

Tecnicismos Ferrovianos

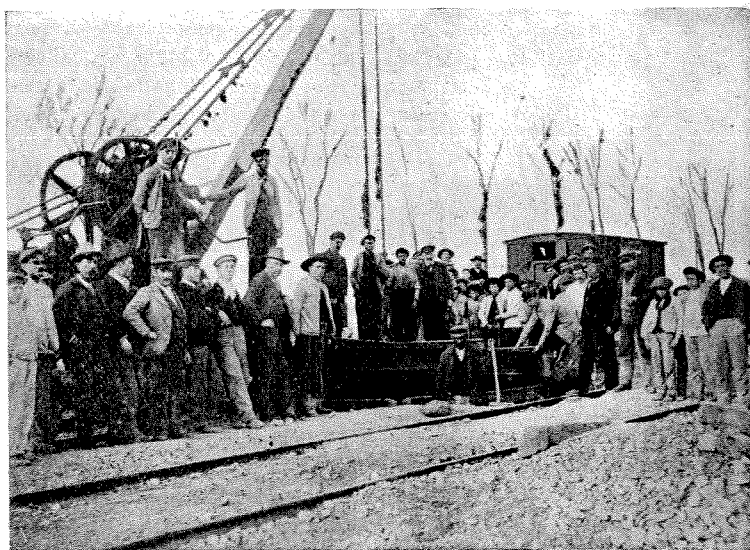


LA vida de Alcázar ofrece tantos matices ferrocarrileros, atrayentes para el cronista, que no se acabaría nunca de puntualizar la recíproca influencia que han tenido entre sí la Estación y el pueblo.

Uno de esos matices curiosos es la extensión o generalización del tecnicismo ferroviario infiltrado entre las personas y los aposentos más alejados del carril.

Nuestros propios empleados se han saturado, tal vez como ningunos otros de la red, del formulismo burocrático de la empresa, aprendiéndose de memoria, como el Padrenuestro, las comunicaciones que les envían y ellos recitan al pie de la letra en todas sus conversaciones, haciéndose lenguas de su redacción, ora por su severidad, ora por la meticulosidad de los detalles «¡porque no se les pasa nada!». En cuanto al tecnicismo de cada servicio en particular, es cosa que dominan y usan a la perfección el empleado, su familia y sus amistades, pues hasta en la vida de relación juega esto su papel, porque para reunirse hace falta saber si el agente está franco y qué días y horas le corresponden los descansos y dónde los disfruta, según ande el tráfico, más o menos sobrecargado.

Detalle muy demostrativo de la difusión del tecnicismo ferroviario, es el del orden numérico de las horas del día, que nadie más que los treneros emplea en España en toda su extensión y a cualquiera que en una estación le digan por lo técnico la hora de un tren, soltándole lo de las 21'50 o las 14'20, se queda reparado y se echa sus cuentas, para saber a qué atenerse, porque tal es el poder de la rutina. Sin embargo, en Alcázar es frecuente oír a cualquier labriego citar la hora técnica, o la vulgar y la técnica seguidas, una en tono más fuerte que otra, como remachando la respuesta: A las 0'30, dice, y continúa musitando, las doce y media de la noche.



Esta fotografía está hecha en Jabalquinto, con motivo de un descarrilamiento y en ella está el conocido paisano Gabriel Ortega, el hermano de la Cayetana de «Casitas».

Sujetos al curso del tiempo en todos los momentos de su trabajo, el reloj ha sido un instrumento indispensable para el personal de trenes desde los primeros momentos, incluso cuando no lo usaba casi nadie.

En la época del novecientos había en Alcázar un verdadero furor entre los jóvenes por los relojes y cadenas, que llegaron a intercambiarse con tanta facilidad y frecuencia como los trompos o las tabas.

El personal de máquinas, siempre ostentoso, llevaba los de más fantasía.

«Casitas» fué el gran proveedor para mucha gente de unos relojes como cacerolas, que vendía a 30 pesetas, pagaderas por meses,—yo también le compré.— Los de plata con tapas eran algo más caros.

Las cadenas, de uso indispensable, eran descomunales, tanto por su longitud como por el grosor de sus eslabones y por si era poco, todavía llevaban un gran colgante en la parte que pendía del chaleco—guardapelo o porta-retrato,—guardador habitual de recuerdos amorosos. Muy bien cosían los sastres de entonces, acostumbrados a la obra firme y de duración sobre pana resistente, pero pocos ojales resistían el peso de aquellas cadenas, en las que el tamaño se tomaba como factor básico en su valoración e importancia del que la llevaba.