

>

B	I	O			
		G	R	A	
F	Í	A	S	Y	
	E	N	S	A	
			Y	O	S



FRANCISCO GONZÁLEZ ALCALDE

RECUERDOS DE UN FERROVIARIO

M.^a ÁNGELES TOMÁS OBÓN

TÉCNICO DE CULTURA Y TURISMO DE LA COMARCA ANDORRA-SIERRA DE ARCOS

Fotos: JAP

“Nací ferroviario”. Así de rotundo inició Francisco González Alcalde su participación en las jornadas que se celebraron el pasado mes de diciembre de 2013 en Andorra para conmemorar el 60 aniversario del ferrocarril minero Andorra-Escatrón, en cuyo viaje inaugural Francisco era el fogonero.

Francisco nació en Irún (Guipúzcoa), donde sus padres se establecieron tras su matrimonio. Su padre, oriundo de Reinosa, tras su paso como aprendiz por los talleres de La Naval –una de las grandes industrias siderúrgicas del momento– inició en Irún su actividad como ferroviario, primero fogonero, luego maquinista; profesión que mantuvo durante toda su vida, al igual que un hermano suyo y un sobrino.

La infancia de Francisco se vio pronto truncada por el estallido de la Guerra Civil. A pesar de ser solo un niño durante los años de la contienda, recuerda con gran claridad esos años y sobre todo con gran amargura, pues significó la separación de su padre y un largo peregrinar, en condiciones muy precarias, por distintos puntos de la geografía francesa hasta su vuelta definitiva a España.

Francisco y su familia vivieron en Irún hasta que el estallido de la guerra les obligó a huir a Francia. Su padre, de izquierdas como muchos de los ferroviarios entonces, y de la UGT, estaba siendo buscado para ser fusilado. Así que con su madre, una tía soltera, su abuela y sus cinco hermanos, uno de los cuales era inválido, en su huida por el país vecino pasaron por Brive-la-Gaillarde, Toulouse, París... hasta que volvieron a entrar en la península por Portbou.

De aquellos años guarda, sin un orden muy claro, pero muy intensos, recuerdos de una penuria extrema, de la fortaleza de su madre, que consiguió sacarlos adelante, de cómo el

hambre le obligó a aprender francés sin necesidad de ir a ninguna escuela, de la generosidad de unas monjas españolas que les trataron de la sarna, de los once días con sus once noches que pasaron escondidos en el túnel del ferrocarril de Portbou... Y allí, en Francia, huyendo de una guerra se toparon con otra. Con solo cinco o seis años fue testigo de cómo los franceses de la resistencia tiraban a los alemanes al río. También recuerda la vuelta de los primeros heridos de la División Azul. Al grito de “Vamos a ver a los que vienen de Rusia” la chiquillería se congregaba para ver el triste desfile de la retirada de los soldados heridos.

Cuando volvieron a Irún, tras su paso por Francia, apenas recordaba el castellano y como su padre seguía en Francia ayudaba en casa vendiendo sacos de virutas.

Fueron años muy duros y difíciles que le enseñaron desde muy niño a buscarse la vida. Con cierto resentimiento hacia su padre por ser “tan político”, Francisco resume este período con estas gráficas palabras: “Nunca aprendí a jugar a los pitones”.

Su padre volvió a España en 1941 y fue ingresado en un campo de concentración en Zaragoza –donde ahora está Valdespartera– en lugar de ser reingresado en Renfe, donde trabajaba antes de la guerra. Más tarde, por mediación de una tía que tenía amistad con don Santiago Baselga Aladrén¹, empezó a trabajar en el ferrocarril de Utrillas. Así que en 1942 la familia se trasladó a Utrillas por unos años, hasta que en 1947 su padre reingresó en Renfe y se mudaron a Zaragoza. Allí tuvo su primer trabajo: botones de Modas Carrión con sede en la calle Zurita. Tenía solo 12 años, pero no duró mucho, no estaba hecho para recibir órdenes y hacer de chico de los recados. Poco tiempo después, en cuanto alcanzó la edad, ingresó en la Escuela de Aprendices² que Renfe tenía en Zaragoza, en la estación de Campo Sepulcro (desde 1973 llamada Zaragoza-El Portillo). Desde allí fue al ferrocarril de Utrillas, por mediación de don Santiago Baselga, donde empezó de aprendiz en el taller. Mientras tanto se preparó para ser fogonero. La capacitación de fogonero la sacó en Utrillas en 1950 siendo el número uno y con tan solo 16 años. Francisco reconoce que era un empollón, el tren era su pasión y no deseaba otra cosa, así que se esforzó y tuvo su recompensa, aunque, todo hay que decirlo, con la ayuda de su hermana menor, que por las tardes le examinaba en casa.

Durante dos años y medio estuvo de fogonero en el ferrocarril de Utrillas, casi siempre hizo los correos. Recuerda que salían de Zaragoza a las 8 de la mañana y llegaban a Utrillas a las 13:40.

Paralelamente, y como muchos otros ferroviarios, durante estos años de posguerra, y siendo todavía un adolescente, se dedicó al estraperlo. Aprovechaba alguno de los viajes que

1

Don Santiago Baselga Aladrén fue director de Minas y Ferrocarriles de Utrillas, donde fue muy querido y respetado, hasta la venta de la empresa al grupo Ebro. Posteriormente pasó a la Empresa Nacional Calvo Sotelo.

2

En 1942 se pusieron en marcha 12 escuelas de aprendices por toda la geografía española, una de ellas en Zaragoza. Era una vía de acceso al empleo en Renfe. Para ingresar debían superar unas pruebas de selección y el primer requisito para poder acceder a esas pruebas selectivas era acreditar la filiación con un agente (trabajador) de Renfe, indistintamente que estuviese en activo, jubilado o fallecido y tener entre 14 y 16 años. El período de formación duraba 3 años, tras el cual se incorporaban a la red de los ferrocarriles como ayudantes de oficio.



hacía su padre como maquinista y escondido como polizone en vagones vacíos se valía de estos trayectos para comprar y vender todo lo imaginable. Compraba corderos en Martín del Río y los vendía en Zaragoza. En Zaragoza compraba carburo en la avenida de Cataluña para venderlo por los pueblos. De un bidón de 25 kilos se sacaba unas 2500 pesetas. Para estas tareas se subía al tren armado con una bicicleta, la romana y el carburo y se bajaba en Plou desde donde recorría los pueblos de la sierra –Huesa del Común, Plenas, etc.– vendiendo el carburo o cambiándolo por café. Era el “lucero” de la sierra.

187

186

La situación obligaba, eran familia numerosa y con lo que ganaba su padre no les alcanzaba para comer todos. La Guardia Civil, con la que mantenía una estrecha relación de amor y odio, le llamaba entonces “el Comandante”. Visto con los ojos actuales, desde la distancia y con la gracia con la que lo cuenta Francisco, parece una vida llena de aventura y emoción, pero no dejaba de tener sus riesgos y ser una forma de ganarse la vida bastante peligrosa: tenía que tirarse del tren en marcha antes de llegar a las estaciones, en ocasiones pasaba largos días escondido sin volver a casa para desesperación de su madre, y en algún momento tuvo algún que otro encontronazo con la justicia, del que salió sin mayores consecuencias.

A mediados de 1952 empezó a trabajar en Andorra, en el ferrocarril Andorra-Escatrón. La línea se inauguraría en junio de 1953. Fue a Andorra aconsejado por su padre, que veía mayores perspectivas de futuro en un ferrocarril nuevo como este. Su padre estaba en lo cierto, pues el ferrocarril de Utrillas cerró en 1966, aunque ya a partir de 1955 el descenso del transporte es drástico y la compañía entra en una crisis de la que ya no se recuperará. Además, ahora estaba en Andorra don Santiago Baselga, que desde el ferrocarril de Utrillas se trajo a Andorra para la puesta en marcha del nuevo ferrocarril a varios trabajadores: 3 jefes de estación, 2 maquinistas, 1 jefe de depósito, 1 mecánico, 1 chófer, 5 o 6 trabajadores de oficinas desde Zaragoza y a él mismo como fogonero.



1953 fue un año que Francisco recuerda muy bien, marcado por dos grandes acontecimientos. El 16 de junio a las 16:30 partía de Andorra el viaje inaugural del ferrocarril minero Andorra-Escatrón con Francisco Franco como pasajero principal y Francisco González como fogonero. Pocas semanas después, Francisco sufrió un grave accidente que a punto estuvo de costarle la vida. Fue el 6 de julio a las siete menos diez minutos de la mañana en Escatrón. Se cayó al golpearse la cabeza con el gálibo. Se fracturó el brazo, la base del cráneo y desde entonces no puede cerrar un ojo ni siquiera para dormir. Durante la convalecencia, que duró un par de meses, escribió la letra de una canción. Escribir jotas es una de sus aficiones y ha hecho unas cuantas para el Pastor de Andorra, con el que mantiene una gran amistad.

Poco tiempo después se presentó como voluntario para hacer el servicio militar, pero al ser su padre de izquierdas, a pesar de superar las pruebas, lo rechazaron. No obstante, en 1955, con 21 años, cuando se incorporó a filas, acabó haciendo la mili en ferrocarriles. En la mili estuvo dos años y medio, de los cuales los primeros seis meses los pasó en Madrid en Cuatro Vientos, realizando el período de campamento. Estos años los aprovechó para formarse teóricamente. Tenía ansias de conocimiento, no se conformaba con saber solo la práctica de los trenes, con ser un conductor de “agua caliente”, quería conocer todos los entresijos de las máquinas, ir más allá y dominar la teoría de las locomotoras, es decir ser un buen “maquinista de vapor”. Así que, además de llevar trenes, obtuvo en Madrid el título de maquinista con el número 1.

Volvió a Andorra en 1957 y siguió siendo fogonero hasta que salió la plaza de maquinista en 1960. Desde entonces a 1984, fecha en la que se cierra el ferrocarril, fue uno de los maquinistas de la línea Andorra-Escatrón. Esta fue una época muy estable durante la que se casó y formó una familia. Pero Francisco era una persona muy inquieta y completaba su tiempo fuera del mundo del ferrocarril con múltiples actividades. Durante varios años fue agente comercial colegiado. Una vez más se dedicaba a vender por los pueblos, aunque

ahora de manera oficial. Fue representante de bebidas alcohólicas con la empresa Rumasa. El coñac Fabuloso y los vinos Moriles estaban entre los productos que comercializaba.

La bicicleta ha sido otra de sus pasiones. Corrió por lo menos durante cuatro años la Vuelta a Teruel. Entre Isidro Guía y él se repartían la mayor parte de los premios.

En 1984 se cerró el ferrocarril Andorra-Escatrón y su vida laboral dio un giro radical desde entonces, pues hasta 1991, año en el que se jubiló, fue jefe del servicio de seguridad en Endesa, con sede en el edificio que hoy ocupa la Comarca Andorra-Sierra de Arcos.

Pero el de ferroviario no solo ha sido un oficio para Francisco, ha sido mucho más que un trabajo; es su identidad, su esencia. Nunca ha dejado de sentirse ferroviario: “Allá donde voy y hay un tren, el tren lo llevo yo”. Ese es su espíritu. Por ello desde 1984 ha seguido “haciendo trenes” por toda España e incluso alguno por el extranjero. Se trata de trenes turísticos, siempre con “la Escatrón”, locomotora de la que habla con admiración, respeto y cariño. Siempre de manera voluntaria, por puro convencimiento, por el placer de compartir su tiempo con esas máquinas de vapor, que son su vida. Por supuesto siempre ha contado con el aliento de su familia, tanto de su mujer, Angelines –que hasta ha hecho de camarera en alguno de los trenes turísticos–, como de sus hijos, Olga y Javier, a los que agradece la comprensión para con su pasión y su apoyo total y sin condiciones.

El ferrocarril minero Andorra-Escatrón fue el último en el que hubo una locomotora de vapor funcionando en España. Durante su funcionamiento fueron muchos los aficionados, miembros de asociaciones de Amigos del Ferrocarril o estudiosos como José María Valero o Manolo Maristany, que se acercaron hasta Andorra para ver los trenes, hacer fotos, montar en ellos, investigar y recoger información para sus publicaciones, etc. Se llegaron a hacer dos trenes de congresos de los Amigos del Ferrocarril en fines de semana.

Francisco, siempre dispuesto a ayudar y colaborar con todos, se granjeó numerosas amistades y se convirtió en una persona muy conocida en este mundillo. De hecho, son varias las publicaciones en las que aparece. Estos contactos le permitieron luego hacer todos estos trenes turísticos por todos los rincones de la geografía española. Entre los que más recuerda están los diez días que estuvo haciendo trenes en La Rioja en las líneas Logroño-Miranda de Ebro y Logroño-Castejón de Ebro; varios trenes en Canfranc, en Palma de Mallorca, etc. Ha llevado a varios gobiernos regionales en viajes de actos institucionales, y dos veces a Juan Carlos I. Francisco cuenta con orgullo que cuando estuvo en el 150 aniversario del ferrocarril de Mataró, el rey reconoció la máquina, la Escatrón, y por supuesto al maquinista porque ya lo había llevado en una ocasión anterior: de Oviedo al túnel de la Perruca en el 125 aniversario de la línea que unía Asturias con Castilla León.

El cine también lo ha reclamado y ha participado en un par de películas llevando trenes de vapor que aparecían en alguna de las escenas. La que más recuerda es *En brazos de la mujer madura*, del director Manuel Lombardero, que se rodó en 1996 con los actores Juan Diego Botto, Imanol Arias y Faye Dunaway. Durante el rodaje Francisco se sintió como un actor más pues, además de participar en una importante escena de la película rodada en la estación de Canfranc y en el trayecto Jaca-Canfranc, compartió el día a día del rodaje con los actores protagonistas, estuvo enseñando a uno de ellos a tirarse y subirse del tren en marcha y hasta se atrevió a comparar a la actriz protagonista con la Escatrón.

El mundo de la publicidad tampoco le es ajeno, pues participó en un anuncio para un laboratorio farmacéutico de Barcelona. En este caso posó para un cartel, junto a una locomotora y un chaval, con el siguiente diálogo:

–Oiga, ¿cuándo podré llevar yo esa locomotora?

–Cuando tomes tanto HUBERNOL como yo.



Francisco y la Escatrón no solo fueron pareja artística para el cine, también para la publicidad. Esta es la portada de un prospecto de Hubernol, un medicamento de una farmacéutica barcelonesa utilizado en pediatría para aumentar el apetito en casos de retardo del crecimiento, delgadez constitucional y anorexia. Esta misma imagen se utilizó en carteles para publicitar dicho producto en las propias farmacias.

En la actualidad sigue “haciendo trenes” siempre que se le presenta la oportunidad. Hace 4 años hizo un tren en Suiza. El último que ha hecho ha sido este mismo año en Utrillas. Por otro lado ha colaborado intensamente en la preparación de las jornadas de conmemoración del 60 aniversario del ferrocarril minero Andorra-Escatrón aportando material fotográfico de su archivo personal, piezas para la exposición y contactos, además de sus recuerdos y saberes.

Toda una vida, pues, por y para el ferrocarril. Ferroviario de nacimiento, de oficio y sobre todo de sentimiento. Algunas pinceladas sobre esta las ofreció ya en su participación en una charla en las jornadas conmemorativas del 60 aniversario. El resto las hemos recogido en una amena tarde de conversación con él esta pasada primavera. Gracias, Francisco, por compartir con nosotros estos recuerdos.