo; que se rinden sus músculos, ¡á trabajar!; que se desploman sus nervios, ¡á trabajar!; que se cierran sus ojos, ¡á trabajar!; á trabajar siempre, porque no tiene más remedio, porque está solo: para eso le paga la Compañía del ferro-carril MIL PESETAS anuales.

Tal es su vida; vida de privaciones, de tormentos, vida de mártir, vida insufrible, digna de admiracion y de aplauso; y, sin embargo, ¿quién se acuerda del jefe de estacion? Nadie: para la Compañía es un instrumento; para los viajeros una mancha oscura puesta en el anden; mancha que se desvanece á medida que el tren avanza en su camino, y que se pierde luego en las negruras del horizonte, y para los indiferentes que lo ven cruzar por delante de sus ojos cuando viene á Madrid un individuo como otro cualquiera.

Pero ocurre una desgracia, un descarrilamiento, un siniestro; el jefe de estacion, el instrumento insignificante, rendido por lo penoso de su tarea, se ha descuidado un minuto, un segundo tal vez: acaso al levantarse de la silla donde reposaba, sin perfecta conciencia de sus actos, con el cerebro oscurecido por las nieblas de un sueño invencible, dió mal la salida, comunicó equivocadamente con la estacion inmediata, hizo partir el tren que debía detenerse, y el tren partió, y chocando en el camino con otra mole de la misma fuerza y de velocidad idéntica, provocó una catástrofe representada por wagones que se destrozan, por portezuelas que saltan en astillas, por locomotoras que se desprenden del carril, por viajeros que sucumben, por ayes de espanto y por estertores de agonía...

Entonces todas las responsabilidades caen sobre el desdichado jefe de estacion, sobre aquel hombre que desempeña solo un servicio fatigoso y terrible; él es el culpable, el responsable, el torpe, el criminal. Si el suceso no tiene importancia, se le despide; si la tiene, se le envía á presidio.

Y mientras él sufre el hambre de la cesantía ó las amarguras de la condena, la empresa que economiza hombres y sueldos y trabajos; la empresa que coloca un individuo donde debieran servir cinco, acapara oro, evade las responsabilidades, se enriquece, prospera, vive satisfecha y feliz, paga un sueldo de 10.000 pesetas á los consejeros, y les envía todos los años un billete de libre circulacion.

JOAQUIN DICENTA.

(De *El Resumen*)

