

PRÓXIMA PARADA

Estaba acostumbrado a ver la vida suceder desde la ventanilla, como un pasajero más que, en silencio, espera con paciencia llegar a su destino. Su maleta había recorrido miles de kilómetros transitando por andenes con apariencias tremendamente dispares, pero que le habían aportado valiosas enseñanzas. Con el tiempo, David aprendió que, en cada trayecto, podía transformarse en la persona que generase el bullicio suficiente para cambiar el rumbo de los acontecimientos.

Nació y creció en un pueblo cercano a Mérida, donde fue dichosamente feliz. Le encantaba cultivar el campo con su padre, Antonio, el cual le otorgó los conocimientos necesarios para cosechar los mejores tomates de toda la comarca. Durante las duras jornadas de labranza conversaban sobre la batalla de los campesinos extremeños que tuvo lugar en 1936, hecho en el que participó su abuela Lorenza. Ambos se sentían orgullosos de pertenecer a los miles de familias que alzaron la voz aquel día.

Cuando su hija, Eider, decidió estudiar en la Escuela de Ingenierías Agrarias de Badajoz, se dio cuenta de lo sumamente complicado que era desplazarse en ferrocarril hasta allí. La estación yacía prácticamente en ruinas, las vías estaban oxidadas, los bancos rotos y los andenes cubiertos de una extensa maleza creciendo sin control. Los retrasos, averías y transbordos se convirtieron en algo habitual. Cansados de la situación, Eider y David, tomaron cartas en el asunto. Reunieron a viajeros dispuestos a circular por el carril de la reivindicación. Enseguida millares de personas compraron un billete con plaza asignada en la cabeza del convoy, y la firme intención de remolcar cuantos vagones repletos de compañeros fueran indispensables para vertebrar una protesta con un objetivo común: un tren digno. Sus equipajes estaban abarrotados de coraje y valentía.

El periplo se inició en la provincia de Badajoz. Todos los fines de semana se apeaban con enormes pancartas en las que figuraba: “Por un tren que conecte sueños, no solo vías”.

David, maquinista al mando, no frenó en la búsqueda de alternativas para que pudieran ser escuchados. Como una locomotora a máxima velocidad, se dirigió a los principales organismos públicos y medios de comunicación de ambas provincias.

La lucha fue ardua. Los políticos prometían soluciones, pero ese tren de mercancías no tenía carga. Tan solo eran palabras vacías en bocas llenas.

Ellos no harían ningún transbordo y el recorrido no tendría final hasta alcanzar el destino deseado. La siguiente parada sería la Junta de Extremadura, y su meta el Gobierno de España. Querían que el itinerario de la lucha mudará de tren de cercanías a tren de media distancia.

No desistieron. Se presentaron allí en multitud de ocasiones, consiguiendo, incluso, que ciudadanos de otras comunidades se sumasen a la petición de forma desinteresada.

La tensión iba creciendo con la sucesión de las semanas, pero al comprobar que no obtenían respuestas, pasaron a la acción. Convocaron una rueda de prensa en la que alentaron a la población extremeña a dejar de desplazarse en ferrocarril durante los dos meses siguientes, febrero y marzo. Se trataba de un objetivo tremendamente complejo, pero sabían que, si lo lograban, el siguiente movimiento sería el de jaque mate.

Abrumados por la excelente acogida del reto, fueron testigos del descarrilamiento de los dirigentes responsables de tal situación. Las pérdidas millonarias para las arcas del Estado y el descontento general causaron una oleada de dimisiones y la cesión, esta vez sí, de decenas de trenes e infraestructuras de última generación para Extremadura. Esa fue la última parada; habían llegado a su destino.

Todos los retrasos, balanceos y bandazos experimentados en la travesía merecieron la pena. La región, al fin, se sentía conectada con el mundo.

“Me acordé de los del 25 de marzo. Tu abuela estaría orgullosa de vosotros”, susurró Antonio mirando a los ojos de su nieta. Él también cogió el tren, pero en esta ocasión con asiento en ventanilla y sin trayecto de vuelta.

Paulette Lupin